

Neufundland - Cape Breton Island

SY *Charisma*, Nautor's Swan 441

St. John's - Baddeck vom 23. Juni - 6. Juli 2012



Die *Charisma*-Crew segelt am 29. Juni 2012 von Saint-Pierre an die Südküste Neufundlands.

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, 19, 26, 35

Constantin Claviez

Anhang:

Fazit vom Segeln im Nordosten Amerikas auf der Seite 34

Impressionen der SY *Charisma* samt Sicherheitsmanöver auf den Seiten 35 bis 38

Die Route

St. John's - Südküste Neufundlands - Saint-Pierre - Cape Breton Island



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

Der Törnverlauf: St. John's - Baddeck, Gesamtstrecke: 550 sm

Datum	Seegebiet	Route, Häfen und Ankerbuchten	Distanz
23.06.	Küstengewässer Neufundlands	St. John's, <i>Council Harbour</i>	
24.06.		Sheep's Head Cove	45 sm
25.06.		Holyrood Bay (vor Anker)	60 sm
26.06.		St. Lawrence Harbour (vor Anker)	77 sm
27.06.		Saint-Pierre	37 sm
28.06.		Hafentag	-
29.06.		François	56 sm
30.06.		Ship Cove, Ramea	29 sm
01.07.		Nachtfahrt	-
02.07.		Squatter Bluff, Boularderie I. (vor Anker)	170 sm
03.07.	Lake Bras d'Or	Baddeck, <i>Marina</i>	22 sm
04.07.		Little Harbour (vor Anker)	31 sm
05.07.		Baddeck, <i>Marina</i>	23 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)
<u>Schiffsführer:</u>	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.

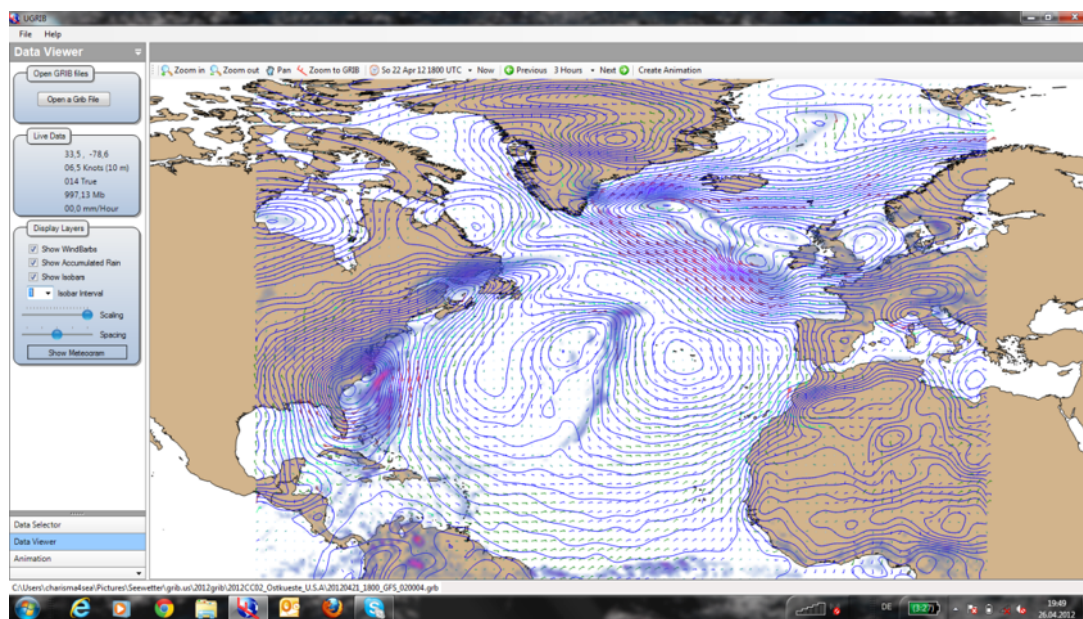


Die SY *Charisma* beim Transatlantic Race von Newport, R.I., bis Hamburg. © Nico Krauss

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 kalten Luftströmungen aus dem Norden führt auf dem Atlantik vor der Südostküste 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.

Prägende Impressionen des Neufundlandtörns



Das Seewetter rund um Neufundland führt zu wechselhaften Lichtverhältnissen.



Das Flair von Cape Breton Island zeigt sich in der Idylle der Natur.

Die Neufundland Crew auf der SY *Charisma*



Andreas Fetting



Hans Peter Wetzstein



Richard Pfeiffer



Constantin Claviez

23. Juni 2012

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

Bordzeit an der Küste Neufundlands ist UTC-2,5.



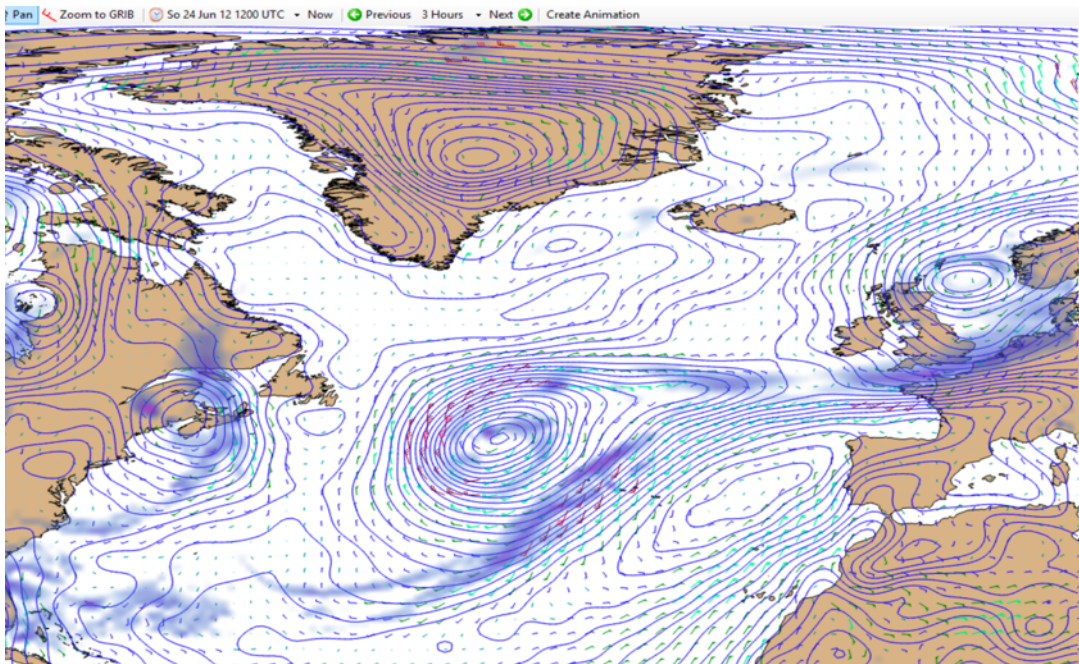
Die SY *Charisma* liegt mit ihrer Crew am Pier im Stadthafen von St. John's.

Bei der Verproviantierung lädt uns ein gastfreundlicher Kanadier ein, uns mit seinem Pickup zu den Verkaufszentren und wieder an Bord zu fahren. Diese Aufgeschlossenheit und Hilfsbereitschaft haben wir während unserer Segelreisen entlang des amerikanischen Kontinents immer wieder erfahren.

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff & Ausrüstung.

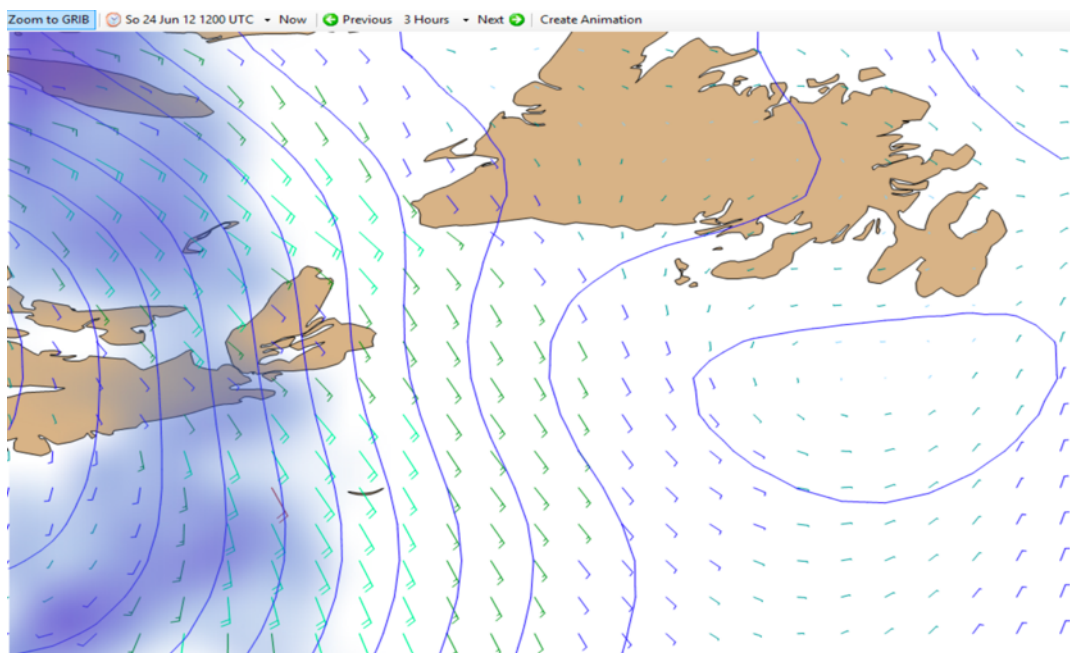
24. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 24.06.2012



Die Wetterlage auf dem Atlantik wird durch ein zentrales Tief bestimmt. Die Labradorsee und die Küstengewässer Neufundlands liegen unter Hochdruckeinfluss.

Die Windlage am 24.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Das Hoch mit Kern südlich Neufundlands führt zu schönem Wetter ohne Wind.

Das Logbuch am 24.06.2012:

UTC-2,5	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
08h20	1017	diesig, neblig	Mot	Ausst. 125°	ab St. John's, <i>Narrows Passage</i>
09h40		Nebel	Mot	200°	parallel zur Ostküste Neufundlands
17h30	Ansteuerung von Fermeuse Harbour im Nebel unter GPS und Radar				
18h20			Mot	Anst.	an Sheep's Head Cove GPS: 46°58,3'N; 052°56,9'W

Die Route führt von St. John's entlang der Ostküste Neufundlands in südliche Richtung.

Impressionen von St. John's bis nach Fermeuse Harbour



Die Sonne bricht durch die tief hängenden Wolkenschichten und ermöglicht eine schöne Fahrt zum Auftakt unseres Segeltörns.

