

Niet iedere vertrekkers vaart meteen door naar de Kaap Verden. De Middellandse Zee-kust vormt ook een prima vaargebied. Tim (42), Eveline (40) en kleuter Max Bijkerk bewijzen dat zo'n verblijf aan de mondaine Franse kust helemaal niet zo duur hoeft te zijn. Als ware kruideniers scharrelen ze de havens en kustlijn af, altijd op zoek naar de beste plekjes.

TEKST EN FOTO'S TIM BIJKERK

DE MED MET EEN BESCHEIDEN BUDGET



VAARGEBIED MIDDELLANDSE ZEE

“k wil hier weg!” We zitten op onze boot *Mallemok* in de haven van Port-St-Louis-du-Rhône, de plek waar we hebben overwinterd. Nadat we in maart de masten erop hebben gezet, werken we al toe naar vertrek. De boot schudt heen en weer, de wind giert om ons heen. Soms wel met windstoten van meer dan 100 kilometer per uur. Eef houdt een vurig pleidooi om toch vooral niet nog een mistral uit te zitten. “Maar,” breng ik enigszins gestrest in, “er staan nog talloze zaken op onze to-dolijst. We moeten nog best veel doen voor we klaar zijn. Het begint weer verontrustend veel te lijken op een tweede keer ‘vertrekken!’” Die grap maakten we ook al eerder deze week, toen we de zoveelste winkelwagen vol (vooral houdbare) etenswaren de steiger op duwden. Natuurlijk zijn er langs de Zuid-Franse kust overal winkels te vinden, maar we zijn enorm aan het hamsteren geslagen nu we nog op loopafstand van een grote Intermarché liggen. Van andere Med-zeilers hoorden we dat er in de kleinere plaatsjes slechts dure buurtsupers zijn. “Ach, het is koudwatervrees. We vinden het gewoon spannend dat we nu echt gaan zeezeilen,” probeer ik Eef gerust te stellen. “We hebben nog niet veel zeezeilervaring en ook onze *Mallemok* kennen we nog niet zo lang.” Toch is dat niet helemaal waar. De grootste stressfactor is de wind. In plaats van mooi voorjaarsweer hadden we in maart en april heel veel hele harde wind. Dankzij de onverbiddelijke mistral, afgewisseld met stormen uit het zuidwesten, waait het hier nu gemiddeld zo’n tien dagen per maand. En dat heeft invloed op je gemoedstoestand en het leven aan boord. Door de krakende lijnen en bolders slapen we slecht, het bootonderhoud loopt vertraging op en keer op keer stellen we ons vertrek uit.



DE ONAFLATENDE MISTRAL VERTRAAGT ONS VERTREK MET EEN MAAND

We hebben onze havenplaats inmiddels omgedoopt naar Port-*Vent*-Louis. We maken ongemakkelijke grapjes over dat we hier nooit meer weggkomen, waarbij we lachen als ‘un fermier avec mal aux dents’. Gelukkig trekt onze bescheiden scheepskas ons uitstel zonder problemen: dit is een van de goedkoopste plekken aan de Med.

HET RUIME SOP

Dan is het zover. We nemen afscheid van iedereen die we kennen in Port-Saint-Louis en op 29 april gooien we eindelijk los. Langzamerhand wordt de vertrouwde kade waaraan we vijf maanden lagen – en waar de volgende dag de mistral weer zal waaien – kleiner en kleiner. “Ik weet niet goed wat ik voel,” zegt Eef. “Ik ben opgelucht dat we nu eindelijk varen, gespannen over het onzekere avontuur dat voor ons ligt, maar ook heel blij dat ik *Mallemok* nu eindelijk door het ontzettend blauwe Middellandse zeewater zie glijden.” *Mallemok* is in haar sas. Wij ook en we schudden de laatste restjes winterslaap van ons af.

CASSIS

Op weg naar Cassis passeren we de haven van Fos-Marseille, maar hebben geen grote schepen in ons vaarwater. We varen oostwaarts om uit de klauwen van de mistral te ontsnappen, die minder dominant is voorbij de kaap van Toulon. Cassis is een erg leuk plaatsje, het haventje is omzoomd met gezellige terrassen. De hele dag door ruiken we de heerlijkste geuren van de Franse keuken en het kost de nodige moeite om de hand op de scheepsknip te houden. We krijgen een vakantiegevoel dat zeer welkom is na de stress van het vertrekken. “Kom, we nemen een wijntje bij de lunch” stelt Eef voor. Liggeld per nacht: 28,40 euro.

