

JACHTWERF RIK HOMAN

**Scheepsbenodigheden
Zomer en winterstalling
Verkoop boten en motoren
Reparatie en nieuwbouw
Ontwerpen en expertises**

WERFNIEUWS 71

Voorjaar 2022 Foto's en tekst Carst

Ondanks de onzekere tijd waarin we ons bevinden zijn we blij dat het nieuwe vaarseizoen alweer begint.

De wintermaanden hebben we nuttig besteed. Zo hebben we drie energiezuinige warmtepompen geïnstalleerd voor het verwarmen van het Botel en de winkel en werkplaats. En de stroom die ze gebruiken wekken we zelf op met de zonnepanelen op de loods.

Samen met de buurman hebben we de waterkant van de sloot naar de weg toe opgeknapt en de sloot is ook verdiept en verbreed. Dat is beter voor de waterkwaliteit en het geheel is prachtig geworden.

Verder hebben we een nieuwe sloep van het type Elisabeth afgebouwd en de Najork 13 weer verder doorontwikkeld. In de werkplaats hebben we een mooie marinevlet voorzien van nieuwe teakhouten vlonders en de antieke zweedse Solo benzinemotor gereviseerd.

Verder nog enkele huishoudelijke zaken.

Afvalverwerking is naast energie een grote kostenpost. Wij streven ernaar om de kosten zo laag mogelijk te houden. Neem daarom afval bij voorkeur mee naar huis en gooi het daar weg. Er is grote vraag naar ligplaatsen en dat maakt dat het verkopen van een boot met vaste ligplaats vaak makkelijk gaat. Hou er echter rekening mee dat de ligplaats niet zonder meer "doorgegeven" kan worden aan een nieuwe koper. Ook is het niet toegestaan de ligplaats uit te lenen of te verhuren aan een derde. We kunnen wel altijd in overleg kijken wat de mogelijkheden zijn.

We zien tot ons plezier de laatste jaren een grote opleving van het watersportplezier onder de jeugd. Ook de (klein)kinderen van onze klanten maken regelmatig gebruik van de boot van (groot)ouders. En dat is natuurlijk prima. Willen jullie de kids wel meegeven dat feestjes op de haven niet mogen en ook niet met bevriende boten aanleggen om te plassen, pizza's te laten bezorgen, herrie maken, rommel achterlaten, scooters in de weg zetten enzovoort enzovoort.

We gunnen de jeugd alle watersportplezier, maar onze burens en andere klanten ook avondrust.

Door de gestegen kosten zijn we helaas genoodzaakt de stallingsgelden met 3 tot 5% te verhogen.

Traditiegetrouw verhaalt Rik iedere editie over een van de mooie zeilreizen die hij en Edith hebben gemaakt. Dit jaar vertelt Carst voor het eerst een van zijn zeilavonturen.

Biskaje juni 2021

Het is 15 graden en een beetje regenachtig op de Avenue Porto da Coruna. Robin, Simon, Maarten en ik zijn vanmorgen uit een zomers Nederland vertrokken en lopen nu in de Noordwestelijke Spaanse havenstad naar de boot van mijn goede vriend Robin. Hij is de trotse eigenaar van een Breehorn 44, Dutchman genaamd. Heel wat anders dan de klassieke sloepen en platbodems waar ik mee ben opgegroeid. Maar daarom niet minder leuk en het geeft mij de gelegenheid om ook grotere zeezeilen te maken. Al vele jaren zeilen we in min of meer vaste bezetting met elkaar, meestal op de boot van Robin. Zijn huidige schip lag bij aankoop in Preveza (Griekenland) en het is na een terugtocht van 2 zeilseizoenen over de Middellandse zee tijd voor de laatste etappe richting Nederland.

Het plan is om vanuit la Coruna direct naar Brest te zeilen. Een afstand van ca 350 zeemijl. Het einddoel is de toekomstige thuishaven Sint Annaland. Een flink eind dus. We hebben 9 dagen de tijd.

