

Rolex Fastnet Race

auf der SY *Charisma*, Nautor's Swan 441, vom 7. - 17. August 2013



Die SY *Charisma* rundet den Fastnet Rock am 14. August 2013

Logbuch-Törnbericht:

Constantin Claviez

Quellen des Seewetters:

Die Wetterkarten aus dem Archiv der Topkarten der www.wetterzentrale.de

Die Dateien mit den während des Fastnet Race prognostizierten Windlagen von www.grib.us heruntergeladen, skaliert und per E-Mail an Bord gesandt durch Janine Dubslaff www.froehlichundfrei.de

Fotos: Nico Krauss: SY *Charisma* bei der Transatlantik-Regatta *Blue Race*, Seiten 2, 31

Constantin Claviez

Anhang

Impressionen der SY *Charisma* samt Sicherheitsmanöver auf den Seiten 31 bis 34

Die Segelyacht

Schiffsname: SY *Charisma*
Werft: Nautor's Swan, Pietarsaari in Finnland
Typ: Swan 441
Bau-Nr.: 36/1980
Konstruktion: Ron Holland
Identifikation: Rufzeichen: DCAO2, MMSI: 211 138 410
Segel-Nr.: GER 5625
Verdrängung: 12,6 t
Länge ü.a.: 13,52 m
Breite: 4,05 m
Tiefgang: 2,45 m
Wasserlinie: 11,20 m
Segel an Bord: 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)
Motor: Volvo Penta D2-55 mit 41 KW (55 PS)
Schiffsführer: Constantin Claviez, www.charisma4sea.de



Das Rolex Fastnet Team 2013 auf der SY Charisma



Schiffsführer: Constantin Claviez, www.charisma4sea.de

Die Crew: Prof. Dr. Udo Kebschull (D), Professor für Informatik aus Karlsruhe
Karl Höftberger (A), Maschinenbauingenieur aus Grieskirchen
Dr. Elmo Feil (D), Arzt für Kinderkardiologie aus Darmstadt
Alex Nemetz (A), Regisseur für Werbefilme aus Wien
Michaela Surke (D) Dipl.-Hydrologin aus Dresden
Constantin Mascher (D), Rechtsanwalt aus München
Andrea Höß (D), Medieninformatikerin und Architektin aus Hamburg

Die Crew erfüllt bezüglich der Anforderungen des RORC folgende Qualifikationen:

Sicherheit (ISAF): Constantin (Skip.), Andrea, Michaela, Elmo, Alex (ungarisches Zertifikat)
Medizin: Elmo als Arzt, Alex mit Nachweis Erste-Hilfe Lehrgang

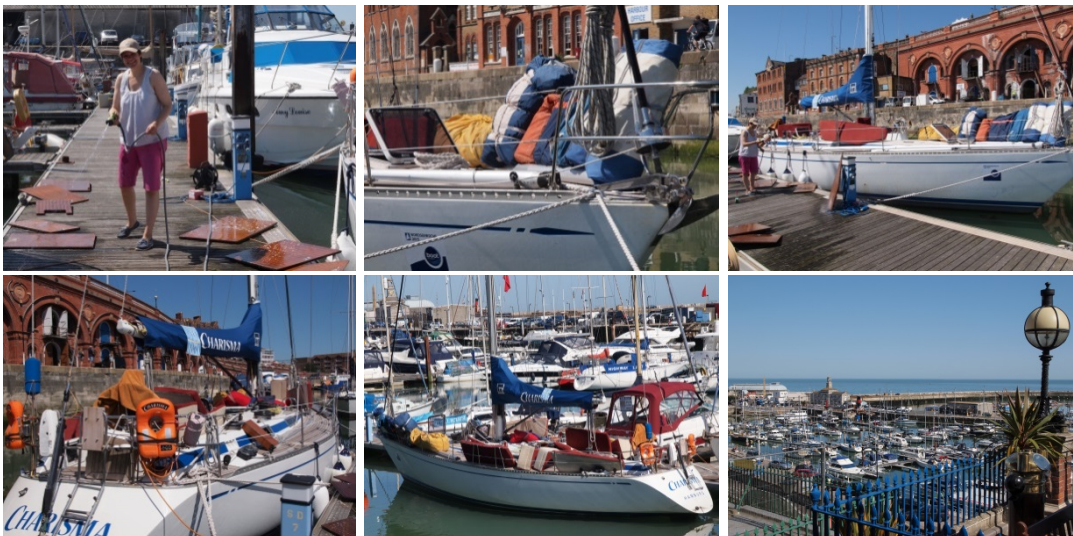
Als Wachführer besitzen Udo und Karl mein Vertrauen.

Elmo übernimmt in bewährter Manier die Verantwortung als Bordarzt.

Diese Hierarchie ergibt sich aus rein praktischen Anforderungen. Meine Wertschätzung des nautischen und sozialen Engagements aller Crewmitglieder sowie mein Respekt für ihren persönlichen Einsatz bleiben davon unberührt.



Die SY *Charisma* liegt zur Vorbereitung des Fastnet Race in der *Royal Marina* von Ramsgate



Die Zeit der Vorbereitung beinhaltet das Ausräumen der Yacht, ein gründliches Reinschiff, das Einräumen, die Inspektion der technischen Ausrüstung, die Planung der Logistik sowie das Befassen mit der Routenplanung und dem Seewetter. Die ausführlichen Formalitäten bis zur Starterlaubnis vom *Royal Ocean Racing Club* (RORC) habe ich bereits zuvor erledigt. Der Sicherheits-Check der Yacht ist bereits von einem der Inspektoren des RORC in Cowes im Monat zuvor vollzogen worden. Die SY *Charisma* ist für das Fastnet Race gut gerüstet.

7. August 2013

Die Yacht wird am Vormittag von Andrea und mir mit der Tide von Ramsgate nach Dover überführt. Der Liegeplatz ist im *Granville* Dock der Marina.

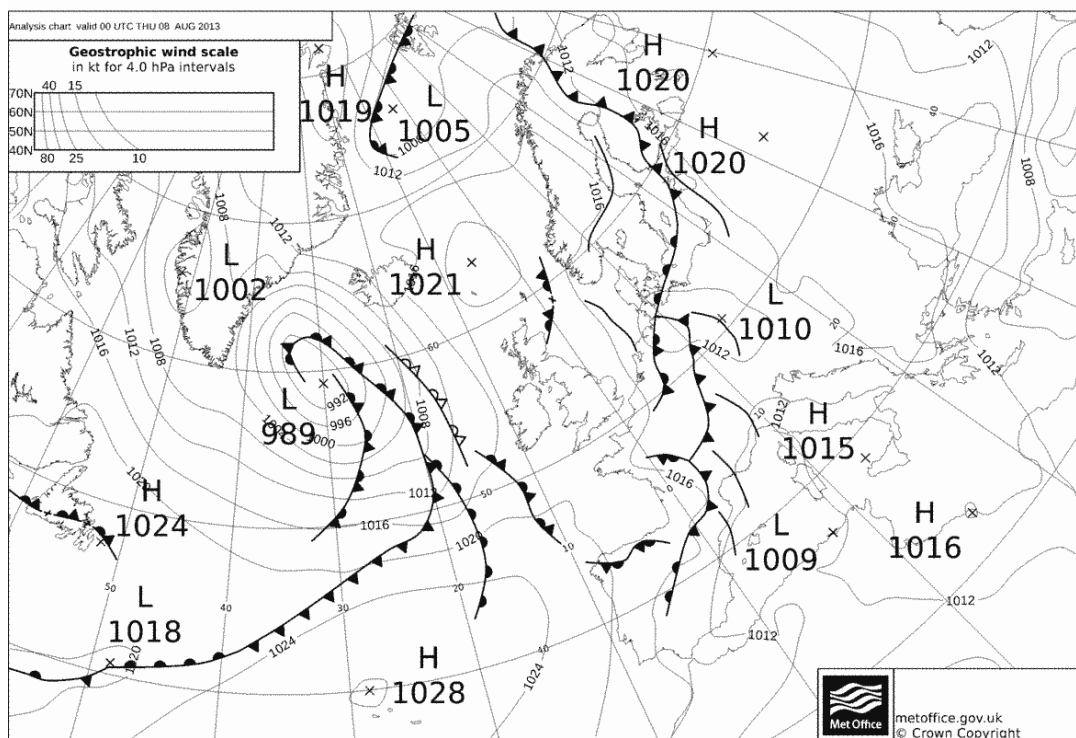
Ankunft der Crew. Stauen der Ausrüstung. Proviant ist bereits gebunkert.

Crewbesprechung beim Willkommens - Hors d'oeuvre im Cockpit der SY *Charisma* mit anschließendem abendlichen Dinner im gemütlichen Salon der Nautor's Swan 441.

Bord- und Regatta-Zeit ist UTC+1 = BST (British Summer Time)

8. August 2013

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Großbritannien liegt unter Hochdruckeinfluss mit daraus resultierenden schwachen Wind im Englischen Kanal.

*

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff und Ausrüstung.

Der Segeltag dient der Eingewöhnung der Crew an Bord, der Teamarbeit, dem Einsteuern sowie dem praktischen Handling der Seemannschaft.

Das Logbuch am 08.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
08h20		kein Wind	Mot	SW	ab Dover
11h10		Brisenstriche	Mot	255°	Dungeness Stb. qa.
12h20	1017	S 2-3	G III; Gr	255°	GPS: 50°52'N; 000°43'E
		Variabel	Spi; Gr	WSW	Spinnakersegeln
13h30	1018	SW 2-3	G III; Gr	S -> W	Kreuzschläge Südküste England
17h30		SW 2-3	G III; Gr	WNW	Beachy Head auf Stb.
18h40		schwach-windig	Mot	Anst.	an Newhaven GPS: 50°47,1'N; 000°03,3'E

Die Nautik: Wir verholen uns nachts bei Hochwasser in den tideunabhängigen Vorhafen der Marina von Dover. Der Einfluss der Gezeit kommt von der Nordsee, daher legen wir bei steigendem Wasserstand am frühen Vormittag von Dover ab und nutzen die auflaufende Tide in den Englischen Kanal hinein. Da wir keinen segelbaren Wind haben, motoren wir die Strecke gen SW.

