

In de serie Hollandia Vaarwijzers zijn verschenen:

Olav Cox en Erna Vader, *Vaarwijzer Het Deltagebied*

Jan Heuff, *Vaarwijzer De Waddenzee*

Clemens Kok, *Vaarwijzer Het Kanaal*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Belgische binnenwateren*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Nederlandse binnenwateren*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Noord-Franse binnenwateren*

Michiel Scholtes, *Vaarwijzer De Noordzeekust*

Michiel Scholtes, *Vaarwijzer Het IJsselmeer*

Anje Valk, *Vaarwijzer De Engelse oostkust*

René Vleut, *Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee*



HET KANAAL

CLEMENS KOK



HOLLANDIA



INHOUD

	Woord vooraf	9
	Inleiding	13
DEEL I	VAREN IN HET KANAAL	
	1 Zeewaardigheid schip en bemanning	18
	2 Getijden en stromen	19
	3 Over de grens	21
	4 Op weg	24
	5 Ankeren en droogvallen	29
	6 Weerberichten en kaarten	34
DEEL II	DE VAARGEBIEDEN	
VAARGEBIED A	Van IJmuiden naar de Belgische kust en het Nauw van Calais	41
VAARGEBIED B	Door de flessenhals: het Nauw van Calais, de Franse kust van Boulogne tot Le Havre	57
	<i>In het kielzog: 'D-day revisited'</i>	74
VAARGEBIED C	De Baie de la Seine, van Honfleur tot Cherbourg	77
	<i>In het kielzog: 'Van IJmuiden naar de Kanaaleilanden'</i>	89
VAARGEBIED D	De Kanaaleilanden	93
	<i>In het kielzog: 'Van IJmuiden naar Lézardrieux'</i>	123
VAARGEBIED E	Van St. Malo naar Morlaix	127
	<i>In het kielzog: 'Van Morlaix naar Ouessant'</i>	146



WOORD VOORAF

VAARGEBIED F Van Roscoff tot Douarnenez	151
<i>In het kielzog: 'Van Douarnenez naar Ouessant'</i>	164
Langs de giganten onder de vuurtorens	169
VAARGEBIED G Van Ramsgate tot Wight	179
<i>In het kielzog: 'Een zeiltocht naar Poole Bay en Portland Bill'</i>	197
VAARGEBIED H Van Poole Bay tot Portland Bill	203
<i>In het kielzog: 'Een legendarische verschrikking'</i>	212
VAARGEBIED I Van Portland Bill tot Land's End	215
<i>In het kielzog: 'Een zeilreis naar de Scillies'</i>	245
VAARGEBIED J De Scillies	251
Register van havens en ankerplaatsen	260
Noot van de uitgever	263

*The further off from England,
The nearer is to France –
Then turn not pale, beloved snail,
But come and join the dance.*

Lewis Carroll, Alice in Wonderland

Een Kanaalveteraan, zo mag ik mijzelf inmiddels toch wel noemen. In de afgelopen decennia zeilden mijn vrouw Nella en ik met onze *Rosalie* zo'n vijftien keer zuidwaarts de trechter van Het Kanaal binnen om stukje bij beetje de Franse en Engelse Kanaalkusten te exploreren. Eerst met een Waarschip van 7,25 meter, daarna met een langgekielde stalen Cormoran van 9,65 meter, en de laatste jaren met een aluminium Ovni 32 met kielmidzwaard. Vanaf de eerste tocht met de kwarttonner naar de Kanaaleilanden vielen we droog, in een spinnenweb van touwen balancerend op de kiel, of scheef weggezakt in de modder van Rye of Wareham, voordat ons dualisme tussen droogvallen en drijven beslecht werd met onze huidige buikschuiver met midzwaard. We bezochten in die tijd zo'n tachtig Kanaalhavens en het merendeel van de getijdenrivieren aan zowel de Franse als Engelse kant. Een inmiddels gepensioneerde uitgever van Hollandia, voor wie ik in de loop der jaren een twintigtal Engelse zeilboeken vertaalde, mopperde wel eens dat er zo weinig aardige zeilboekjes door Nederlandse zeilers werden geschreven, en waarom schreef ik nooit wat over mijn eigen zeiltochten? Mijn voorkeur lag echter bij het monnikenwerk met de woordenboeken Engels-Nederlands, waarin ik bij het werkwoord *to launch* las: *Why must a translator*

