

Neuschottland - Neufundland

SY Charisma, Nautor's Swan 441

Halifax - St. John's vom 09. - 22. Juni 2012



Die Charisma-Crew segelt am 17. Juni 2012 von Cape Breton Island gen Neufundland.

Logbuch-Dokumentation: Constantin Claviez

Seewetter-Informationen:

Dateien während des Segeltörns aus dem Internet bezogen: www.grib.us

Fotos: Nico Krauss: SY Charisma beim Transatlantik-Race auf den Seiten 3, 15, 25, 34

Constantin Claviez

Anhang:

Fazit vom Segeln im Nordosten Amerikas auf der Seite 33

Impressionen der SY Charisma samt Sicherheitsmanöver auf den Seiten 34 bis 37

Die Route

Halifax - Cape Breton Island - Saint-Pierre - St. John's



Die Seegebiete: Atlantische Küstengewässer des Nordostamerikanischen Kontinents, von den USA bis Kanada

Der Törnverlauf: Halifax - St. John's, Gesamtstrecke: 640 sm

Datum	Seegebiet	Route, Häfen und Ankerbuchten	Distanz
09.06.	Halifax	<i>Royal Nova Scotia Yacht Squadron</i>	
10.06.	Küstengewässer Neuschottlands	Jeddore Harbour	40 sm
11.06.		Hafentag	-
12.06.		Liscomb Harbour	63 sm
13.06.		Whitehead Harbour - Marschal Cove	45 sm
14.06.	Gewässer Lake Brass d'Or	St. Peter's Bay	42 sm
15.06.		Mac Nabs Point	7 sm
16.06.		Baddeck, Cape Breton Island	30 sm
17.06.	Küstengewässer Neufundlands	Nachtfahrt	-
18.06.		Saint-Pierre	210 sm
19.06.		Nachtfahrt	-
20.06.		Aquaforce Harbour	160 sm
21.06.	St. John's	<i>Council Town Harbour</i>	43 sm

Die Segelyacht

<u>Schiffsname:</u>	SY <i>Charisma</i>
<u>Werft:</u>	Nautor's Swan, Pietarsaari in Finnland
<u>Typ:</u>	Swan 441
<u>Bau-Nr.:</u>	36/1980
<u>Konstruktion:</u>	Ron Holland
<u>Identifikation:</u>	Rufzeichen: DCA02, MMSI: 211 138 410
<u>Segel-Nr.:</u>	GER 5625
<u>Verdrängung:</u>	12,6 t
<u>Länge ü.a.:</u>	13,52 m
<u>Breite:</u>	4,05 m
<u>Tiefgang:</u>	2,45 m
<u>Wasserlinie:</u>	11,20 m
<u>Segel an Bord:</u>	Großsegel (42 qm), Genua II (73 qm), Genua III (52 qm), Genua IV (37 qm), Sturmfock (16 qm), Trysegel (12 qm), Spinnaker (von Leichtwind bis Starkwind mit 190 qm, 180 qm u. 160 qm)
<u>Motor:</u>	Volvo Penta D2-55 mit 41 KW (55 PS)

Schiffsführer: Constantin Claviez, www.charisma4sea.de

Die SY *Charisma* fährt unter deutscher Flagge, wird im Gewerbebetrieb von der BG-Verkehr überprüft und bekommt regelmäßig das Schiffssicherheitszeugnis erteilt.

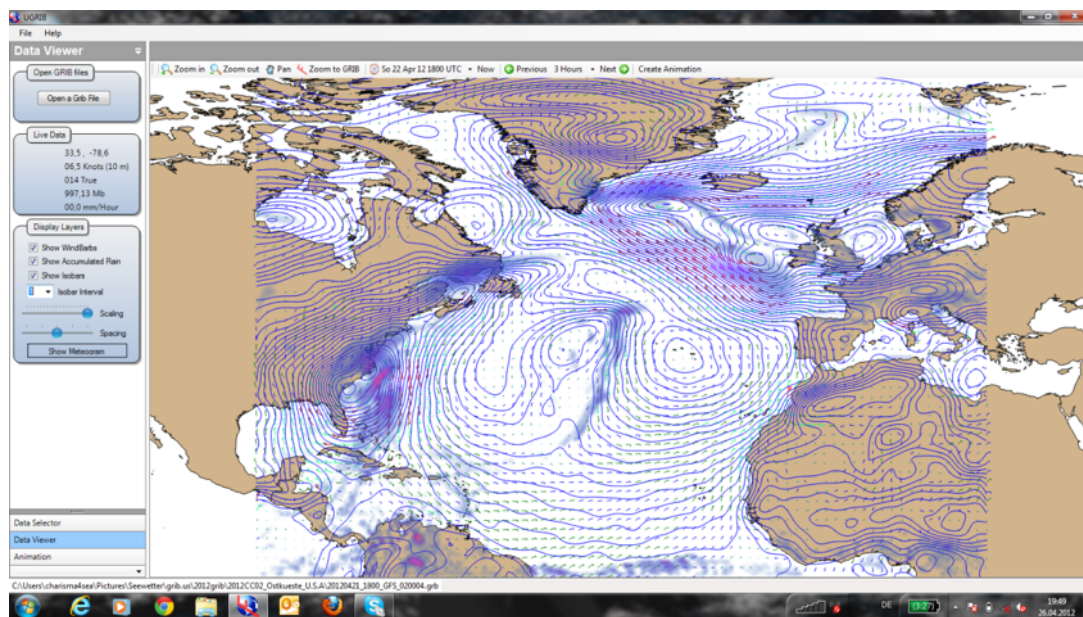


Die SY *Charisma* beim Transatlantic Race von Newport, R.I., bis Hamburg. © Nico Krauss

Das Seewetter

Die nachfolgend exemplarisch aufgeführte Wetterlage hat auf der großen Segelreise der SY *Charisma* entlang der Ostküste Amerikas zu anspruchsvollen Situationen geführt. Die Analyse zeigt, wie wichtig die fachgerechte Interpretation des Seewetters ist - und in Folge davon, wie wichtig die gewissenhaften und präventiv ausgelegten Entscheidungen für die Sicherheit auf See - für Crew & Schiff sowie für die nachfolgenden Crews sind.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 22.04.2012



Das mit Seegewittern durchsetzte Tief liegt mit zwei Kernen über der SE-Küste der U.S.A. Mit zunehmenden Isobaren entwickelt sich steifer bis stürmischer Wind, der rund um das Cape Hatteras für die Seefahrt gefährliche Ausmaße annimmt.

Im Vorfelde haben sich Seegewitter entwickelt, die uns auf dem Hochseetörn von den Bahamas an die Ostküste der U.S.A. nachts zugesetzt haben. Das Aufeinanderprallen heißer Luftschichten über dem Golf von Mexiko sowie kalter Luftströmungen aus dem Norden führt auf dem Atlantik vor der Südküste der U.S.A. zu elektrostatischen Aufladungen.

Am frühen Morgen des 20.04.2012 hat ein Seegewitter mit Schauern, böigem steifen Starkwind, Donner und Blitzen rund um die Yacht eine Intensität erreicht, dass wir die Segel geborgen, das Ruder festgestellt und uns in den Salon der Charisma verholt haben. Die gesamte Crew hat das Wetter im Schiffsinnen abgewettert, während die Yacht vor Topp und Takel gelenzt hat. Der Grund für diese Maßnahme sind die Blitze um uns herum gewesen, die die nächtliche Szenerie grell erleuchtet haben. Das zu erleben ist höhere Gewalt. Das rechtzeitige Anlaufen eines Schutzhafens ist eine Entscheidung für Crew, Schiff, Sicherheit und Verhältnismäßigkeit.

Die nachfolgend aufgeführten Wetterbilder der öffentlich zugänglichen Gribdaten vom US-amerikanischen Wetterdienst wurden während des Segeltörns durch Internet-Verbindungen zum Erfassen der Wettersituation heruntergeladen. Die Webseite lautet: www.grib.us.

Nach meinen Erfahrungen ist die Qualität und Präzision dieser Wettervorhersagen exzellent und hat zu einer Optimierung der Segeltörns geführt

Die Neuschottland & Neufundland Crew



Heinz Obermayr



Patrizia Forster



Jaime Fuchs



Thorben Breitkreuz



Constantin Claviez



Jean-Guy Passebois (*le Chef*)



Jan Schiffel

9. Juni 2012

Die SY *Charisma* liegt im *Royal Nova Scotia Yacht Squadron* von Halifax.

Bordzeit an der Nordostküste Amerikas ist UTC-4.

Ankunft der Crew & Willkommen an Bord der *Friends of Charisma*.

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff & Ausrüstung.

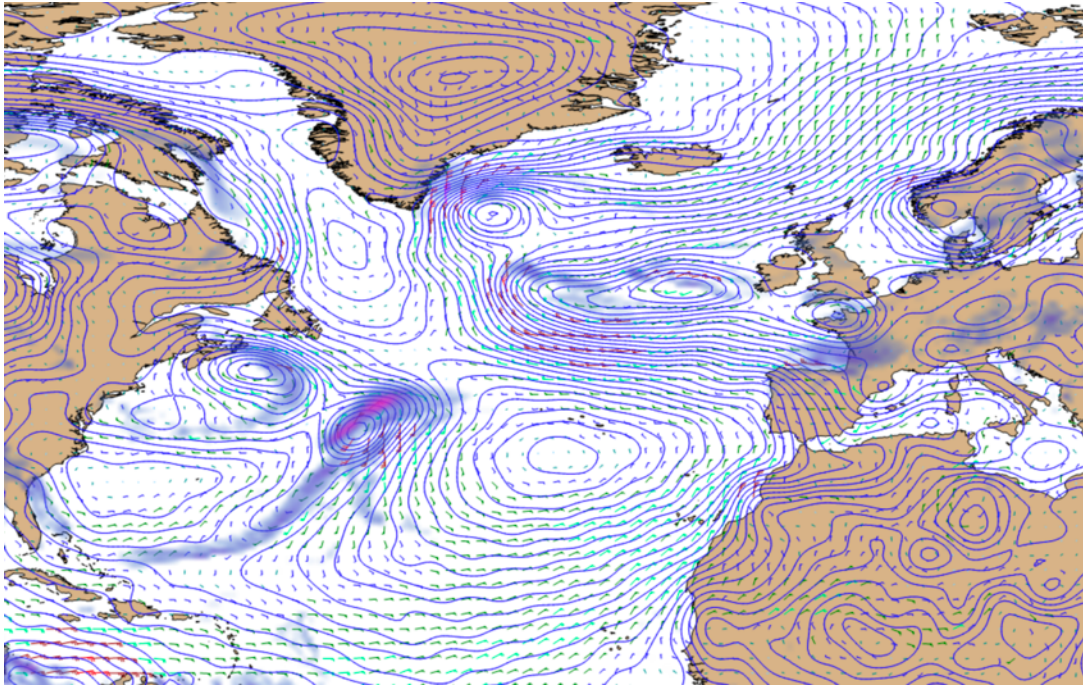


Verproviantierung für den Segeltörn, abends Essen im *Club Restaurant*.

Die Crew gestaltet einen charismatischen Abend zum Auftakt unseres Törns.