OP RAMKOERS MET EEN ONDERZEEËR

Onze tocht van Cassis naar Île de Porquerolles is spectaculair. Het is ongeveer 36 mijl met een windje 4-5 beaufort uit het zuidwesten. Er zijn soms golven van anderhalve meter, maar met een ruime koers surfen we er zo overheen. De log geeft soms zelfs bijna 9 knopen aan. De kaap bij Toulon staat sowieso bekend om enige turbulentie. Maar *Mallemok* houdt zich heel goed, je voelt dat de Endurance 35 hiervoor is gemaakt. “Dit is waar we het allemaal voor doen,” zeg ik tevreden. We genieten enorm van deze tocht. Max iets minder, want hij wordt voor het eerst een beetje zeeziek. Het is zielig om te zien hoe hij bleekjes tot driemaal toe alles onder spuugt. Het was wellicht niet zo’n goed idee om hem binnen te laten spelen. Buiten knapt hij al snel weer wat op. Niet ver van Toulon zien we iets vreemds met grote snelheid op ons afvaren. “Wat komt daar nou aan?” zegt Eef verbaasd, “het vaart recht op ons af!” We blijken op ramkoers te liggen met een heuse onderzeeër. Cool om van zo dichtbij te zien, maar het gevaarte komt wel erg snel onze kant op. Rap wijzigen we onze koers om deze snelle jongen voor ons langs te laten varen.

CÔTE D’AZUR

Dit populaire vaargebied heeft de hoogste havendichtheid op de Middellandse Zee. Soms zijn de afstanden zo klein dat we niet alle plaatsen aan



Budgetvriendelijke havens

Liggeld besparen door te ankeren is logisch, maar op ons traject waren niet veel ankermogelijkheden. Daarbij is het weer in het voor- en najaar onstuimiger en veranderlijker is dan in de zomer. In de Med zijn veel goede marina's. De prijs per nacht hangt heel erg af van het seizoen en van welke haven je kiest. Over het algemeen geldt: hoe toeristischer, hoe duurder. In Portofino bijvoorbeeld was de prijs per nacht in juni voor onze boot 100 euro, maar een paar mijl verderop was het minder dan de helft. Aangezien wij een beperkt budget hadden, kozen we altijd voor de goedkopere opties. Veel havens hanteren een laag/midden/hog seizoen of alleen laag/hog. De data van overgang hiertussen varieert ook per haven. De prijs in het hoogseizoen (meestal juli/aug) is meestal twee keer zo hoog als in het laagseizoen. Ook zijn er vaak voordeligere week-, maand- en wintertarieven. In 2016 was onze gemiddelde uitgave aan havengeld 17 euro per nacht. De prijzen van de havens vielen ons niet tegen: ongeveer tussen de 30 en 35 euro per nacht. Daarbij moeten we wel de kanttekening maken dat de meeste havens hogere prijzen hanteren voor juli en augustus. In Monaco betaal je meer dan 80 euro per nacht. Wij kozen voor de haven in Beaulieu. Vanuit daar kun je heel makkelijk voor 1 euro een bus naar Monaco nemen en zo bespaarden we 50 euro.



Periode	Havenplaats	Liggeld (€)
nov-feb	Port-Saint-Louis (maandtarief)	11
maart/april	Port-Saint-Louis (maandtarief)	17
april/mei	Cassis	28,40
mei	Île de Porquerolles	32,50
Mei	Saint-Raphaël (weektarief)	22,80
mei	Fréjus (weektarief)	25,40
juni	Mandelieu-Napoule	38,80
juni	Antibes	33,90
juni	Beaulieu-sur-Mer	33,08
juni	Menton	30,90
juni	Imperia	27
juni	Finale Ligure	39
juni	Savona	26,40
juni	Chiavari	40
juni	Lavagna	45
juni	Fessano (La Spezia)	49
juni	Marina di Pisa (normale prijs)	53
september	Marina di Cecina	40
september	Marina di Marciano (Elba)	40
september	Macinaggio (Corsica)	31,80
september	Saint-Florent	29,50
september	L'Île Rousse	39,60
september	Calvi (weektarief)	26,40
oktober	Calvi (weektarief)	17
oktober	Imperia	20
november	Beaulieu-sur-Mer (winter)	16,54

Over de zeilers

Begin augustus 2015 lieten Tim Bijkerk (42), Eveline Maas (40) en hun zoontje Max (4) Nederland achter zich. Ze vertrokken met *Mallemok*, een Endurance 35 ketch, richting het zuiden. Ze cruisen over de Med, zolang ze het boordleven leuk vinden en het kunnen betalen.



