

Zeevaren: de enigste zekerheid is “niets zeker” is.

Juni 2010

Bretagne roept: Dirk en Norbert kunnen aan de roep van een weekje zeevaren niet weerstaan.

Vrijdag om 13.30 u. worden de neuzen richting Penthièvre gezet, op het schiereiland Presqu'île de Quiberon (Zuid-Bretagne) onderweg is er nog een stop voorzien in Seclin, vlakbij de snelweg, om de Bloc Cotier 2010 op A5 formaat te kopen.

Om 22.30 u. kwamen we daar aan, juist op tijd om de tent op te zetten en de slaapmatten uit te rollen. De planning welke opgemaakt was luide: rondje schiereiland Quiberon, hierna nogmaals half rondje Quiberon en oversteken naar Belle Ile; rondje Belle Ile, dan oversteken naar Ile Houat met een koffiepauze op Ile Aux Chevaux; rondje Ile Houat, hierna oversteek naar Ile Hoedic met uiteraard een rondje terug over te steken naar het vasteland doch indien nog tijd nemen we Ile Dumet erbij maar niet ten koste van een rondje in de Golfe Du Morbihan. Hierna terug naar Penthièvre varen om de auto op te halen. We waren benieuwd wat haalbaar zou zijn of niet; volgens de 4 daagse voorspelling zouden we steeds een zon met een beetje bewolking hebben en de wind zou niet boven 4 Bft gaan dus zoals het er nu voorstond was dit misschien wel haalbaar maar ter plaatse zouden we de laatste weerberichten telkens beluisteren, om dan nadien te kunnen beslissen hoe de tocht zal verlopen.

Zaterdagochtend om 7.00 u. luisteren we de marifoon af. Deze blijft veel te lang stil, het kanaal waar we op afstemmen is “toch juist”? Even nog nazien in de Bloc Cotier: kanaal 79 en kanaal 80 klopt, toch is alles dood, wat nu? weersvoorspelling van windguru erbij gehaald, maar dit is een 24 uren voorspelling en ondertussen kan dit reeds aangepast zijn, toch maar hierop voortgegaan NO 2-3 Bft. Noordkust cote-sauvage Presqu'île de Quiberon moet te doen zijn, ook al zijn we maar met twee dus extra veiligheidsmarge nemen (2 personen hebben minder spankracht en draagkracht dan 4 personen bij problemen). We zoeken parking voor de auto, evalueren de zee en beladen onze boten, we zijn klaar voor een trektocht van een week (water voor 3 dagen). Om 11.00 u. zitten we op het water en varen we langs de cote sauvage met zijn talrijke inhammen, rotsen, grotten, en baaitjes, prachtig om te bivakkeren.



De zee beukt met een ZW-deining gewelddadig op de rotsen waarna de golven uiteenvallen in één bruisende massa, langs al dit prachtige geweld varen is toch een enorme luxe die niet voor iedereen is weggelegd. De nodige foto's worden getrokken doch boven op de rotsen lopen de echte toeristen die foto's trekken van 2 kajakkers tussen de schuimende golven, jammer dat we niet aan deze foto's geraken. Sneller dan we beseffen zijn we aan de haven van Quiberon, na een koffiepauze, de capitainerie opgezocht voor het laatste weerbericht. De voorspelling NO draaiend naar NW 3-4 Bft is zo goed dat we beslissen om nu: 14.00 u., over te steken naar Belle Ile (Pointe de Taillefer), de veerboot is juist in de haven toegekomen halverwege de oversteek zal deze ons passeren. Hier vragen we ook aan een zeiler naar het lokale zendkanaal voor de marifoon, dit blijkt toch een ander kanaal te zijn nl. kanaal 63.