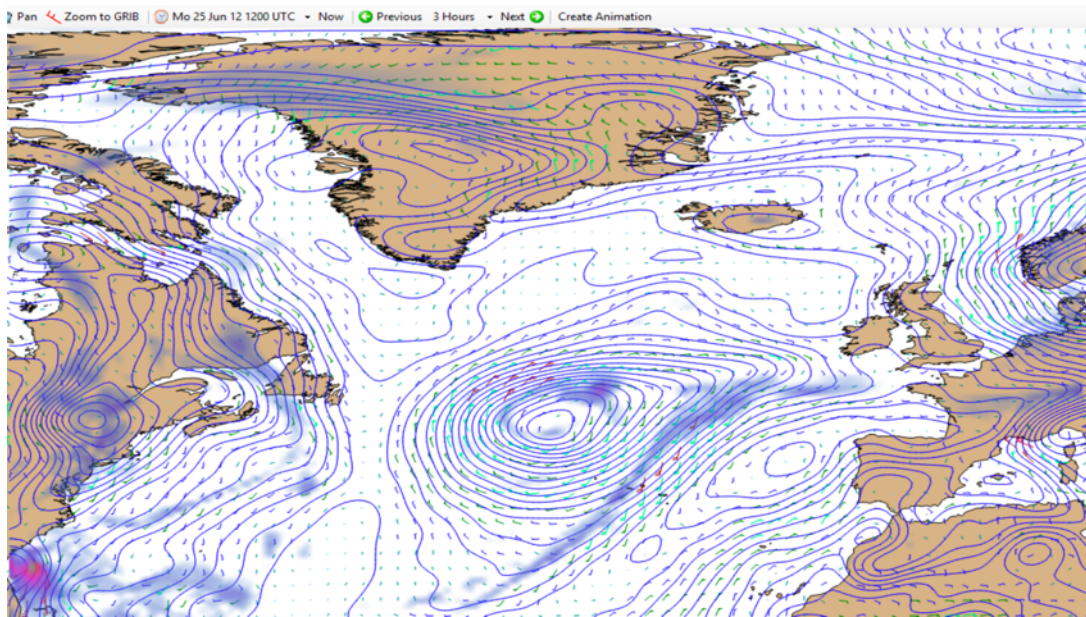
Die Ansteuerung von Fermeuse Harbour findet am Abend im Nebel statt.



Im Hafen von Sheep's Head Cove machen wir an einem kleinen Anleger fest.

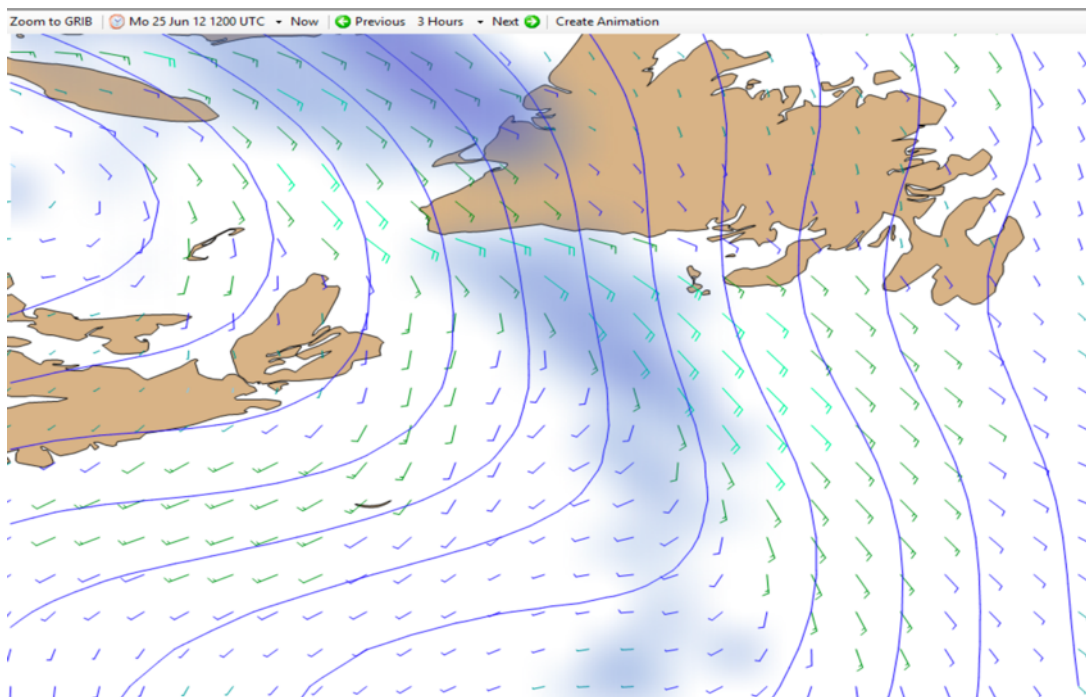
25. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 25.06.2012



Ein zentrales Tiefdruckgebiet bestimmt die Wetterlage auf dem Nord-Atlantik.

Die Windlage am 25.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Das Tief über Kanada führt im Luftdruckgefälle zur Schneise hohen Luftdrucks im westlichen Nordatlantik an der Küste Neufundlands zu einer frischen Südost-Windlage.

Das Logbuch am 25.06.2012:

UTC-2,5	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
08h20	1018		Mot	105°	ab Sheep's Head Cove
10h00		SE 3-4	G II; Gr	190°	Untiefentonne-E <i>Renews Rks</i> Bb qa.
13h10		SE 1-2	Mot	230°	<i>Cape Race</i> Stb qa.
14h10		SE 3	G II; Gr	W	<i>Mistaken Point</i> Stb qa.
15h00		SE 3	Spi; Gr	W	Spinnakersegeln
18h00		SE-S 3	Spi; Gr	NW	Eastern Head Stb qa.
19h40			Mot	Anst.	Anker fällt in der Holyrood Bay GPS: 46°45,2'N; 053°37,4'W

Die Route führt entlang der von Felsen gespickten Südküste von Neufundland gen Westen.

Impressionen von Fermeuse Harbour bis in die Holyrood Bay

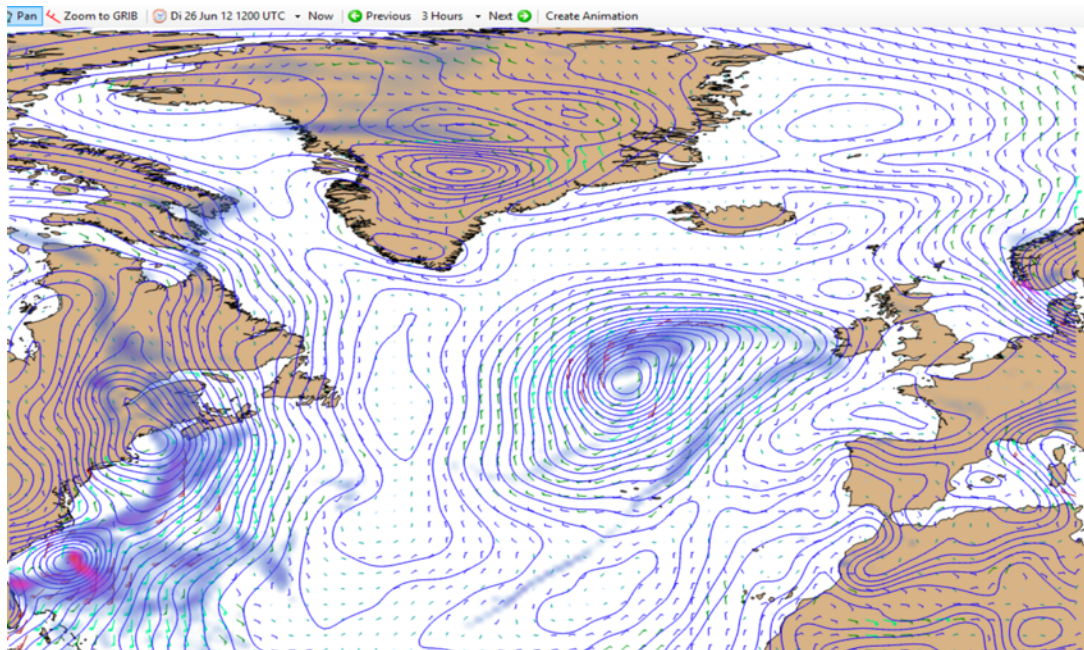


Delphine begleiten uns. Wir segeln in unsere nächste Ankerbucht, die Holyrood Bay.

Auch am folgenden Tag segeln wir unter Spinnaker. Delphine tauchen unter dem Schiffsrumpf, springen vor dem Bug und gleiten mit der Swan durch die See.

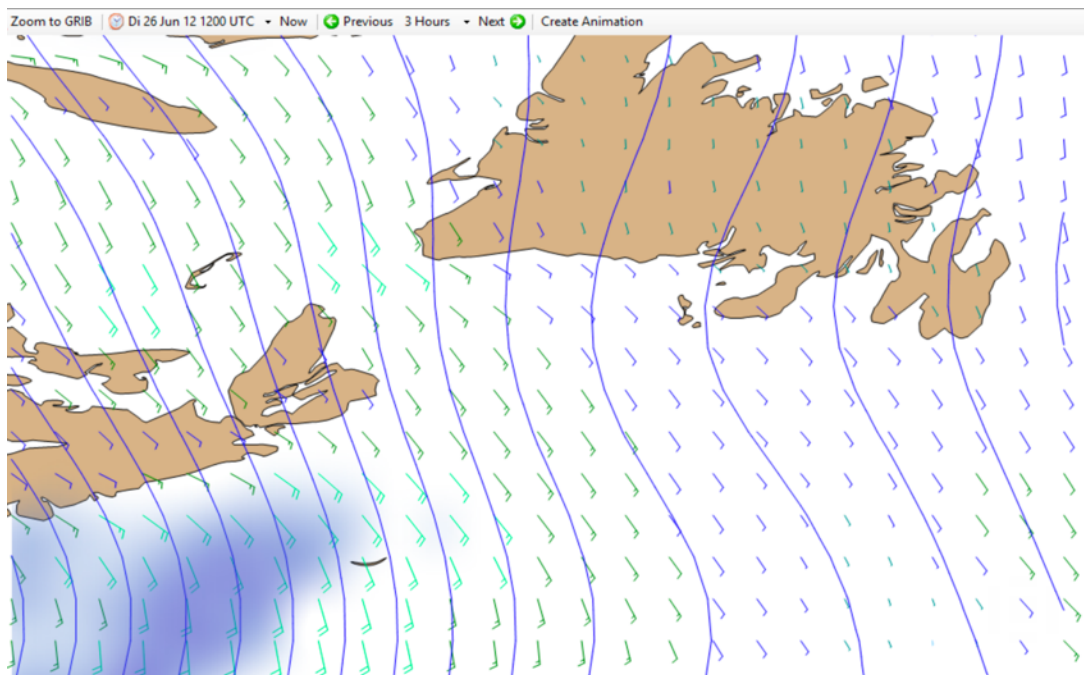
26. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 26.06.2012



Die Wetterlage im Nordatlantik wird unverändert vom zentralen Tief bestimmt. Entlang der Ostküste Amerikas reihen sich von Regen und Seegewittern durchsetzte Tiefdruckgebiete.

Die Windlage am 26.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



An der Südküste Neufundlands etabliert sich Wind aus SE.