De Golf van Biskaje is een niet te onderschatten oversteek. Het kan er heel slecht weer zijn en door het enorme diepteverval kunnen de golven enorm opbouwen. Je moet dus zorgen dat je niet op het verkeerde moment op de verkeerde plek bent. Boot en bemanning moeten zeewaardig zijn, de weersystemen moet je volgen en de trip moet je goed plannen en vooraf nadenken over alternatieve routes en havens zodat je het plan kan aanpassen als de omstandigheden daarom vragen. Zeezeilen is prachtig maar je moet het niet onderschatten. We zullen deze reis van alles meemaken.

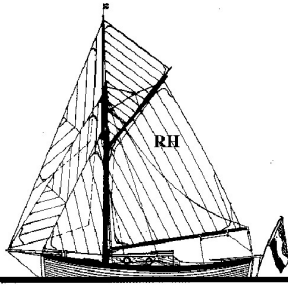
Het schip ligt er mooi bij in de Marina Real. Robin heeft het daar zes weken geleden afgemeerd. Wel valt meteen op dat de lijnen veel slijtage hebben en dat komt doordat er een gekke stroom door de haven heen en weer loopt waardoor alle schepen onrustig klotsen.

De Dutchman aan de steiger



Omdat de wind pas overmorgen gunstiger wordt voor onze oversteek besluiten we de volgende dag te gebruiken voor het klaarmaken en provianderen van het schip. Robin en Maarten ontfermen

zich over het eerste en ik en Simon gaan de stad in voor de boodschappen. Van Simon heb ik geleerd dat je bij twijfel



JACHTWERF RIK HOMAN

altijd de dubbele hoeveelheid moet kopen. Het is inderdaad even wennen om voor vier volwassen kerels in te kopen. En hoewel we aan het begin van een trip vaak niet zo erg aan eten moeten denken, halen we dat nadat we zijn ingeslingerd doorgaans ruimschoots in.

Als alles aan boord is, gaan we nog de stad in en daar koop ik traditiegetrouw bootjes voor de jongens als aandenken.

We liggen nog steeds te klotsen en te trekken in de box. Waar het vandaan komt weten we nog steeds niet, maar het slaapt niet echt comfortabel. Robin neemt me even apart en vertelt dat er iets gekks met de stuurinrichting aan de hand is. Het is een stuurwiel met directe aandrijving op de roerkoning. Er piept iets als je het stuurwiel draait en in de middenstand zit een soort 'klikje' dat ik ook niet direct kan verklaren. Ik hou het op piepen door aangroei op de afdichtingen van de hennegatskoker en het 'klikje' lijkt te worden veroorzaakt door een versleten tand in de overbrenging van het stuurwiel op de roerkoning. Mijn conclusie is dat het goed genoeg is voor de oversteek.

Op zaterdagochtend varen we uit. We draaien vanuit de stad de Ria da Coruna op en dan wordt al snel duidelijk wat de stroming in de haven veroorzaakt. Er loopt een paar meter hoge oceaandeining vanuit het noorden de doodlopende baai in. Er staat weinig wind dus motorsailen. Niet heel comfortabel ik merk al snel dat ik zeker nog niet ingeslingerd ben... Ook Robin en Simon moeten nog even wennen. Gelukkig heeft Maarten nooit last van zeeziekte, dus blijft de catering doorgaan. Blijven eten en drinken is belangrijk.

We koersen pal noord om weg te komen van de kust en de weersvoorspelling is dat we noordwaarts gunstiger ruime wind hebben en dan naar het noordoosten af kunnen buigen en koersen op Brest. Niet te ver noordelijk is het devies, want in de komende nacht staat er daar veel wind door een klein lagedrukgebied en daar willen we net zuidoostelijk van blijven. De dag gaat voorbij en in de vroege avond krijgen we bezoek van een groep dolfijnen. Het is fantastisch om te zien hoe de beesten spelen rond de boot en wat een kracht en souplesse ze hebben. In een flits denk ik ook nog een kleine maanvis te zien. Maar helemaal zeker weet ik het niet.