Bugetvriendelijke tips

Aan het begin van onze reis hebben we enkele besparende tactieken ingevoerd. In plaats van koffie op het terras nemen we een thermosfles koffie mee (en een pakje chocolademelk voor Max) en zoeken we een bankje op in de speeltuin. En als we zin hebben in ijs kopen we in de supermarkt een pak met drie of vier ijsjes voor 2-3 euro. Want voor drie ijsjes met twee bolletjes en een beetje slagroom betaal je in Frankrijk meteen 15 euro. Op deze manier besparen we gemakkelijk 20 euro per dag.

kunnen doen. We zeilen slalomend tussen de *superyachts* door terwijl de helikopters en *private jets* ons bijna letterlijk om de oren vliegen. Villa's als paleizen omzomen de rotsige kust. "Dit is duidelijk de speeltuin van de rijken der aarde," merkt Eef op. Dit alles bereikt een hoogtepunt tussen St. Tropez en Monaco. "Niets om jaloers op te zijn," reageer ik. "Wij hebben alles wat we nodig hebben op onze paar vierkante meter." Het is inmiddels echt lekker zomers geworden. Als we naar het strand zijn geweest, douchen we het zout en zand van ons af op de steiger, wat soms tot rare blikken van omstanders leidt. Maar daar hebben we lak aan. We beleven gezellige, sociale weken met vrienden en familie uit Nederland die in de regio op vakantie zijn. In Antibes, een mooi oud en toeristisch stadje, hebben we een ontzettend leuk weerzien met de Engelse familie die we op de Saône hebben leren kennen. De prijzen van havens verschillen enorm. Dat je in St. Tropez en Monaco de hoofdprijs betaalt, is te verwachten. Deze plekken hebben wij dan ook vermeden. Soms valt het ook reuze mee. Zo betaalden we in Antibes maar 23 euro per nacht. Het loont dus om van te voren de prijzen te vergelijken. Soms vonden we die prijzen gewoon op de website van de haven, en anders belden we even.

FRANSE RIVIÈRA

Volgens onze Rod Heikell-pilot loopt de Riviera van Nice tot aan de Italiaanse grens. Dit gebied staat bekend om het prettige microklimaat. Met een gezapig briesje zeilen we naar Beaulieu-sur-Mer. We vinden het meteen een fijne plek, het ligt erg fraai in een baai met prachtig uitzicht



Prachtige zonsopkomst na een nachtelijke overtocht.



op hoge rotspartijen. "Zou dit een geschikte plek voor de winter zijn?" vragen we ons af. Het gezellige plaatsje met alle nodige faciliteiten op loopafstand van de goed beschermde haven, inclusief schaduwrijke speeltuin in een mooi aangelegd park met uitzicht over zee en Cap Ferrat, bevalt ons erg goed. Bovendien is het havengeld alleszins schappelijk: Beaulieu-sur-Mer hanteert een wintertarief van 16,54 euro en een zomertarief van 33,08 euro per nacht. "Het vliegveld van Nice is maar een half-uurtje hier vandaan. Dat is superhandig voor betaalbare trips naar Nederland voor werk," concludeert Eef. We besluiten een plek te reserveren die we kunnen annuleren indien we iets beters tegenkomen.

