

OCEAANOVERSTEEK MET BEGINNERS ALS EEN LANGE IJSSELMEERTOCHT

Je hoeft geen vertrekker te zijn om de oceaan over te steken. Klaas Smit stapt aan boord van een snel charterjacht en ervaart hoe het is om met een groepje plassen- en kustzeilers de atlantische oversteek te maken.

Tekst Klaas Smit Foto's Monique ten Hove, Paul Nieuwenhuis en Klaas Smit

Hoe bereid ik me voor op een oceaanzeilreis? Wat neem ik mee? Wat moet ik weten? Ik merk dat ik zo'n eerste oversteek spannend vind en bel mijn vriend Theo. Hij stelt me gerust: "We weten in welke staat *Red Max* verkeert en hoe hij zeilt. En dat zit wel goed." Zijn woorden helpen, maar hoe zit het praktisch? "Het schijnt warm te worden, dus een stapel t-shirts en korte broeken moet genoeg zijn. Een jas en wat langs meenemen voor een koudere nacht, is ook wel handig. Van anderen heb ik gehoord dat het soms flink en heftig kan regenen." Ik volg zijn adviezen op.

Kennismaking

Bas van Rijswijk en Monique ten Hove zeilen de wereld rond en nemen op verschillende etappes opstappers mee. "We willen onze ervaringen graag delen met anderen en hen de gelegenheid bieden stukjes mee te varen over de wereldzeeën. Zo hoef

RED MAX

Red Max is een 63-voet high performance ocean cruiser, one-off en kot-tergetuigd. Het ontwerp is van Simonis Voogd, de romp van Holland Composites, de installaties van Hulzer Marine, de betimmering van Standfast Breskens en het schip is getuigd door Hall Spar. De vier centimeter dikke huid is gemaakt van een mix van epoxy, kevlar, carbon in een sandwichconstructie. Red Max was zijn tijd ver vooruit met de hydraulisch ophaalbare kiel, dubbel roer, dubbel stuurwiel, aflopende romp (geen voetlijsten), grote kuip, elektrische lieren en een vrij platte romp. Red Max oogt daarom nog als een zeer eigentijdse boot, ook al zijn de gebruikssporen inmiddels zichtbaar.



Windstil
wordt het
niet echt
op de
noordelijke
helft van de
aardbol

je geen vertrekker te zijn en met je eigen boot het ruime sop te kiezen.” Wij zijn daar als opstappers blij mee. *Red Max* ligt voor anker in de baai van Mindelo op de Kaapverdische eilanden. Daar verzamelen we op 2 januari om vervolgens naar Recife in Brazilië te zeilen.

In Mindelo kunnen we helaas niet direct vertrekken. Wat we als eerste moeten doen, is de kluslijst afwerken, zoals de watermaker repareren en koelvloeistof voor de motor zoeken. Hierdoor kunnen we wel nog een uitstapje maken naar het naastgelegen eiland Santo Antao, het meest groene eiland van de Kaapverden. “Kijk dan, dat is de oude veerboot naar Vlieland!”, roep ik tegen de rest als we willen vertrekken. Ik vraag me vooral af hoe dat schip daar is gekomen, maar een antwoord vind ik niet. Op Santo Antao rijden we rond in een pick-up truck. Het eiland heeft gigantische bergruggen en valleien. De rit over de hoogste bergkam ondergaan we met open mond.

Proviand inslaan

Theo, Paul en Simon plunderen de supermarkten en komen met vier winkelwagens vol terug: 120 liter fleswater, 10 blikken bonen, 10 pakken pasta en rijst, 3 treetjes bier, vele zakken chips en nog veel meer. Monique en ik struinen de markt af en ik vraag haar alles over het foerageren. “Hoeveel hebben we nodig voor zes mensen? Hoe lang gaat de overtocht duren? Hoe houd je het verse voedsel goed?” “Ik heb een lijst gemaakt en denk dat we voor twaalf dagen moeten inslaan. Van alles een paar kilo, meer is niet handig omdat groente en fruit niet lang goed blijven”, zegt Monique. Diesel tanken en uitklaren gaan pas de volgende dag lukken. Nog één nachtje in Mindelo dus en daarna kunnen we dan echt de grote plas op.

Trossen los

Woensdag 6 januari om 15.30 uur gooien we los. We gaan nu echt! Halve wind over bakboord zeilend laten we Mindelo met negen à tien knopen op het log achter ons. “Wow, wat is dit fantastisch!”, roept Paul, die ons zichtbaar genietend met vaste hand de oceaan op stuurt. De enige koersmanoeuvre voeren we twee uur na vertrek uit, wanneer we vrij zijn van eilanden en rotspunten. Met een grijp brengen we de zeilen naar ruime wind stuurboord, onze koers voor de rest van de reis.