Das Logbuch am 26.06.2012:

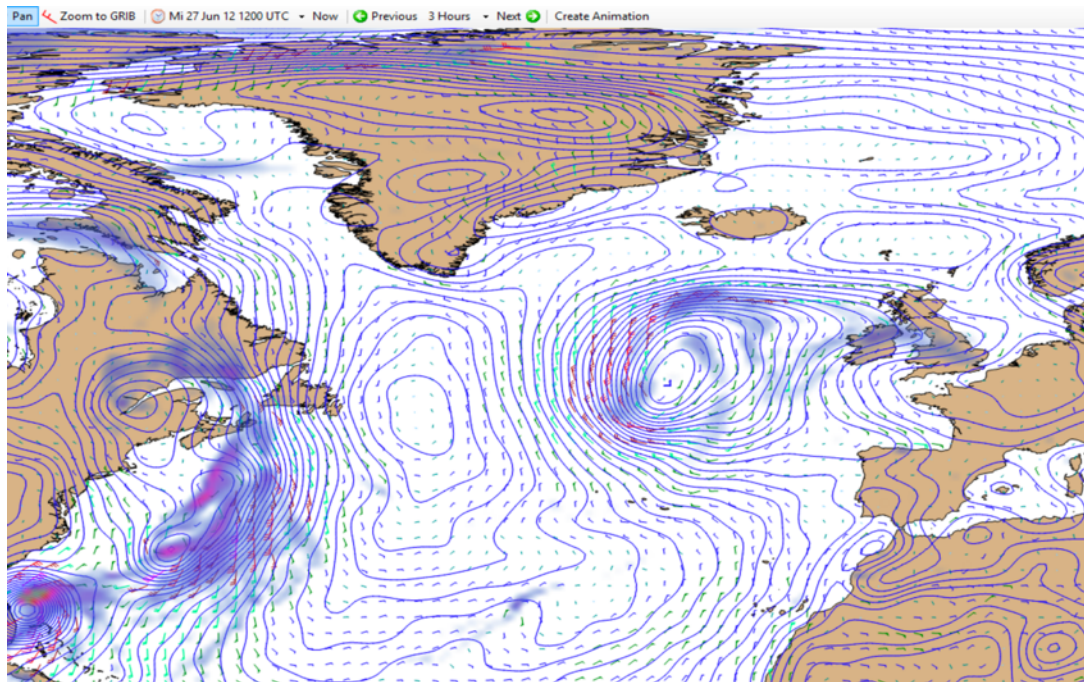
UTC-2,5	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
08h30	1020	S 3-4	G III; Gr	255°	Vorsegelwechsel, Anker auf, Querung der <i>St. Mary's Bay</i>
13h00	1021	S-SE 3	Spi; Gr	275°	GPS: 46°41'N; 054°04'W
13h50		S-SE 3	Spi; Gr	275°	rote Tonne <i>St. Mary's Cay</i> Stb qa.
20h00	1020	S-SE 3-4	Spi; Gr	285°	GPS: 46°50'N; 054°58'W
22h00		S-SE 2-3	Mot	285°	GPS: 46°52'N; 055°13'W
22h50 23h30		schwach- windig	Mot	325°	Anker fällt, Little St. Lawrence H. GPS: 46°55,0'N; 055°21,3'W

Impressionen von St. Mary's Bay nach Little St. Lawrence Harbour



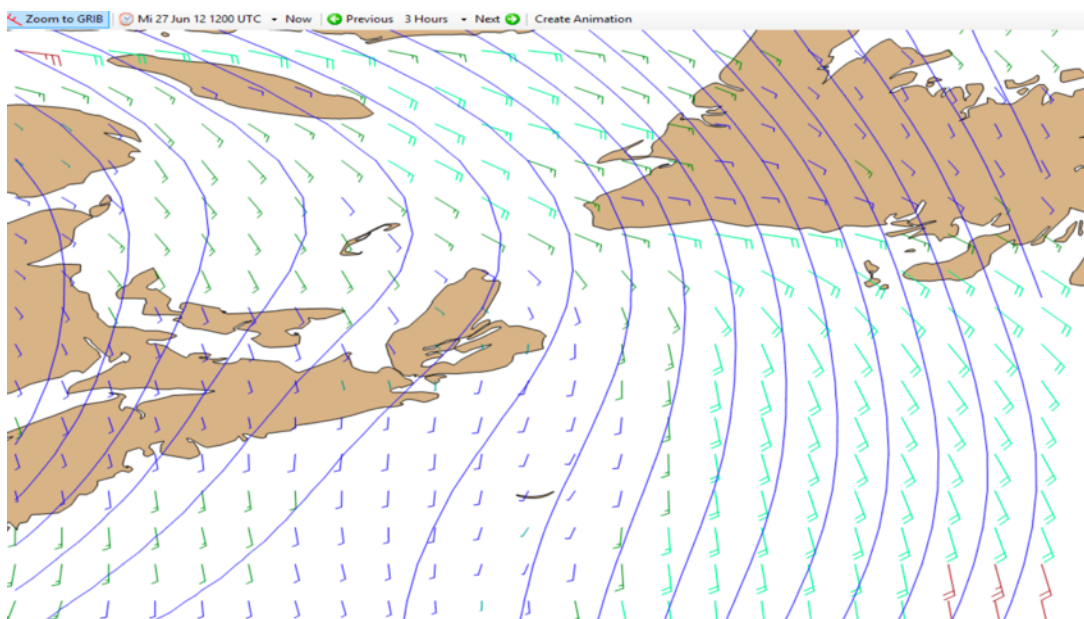
27. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 27.06.2012



Die Wetterlage wird bestimmt vom Tief über Kanada, dem Hoch vom westlichen Atlantik bis in die Labradorsee sowie dem Tief über dem östlichen Atlantik.

Die Windlage am 27.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Die SE-Lage an der Südküste Neufundlands intensiviert sich am Rand des Tiefs über Kanada.

Das Logbuch am 27.06.2012:

UTC-2,5	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
06h30 07h00	1018	SE 5-6	Mot -> G III	145° -> 255°	Anker auf, Little St. Lawrence Harbour
10h30	1015	S-SE 6	G III	270°	GPS: 46°48'N; 055°47'W
13h00 14h00		schwach- windig	Mot	325°	rot-weiße Ansteuerungstonne qa. an Saint-Pierre GPS: 46°53,7'N; 056°18,6'W

Die Route führt entlang der Südküste Neufundlands gen Westen.

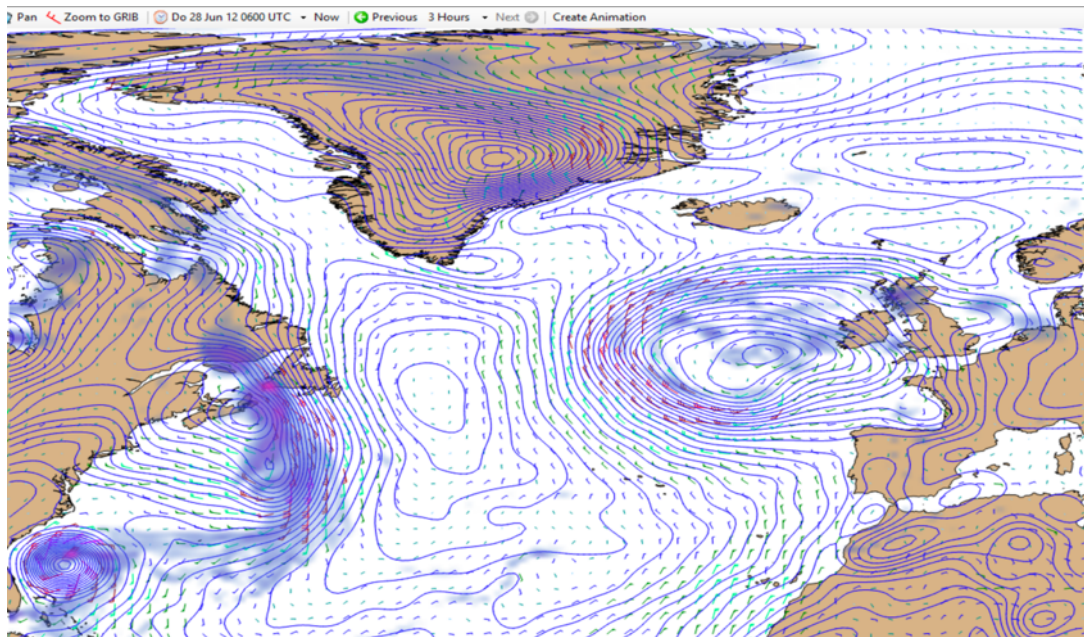
Impressionen von Little St. Lawrence Harbour bis nach Saint-Pierre



Die SY *Charisma* segelt gen Saint-Pierre. Im dichten Nebel laufen wir in den Hafen ein.

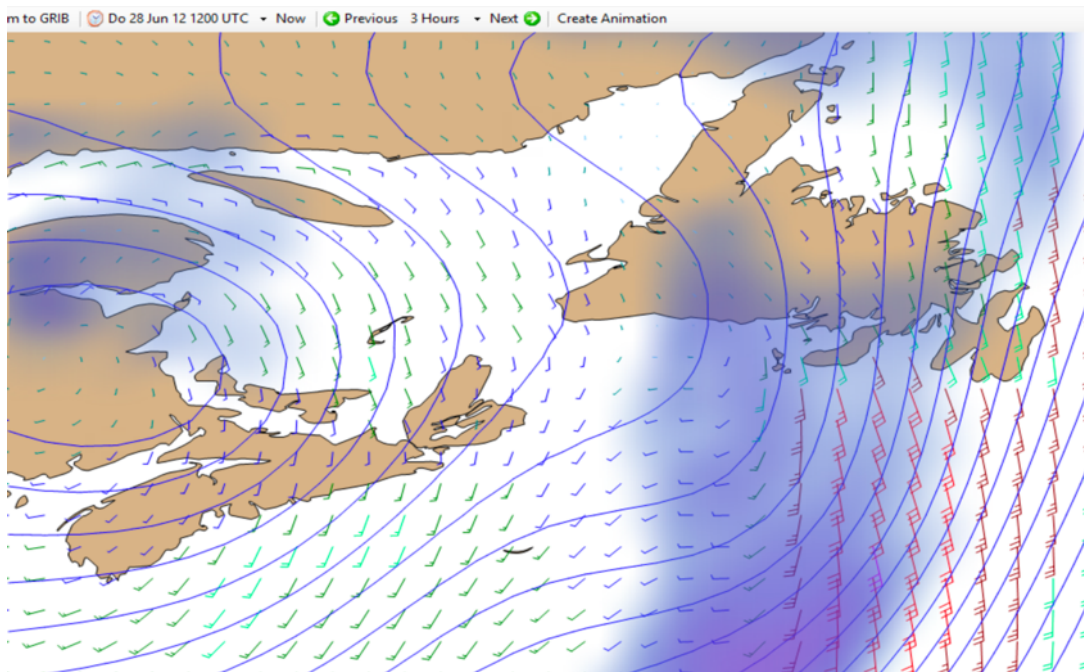
28. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 28.06.2012



Die Hochdruckschneise im westlichen Nordatlantik bleibt ausgeprägt und blockiert das sich intensivierende Tief im Osten Kanadas.

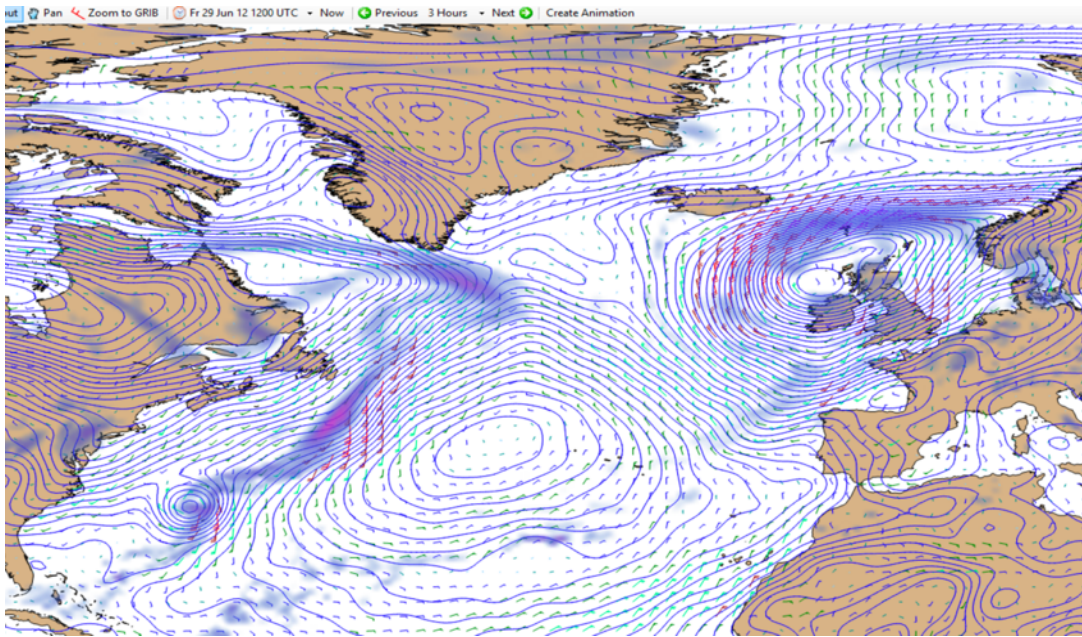
Die Windlage am 28.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Saint-Pierre liegt im Einfluss von Starkwind aus Süd. Wir nutzen die Zeit für einen Hafentag.