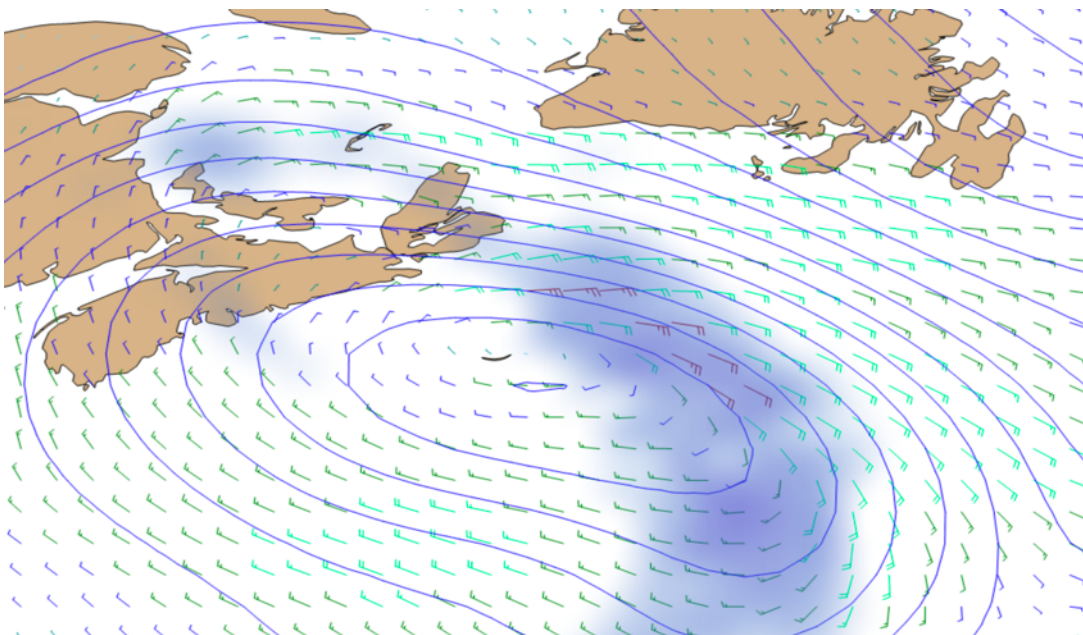
10. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 10.06.2012



Die Wetterlage auf dem Atlantik wird von Hochs über der Labradorsee, den Azoren und Cape Hatteras und den angrenzenden Tiefdruckgebieten beherrscht.

Die Windlage am 10.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Das Tief östlich von Neuschottland führt im westlichen Sektor zu nordöstlichem Wind.

Das Logbuch am 10.06.2012:

UTC-4	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
10h50	1013		Mot -> G II; Gr	Ausst.	ab Halifax, <i>Royal Nova Scotia Yacht Squadron</i>
12h10	1014	NE 3-4	G II; Gr	E	rote Tonne ,HN6' Bb qa.
13h40		E-SE 3	G II; Gr	065°	GPS: 44° 34'N; 063° 22'W
15h20		E 4-5	G II; Gr,,		Kreuzschläge gen E
16h30	beim Ausweichen einer SchwimMLEINE kommt G II back, reißt durch Saling ein				
17h30					grüne Tonne YT5 Bb qa.
19h00			Mot	Anst.	an Jeddore Harbour, <i>Sea Rover Marina</i> GPS: 42° 35,1'N; 070° 40'W

Die Route führt von Halifax entlang der Südküste Neuschottlands in nordöstliche Richtung.

Bei moderatem östlichen Wind segeln wir teils unter Kreuzschlägen gen Jeddore Harbour. Am frühen Abend steuern wir über das betonnte Fahrwasser die *Sea Rover Marina* an und machen an einem Liegeplatz fest.

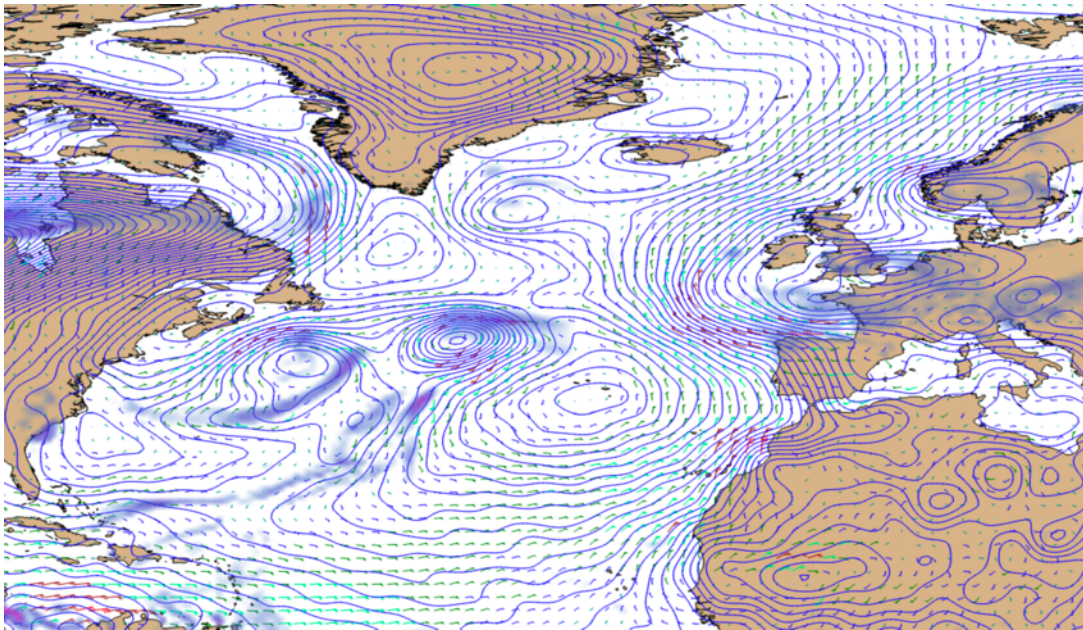
Impressionen des Segeltages von Halifax nach Jeddore Harbour



Der Auftakt des Segeltörns: Segeln, attraktive Landschaft, gemütliches Beisammensein...

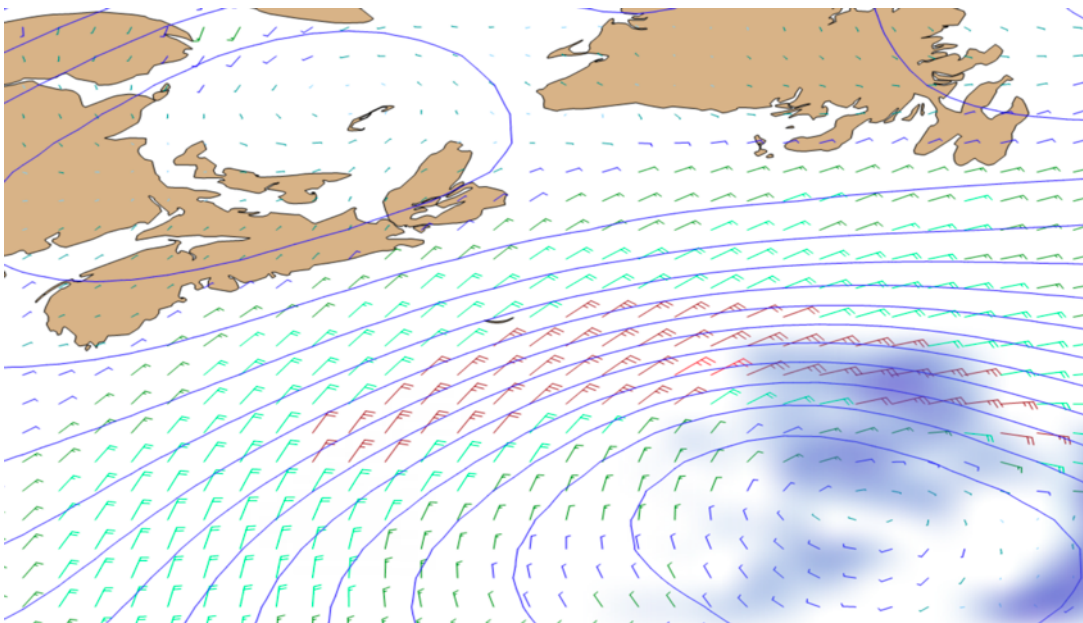
11. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 11.06.2012



Die Wetterlage auf dem westlichen Atlantik wird durch die beiden Tiefdruckgebiete auf dem 40.ten Breitenparallel bestimmt.

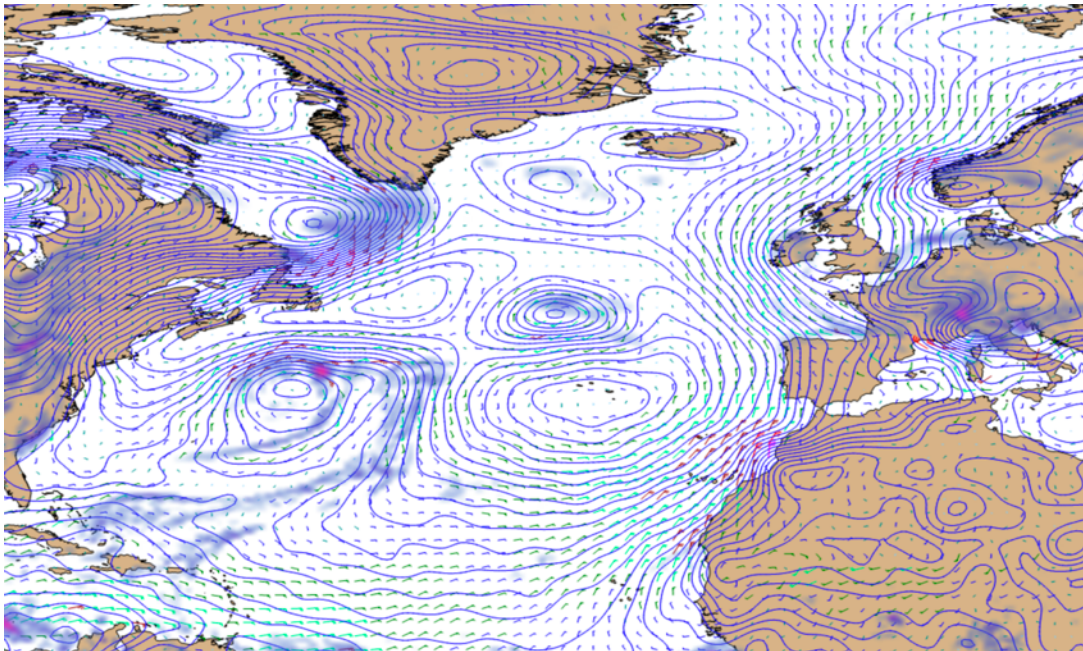
Die Windlage am 11.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Die Isobaren komprimieren sich im westlichen Sektor des Tiefs östlich von Neuschottland. Der nordöstliche Wind frischt auf, wir entscheiden uns für einen Hafentag. Die Zeit nutzen wir für Landgänge und die Organisation der Reparatur der Genua II.

