

NOG 3000 MIJL TE GAAN!

Meedoen aan de Atlantic Rally for Cruisers (ARC) en zo de oversteek maken van Cran Canaria naar St. Lucia in de Caribbean, een droom? De ARC is een jaarlijks event dat al 28 jaar bestaat. Het is een perfect georganiseerde tocht, waar elk jaar zo'n 250 schepen aan deelnemen. Rob Keulemans, die speciaal voor deze tocht een Bavaria 43 kocht, geeft hieronder een uitgebreid verslag van alle voorbereidingen, keuzes en de tocht zelf. De reacties op het forum bij zijn aankondiging van dit verslag en zijn ervaringen met de Parasailor, gaven aan dat er veel belangstelling voor dit avontuur is.



De ARC 2012

VOORSCHRIFTEN

De oceaan oversteken vereist nogal wat voorbereiding voor het schip en de bemanning. Als je aan de ARC mee wil doen moet de boot voldoen aan een haast onuitputtelijke lijst van voorschriften voor de uitrusting. Daarnaast moeten schipper en co-schipper minimaal 600 mijl onafgebroken met elkaar hebben gevaren. Ook is de Open Water Survival Training 'mandatory'. Om aan die laatste eis te voldoen, lagen we in mei 2012 in het ijskoude water van de Noordzee te stoeien met een reddingsvlot.

ZEILVOERING

Daarnaast wil je, om de tocht zo snel mogelijk te doen, de juiste zeilvoering (voor 3 weken voor de wind zeilen) hebben. Het nadeel van voor de wind zeilen is dat je schip continu aan het "rollen" is en dat is niet het meest prettige vooruitzicht. Bovendien staat het 2e deel van de oversteek bekend om de zogenaamde squalls: buien met veel wind en regen, die van achter oplopen en waarmee je binnen een kwartier plots in 40 knopen wind kan zitten. Over de

Al jaren droomde ik erover om eens de Atlantische oceaan over te steken. Het idee om in Europa te vertrekken en uiteindelijk in het mooie weer op een Caribisch eiland aan te komen, heeft me altijd gefascineerd. Als je de verhalen leest, zijn er een paar dingen die altijd hetzelfde zijn. 3 Weken met blauwe lucht en windje 4/5 voor de wind, op de stuurautomaat, naar de 'Carieb' geblazen worden. Welk hart gaat daar nu niet sneller van kloppen?

DROOM VERWEZENLIJKEN

Niets tegen het Nederlandse weer hoor, maar het klinkt toch wat anders dan regen en kou op het IJsselmeer en de Noordzee. Een goede vriend van me, waarmee ik al vele trips heb gemaakt, dacht er net zo over. In 2011 besloten we de droom te gaan verwezenlijken. De boot waar het allemaal mee moest

gebeuren werd aangeschaft! Het werd een Bavaria 43 uit 2009 ('Williams'), die nog nauwelijks water had gezien. Met een kleine bemanning (vier koppen) hebben we uiteindelijk de tocht gevaren, maar een gewone ARC werd de 2012 versie deze keer zeker niet. Wat was er gebeurd met de blauwe luchten en het windje 4 tot 5?

zeilvoering hebben we lang nagedacht. We hebben overwogen te vlinderen, de gennaker of een traditionele spinnaker te gebruiken. Ieder scenario heeft zo z'n eigen voor- en nadelen. Uiteindelijk is besloten tot de aanschaf van een Parasailor. De keuze is met name gemaakt vanwege de vele mogelijkheden van zeilvoering met dit zeil. Daarnaast compenseert de Parasailor een groot deel van het rollen van het schip en komt het comfort aan boord ten goede. Het zeil heeft in de vleugel die in het zeil zit, een soort overdruk ventiel. Hierdoor kunnen sterke windvlagen worden afgevoerd zodat het zeil ook bij meer wind nog gevoerd kan worden.

WATERVOORZIENING

Een lastig besluit in de voorbereiding was de watervoorziening. De meeste deelnemers hebben een watermaker. Zo'n ding is erg kostbaar en het is een behoorlijke klus om het in te bouwen. Daarom hebben we uiteindelijk besloten om maar gewoon flessen mee te nemen. Bijkomend nadeel van een watermaker is het stroomverbruik. Stroom is, bleek uiteindelijk, misschien nog wel het lastigste voor zo'n reis. Wij hadden een Honda generator meegenomen om het boordnet te kunnen laden en een klein zonnepaneel om alle mobiele apparaten geladen te houden. Nadeel van zo'n generator is dat je ook benzine mee moet nemen en dat doe je natuurlijk liever niet. De generator kon ook niet zo goed tegen het rollen van het schip, omdat de automatische olieniveaumeter de motor steeds deed afslaan. Uiteindelijk bleek de scheepsdiesel de beste generator te zijn en hadden we bij aankomst zelfs nog 125 liter diesel over.