launch out as writer as well? 'Waarom moet een vertaler ook nog zo nodig schrijven?' Maar na een aantal artikelen in de zeilbladen ontstond toch de wens mijn zeezeiltochten in een meer substantiële vorm te gieten. Dat resulteerde uiteindelijk in deze zeilgids, met de boeg in de richting van Het Kanaal. We wisten toen nog niet dat dit boek het format zou worden van een hele serie Vaarwijzers, van de Europese kust- en binnenwateren tot aan de Middellandse Zee. Deze *Vaarwijzer* is geen naslagwerk in de traditionele zin. Er bestaan al zo veel schitterende boekwerken met plattegronden van havens, luchtfoto's, marifoontkanalen en andere informatie, dat hier nauwelijks iets nieuws aan toe te voegen valt. Met de *Reeds Almanac* als naslagwerk heb je eigenlijk alle informatie die een zeiler nodig heeft, inclusief havenschetsen, getijtabellen, stroomkaartjes, waypoints, et cetera. Wat je echter tevergeefs zoekt, zeker als je nog niet over al te veel zeezeilervaring beschikt, is een *pilot* in de ware betekenis van het woord, een vaarwijzer die je letterlijk wegwijst maakt in dit schitterende zeilgebied. Zoals ik in mijn beginjaren menig illustere voorganger nazeilde aan de hand van artikelen uit zeilbladen, bied ik hierbij mijn eigen kielzog aan, met vaaraanwijzingen, bezienswaardigheden, fiets- en wandelroutes en reisverslagen. Dit boek kan hopelijk een leidraad of inspiratiebron vormen voor een Kanaaltocht op eigen kiel. Niet in de laatste plaats heb ik deze *Vaarwijzer* geschreven omdat ik mijn hart verpand heb aan dit magnifieke vaargebied met zijn drukke scheepvaartverkeer, ruige rotskusten,



Droogvallen in de Sommebaai.

beangstigende getijverschillen van 12 meter en de daarbij behorende stromingen. Juist dit soort verschijnselen maken het voor mij zo fascinerend om in Het Kanaal rond te varen. Dit vaarwater vormt een van de fraaiste zeilgebieden van de wereld, met een zeer gevarieerde topografie langs de kusten: van de enorme roodgranieten rotsblokken in Bretagne tot de hoge steile kalkrotsen van Sussex, van de modderbanken van de Solent tot de witte *falaises* (kliffen) van Normandië. Op de Kanaaleilanden liggen stokbrood en camembert slechts enkele tientallen mijlen verwijderd van pubs en *fish 'n' chips*, terwijl met één dag zeilen iedere Franse of Engelse haven of getijdenrivier aan weerszijden van

Het Kanaal binnen je bereik ligt. Wat kan een zeiler zich nog meer wensen? Inmiddels is dit alweer de vijfde druk van deze *Vaarwijzer*, in een nieuw helder jasje en frisse lay-out. In de vorige, volledig herziene druk 2018 heb ik veel aanpassingen gedaan en nieuwe informatie toegevoegd. Zoveel zelfs dat het nu iets minder kan. De informatie over stroming, afstanden en getijacties blijft sowieso up-to-date, daar zal nooit iets aan veranderen, terwijl ik de haveninformatie in deze nieuwe druk uiteraard gecheckt heb op eventuele wijzigingen. Hartelijk dank aan de lezers/gebruikers die mij tips over recente veranderingen toestuurd. Daarmee wordt het ook een beetje jullie *Vaarwijzer*. Ik houd me

ook graag aanbevolen voor mooie zeilfoto's uit Het Kanaal om dit boek nog mooier te maken. Dit kan rechtstreeks via dit e-mailadres: clem.kok@gmail.com.