“Hoe gaan we het doen met de wacht?”, vraagt Theo als we vrij varen. Bas heeft daar wel een idee over. “Ik stel voor dat we tweetallen maken die ieder vier uren wachtlopen.” Daar kunnen we ons in vinden. “De eerste wacht is van 20.00 uur tot middernacht, de hondenwacht van middernacht tot 04.00 uur en de platvoetwacht van 04.00 uur tot 08.00 uur ’s ochtends. Deze laatste wacht is de mooiste, omdat je dan de zon ziet opkomen.”

Pannenkoek met stomp

Tijdens onze eerste wacht vraagt Paul mij hoe ik me voel. “Nietig”, is mijn antwoord. “Kijk dan, alleen maar water, rondom water. Ik heb het gevoel dat we op een pannenkoek van water zeilen. ’s Nachts, zoals nu, komt daar een stomp van sterren overheen. Echt overweldigend. Ik heb niet het gevoel op de oceaan te zitten. Het voelt als een zeiltocht waar geen einde aan komt. Gelukkig.” De koers is zuid-zuidwest en de windhoek ongeveer zeventig graden. De autopilot stuurt ons de meeste mijlen over de grote plas richting Brazilië en we hebben dus alle tijd om ’s nachts en overdag om ons heen te kijken. Wind en deining houden niet altijd gelijke tred. We zeilen af en toe bijna aan de wind met de oceaandeining op de kont. Een raar gevoel, maar niet verkeerd wanneer de wind wat afneemt. Met de deining van achteren klappen de zeilen in elk geval minder fel.

Windstiltes

“Alles is zout en alles is klef”, zeg ik tegen Paul. Ik moet erg wennen aan de hitte binnen. Je ligt te zweten in je bed en alles voelt kleverig zout aan. “Dat zoute, dat wist ik van mijn eigen Noordzeetochten al”, reageert Paul, “maar dat het zo warm zou zijn, had ik vooraf niet gedacht. Het eerste dat ik doe als ik opsta, is me afdrogen.” We komen steeds dichterbij de evenaar. Windstil wordt het niet echt op de noordelijke helft van de aardbol, maar hij neemt wel af tot zo’n tien knopen. Genoeg om *Red Max* onder een windhoek van zestig graden toch nog zes knopen te laten lopen. Oceaanzeilen is tot nu toe een eitje: autopilot aan, zeilen in de goede stand zetten, de AIS regelmatig checken voor andere schepen en gaan. Veel gemakkelijker kunnen we het niet hebben. De reis heeft veel weg van een eindeloze zoute IJsselmeertocht, maar dan veel eenvoudiger.

Ritme van de oceaan

Na vier dagen zitten we echt in het ritme van de oceaan. Een lange lome deining die ons vier meter op en neer wiegt. We voelen ons compleet ontspannen nu we ons hebben overgegeven aan het ritme. Ieder gaat zijn eigen gang met lezen, slapen, om zich heen kijken, gesprekken voeren, kleding wassen en douchen. Nu de watermaker het weer doet, hebben we voldoende zoet water aan boord om het ook te kunnen gebruiken voor luxe handelingen. Het is warm en een koele koude waterstraal op je lijf doet wonderen. De bimini is een uitkomst met de zinderende zon aan de hemel. Maar zelfs in de schaduw verbrand ik nog.

Ankerrol verspeeld

“Jongens, de gennaker kan er met dit zuchtje en deze ruime windhoek wel op”, zegt Bas. Best wel een klus en na een half uur staat een stuk doek van 235 vierkante meter dat ons een snelheid van ruim ►

Theo geniet, vlak na vertrek uit Mindelo.



Simon werkt zijn logboek bij in het vooronder.

TIEN TIPS

1. Leer je medereizigers vooraf zo goed mogelijk kennen.
2. Bereid je voor en stel je in op voortdurend socializen.
3. Neem muziek mee om je te kunnen afzonderen.
4. Verdiep je in de staat van het schip en de veiligheid: AIS, reddingvlot, noodvoorraad, en liggen veiligheidsmiddelen voor het grijpen of niet.
5. Realiseer je dat een schip voor een wereldreis functioneler is en meer gebruikssparen heeft dan je eigen schip en minder blinkt.
6. Creëer uitloop voor je reis, want niet alles gaat volgens plan.
7. Bedenk goed welke kleding je nodig hebt en neem altijd een zeiljack mee.
8. Maak goede afspraken over de financiën en leg die vast.
9. Weet welke voorzieningen er aan boord zijn, zoals stroom onderweg, een watermaker, broodbakmachine, dieselvoorraad en communicatiemogelijkheden met thuis.
10. Spreek een goed wachtsysteem af.