Dolfijnen naast de boot



We hebben het wachtsysteem ingedeeld in solowachten van 3 uur waarbij de volgende op de lijst steeds standby is voor als er hulp nodig

is aan dek. Daardoor heb je 6 uur rust en duren de wachten ook niet zo eindeloos lang. Fijn als je moe en koud bent. Rust op een zeilend schip is overigens een relatief begrip. Het kabaal en de voortdurende beweging maakt het erg lastig om te rusten en de vermoeidheid is zwaar.

Mijn eerste wacht is van 0.00 uur tot 03.00 uur. Ik ga op tijd naar bed om nog wat te slapen. Ik merk gedurende de avond dat de wind en de golven toenemen. Om 23.45 verschijnt Robins gezicht boven mijn hoofd. "We moeten reven en ik heb je hulp aan dek nodig". Ik kleed me volledig aan omdat ik dan meteen mijn wacht kan doen en warm blijven is altijd de uitdaging in de nacht. Thermokleding, laagjes, laarzen en pak trek ik aan terwijl het schip rolt en stampet.

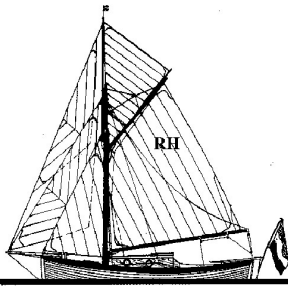
Ik sta in de kajuitingang en zie Simon aan het roer staan en achter hem zie ik de metershoge golven. Hij heeft het duidelijk niet naar zijn zin achter het roer, maar houdt het schip wel goed op koers. Robin is naar de mast gekropen en gaat rif 3 in het grootzeil zetten. Ik stap naar buiten en op dat moment breekt de top van een zeker 5 meter hoge golf en deze valt over ons heen in de kuip. Ik ben meteen tot op mijn onderbroek nat. Tot zover het droog en warm blijven in de nachtwacht.. Even later breekt er opnieuw een golf top die over ons heen valt. Het waait inmiddels zo hard dat de golftoppen dus breken.

We zeilen ruime wind en om het rif te kunnen zetten moeten we oploeven om de druk uit het grootzeil te halen. Het probleem is dat we daardoor ook meteen snelheid verliezen en Simon is bezorgd dat we dwarszees komen te liggen en platslaan. We besluiten de motor te starten om voldoende snelheid te houden. Nog niet makkelijk om te bepalen of de motor loopt. Het is donker dus de meters zijn moeilijk te zien en door het lawaai hoor je hem ook niet. En altijd het risico om een lijn in de schroef te krijgen in dit soort situaties. Maar het lukt en met de motor bij wordt rif 3 gezet. Nu is het tijd om te grijpen.

Robin vind het te hard waaien en wil een stormrondje maken. We trekken de grootschoot in en net op het moment dat die strak staat lopen we van een golf af en gijpt de boot. In een reflex stuurt Simon de boot terug en grijpen we opnieuw.. Daarna maken we als nog het stormrondje en zetten koers naar Brest. De genua hebben weggerold en alleen op het grootzeil met drie reven lopen we nog 7.5 knopen. De windmeter staat op ruim 40 knopen wind over dek. Windkracht 9 berekenen we. Robin en Simon gaan naar binnen en ik zit in mijn natte zooli de rest van mijn wacht uit. We zeilen hard en het schip doet het prima. Maarten neemt om 3 uur mijn wacht over en in de ochtend is het veel rustiger en beter weer. Het was een wilde nacht en de situatie was chaotisch. We besluiten op een later moment te evalueren.

De dag verloopt rustig en af en toe motorsailen we. Dat is altijd het nadeel als je op een schema vaart. Je moet per uur voldoende mijlen maken om op de plaats van bestemming te komen.