Als we de oversteek aanvatten zien we in een waas Belle Ile, regelmatig wordt de omgeving afgecheckt naar overige boten, achter ons komt de veerboot eraan, nu is het even nodig extra op te letten zodat we gerust kunnen zijn dat deze veerboot ons voldoende ruim kan passeren, voor alle zekerheid passen we onze koers wat aan zodat we de veerboot reeds in een kleine hoek kunnen waarnemen. De veerboot passeert ons op ruim 2-300 meter, evenals diegene die van Belle Ile komt. Een snackpauze houden we halverwege, als we het vertrek en eindpunt even wazig zien. De GPS vertelt ons exact onze vaarsnelheid, gemiddelde snelheid en afstand. Als we in Port Fouquet om 16.15 u. aanlanden, een kleine baai, worden we verwelkomt door jongeren en bevraagd door hen, zij zijn met een spel bezig op het eiland en moeten met auto en boot bepaalde opdrachten uitvoeren en dit om ter eerste, dus ze willen graag weten hoever ze achter liggen op de voorgaande, welke reeds is uitgevaren. Wij van onze kant zien kaarten liggen van het eiland en kunnen niet nalaten om ook deze kaarten even te bekijken. De oversteek was best zwaar, even is het genoeg geweest en wens ik dat het goed geweest is voor vandaag, maar na een paar boterhammen is deze gedachte vlug vergeten en varen we verder, we gaan het eiland ronden tegen wijzer zin. Eens we de hoogste punt bereiken moeten we vechten voor elke meter die we afleggen, de wind NW wordt langs het eiland geperst pal op kop en hierboven op nog een ZW-deining, geeft dit uiteraard de nodige golven. De GPS geeft maar een snelheid aan van 3 km per uur.



Na 37 km overnachten we in het Fjord de Stern Vraz, verscheidene zeilboten hebben hier ook beschutting voor de nacht gezocht. Vermits we vlakbij een GR route zitten passeren hier nog wandelaars, uiteraard krijg je dan de vraag “vanwaar kom je?” “ van de overkant ” tot men beseft dat het wel de overkant is en niet de andere kant van het eiland, 2° vraag “met dit weer?” en dan krijg je ongeloof . 's Avonds nog een wandeling tot boven op het fjord gemaakt om de zonsondergang te gaan bewonderen. We zitten niet voor niets aan de Westkant van het eiland.

's Nacht bezoek van een egel gehad, hopen we toch (anders was het wsl.een rat) 1 appel is verdwenen op enkele stukjes na, de 2 andere appels liggen nog ongeschonden in de tas.

Zondagochtend 7.00 u. de marifoon wekt mij met het lokale weerbericht N-W 3-4 Bft. waarbij windrichting, windsterkte en golfhoogte de belangrijkste gegevens zijn voor ons. De marifoonberichten van de laatste uren plus onze ervaring of beter onze gezamenlijke grenzen, zullen ons de komende dagen steeds sturen; de marifoon zal meermaals per dag beluisterd worden. We vertrekken met eb, hierdoor moeten we de boten een eindje dragen tussen de rotsen en het zeewier. Eens de beschermende fjord uit merken we dat de wind niet is afgenomen in tegendeel, we zijn blij dat we gisteren nog een pittig stukje hebben moeten varen zodat we nu starten zoals we gisteren zijn gestopt. We besluiten om verder van de kust te varen om de reflectie golven te vermijden, nog steeds deininggolven van het ZW, dit maakt het lastig om koers te houden. Na de lunch hebben we de westkust gerond en valt er een groot deel van de wind en golven weg, wat is dit ineens een rust, de inhammen en grotten worden terug op gezocht en rustig bewonderd. Eens we de ZO punt bereikt hebben schiet het lekker op, vaarsnelheid 10 tot 12 km. Vanaf de N kust een ferme N-W wind van 3-4 Bft. En dit doet onze snelheid terug dalen naar 4-5 km per uur. Aan het allergrootste strand, Les Grandes Sables gaan we bivakaren (dit zal ook alleen kunnen in het voor- en naseizoen). Vermits nog niet iedereen het strand heeft verlaten, maakt Dirk nuttig gebruik van de wachttijd om onze watervoorraad terug aan te vullen, door opzoek te gaan naar een bewoonde woning waar hij drinkwater kan krijgen. Marifoon bereik is hier

beperkt en we moeten wat verder gaan om ontvangst te hebben, de voorspelling voor morgen is niet gunstig, voor de middag zouden we willen overstekken naar Ile de Houat, we zullen morgen beslissen maar nu (morgen) doen we zeker de haven Le palais aan voordat we evt. oversteken, terwijl we eigenlijk al van op het strand zouden kunnen denken om over te steken.