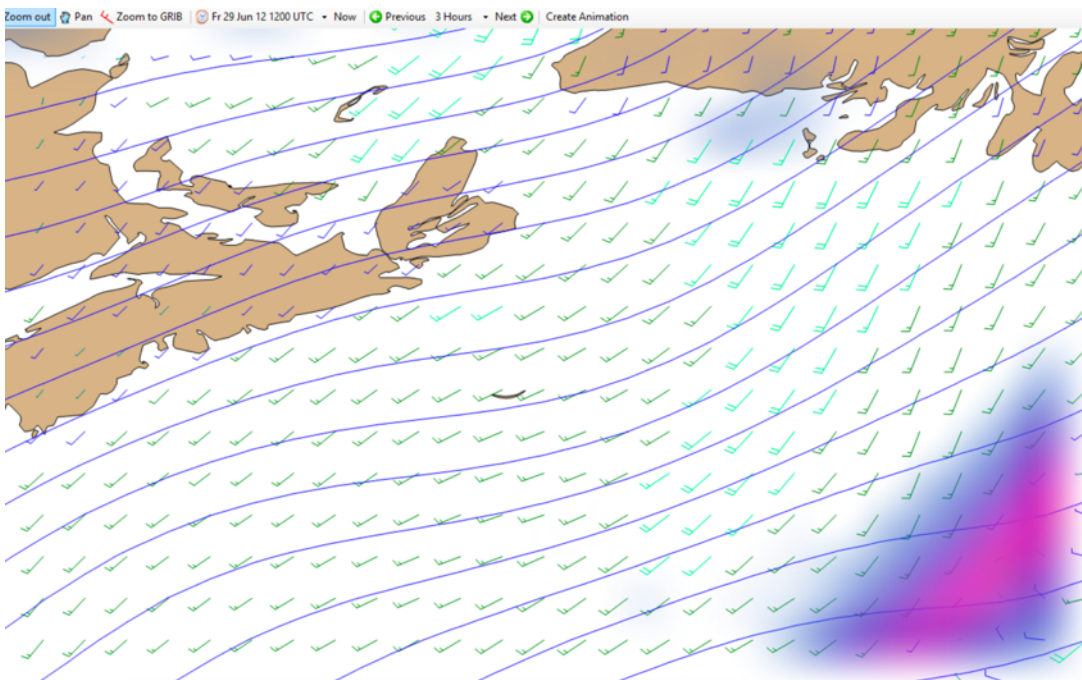
29. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 29.06.2012



Das Atlantik-Tief liegt zentral und verursacht das Luftdruckgefälle zum niedrigeren Luftdruck an der Ostküste Amerikas.

Die Windlage am 29.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



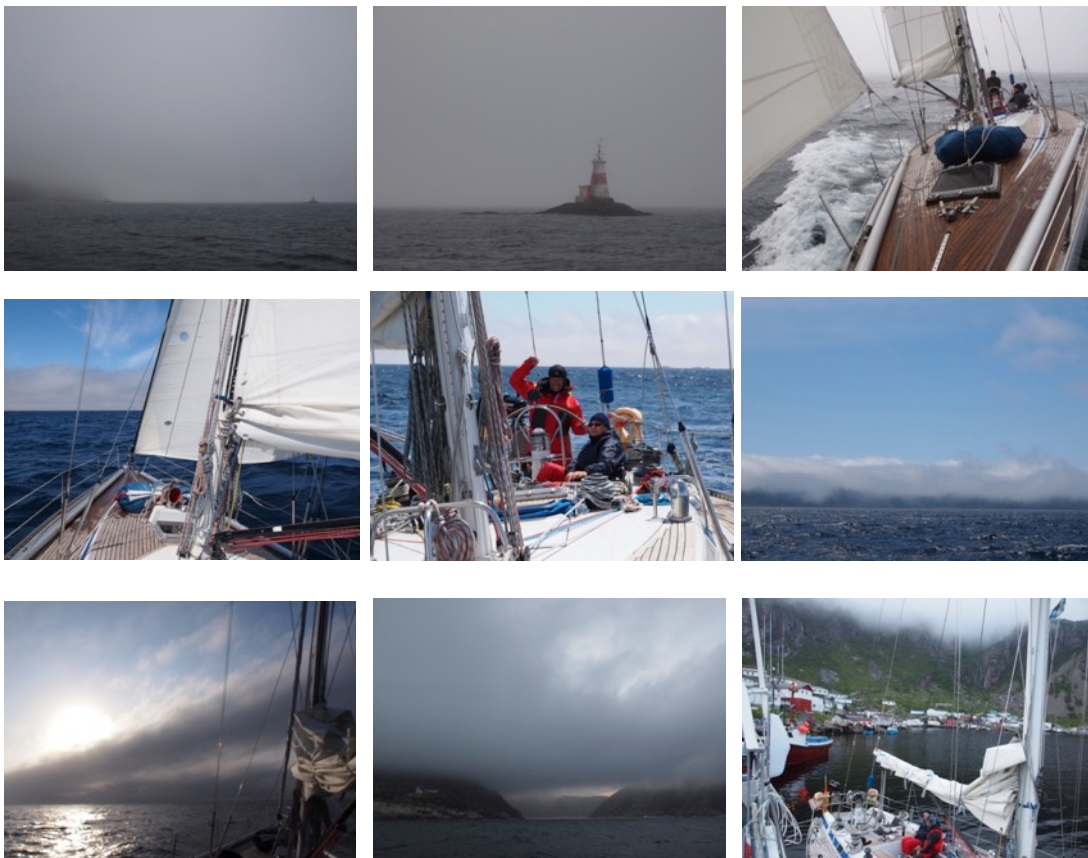
Der Wind weht frisch aus SW, auf hoher See entwickelt sich ein Seegewitter.

Das Logbuch am 29.06.2012:

UTC-2,5	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
10h00 10h30	1005	SW-W 5-6	Mot -> G III; Gr,	N	ab Saint-Pierre
11h00	1015	Nebel	G III; Gr,,	350°	GPS: 46° 53'N; 056° 09'W
13h00		SW-W 5	G III; Gr,,	325°	Untiefentonne-E <i>Les Rochers</i> Bb
15h50	1004	SW 5	G III; Gr,,,	315°	GPS: 47° 19'N; 056° 24'W
18h10		schwach-	Mot	315°	GPS: 47° 27'N; 056° 35'W
20h30		windig	Mot	Anst.	an François GPS: 47° 34,7'N; 056° 44,7'W

Die Route führt von Saint-Pierre mit nordwestlichem Kurs an die Südküste Neufundlands.

Impressionen von Saint-Pierre bis nach François

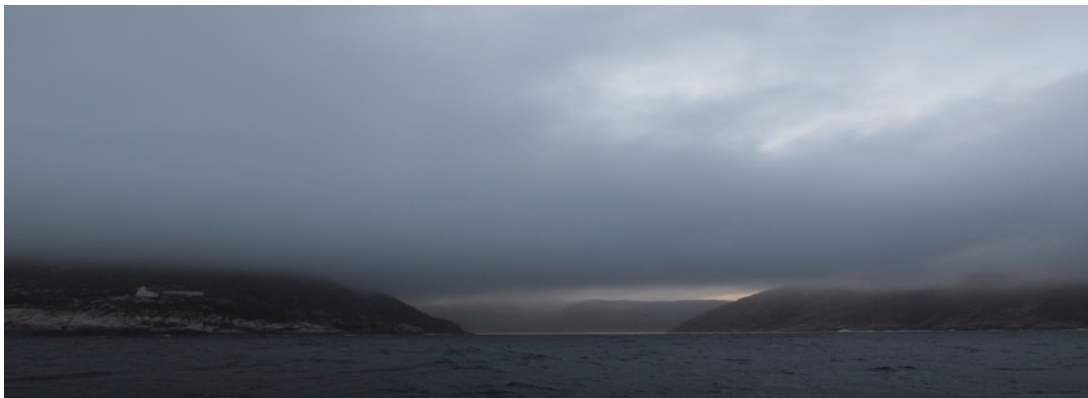


Nach einem ereignisreichen Segeltag erreichen wir den Hafen von François und machen an einem Fischkutter längsseits fest.

