

Het fantastische verhaal van de kip die de wereld rond zeilde



Guirec Soudée

In samenwerking met Véronique de Bure

*Het fantastische verhaal van  
de kip die de wereld rond zeilde*

Ongelofelijk maar waargebeurd



ISBN 978-90-225-9243-4

ISBN 978-94-023-1616-2 (e-book)

NUR 204 / 740

Oorspronkelijke titel: *Le monde selon Guirec et Monique*

Vertaling: Saskia Taggenbrock

Omslagontwerp: Ingrid Bockting

Zetwerk: Mat-Zet bv, Huizen

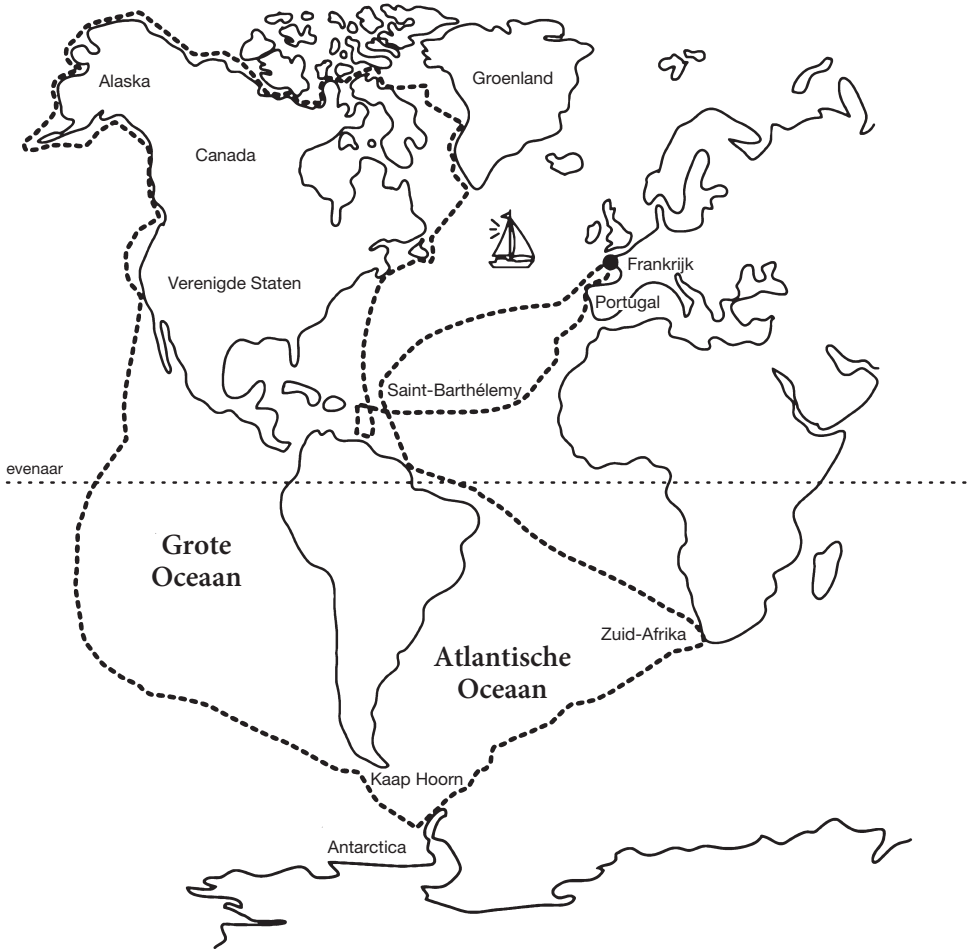
© Guirec Soudée, 2019; Flammarion, Paris, 2019

© 2021 Nederlandse vertaling Meulenhoff Boekeryj bv, Amsterdam

De uitgever heeft ernaar gestreefd alle rechten van derden te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen contact opnemen met Meulenhoff Boekeryj bv, Amsterdam.

Niets uit deze uitgave mag openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, internet of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

*Voor mijn vader Stany en zijn paradijs Yvinec:  
zie je, papa, ik heb je raad opgevolgd:  
wie niet waagt die niet wint!*



Kijk goed, Monique, wij zijn hier. Dit heet Vancouver Island. Mooi, hè? En helemaal bovenin? Dat is Groenland! De Diskobaai, wat een lol hebben we daar gehad... Al vrozen de veren ons van het lijf, ondanks alle opvliegers! Weet je nog? Nu moet je even goed mijn vinger volgen, Momo. Zie je al dat blauw? Dat is de Grote Oceaan. En al die kleine puntjes midden in het blauw? Eilandjes. Hou op met dat gespartel, Momo, luister. Dus dat is Polynesië. Daar maken ze halskettingen van bloemen, en ruikt het heerlijk naar vanille en kokos. Daar gaan we naartoe. Het wordt een lange reis, Monique, een lange reis. Maar aan het eind van die reis vinden we turquoise water en heel zacht wit zand, net als op Yvinec, mijn Bretonse eiland. Dat ga ik je ooit laten zien. Polynesië zal ons goeddoen, na al dat ijs. Je zult zien, het lijkt een beetje op Tenerife, het Canarische Eiland waar je vandaan komt. Het is een paradijs, waar je alle vissen kunt vangen die je wilt. En verder gaan we surfen, suppen, kiten zelfs, en oké, ik beloof je dat we niet te hoog gaan vliegen! Nou, wat zeg je ervan?