Intussen ben ik vrij langdurig in de Oostzee verzeild geraakt, waarvan je diverse reisartikelen in *Zeilen* en *Deining* hebt kunnen lezen. Daarover is ook een reisboek in de maak, waarover ik te zijner tijd zal berichten. Mijn Ovni *Rosalie* waarmee ik in deze pilot mijn Kanaal- en Biskaje-expeditie ondernam, is intussen verkocht aan een Engelsman op Wight en ligt nu in Newport aan een meerboei. Ik vind het wel passend dat mijn fraaie zeiljacht in het hart van Het Kanaal een nieuwe bestemming heeft gevonden. Na een korte bootloze periode wilde ik een kleiner jachtje en dat werd uiteindelijk een Westerly Centaur – en daarmee zeil ik nu alweer 6 jaar rond. Tijdelijk dan, want in Turkije start in 2022 de bouw van mijn nieuwe Noordkaper 31C. Een prachtig polyester kielmidzwaardjacht waarmee ik ongetwijfeld veel nieuwe zeilreizen ga maken. Het wordt ook de hoogste tijd om weer eens koers naar Het Kanaal te zetten, de plaats waar ik mijn mooiste zeiljaren heb beleefd. En wat is er mooier dan dit in een fonkelnieuw schip te doen?

SWAN SONG

Ik heb dit boek twintig jaar geleden opgedragen aan mijn vrouw Nella. In diverse verhalen klinkt haar naam en ze is ook op een aantal foto's te zien. Nu zij gestorven is, besef ik dat dit het mooiste in memoriam is dat ik haar kan geven. Op deze manier zeilt ze nog steeds een beetje met ons mee.

Clemens Kok

IN HET KIELZOG

REACTIES

Toen ik na een vijfjarig verblijf in de Biskaje tijdens de thuisreis langs de Kanaalkusten voer, kreeg ik veel reacties van medezeilers die deze *Vaarwijzer* aan boord hadden. Met een blos op de wangen namen Nella en ik de complimenten in ontvangst. Sommigen beschreven het boek als 'hun bijbel', anderen vertelden gekscherend dat ze bekaf waren van hun vouwfietsexpedities 'omdat dat zonnig moet in die vaarwijzer van mijnheer Kok'. Maar die extra aandacht leidde ook tot onverwachte situaties. In Cherbourg wilden we na een tijstop en een hazentukje bij de *ponton d'attente* (wachtsteiger) wegvaren, toen er plotseling op de kop van de marina een grote vent kwam aanrennen, luid roepend en zwaaiend. 'O jee, de havenmeester,' zei Nella, 'dat wordt een donderpreek.' Ik gaf een dot gas in zijn achteruit, draaide rond en koerste naar de marina, mopperend dat zelfs voor enkele uurtjes aan een wachtsteiger al havengeld wordt berekend. Maar niets van dat alles. De man, een Nederlander, had mijn *Vaarwijzer* onder zijn arm en wilde graag dat ik deze signeerde. Uiteraard voldeed ik aan zijn verzoek, met de krijgende meeuwen boven mijn hoofd als een vrolijk lachend publiek.



De tijdsfactor is van groot belang in het bereiken van verre bestemmingen. Wat goed bevalt is meteen doorvaren naar het einddoel en dan kalmpjes terug.



INLEIDING

Believe me... there is nothing – absolutely nothing – half so much worth doing as simply messing about in boats...