“Dit is veel te mooi om aan de autopilot over te laten”



Voor anker bij Fernando de Noronha.

zeven knopen bezorgt bij tien knopen wind. Af en toe haalt de wind nog even aan tot vijftien knopen en spuiten we met negen à tien knopen over de oceaan. Theo krijgt glinsteringen in zijn ogen. “Nu ga ik toch even zelf sturen. Dit is veel te mooi om aan de autopilot over te laten.”

Enigszins verontrust komt Monique de volgende ochtend van het voordek aanlopen. “Volgens mij hebben we de ankerrol verspeeld. Dat ding staat haaks op de neus. De gennaker moet eraf.” Afgelopen nacht hadden we af en toe 22 knopen aan dek met de gennaker nog op. De regen viel met bakken uit de hemel. Die krachten zijn blijkbaar te groot geweest voor het oog op dek waaraan de gennaker vastzat. Een aderlating, want we zullen nu anders moeten ankeren. Ankerop gaan kan nu dus niet meer met de elektrische ankerlier. Maar dat zijn zorgen voor later.

Squall

Een dag later is het alle hens aan dek. Handmatig sturen we *Red Max* naar bijna voor de wind. Theo vond het tijd om te reven. Een plotseling opstekende squall heeft *Red Max* overvallen. Het regent en het poeiert, maar binnen no time hebben we zeil geminderd en cruisen we weer over de oceaan. “Theo, wil jij het roer overnemen? Ik vind dit toch niet zo prettig”, zegt Monique. Sturend met een *big smile* haalt hij regelmatig meer dan tien knopen snelheid.

Vissen

Met veel kabaal horen Paul en ik tijdens onze wacht Simon uit het vooronder komen. “Wat een idiote beesten, die vliegende vissen. Deze vloog door het luik dat op een kier stond zo mijn slaapkamer in”, roept Simon verbaasd. “Man, ik dacht eerst dat een van jullie wat in het vooronder zocht, maar het blijkt weer zo’n domme vis te zijn.” Paul mocht op een nacht zo’n vliegende vis met zijn rug opvangen en Theo kopte er een terug overboord. Zelf een visje vangen, Simons doel, gaat hem veel moeilijker af. Na een paar dagen gooit hij de handdoek in de ring: “Bas, jij mag het doen. Met mij wordt het niks.”