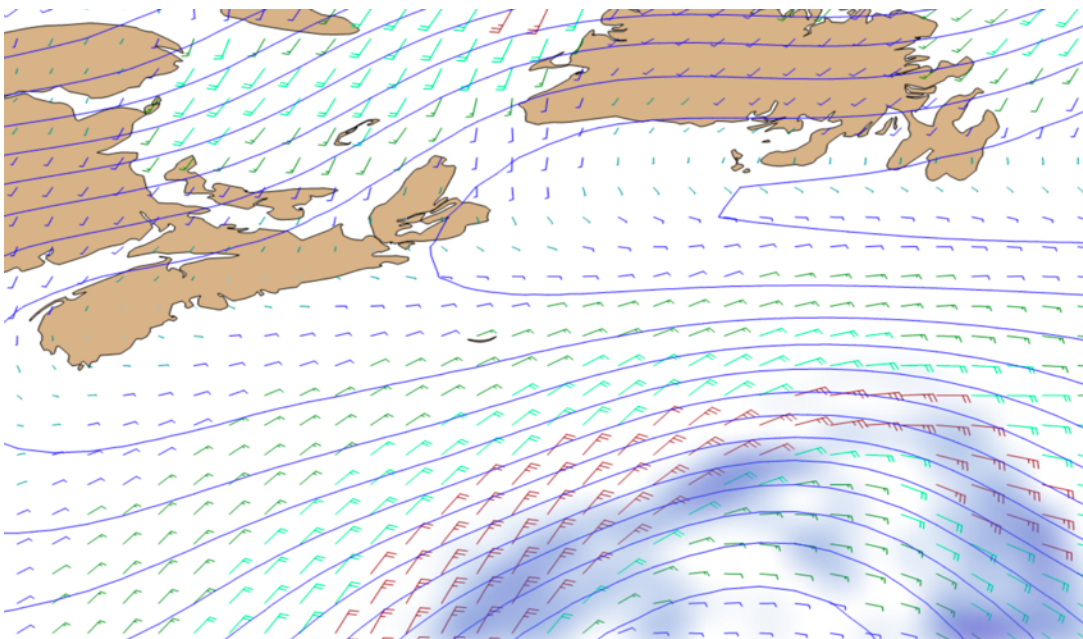
12. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 12.06.2012



Die beiden im westlichen Nordatlantik vorherrschenden Tiefs agieren in der Labradorsee und auf dem Ozean abseits der Küste von Neuschottland.

Die Windlage am 12.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Die Küste von Neuschottland liegt unter Hochdruckeinfluss. Am Morgen liegt Nebel über der Küstenlandschaft, tagsüber weht eine leichte Brise.

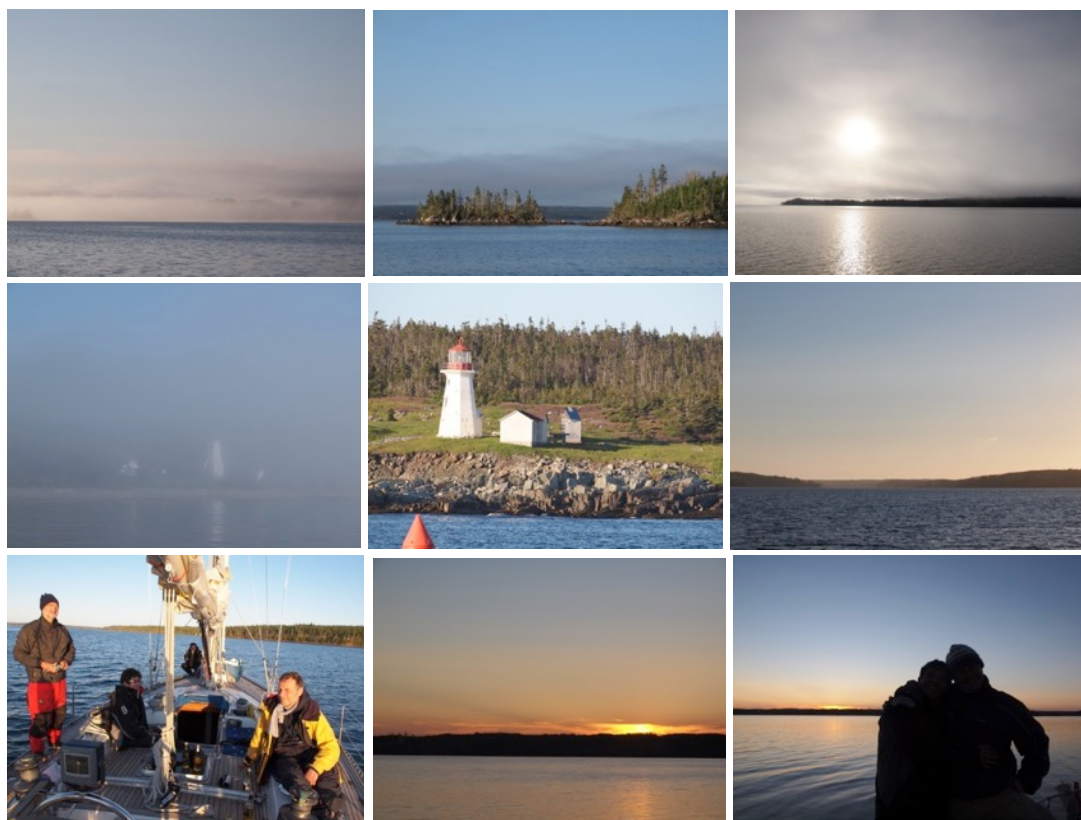
Das Logbuch am 12.06.2012:

UTC-4	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
06h20		Nebel	Mot		ab Jeddore Harbour
08h50		Nebel	Mot	065°	rote Tonne YT2 Bb qa.
16h00	1021	E 2	G II; Gr	035°	GPS: 42°48'N; 062°09'W
17h00		E 1	Mot		Kurs gen Liscomb Island
19h40			Mot		Liscomb Harbour GPS: 45°00'N; 062°01'W

Am frühen Morgen legen wir ab und steuern im Nebel mit aufmerksamer Navigation durch das Fahrwasser in die atlantischen Küstengewässer Neuschottlands.

Die Route führt weiterhin parallel zur Küste in nordöstliche Richtung.

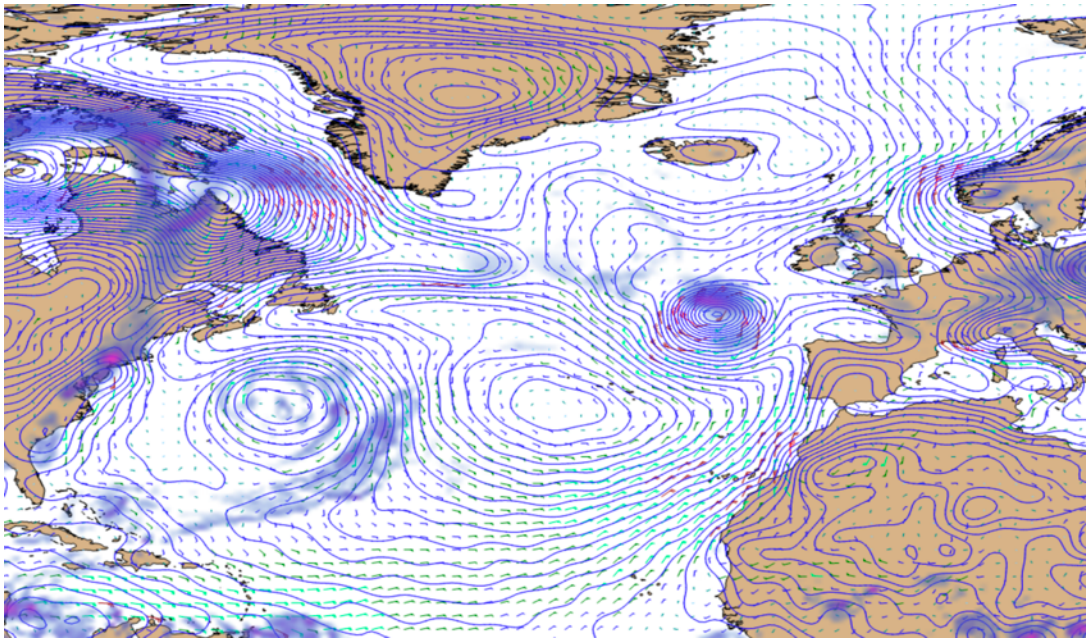
Impressionen von Jeddore Harbour nach Liscomb Harbour



Am Abend steuern wir Liscomb Harbour an und lassen angesichts des Sonnenuntergangs den Anker fallen.

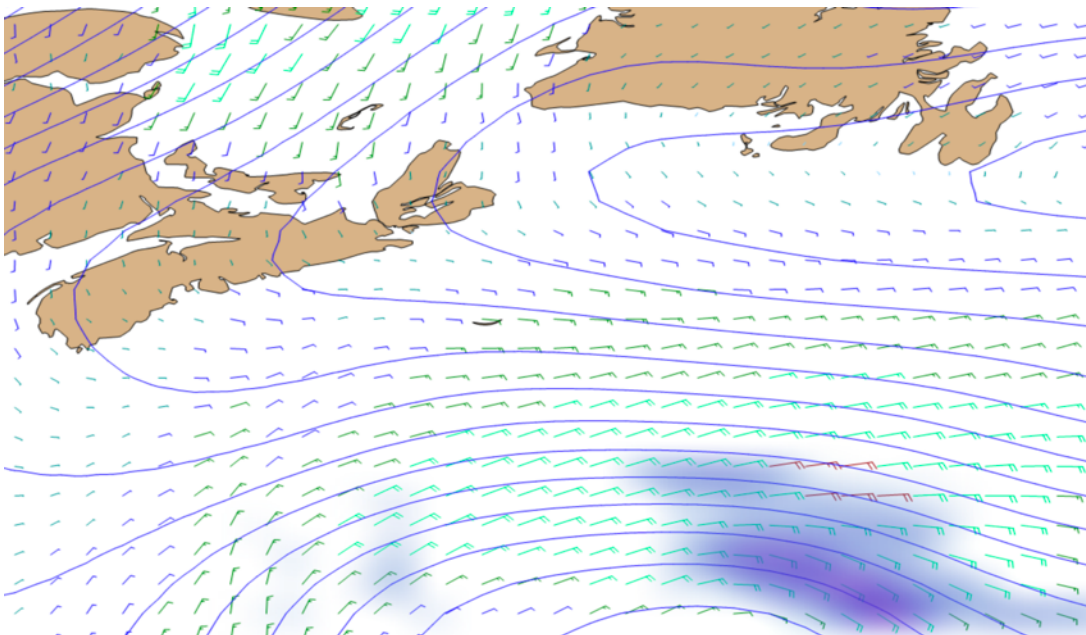
13. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 13.06.2012



Die Tiefs über Labrador und im westlichen Nordatlantik agieren abseits unseres Seegebiets an der Küste Neuschottlands.

Die Windlage am 13.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Die südliche Küste Neuschottlands liegt in einer Hochdruckschneise. Es weht allenfalls eine leichte Brise.