We gingen niet naar het paradijs. Ze wilden ons daar niet hebben. Dat wil zeggen, ze wilden jou daar niet hebben. En zonder jou ga ik nergens naartoe.

Maar het geeft niet, we vinden wel een ander paradijs.

# Hier begint het allemaal

*December 2012*

Ik heb mijn boot. Ik ben hem vanuit Bretagne gaan ophalen in Zuid-Frankrijk, in Martigues. Ik, Guirec, afkomstig uit Plougrescant in Côtes-d'Armor, koop een boot bij de Middellandse Zee. Een schande! De eigenaars hadden me van tevoren gewaarschuwd: 'Je komt van ver, dus kom niet voor niets: hij kost 40.000. Voor minder gaat-ie niet weg.' Ik zei ja en vertrok. Wat ze niet weten, is dat ik die 40.000 niet heb. Met al mijn spaargeld, en met wat ik in Australië heb verdiend, kom ik in totaal op 31.000 euro. Maakt niet uit, ik wil die boot.

Om te beginnen had ik in Bretagne de kleine advertenties uitgeplozen, de havens van Côtes-d'Armor, Finistère, Morbihan en Ille-et-Vilaine afgestruind. Tientallen zeilboten heb ik bekeken, maar ik vond er niet een die aan mijn wensen voldeed en binnen mijn budget paste: ik zocht een boot die sterk genoeg was om de oceanen af te schuimen.

In het zuiden lag de Lungta op me te wachten. Een veelbelovende naam: 'windpaard', de Tibetaanse geluksbrenger. Toen ik hem voor het eerst zag lag de Lungta aan wal, op bokken, prachtig onder de diepblauwe hemel van de Provence. Ik was meteen verliefd. Hij was perfect. Tien meter lang, solide, in goede staat, vanbinnen even mooi als vanbuiten, al was ik niet weg van de oranje romp. Maar met twee



laagjes verf zou dat opgelost zijn. Ik zeg ‘ik was meteen verliefd’, maar in feite had ik geen verstand van grote zeilboten. Ik had nog nooit op een zeewaardig schip gestaan, en zodra het over technische details ging was ik verloren. Dus zette ik een gezicht op alsof ik verstand van zaken had en alles begreep.

Ik had meteen een klik met Damien, een van de twee jonge eigenaren. Toen ik met hem in gesprek raakte over mijn plannen – in mijn eentje de Atlantische Oceaan oversteken, het Noordpoolijs opzoeken – merkte ik dat het tot zijn verbeelding sprak.

Waarom zouden ze me niet serieus nemen? Ik had heel Frankrijk doorkruist om deze boot te bekijken. Als een ervaren zeiler inspecteerde ik de romp, wees op enkele gebreken, deed alsof ik zwakke plekken ontdekte. Ik luisterde naar het geluid van de motor, beoordeelde of hij goed liep, controleerde de roerspeling, streelde de mast, vouwde de zeilen uit, testte het staand want.

Om mijn project te kunnen uitvoeren, zei ik, moest er nog wel wat aan gebeuren, er moesten onderdelen worden vervangen, een expert moest beoordelen of hij stevig genoeg was... Kortom, in de loop van het gesprek begon ik alles wat aan te dikken. Ik heb goed onderhandeld: ze deden hem voor 29.000 van de hand. Eindelijk was ik de eigenaar van een mooi schip.

Enkele weken later ging ik terug naar Martigues voor de tewaterlating, met drie vrienden: Romain en twee doorgewinterde zeezeilers, Kiki en Étienne. Ik voel me thuis op het water, dat wil zeggen op een surfplank, maar van zeilboten had ik geen verstand. Hun hulp was onontbeerlijk om de boot naar Noord-Bretagne te varen.

We vertrokken half december, de weersvoorspellingen waren slecht. Maar daar waren we niet bang voor: zo konden we de boot onder die omstandigheden testen.