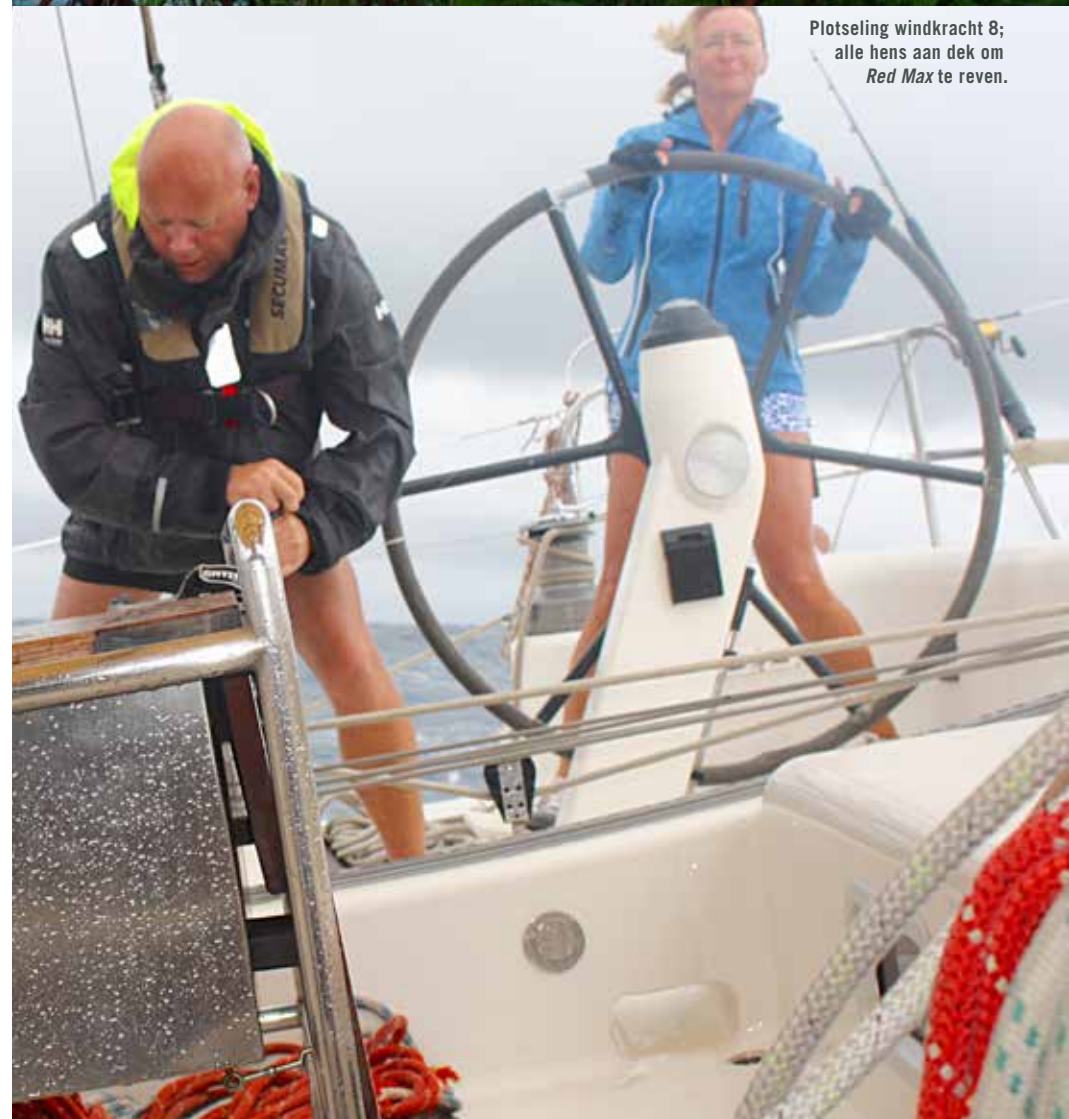
“Beet!” galmt het over dek. Iedereen stormt naar buiten. Bas heeft beet. “Geef me de haak en een hamer.” Hij haalt een vis van ruim dertig centimeter binnen. Niet groot, maar hij lijkt wel eetbaar. We hebben geen idee van het merk, maar leggen hem in de kuip op de Cobb en smullen er heerlijk van.

Privacy

Voor vertrek hadden we vragen over wat te doen onderweg. Zouden we ons niet vervelen met zoveel dagen alleen maar water om ons heen? Zaten we niet te veel op elkaars lip? Kon je je wel terugtrekken? Het blijken deels welvragen te zijn, gesteld in de hectiek van alledag. Je overgeven aan het ritme, aan de ontspanning van niks hoeven, aan het leeftempo aan boord, blijkt alles weg te nemen. Er is ruimte genoeg om te doen wat jij wilt en van verveling is geen sprake. Heerlijk die rust en het weg zijn van alle westerse ►



De afgezwakte swell bij Fernando de Noronha.



Plotseling windkracht 8; alle hens aan dek om *Red Max* te reven.

prikkels die je normaal op een dag krijgt. We kennen elkaar niet allemaal even goed, maar wanneer je je instelt op de kleine leefruimte en op het gebrek aan privacy, dan gaat het lang goed. Natuurlijk zijn er af en toe irritaties, maar die laat je van je afglijden. Het is niet anders dan dat we met zijn zessen aan boord zitten en het duurt geen eeuwigheid. Een kwestie van de juiste *mindset* kiezen en het leven aan boord is geweldig.

Neptunus

Dinsdag 12 januari. “Dolfijnen”, roept Theo. “Kijk dan hoeveel eraan komen, twintig of dertig stuks.” ’s Nachts hadden we al een paar keer gesnuif en gespuut van water gehoord en nu gebeurt het overdag. Een grote groep begeleidt ons een uurtje. Wat een levendigheid en wat een sierlijke beesten. We genieten van het schouwspel. Alleen Bas is er vreemd genoeg niet bij. Om 17.00 uur blijkt waarom. “Ik wil de hele bemanning in de stuurkuip hebben”, roept Neptunus die aan boord is geklommen, tenminste, zijn vertegenwoordiger. We hebben de evenaar nog niet bereikt, maar Neptunus wil die middag zeker weten dat wij het zuidelijk halfrond mogen betreden. Bas is de enige die al op het zuidelijk halfrond heeft gevaren en hij onderwerpt ons als vertegenwoordiger van Neptunus aan een test. We worden overgoten met een smerig drabje en mogen later die nacht de evenaar passeren. Om 07.00 uur op 13 januari gaan we van noord naar zuid. Champagne!