We krijgen weer bezoek van dolfijnen en in de avond zwemmen er urenlang grienden met ons mee. We zijn nu midden op de golf van Biskaje en er is nauwelijks andere scheepvaart te zien. Alleen op de AIS zien we schepen rond om ons. Ik vaar overigens het liefst zo min mogelijk met de plotter aan. Het leidt me af van het zeilen en door de schaal lijken schepen vaak veel dichterbij dan ze werkelijk zijn. En niet alle schepen hebben AIS. Als je gewoon kijkt weet je veel beter wat



JACHTWERF RIK HOMAN

er om je heen gebeurt. Bij havens en in druk scheepvaartverkeer is de AIS overigens wel een fijn hulpmiddel.

We zeilen nu heerlijk en het ritme aan boord wordt anders. De nacht is opnieuw prima en ook de volgende dag verloopt rustig. Het is mooi weer maar weinig wind dus veel met de motor bij. Wel jammer dat mijn zeeziekte nog niet echt wil zakken.

De volgende dag is het tijd om de aankomst te plannen. We besluiten dat we naar Camaret sur Mer zullen varen. Dat is leuker dan Brest. En vanaf daar zullen we doorvaren naar Cherbourg. De Kanaaleilanden die we graag opnieuw wilden bezoeken zijn vanwege corona- en douaneregels geen optie helaas.

Het aanlopen van de kust bij Camaret sur Mer kan via het Raz du Sein. Het stroomt daar heel hard en in combinatie met weersomstandigheden kan het een gevaarlijke passage zijn. De pilots zijn er heel duidelijk over. We hebben de baai bij Sainte-Evette als uitwijkplaats bedacht mocht het Raz du Sein niet veilig kunnen. 2^e alternatief is westwaarts naar open zee zeilen. We hebben dus een plan.

We motorsailen en met deze snelheid zouden we met een beetje geluk rond 8 uur in de avond in Camaret sur Mer kunnen liggen. Lekker uit eten in een Frans restaurant! Simon maakt een uitgebreide late lunch en de sfeer is opgetogen. Op zee hebben we onszelf drooggelegd, maar het was echt een moment voor borrelen. De wind komt zowaar op, beetje meer noordelijk dan we zouden willen, maar het Raz du Sein is bezeild. We zijn er bijna! We ruimen de etensboel op en het schip treint heerlijk door. Langzaam trekt de wind verder door en draait nog verder naar het Noorden. We zetten een rif. Door de genua kunnen we niet zo hoog varen en het wordt knijpen om de hoek te halen. Door het hoog aan de wind zeilen loopt de snelheid terug en na een poosje achter de navigatietafel komt Robin met de mededeling dat het Raz du Sein te onveilig is tegen de tijd dat we daar aankomen. De wind zal dan noordelijk staan en de stroom vol vanuit het zuiden. We besluiten af te vallen en te koersen op de baai bij Sainte-Evette. Het waait inmiddels echt hard en hoog aan de wind is het nu paaltjes pikken. Heel oncomfortabel en we zijn allemaal in onszelf bezig de teleurstelling te verwerken en aan de nieuwe realiteit te wennen. Niks over 3 uur in een Franse bistro! 8 uur paaltjes pikken met buiswater. Koud en misselijk.

Met moeite kunnen we met de motor bij voldoende hoogte houden om de baai te bereiken. Rond middernacht varen we de kleine baai bij Audierne in en in het donker en met deze harde wind is het nog lastig genoeg om een mooring te vinden om aan vast te maken. De wind knalt van de heuvels aan de noordkant door de baai. We vinden uiteindelijk een grote mooring en maken vast. We hebben het gedaan! De golf van Biskaje overzeilen.

Ik ben nog aan het bijkomen van mijn zeeziekte en zie met verbazing toe hoe snel en hoeveel de jongens kunnen eten en drinken. Tot diep in de nacht vieren we de geslaagde oversteek.