Vanaf Martigues ligt Bretagne niet om de hoek. Je moet via de Middellandse Zee langs de Spaanse kust, om Gibraltar heen, en dan

via Portugal omhoog door de Golf van Biskaje. Tussen twee tussenstops aan land genoten we op de Middellandse Zee van een prachtige nieuwjaarsdag. Maar na Gibraltar begon het spannend te worden. Kiki en Étienne moesten terug naar huis en stapten na de Straat van Gibraltar in Cádiz van boord. Romain en ik deden heel stoer, maar we zaten hem behoorlijk te knijpen.

Na een helse beproeving van tien dagen kwamen we half januari uitgeput in Galicië aan. Door het slechte weer en ons gebrek aan ervaring was het een gevaarlijke onderneming. Op een gegeven moment waren we zelfs bang dat we de boot zouden verliezen. Er liep water in en we begrepen niet waar dat vandaan kwam. Romain – die net zo onervaren was als ik – schreeuwde: ‘We gaan zinken, Guirec, we zinken!’ We zagen ons niet meer door de Golf van Biskaje varen, die bekendstaat om zijn harde wind en metershoge golven. We waren doodop, en ik was blut. Dus besloten we om de boot in Spanje te laten liggen en naar huis te gaan, hij naar Annecy en ik naar Parijs. Ik kon tijdelijk bij Valentine, mijn oudste zus, wonen. Omdat ik geld nodig had, ging ik vensters verkopen. Die baan vond ik op Le Bon Coin, een website waar je gratis advertenties kunt plaatsen. De advertentie luidde als volgt: ‘Verkoper gezocht. Aantrekkelijk salaris’. Die kans greep ik met beide handen aan! We werden betaald op commissiebasis. Ik was zo gemotiveerd dat ik al snel de beste verkoper van de winkel werd. Ik weet zeker dat het me gelukt zou zijn, als ik had gewild, om alle ramen van het kasteel van Versailles te laten vervangen!

Vijf maanden later had ik mijn scheepsbudget weer aangevuld en was het mooie weer teruggekeerd. Met een jeugdvriend vertrok ik opnieuw naar Spanje, en slaagden we er uiteindelijk in om de boot veilig en wel naar Yvinec te brengen.

Gelukkig vertrouwde ik hem, want het ging behoorlijk tekeer: hoewel het zomer was waren er golven van zes meter. En al snel ontstonden er problemen met de accu. Toen we in Bretagne aankwamen

deed de motor het niet meer, en konden we zelfs de gps niet meer aanzetten. Ter hoogte van de eilandengroep Les Sept-Iles, tijdens een maanloze nacht, hebben we doodsangsten uitgestaan. De stroming was zo sterk dat we harder afdreven dan dat we vooruitkwamen. Bij het aanbreken van de dag dreigden we vast te lopen op de rotsen. Dankzij de opkomende vloed, de wind en de stroming werden we alsnog naar het oosten gevoerd, naar mijn eiland, dat we aan het eind van de dag bereikten. Daar waren we niet treurig om. We gingen bij Yvinec voor anker, precies voor mijn huis. Het was 5 juli. Ik was trots en gelukkig.

Yvinec is de mooiste plek ter wereld. Op het eiland staat maar één huis, dat van ons. Het vaste land is niet ver, nauwelijks een kilometer; als het eb is kun je er te voet niet komen, en bij vloed zijn wij de enigen op ons eilandje. Ik zal nooit genoeg krijgen van de maanlandschappen die mijn eiland omzomen. De omgeving verandert met de getijden en de seizoenen. Het licht is nooit hetzelfde, net zomin als de golven die ons elke avond in slaap wiegen. De zee is altijd mijn speeltuin geweest. Weer of geen weer, ik was buiten. We hadden verschillende bootjes waarmee ik de zee op ging om fuiken te zetten en te vissen. Ik stond om vijf uur 's ochtends op en kwam bij zonsondergang weer thuis. Ik kon meer dan tien uur per dag op het water doorbrengen. Toen ik vier of vijf was bouwde ik al vloten van houten pallets... Daarbij moet ik vermelden dat mijn vader het volste vertrouwen in me had, al kreeg hij voortdurend het verwijt dat hij me te vrij liet. Vooral als het stormde en er geen enkele boot op het water was, werden mijn zussen boos: 'Je bent knettergek, dit wordt zijn dood en dat ga je jezelf je leven lang verwijten.' Onverstoorbaar liet hij me mijn gang gaan. En het kon behoorlijk waaien als ik mijn kreeftenfuiken omhoog moest halen, maar het kon me niet schelen. Ik was nooit ver van de kust, in het slechtste geval zou ik terug zijn

gezwommen. Als ik niet aan het vissen was, dan was ik aan het windsurfen, golfsurfen, kiten of freediven. Ik was een hyperactief zee-zeen. Ik droeg trouwens altijd een T-shirt en korte broek, en liep op blote voeten, zowel in de zomer als in de winter. Ze noemden me het eilandbewonertje op blote voeten! Als ik naar de dokter of de supermarkt ging, vertelde ik vaak dat mijn schoenen gejat waren. Ik herinner me een winter die strenger was dan normaal, en er stond ijs in mijn bootje dat ik met mijn blote hielen kapottrapte. Ik sprong in water van zeven graden, niets kon me tegenhouden, angst noch wind noch kou.

