

Zo trouwe meezeilers, even wat taaie kost over weer, verkeer en tactiek voor we de schitterende reis naar de Azoren zelf beschrijven.

De Pelleboertjes zijn er klaar voor

Vorig jaar hebben we veel geleerd van zeiltactiek in ruige zee terwijl onze kennis "Pelleboeren": lezen en interpreteren van weerkaartjes voor tochtplanning werd aangescherpt door een artikel in het mei nr 2011 van een [Zuid-Afrikaans zeilmagazine](#).



Het beschrijft dat de voorspelde wind, de windveertjes in de files, standaard met 50% moest worden verhoogd. Waarom? De Ugrib-voorspelling geeft de windsnelheid op 10m hoogte en voor onze Zeezwaluw met een mast van 21m is de windsnelheid daarom meer. Ook de vlagen die kunnen optreden binnen de voorspelling zijn daarmee ingecalculeerd. Daarnaast zijn de Ugrib-files nog beter te interpreteren door ze in MaxSea, een elektronisch navigatie programma op te roepen en over de geplande route te leggen.



HDID voor watjes

Aanvankelijk gingen we uit van de grootcirkel route naar de Azoren. Langs de Portugese kust staat er echter al weer een tijdje een harde noordelijke wind van 20-25 knopen met de daarbij horende zeegang van 2-3 meter. De grootcirkel route die ons op een koers, iets noordelijker dan west naar de Azoren moet leiden is wel de kortste, maar lijkt net als vorig jaar onaangenaam. Het grootste struikelblok is de zeegang en harde wind die rond Kaap São Vinciente staat.

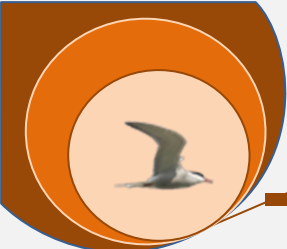


De wind accelereert in een straal van minstens 50-100nm rond de kaap,

terwijl de deining hoog, klutserig en uit diverse richtingen komt door de enorme variatie in diepte. Deze kaap moeten we ronden en naar het noorden kruisen tot boven het verkeers-scheidingstelsel voor we kunnen groot cirkelen op een WNW-koers. We sluiten deze mogelijkheid snel uit want 2-3 dagen aan de wind zeilen, eigenlijk meer hakken en stuiteren, in condities met 20-25kn wind. Bij die windsnelheid moet de extra 50% nog opgeteld worden. Is niet erg comfortabel en op termijn destructief voor de bemanning en het schip!

We volgen de weersverwachtingen op de voet maar, zien steeds een vergelijkbaar beeld met dat van vorig jaar, een te harde noordenwind langs de Portugese kust of te weinig wind om te kunnen zeilen. Op zich tillen we er niet te zwaar aan, want de wachttijd op de ankerplaats bij Portimão, wordt snel gevuld met klusjes, stappen in Portimão en gezellige dinertjes met vrienden.





Toch knaagt er een beetje ongeduld aan dit relaxte wachten en kauwend op de achterkant van een potlood bekijken we de weerkaarten nog eens vanuit een ander perspectief. Heel traag valt het muntje en krijgen we een nieuw IDEE. We gaan met de wind een beetje in de rug (bakstag) gewoon om het Hoge Druk gebied heen. De extra mijlen die we daarmee maken worden ruimschoots goedge maakt door de hogere snelheid en het comfort. Zo, dat ei is gelegd, nu wachten op een gepast weerbeeld voor een langere periode.

Uiteindelijk zien we in de eerste week van juni dat de weersgoden eindelijk mét ons zijn. Na 1 maand dagelijks de Ugrib-files ([nu ZyGrib](#) of naar [Zilt magazine link](#) naar laatste versie) en de kaartjes van [Passage Weather](#) nauwgezet bestudeerd te hebben, lijkt 11 juni het juiste moment voor vertrek te zijn.

Weersvoorspelling

De weerkaartjes, 7 daagse voorspelling voor de periode vanaf 11 juni laten halverwege de kust van Portugal en de Azoren een hogedrukgebied zien, waar rond het centrum zeer weinig of helemaal geen wind is. Dit gebied is zeker 150-200nm groot en loopt van zuidwest naar noordoost. In de 4 volgende dagen zal het hogedrukgebied langzaam oplossen.