Kenneth Grahame, *The Wind in the Willows*

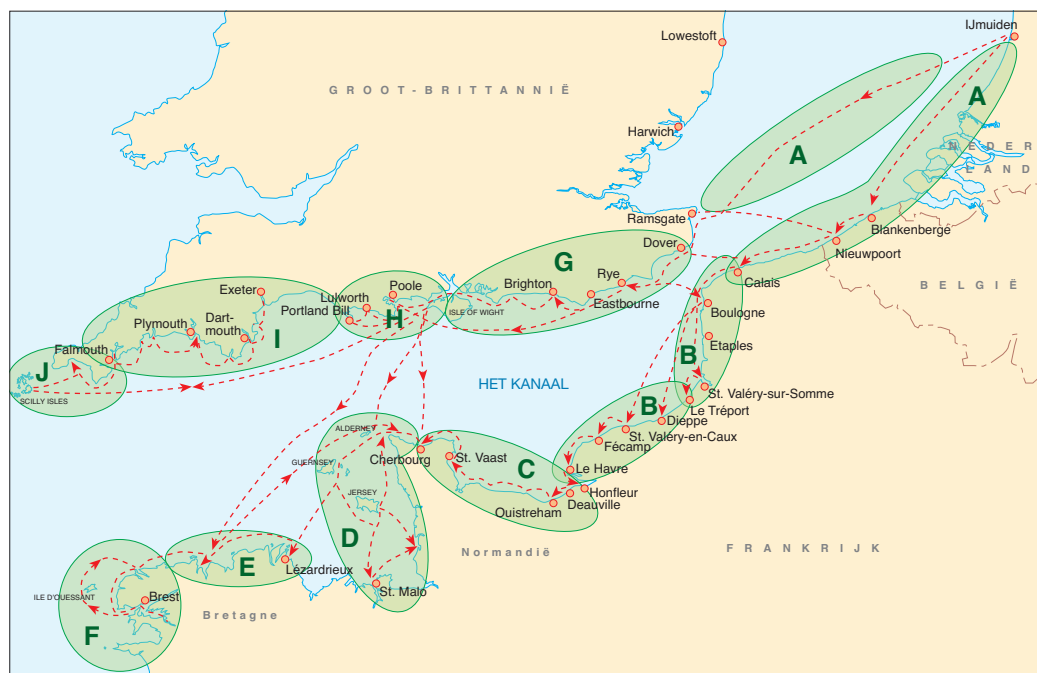
De tijdsfactor en de wind zijn je belangrijkste opponenten in het bereiken van verre bestemmingen in Het Kanaal. En tenzij je als een pensionado naar het zuiden kunt varen, zul je dat hele eind nog terug moeten ook. Je hebt zeilers die niets liever willen dan in drie weken zo veel mogelijk zout water over hun kop krijgen en zeilers die een boot als een noodzakelijk kwaad zien om hun bestemming te bereiken. Ik behoor inmiddels tot de laatste groep, de boot op de automaat, het liefst ook nog boeken verslindend, voorzien van ruime muziekbestanden op mijn mobiel, onderweg van A naar B.

Wat mij goed bevalt is bij het begin van de tocht meteen naar het einddoel door te varen, althans zo ver mogelijk, en dan kalmpjes terug. Maar als je opziet tegen de grote afstand die je moet overbruggen, is het misschien een goed plan je boot van tevoren een stuk zuidelijker te brengen voordat je echte vakantie begint, eventueel met een stel zeilmakkers, desnoods solo. Vlissingen, Oostende, de sluishaven van Calais (nog steeds een veilige plek om je boot tijdelijk te laten liggen) zijn uitstekende opstap-havens, met goed openbaar vervoer terug. De mogelijkheid om binnen de beperkte tijd van een zomervakantie zo ver zuidelijk te komen, hangt ook af van je bereidheid 's nachts door te varen, misschien wel meerdere nachten, en tijdelijk af te zien