Maandagochtend, voorspelling NW 4-5 aantrekkend naar 6 Bft NO en voor dinsdag 5-6 Bft. da's niet goed, voordat we het weten zouden we vastzitten op het eiland en kunnen we niet meer kajakken de volgende dagen, dus zo snel mogelijk van het eiland geraken en terug naar het vasteland, daar zijn meer mogelijkheden om toch te varen ook met veel wind. Voordat we willen vertrekken zien we dat de zeilschool een motorbootje nodig heeft om de zeilbootjes door de branding te krijgen, we vragen aan de mensen van de zeilschool of ze het weerbericht van die dag hebben, hun enigste commentaar is ja daar is wind (de zeilbootjes blijven enkel in de baai) dus dit is de voorbereiding van de locals op het eiland?

We beslissen om naar Le Palais, de grootste haven van het eiland, te varen waar ook de veerboot vertrekt. Vermits de wind vanuit het NW komt biedt het eiland ons nog een beetje luwte. Als we de baai recht oversteken valt deze luwte weg en zijn we blij dat we een peddellease aan onze peddels hebben gedaan. Op dit moment krijgen we nogmaals een bevestiging dat oversteken geen optie is. We halen met moeite een snelheid van 4 tot 5 km. In de bescherming van de haven aangekomen willen we even rustig de haven rondvaren maar dit is de havenmeester niet ontgaan en die snelt ons achterna met een zodiac. Ontwijken lukt niet "kajaks zijn geen boten en mogen de haven niet in" maar hij wil wel een oogje toeknippen als we even rondvaren en dan direct vertrekken. Voor ons is dit prima maar mogen we ook de aanlegsteiger van de veerboot gebruiken, zodat we met de veerboot terug kunnen en onze kajaks niet ver moeten verplaatsen? Ook dik in orde, maar niet voor het personeel van de veerboot, enkel na verwijzing naar de havenmeester was het in orde maar op eigen verantwoordelijkheid.

Ook de veerboot had last van de deining en de ferry gaat stevig op en neer. Vanuit Port Maria moesten we nog een 16 km varen. We (en 30 zeilboten) lieten ons verassen door een onweder met bliksems dat plots overkwam, gepaard gaande met zware regenval, zo erg dat ik voor de zekerheid een nieuwe koersbepaling heb gedaan, vermits de zichtbaarheid met de minuut minder werd. Tijdens dit onweder zaten we een hele poos in het oog, waar het volledig windstil was, ook een bijzondere ervaring.

Dinsdag hebben we een vaarlose dag ingelast met een weerbericht van 6-7 Bft NNO La Trinité sur Mer heeft interessante winkels met alles rond varen. Hier zijn we natuurlijk ook het weerbericht gaan lezen van de volgende 24 uren en voor 's nachts spraken ze zelfs van 8 Bf. Dus hebben we onze tent maar met extra lijntjes gezekeerd, samen met zandpiketten.



Woensdag 5-6 Bft. NNO Hierdoor besloten we om de getijdenrivier te bevaren tot in Port Navalo. We vertrokken in Auray met wind in de rug en uiteraard getij mee; was dit een plezier om te varen wel wetende dat we straks als het getij gekeerd was, we tegen de wind moesten op boksen. Voor we aankomen in Port Navalo registreert de GPS een snelheid van 17.6 km. uiteraard ging dit gepaard met de nodige bewegingen in het water. In Port Navalo aangekomen wandelen we naar het hoogste punt zodat we zicht hebben op de smalle doorgang van 880 m., waarlangs haast gans de golf leeg stroomt en terug gevuld wordt. Van deze hoogte kun je goed de stromingen en keerstromingen van de omgeving zien. Vermits we enkele uren moeten wachten tot het getij gekeerd is en we niet het eerste uur willen meepakken wandelen we tot de volgende jachthaven; telkens zijn we verrast over de snelheid van de boten als ze de golf uitvaren. Hoppend van eiland

