



FOTO'S EN TEKST RUUD KATTENBERG

VERWAAID ZONDER WIND

Steeds vaker onderbreken zeilers hun route naar de Canarische eilanden met een stop aan de Marokkaanse kust. De faciliteiten voor jachten verbeteren daar snel.

Steden als Rabat en Agadir beschikken zelfs al over jachthavens die in niets onderdoen voor die in West-Europa. Maar de Afrikaanse kust kent ook haar eigen problemen, zo ondervond de bemanning van de *Ellinor* kort voor Kerst toen ze weer uit Rabat wilden vertrekken.



Volgens de informatie op het internet moet de aanloop van de Marokkaanse hoofdstad Rabat zorgvuldig gepland worden; bij laagwater staat er maar nauwelijks een meter water in de monding van de rivier. '*So plan your arrival accordingly*' waarschuwt een verslag op www.noonsite.com dat verder vol lof verhaalt over de faciliteiten van de Bouregreg Marina en zijn interessante omgeving...

Turend door de ochtendnevel is de kust zelfs op 3 mijl maar nauwelijks te zien. Volgens de aanwijzingen melden we ons, twee uur voor hoogwater, op het marifoonkanaal van de jachthaven. Er wordt vrijwel direct geantwoord: "Wacht twee mijl buiten de pieren tot de loodsboot bij jullie is."

Als de loods ons tegemoet vaart, merken we pas hoe hoog de deining is. In de golfdalen verdwijnt het bootje zelfs af en toe helemaal uit beeld. Dichterbij gekomen zien we hoe de golven op de pieren uiteenspatten in enorme waterexplosies. Vreemd genoeg is het bijna windstil...

Twee mijl op de rivier levert de loodsboot ons probleemloos af aan de meldsteiger van de marina. Zijn begeleiding leek meer formaliteit dan noodzaak. En dat geldt ook voor het inklaren. Er lijkt geen einde te komen aan de stapel formulieren die we in drie afzonderlijke kantoren moeten invullen. Maar de inefficiëntie wordt zo vriendelijk gepresenteerd, dat je



je er nauwelijks aan kunt storen. Tenslotte komt er ook nog een snuffelhond aan boord. We verbazen ons enigszins over de grote Duitse herder. Kennelijk is drugs smokkelen náár Marokko voor sommigen ook een businessplan...

Het contrast met de moderne jachthaven en de wereld buiten de poort is een schok. Armoede en rijkdom worden slechts gescheiden door een hek. Met peperdure appartementen aan de ene en dakloze bedelaars aan de ander kant. Het verwart ons. Net als de tegenstelling tussen de splinternieuwe Mercedesen en de wrakke, lang vergeten modellen van Franse makelij. Of die tussen de ultramoderne trams die je geruisloos naar de overkant van de rivier brengen en de veermannen die hetzelfde even verderop doen in hun piepende houten sloepen. Verbazing ook, over de inhoud van de gemiddelde winkelwagen van de Franse Hypermarché, die moeiteloos de maandomzet overstijgt van een verkoper in de kasbah. Geleidelijk maakt het ongemakkelijke gevoel plaats voor de fascinatie voor een land in transitie. Maar helemaal wennen doet het niet...

Na twee dagen lopen we nietsvermoedend naar het havenkantoor. Over een dag of vier liggen we op Lanzarote concluderen we onderweg. Ruim op tijd voor een terugvlucht en de voorbereidingen voor kerst...



"Naar buiten? Vandaag?" De havenmeester kijkt erg bedenkelijk: "Misschien is de deining wel te hoog..." Nietbegrijpend kijken we elkaar aan, het is schitterend weer en de vlaggen hangen slap langs hun mast. "Ga maar mee dan gaan we samen kijken," biedt de havenmeester/loods aan. Maar ook dobberend in de havenmondning herkennen we niets dat we niet ook op een gemiddelde zomerdag voor Scheveningen of IJmuiden zien. De havenmeester lijkt te twijfelen, maar niet zichzelf, maar alleen de Capitaine du Port kan de haven, die inmiddels officieel gesloten is, voor ons vertrek weer openen. We besluiten onze zaak te gaan bepleiten...

"Het gaat helemaal niet om de situatie tussen de pieren," legt het havenopperhoofd in zijn allerbeste Engels uit. "Het probleem is de drempel in de monding van de rivier. Daar staat bij hoog water weliswaar een meter of vijf, maar in de kuilen van de deining kan dat zomaar teruglopen tot minder dan 2 meter. We knikken begrijpend. "Morgen dan maar?" Tot onze verbazing tovert de Capitaine du Port de website van Windguru op zijn computer. Aandachtig bestudeert hij de tabellen. "Ik denk eerder aan woensdag of donderdag." Verbijsterd druipe[n] we af. Het is vrijdagmiddag...