Das Logbuch am 13.06.2012:

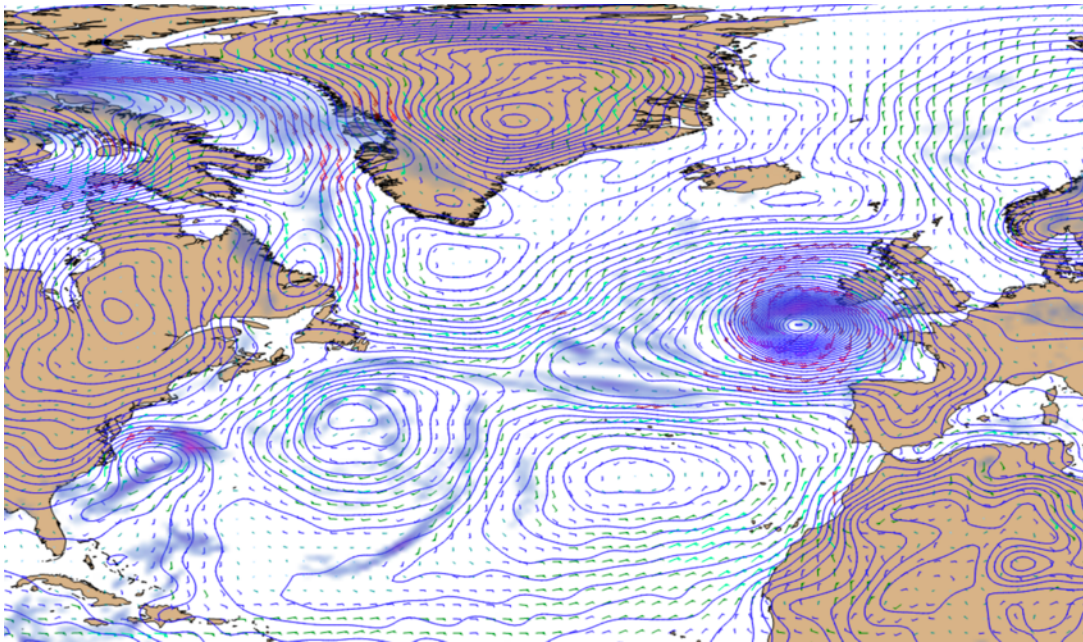
UTC-4	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
08h50		E 3-4	Mot	ENE	Anker auf Liscomb Harbour
Fahrt unter Mot bei E 1-2 Kurs ENE, rot-weiße Tonne Whis Mo.(A), Goose Island auf Bb mit Kurs 065° über Western Passage					
18h30			Mot	Anst.	an Whitehead Harbour - Marshal Cove GPS: 45° 14,4'N; 061° 11,3'W



Whitehead Harbour - Die Weite, Stille und Idylle der unberührten Natur von Neuschottland.

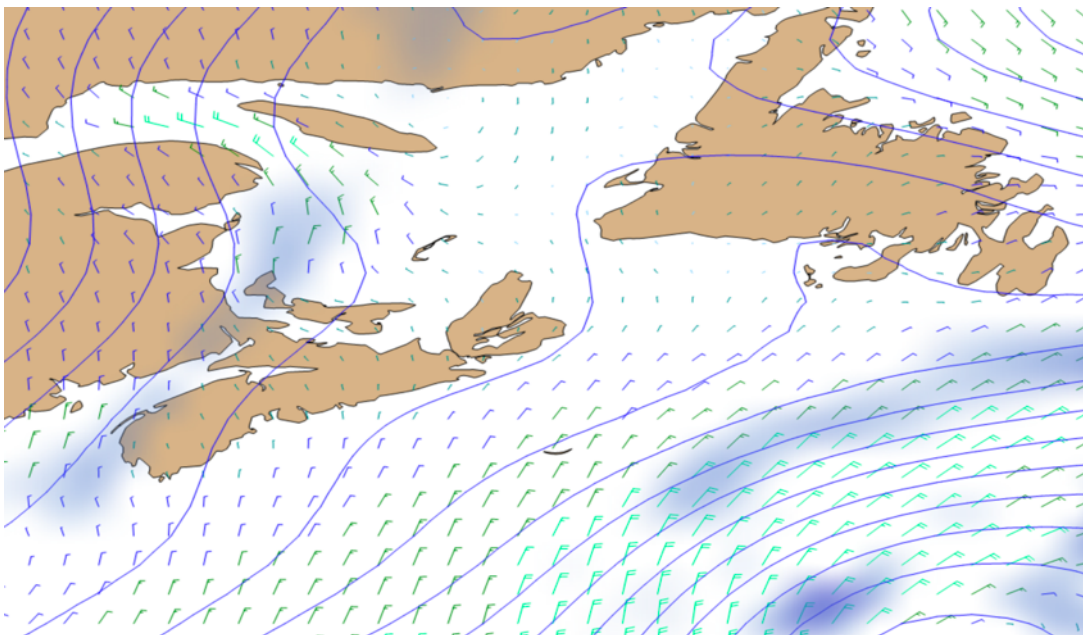
14. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 14.06.2012



Das Tief im westlichen Nordatlantik ist stationär und ohne Auswirkungen auf die Küste von Neuschottland. Im östlichen Nordatlantik wütet ein Sturmtief und erfasst Irland.

Die Windlage am 14.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



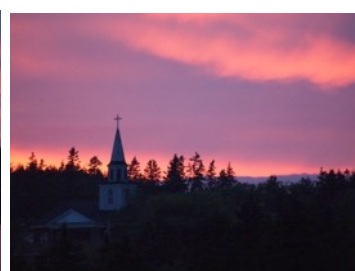
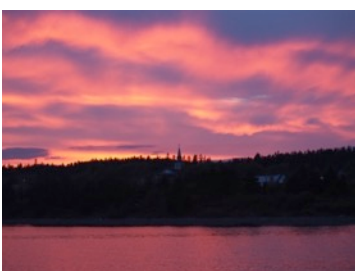
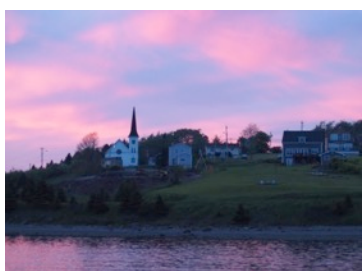
Die Küstengewässer von Neuschottland und Cape Breton Island und Neufundland liegen weiterhin in einer Hochdruckschneise ohne Wind.

Das Logbuch am 14.06.2012:

UTC-4	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
10h00		kein Wind	Mot	Ausst.	ab Whitehead Harbour
Fahrt unter Motor via Western Passage gen ENE, Untiefentonne-S (Little Dover Island) auf Bb, Kurs 045° gen Untiefentonne-E (Andrew Island) auf Bb, Kurs N durch Chedabucto Bay mit Ansteuerung 340° zum betonnten Fahrwasser bis zur Ankerbucht vor der Schleuse.					
18h10		kein Wind	Mot	Anst.	an St. Peter's Bay (vor Anker) GPS: 45°39,1'N; 060°52,7'W

Der Tag ist geprägt durch eine attraktive Fahrt bei Sonnenschein mit aufmerksamer Navigation der Crew durch das Idyll der Küstengewässer Neuschottlands.

Impressionen von Whitehead Harbour Portland nach St. Peter's Bay



Die von Ron Holland gezeichnete Nautor's Swan 441 ist prädestiniert für das Hochseesegeln



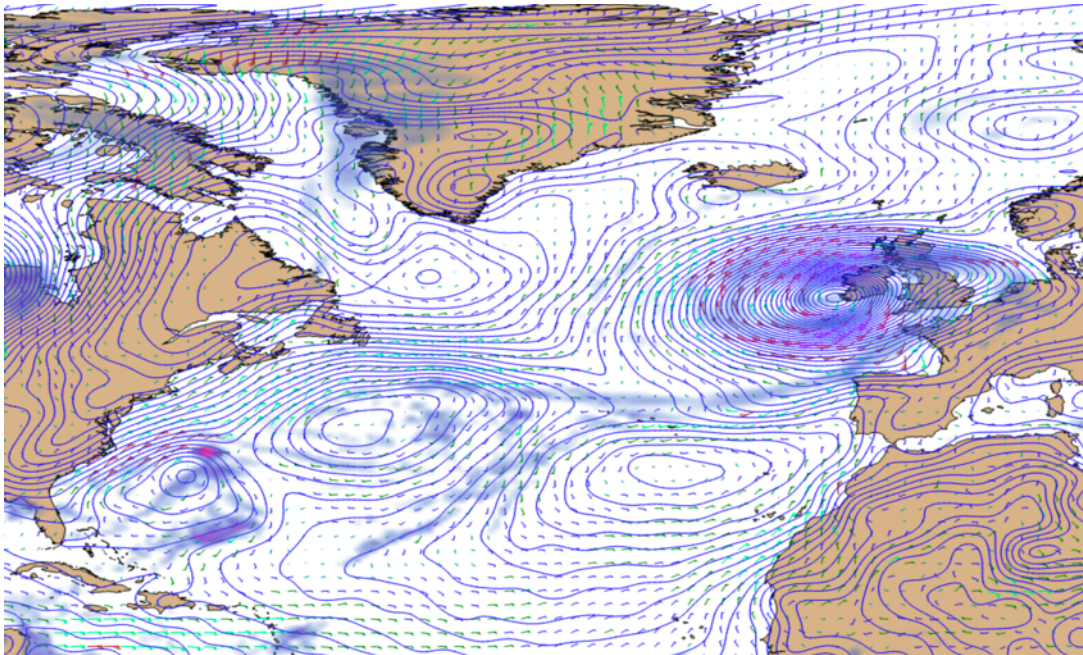
© Nico Krauss



Am Abend liegt die SY *Charisma* vor Anker angesichts des Leuchtfuers von St. Peter's Bay.

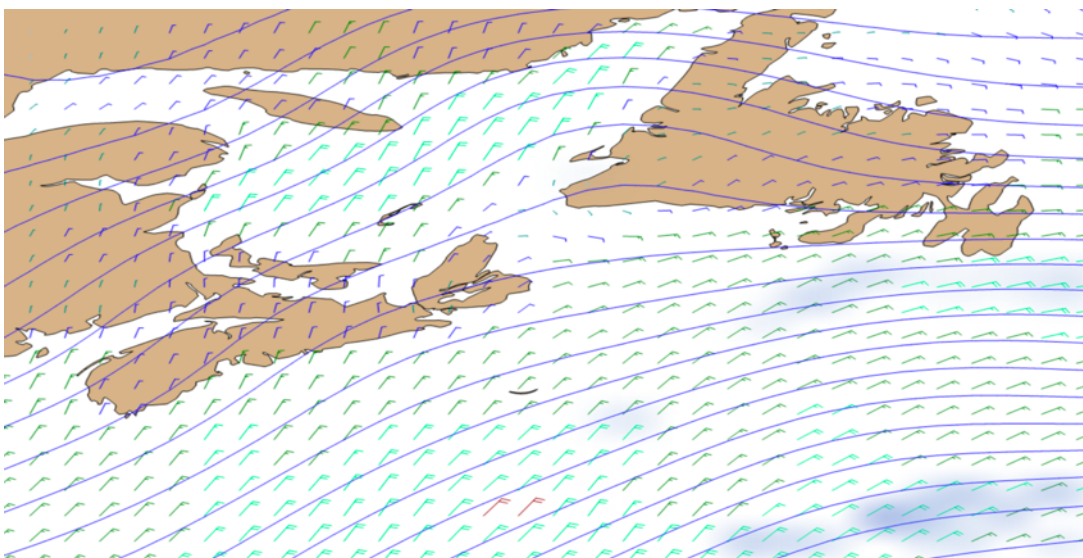
15. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 15.06.2012



Die Wetterlage im westlichen Nordatlantik wird durch das stationäre Tief und das sich ausweitende Tief östlich von Cape Hatteras bestimmt. Aufgrund des höheren Luftdrucks über dem amerikanischen Kontinent entsteht entlang der Küste von Neufundland bis Florida eine Nordostlage.

Die Windlage am 15.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Der Wind weht frisch aus NE. Innerhalb von Cape Breton Island, der nordöstlichen Region von Neuschottland, haben wir Schutz durch die Landabdeckung.