De volgende dag rusten we en maken het schip weer een beetje op orde. We blijken aan een mooring voor vissersschepen te liggen. Maar we worden gelukkig niet weggestuurd. Met ons zware schip liggen we liever niet aan de kleine jachtmoorings en ankeren heeft ook niet onze voorkeur.

We trekken samen de lessen uit de gebeurtenissen tijdens deze oversteek. De levensles die we eruit halen is dat je altijd een plan en een alternatief moet hebben en dat je ook vlak voor de finish in staat moet zijn je plannen rigoureus aan te passen en niet te blijven hangen in het originele doel.

De dag erop gaan we in een dagtrip alsnog naar Camaret sur Mer. Het is schitterend zeilweer. Zon en 5 bft wind uit het noordwesten. Onder de beschutting van de landtong zeilen we naar Pointe du Raz. We passeren het Raz du Sein zonder problemen, maar het is zonder meer duidelijk dat dit een gevaarlijk stuk water is. Rotsen, stroming, staande golven en je kan er niet meer uit als je er ingezeild bent. Aan de ene kant land en aan de zee kant rotsen en ondieptes. Het is echt een kanaal, maar dan volledig open voor stroming en wind. De vuurtoren op een rots in zee ziet er indrukwekkend uit. Je snapt niet hoe ze dat ding daar ooit gebouwd hebben.

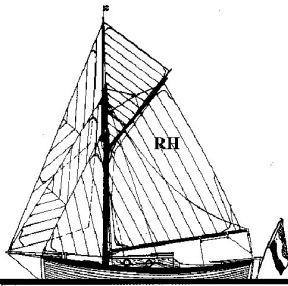
Pointe du Raz vanaf de boot gezien



Onderweg lijkt de stuurautomaat vast te lopen en daarna door te slippen. Geen gezonde geluiden... Gelukkig kunnen we wel blijven sturen, maar wel iets

waar we direct naar moeten kijken als we in de haven liggen. We zijn mooi op tijd voor de borrel in Camaret sur Mer. Het is een leuke haven met mooie houten vissersbootjes die achter in de haven liggen en bij eb droogvallen. Ze hebben aan de zijkant permanent wadpootjes die voorkomen dat ze omvallen. Slim bedacht.

De haven is voorzien van drijvende steigers die beschut achter een enorme kademuur liggen. Er staat een prachtige oude kerk met direct zicht op de zee. Daar liggen ook enkele grote houten vissersschepen op het binnenstrand. Een prachtige plek. Het stadje zelf is stil vanwege alle coronabeperkingen. Maar we vinden een hotelbar waar we aan de bar kunnen eten en met de locals een voetbalwedstrijd kijken.



JACHTWERF RIK HOMAN

De kerk in Camaret sur Mer



De volgende morgen storten Maarten en ik ons op de stuurautomaat. Met wat moeite en samen innig liggend op een van de achterkooien krijgen we het ding eruit. Na demontage en wat trial en error komen we er achter

dat er een kunststof onderdeel van de planeetwielen gebroken is. De tandwielen lopen daardoor vast waarna de je door de koppelingsplaat heen moet duwen om te kunnen sturen. Dat verklaart de nare geluiden en het zware sturen. Nu weet ik ook ineens waar het 'klikje' in het roer vandaan kwam. Van het gebroken plastic dingetje dus.

Repareren aan boord of lokaal een onderdeel regelen is geen optie. Dat wordt nog een eind sturen op het handje..

Robin maakt zich ook zorgen omdat wij ergens onderweg in een Franse plaats van boord zullen gaan en zijn echtgenote dan het laatste stuk met hem samen vaart. Met zijn tweeën wordt op de hand sturen wel een hele flinke uitdaging. Ik opper om de Breehornwerf te bellen en het lukt warempel om via hen een nieuwe stuurautomaat bij Lankhorst Taselaar te regelen. Die wordt binnen 24 uur bij Robin thuis bezorgd zodat deze mee in de auto naar de afstapplaats kan.