Door dit "afvlakken" draait de wind in dat gebied steeds verder naar het noorden en noordoosten met een sterkte van 10-15kn. Doordat dit hogedrukgebied tussen Portugal en de Azoren is gepositioneerd, ontstaat langs de oostkant van het hogedrukgebied een stroming van harde noordenwind in een breed gebied (200nm) langs de Portugese kust. Deze noordenwind zwakt naar het zuiden steeds verder af en draait naar het noordoosten.

De comfortabele route

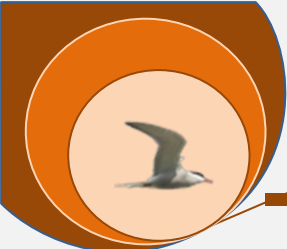
Binnen de 7-daagse voorspelling lijkt de iets langere maar comfortabeler route naar de Azoren mogelijk. Als we oostelijk van het hogedrukgebied naar het zuiden koersen en bij het "afvlakken van het hoog" en wanneer de wind naar noord tot noordoost draait, comfortabel meedraaien. De windpilot stuurt de Zeezwaluw zodat de wind onder dezelfde hoek in blijft komen. Daardoor sturen we automatisch op naar de Azoren. Deze route heeft als voordeel dat we halverwege de tocht eventueel Madeira of Porto Santo nog kunnen aanlopen.

Zo, dat lijkt een goed plan en we voelen ons beiden prettig bij die keuze! We zetten de zuidelijke route in geschatte dag afstanden (naar de windverwachtingen) op de kaart om te kunnen volgen in hoeverre het plan werkt of moet worden bijgesteld.

Eerste dag

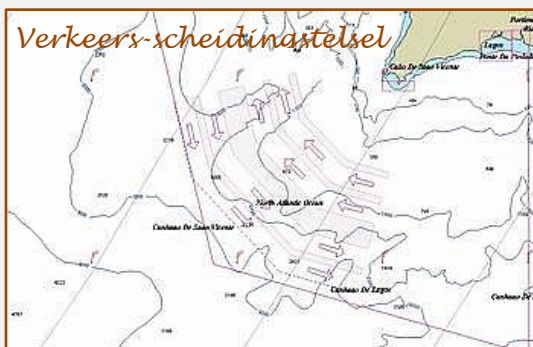
Op 11 juni om 9 uur gaan we ankerop, varen zonder wind de Arade rivier af en koersen op de motor in zuidelijke richting naar het verkeers-scheidingstelsel. Eeb 20nm brede vaarroute voor grote schepen, die we graag met daglicht willen oversteken.

Na 4 uur, als we ruim uit de Portugese kust zijn en onder invloed van Kaap São Viciênte komen, steekt gelukkig de wind op.



Het grootzeil en genua gaan vol bij en de motor af, wat een rust voor onze oren. Even later hangt de sleepgenerator al achter het schip om de accu's op peil te houden, wat zeker zal lukken met de huidige snelheid.

De zee wordt wat klutserig dus we sturen op de hand om te wennen aan de bewegingen van de Zeezwaluw en zeeziekte/katterigheid te voorkomen. We lopen perfect op 10kn wind, 5-6kn zodat we om 6 uur 's middags de monding van het verkeers-scheidingstelsel al gepasseerd zijn. Druk was het niet met 3 schepen in het 20nm brede stelsel.



De verdere dag zien we weinig grote schepen of zeilboten maar wel dolfijnen en af en toe een zeeschildpad.



Doordat de wind nu uit het NNW komt, kunnen we heel comfortabel 230° sturen waardoor de wind iets achterlijker dan dwars inkomt. Om 20 uur met 20kn wind over dek hebben, rollen we de genua iets in en zetten het 1ste rif. Qua snelheid maakt het niets uit maar we liggen wat "rechter" terwijl er minder druk op het roer staat waardoor handmatig sturen minder vermoeiend is.

Na de heerlijke pastamaaltijd, starten we met de huidige zeilvoering het wachtsysteem. De eerste nacht op zee slapen we beiden eigenlijk nooit echt goed en is ons wachtsysteem van 1 à 2 uur op en af, gebaseerd op rust krijgen. De hele nacht waait het continu 16-19kn uit het noorden en we genieten van het handmatig sturen onder een volle maan en schitterende sterrenhemel. Geen noodzaak tot wijziging van de zeilvoering zeker omdat ook de barometer nauwelijks beweegt, wat rust geeft!