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

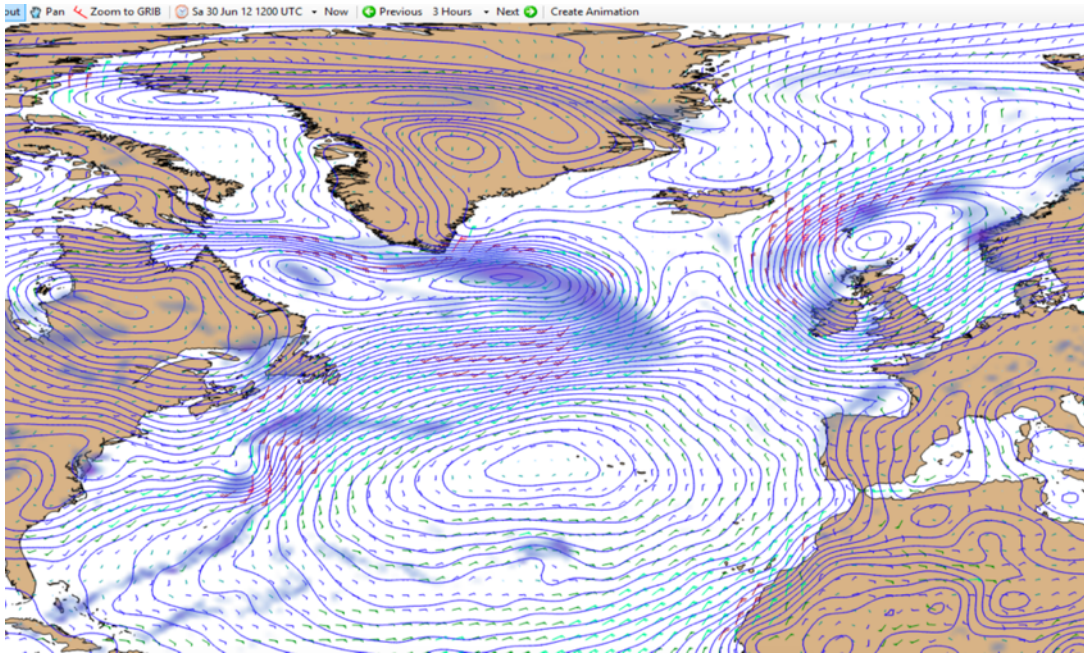


© Nico Krauss



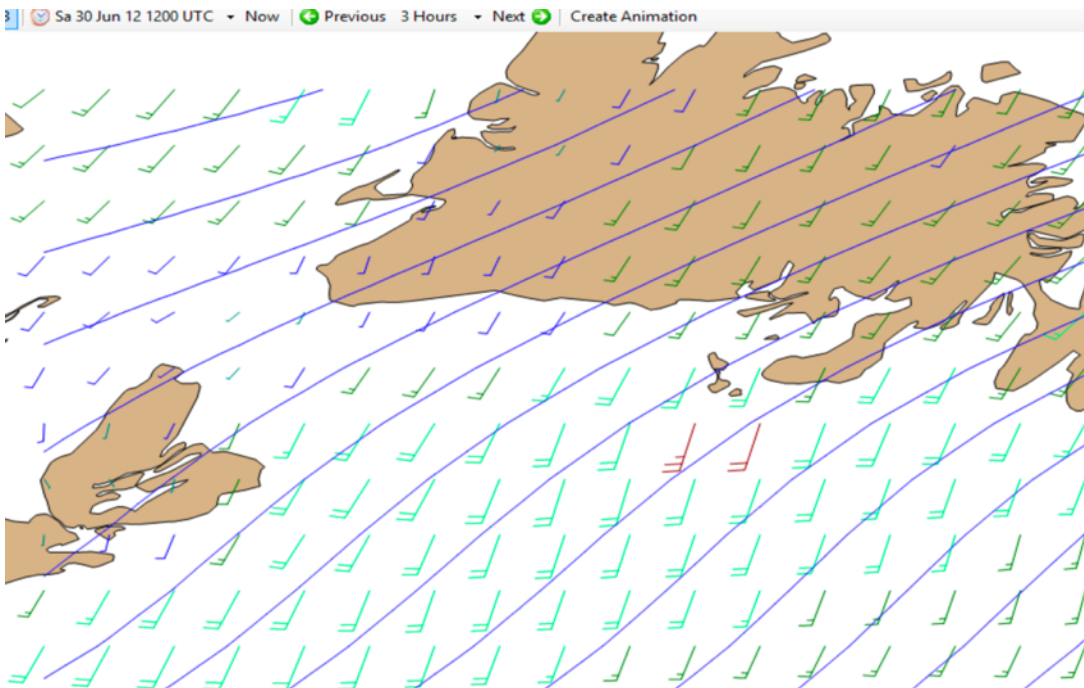
30. Juni 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 30.06.2012



Das Azorenhoch beeinflusst den Wirkungsgrad der anliegenden Tiefs im Nordatlantik.

Die Windlage am 30.06.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Vor der Südküste Neufundlands setzt sich eine stramme Südwindlage durch.



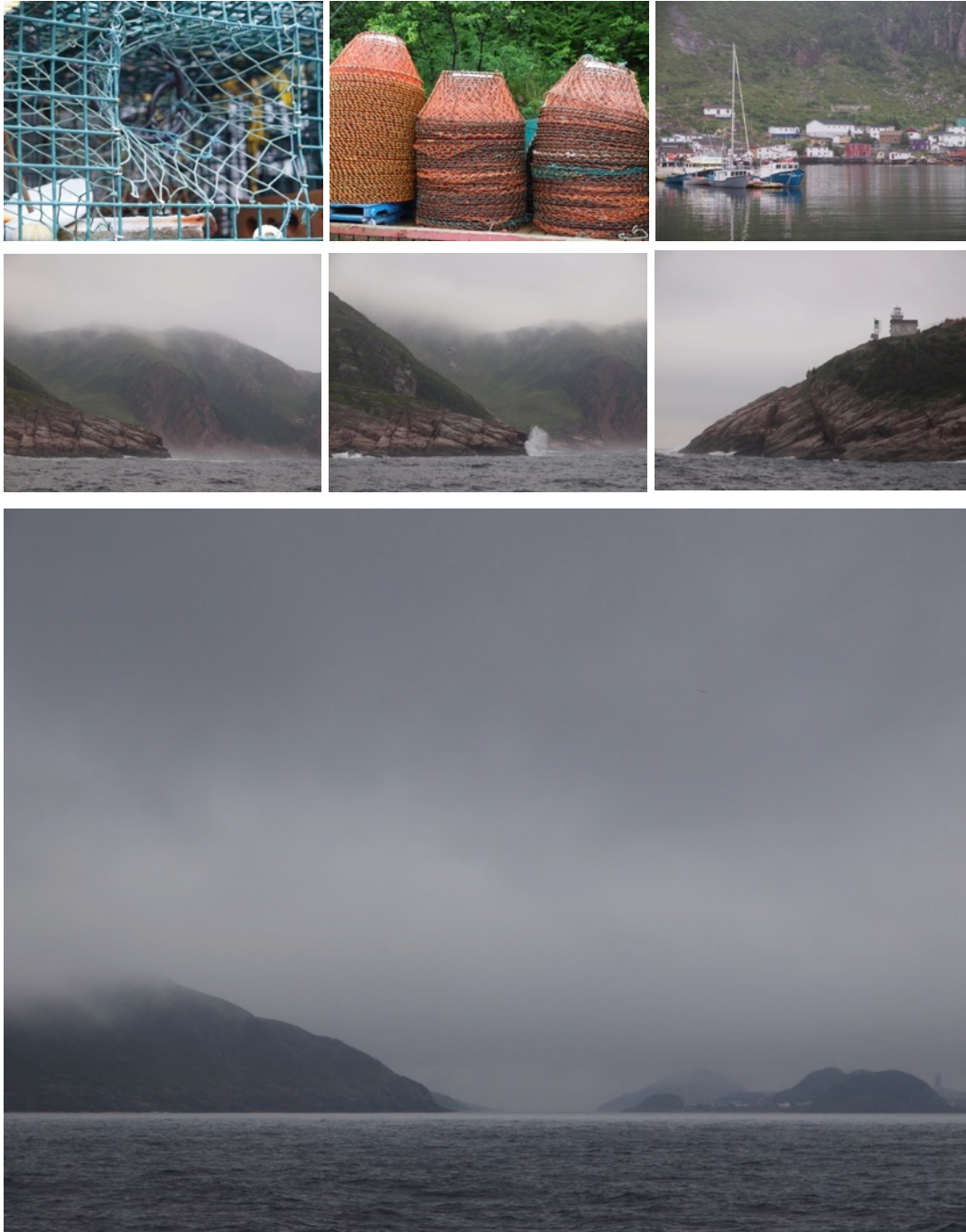
Der Leuchtturm von François an der von Granitfelsen gespickten Südküste Neufundlands.

Das Logbuch am 30.06.2012:

UTC-2,5	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
08h50	1004		Mot	325°	ab François
Fahrt parallel zur Südküste Neufundlands, teils Nebel, <i>Cape Rocks</i> auf Stb ,choppy sea' - Seegewitter, Blitze und prasselnder Regen - Ansteuerung von Ramea Islands über NE					
15h40	1003		Mot	Anst.	an Ship Cove, Ramea GPS: 47° 31,3'N; 057° 23,2'W

Die Route führt von François entlang der Südküste Neufundlands in westliche Richtung.

Impressionen von François bis zu den Ramea Islands

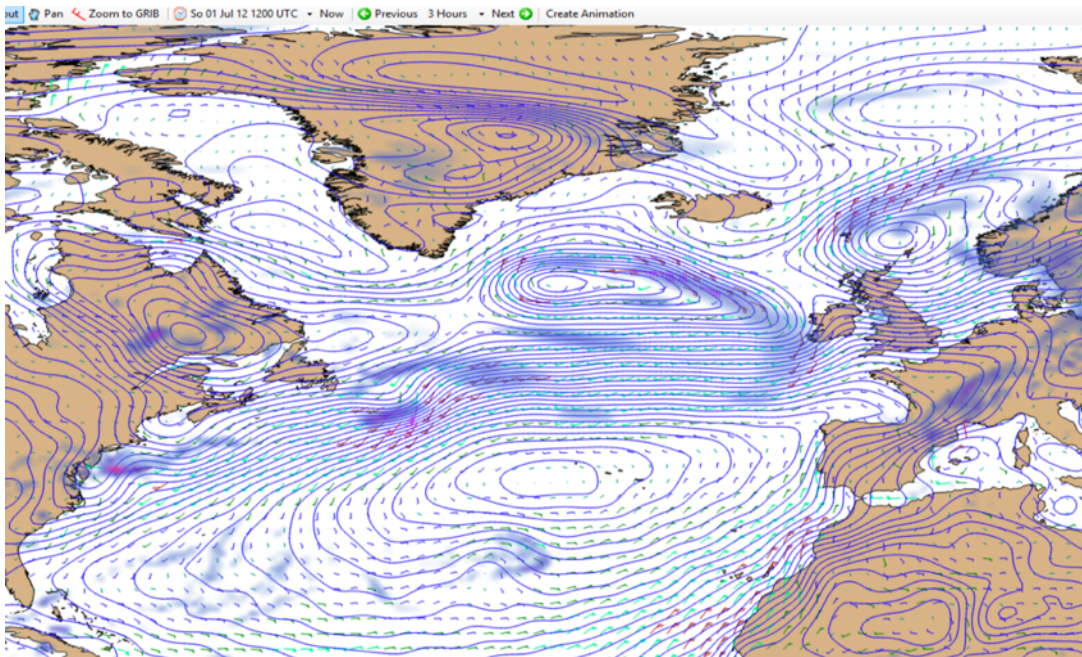


Der Reiz von Neufundland liegt in der Abgeschlossenheit. Das Wetter ist sehr wechselhaft.

Die Crew leistet wachsame Seemannschaft. Die Navigation erfordert aufgrund der Topographie, lokaler Gezeitenströmungen und verminderten Sichtverhältnissen besondere Aufmerksamkeit.

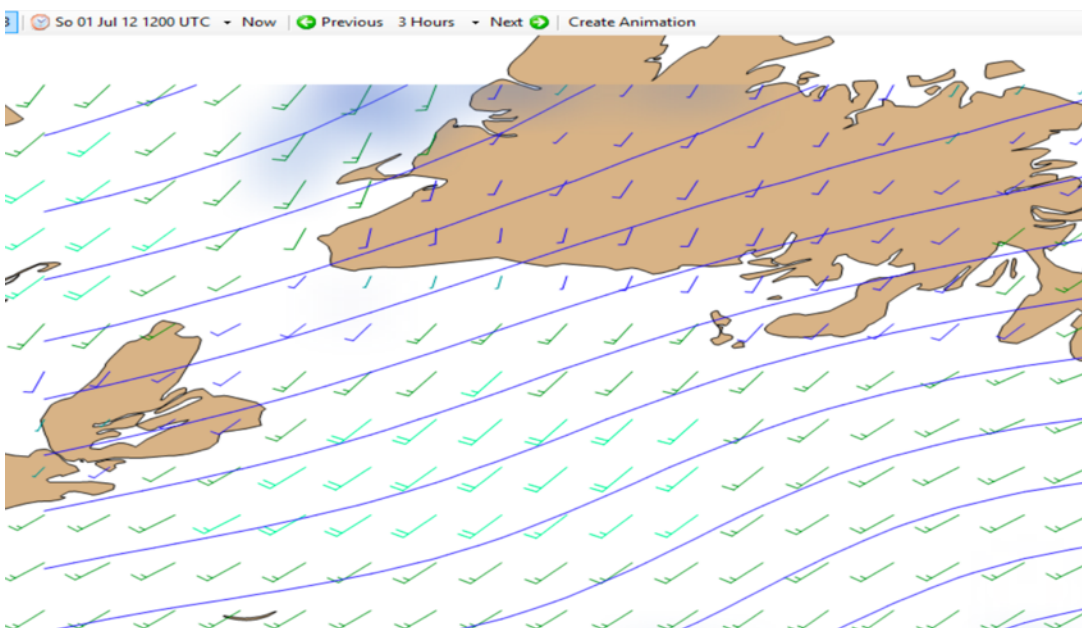
01. Juli 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 01.07.2012



Das stabile Azorenhoch und der tiefere Luftdruck über dem amerikanischen Kontinent führen zu einer ausgeprägten SW-Wind-Strömung entlang der Ostküste Amerikas.