Yvinec heeft me volledig gevormd. Mijn eiland heeft een eenling van me gemaakt, een gepassioneerde mens, een zeeaanbidder. Net als mijn vader.

Na de scheiding van mijn moeder wilde hij op Yvinec wonen, dat was zijn kinderdroom. Hij hield van zeilen, en was als bemanningslid twee keer de Atlantische Oceaan overgestoken. Helaas heb ik zelden met hem gevaren. Maar toen ik klein was vertelde hij me over zijn reizen en zei ik tegen hem: 'Op een dag gaan jij en ik samen een reis om de wereld maken!'

Ik keek vaak in de oude fotoalbums, vergeeld door de tijd en kromgetrokken door het vocht, die hij in de woonkamer bewaarde. Ik vond het heerlijk om mijn gedachten over de zeeën te laten dwaalen, waarover hij zo mooi wist te vertellen. En ik bedacht dat ik op een dag zelf ook zou gaan.

De hele zomer besteedde ik aan het opknappen van mijn boot. Soms kwamen vrienden me helpen. Ik had besloten om eind augustus het anker te lichten. Voor die tijd moest er nog heel wat werk worden verricht, maar werk schuwde ik niet, behalve op school. We waren niet voor elkaar gemaakt, school en ik. Terwijl ik er toch heel wat heb uitprobeerde, dertien om precies te zijn. In Pontrioux, in Brest, in

Saint-Brieuc, in Paimpol, in Parijs... zelfs op Yvinec! Ik zat toen in de vierde klas van de middelbare school in Paimpol, ik was het beu en zei tegen mijn vader: 'Ik stop ermee.' Uit wanhoop haalde hij me terug naar Yvinec, en liet daar docenten komen om me privélessen te geven. Ik was zestien, ik brandde van verlangen om meer over het leven te leren, en dat vond ik niet in schoolboeken. De leraren hadden al snel door dat ik een kansloos geval was. Ze waren heel aardig: we voerden niets uit maar hadden het over het avontuur en de wijde zee, en zodra mijn vader was verdwenen nam ik ze mee uit vissen, dat vonden ze te gek! Het jaar daarop schreven mijn ouders me in voor de vijfde klas in Saint-Brieuc, waar ik me dood verveelde. Ik zat de hele dag naar buiten te staren en de getijdentabellen te berekenen, vanwege mijn fuiken. In januari werd ik achttien. Ik begon hard na te denken: je zit in de vijfde. Volgend jaar doe je eindexamen, en dan? Aan een eindexamen heb je niets, daarna moet je nog door. Weer verder studeren? Maar wat dan? En daarna? Een baan op een kantoor, voor meer dan veertig jaar?

Als ik in dat systeem zou stappen, werden mijn mogelijkheden zeker beperkt. Reizen en vooral de vrijheid lonkten...

Ik wilde met een boot op pad, maar dan had ik eerst geld nodig. Dus liet ik alles achter. Mijn eiland, mijn familie, school, het gemak van een goed geregeld leven. Ik verkocht mijn motor, kocht een ticket naar Australië, een woordenboek Frans-Engels, een *Lonely Planet* en liet alles in de steek. Ik had nog tweehonderd euro over.

Mijn hele familie heeft geprobeerd om het uit mijn hoofd te praten. Ik antwoordde dat ik naar het buitenland wilde om wat van de wereld te zien en Engels te leren.

Natuurlijk had ik kunnen kiezen voor Engeland of Ierland, maar dat was te dichtbij. Ik droomde van een totaal andere omgeving, van kangoeroes, van vogelbekdieren en koala's, van surfen op de golven van de Grote en de Indische Oceaan.

En Australië, op deze manier, met tweehonderd euro en vijf woorden Engels op zak, zonder dat ik daar iemand kende, was een hele uitdaging. Zelfs mijn vader, die mijn plannen altijd had gesteund, was verbaasd: 'Ik begrijp het niet... je bent net achttien, je hebt een appartementje, een motor, alles wat je wilt...' En ik ging dat makkelijke, comfortabele leventje verlaten om aan het andere eind van de wereld op straat te belanden...

Als ik zeg 'op straat', dan is dat geen beeldspraak. De eerste dagen, in Sydney, sliep ik op de stoep en werd wakker van de ratten die over me heen kropen. Ik wachtte op het aanbreken van de dag om weer een normaal mens te worden.