Doldrums

Na het passeren van de evenaar valt de wind soms echt weg. Onder de acht knopen wind is te weinig om nog te kunnen zeilen. We rollen de genua in en zetten het grootzeil strak met een extra talie aan de giek tegen het klapperen. De motor gaat aan totdat er weer genoeg wind is. “Ik wil het passeren van de evenaar viere met zwemmen in de oceaan”, zegt Simon. We leggen *Red Max* stil en gooien een lange lijn uit met aan het eind een stootkussen. “Dit is echt geweldig!”, roept Simon nadat hij erin is gedoken. Helemaal waar, maar zwemmen in vijf kilometer diep water vinden we ook wel beangstigend. “Hebben jullie die diepblauwe kleur van het water gezien? Echt prachtig”, zegt Bas.

Fernando de Noronha

“Ik ruik land”, zegt Monique. We veren op, maar tegelijkertijd vinden we het jammer. Het waait niet en we zien nog niks door de regen. Na een tijdje doemen rotsen op, maar we zijn nog niet klaar; we willen nog wel dagen verder deinen op de golven. Het is vrijdag 15 januari en wij zijn bij Fernando de Noronha; twintig vierkante kilometer die boven water uitsteekt en Pre-Brasil wordt genoemd. Het regent hard en er staan hoge golven die met enorme kracht op de rotsen stukslaan en het water tientallen meters doen opspatten. We passeren vis-

sers die ons met gebaren adviseren niet te dicht bij de kust te ankeren vanwege de swell. We moeten een paar keer ankeren voordat we goed vastliggen en vrij zijn van andere schepen. We hebben na tien dagen weer land bereikt en dat voelt als een hele prestatie. De overtocht is helaas op driehonderd mijlen na alweer voltooid.

Swell!

We liggen in een baai bij Fernando. Tussen een boei en de golfbrekende pier door kunnen we aan land komen, zo is het verhaal. We maken de dinghy vaarklaar en gaan met zijn vijven motorend op weg naar het eiland. Paul kijkt me verontrust aan. “Wat een golven. Ik denk niet dat we aan land moeten gaan. Als we de verkeerde treffen, slaan we om in de kruller.” Vlak bij de pier voelen we de kracht van de swell. We worden opgepakt door een golf en met grote vaart richting de vaste wal gestuwd. We durven niet. We weten ook niet hoe het achter de pier is. Net op tijd keren we om en als een bergbeklimmer kruipt de dinghy bij de golf omhoog. Daarna verdwijnen we in een golfdal, maar gelukkig heeft de motor power genoeg om ons over de volgende golf heen te duwen. Later die middag proberen Bas en Theo met zijn tweeën aan wal te komen. We kunnen aan land, één voor één. De dinghy houdt het dan goed, maar toch is elke tocht naar de wal uitermate spannend. Wanneer we allemaal veilig aan wal zijn gestapt, genieten we van een welverdiend biertje op het strand. “Dit rotsachtige eiland heeft aan alle kanten mooie baaien, die soms moeilijk toegankelijk zijn. Echt prachtig”, weet Bas ons te vertellen. De dag erop verkennen we een stukje van dit bewoonde eiland. Een prachtige parel in de oceaan.

Een nieuw continent

Zondag 17 januari halen we in alle vroegte de ankers op. Voor de veiligheid hadden we een tweede anker uitgebracht. Het binnenhalen van de ankers kan niet meer via de ankerlier en moet handmatig via de hek. De dinghy halen we aan dek en zekeren we voor de laatste driehonderd mijlen. Deze klus neemt ruim anderhalf uur in beslag, maar daarna zijn we vrij en zetten we zeilend koers naar Recife, ons eindpunt. Twaalf uren lang genieten we van de snelheid en het zelf sturen. Dinsdagochtend 19 januari hebben we het nieuwe continent in zicht. Motorend glijden we op de lome en gladde oceaandeining Recife binnen. Hoe dichters we bij de kust komen, hoe meer waterplanten we op het water zien drijven. Bij de invaart van Recife varen we door een dichte massa groen en is het water bijna onzichtbaar. Bij de jachtclub kunnen we aan de mooring. “Yes, we hebben het gehaald jongens,” zegt Theo met een grote glimlach. “Ruim 1650 mijlen hebben jullie nu in je lijf zitten”, zegt Bas en we feliciteren elkaar met het behalen van de overkant. ●



Hoe dichters we bij de kust komen, hoe meer waterplanten we op het water zien drijven