COMMUNICATIE

Voor de oversteek is de boot ook voorzien van een Fleetbroadband communicatie systeem van Inmarsat. Dat is een geweldige investering gebleken. Ongelooflijk dat je midden op de oceaan gewoon kan bellen, e-mailen en Grib files kan ontvangen. En dat met grote snelheid. De betrouwbaarheid van dit systeem in relatie tot b.v. SSB maakt het de investering meer dan waard. Het voordeel van deze wedstrijd is dat je van de ARC-organisatie dagelijks weerberichten krijgt. Hierdoor krijg je het gevoel dat je niet alleen op



de oceaan zit. Niet dat je onderweg nog veel andere deelnemers ziet, maar toch.

SANDY

Het mooie van deze tocht van Gran Canaria naar St. Lucia is dat er een pasaatwind is, die blaast van de Canarische eilanden via de Kaap Verdische eilanden naar de Caribbean. De kunst is dan ook die passaatwind op te pakken en je van-

zelf naar de overkant te laten blazen. Maar, hadden we niet een orkaan Sandy gehad? Sandy ontstond op 22 oktober 2012 als tropische golf in het westen van de Caraïbische Zee, om op 30 oktober de oostkust van de Verenigde Staten te bereiken als superstorm. Dit, zou later blijken, zou zijn sporen nalaten op de weersystemen waar de deelnemers van de ARC al jaren op vertrouwen.



UITGESTELD VERTREK

Dit jaar zou de Atlantic Rally for Cruisers op 25 November vertrekken. Meestal is dat een geweldige happening waarbij het halve eiland uitloopt om iedereen z'n spinnaker te zien hijsen. Dit jaar was er echter een heftige storm boven de Canaries, wat het hele weer in de war schopte. In plaats van een windje 4 tot 5 mee zou het een windkracht 6 tegen worden! Door de vorm van het eiland heb je een zogenaamde acceleratiezone van de wind. Daardoor was de voorspelling dat de 250 schepen op de startdag zouden moeten kruisen in 25 tot 30 knopen wind. Dat vond de organisatie niet verstandig.

De start werd voor het eerst in 28 jaar uitgesteld met 2 dagen! Dan heb je al je slecht houdbare groente en fruit al aan boord en dan ga je pas 2 dagen later weg. Uiteindelijk vertrokken we op 27 november 2012 voor het grote avontuur. Het weer was nog steeds niet zoals beloofd, want het was koud met veel regen. Helemaal geen ruime wind en varen met de Parasailor! Gewoon hoog aan de wind op de Genua varen met een gereefd grootzeil. Groot voordeel van dit weer is dat er enorm veel mijlen gelogd konden worden. We lieten in no time het eiland achter ons.

PIEK 42 KNOPEN

Voor het afgesproken wachtschema van 4 uur op en 4 uur af gooit het weer ook hier roet in het eten en moeten we tot aanpassingen komen. We besluiten op basis van het verslechterende weer het wachtschema aan te passen. Het gaat van 2 uur op, 2 uur af, naar 1 uur op 1 uur af, naar een half uur op een half uur af en aangelijnd 'slapen' in de kuip.

De wind is inmiddels aangewakkerd tot ruim boven de 35 knopen met een absolute piek van 42 knopen! Gelukkig hebben we de wind nu wel van de beloofde ruime kant, waardoor de Williams van een golf van zo'n 6 meter nu een all time high haalt van 14.2 knopen over de grond. Aangezien de boot vrij zwaar is van al het proviand en water voor 3 weken, is het best lastig om bij het surfen van dit soort golven de boot rechtuit te laten varen en de neus uit de voorliggende golf te houden. Er zijn zeker momenten dat de Williams meer het gedrag van een duikboot dan van een zeilschip laat zien, maar toch altijd weet ze haar boeg weer uit de enorme golven te verheffen.

HET ERGSTE VOORBIJ?

Tegen de ochtend neemt de wind wat af en denken we het ergste al gehad te

hebben. Maar niks is minder waar. We blijven de eerste dagen heel veel regen en veel wind houden. Meestal tussen de 25 en 35 knopen wind. We hadden de wind wel mee, maar gezien de sterkte bleef de Parasailor benedendeks. Dat van 'rustig voor de wind varen op de stuurautomaat, wat naar de dolfijnen kijken' is nog niet helemaal, of eigenlijk 'helemaal niet' uitgekomen.

SCHADE

Na 2 dagen zien we niemand meer, maar hoor je af en toe op de marifoon nog andere schepen contact hebben. Na verloop van tijd verstomde ook het radiocontact, waardoor je echt 'on your own' bent. Via onze satelliet communicatie krijgen we wel elke dag een positierapport en een weerbericht binnen. Soms horen we een verzoek tot assistentie van andere schepen in nood. Verbazingwekkend hoeveel schade de sterke wind bij veel schepen, vaak een flinke maat groter dan de Williams, aan de mast en zeilen heeft aangericht. Een deelnemer kreeg de eerste nacht een lijn in de schroef en het roer, waardoor het schip onbestuurbaar werd. En dat bij golven van 6 meter hoog. Dan lig je niet echt lekker. Een reddingsboot heeft het schip zo'n 200 NM vanuit Tenerife terug gesleept, tegen de wind en golven in.