Voor mijn vertrek hadden verschillende mensen me contactadressen willen geven, maar ik wilde erachter komen of ik capabel genoeg was om me in mijn eentje te redden.

Al snel verliet ik de stad voor het platteland. Ik had gelezen dat het fruitplukseizoen was aangebroken. Mijn vermoedens klopten: ik vond werk in de oogst van appels, watermeloenen en in de druivenpluk.

Van mijn eerste spaarcenten kocht ik een fiets waarmee ik het hele zuidwesten van het land doorkruiste, waarbij ik me voornamelijk in leven hield met havermost en poedermelk. Elke verdiende cent was er één, elke cent bracht me dichterbij mijn boot.

Onderweg was ik zwembadinstallateur, tuinman, kelner, afwasser... en toen kwam ik aan in Carnarvon. Jongeren hadden me al ingelicht: 'Keer maar weer om, hier is geen werk.'

Hadden ze echt overal gezocht?

Als ik door de haven wandel spreek ik een paar schippers. Een van hen is woest, zijn bemanning is niet compleet: er is iemand niet komen opdagen.

Hij vraagt: 'Heb je al eerder gevist op een garnalenboot?'

'Natuurlijk! Dat is mijn beroep in Frankrijk.'

‘Oké, dan kun je mee aan boord. Vertrek over dertig minuten voor een aantal weken.’

Ik vertrok voor drie weken op zee, uiteindelijk bleef ik er meer dan een maand. De kapitein had al snel door dat het niet mijn beroep was, maar hij leerde het me. Ik werkte als een paard, bijna twintig uur per dag op een zee waar het wemelde van de haaien, en de sorteertafels vol lagen met dodelijke vissen en slangen.

Op een gegeven moment verloor ik bijna een been, een andere keer werd ik zelfs knock-out geslagen door een reusachtige zeester. Het maakte niet uit, ik was tot alles bereid om een zeilboot te kunnen kopen en de wereld te gaan verkennen.

Ik had besloten om mijn eiland eind augustus te verlaten. Maar er kwam geen eind aan de lijst met reparaties aan de boot. De tocht door de Golf van Biskaje had zijn sporen nagelaten. Ik moest de motor laten reviseren. De zeilen waren in minder goede staat dan ik dacht. Om het schip bij laagtij overeind te houden had ik het gestut, maar meermaals trof ik het op zijn zijkant aan, en was de stut gebroken.

Op een ochtend, als de boot met vloed voor anker ligt, zie ik dat hij erg diep in het water ligt. Wat is dit nou weer voor gesodemier?! De hele vloer drijft! Het water is via de pakkingbus van de motor naar binnen gedrongen, de accu's staan onder water, er komt grijze rook uit... Er is kortsluiting geweest. Het zuur heeft zich in de boot verspreid, een deel van de elektronica is beschadigd. De schade moet worden hersteld en dat kost geld. En het is al september.

Eind november zal ik de zeilen hijsen. Ik hoef de boot alleen nog maar grondig schoon te maken en te bevoorraden voor een dikke maand op zee. Ik kom tijd tekort. Voor het vertrek wil ik de romp overschilderen in wit en groen, de kleur van de hoop. De boot zal

Yvinec gaan heten, uiteraard, om een stukje van mijn eiland mee te nemen. De schilder en zeiler Yvon Le Corre heeft het sjabloon voor me gemaakt.

Terwijl ik eindeloos met de romp bezig ben, ontdek ik kleine roestplekjes. Een vriend die er verstand van heeft stelt me gerust: 'Daar moet je wat aan doen. Eerst afkrabben, dan schuren, antifouling aanbrengen en dan schilderen... Het is een klus, maar niets ernstigs.'

Vastbesloten om deze schade snel te verhelpen, neem ik een hamer en staalborstel ter hand en volg zijn advies letterlijk op. Met de hamer tik ik voorzichtig de roestige deeltjes weg, om vervolgens met de staalborstel te schuren tot het ijzer van de romp zichtbaar wordt. Opeens spuit het water me in het gezicht.

Ik heb een gat in mijn boot gemaakt!

Ik word gek van woede. Na alle moeite die ik in die kloteboot gestoken heb. Met hart en ziel heb ik me ingezet, en nu zit ik tien dagen voor vertrek met een doorboorde romp...

Maar van voren af aan beginnen is geen optie. Ik dicht het gat door er een schroef en Sikaflex, een soort stopverf, in te stoppen, verzeker me ervan dat er geen water meer doorheen komt, ik tik nog wat met de hamer, voorzichtig, en dan, *psjt!* Een, twee, drie waterfonteinen! Ik trek het niet meer. Ik bel mijn vriend weer.