VROUWELIJKE CHARMES

Menton is de laatste Franse plaats die we aandoen, we kunnen de Italiaanse grens al zien liggen. Het fraaie, tegen een heuvel aangebouwde stadje heeft dan ook veel Italiaanse invloeden. Beneden krioelt het van de toeristen, maar hoe verder je klimt des te mooier worden de smalle straatjes en het uitzicht, daarbij het gros van de toeristen achterlatend. Op het weerbericht zien we dat er een dag harde wind aankomt. "Pfff. Zonder wind liggen we al flink te deinen hier op de passantenkade," zegt Eef bezorgd. "Misschien moeten we vragen of er niet een betere plek voor ons is?" De dag ervoor hadden we bij de Capitainerie gehoord dat er eventueel nog een beschutte plek voor ons was, dieper in de haven. Omdat Eef doorgaans dit soort zaken regelt, besluiten we dit keer dat het mijn beurt is. Ik ga het gebouwtje binnen en richt me tot de persoon waarvan ik weet dat die wat Engels spreekt. Na een vriendelijke begroeting informeer ik naar die plek dieper in de haven. "Sorry sir, that was yesterday!" Ik vraag nog een keer door, maar het antwoord blijft "Non!". Uit het veld geslagen keer ik terug naar de boot. Eef kijkt me aan met zo'n blik van "You only had one job!" en stapt de kade om een nieuwe poging te wagen. We hebben namelijk geen zin om naar de andere haven in Menton-Garavan te gaan. Die is niet alleen anderhalf keer zo duur, het schijnt er ook minder leuk te zijn en bovendien is het verder lopen naar het stadje. Niet veel later komt Eef breed glimlachend uit het havenkantoor. Dankzij haar goede Frans en vrouwelijke charmes leggen we later die dag vast op een mooi beschut plekje in de *vieux port*. Voor dezelfde prijs. We besluiten voortaan onze taakverdeling intact te laten.

ITALIAANSE STEREOTYPEN

De Bloemenriviera had in ons hoofd sprookjesachtige dimensies aangenomen. Maar de bloemen aan de beroemde Noord-Italiaanse kuststrook worden gewoon in kassen verbouwd. Dan doet Imperia op, onze eerste Italiaanse bestemming met een mooie grote beschutte haven. We hoeven ons niet te melden in de formele Capitainerie, zoals in Frankrijk, maar worden vriendelijk opgevangen door *ormeggiatori* die de mooringlijn aangeven en al het papierwerk in orde maken. Naast deze aanlegservice zijn de faciliteiten in Italiaanse havens vaak vergelijkbaar met die in Frankrijk; de kwaliteit verschilt per haven. Wel liggen de prijzen in Italië ietwat hoger dan die in Frankrijk. Het is prachtig weer, dus we zoeken zo snel mogelijk de verkoeling van het water. Als we het strand op wandelen is 90 procent vrijwel leeg, op de nette rijen stoeltjes en parasols na die geduldig op huurders wachten. Iedereen zit op die ene smalle strook gratis strand. Voorzichtig stappen we over allerlei supergebruinde, getatoeëerde, strakke, bijna naakte zonanbidders heen om uiteindelijk neer te strijken vlakbij de vloedlijn. Luid en uitbundig wordt gepronkt met al dit uiterlijk schoon. De Italianen zijn hun stereotyperingen flink aan het uitleven. Straks dan maar eens lekker pizza eten! En ijs! "Dit is echt mijn lievelingseten," zegt Max.

HET GRATIS STRAND LIGT VOL MET SUPERGEBRUINDE, GETATOEËERDE LIJVEN

We ontwikkelen een routine: als we in de buurt komen van een haven, belt Eef om te vragen of er plaats is en wat het per nacht kost. Als de Italiaanse havenmeester in kwestie geen Engels of Frans praat – wat best vaak het geval is – dan krijgt het gesprek iets van een taalsoep. Wat grof-gesneden Engelse termen op smaak gebracht met een eetlepel Frans. Wat fijn-gesneden Italiaans met een vleugje Spaans. En om het af te maken nog wat ingrediënten die volgens mij niet tot een officiële taal behoren. Tot nu toe valt het liggeld ons niet tegen. Voor onze 10,8 meter betalen we gemiddeld tussen de 25 en 35 euro per nacht. Vaak is er ook een weektarief waarbij je een of twee nachten gratis krijgt. Maar er zijn ook uitzonderingen. Als Eef naar de haven van Portofino belt, hoor ik haar met ongeloof zeggen: "What?! One hundred and eighty? Per night?". Ze blijkt het verkeerd te hebben verstaan: het liggeld is niet 180 euro per nacht, maar 'slechts' 100,80 euro. Zenuwachtig bellen we snel nog een aantal havens in de nabije omgeving. Gelukkig, in Chiavari kunnen we terecht voor 40 euro per nacht. Een koopje dus eigenlijk! Het wordt ons duidelijk: vanaf hier moeten we ons goed informeren over de liggelden. We gaan richting het hoofdseizoen en we mogen blij zijn als de prijs onder de 50 euro blijft.