Im Seegebiet bei Dungeness treffen die Einflüsse der Gezeiten der Nordsee aus Nordosten und des Atlantiks aus Westen aufeinander. So kommen wir nach dem auflaufenden Wasser der Nordsee nur kurze Zeit in eine gegenläufige Tide, bevor der ablaufende Gezeitenstrom des Atlantiks für uns relevant wird.



Den aufkommenden leichten SW-Wind nutzen wir zum Spinnakersegeln, speziell im Testen der Varianten, wie hoch wir zum Wind segeln können. Dabei setzen wir den Jockeypole ein, um den Achterholer um die luvwärtigen Wanten herum zu lenken. Als der Wind zu weit vorlich einfällt, bergen wir den Spi und segeln mit Kreuzschlägen entlang der Südküste von England in westliche Richtung.



Am frühen Abend haben wir Beachy Head auf unserer Steuerbordseite. Dabei erscheinen die Kreidefelsen in der tief stehenden Abendsonne in kräftigen warmen Weißtönen hervorgehoben durch Reliefs, die durch die Schattenbildungen noch verstärkt werden.

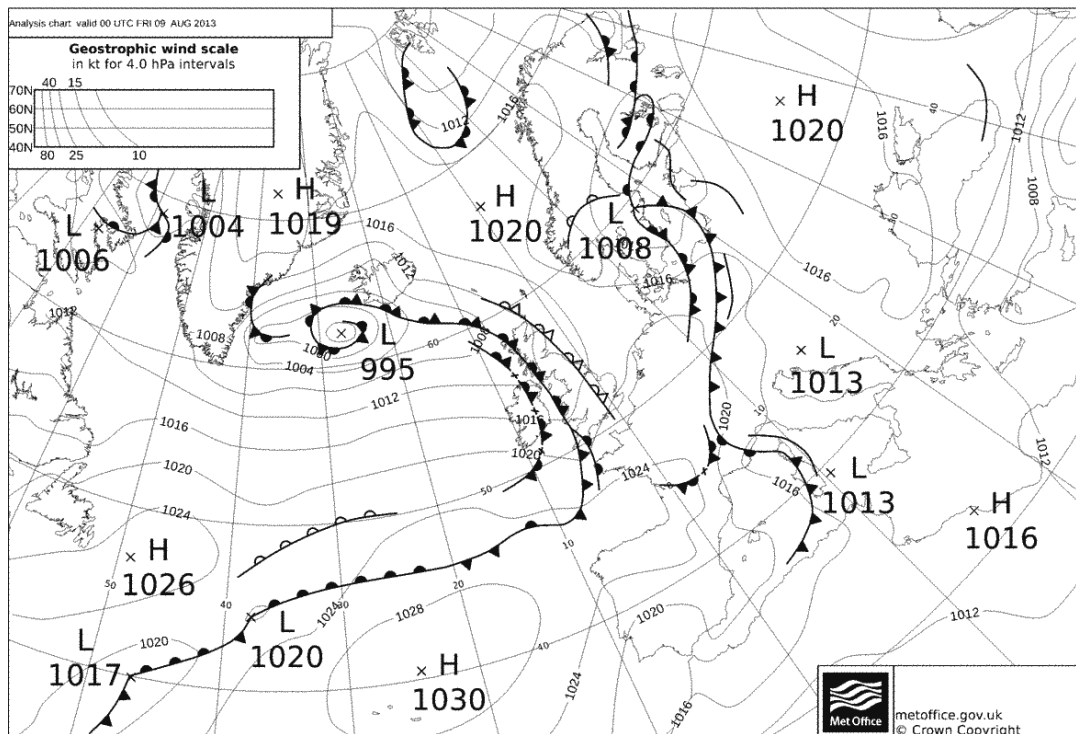
Wir steuern mit dem restlichen in den Atlantik ablaufenden Gezeitenstrom den Hafen von Newhaven an, werden durch die Hafenmeisterin freundlich begrüßt und genießen den guten und angenehmen Auftakt des Segeltrainings zum Fastnet Races. Distanz: 60 sm.



Analyse des Segeltages. Dinner an Bord.

9. August 2013

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Das Tief südwestlich von Island schickt sein Frontensystem voraus. Entsprechend sportlich gestaltet sich das Segeltraining bei Starkwind aus westlicher Richtung im Englischen Kanal. Das sich bis zum Kontinent ausweitende Azoren-Hoch verursacht das Luftdruckgefälle, zudem wird der Starkwind durch die Fronten gestärkt.

Das Logbuch am 09.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
11h20		kein Wind	Mot	S	ab Newhaven
11h40	1018	SW 4	G III; Gr,	S	Boje-über-Bord Sicherheitsmanöver mit Erläuterungen und Film-Doku
13h00		W-SW 4-5 WNW 5-6	G III; Gr,, G III; Gr ,,,	290° WNW	Segeln mit Kreuzschlägen entlang der Südküste Englands
14h20		W-SW 6-7	G IV; Gr,,,	295°	Vorsegelwechsel von G III auf G IV Kreuzschläge - ideales Fastnettraining
18h50		W 5-6	G IV; Gr,,,	WNW	Untiefentonne-S Outer Owes Stb. qa.
20h10 01h00		W 5	Mot	Anst.	GPS: 50°39'N; 000°47'W Portsmouth Harbour, an Gosport

Am Vormittag führt unser Bordarzt Elmo eine Einweisung in die medizinische Ausrüstung durch, gefolgt von der Sicherheitseinweisung in die Benutzung der Seenotsignalmittel.

Die Nautik: Anschließend legen wir von Newhaven ab, setzen die Segel und steuern mit südlichem Kurs in den Englischen Kanal. Wir führen das Boje-über-Bord Sicherheitstraining durch:

Die Markierungsboje geht über Bord, wir setzen die Segel dicht und bringen die Yacht auf Kurs halben Wind, wenden in den beigedrehten Zustand. Das Vorsegel bleibt back stehen. Wir steuern mit halbem Wind wieder auf das Objekt zu, anvisiert über die freie Sicht im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigem Unterwant.

Mit Annäherung an die Boje geben wir Luvruder, so dass die Yacht mit ihrem windbedingt niedrigen leewärtigen Freibord sich zur Boje dreht, die anschließend an Bord aufgenommen wird. Die Geschwindigkeit hat sich dabei auf ein geringst mögliches Maß reduziert. Das Ruder ist luvwärtig fixiert, die Großschot wird gemäß der Windsituation gefiert. Die Yacht kann sich selbst in der See überlassen werden, während alle verfügbaren Crewmitglieder sich am Abbergen beteiligen können.

Bei diesem Manöver geht keine Gefahr von schlagenden Schoten, Lärm und einer unkontrolliert in der See und im Wind stampfenden Yacht aus. Es besteht eine permanente Kontrolle über das steuerbare Schiff mit einfachem Handling dicht gesetzter Schoten. Nur der Rudergänger ist in ‚Charge‘, während alle anderen Crewmitglieder sich ausschließlich auf die Rettungsaktion konzentrieren können.

Das *Hamburger Manöver* ist in der Yacht-Reportage ‚Fit für alle Fälle‘ (Ausgabe 10/2006) und auf den Webseiten www.charisma4sea.de sowie www.schwerwettertraining.de veröffentlicht.



Das Charisma Fastnet Race Team 2013 beim Segeltraining vor der Südküste Englands.



Es folgt ein frisch-sportliches Starkwindtraining. Ab der späten Mittagszeit setzt die Tide nach Westen, so dass wir den Gezeitenstrom mit Kreuzschlägen in westliche Richtung nutzen. Der Wind frischt dabei auf 6-7 Beaufort auf. Es folgen Reffmanöver ins zweite und dritte Reff und schließlich das Wechseln des Vorsegels, um die ideale Besegelung für die Kraftkomponenten der Natur Wind gegen Strom aufzufahren. Dabei kommt das exzellente Seeverhalten der Swan bestens zur Geltung. Wir nähern uns mit aufmerksamen Steuerleistungen den Nab-Towers östlich des Solents. Die Tide kentert und wir entscheiden uns, die restliche Ansteuerung von Portsmouth Harbour unter Motor vorzunehmen. Dabei drückt uns die Intensität des Gezeitenstroms bis auf 1,5 kn Fahrt über Grund herunter. Eine Stunde nach Mitternacht erreichen wir die Haslar Marina von Gosport. Distanz: 60 sm.

10. August 2013

Ablegen von Gosport um 10h50. Die Etappe von Portsmouth Harbour nach Cowes nehmen wir mangels Wind unter Motor vor. Um 13h00 bekommen wir in der *East Cowes Marina* einen Liegeplatz zugewiesen. Distanz: 10 sm.

Landgang mit Besuch beim Race-Office des *Royal Ocean Racing Club (RORC)*, um die Unterlagen für das Fastnet Race entgegen zu nehmen. Die Crew bereitet Essen für die Regatta vor. Um 16h00 findet im *Cowes Yacht Haven* das Skipper-Briefing des RORC zum Fastnet Race statt. Um 18h00 führe ich das Crew-Briefing an Bord der SY *Charisma* durch. Das beinhaltet eine Törnbesprechung mit Interpretation des bevorstehenden Seewetters sowie Darlegung der von der Regattaleitung festgelegten Route.