Die Windlage am 01.07.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Das Seewetter südlich Neufundlands ist von einer frischen SW-Windlage geprägt.

Das Logbuch im Zeitraum vom 01.07. - 02.07.2012:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
01.07. 09h10		Nebel	Mot	NE ->W	ab Ramea
11h50	1005	schwach	Mot	285°	Burgeo Islands, <i>Fortune Rock</i> Stb qa
12h10		SE 2-3	Spi; Gr	280°	Spinnakersegeln
13h40		Nebel	Mot	280°	GPS: 47°34'N; 057°52'W
22h00	Ansteuerung der Burnt Islands in lokalen Strömungen sehr <i>tricky</i> im Nebel - trotz Detailkarte abgebrochen - Entscheid für Nachtfahrt gen Cape Breton Island				
02.07. 01h00	1006	SE 3	G III; Gr	230°	GPS: 47°26'N; 059°14'W
03h40		schwach-	Mot	225°	GPS: 47°18'N; 059°26'W
06h30		windig	Mot	225°	GPS: 47°08'N; 059°38'W
11h00		SE 3	G III; Gr	225°	GPS: 46°54'N; 060°01'W
12h30		schwach-windig	Mot	225°	rote Tonne <i>South Bay</i> auf Bb, Ansteuerung Ingonish Harbour
14h10 15h00		kein Wind	Mot	170°	keine guten Ankerbedingungen, neuer Entscheid Kurs S
19h20			Mot		Anker fällt Squatter Bluff, Boularderie Island GPS: 46°19,1'N; 060°22,6'W

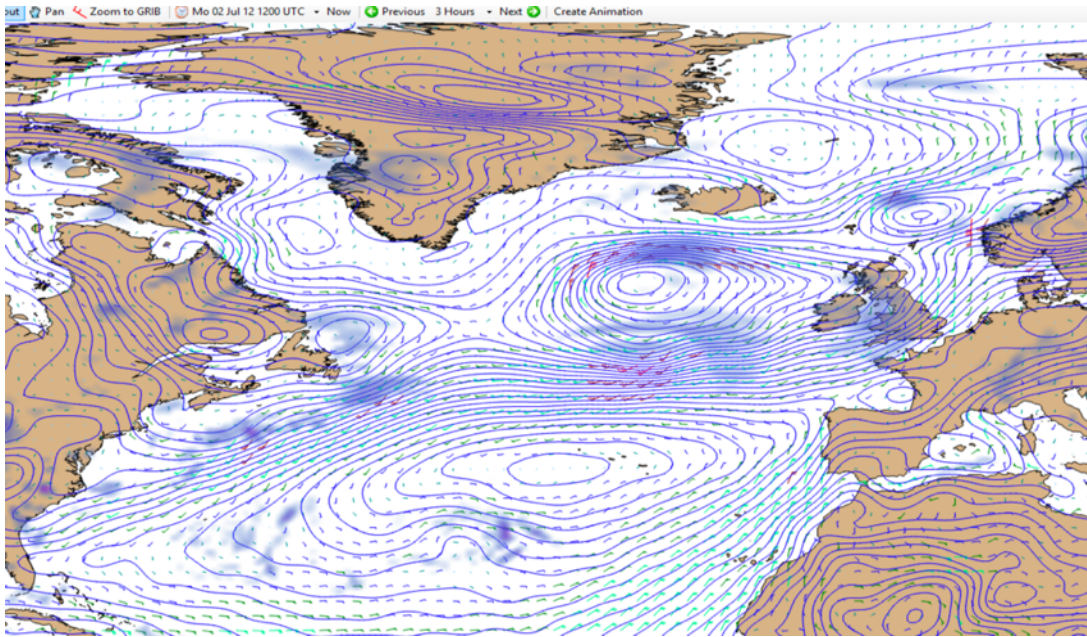
Das Wachsystem auf der SY *Charisma*:

Da wir bei diesem Törn außerplanmäßig nur zu viert besetzt sind, entscheiden wir uns für ein Wachsystem, bei dem jeweils ein Crewmitglied flexibel 2 bis 3 Stunden Steuer-Wache geht. Die Kommunikation ist im Team permanent gewährleistet, so dass der Steuermann bei Bedarf unterstützt werden kann.

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

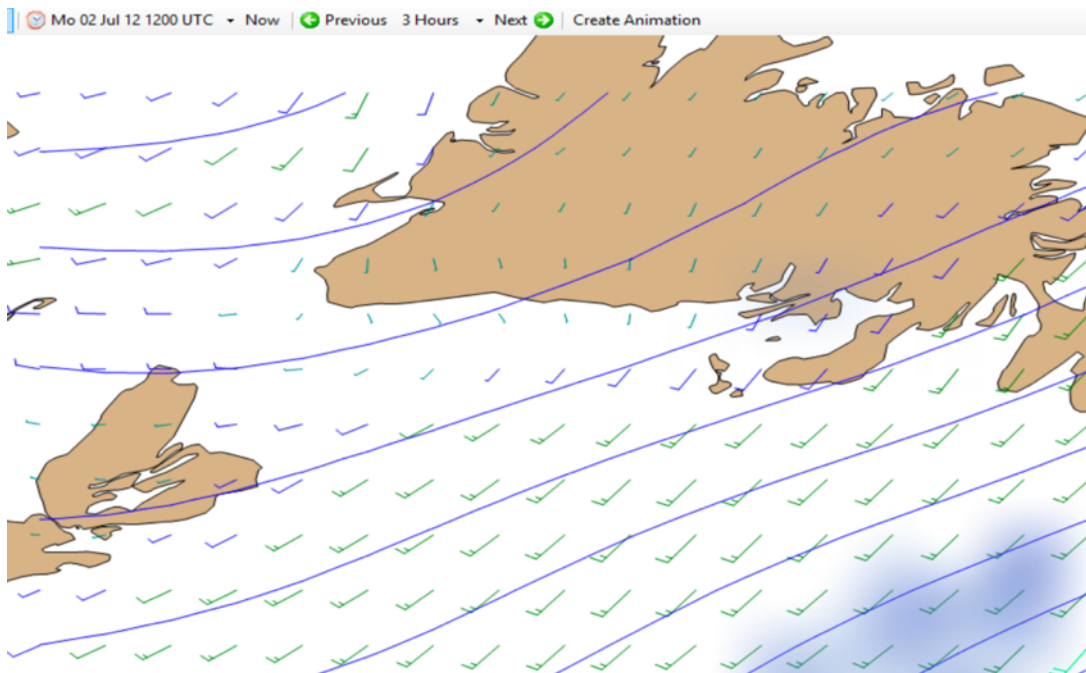
2. Juli 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 02.07.2012



Das Azorenhoch ist weiterhin stabil, der tiefe Luftdruck über dem amerikanischen Kontinent füllt sich auf, daher entspannt sich die Wetterlage an der Ostküste Kanadas.

Die Windlage am 02.07.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Im Seegebiet zwischen Neufundland und Cape Breton Island weht allenfalls eine leichte Brise.

Faszination Hochseesegeln

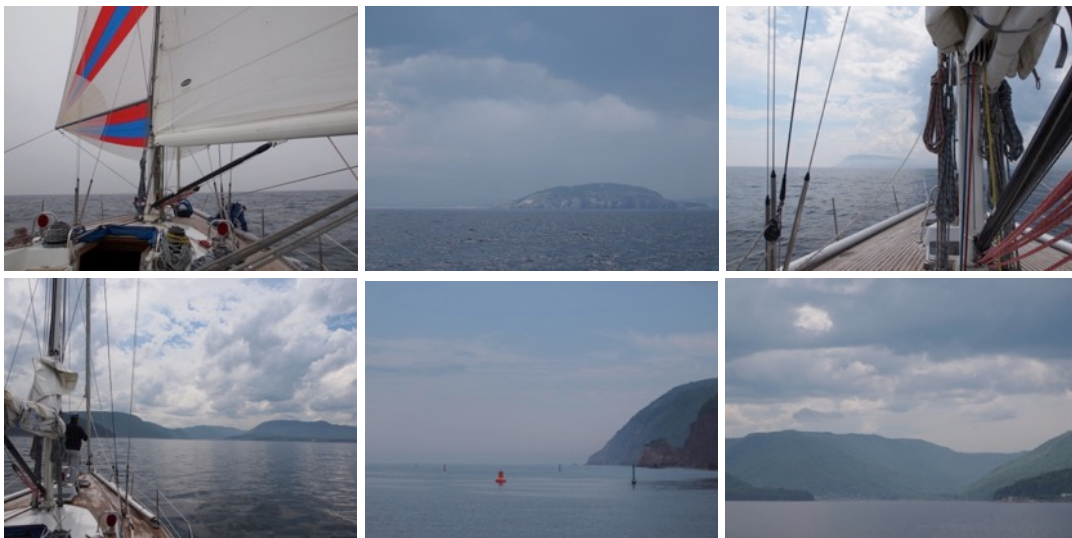


© Nico Krauss

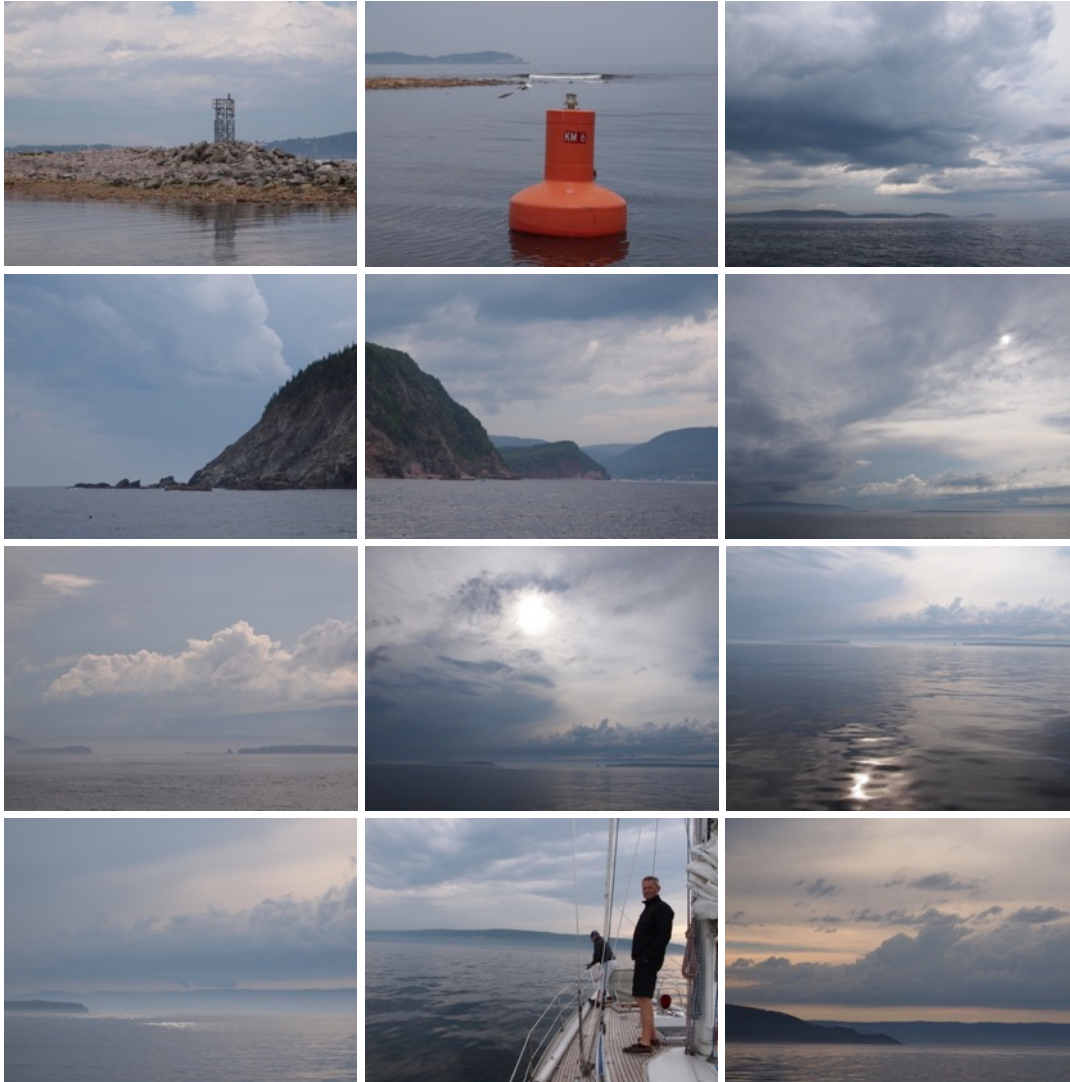
Das perfekte Seeverhalten der ausgezeichneten Swan bildet mit souveräner Schiffsführung, aufmerksamen Steuerleistungen und sehr guter Seemannschaft der Crew das Gesamtgefüge exzellenter Segeltörns, die viel Sicherheit und Freude am Segeln vermitteln.