in je zuurverdiende vakantie. Tijdnood is misschien wel het slechtste wat je tijdens zo'n zeiltrip kan overkomen: hierdoor ga je slechte keuzes maken of risico's nemen met een matig weerbericht. Uiteraard kun je wel in drie weken naar Wight of Normandië op en neer, maar dit houdt wel in dat je minstens vijf à zes dagen op zee zit, terwijl je ter plekke misschien ook nog wat wilt rondvaren. Wie de kans krijgt zijn spaarverlof te gebruiken of tot de selecte groep langerevakantievierders behoort, kan met een paar weken erbij ook de Kanaaleilanden, de Scillies of Bretagne overwegen. Maar je zult hoe dan ook die toch wel fikse afstand moeten overbruggen. In de zomermaanden kan de wind van iedere kant komen, maar toch overheersen de westenwinden. Het is dus een kwestie van je kans pakken om zo snel mogelijk zuid- en westwaarts te gaan. Zo ben ik al diverse keren op de motor de Noordzee overgestoken om zo snel mogelijk door de flessenhals bij Dover of Calais te varen en dan westwaarts Het Kanaal in, voordat de westenwind doorhad dat ik er tussendoor glipte.

De waypointroutes

De waypointroutes die ik bij de routebeschrijvingen noem, heb ik meerdere keren gevolgd. Ze zijn bedoeld als voorbeeld of hulpmiddel bij het samenstellen van een vaarplan, zowel langs de kust als via de zeeroutes. Er bestaan diverse waypointgidsen, evenals een waypointindex bij de *Reeds* die je kunt gebruiken. Behendigheid met passer en zeekaart krijg je alleen door veelvuldige oefening en ook bij het invoeren van gegevens in de gps baart



Legenda*			
	Haven		Lichtboei
	Ankerplaats		Lichtboei
	Aanlegplaats veerboot		Aanlooplichtton of midvaarwaterlichtton (R.W.)
	Vuurtoren		Aanloopton of midvaarwaterton (R.W.)
	Sluis		Noordkardinale lichtton (B.Y.)
	Brug		Noordkardinale ton (B.Y.)
	Plaats		Oostkardinale lichtton (B.Y.B.)
	Semafoor		Oostkardinale ton (B.Y.B.)
	Lichtboot		Zuidkardinale lichtton (Y.B.)
	Waypoint		Zuidkardinale ton (Y.B.)
	Steenbaken		Westkardinale lichtton (Y.B.Y.)
	Passanten meerboeien		Westkardinale ton (Y.B.Y.)
	Havenlicht		
	Havenlicht		

* De afgebeelde kaarten zijn voorbeelden; zie de waterkaart voor actuele gegevens.

oefening kunst. Een foutje met een cijfer is snel gemaakt en dit kan catastrofale gevolgen hebben, vooral als je ervan overtuigd bent dat je elektronische data onfeilbaar zijn. Er is voor een navigator niets mis met een gezonde dosis wantrouwen. Om fouten te voorkomen houd ik in mijn logboek de kompascoers en de gps-koers bij, zodat verschillen, die niet aan de stroming of andere factoren te wijten zijn direct opvallen. Stel voor je vertrek een vaarplan samen en maak een lijstje met waypoints die je denkt te gaan gebruiken. Let op: in Het Kanaal doet zich de situatie voor dat je bij het invoeren van je waypoint westerlengte moet veranderen in oosterlengte (of omgekeerd), pakweg op de lijn tussen Newhaven en Le Havre. Gebruikte afkortingen vanwege de gps-invoer: E = oost, S = zuid, N = noord en W = west. Andere afkortingen volgens het gebruikelijke begrippenkader: HW/LW = hoog-/laagwater, M = zeemijl, m = meter, enzovoort.