Das Logbuch am 15.06.2012:

UTC-4	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
08h30			Mot	Schleuse	Anker auf St. Peter's Bay
09h50	Fahrt durch den St. Peter's Canal bis zur Marina, Diesel getankt, Landgang, Seekarten für Bras d'Or Lake besorgt,				
14h20	Fahrt durch die Verwindungen des St. Peter's Inlet gen NE.				
15h30			Mot	Anst.	Mac Nabs Point (vor Anker) GPS: 45° 42,2'N; 060° 48,6'W

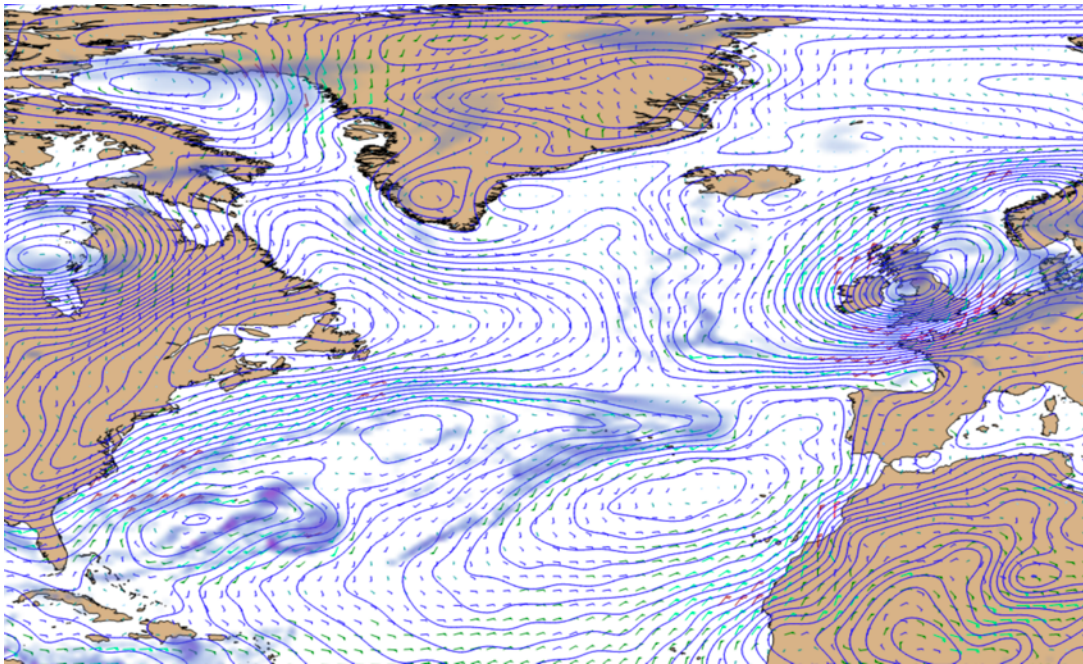
Impressionen vom südlichen Cape Breton Island



Die SY *Charisma* liegt mit ihrer Crew im Idyll des St. Peter's Inlet vor Anker.

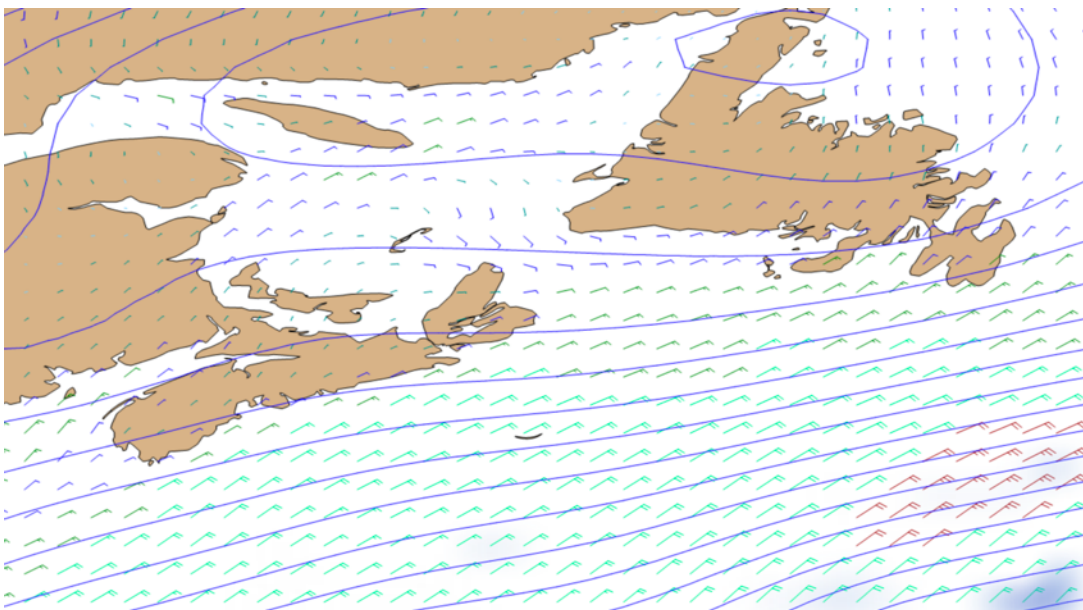
16. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 16.06.2012



Die über dem westlichen Nordatlantik herrschende Wetterlage ist aufgrund der stationären Tiefs festgefahren. An der amerikanischen Ostküste hält sich hartnäckig der NE-Wind.

Die Windlage am 16.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Das Hoch über Neufundland führt zu schönem Wetter und einer attraktiven Fahrt durch Cape Breton Island.

Das Logbuch am 16.06.2012:

UTC-4	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
09h00			Mot	N	Anker auf St. Peter's Inlet
09h40		N-NE 4-5	G III; Gr->Gr,	340°	Segeln im Bras d'Or Lake
11h50		NE 6	Mot		Barra Strait, Ansteuerung von Spectuate Island
15h30			Mot	Anst.	an Baddeck Marina GPS: 46°06,1'N; 060°44,9'W

Wir segeln vom St. Peter's Inlet mit Kreuzschlägen durch den Bras d'Or Lake bis in die Barra Strait, passieren die Schwingbrücke und setzen den Kurs nach Baddeck ab.

Impressionen vom Segeltag durch den Bras d'Or Lake, Cape Breton Island



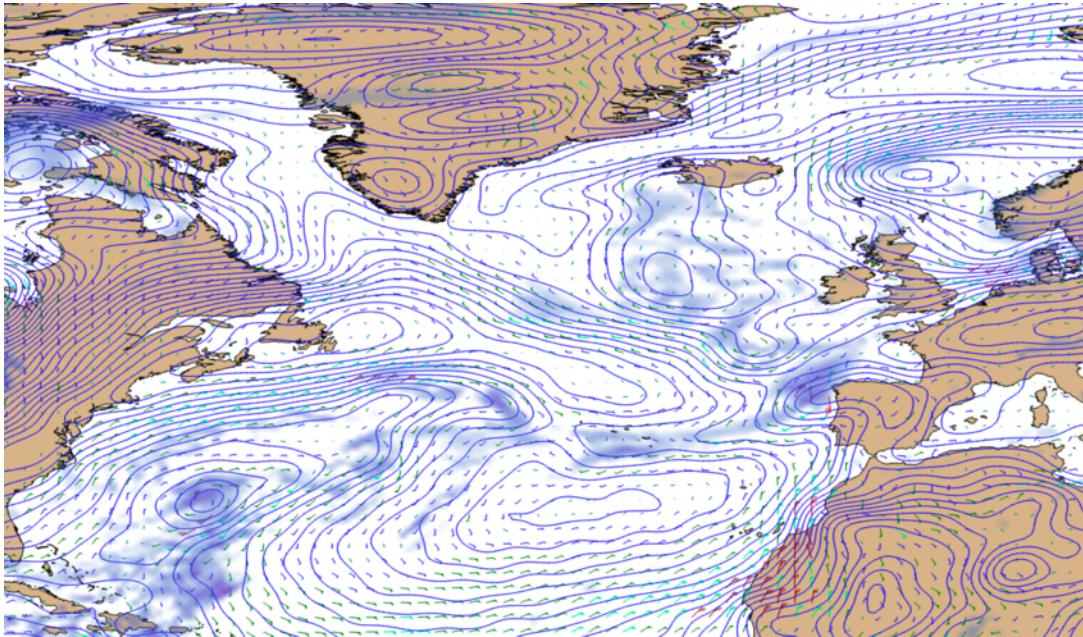
Die Seenplatte Bras d'Or liegt im Herzen von Cape Breton Island und ist ein Juwel der Natur. Mit Baddeck steuern wir eine pittoreske Ortschaft und sympathisch geführte Marina an.



Das 3-Saling Rigg der SY *Charisma* ist von der Firma Reckmann www.reckmann.com in bester Qualität gefertigt worden. Der Mast ist im Jahr 2005 aus Aluminium gebaut und mit Awl-Grip lackiert. Das stehende Gut besteht aus Rod.

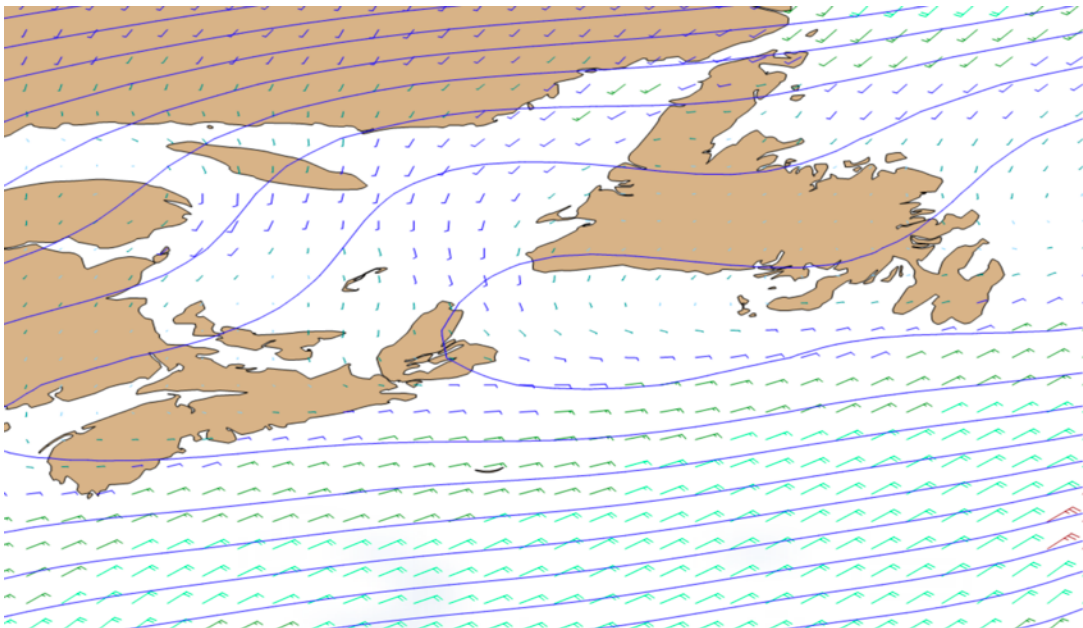
17. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 17.06.2012



Die Nordostlage entlang der amerikanischen Küste verlagert sich südwärts. Über Neufundland entwickelt sich ein Hoch, das sich bis nach Neuschottland ausweitet.

Die Windlage am 17.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Die Hochdrucklage führt zu schönem Wetter und wenig Wind. Die Front, die uns am Nachmittag mit vorübergehendem Starkwind erreicht, ist nicht zu erkennen.