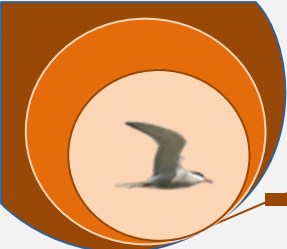
Tweede dag

's Ochtends om 9 uur noteren we een dag afstand van 150nm in het logboek, dat maken we niet zo vaak mee. Schiet wel lekker op! De wind komt nog steeds met 15-20kn uit het N en we scheuren met 6-7kn over de lange atlantische deining die wordt opgeleukt met witte kopjes. In de tweede helft van de dag wordt Monty, onze Monitor windpilot ingezet om te sturen. Beiden zijn we nu ingeslingerd en handmatig sturen is overbodig geworden. Monty doet het perfect en wij kunnen wat uitrusten en genieten van zon, wind en golven en intussen onze risotto maaltijd nuttigen.

Echter, rond 20 uur wordt onze rust verstoord door lawaai van het voorschip. De genua blijkt zichzelf te hebben ontrolt. De reefflijn van de half ingerolde genua heeft ws ergens tegenaan staan jutteren en is doorgeschavield. Gelukkig is het nog licht genoeg om te klussen en we rollen de genua, deels met de hand in, om de doorgeschavielde lijn te vervangen voor een reserve lijn. Na een half uurtje kan de genua weer gereefd bij. De rest van de avond en nacht verloopt probleemloos. Zelfs ons gewone wachtsysteem 3 op - 3 af kunnen we volgen.

Derde dag

De afgelopen 24 uur hebben we 151nm afgelegd, dus al 300nm van de totale 950, dat is niet slecht! Intussen is de wind naar het NNO gedraaid en neemt iets af. Ook de snelheid helaas. Vandaag is het zwaar bewolkt en worden we getrakteerd op echte Nederlandse luchten. Geen zonnetje maar wel een enorme school dolfijnen die ons wat proberen op te monteren door een geweldige show weg te geven met enorme sprongen uit het water.



Wat later in de middag krijgen we nog meer vertier. Er komt een landzwaluw aangevlogen, die na herhaalde pogingen om in de nummers van het grootzeil te landen, de moed opgeeft en een plekje aan dek zoekt onder de omgekeerde dinghy. Blijkbaar is het daar ongezellig want binnen het half uur zit de landzwaluw heerlijk uit de wind op het schuifluik onder de buiskap of op de vinger van Riens. ([meer in het Zeezwaluw Suffertje](#))

De wind is nu gemiddeld 10kn en staan grootzeil en genua weer vol bij. Langzaam zien we de windvaan al opsturen naar 270° - 280° in de nu lichtere wind.



Vandaag heeft de kok het gemakkelijk in de kombuis. We eten een [Italiaanse maaltijdsoep](#) (uit blik) gepimpt met

knakworsten en een heerlijke bruine boterham. Het blijft bewolkt en ook 's nachts is de volle maan en de sterrenhemel achter het dikke wolkendek verborgen en is het echt donker. Het wachtjes lopen voelt alweer als vanouds en de afgaande wacht zorgt goed voor de opkomende, door wat koffie/thee en een knabbel of een restje van de warme avondmaaltijd klaar te hebben staan.



Vierde dag

Om 9 uur moeten we helaas vaststellen dat de 24-uurs afstand slechts 111nm is geweest. Maar goed, alles is gezeild en we gaan nog steeds de goede richting uit. Het is en blijft zwaarbewolkt en af en toe is de NNO wind hard en vlagerig net of er een buitje aankomt. Gelukkig houden we het droog. De buiendreiging wordt ingegeven doordat we de zware bewolking tot op zeeniveau zien hangen. Maar als we dan nog eens goed kijken blijkt dat de lucht zo helder/schoon is dat je ontzettend ver kunt zien. Daardoor zie je het wolkendek met de ronding van de aarde naar de horizon buigen en geeft het de indruk van zware buien. De barometer is sinds vertrek heel langzaam puntje bij puntje opgeklommen van 1023 naar 1027mb. Het ziet ernaar uit dat het centrum van het hogedrukgebied dichterbij komt. Opeens is om 11 uur de wind op en moet de motor het tot 18.30 uur overnemen. We kunnen beetje bij beetje steeds verder opsturen om uiteindelijk rond de 300° uit te komen terwijl we toch gunstig op de golven/deining liggen en grootzeil en genua samen met de motor ook nog voor redelijke voortgang zorgen.