Karl präsentiert aufgeblasene Rettungsweste, Alex klebt Rolex, Hors d'oeuvre im Cockpit

Das *Charisma*-Team im Rahmen des Briefings und der Vorbereitung zum Fastnet Race 2013



Die Crew: Constantin (Skip.), Andrea, Alex, Udo, Elmo, Michaela, Constantin, Karl

Abends *auf'n Swutsch* zur Regatta-Party, veranstaltet im *Cowes Yacht Haven*.

Die Webseite vom *Royal Ocean Racing Club*, dem Veranstalter, lautet: www.rorc.org.uk.

Das Fastnet Race findet seit 1925 im Hochseesegelrevier des Englischen Kanals und der Keltischen See statt und gilt als eine der renommiertesten Hochseeregatten. In diesem Jahr geht die neue Rekordzahl von 380 Yachten an den Start.

Die Route gemäß den Segelanweisungen zum Rolex Fastnet Race 2013:

Start vor Cowes, Kurs W durch den Solent in den Englischen Kanal, Kurs NW durch die Keltische See bis zum Fastnet Rock, der Backbord liegen bleibt. Kurs SE zurück durch die Keltische See bis Bishop Rock an der Westküste der Scilly Islands, Kurs E zum Lizard Point und Kurs ENE zur Ziellinie vor Plymouth.

Es gilt zudem, alle angrenzenden Verkehrstrennungsgebiete zu meiden.

Jede Segelyacht hat im Rahmen umfangreicher Vorbereitungen und akribisch erstellter Messbriefe einen Zeitkorrekturwert zugewiesen bekommen, damit die Yachten mit ihren unterschiedlichen Geschwindigkeitspotentialen verglichen werden können.

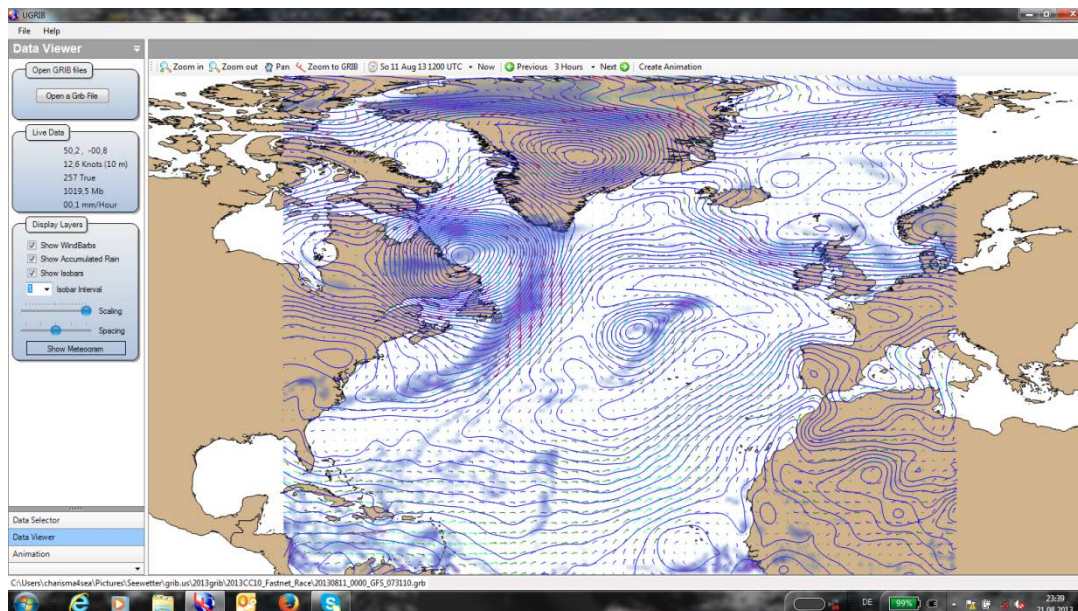
Wir starten mit dem Faktor 1.037 in der IRC Klasse 3. Das Spektrum erstreckt sich hierbei von 1.800 eines Mega-Racers bis 850 für eine kleine Tourenyacht.

Die meisten Segelyachten sind leicht und schnell und sind damit prädestiniert für leichten Wind. Mit der SY *Charisma* segeln wir eine der schweren Yachten in der Flotte. Um gegen die eingespielten Regatta-Crews eine Chance zu haben, müssen wir die Yacht mit gutem wettertaktischen Verhalten möglichst 'laufen' lassen, d.h. behutsam mit Wendemanövern umgehen. Die Vorteile der Swan 441 liegen im exzellenten Seeverhalten, wenn Wind und Seegang zunehmen.

Die Teilnahme am Fastnet Race steht bei der Crew unter dem 'olympischen Gedanken' des Dabeiseins. In diesem Rahmen haben wir Freude am optimalen Segeln im fairen Sportsgeist und in bester Atmosphäre unseres zusammenwachsenden Teams.

Das Seewetter

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 11.08.2013



Das Seewetter im südlichen Nordatlantik wird durch das Azoren-Hoch bestimmt, das in seiner erweiterten südlichen Ausdehnung zu frisch-konstantem Passatwind führt. Nordwestlich des Azorenhochs haben sich zwei Tiefdruckgebiete entwickelt, die stürmischen Wind hervorrufen. Das zentrale Atlantik-Tief reibt sich am Kern des Hochs, während das Tiefdruckgebiet in der Labradorsee in seinen stürmischen Auswirkungen bis zum Kap Farvel an der Südhuk von Grönland reicht.

Das Seewetter rund um die Britischen Inseln wird durch das nördlich von Schottland liegende Tiefdruckgebiet bestimmt. Südlich vom Kern des Tiefs drückt eine starke Westwindströmung auf Großbritannien.

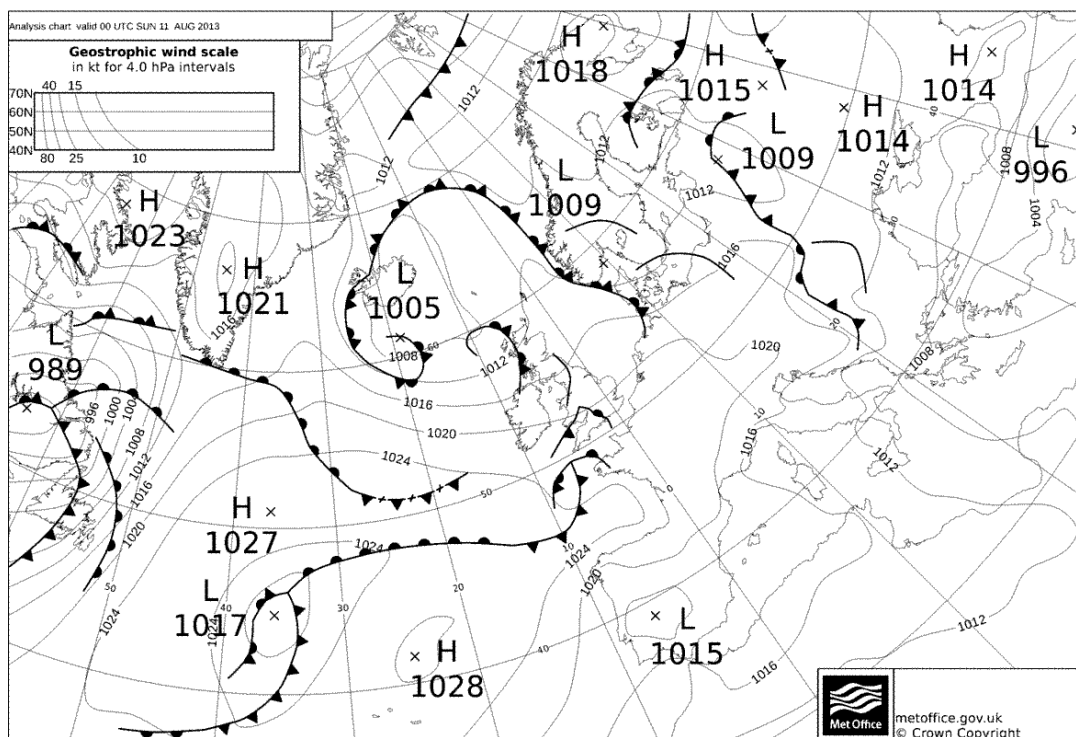
Im Englischen Kanal weht ein frischer WSW-Wind, hervorgerufen durch das Luftdruckgefälle des über dem Kontinent liegenden Hochs und den Ausläufern des nördlich liegenden Tiefs.

★

Die nachfolgend aufgeführten Wetterbilder der öffentlich zugänglichen Gribdaten vom US-amerikanischen Wetterdienst wurden während des Fastnet Race zum Verständnis und 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.

11. August 2013

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Das Tief über Island führt zu einer Westwindlage im Englischen Kanal.

*

Der Countdown zum Rolex Fastnet Race 2013

Die Auslaufparade findet unter Sturmbesegelung statt, die jede teilnehmende Yacht der Regattaleitung gemäß den Wettfahrtsregeln der *International Sailing Federation* (ISAF) an einem 'Identity-Gate' präsentiert. Die Crew versammelt sich mit Schwimmwesten und Sicherungsleinen vollständig an Deck. Die endgültige Starterlaubnis wird erteilt.

Besegelung der SY Charisma für den Regatta-Start: Großsegel (42 qm), Genua III (53 qm).

In der Vorbereitungs-Phase segeln die Segelyachten auf engem Raum auf der Suche nach der besten Start-Taktik. Dieses Aufgebot an unterschiedlichsten Booten bei bewölktem Rückseitenwetter wird die Crew nie vergessen. Die Profis segeln mitten im Getümmel der Amateure. Ruhe, Übersicht, gute Nerven, Wachsamkeit, Teamgeist und seglerisches Können sind vonnöten, um die Startphase gut zu bewältigen. Die meisten Regattateilnehmer gehen auf diesem Level souverän wie auch respektvoll miteinander um.