Das Logbuch im Zeitraum vom 17.06. - 19.06.2012:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
17.06. 09h40		kein Wind	Mot	NE	ab Baddeck Marina Great Bras d'Or
13h50 Passage von Boularderie Island mit der Tide genommen Kurs 030° gemäß Betonung					
14h20		E 6 ->ESE 6 SE 6->SSE 6	G II,,; Gr,, G II,,; Gr,,	080°	Wetterfront führt zu Starkwindsegeln im Laurentian Channel
17h40	1023	S-SE 5-6	G II,,; Gr,,	080°	GPS: 46°31'N; 059°55'W
21h20		S-SE 4	G II; Gr	085°	GPS: 46°33'N; 059°21'W
18.06. 01h40		S-SE 3-4	G II; Gr	085°	GPS: 46°35'N; 058°46'W
04h10		S-SE 1-2	Mot	085°	GPS: 46°36'N; 058°31'W
17h50		schwach	Mot	080°	GPS: 46°42'N; 056°52'W
21h30		neblig	Mot	065°	Isle Miquelon Südhuk auf Bb
23h40		aufgeklart	Mot	200°	Grand Colombier N auf Stb
19.06. 00h30			Mot	Anst.	an Saint-Pierre GPS: 46°46,6'N; 056°10,3'W

Das Wachsystem auf der SY Charisma:

Jedes Crewmitglied geht 4 Stunden Wache, 2 Stunden mit dem ersten und 2 Stunden mit dem zweiten Wachpartner. Bei fünf Crewmitgliedern kommen somit 6 Stunden Freiwache zustande, die Zeit für zusätzliche Sondereinsätze lassen.

Als Skipper bleibe ich in bewährter Manier wachfrei, um für jede Situation da zu sein.

Der Segelzeitraum 17.- 19.06.2012: Baddeck - Nachtfahrten Laurentian Channel - St. Pierre

Ablegen am Vormittag. Die Route führt durch den Great Bras d'Or in nordöstliche Richtung. Die Passage von Boularderie durchsteuern wir mit dem Gezeitenstrom, der mit bis zu 5 kn setzt.

Mit Einsteuern in den Laurentian Channel, dem atlantischen Seeabschnitt gen Neufundland, erreicht uns eine Starkwind-Front. Mit Reffmanövern jagen wir mit unserer Swan durch den Ozean. Am Abend lässt der Wind nach, wir reffen aus und segeln unter voller Besegelung der Genua II und Großsegel in die Nacht.

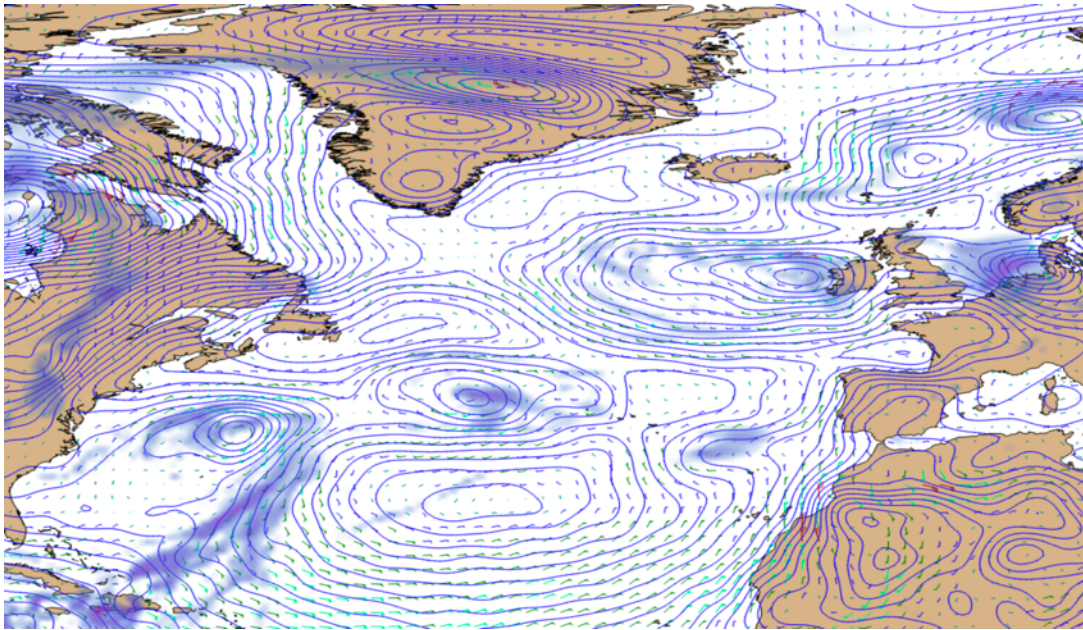
In den frühen Morgenstunden des 18. Juni 2012 lässt der Wind nach. Das Hochdruckgebiet führt zu einer Flaute, so dass wir die weitere Strecke unter Motor befahren. In den Abendstunden zieht Nebel auf. Wir passieren die Südhuk von Isle Miquelon, steuern in die Passage le Baie, runden die Insel Grand Colombier und steuern bei aufklarendem Wetter um Mitternacht in den Hafen von Saint-Pierre.

Impressionen vom Segeln von Cape Breton Island nach Saint-Pierre



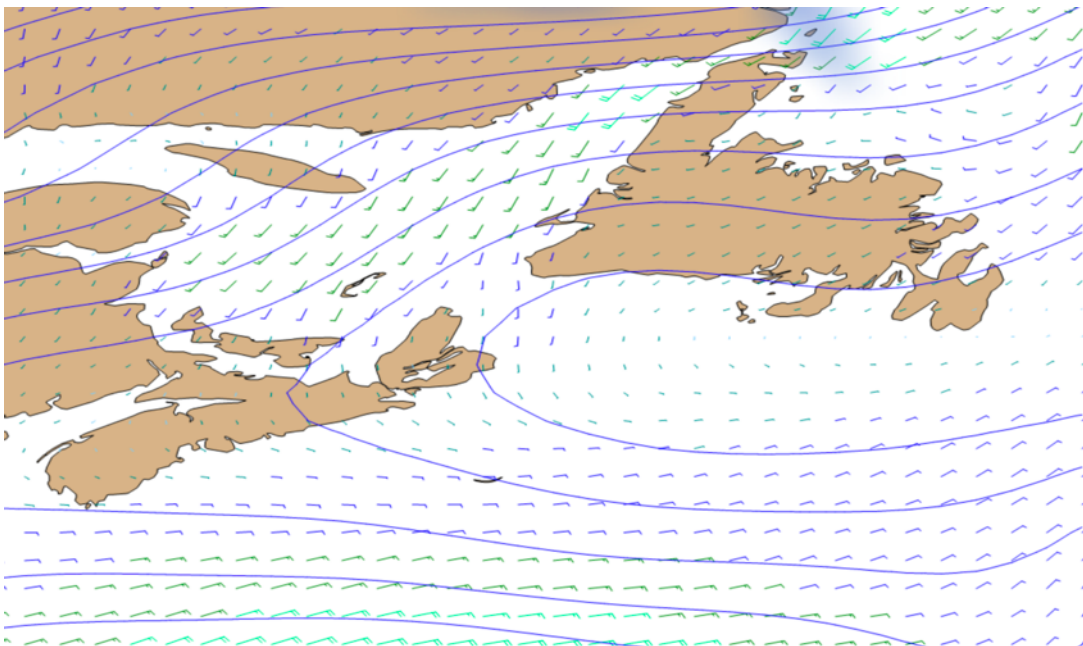
18. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 18.06.2012



Es kommt Bewegung in die Wetterlage auf dem Atlantik. Die vormals stationären Tiefs ziehen nach Osten, östlich von Neufundland entwickelt sich ein Hoch.

Die Windlage am 18.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Das Hoch weist im Kern südlich von Neufundland keinen Wind auf, hat jedoch am Vortag in seiner Randzone Raum für eine vorübergehende Wetterfront gegeben.

Faszination Hochseesegeln



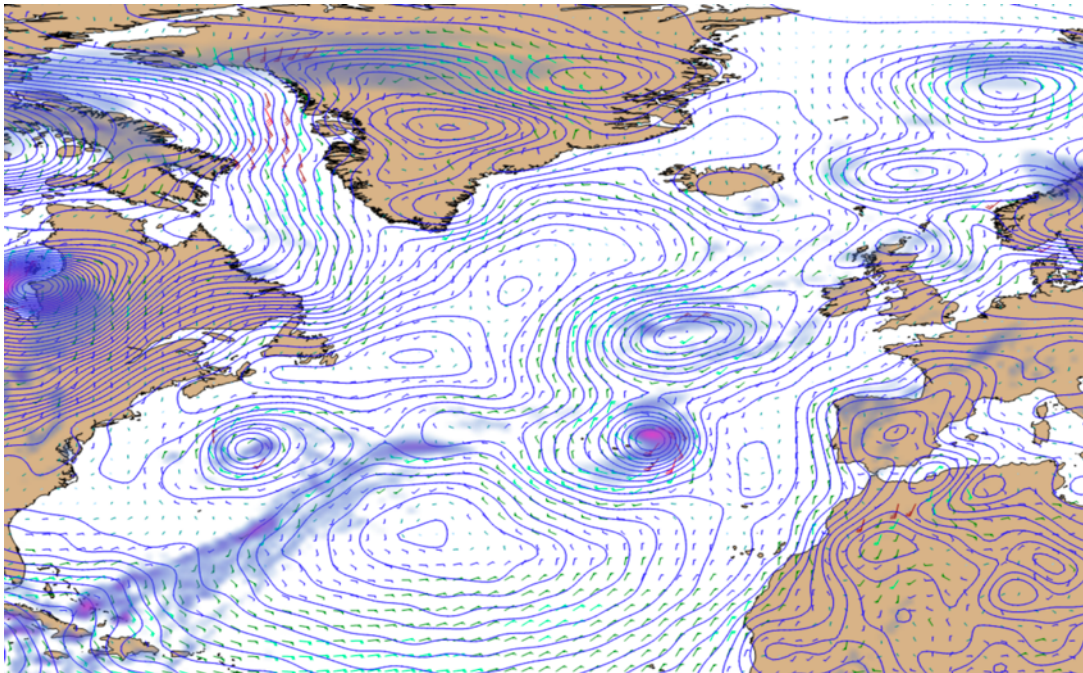
© Nico Krauss

Das perfekte Seeverhalten der ausgezeichneten Swan bildet mit souveräner Schiffsführung, aufmerksamen Steuerleistungen und sehr guter Seemannschaft der Crew das Gesamtgefüge exzellenter Segeltörns, die viel Sicherheit und Freude am Segeln vermitteln.

Das Design der vom Yachtkonstrukteur Ron Holland gezeichneten SY *Charisma* besticht durch seine Ästhetik. Die Nautor's Swan 441 ist in bester Qualität gebaut.