Nu de Zeezwaluw rustig ligt, ontwikkelen we wat huiselijke activiteiten. De 12V-stofzuiger wordt gehanteerd om bij de vogelkooi onder de tafel het nodige aan veren en vliesjes van voer op te zuigen. Even dweilen en de afwas doen, kleding opruimen en na een uurtje hebben we weer een keurige opgeruimde boot. We voelen ons nu goed genoeg om ook af en toe wat te lezen of te puzzelen af-wacht.

De dag vliegt voorbij en voor we het weten is het avond. De zuurkool-goulash schotel wordt bereid en gegeten waarna het alweer kooitijd is. Gelukkig kunnen we de hele nacht zeilen en worden we niet geplaagd door motorlawaaï.

In de loop van de nacht hangt de bewolking zo laag dat we een soort miezer-regen/mist krijgen. Je wordt niet echt nat en er is amper vocht zichtbaar op de zeilkleding, maar het hele dek is kletsnat en in de geul tegen de voetrail staat 's ochtends een plasje. Het zicht blijft de hele nacht redelijk goed zodat de 3 koers kruisende vrachtschepen gelukkig van verre worden waargenomen.

Vijfde & zesde dag

Deze dagen worden gekenmerkt door weinig wind, afwisselend van 3 tot 10kn uit NO-ONO richting. De motor moet nu het meeste werk verzetten maar de zeilen helpen af en toe toch nog flink mee.

Bij minder wind trekken we een rif in het gootzeil zodat het klapperen in de "vaarwind" tot een minimum wordt beperkt. Maar, zodra er weer genoeg wind is om te zeilen, gaat de motor onmiddellijk af en het rif er weer uit.

Beide dagen doen we per 24 uur rond de 110nm, niet echt slecht maar het had beter gekund. De zware bewolking blijft steeds boven onze pet hangen en lijkt met ons mee te trekken. Dus sombere dagen voor ons ook doordat vanmorgen vroeg onze "refugé" de zwaluw omgevallen is ondanks onze goede zorgen. Met alle eer hebben we hem/haar een zeemansgraf gegeven.

De afgelopen dagen misten we vanwege het wolkendek, node de briljante sterrenhemel met het licht van een bijna volle maan. De af-wacht uurtjes worden gevuld met lezen, puzzelen en een heerlijke rode pesto pasta te bereiden terwijl de volgende dag we ons te goed doen aan ham-kaas tosti's.

Onze parkieten, uiteraard in de kooi kunnen eindelijk ook onder de tafel vandaan, het centrum van het schip en minst gevoelig voor schommelen, en een paar uur bij ons in de kuip van wat frisse lucht genieten. Ze lijken het vreselijk naar de zin te hebben want er wordt driftig op los gefloten. Als ze weer binnen zijn op hun oude plek, vallen ze van vermoeidheid prompt in slaap!



Dolfijnen begeleiding



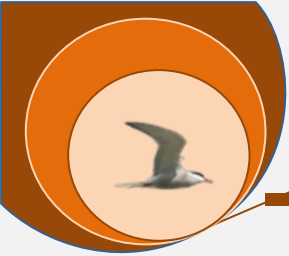
Tijdens deze dagen signaleren we regelmatig dolfijnen. Soms een enkele, volledig ongeïnteresseerde koerskruiser maar vaak ook nieuwsgierige groepen die langskomen om met de boeggolf te dollen. Tijdens één van deze keren is het heldere water zo blak en stil dat de wendbare lijven onderwater te zien zijn. Telkens weer zijn dit

memorabele momenten op een lange reis wanneer de oceaan verder verlaten is.

Aangezien de wind het steeds langer achtereen laat afweten en we amper nog kunnen zeilen, besluiten we om de marina in Vila do Port op Santa Maria aan te lopen. Dat is 140nm korter dan naar Terciera. Op Santa Maria kunnen we dan weer een weerwindow met fatsoenlijke wind afwachten om door te gaan naar Terciera

Zevende dag

Om 9 uur, na een dag afstand van 106nm staat er 837nm als totale afstand op de log. De GPS vertelt ons dat er nog ongeveer 80nm te gaan zijn. Geweldig we zijn er bijna. Uiteraard beginnen we dan te rekenen wat onze tijd van aankomst in Vila do Porto zal zijn. Met een uurgemiddelde van 5kn zou het nog 16 uur zijn. Echter op de motor, economisch toerental om het dieselverbruik te beperken, lopen we slechts 3,5-4kn want de deining komt nu uiteraard ook recht van voren. Oké, een paar uurtjes langer dan We worden al wel helemaal nerveus en krijgen "aankomstkriebels" en "nestdrang". De stofzuiger wordt opnieuw door de boot gehaald en een dweiltje over de vloer zorgt voor een inspectieklare boot. Ja, maar het is pas 12 uur 's middags nog uren te gaan!