Waarschuwing

Hoewel alle nautische gegevens en waypoints grondig zijn gecontroleerd, is het nooit helemaal uit te sluiten dat ergens een fout in is geslopen. Deze *Vaarwijzer* moet worden gezien als een inspiratiebron en/of nuttig hulpmiddel bij de navigatie. Een navigator dient gebruik te maken van officiële hydrografische data, naslagwerken en zeekaarten. De auteur en uitgevers van deze *Vaarwijzer* kunnen niet verantwoordelijk worden gehouden voor enig ongeluk of probleem dat geheel of gedeeltelijk kan worden toegeschreven aan de gegevens ontleend uit deze *Vaarwijzer*. Zij zijn je echter wel dankbaar voor informatie die kan worden gebruikt om het boek up-to-date en accuraat te houden.

In het eerste deel van deze *Vaarwijzer* komen algemene zaken aan de orde die noodzakelijk zijn om op een verantwoorde manier een Kanaaltocht te maken. In het tweede deel worden de vaargebieden beschreven.



VAARGEBIED A

Van IJmuiden naar de Belgische kust en het Nauw van Calais

Een jongeman kwam de zeiler, bergbeklimmer en schrijver H.W. Tilmans eens om advies vragen: 'Sir, hoe kan ik het beste op expeditie gaan?' Tilmans antwoord: 'Trek je laarzen aan en vertrek.'

Er gaat niets boven een eerste ervaring. Dat trotse gevoel waarmee je voor het eerst je buitenlandse vlaggetje mag hissen. Mijn debuut was in België, de zwart-geel-rode tricolor, zo'n 35 jaar geleden. Het was de eerste van vele keren. Voor sommigen is de Belgische kust een vakantiebestemming op zich, voor anderen zijn de havensteden langs deze kust een prettige of noodzakelijke getijstop op weg naar Normandië of Zuid-Engeland. De Belgische kuststrook is slechts 65 kilometer lang, beschermd door een smalle en lage duinenrij en een rij zandbanken en ondiepten, waardoor de zee bij stormachtig weer zijn tanden niet in de kust kan zetten. Als de zon schijnt kleurt de zee grijsgroen, een voorbode van het doorschijnende blauw van Het Kanaal. Maar liefst vier havens zijn er om uit te kiezen, totaal verschillend van karakter, met fraaie zandstranden op loopafstand. Van het onverwacht dorps Zeebrugge tot de vrolijke winkelstraten achter de zeedijk van Blankenberge, van de mondaine flair van Oostende tot het in zichzelf gekeerde Nieuwpoort, herbouwd na de Eerste Wereldoorlog en nog altijd een wonderlijke mix van oud en nieuw. Bovendien is er het achterland met veel 'plezante' mogelijkheden. De avontuurlijke motorbootvaarder kan hier via de kanalen en binnenwateren een aardig rondje België-Nederland maken. Een

heen- of terugreis via de Zeeuwse wateren zorgt voor een relaxte vaarvakantie. Vanaf de zeezijde lijken al die kuststeden op elkaar: één massief front van flats die een stedenbouwkundige ramp doet vermoeden. De schoonheidsprijs zal deze kust nooit winnen, maar ze heeft een unieke eigenheid. Zo dicht bij Nederland en toch zo anders. Geen twijfel mogelijk: je bent hier in het buitenland. Probeer maar eens de ziel van België te definiëren. Paling in 't groen? De trapkarren waarmee die 'te dikke madammekes en hun dikke mannekens' (de Nederlandse auteur Geerten Meijning) over de boulevards scheuren? De belforts en het Vlaamse stedschoon? Of toch de in Nederlandse ogen lelijke en chaotische ruimtelijke ordening? Ik moet toegeven: in de loop der jaren is mijn smaak veranderd. Wat ik vroeger lelijk vond aan België, vind ik nu leuk en onderscheidend.



Als in IJmuiden de sluis opengaat, kan de zeereis beginnen.



VAARGEBIED E

Van St. Malo naar Morlaix

Water is elastisch omdat je het niet kunt samenpersen. Onder druk gezet glipt het weg. Als je het de ene kant opduwt, ontsnapt het in de andere richting. Dat is de reden dat water gaat golven. Voor water betekent een golf vrijheid.