Ondertussen begint de temperatuur flink op te lopen. In het echte hoogseizoen, juli en augustus, wordt het voor ons te warm, te druk en – zeker niet onbelangrijk gezien ons budget – te duur. Om die reden zijn we dan ook al eerder op zoek gegaan naar een betaalbare plek om te overzomen. Die vonden we uiteindelijk via via in Marina di Pisa, waar we twee maanden een box huren van de Italiaanse eigenaar. In juli krijgen we veel Nederlandse vakantiegangers op bezoek. Eindelijk weer wat gezelligheid na onze eenzame tocht langs de Italiaanse kust. We zijn heel weinig cruisers tegengekomen en al helemaal niet met kinderen aan boord. Teleurstellend wel eigenlijk. Dankzij onze Facebookgroep Liveaboard Families Med, waar enkele tientallen families lid van zijn geworden, hebben we wel leuk contact met andere gezinnen, maar tot ontmoetingen heeft het nog niet geleid. Helaas. In augustus ontvluchten we de hitte met een vakantie naar Nederland.



We ronden onder gunstige omstandigheden Cape Corse.



Mallemok op haar laatste tocht van het seizoen op weg naar Beaulieu-sur-mer.

ONGENODE GASTEN

Als we in september terug aan boord komen, blijken we verstekelingen aan boord te hebben. Minstens twee muizen hebben zich door grote delen van onze voedselvoorraad geknaagd. Door de hele boot vinden we keuteltjes en knaagsel. 's Nachts houden de beestjes ons uit onze slaap: vlakbij onze hoofden achter een dubbel wandje horen we ze de hele nacht knibbelen en knabbelen. "Dit gaat zo niet langer, we moeten echt van ze af," zeg ik. We gaan op zoek naar bestrijdingsmiddelen in de kleine dorpjes die we aandoen. Het is uiteindelijk nog best een gedoe om onze ongenode gasten te vangen: ze blijken niet dol op gif en laten zich al helemaal niet vastlijmen. Uiteindelijk doet een ouderwetse klapval z'n wrede werk en opgelucht – met een zweem van medelijden – geef ik de muizen een zeemansgraf.

EILANDEN

We willen oversteken naar Corsica en besluiten dit via Elba te doen. Omdat Portoferraio weer zo'n dure haven blijkt, komen we uiteindelijk terecht in het alleraardigste Marciana Marina. Een minstens net zo fijne plek tegen een minstens net zo fijn tarief: de haven is ruim de helft goedkoper. In plaats van 100 euro betalen we slechts 40 euro per nacht! Per bus verkennen we het gehele eiland en genieten een weekje van de relaxte atmosfeer en het nog heerlijke septemberweer. We gaan weer door. Halverwege onze dagtocht vanaf Elba doemt Corsica ineens voor ons op. Steile hoge bergen, verhuld in sluierbewolking, rijzen op uit zee. Er zijn toppen van wel meer dan 2000 meter hoog. We hebben een mooie zeildag uitgekozen voor de overtocht: met een halfwindse koers van 3-5 beaufort lopen we gemiddeld 6 knopen. Hier doen we het voor!

“Kijk, kijk!” roept Max uit bij het zien van een groepje dolfijnen dat vrij dichtbij de boot opduikt. We beperken ons tot het noorden van het eiland en hoppen in enkele weken van plaatsje naar plaatsje totdat we in het prettige Calvi aankomen, waar we een paar heerlijke weken hebben. We maken uitstapjes met de trein door het betoverende, ruige binnenland. We liggen prachtig aan de voet van de hoge muren van de citadel, gezellig naast een Duits stel die we hebben leren kennen in Port-St-Louis. Het een na het andere cruiseschip vaart de baai binnen. De passagiers worden in groepen van ongeveer 25 heen en weer gependeld met bootjes die pal achter ons afmeren. Er is een partytent tegen de zon met gekoelde drankjes en het is verplicht om de handen te ontsmetten nadat men aan wal is geweest. Het is een komen en gaan van toeristen en dit alles maakt onze dagelijkse steigerdouches nog amuserender. Wij zitten er niet mee: die steigerdouches heeft ons al heel wat douchemuntjes bespaard: in Calvi betaal je namelijk 2,50 euro per persoon. Dat geld houden we nu mooi in de knip. Wat havengeld betreft is het hier overigens goed toeven: elke zesde en zevende nacht zijn gratis en in oktober gaat het naseizoen in. Uiteindelijk blijven we precies drie weken en betalen we gemiddeld 20 euro per nacht. Naarmate oktober vordert, neemt de herfst langzaam maar zeker het stokje over van de zomer. De cruiseschepen verdwijnen en op de kade gaat het ene na het andere terras dicht. “Ik ruik haardvuur!” zegt Eef enigszins verbaasd. Maar de volgende ochtend zijn de hoge bergtoppen aan de overkant van de baai ineens verdacht wit. Het weer wordt onstuimiger. Het is de hoogste tijd een geschikt moment uit te kiezen voor onze oversteek naar het vasteland van Italië.