Dus maar weer lezen, puzzelen, dommelen of bedenken wat we allemaal in Vila do Porto gaan doen. In elk geval verse witte knapperige broodjes kopen want het 9 dagen oude bruine brood is wonderwel nog steeds goed, maar begint ietwat aan de droge kant te geraken.

Eindelijk verdwijnt de zware bewolking en wel op een speciale wijze. In een strakke rechte baan zien we een scherpe afbakening van het zware wolkendek en een volledige open blauwe lucht.

De wind is nu echt op zomerreces gegaan waardoor de oceaan langzaam volkomen blak is geworden. Het is een schitterend gezicht, de volkomen spiegelgladde zee met de slome lange oceaandeining, het is bijna hypnotiserend.



Opeens wordt de op wacht staande Ineke opgeschrikt omdat "op eens" dwars voor de boot een enorme boomstam lijkt te drijven Verkeerd brilletje op???

Het blijkt een enorme walvis, een potvis (volgens de pilot) te zijn! Nog net kunnen we achterlangs het zeker 20m lange lijf varen en gelukkig duikt meneer ook even weg om 100m verder weer boven te komen.



Hij blaast een fontein van zeewater uit en vervolgt zijn noordoostwaartse koers verder aan de oppervlakte zwemmend. Een schitterend tafereel waar je gebiologeerd naar blijft zitten kijken tot hij helemaal uit het zicht is verdwenen.

Uiteraard waren we net te laat met het fototoestel toen hij zo dicht bij was, maar we hebben een paar mooie spuiters kunnen vastleggen. Nog geen half uur later komt een 2de koers kruisende potvis langs.

Deze walvis is wat verder weg maar we kunnen hem perfect zien. Continue aan de oppervlakte zwemmend zien we hem elke 15-20 sec uitademen met een spuitende fontein. Eindelijk hebben we in levende lijve walvissen gezien, wat een memorabele dag.

Om 18.30 uur, tijdens onze hutspot-met-worst maaltijd, roepen we tegelijkertijd "land in zicht" want we zien ineens het eiland Santa Maria op de horizon verschijnen. In de volgende uurtjes wordt het eilandsilhouet langzaam groter. Het lijkt al zo dichtbij maar we hebben nog 38nm te gaan.

Als slagroom op de taart ziet Riens op zijn wacht de zon schitterend ondergaan achter Santa Maria en maakt foto's voor de slapende af-wacht Ineke. Kan ze later ook nog zien hoe bijzonder dat was!



De laatste 20 mijl gaan snel omdat de wind rond het eiland nog even aantrekt. We laten de motor lekker meelopen en met de zeilen bij, snellen we met 6kn richting haveningang.



Santa Maria Marina

Om 03.30 uur varen we langzaam tussen de donkere havenhoofden door en bergen het grootzeil in de voorhaven waar voldoende ruimte en licht (van de vissershaven) is.

Om 04.00 uur liggen we in exact dezelfde box in de [marina van Vila do Porto](#) afgemeerd als vorig jaar. Eindelijk kan de motor af!

Hoera, we zijn er! De laatste rommeltjes worden weggeruimd voor we ons welverdiende aankomst drankje in de kuip nuttigen.

Nog wat wetenswaardigheden

Duur van de reis: 7 dagen en 16 uur

Afgelegde afstand: 914nm

Gemiddelde snelheid: 4,96kn/uur

Motorsail uren: 78 uur

Bijzondere momenten: Heerlijk maaltijden kunnen bereiden en eten in goed zeilweer, het gezelschap van de landswaluw, de vele dolfinen en zeeschildpadden met als hoogtepunt de potvissen.

Route keuze: De zuidelijke route was een heel comfortabele en de gemaakte planning was perfect, maar het opvullen van het hogedrukgebied verliep iets trager dan was verwacht bij ons vertrek uit Portimão. Daardoor hebben we vaker lichte winden of totaal geen wind gehad. Ondanks het verstoken van aardig wat diesel hebben we genoten van deze reis en zijn ook nu achteraf blij met onze HDID routekeuze:

Nu is het tijd voor [ontspanning en relaxen](#) op Santa Maria Eiland voor we verder hoppen naar Terceira.



Nieuwsgierig naar het vervolg??? Lees dan snel "[Leven op Niveau tijdens dokperiode](#)" in de Azoren.

Laatste nieuws