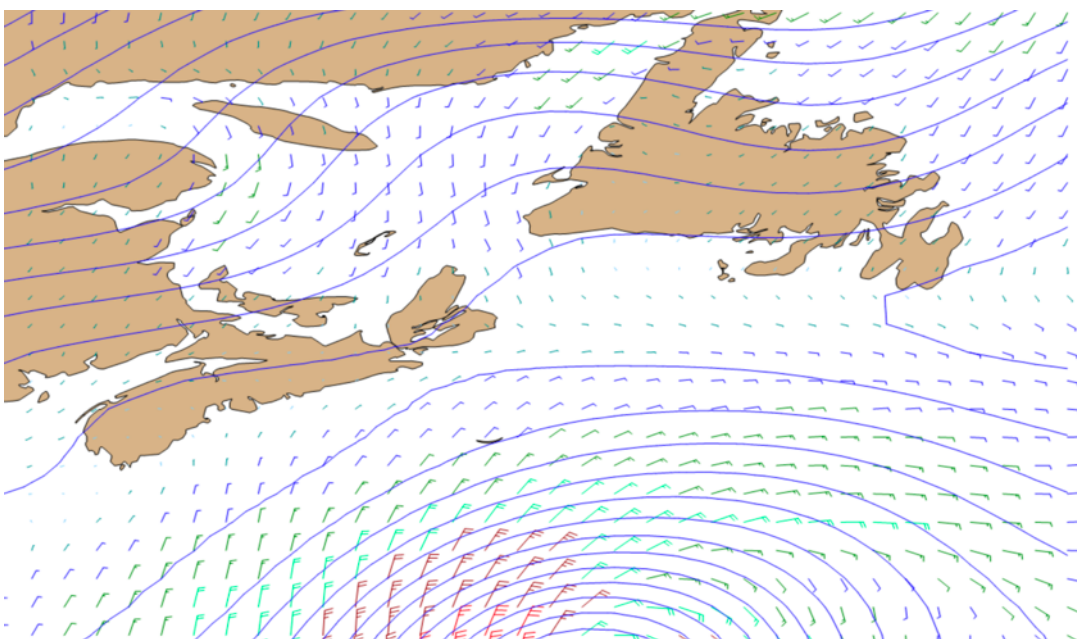
19. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 19.06.2012



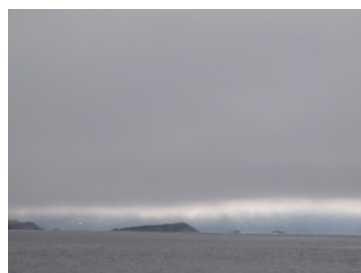
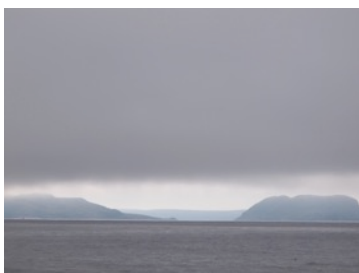
An der amerikanischen Ostküste etabliert sich eine Zone hohen Luftdrucks. Das Tief im westlichen Atlantik hat keine Auswirkungen auf die Küstenregionen von Neufundland.

Die Windlage am 19.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



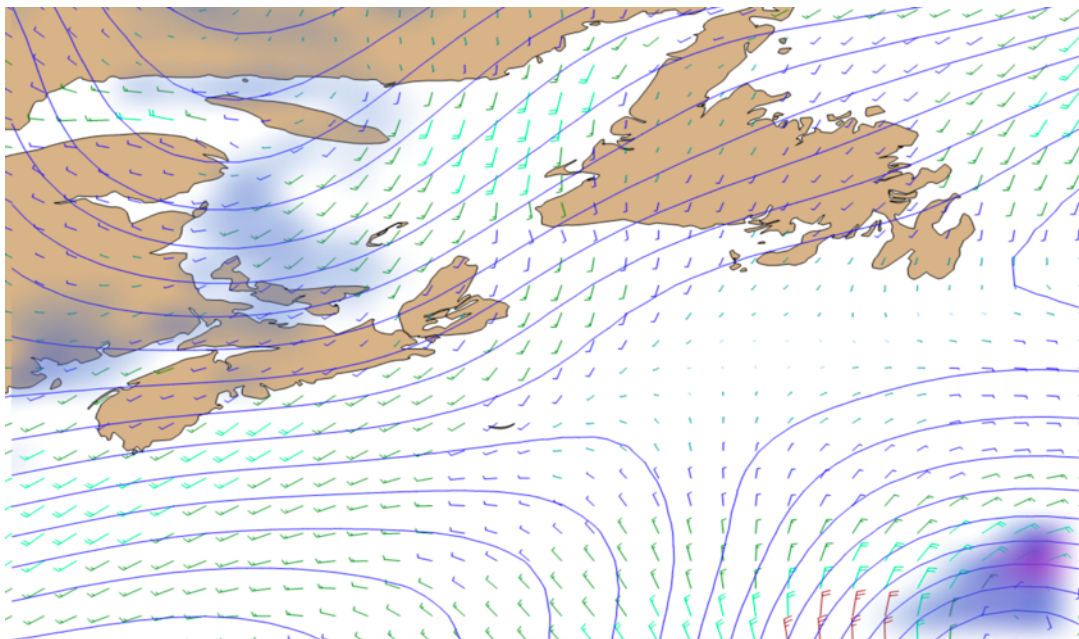
Die Wetterlage verbindet Neuschottland und Neufundland mit einer Hochdruckschneise.

Impressionen vom Segeln von Saint-Pierre gen Neufundland



20. Juni 2012

Die Windlage am 20.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Kein Wind - die Isobaren machen einen Bogen um unser Seegebiet südlich Neufundland.

Das Logbuch im Zeitraum vom 19.06. - 21.06.2012:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
19.06. 16h10		kein Wind	Mot	NE	ab Saint-Pierre
16h40	1019	S 2	G II; Gr	100°	Leichtwindsegeln
19h00	1018	schwach	Mot	100°	GPS: 46° 47'N; 055° 56'W
20.06. 00h30	1017	schwach-	Mot	125°	GPS: 46° 44'N; 055° 18'W
09h00	1014	windig	Mot	090°	GPS: 46° 39'N; 054° 14'W
14h00	1011	kein Wind	Mot	090°	Cape Pine Avalon SüdhuK auf Bb
18h40	1009	diesig	Mot	NE	Cape Race Bb qa.
			Mot	NNE	parallel zur SE-Küste Neufundlands
21.06. 00h10			Mot	Anst.	an Aquaforte Harbour GPS: 47° 00,3'N; 052° 56,9'W

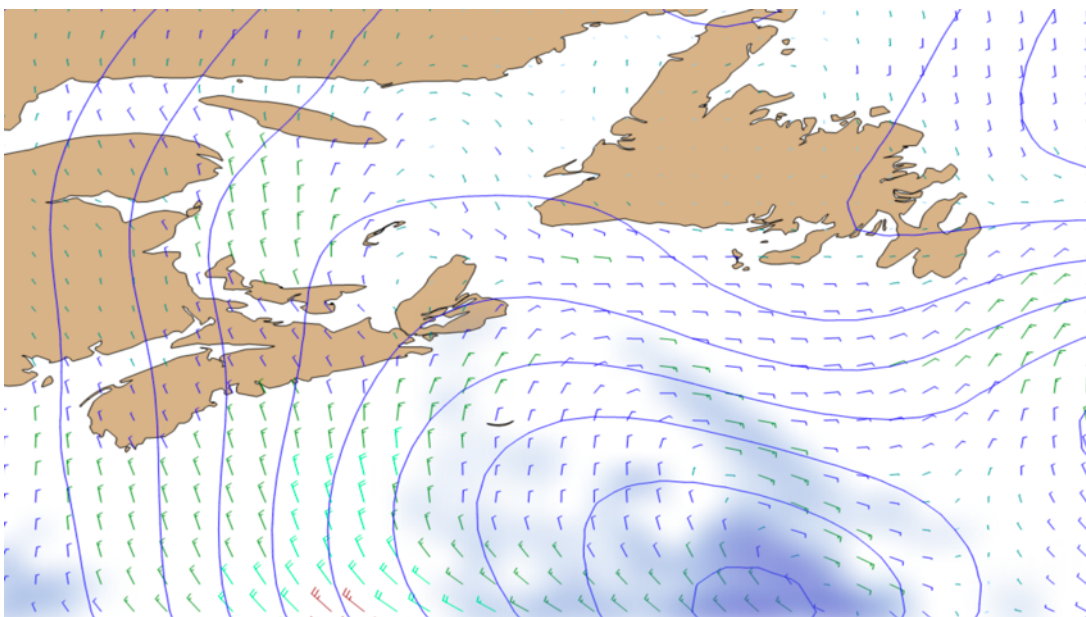
Die Route führt von St. Pierre in östliche Richtung vorbei an der Mündung der Placentia Bay rund um das Cape Race der Avalon Peninsula bis nach Aquaforte Harbour.



Das Leuchtfeuer von Cape Race an der Südhuk der Avalon Peninsula, Neufundland.

21. Juni 2012

Die Windlage am 21.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Das Tief südlich von Neufundland nähert sich uns an. Auf unserer Seestrecke an der Ostküste der Avalon Peninsula weht kein Wind.

Das Logbuch am 21.06.2012:

UTC-4	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
07h20	1006		Mot	Ausst.	Anker auf Aquaforte Harbour
08h30		kein Wind	Mot	020°	parallel zur Ostküste Neufundlands bis Rundung Cape Spear
16h10			Mot	Anst.	an St. John's GPS: 47° 33,7'N; 052° 42,5'W

Die Route führt mit nördlichen Kurs entlang der Ostküste der Peninsula Avalon.

Impressionen vom Segeln an der Ostküste Neufundlands

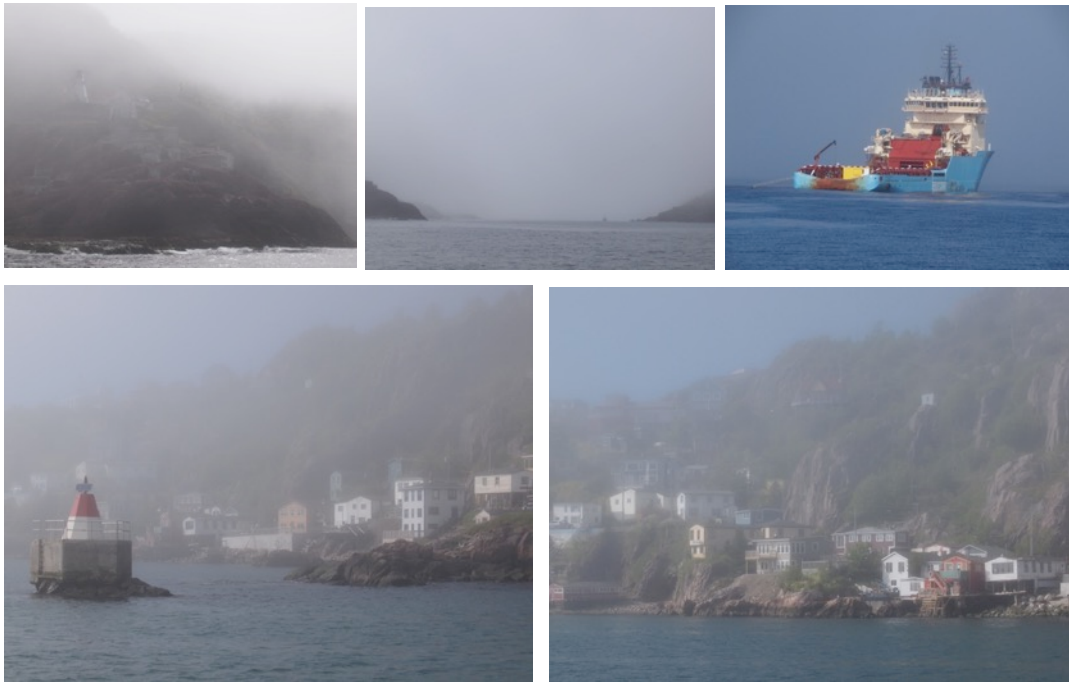


Der Leuchtturm Ferryland Head an der Ostküste der Avalon Peninsula.

Walbeobachtungen an der Ostküste von Neufundland



Ansteuerung von St. John's



Ankunft im Hafen von St. John's. Die Gesamtstrecke ab Halifax beträgt 640 sm.