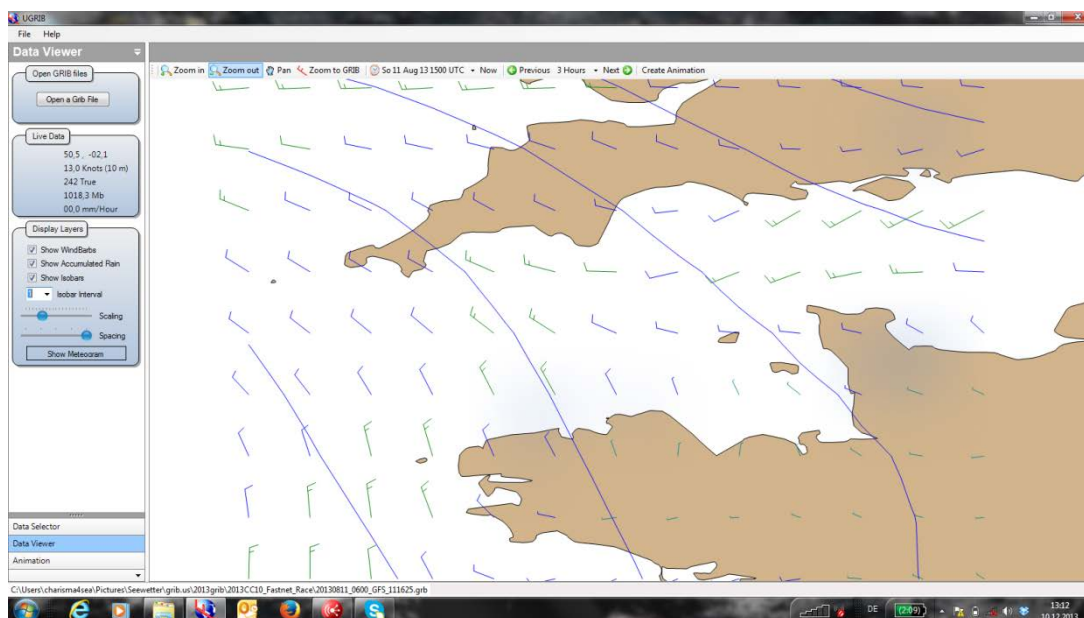


Der Start zum Rolex Fastnet Race 2013

Um 12h50 ist der Start in unserer Regatta-Gruppe IRC 3. Bei SW-W 4-5 kreuzen wir gegen die restliche auflaufende Tide durch den Solent gen WSW. Die meisten Regattateilnehmer halten sich mit zahlreichen Schlägen im flachen Wasser dicht unterm Festland, um mit möglichst wenig Gegenströmung gut voran zu kommen. Die Frage der Abwägung, wie wenig Wasser unterm Kiel riskiert wird, liegt bei den teilnehmenden Regatta-Yachten. Es ist unsere Strategie mit weniger Kreuzschlägen Strecke durch den breiten Solent zu machen. Die Gegenströmung ist zwar für uns stärker, dafür haben wir weniger Ausweich- und Kollisionskurse zu beachten. Viele Kreuzschläge bedeuten für uns als relativ schwere Yacht mit einer im Verhältnis zu den anderen Regattateilnehmern wenig miteinander eingespielten Crew vorhersehbaren Zeitverlust, daher lassen wir die Swan möglichst laufen.

Jedes Crewmitglied in unserem Team kommt zum Einsatz ans Steuer. Bei der Dichte des Regattafeldes müssen alle an Bord zuverlässige Seemannschaft leisten, zu jeder Zeit hellwach sein und eine gute Auffassungsgabe für die sich schnell verändernden Situationen haben. Die Tide kentert am frühen Nachmittag. Im weiteren Verlauf frischt der Wind weiter auf. Das Leedeck wird gespült und Druck kommt ins Ruder. Wir binden das erste Reff ins Großsegel. Der maximalen Geschwindigkeit der Yacht tut das keinen Abbruch, im Gegenteil. Der Wind legt auf WSW 5-6 zu. Wir binden das zweite Reff ins Großsegel.

Die Windlage am 11.08.2013 um 15h00 UTC von www.grib.us



Anhand des Isobarenverlaufes ist die klassische Regel bezogen auf die Nordhalbkugel gut zu erkennen: Der Wind weht rechts aus dem Hoch heraus und links in das Tief hinein. Das Gefälle vom höheren Luftdruck auf dem Atlantik im Verhältnis zum tieferen Luftdruck über Großbritannien führt im Englischen Kanal zu frischem Wind aus WSW.

Rolex Fastnet Race 2013 – Impressionen vom Start der renommierten Hochsee-Regatta



Das Logbuch am 11.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
12h50	1016	SW-W 4-5	G III; Gr	Kreuz- schläge gen WSW	Start der Gruppe IRC 3 beim Rolex Fastnet Race 2013, Tide gegen an, kentert ab 14h30
15h00		SW 5	G III; Gr,	SW	erstes Reff ins Großsegel
15h30		SW 5-6 böig	G III; Gr,,	190°	Needles passiert, Starkwind zweites Reff ins Großsegel
17h30		WSW 5	G III; Gr,	285°	GPS: 50°27'N; 001°48'W, Großsegel wieder ins erste Reff
19h30		W 4-5	G III; Gr,	200°	GPS: 50°33'N; 002°11'W - Wende
21h50		NW4	G III; Gr	255°	GPS: 50°25'N; 002°23'W - Wende

Um 15h30 durchsegeln wir den Westausgang des Solents und passieren die Needles.



Mit Kurs 190° segeln wir mit rasanter Geschwindigkeit in den Englischen Kanal hinein.

Um 17h30 wenden wir und segeln mit neuen Kurs WNW, unterstützt durch die nach Westen ablaufende Tide mit bis zu 10 kn Fahrt über Grund. Am späten Abend kentert die Tide. Um Mitternacht befinden wir uns südlich von Portland Bill.

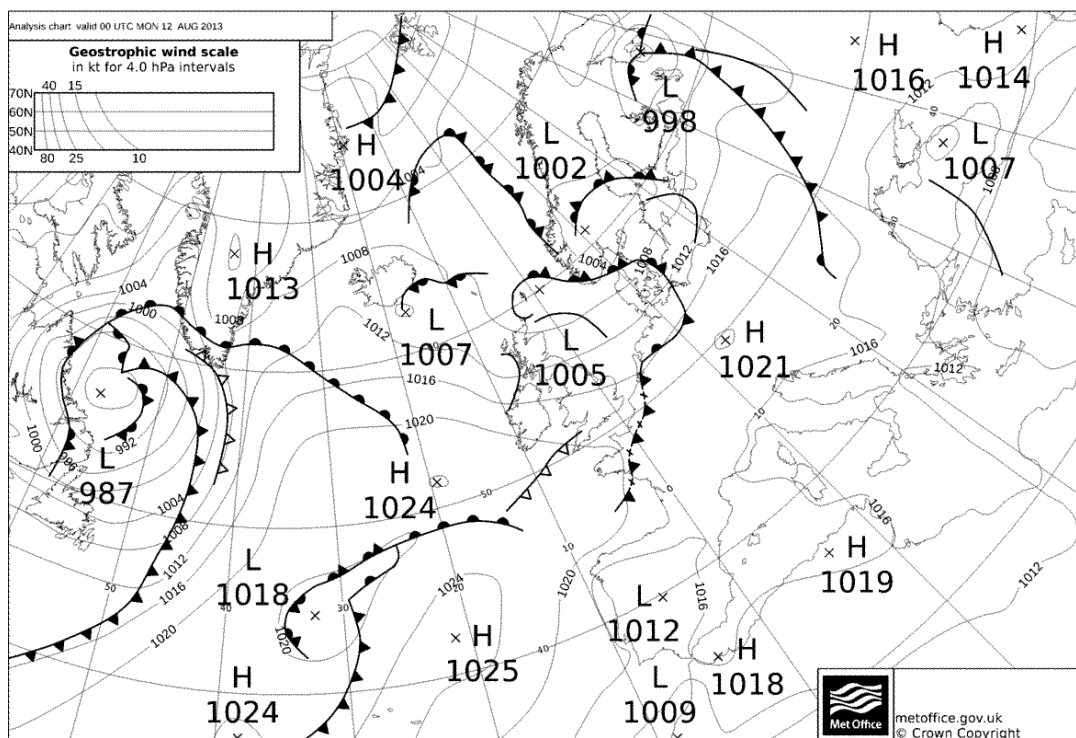
Das Wachsystem

Jedes Crewmitglied hat 4 Stunden Wache, 2 Stunden mit dem ersten, 2 Stunden mit dem zweiten Wachpartner. Der Vorteil bei diesem System liegt darin, dass jeder neue Wachhabende Zeit hat, sich an Deck zu akklimatisieren, da er zu einem bereits seit 2 Stunden auf Wache befindlichen Crewmitglied trifft. Bei 7 Crewmitgliedern, die am überlappenden Wachsystem teilnehmen, resultiert in der Bordroutine eine zehnstündige Freiwache.