ROMPSNELHEID

De dagen erna werd het steeds warmer, het weer knapte op en we kregen duidelijk minder regen. De wind bleef wel fors met windsnelheden van gemiddeld 25 knopen. Als de wind onder de 22 knopen zakte, haalden we de Parasailor tevoorschijn, die het dan geweldig deed. Als de wind dan weer toenam richting de 25 knopen, gingen we weer over op vlinderen met een klein grootzeil en Genua. Veel zeil heb je niet nodig, want de boot loopt onder deze omstandigheden al snel de rompsnelheid.

RELAXT WACHTSCHEMA

Na verloop van tijd kom je op de oceaan in een soort ritme wat heel aangenaam is. De taken worden verdeeld en iedereen weet wat hij moet doen. De dagen vliegen voorbij en bestaan uit lezen, vissen vangen, communicatie, navigatie en eten. Het eten en de borreltijd is iets waar je elke dag naar uitkijkt. Dit bepaalt in grote mate het ritme van de dag. Na het avondeten gaat het wachtschema weer in. Nu de wind minder is, kan iedereen z'n wacht alleen doen. Wij spraken af van 8 uur 's avonds tot 8 uur 's ochtends het wachtschema te hanteren wat neerkomt op 9 uur rusten en drie uur wacht. Elke dag schuift je wacht 3 uur door, waardoor iedereen dezelfde belasting heeft. Dat ging super.

LAND IN ZICHT

Op 14 december om 16.00 uur hebben we voor het eerst 'land in zicht'. We naderen St. Lucia in een rap tempo. Toch duren die laatste mijlen extra lang en komt het land maar langzaam dichterbij. Om een beetje fris aan te komen, bereiden we de boot voor op het afmeren voor straks, landvasten worden voorbereid, stootwillen alvast opgehangen. Dat was lang geleden.... Dan even douchen en omkleden, zodat we enigszins presentabel zijn (en ruiken). We drinken een laatste borrel met elkaar aan boord. De zon is inmiddels in de zee gezakt en het donker omhult ons als we aan de laatste 10 mijl beginnen.

PROFESSIENEEL

Op 5 mijl van St. Lucia moeten we ons volgens protocol melden op kanaal 72 van de marifoon. Het is een bijzonder moment: "ARC Finishline, ARC Finishline, ARC Finishline, this is Williams, come in". De stem aan de andere kant is vertrouwenwekkend en het is plezierig om te ervaren dat we verwacht worden. De afhandeling van de finish is zonder meer professioneel te noemen. Op 2 mijl, als we Pigeon Island voorbij zijn, moeten we ons weer melden. We kruipen de hoek van het eiland om en roepen opnieuw de ARC Finishline. "Williams we have you in sight, can you confirm that you are not

on sail?" Nu weten we zeker dat ze ons gezien hebben!

FOTO'S

We worden geïnformeerd over de lichten die de finishlijn markeren, oranje knipperlicht. Daarna krijgen we een waarschuwing: "There will also be some flash photography". Onze verbazing is compleet. Kort daarna vaart een dinghy van Photoaction.com ons tegemoet, de fotograaf neemt uitgebreid de tijd de Williams en haar bemanning te fotograferen. Stel je voor, stikdonkere nacht, een piepkleine dinghy en een man met een fototoestel. Toch bijzonder dat alle boten, ongeacht wanneer ze aankomen dit welkom krijgen. Hulde aan de ARC organisatie.

HET IS VOLBRACHT

Als we de finishlijn passeren, klinkt de gebruikelijke toeter als bewijs dat we finishen. Een kippenvel moment, we voelen allemaal dat we het volbracht hebben. Vanaf de finishboot, klinkt over de radio 'congratulations Williams, you did it! Welcome on the wonderful island of St. Lucia'. Het is moeilijk om daar niet emotioneel bij te worden. Gemiddeld staat voor de ARC tussen de 19 en 24 dagen voor een 43 voet schip. We waren er trots op dat we met onze Bavaria na 17 dagen en 12 uur op St. Lucia aankwamen. Van alle >200 deelnemers aan de tocht kwamen wij als 100ste binnen. En dat terwijl de gemiddelde lengte van het deelnemersveld 50 voet was. Op handicap zijn we 55ste geworden. De Bavaria 43 heeft daarmee vele andere merken achter zich gelaten!

EMOTIES

Als we de Williams voor het eerst in 18 dagen vastmaken aan de wal, realiseren we ons dat het er op zit. 'We've sailed the Atlantic!' Een ervaring die waarschijnlijk een leven lang mee gaat. Enigszins wiebelig staan we op de steiger en feliciteren elkaar met dit mooie resultaat. Emoties borrelen weer op en ieder van ons heeft zo zijn eigen momentjes van overpeinzing. Op dit moment staat de Williams op een vrachtschip van Sevenstar en komt zo weer terug. Dit jaar weer gewoon zeilen in NL.

Rob Keuleman, Williams