Die verschijnt lachend. Maar als hij de gaten en de roest ziet lacht hij niet meer. In feite is de huid op sommige plekken nauwelijks dikker dan een vloeipapiertje, en de roest heeft terrein gewonnen.

'Guirec, zo kun je niet vertrekken. Het is één grote puinhoop, je boot is aangetast door roest, hij moet volledig opgeknapt worden.'

Dit is te veel. Ik ben drie jaar geleden met school gestopt, heb mijn boot een jaar geleden gekocht, ik ben al vier maanden bezig met reparaties en de voorbereidingen voor mijn eerste Atlantische oversteek als solozeiler. Ik heb al mijn geld en energie erin gestoken. Ik



heb moeten investeren in uitrusting, kleding en eten. En nu zou ik niet kunnen vertrekken?

Ik dacht een boot in perfecte staat aan te schaffen en nu blijkt het een vergiet, een totaal verrotte notendop. Ik neem het de vorige eigenaren niet kwalijk, ze kochten zelf een overgeschilderde boot, ze hebben er weinig mee gezeild, ze hadden geen idee van de omvang van de ramp.

Als ik verstandig zou zijn, zou ik wachten tot ik de middelen heb om deze enorme klus aan te pakken. Ik heb toch alle tijd. Dan zou ik teruggaan naar Parijs om vensters te verkopen, mezelf weer op te laden.

Maar uitstellen? Weer? En voor hoelang? De hele romp restaureren? Daar heb ik het geld niet voor. Het is totaal onverstandig om een oversteek in je eentje te ondernemen met een romp vol gaten. Maar is een oversteek in je eentje überhaupt verstandig? Als je bij de eerste hindernis begint te twijfelen, dan doe je nooit iets. Er is altijd een goed excuus te bedenken om niet te vertrekken, er is altijd wel iets wat niet werkt, en duizenden andere dingen die tot in de puntjes afgewerkt kunnen worden als je denkt dat je klaar bent. Jammer dan. Ik zal heus niet zinken vanwege een paar kleine gaatjes.

Ik maak ze dicht, ik las her en der wat, en hijs de zeilen. Uit voorzorg neem ik het lasapparaat mee.

Ik ben eind november vertrokken. In alle haast. Net nadat ik aan één kant van de romp in groene letters 'Yvinec' heb geschilderd. Ik heb het sjabloon en de pot verf meegenomen, ik zal het bij de eerste tussenstop afmaken. Elke zeiler zou, bij het zien van mijn wrakke boot, zeggen: 'Je bent gek, doe dit niet, dit is onverantwoord!', en geef ze eens ongelijk. Maar het leven is te kort voor spijt. Overal op anticiperen is nergens goed voor, het houdt je alleen maar tegen. Je kunt net zo goed wachten tot de problemen zich voordoen en ze dan het hoofd bieden.

Voordat ik aan boord stapte moest ik nog één ding doen, het belangrijkste: mijn familie geruststellen. Ik ben vrij vaag gebleven omtrent mijn plannen, dat was voor iedereen beter.

Mijn doel, dat ik nog aan niemand had verteld, was niet om een reis rond de wereld te maken. Mijn doel was om naar het einde van de wereld te gaan. Om helemaal naar boven te gaan, naar het puntje van de aardbol, waar maar weinig mensen zich gewaagd hadden. De eenzaamheid ervaren, de echte, in onmetelijk witte landschappen. Waar kwam die behoefte vandaan? Wie had me dat ingefluisterd? Misschien had ik een reportage gezien, een getuigenis gehoord, iets gelezen, ik weet het niet meer. Maar één ding was zeker, ik droomde ervan ijsberen te zien, ijsbergen met mijn blote handen aan te raken, om tussen de ijsschotsen te varen.

Tegen mijn ouders zei ik: 'Ik ga de Atlantische Oceaan oversteken, en als dat me bevalt dan ga ik door.' Dat idee maakte ze al heel ongerust. Ik had niet genoeg ervaring, mijn boot was compleet verroest. Over mijn ijsdroom heb ik dus met geen woord gerept. Bovendien was ik niet heel zeker van mijn zaak. Stel dat ik schipbreuk zou lijden?

'Wat doe je als er midden op de oceaan iets met je gebeurt?'

'Geen zorgen, ik ben goed uitgerust.'

Dat was niet waar. Ik had niets. Behalve een oude VHF-marifoon waarmee ik met andere boten kon communiceren, maar die had nauwelijks bereik, en een oude gps. Verder had ik geen gps-tracker bij me. Te duur. En op volle zee had je ook niets aan vuurpijlen: er zou niemand zijn om ze op te merken, tenzij je een vrachtschip tegenkwam.