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

12. August 2013

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de

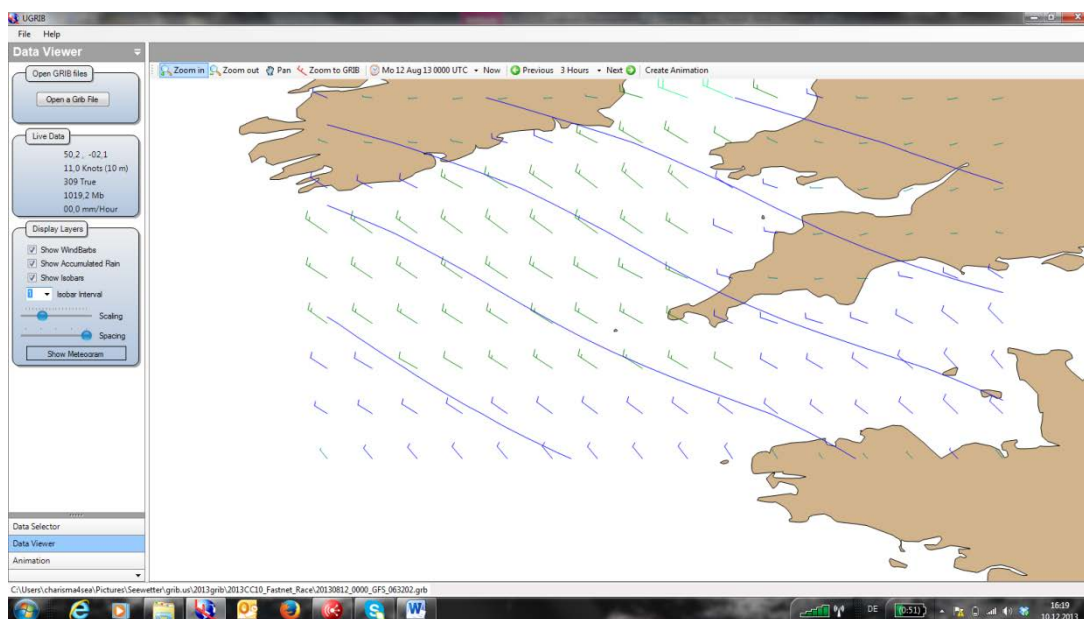


Südlich des Tiefdruckgebietes über Großbritannien bleibt es bei der Westwindlage im Englischen Kanal.

*

In der Nacht lässt der Wind auf W mit 2-3 Beaufort nach. Unter der Decksbeleuchtung wechseln wir das Vorsegel von der Genua III auf die Genua II. Der Gezeitenstrom setzt uns entgegen, so dass wir in diesem Tidenintervall lediglich Kurs SSW segeln können. Wir halten uns vom Strömungseinfluss des *Race of Portland Bill* fern. Die Intensität der Gezeit rund um die in den Englischen Kanal hineinragende Huk macht es bei gegenläufiger Tide extrem aufwändig, die Landzunge zu passieren.

Die Windlage am 12.08.2013 um 00h00 UTC von www.grib.us

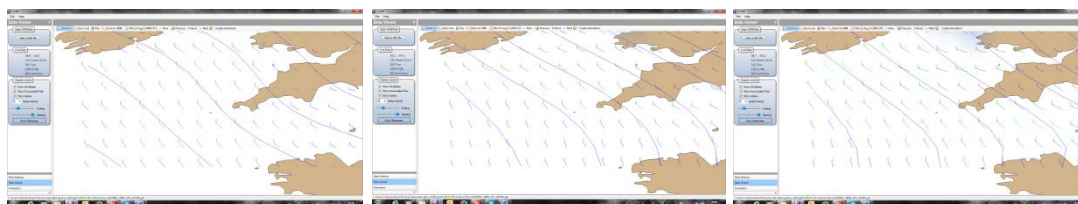


Um Mitternacht dreht der Wind im Zentralen Englischen Kanal rechts auf NW. Das ist vorübergehend günstig für uns, als wir mit westlichem Kurs Portland Bill passieren, weiter westlich weht der Wind wieder auf W-NW.

Das Logbuch am 12.08.2013:

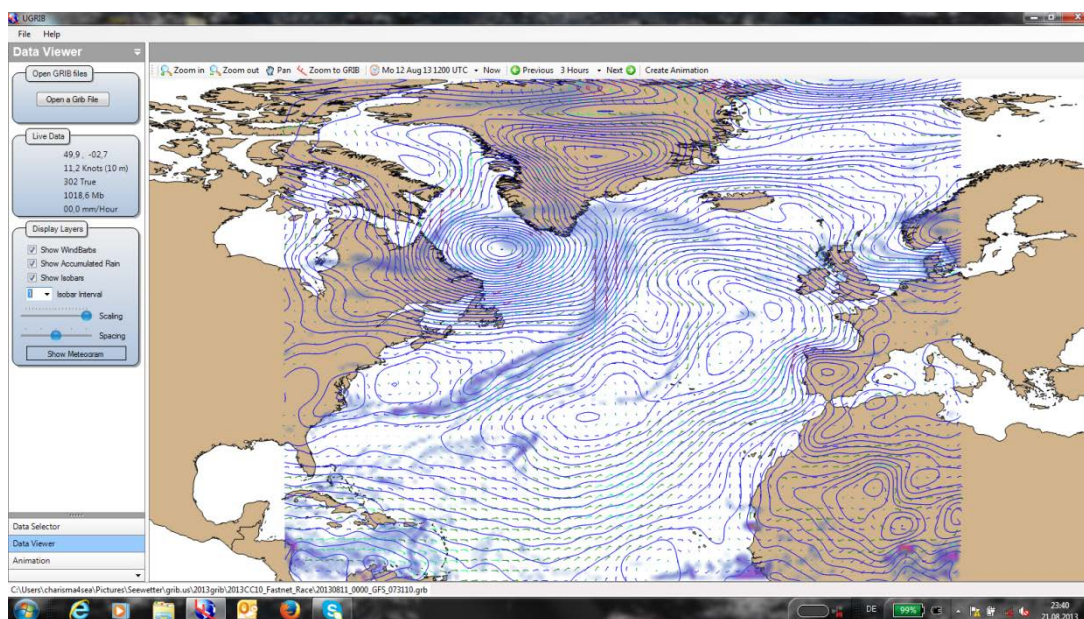
UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
01h00	1015	W 2-3	G III -> G II; Gr	215°	GPS: 50°20'N; 002°37'W - Vorsegelwechsel
05h00 05h10		W 3-4	G II; Gr	320° 235°	GPS: 50°02'N; 003°02'W - Wende erneute Wende - retour auf Bb-Bug
10h20	1016	NW 4	G II; Gr	280°	GPS: 49°53'N; 003°46'W - südlich Start Point - Wind dreht rechts (günstig)
17h30	1018	W-NW 5-6	G II,; Gr,,	260°	GPS: 49°38'N; 004°54'W - auffrischender Wind, Segel gerefft

Die Windlage am 12.08.2013 um 06h00 UTC 12h00 UTC und 18h00 UTC von www.grib.us



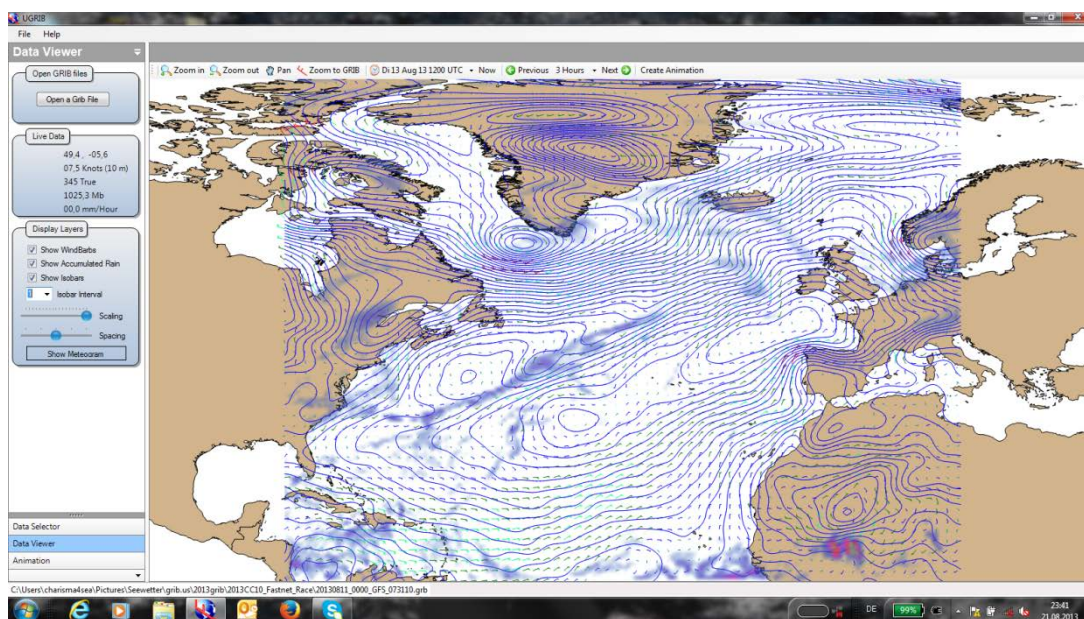
Mit langen Kreuzschlägen arbeiten wir uns im Wechselspiel der Gezeiten voran nach Westen in den Westausgang des Englischen Kanals und segeln in die nächste Nacht.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 12.08.2013



An der Nordwest-Flanke des Azoren-Hochs weht der Wind aus N-NW.