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

Impressionen von Ramea Island bis nach Great Bras d'Or Island



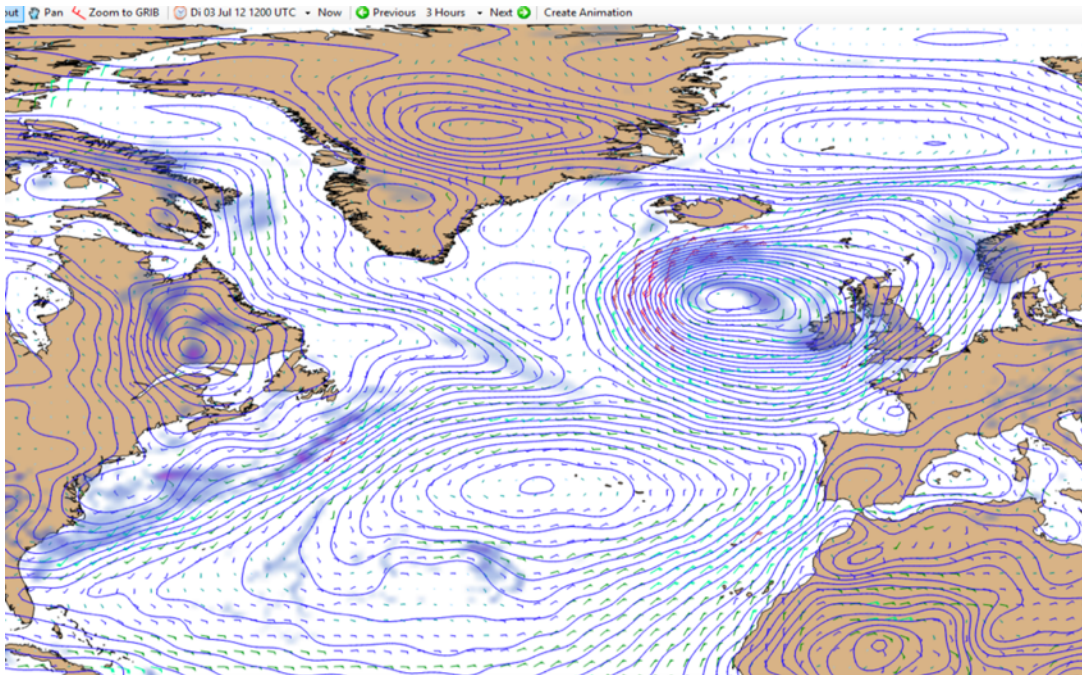
Impressionen von Great Bras d'Or Island



Nach der Nachtfahrt erreicht die SY *Charisma* mit ihrem engagierten Team die östliche Küste von Cape Breton Island. Der Anker fällt in der Bucht von Squatter Bluff, Boularderie Island. Die unberührte Natur zieht die Crew in ihren Bann und wir genießen die Abgeschiedenheit auf unserer Yacht.

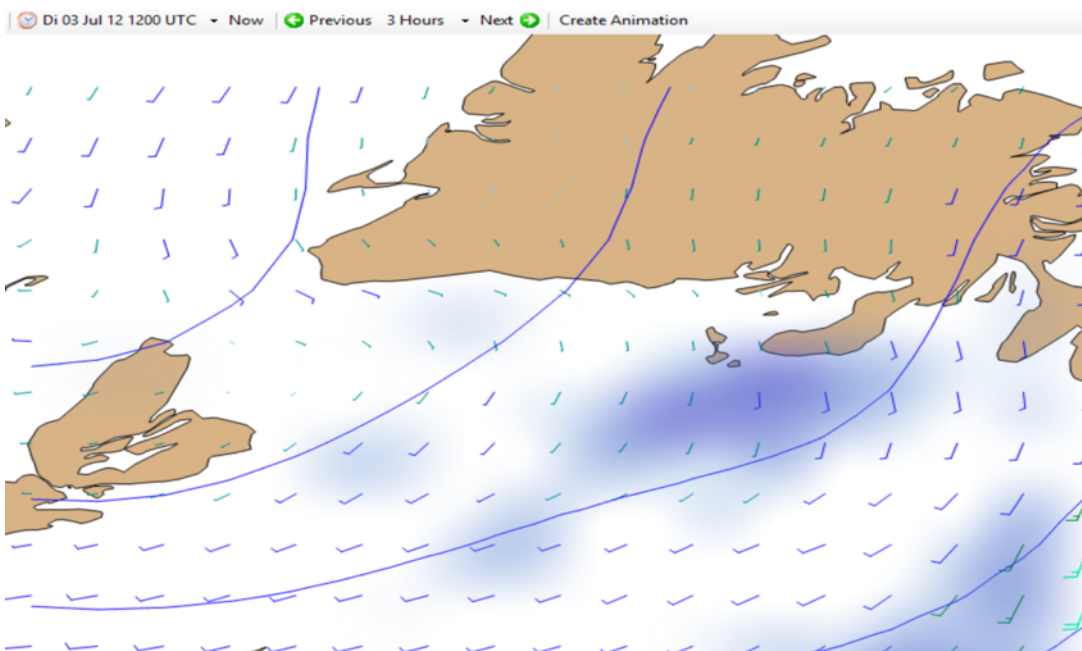
3. Juli 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 03.07.2012



Das Azorenhoch ist unverändert stationär, das Tief über Kanada entwickelt sich. In der Schneise zwischen beiden Luftdruckgebieten entsteht die Südwest-Windlage.

Die Windlage am 03.07.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Bei Cape Breton Island weiten sich die Isobaren, es weht kein Wind.

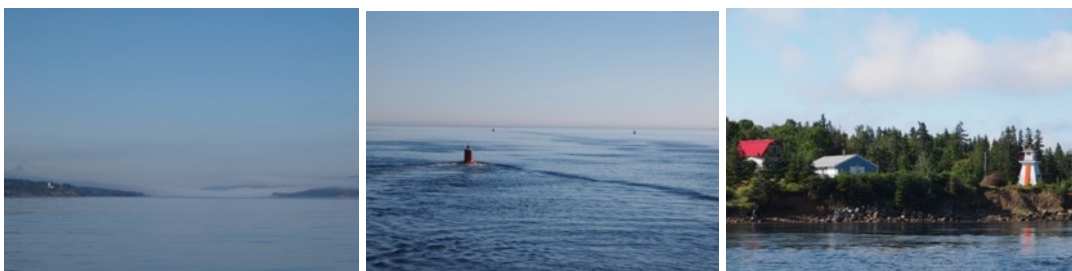


Die SY *Charisma* liegt bei Sonnenaufgang vor Cape Breton Island in öglatter See vor Anker.

Das Logbuch am 03.07.2012:

UTC-2,5	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
08h40			Mot		Anker auf bei Stillwasser
Wir durchsteuern die Passage des Entrance Great Bras d'Or mit dem Gezeitenstrom gen SW bei schönstem Sonnenwetter, Boularderie Island auf Bb.					
13h40			Mot	Anst.	an Baddeck Marina GPS: 46°06,1'N; 060°44,9'W

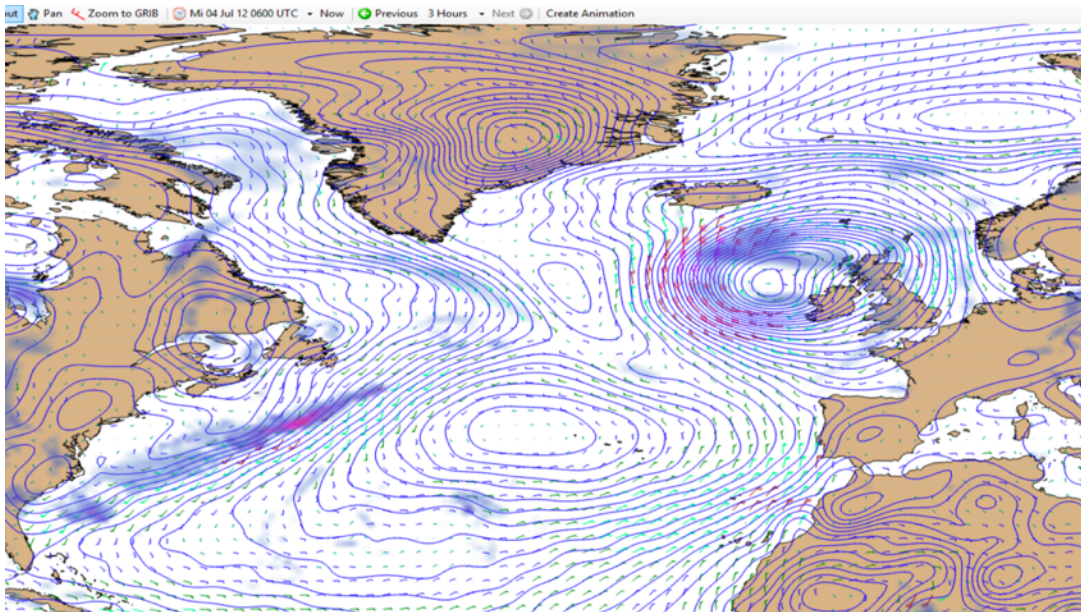
Impressionen von Great Bras d'Or Island





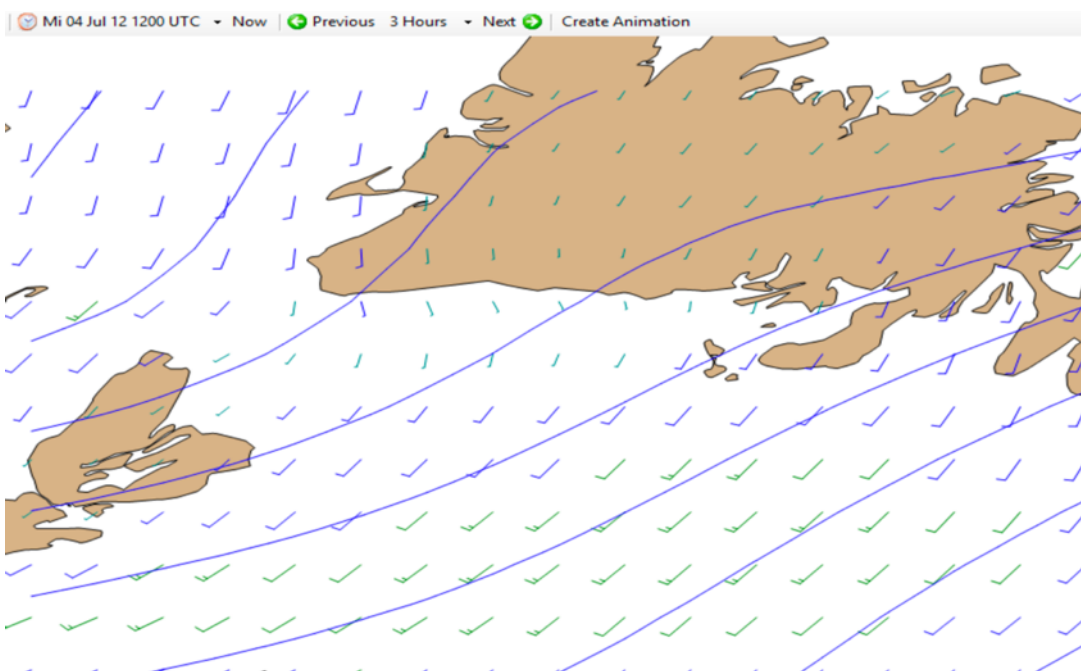
4. Juli 2012

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 04.07.2012



Die Wetterlage gleicht der des Vortages.