Voor mijn ouders voegde ik er de volgende semi-geruststellende woorden aan toe: 'Als jullie over twee maanden niets gehoord hebben, mogen jullie je zorgen gaan maken.'

Ik heb geen enkele ervaring met solozeilen. De gebruikelijke route om vanaf Frankrijk de Antillen te bereiken loopt langs het zuiden van het hogedrukgebied van de Azoren naar de Canarische Eilanden, en verder naar Kaapverdië om daar aan te sluiten bij de passaatwinden. Passaatwinden zijn warme winden die vanuit het oosten naar het westen waaien.

Omdat ik allerm minst een ervaren zeeman ben, besluit ik geen alternatieve route te bedenken, maar deze te volgen.

De dag voor mijn vertrek moest ik mijn vriend Romain bellen, om te vragen of hij me nogmaals wilde uitleggen hoe je je positie bepaalt, hoe je de lengte- en breedtegraad op een kaart berekent. Als dat het enige was geweest... Maar het doet er niet toe. Ik had de wil, de zin, en ik was niet bang. Ik zou gaandeweg leren, in de praktijk. Ik heb altijd meer van de praktijk dan van de theorie gehouden, altijd mijn

instinct gevolgd. Ik rekende erop dat ik het geluk aan mijn kant zou hebben. Ik ben misschien gek, maar ik heb het volste vertrouwen in het leven.

De motor: dat ding maakt me het leven zuur... Ik overweeg zelfs om zonder motor te vertrekken. Met de zeilen zit het wel goed. Ik heb de accu's en de windmolen vervangen. Voor de navigatie heb ik papieren kaarten en kaarten op mijn iPhone. Qua gereedschap zou ik alle mogelijke schade aan mijn boot moeten kunnen repareren. Ik ben goed uitgerust. Dat stelt me gerust. Ik heb al mijn persoonlijke spullen aan boord gebracht: levensmiddelen, kleding, windsurfplanken, supboard, surfgielen, masten, kite- en duikspullen, golfsurfplank, compressor, aggregaat, en het fameuze lasapparaat... Mijn boot zit propvol, een heuse supermarkt... of surfshop!

Verbijsterend hoeveel je kwijt kunt in zo'n klein zeilbootje. Het enige probleem is dat ik geduld zal moeten hebben als ik iets tevoorschijn wil halen, want dan moet alles eruit en daarna moet alles weer op zijn plek gestopt worden.

Technisch gezien is de Yvinec een zwaardboot. Dit type eenrompige zeilboot ontleent zijn naam aan het 'zwaard' dat opgehaald kan worden. De bescheiden kiel wordt een 'ballastkiel' genoemd. Dat is heel wat anders dan een kieljacht, met een vaste kiel die – meestal – een grote diepgang heeft. Die zijn stabiel op zee, en gaan beter tegen de wind in. Maar Yvinec is een boot waarmee je in ondiepe

wateren kunt begeven. En als je het zwaard hebt opgehaald kun je ermee aan de grond lopen. Je gooit het anker uit, plaatst de stutten en hoeft je niet meer druk te maken over de getijden.

Een paar dagen voor mijn vertrek brachten mijn ouders me, ieder voor zich, een hoeveelheid basisvoedsel: boter, ontbijtgranen, blikjes, melk, yoghurt, schelvislever... Ik ging naar de markt in Tréguier voor de extra's: worstjes, lekkere paté, kaas... Vervolgens at ik, vlak voor vertrek, een crêpe, om voor het laatst de smaak van mijn Bretagne te proeven.

Ik wilde helemaal alleen uitvaren. Er was niemand bij, en dat was mijn wens. Een journalist van *Ouest-France* wilde een artikel schrijven over het project van 'het plaatselijke knulletje', maar ik heb hem geantwoord dat ik dat liever niet had. Ik dacht bij mezelf: ik weet niet waar ik naartoe ga, ik heb geen idee, doe alsjeblieft niets! Ik wilde niet opvallen. Ik startte de motor, liet hem een beetje opwarmen terwijl ik hem hoorde ronken, en toen voer Yvinec langzaam bij de steiger weg om de rivier Le Jaudy op te varen.

De haven van Tréguier ligt landinwaarts, en om de zee te bereiken moet je ruim veertig minuten die korte zee-arm afvaren.

Van de oevers van Le Jaudy krijg ik nooit genoeg. Kleine baaien van goudkleurig zand worden afgewisseld met bossen waaruit een zwerm vogels opstijgt. Ik kom langs het kasteel van Kestellic, van roze graniet en leisteen, met palmbomen als uitkijkposten. Dan langs La Roche Jaune, La Baie de l'Enfer. Voor Pors Hir word ik begroet door een dolfijn: de volle zee is van mij! Op het puntje van Yvinec, vanaf Le rocher du Gouffre, zie ik mijn vader uitbundig naar me zwaaien. Ik ben trots. Ontroerd. Gelukkig. Eindelijk is het zover, ik vertrek! Dag papa!