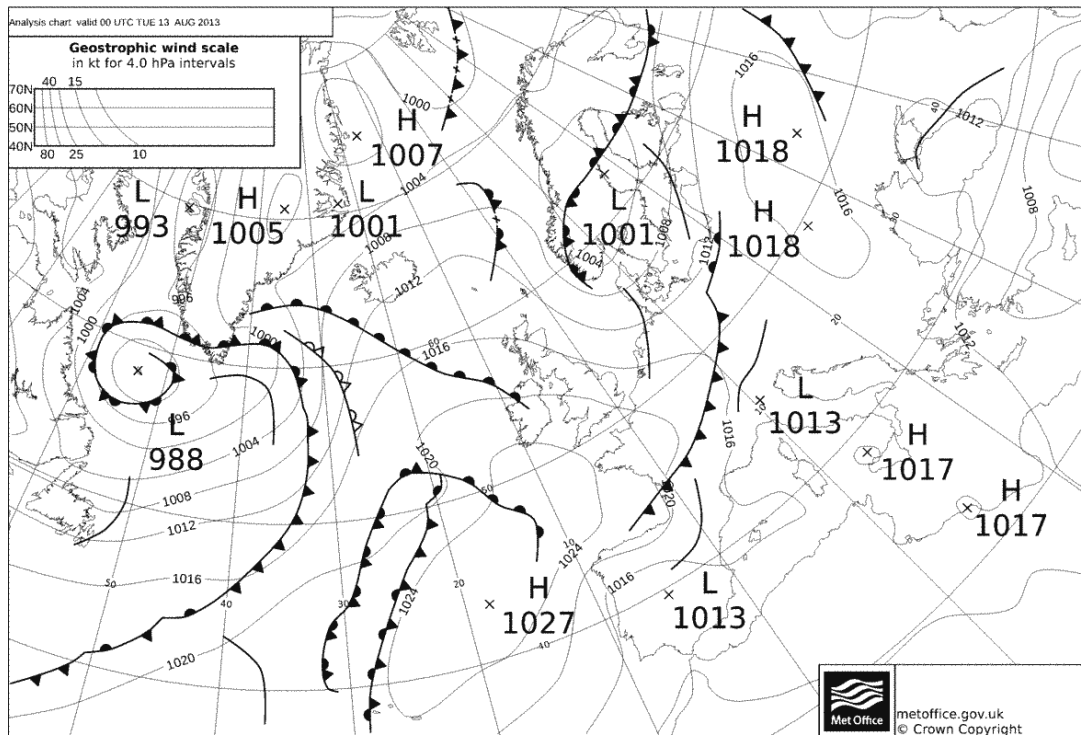
Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 13.08.2013



Die Wetterlage gleicht der des Vortages. Das Azoren-Hoch weitet sich jedoch nach Osten aus. Aufgrund des geringeren Luftdruckgefälles lässt die Intensität des Windes nach.

13. August 2013

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



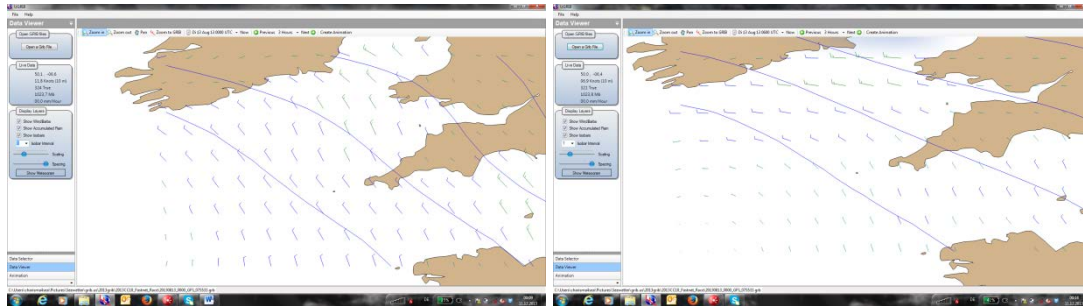
Die Seegebiete der Keltischen See und des Englischen Kanals geraten unter den Einfluss des Azoren-Hochs. Im östlichen Atlantik lungern Fronten.

Das Logbuch am 13.08.2013:

UTC+1	hPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
01h00	1020	NW 5	G II,; Gr,,	Kreuz-	GPS: 49°35'N; 005°57'W
03h30		NW 3-4	G II,; Gr,	schläge	GPS: 49°47'N; 005°56'W
04h30		NW 3	G II; Gr	N	GPS: 49°46'N; 006°06'W
05h40		NW 3	G II; Gr	350°	GPS: 49°54'N; 006°07'W
15h20	1022	W-NW 3-4	G II; Gr,	325°	GPS: 50°35'N; 006°39'W
19h20	1021	W-SW 4-5	G III; Gr	295°	GPS: 50°50'N; 007°09'W - Vorsegelwechsel auf Genua III
21h40	1020	SW 5	G III; Gr	275°	GPS: 50°51'N; 007°31'W
22h00	1019	SW 5-6-7 Böen	G III; Gr,- >Gr,,->Gr,,,	260°	Atlantik-Front in zappendusterer Nacht - Reffmanöver

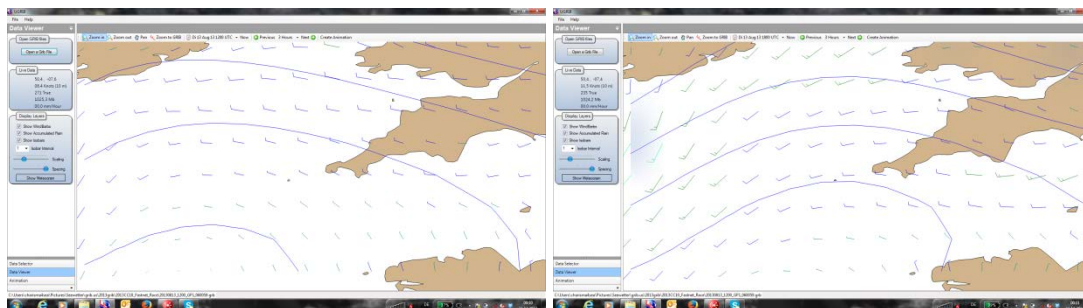
In den frühen Morgenstunden kreuzen wir gen Nordwest an Landsend vorbei, passieren das Verkehrstrennungsgebiet südlich und segeln nördlich der Scilly Islands in die Keltische See.

Die Windlage am 13.08.2013 um 00h00 UTC und 06h00 von www.grib.us



Das Azoren-Hoch weitet sich nach Osten aus. Der Wind wird durch den steigenden hohen Luftdruck schwächer und dreht links der Zugbahn vom des Hochdruckkerns zurück.

Die Windlage am 13.08.2013 um 12h00 UTC und 18h00 von www.grib.us



Im Tagesverlauf dreht somit der Wind von NW über W auf SW.

Nachdem wir zunächst gegen den Wind aus den Englischen Kanal hinaus kreuzen müssen, ist diese Veränderung der Wetterlage positiv für unsere Querung der Keltischen See gen NW.

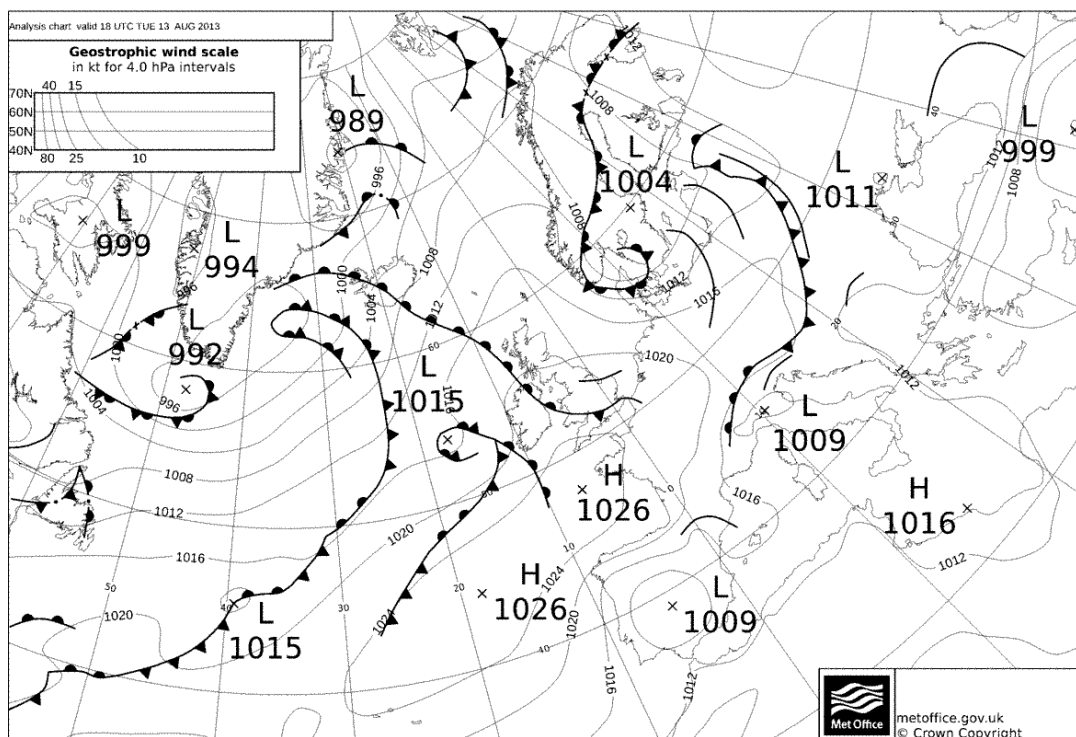
Die Windlage am 13.08.2013 um 21h00 UTC von www.grib.us



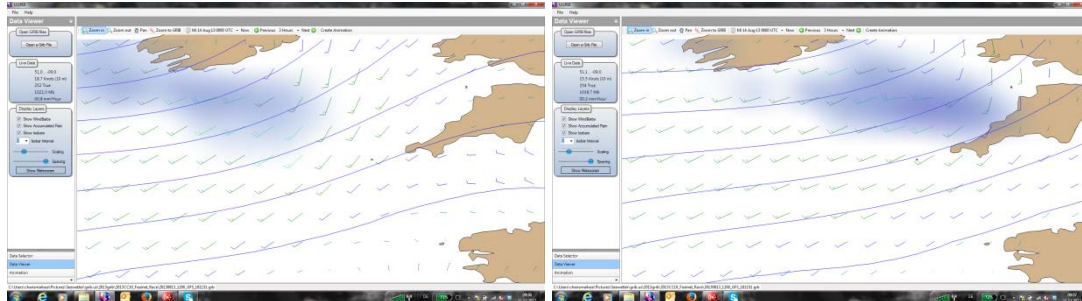
In der Nacht führt die Atlantik-Front zu Reffmanövern und rasanter Fahrt gen Fastnet Rock.