Victor Hugo

Geologische historie

De fundamenten van de Côte de Granit Rose, de eilanden en de vele rotskappen van Bretagne, zijn zo'n half miljard jaar geleden ontstaan door plooiingen van de aardkorst. In het tertiair, 60 tot 2 miljoen jaar geleden, toen de Alpen en Pyreneeën werden gevormd, werd het westelijke schiereiland slechts lichtjes opgetild, waardoor de hoogste top in het binnenland van Bretagne niet meer dan 380 meter bedraagt. In de kuststreken (*Armor* in het Bretons, *Ar* is land, *Mor* is zee) is het reliëf zelfs nergens hoger dan zo'n 100 meter. Miljoenen jaren van erosie lieten hun sporen het duidelijkst na in de bizarre vormen van de roze granietrotsen rond Ploumanac'h en de eilanden rond de westkaap.

De opvallendste prehistorische relictten van Bretagne zijn de menhirs en de dolmens, enorme megalieten uit het stenen tijdperk die je nog op vele plekken kunt aantreffen. Deze mysterieuze kathedralen uit de oudheid staan op diverse plekken langs de kust – soms in cirkels net zoals in Stonehenge, soms op kruispunten van oude wegen. Het verzet van de Galliërs – de stripboeken van Asterix en Obelix zijn niet geheel fictief – heeft ervoor gezorgd dat er in Bretagne zoveel van deze stenen bewaard zijn gebleven, terwijl deze heidense objecten in de rest van Europa werden vernietigd.

Het klimaat

Het klimaat van Bretagne verschilt niet zoveel met dat van ons. In de herfst en de winter kan het bijzonder hard waaien. De kaden en steigers aan de kust gaan in de wintermaanden regelmatig bedekt onder een dikke laag schuim, de sneeuw van de zee, een bijzonder fenomeen dat ontstaat bij windsnelheden boven 100 kilometer per uur. Door de warme golfstroom zijn de winters wel aanmerkelijk zachter dan bij ons. In de zomermaanden is er meer zon, iets hogere temperaturen en minder regen, vooral aan de zuidkant van Bretagne. De windrichting is overwegend west tot zuidwest, na het overtrekken van een depressie of koufront veelal ruimend naar noordwest. Op de thuisreis kun je doorgaans rekenen op een windje in de rug. Maar bij een krachtig hogedrukgebied op het Europese vasteland zijn in juli en augustus perioden met oostenwind zeker geen uitzondering.

Algemeen

In tegenstelling met de rivier bij Lézardrieux zijn de havens aan de noordkust van Bretagne lang niet allemaal bij iedere stand van het getij toegankelijk. Veel havens hebben getijden-drempels of sluisen, terwijl ook vaak een groot deel van de toegangsrouten droogvalt. Als je voor zo'n getijdenhaven kiest, moet je je tijd van aankomst dus goed plannen, ook al zijn er buitengaats vaak meerboeien of wachtsteigers om de sluisopening af te wachten. Wie niet wenst te puzzelen met getijtafels en alleen marina's in onafhankelijk van het tij toegankelijke havens wil bezoeken, kan met dagtrips van de ene naar de volgende vrij toegankelijke haven doorvaren. Van oost

naar west zijn dit achtereenvolgens St. Malo, St. Quay-Portrieux, Lézardrieux, Tréquier, vervolgens een lange tocht (72 mijl) naar Aber Wrac'h, waarbij je halverwege kunt stoppen in de getijdenmarina van Trébeurden (of aan een meerboei in het Canal de Batz).

Langs de Côte d'Emeraude van Dinard tot voorbij St. Brieux vind je een marina in St. Cast, diverse droogval- of ankerhavens zoals St. Briac en Erquy, en een aantal getijdenhavens zoals Dahouet, Binic en St. Quay-Portrieux. De rotskust wordt afgewisseld door groenbeboste baaien met zandstranden en chique villa's, met de hoge Cap Fréhel op ongeveer een derde van de afstand naar St. Quay-Portrieux.