Die Windlage am 04.07.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Rund um Cape Breton Island weht mäßiger bis frischer SW-Wind.

Das Logbuch am 04.07.2012:

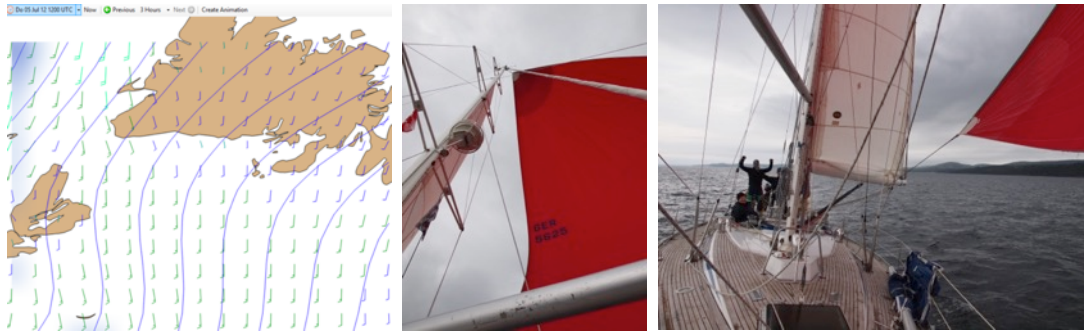
UTC-2,5	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
11h50	1010	SW 4-5	Mot -> G II; Gr	SW	ab Baddeck
12h20 Kreuzschläge durch Great Bras d'Or, passieren die Brücke <i>Kelly Point</i> (UKW-Funkkontakt Ch.16/10), segeln bei S-SE 5 Kurs 220° bis rote Tonne DA2 in die Mündung <i>West Bay</i> , Wind schläft ein, Ansteuerung North Mountain Malagawath					
18h20			Mot		Anker fällt in Little Harbour GPS: 45°51,0'N; 060°57,8'W

Impressionen vom Lake Great Bras d'Or



5. Juli 2012

Die Windlage am 05.07.2012 um 12 UTC von www.grib.us



Cape Breton Island wird weiterhin von südlichen Wind erfasst, ideal, um mit unserer Swan mit nordöstlichem Kurs durch den Lake Bras d'Or unter Spinnaker zu segeln.

Das Logbuch am 05.07.2012:

UTC-2,5	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position (GPS) & Anmerkungen
10h30		SE 5	Mot -> G II; Gr	040°	Anker auf
Segeln durch Bras d'Or Lake, Brücke <i>Kelly Point</i> 13h00 unter Mot passiert, dann weiter mit G II; Gr -> Spi; Gr - Spinnakersegeln, bis Wind einschläft					
15h00			Mot		an Baddeck Marina GPS: 46°06,1'N; 060°44,9'W

6. Juli 2012

Abschluss des Segeltörns, geprägt von faszinierenden Erlebnissen unberührter Natur sowie der Kameradschaft des *Charisma*-Teams.

Abschied der Crew.

Zeit für Reinschiff und Yachttechnik und die Vorbereitungen der Swan zum Hochseetörn durch den westlichen Nordatlantischen Ozean.

* * * *

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 im schönsten 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 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 nach der Natur gerichtet. Diese flexible Törngestaltung hat mit aller Kameradschaft an Bord zu einer Optimierung der Segelunternehmungen geführt.

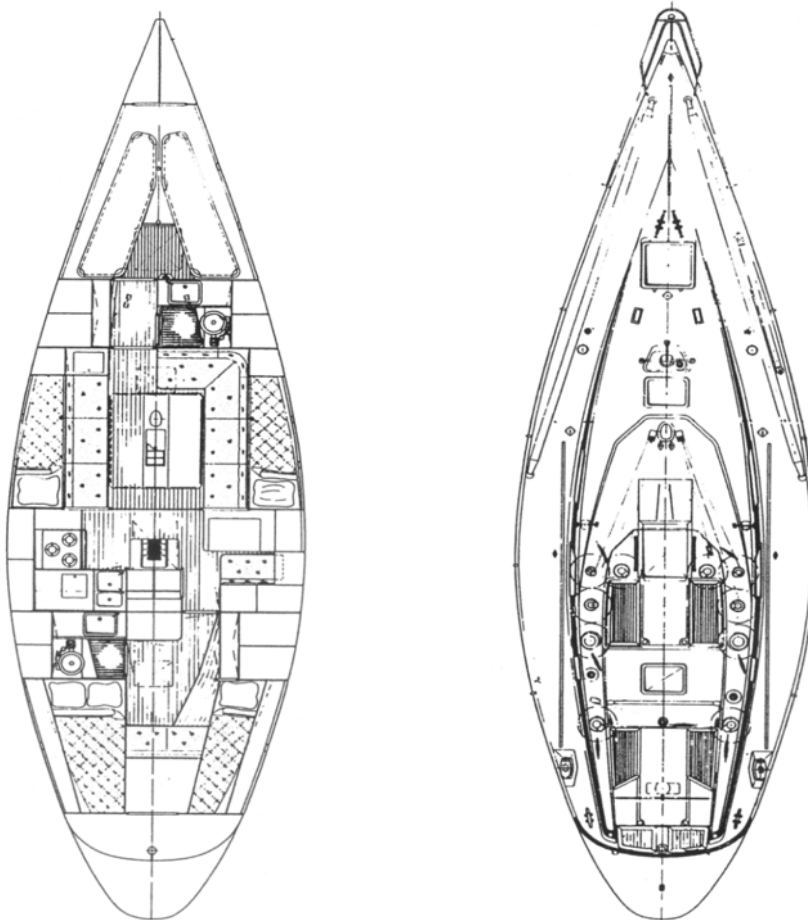
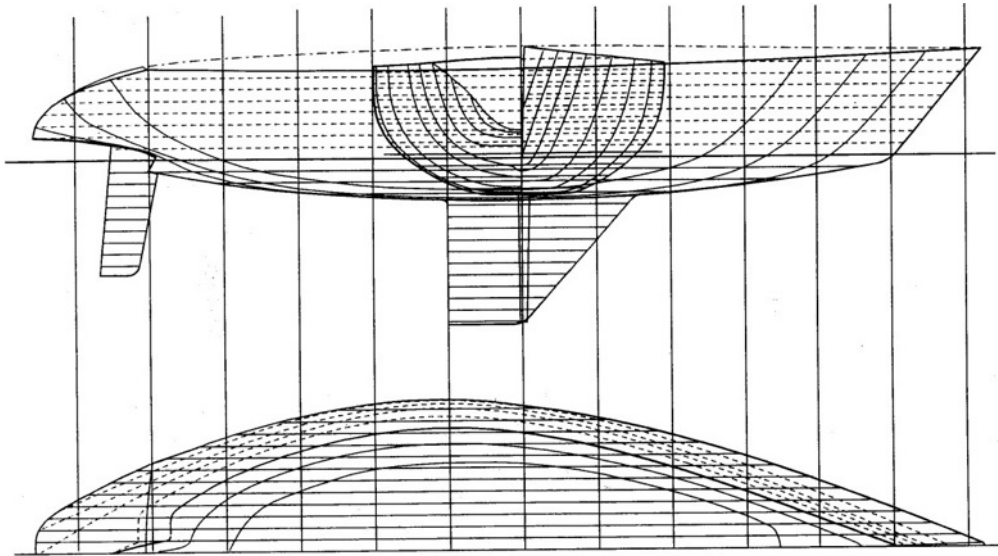


Die Nautor's Swan 441 (Design: Ron Holland) - die SY *Charisma* in ihrem Element...



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 angeluvt wird

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

5. Aktive Zielfahrt

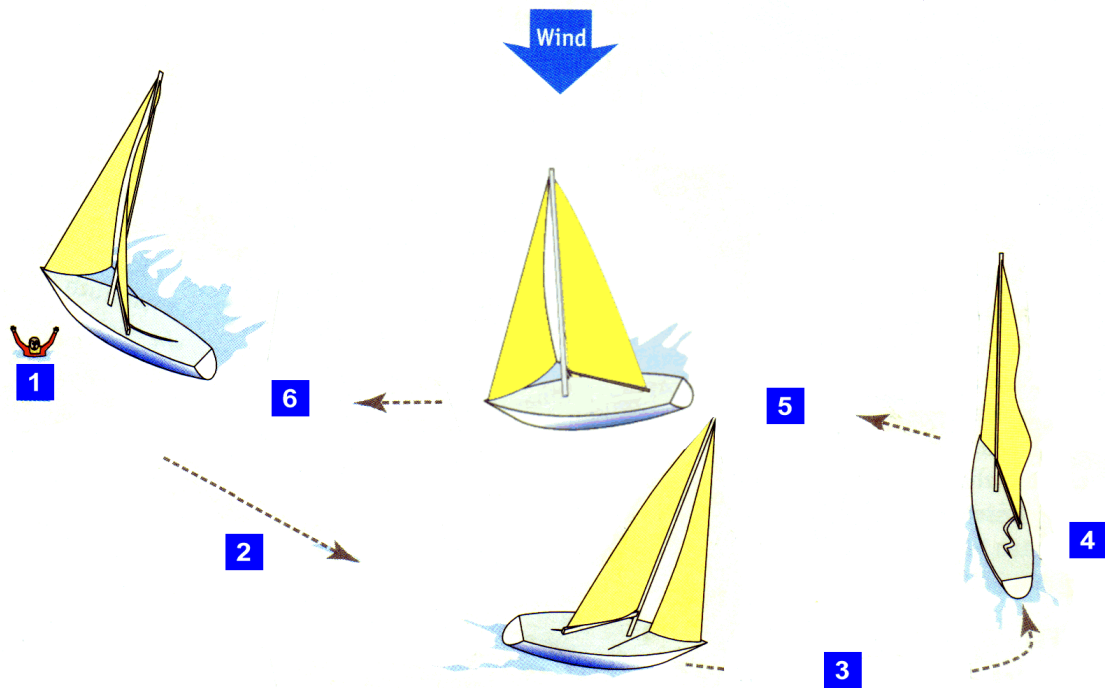
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird

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 killende 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