22. Juni 2012

Abschluss des Segeltörns, geprägt von faszinierenden Erlebnissen unberührter Natur sowie der Kameradschaft der Crew.



Abschied der Crew. Zeit für Reinschiff und Yachttechnik.

SY *Charisma* klar zum folgenden Neufundlandtörn.

* * * * *

Fazit vom Segeln im Nordosten Amerikas



Constantin Claviez

Nach dem Hochseetörn nach New York folgten Segeltörns an den Küsten von Neuengland, Neuschottland und Neufundland.

Diese Regionen von Mai bis Juli zu besegeln beinhaltete die gesamte Vielfalt der Nautik:

- *abwechslungsreiche Wetterlagen im Frühjahr*
- *Gezeitenreviere mit tief einschneidenden Buchten*
- *Landschaftsformationen in schönstem Licht*
- *gastfreundliche und hilfsbereite Amerikaner*
- *die Vielfalt an Variationen von geschützten Ankerbuchten und attraktiven Häfen*
- *Gourmetfreuden an Bord sowie in den Seafood-Restaurants an der Küste*

Die Charisma-Crews haben die Segeltörns genossen, den Anspruch von Nebelfahrten erlebt, Verantwortung in guter Seemannschaft bewiesen und den Spinnaker perfekt gesegelt. Das im Frühjahr wechselnde Licht ließ die Topographie der Küstenlandschaft in kontrastreichen Farben erscheinen und die Crews hatten Freude nach intensiven Segeltagen einschließlich Nachtfahrten in einsame Buchten innerhalb der Vorsaison einzulaufen. Die Reisegeschwindigkeiten wurden durch das Seewetter bestimmt und wir haben uns entsprechend nach der Natur gerichtet. Diese flexible Törngestaltung hat mit aller Kameradschaft an Bord zu einer Optimierung der Segelunternehmungen geführt.

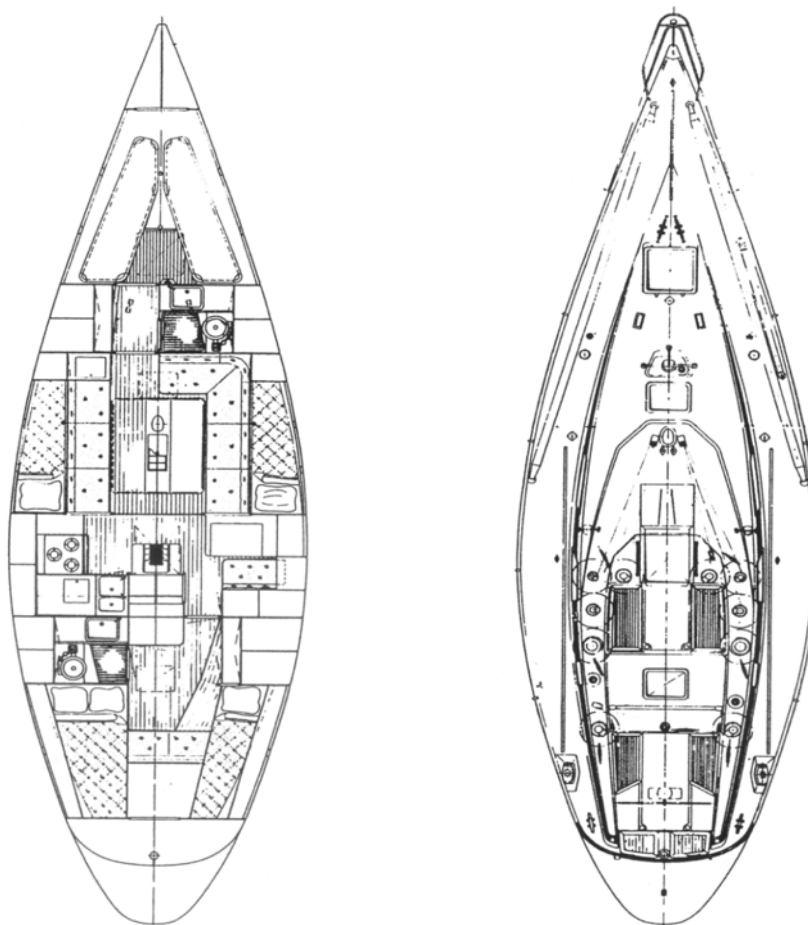
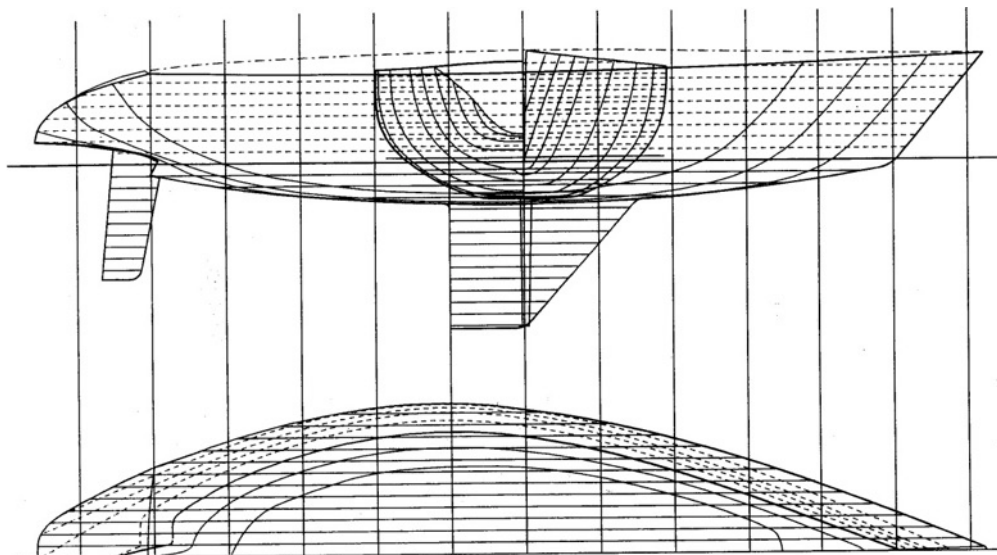


Die Nautor's Swan 441 (Design: Ron Holland) - die SY *Charisma* in ihrem Element...



Die *Charisma* beim Start der Transatlantik-Regatta Newport, R.I. - Hamburg, © Nico Krauss

Die Linienrisse der SY *Charisma* (Design: Ron Holland) - © Nautor's Swan



Sicherheitsmanöver - Das *Hamburger Manöver*

1. Person über Bord!

- Crew alarmieren - PoB-Taste drücken - Rettungsmittel ausbringen.

2. Alle Schoten dicht holen und die Yacht auf Halbwindkurs bringen,

dadurch resultiert

- Raumgewinn zum Manövrieren
- uneingeschränkte Manövrierfähigkeit bis hin zur Gefahrenhalse

3. Den Wendepunkt auf Höhe der luv-/leewärtigen Linie umgehend erreichen,

indem

- ✓ bei Halbwindkurs der Kurs beibehalten
- ✓ beim Am-Wind-Kurs abgefallen
- ✓ beim Raumschotkurs angeluv wird

4. Die Yacht durch den Wind wenden, Fock bleibt back stehen

5. Aktive Zielfahrt

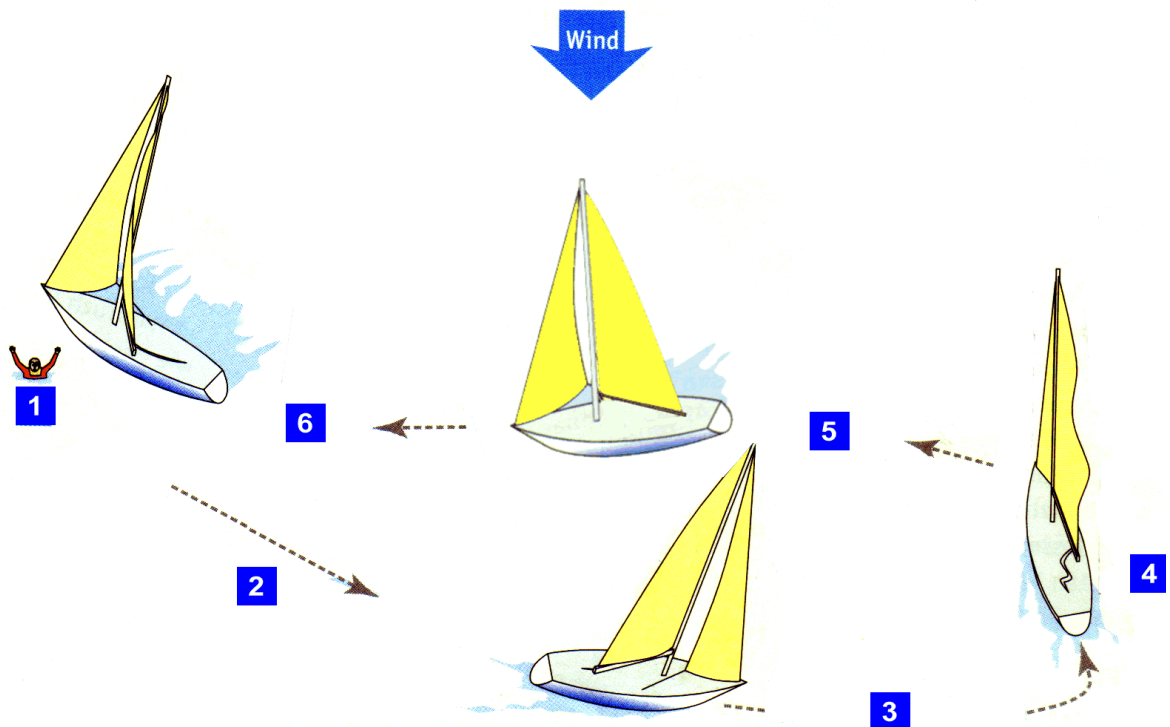
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird

6. Im Einzugsbereich der Boje die Yacht rechtzeitig anluven,

- die Großschot fieren, um die Windenergie zur Yacht auszugleichen und mit minimaler Geschwindigkeit das Ziel zu erreichen
- das Steuer für das optimale Beidrehen hart nach Luv einschlagen (Luv-Ruder) und fixieren
- das Crewmitglied bzw. die Boje am leewärtigen Freibord des Schiffes festhalten bzw. aufnehmen

7. Den Verunglückten über das durch den Winddruck der back stehenden Fock niedrige Freibord an Bord hieven

- dabei die Situation der Crew erfassen und die technischen Hilfsmittel an Bord wie die Winschen und Fallen berücksichtigen



Fazit

- das Manöver ist leicht zu vermitteln und physikalisch gut nachvollziehbar
- die Yacht ist bei ausgewogener Segeltrimm mit dicht geholten Schoten für den Rudergänger gut zu steuern
- das Manöver ist sicher - es gibt kein Gefährdungspotential der Crew durch schlagende Schoten und killenden Segel
- das niedrige Freibord (bedingt durch Winddruck in die back stehende Fock) ermöglicht die Bergung des Verunglückten an Bord
- das Manöver ist durch die vorgenannten Aspekte schnellstmöglich abgeschlossen, der direkte Kontakt zum Überbordgefallenen gewährleistet
- das Manöver ist auch in einer unvorhergesehenen Gefahrensituation realistisch und bedeutet eine größtmögliche Ruhe auf dem Schiff
- das Manöver bietet auf der Grundlage des ‚Ruhe Bewahrens‘ die Voraussetzung eine Gefahrensituation zu bewältigen