14. August 2013

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de

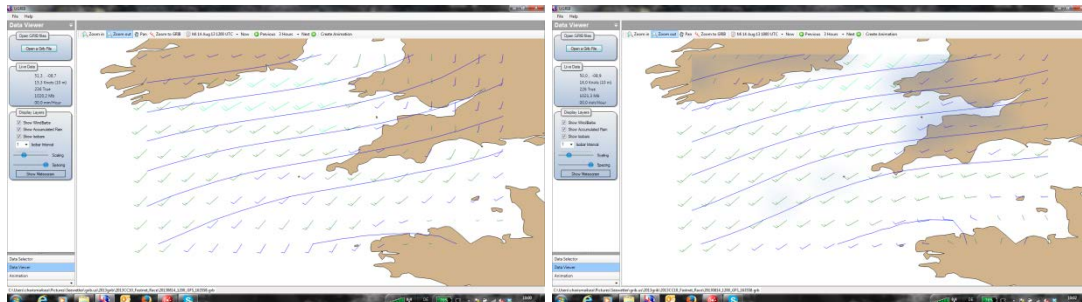


Die Windlage am 14.08.2013 um 00h00 UTC und 06h00 von www.grib.us



Die Atlantik-Front schwenkt nach Osten, der zuvor rückgedrehte Wind dreht wieder rechts.

Die Windlage am 14.08.2013 um 12h00 UTC und 18h00 von www.grib.us



Nordwestlich des Atlantik-Hochs stabilisiert sich in der Keltischen See ein frischer SW.



Mit Durchzug der Atlantik-Front in den frühen Stunden der Nacht beruhigt sich allmählich das Wettergeschehen. Wir nähern uns in guter Geschwindigkeit der Südküste Irlands.

Am Morgen lässt der Wind weiter nach, wir reffen aus und wechseln am Vormittag südlich von Clear Island das Vorsegel von Genua III auf Genua II. Das Verkehrstrennungsgebiet lassen wir Backbord liegen und kreuzen nördlich davon dem legendären Felsen entgegen.



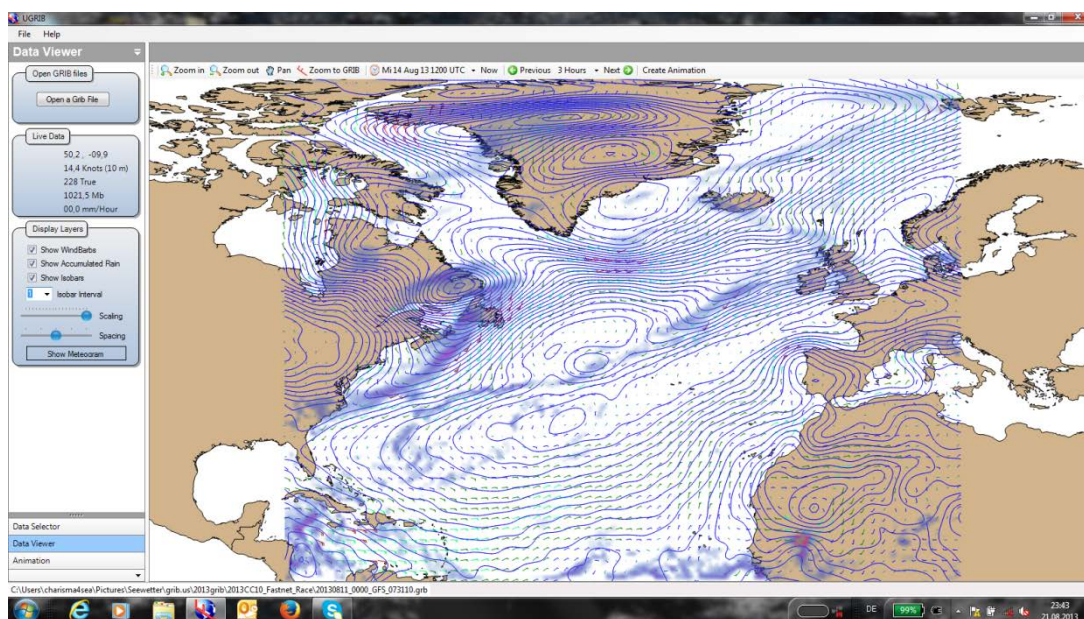
Der Fastnet Rock – zur Mittagszeit erreichen wir den Wegepunkt, indem wir den Felsen mit 180° Peilung auf unserer Backbordseite passieren und runden.

Mit weiteren Kreuzschlägen arbeiten wir uns zum nächsten Wegepunkt vor, der SSW-lich gelegenen *Pantaenius-Boje*. Nun können wir den aufkommenden frischen SW-Wind nutzen und jagen mit Halbwind-Kurs durch die Keltische See gen SE.



Delphine begleiten uns durch die See des Atlantischen Ozeans.

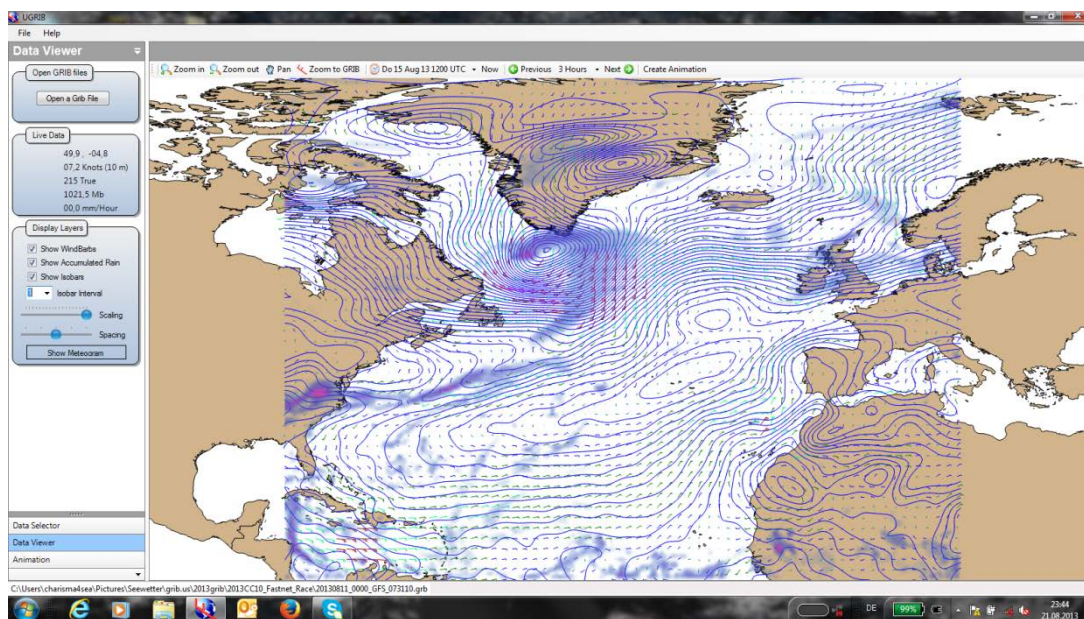
Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 14.08.2013



Nördlich der den Atlantik übergreifenden Hochdruckbrücke weht ein frischer stetiger SW.

Die SY *Charisma* segelt bei bestem Halbwind-Kurs mit Rumpfgeschwindigkeit in die Nacht.

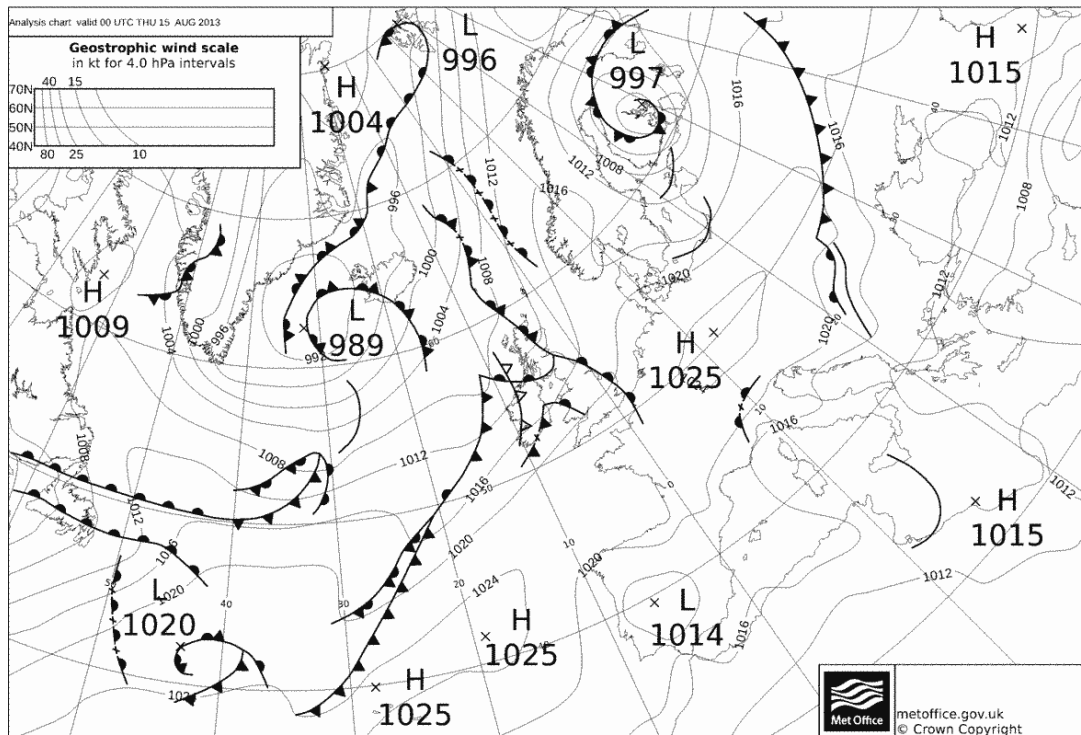
Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 15.08.2013



Die Hochdruckbrücke reicht in den Englischen Kanal. Durch das fallende Luftdruckgefälle über Großbritannien weht der Wind mit geringerer Intensität weiterhin aus SW.