St. Malo beschreef ik bij vaargebied D (zie p. 114). Terwille van de overzichtelijkheid van dit boek beschrijf ik de aanloophavens vanaf St. Quay-Portrieux tot Morlaix in westelijke richting. De meeste zeilers zullen bij een dagtocht kiezen voor de volgende trajecten:

- van St. Malo naar St. Quay-Portrieux (35 mijl);
- van St. Quay-Portrieux naar Lézardrieux (21 mijl);
- van St. Malo naar Lézardrieux (49 mijl).

VAN ST. MALO NAAR ST. QUAY-PORTRIEUX

Weinig Nederlandse boten die vanaf Cherbourg of St. Malo komen, veroorloven zich een bezoek aan deze fraaie uithoek van Het Kanaal. Ze kiezen liever voor de Kanaaleilanden of de verlokkingen van St. Malo. Maar deze uithoek heeft daardoor wel iets van een terra incognita. Voor anker- en droogvallers is de kust tussen Dinard en Cap Fréhel, doorlopend naar de baai van St. Brieux tot Paimpol, een lusthof, mits je met getijgegevens kunt omgaan. De inhammen en baaien vormen alleen bij noordenwind een lastige lagerwal en bieden beschutting bij de meeste andere windrichtingen. En zodra je de baaien in duikt, ben je meteen van de felle



Omzeiling van Cap Fréhel.

stroming af. Zelfs bij een maximaal springtij zul je er weinig last van hebben. Alleen waar de zee zich langs de kapen perst, zoals Cap Fréhel, zal de stroomsnelheid fors oplopen.

HAVENS

St. Briac

POSITIE

48°37'31N–02°08'71W

AANLOOP

Vanaf waypoint 48°38'32N–02°10'68W koers je 125° tussen beide rotseilanden door.

ANKEREN/DROOGVALLEN

Anker- of droogvalbaai, beschut achter eilanden. Droogvallen bij het kasteel of in de aanloop ernaartoe. Er liggen meerboeien aan stuurboord bij Île du Perronnias of je kunt ankeren achter Île Hébihens. Diepte loopt snel op bij invaart, veel tijverschil.

De invaart is niet lastig. Achter het eiland aan stuurboord ligt een grote club Franse ankerars. Wij lopen vast bij het kasteel in de laatste bocht van de Framur Rivière en met 9 meter getijverschil zakt het water razendsnel tot de hele binnenkom droog staat.

BIJZONDERHEDEN

Voor mosselliefhebbers: de rotskust zit vol met de schelpen. In het dorp staan veel chique landhuizen, evenals in het op fietsafstand gelegen Dinard. Vanaf 1850 vond hier een Engelse invasie plaats van Oud Geld en de hele kuststrook is bezaaid met kasteelachtige landhuizen en grands hôtels. Je vindt hier bouwstijlen uit de tijd van Napoleon III, de belle époque, art deco, met hotel Britannique in Dinard als kroonjuweel. Bij de receptie is men wel gewend dat bezoekers binnen willen kijken.



De droogvallende haven van St. Briac.

Langs de waterkant van de Rance ligt de vergane glorie van de jachtclub, ooit beroemd vanwege de Cowes-Dinard Race. Het is nu nog een bouwval, maar een rijke hotelier gaat de boel restaureren.

St. Cast-le-Guildo

POSITIE

48°38'39N–02°14'76W

AANLOOP

Naar de gloednieuwe marina, waypoint 48°39'00N–02°13'25W, oostelijk van E-kardinaal Les Bourdinots, daarna 225°, 1 M naar entree marina. Er zijn ook tien meerboeien in 1,8 meter water, oost van pier, beschutting van SW tot N.