WIJ VINDEN HET SPANNEND, MAAR MAX SLAAPT HEERLIJK OP HET MOTORGERONK

NACHTELIJKE OVERSTEEK

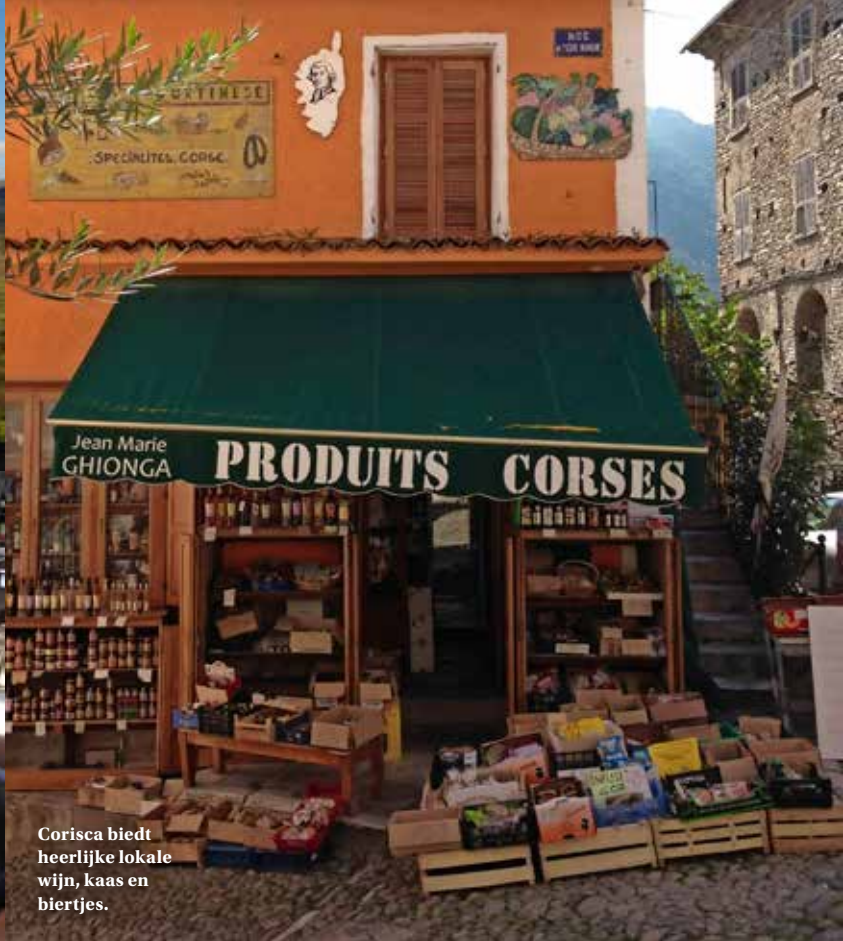
Spannend! Dit wordt onze eerste nacht doorvaren ooit. Na het steeds opnieuw raadplegen van de weerbronnen blijkt deze nacht de beste weersomstandigheden te bieden voor de oversteek: een mix van volle maan, een lichte tegenwind en een rustige zee. We varen dus op de motor. Het is 85 mijl van Calvi naar Imperia en met 5 mijl per uur zal de overtocht zo'n zeventien uur duren. Uitgezwaaid door onze Duitse vrienden vertrekken we aan het eind van de middag. We genieten van de zonsondergang en niet snel daarna van een geweldige opkomst van de volle maan die als een grote oranje-gele toverbol langzaam boven de Corsicaanse bergen tevoorschijn komt. Wat een cadeau! “Het lijkt wel een balletje waar je mee kan spelen,” merkt Max op. We gebruiken de autopilot eigenlijk niet zo veel, maar gedurende deze langere tocht wordt het een zeer gewaardeerd bemanningslid. Max vraagt gefascineerd kijkend naar het vanzelf ronddraaiende stuurwiel: “Papa, heb je de boot zelf leren sturen?” Terwijl *Mallemok* onverstoord mijlen vreet, gaat Max heerlijk slapen op het geronk van de motor. Hij lijkt het allemaal volstrekt normaal te vinden dat we 's nachts varen. Wij vinden het rete-spannend. De volle maan verlicht de boot en we kunnen zelfs vaag de horizon