Opeens houdt de motor ermee op. Is dit een grap? Nee. Het is zelfs een serieus probleem. Het onderdeel waarmee het gas geven en het

stoppen van de motor wordt geregeld heeft het zojuist begeven. Dat is niet niks. Ik heb nauwelijks een uur geleden de haven verlaten en ik heb nu al pech.

Ik haal de generator en het lasapparaat tevoorschijn, ik had niet gedacht die al zo snel nodig te hebben. Aan het werk! Ik heb er nog weinig ervaring mee, maar oké, het lijkt te houden. Ik start de motor weer en vervolg mijn weg.

Maar het gebeurt opnieuw. Eén keer. Twee keer. Ik las, en las, en las, in een poging mijn techniek te verbeteren. Op het laatst, omdat ik het te goed wil doen, snij ik met de slijpschijf in mijn vinger en nagel. Ik verga van de pijn. Ik heb een flinke snee die ik met alcohol desinfecteer.

Het begint al donker te worden. Mijn eerste nacht als solozeiler! Kort na middernacht komt de wind opzetten. Ik hijs de zeilen en zet de motor uit. Yvinec glijdt onder de maan in de stilte van de oceaan.

Beetje bij beetje neemt de wind toe. Er ontstaat wat deining. De windvlagen die komen opzetten doen Yvinec schudden. Bij het aanbreeken van de dag zie ik dat het roerblad van de windvaanbesturing is verdwenen... De windvaanbesturing is een apparaat dat volledig met de hand wordt bediend. Het draait in de wind, er zit geen elektronica in, en dat zorgt voor zekerheid. Hiermee kun je de juiste koers houden ten opzichte van de wind. Vroeger, toen er nog geen stuurautomaten bestonden, hadden alle zeezeilers een windvaanbesturing. Dat geldt vandaag de dag nog steeds voor de meeste toerboten, behalve voor wedstrijdboten omdat die te snel zijn. Ze begrijpt de zee beter dan de stuurautomaat, ze is natuurlijker. In het ideale geval heb je beide, en dat was ook zo bij Yvinec... tot vannacht...

Ik zal in Spanje een tussenstop moeten maken om haar te repareren, voordat ik koers zet naar de Antillen. Tot daar zou ik het moeten kunnen redden met de stuurautomaat. Althans, dat dacht ik, totdat die me ter hoogte van Finistère ook in de steek laat. Dankzij de stuur-

automaat hoef je aan boord niet de hele tijd aan het roer te staan. Hij is onmisbaar om uit te kunnen rusten en te eten. Je hoeft alleen maar een koers te bepalen en op ‘auto’ te drukken, zodat hij er niet van afwijkt. Zo simpel is het. Maar nu, hoe positief ik van nature ook ben – van het type ‘er is geen probleem, er zijn alleen maar oplossingen’ – wordt het wel ingewikkeld. Ik moet snel nadenken.

Wat te doen?

Ik heb geen hulp meer bij het navigeren, ik moet mijn handen aan het roer houden. Op deze manier kom ik niet ver. Ik ben bijna halverwege Bretagne en Spanje. Ik ben voorbij Ouessant, de baai van Audierne en de pointe de Penmarc’h, zo’n vijftig of honderd mijl ten zuiden van Concarneau. Wat ga ik doen? Ga ik me in de Golf van Biskaje wagen, met zijn enorme golven en deining, op een krakemikkige boot? Of terug naar Finistère? Voor deze ene keer zal ik verstandig zijn. Ik besluit terug te keren naar Bretagne. Om alles te repareren, en met deugdelijk materiaal weer op pad te gaan.

Ik draai om. Aan het roer zet ik koers naar het noordoosten, naar het zuiden van Finistère.

Het is pikdonker als ik de kust bereik. Dertig uur aan het roer, ik ben gesloopt.

Na een goede nachtrust, warme chocolademelk en een kom ontbijtgranen zet ik in Port-la-Forêt voet aan wal.

Port-la-Forêt is het paradijs voor zeerotten. De haven is immens, meer dan duizend ligplekken. En het is een trainingscentrum voor oceaandrives. Zeilers onder elkaar noemen het ‘het dal der dwazen’. De beste zijn er geweest, onder wie de tweevoudig winnaar van de Vendée Globe, Michel Desjoyeaux, maar ook Vincent Riou, Armel Le Cléac’h... De fine fleur der oceanen.

Hier vind ik moeiteloos een specialist in maritieme elektronica.

De diagnose is onverbiddelijk. Er moet een andere stuurautomaat