naar eiland om in de luwte toch een beetje op adem te komen peddelen we terug naar het vertrekpunt maar nu vol wind tegen, het is echt buffelen, korte steile golven, woelige stukken en hevige wind in alle mogelijke combinaties. Het ene moment vorderen we met een snelheid van 3 km het andere moment varen we plots 9 km, telkens stroom mee, we varen haast eens zolang op het zelfde stuk maar nu wind tegen stroom. Donderdag voormiddag 4-5 NNO, namiddag 3-4 Bft. We plannen rondje golf met dit verschil dat we rond de eilandjes varen met wind in de rug en voor het terugkomen (wind op kop) zullen we de kortste vaargeul nemen zodat we de maximale stroming mee hebben. Kerguen is het vertrekpunt en het keerpunt zal La Saline worden. 's Ochtends hebben we op sommige plaatsen prachtige golven in de rug zodat we regelmatig goed surfen. Op andere momenten hebben we korte brekende golven. Steeds is het opletten voor achterop komende boten, vooral de toerboden met toeristen varen steeds met een aardige snelheid door de golf, ze hebben bovendien de vervelende gewoonten om naar de kajakkers te varen, ondanks dat wij meermaals van koers veranderen stevenen ze telkens terug recht op ons af, blijkbaar zijn we een toeristische attractie geworden in onze kleine bootjes, na de derde maal weet je wel dat ze, eens ze dicht genoeg zijn hun koers terug aanpassen en langs ons varen. Eén maal liep dit echter haast verkeerd toen de boeggolf veranderde in een breker en één van onze kajaks zijdelings enkele meters werd opzij gezet, dit was toch even oppassen om niet om te gaan. Net voor Port Navalo zittten we goed in de stroming, vaarsnelheid 16 -17 km voor de zoveelste keer zien we voor ons golven; wat we niet verwachten is dat de hevige stroming, in combinatie met rotsen onder water gewoon een put in de stroming veroorzaken, voor we het weten vliegt Dirk van op de top van de golf in de put, ik zit er net naast maar op een stroompaddestoel dus vrij vlakwater; dit gaat verkeerd, ik maak me in gedachten klaar voor een redding, enige tellen later is Dirk door de put en de daarop volgende golven die hierop volgen, Dirk is helemaal overspoeld zelfs zijn hoofd was onder water, hoe kan het: hij is niet omgegaan! Dit alles gaat zo snel dat we haast niet geloven wat er is gebeurd, mijn eerste reactie is "jammer dat ik geen foto heb kunnen nemen, dit was een topper voor jou" De stroming brengt ons in geen tijd buiten de golf. Strandje wordt opgezocht voor de lunch waarna nog even wordt doorgevaren voor we rechtsomkeer maken, blijkbaar te vroeg, de stroming komt niet voldoende op gang waardoor we tot tweemaal toe terug aan land gaan om te wachten; blijkbaar door de grote druk, van het leeg lopen van de golf komt de tegenstroming veel trager op gang en tel hierbij nog de wind NO die voor een nog groter vertragend effect zorgt. Na deze extra pauzes zit de stroming er terug goed in want zonder we het merken heeft de GPS een maximale snelheid van 19.6 km. opgetekend. Hadden we dit geweten, dan hadden we zeker voor + 20 km gegaan. We merken in de late namiddag dat de wind duidelijk aan het afnemen is, zo rustig hebben we het de laatste dagen niet meer gehad. Doordat er zoveel eilanden zijn is het toch wel even opletten waar we juist naar toe moeten varen; hierbij blijkt de GPS een gemakkelijk hulpmiddel te zijn, zeker als je het vertrekpunt als een waypoint hebt ingesteld. De GPS geeft als dagtotaal 48 km aan. Vermits het getij elke dag 50 min later is, zijn we op onze laatste vaardag pas om 22.00 u terug op de camping.

Vrijdag bij het huiswaarts rijden nog een kleine meeval: het personeel van de betalende snelweg staakt en we kunnen verder rijden zonder onze geldbeugel te moeten openen.

Opm. we hadden steeds: stroomatlas met stroomtabellen, stroomsterkte, stroomrichting, getijden tabellen met coëfficiënten, kompas, marifoon, GPS, GSM ... bij de hand om onze beslissingen te sturen.

We hebben op het strand gekampeerd.

We hebben gevaren in een soort tidel race met lopende en staande golven.

We hebben getijde stroming in botsing voelen komen met elkaar.

We hebben veel wind over ons heen gekregen.

We hebben onze tochtplanning moeten wijzigen.

We hebben brekers en branding gekregen.

We mochten de haven niet in.

We hebben zoveel meer

We hebben water gaan vragen aan een woning.

We hebben overgestoken naar Bell Ile.

We hebben een put bevaren.

We hebben langs de cote sauvage gevaren.

We hebben beladen kajaks gedragen.

En we hebben vooral genoten.