Onder zeil naar een nieuwe plek om te ontdekken.



Een treinrit door het ruige Corsicaanse binnenland is een aanrader.



Corseca biedt heerlijke lokale wijn, kaas en biertjes.

onderscheiden. Dat geeft een heel prettig en veilig gevoel. Het is zo helder dat we tot ongeveer halverwege de overtocht de lichtjes van Calvi kunnen zien. En een paar uur later krijgen we de lichtjes van het Italiaanse vasteland in zicht. Er is weinig andere scheepvaart. Eef en ik proberen om de beurt wat te rusten, maar van slapen komt het niet. Daar is ons adrenaline-niveau te hoog voor. Tijdens mijn wacht heb ik steeds het idee dat ik een dolfijnenkop zie. Als Eef naar buiten komt, gaan we op onderzoek uit. Drie dolfijnen dartelen, duiken en springen in de boeggolven. Vanaf de boegspriet worden ze prachtig verlicht in het zilveren maanlicht. We blijven eindeloos kijken zonder genoeg te krijgen van deze bijzondere dieren en hun geweldige show. Precies twaalf uur nadat de zon is ondergegaan, komt ze vanuit het oosten weer op. De kleurenpracht is overweldigend, alsof de hemel in vuur en vlam staat. Zo worden we vermaakt tijdens de laatste uren met de haven in zicht. Max wordt vrolijk en fit wakker na een heerlijke nacht slapen. “Dat wordt even doorpakken vandaag,” voel ik aan. Maar dat is deze ervaring dubbel en dwars waard. We zijn blij en dankbaar dat het zo'n geslaagde tocht was en dat we weer terug zijn aan het vasteland.

OVERWINTEREN

Na een kort verblijf in Imperia wordt het tijd door te trekken naar Frankrijk. We gaan westwaarts, naar het Franse Beaulieu-sur-Mer. Hier leggen we aan om te overwinteren. De bedoeling is om in het voorjaar dan weer verder te trekken. Waar we dan naartoe zullen trekken, weten we nog niet. Corsica en Sardinië staan hoog op ons verlanglijstje. Gelukkig hebben we nog een hele winter om erover na te denken. ●

De uitdaging

HEEL VEEL OF JUIST GEEN WIND

Zeilen op de Middellandse Zee is best een uitdaging. Het waait vaak te hard of juist helemaal niet. En de windrichting is immer variabel. De landeffecten zijn hier de voornaamste oorzaak van. Elk gebied heeft zijn eigen bekende, of beter gezegd: beruchte winden, zoals de mistral, libeccio, sirocco, tramontana, levante, meltemi, et cetera. Naast windsterkte en -richting zijn golfhoogte en -richting ook zeer relevant. Er kan nog een flinke deining staan van eerdere harde wind waardoor dobberzeilen met weinig wind geen optie is, omdat je dan te veel een speelbal wordt van de golven. Tenslotte houdt gunstige wind vaak maar korte tijd aan. Dit betekent dan dat je bijvoorbeeld maar de helft van de afstand naar een volgende bestemming kunt zeilen, de rest zul je dan moeten motoren. Lokale zeilers lijken hiervoor de perfecte oplossing te hebben gevonden: grootzeil omhoog voor stabiliteit en altijd motor aan. Inderdaad, probleem opgelost, maar echt zeilen is het natuurlijk niet.

Wat betreft meteobronnen raadplegen (en vergelijken) wij meestal de volgende websites en apps:
www.meteofrance.fr
marine.meteoconsult.fr
www.predictwind.com
www.passageweather.com
www.lamma.rete.toscana.it
www.windfinder.com
www.zygrib.org