Vijf dagen liggen we gevangen met Windguru als onze cipier en de wandeling naar de pier als een wekerend ritueel. De eerste dag valt het nog altijd wel mee, maar als de swell-prognose 24 uur later een deining boven drie meter rapporteert, twijfelen ook wij niet langer aan de noodzaak om de haven te sluiten. En als de golfhoogte verder oploopt naar 4, zelfs bijna 5 meter verandert de havenmond in een kolkende massa die zelfs de meest fanatieke golfsurfers doet afhaken.

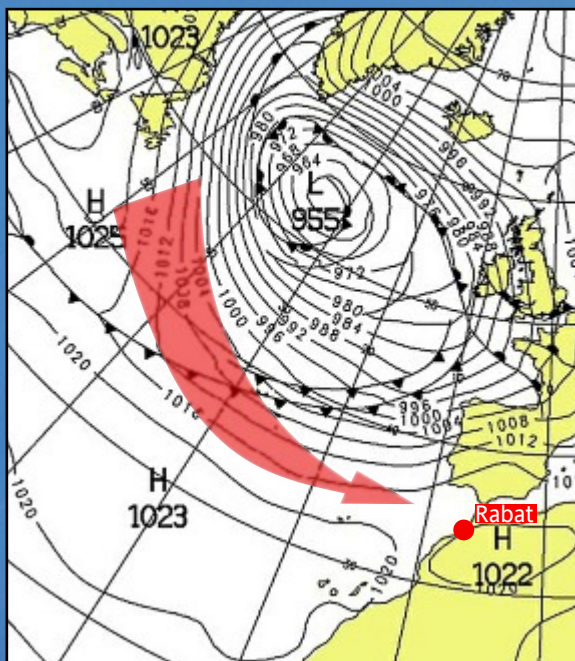
De avond voor ons verwachte vertrek kolkt het nog altijd flink tussen de pieren. Zal het wel lukken? We klampen ons vast aan Windguru die de deining die nacht nog bijna een meter laat afnemen. Maar ook die 2 meter en 10 centimeter zijn nog altijd 10 centimeter hoger dan de kritische grens.

Zodra het licht is varen we met de loodsboot naar buiten. Van de deining is weinig meer over, maar gerust zijn we er nog niet op. 'It's OK, it's OK' lacht de loods onze spanning weg. Een uur later wuift hij ons op volle zee uit. We kijken nog een keer achterom. Als gegijzelden die een band kregen met hun gijzelnemers... ☹️



WAT ER GEBEURDE

De weersituatie op 14 december: op het noordelijk deel van de Atlantische oceaan is een karakteristieke winterdepressie ontstaan met een extreem lage luchtdruk van 955 Hpa. in de kern. Rond het centrum worden windsnelheden van 60 knopen gemeten. De luchtdrukverschillen worden versterkt doordat de kern van het Azoren hogedrukgebied noordelijker ligt dan gemiddeld



in de wintermaanden. In de dagen hierna blijft het laag het weerpatroon boven de hele oceaan bepalen. Hoewel de luchtdruk geleidelijk stijgt, verplaatsen de systemen zich maar nauwelijks. In een gebied dat duizenden mijlen groot is, blijft de richting van de wind een aantal dagen vrijwel gelijk. Het zijn de ideale omstandigheden voor een hoge deining die zich op grote afstand nog doet voelen.



HET FENOMEEN DEINING

Net als voor elke golf op de oceaan geldt dat ook deining wordt veroorzaakt door wind. Maar anders dan voor de meeste golven gaat het daarbij niet om de wind in je directe omgeving, maar over windgebieden op grote afstand. Bepalend voor de hoogte en de lengte van de deining zijn de snelheid en de duur van de harde wind, en de grootte van het gebied waarin deining zich onverstoord kan opbouwen. De Engelse term 'Fetch' laat zich nog het beste vertalen met 'windbaan'. Als de windbaan lang is en de windsnelheid niet verandert, zal de hoogte van de deining toenemen met de afstand waarover hij zich verplaatst. Maar tegelijkertijd zal ook de periode, de tijdsduur tussen twee golfpieken, steeds langer worden. De periode voor Rabat was zelfs 27 seconden.

De meest ideale omstandigheden waarbij deining zich vormt, is een harde wind die gedurende lange tijd constant is in snelheid en richting. Bovendien moet de windrichting overeenkomen met een groot open zeegebied. In de beschreven situatie werd aan alle condities voldaan. Er stond een zware noordwester storm die zich gedurende een aantal dagen maar heel weinig verplaatste. Bovendien werd de kracht van de noordwestelijke stroming nergens gebroken. Niet door land, maar ook niet door andere weersystemen. Het duurde 1500 mijl voor de deining zijn eerste opstapel tegenkwam: de relatief ondiepe Afrikaanse kust. Daar werden de metershoge golven gebroken, net als dat gebeurt met normale golven op het strand. Zoals de foto's laten zien, ontstaat er dan een branding met gewelddadig brekende golven. Een paar honderd meter verder op zee zou je van dezelfde deining geen enkele last hebben. ②