We varen uit en maken ons op voor de trip van 700 mijl naar Boulogne sur Mer. Omdat we zonder stuurautomaat met de hand moeten sturen hebben we het wachtsysteem veranderd. We doen nu met z'n tweeën 4 uur op 4 uur af. Dan kun je gedurende de wacht wisselen met sturen.

Voorbij Brest ligt het Chenal du Four. Net als het Raz du Sein een ingewikkeld stuk water wat bij slechte omstandigheden vooral gemeden moet worden. De pilot is hier heel duidelijk over. We passeren dit water zonder problemen en ook hier indrukwekkende rotsen en dito vuurtoren. Met de moderne kaartplotter is het makkelijk navigeren. Ik neem de tijd om de navigatieaanwijzingen uit de pilot te bestuderen. Van vuurtoren naar sectorlicht naar landmark en verder. Ik bedenk me hoe moeilijk dit nog maar enkele jaren geleden was met alleen een kaart en een kompas.

Carst en Robin bij de Kanaaleilanden



Het sturen op de hand is lastig, vooral in de nacht als je weinig visuele referentie hebt. Ik heb mazzel dat ik veel vissersschepen om me heen heb en daarmee de koers wat makkelijker kan vasthouden. Maar we

missen de automaat.. Onderweg zullen we de kanaaleilanden passeren en moeten daar in de buurt bepalen of we om Guernsey en Alderney heen gaan of de binnenbocht nemen en door de Alderney Race gaan. De Alderney Race is een passage tussen het vaste land en het eiland Alderney waar tot 12! knopen stroom kan staan.

Vroeg in de ochtend besluiten we door de Race te zeilen. Door de schuin inkomende getijstroom moet ik bijna 90 graden koerscorrectie naar bakboord geven om op de juiste koers te blijven. Op de AIS zie ik dat er van stuurboord achter een oploper aankomt die ons voorlangs zal kruisen. Het vreemde is alleen dat ik het schip maar niet in zicht krijg. Ondertussen zie ik over stuurboord voor wel een zeesleper voor me die ons ruimschoots voorlangs zal passeren. Gek genoeg heeft die dan weer geen AIS aan lijkt het. Pas op het moment dat hij voor me is, zie ik op de plotter dat het 'spookschip' dat van achteren oploopt precies die zeesleper is! Door de extreme koerscorrectie die ik moest sturen interpreteerde ik het beeld van de plotter en de werkelijke situatie verkeerd. Een goed voorbeeld van hoe hulpmiddelen soms verwarrend kunnen zijn.

We maken een tijdstop van 4 uur in Cherbourg. Net genoeg om even uit te rusten, goed te lunchen en even snel de stad in te lopen. Daarna varen we uit voor de laatste 235 zeemijl naar Boulogne sur mer. Motorsailend gaan we de nacht door. We balen inmiddels wel van het vele motorgeronk. De volgende dag maken we ons langzamerhand klaar voor de aankomst en het onszelf beloofde diner. Scheren, douchen, schone kleren opzoeken, alles doen we zeilend. De laatste 2 uur is het schitterend zeilen en met het schip treinen we volle bak de fortificatie voor de haven binnen. We zeilen tot aan de haven en varen naar de marina die bij de sluis naar de rivier de Liane ligt. Robins echtgenote voegt zich bij ons en Maarten en ik monteren meteen de nieuwe stuurautomaat. Daarna genieten we van een welverdiende borrel. Na een gezellig afsluitend diner en een laatste nacht aan boord nemen we 's ochtends afscheid en rijden Maarten, Simon en ik naar Nederland. Bijna 1000 zeemijl in anderhalve week. Wat een tocht!

We gaan ervan uit dat u uw boot op dezelfde manier wilt stallen als vorig jaar. Als u niet wilt stallen, wilt u dat zo spoedig mogelijk een telefoontje geven? Dan kunnen we misschien nog iemand anders een plek in de haven geven. Als u de bijgevoegde rekening vóór 10 april betaalt, dan is uw plek gereserveerd.

Rik, Edith en Carst.