15. August 2013

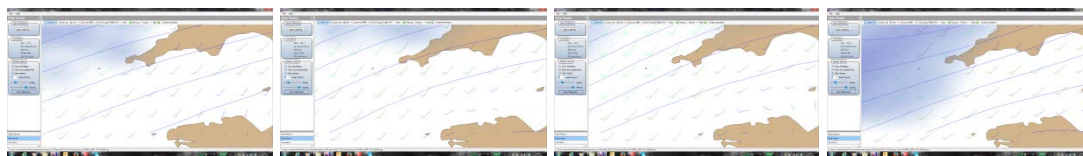
Die Wetterlage von den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Das Logbuch am 15.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
02h10	1017	SW 5	G II; Gr,,	135°	GPS: 50°15'N; 007°41'W
07h20		SW 4	G II; Gr	100°	GPS: 49°52'N; 006°56'W
07h50		S-SW 4	Spi; Gr	090°	Spinnakersegeln, begl. d. Delphine
08h30		S-SW 4	G II; Gr	105°	GPS: 49°52'N; 006°42'W
10h00		S-SW 4	Spi; Gr	085°	GPS: 49°50'N; 006°24'W
12h40		S-SW 4	Spi; Gr	085°	Wolf Rock auf Bb.
15h40		S-SW 4	Spi; Gr	060°	Lizard Point auf Bb - Spi-Wechsel
22h10		S-SW 1-2	Spi; Gr	Anst.	Draystone Blz (2) r. 5 s Bb. qa.
22h38		S-SW 1	G II; Gr	Ziellinie	Fastnet Race 2013

Die konstante Windlage im Tagesverlauf von 06-24h00 UTC am 15.08.2013 von www.grib.us



Im routinierten Wachsystem segeln wir bei geringfügigem Gezeiteneinfluss der Nippzeit mit SE-Kurs den Scilly Islands entgegen. Am Morgen passieren wir das westlich des Archipels gelegene Verkehrstrennungssystem auf Backbord, fallen auf östlichen Kurs ab, heißen den Spinnaker auf und segeln, erneut begleitet von Delphinen, in die Morgensonne.

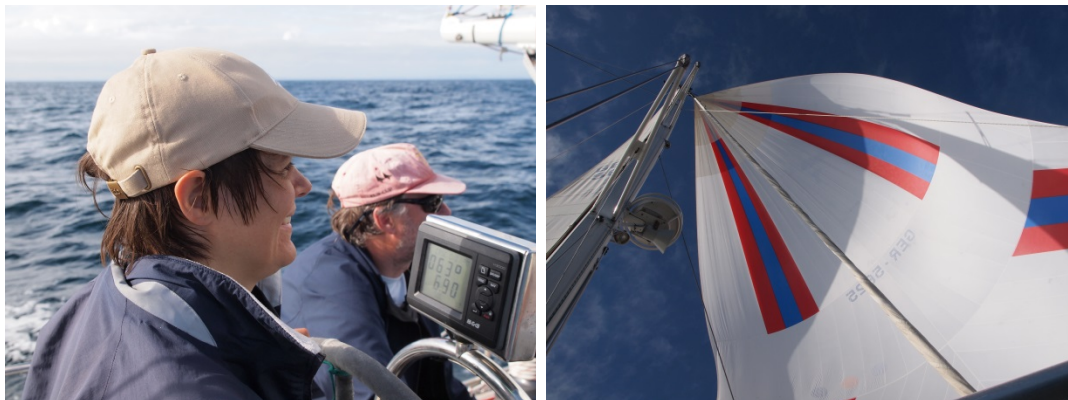


Mit optimalem Spinnaker-Trimmm segeln wir mit östlichem Kurs in den Englischen Kanal.

Zur Mittagszeit haben wir den nördlich gelegenen Wolf Rock auf Backbord. Am Nachmittag kommt Schifffahrtsverkehr auf.



Bei gegenläufiger Tide passieren wir die Huk von Lizard Point, wechseln den Spinnaker auf den größer dimensionierten Leichtwind-Spi 'Runner', da der Kurs durch die Bay of Plymouth gen ENE verläuft und der Wind dadurch achterlich einfällt.



In den Abendstunden kentert die Tide zu unseren Gunsten. Bei nachlassendem Wind schiebt der auflaufende Gezeitenstrom mit ca. 1 kn. Das Segeln fordert die Konzentration diesen Tiden-Intervall bis zum Ziel zu nutzen.

Um 22h38 erreichen wir achterlicher Brise die Ziellinie zum Rolex Fastnet Race 2013.

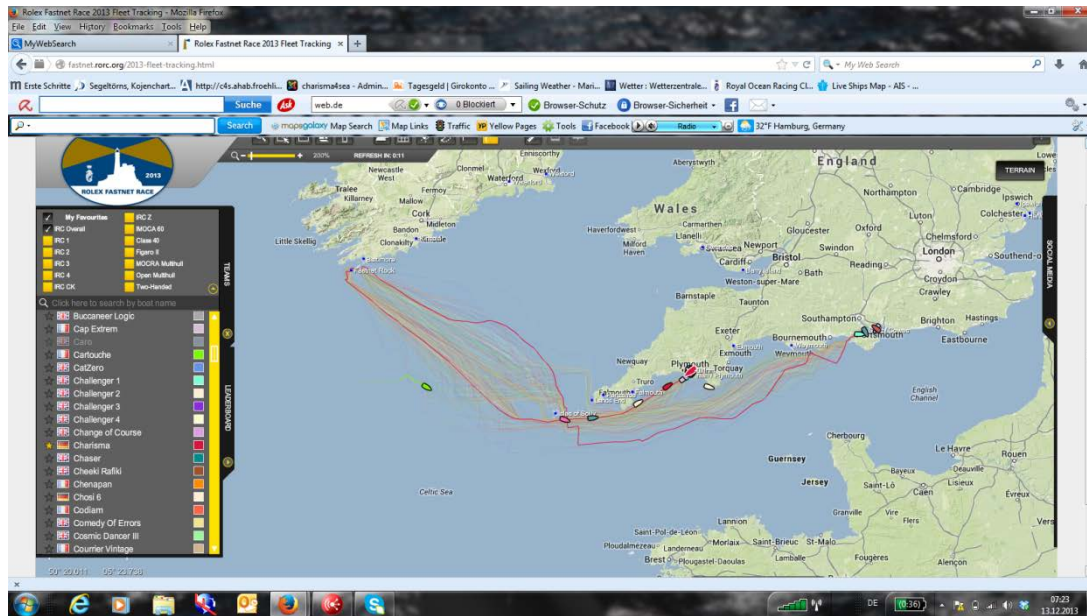
Distanz: 650 sm.

Gesamtstrecke (mit Segeltraining): 780 sm.

In *Plymouth Yacht Haven* bekommen wir einen Liegeplatz zugewiesen. Mit dem Vertäuen der Yacht, der Begrüßung durch den Veranstalter und dem Anlegedrink beginnt auch für uns die Party, die im weiteren Umfeld des mit Racern besetzten Regattafeldes bereits im vollen Gange ist...

Die Preisverleihungs-Feier komplettiert die einzigartige Atmosphäre des Fastnet Race...

Das Tracking der Regatta-Yachten beim Rolex Fastnet Race 2013 von www.yellowbrick.com



Fazit

Die Crew lebte Kameradschaft und überzeugte durch zuverlässige Seemannschaft in einem international hochkarätig besetzten Regattafeld.



Danke mein *Charisma*-Fastnet Team 2013!

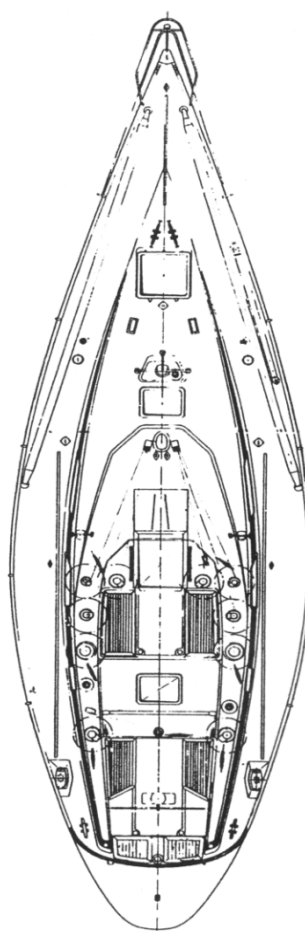
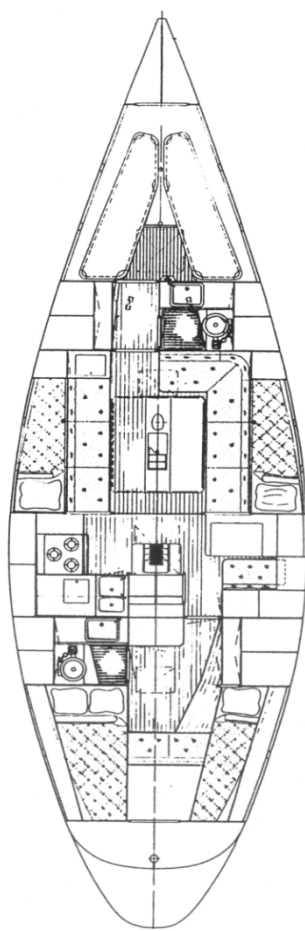
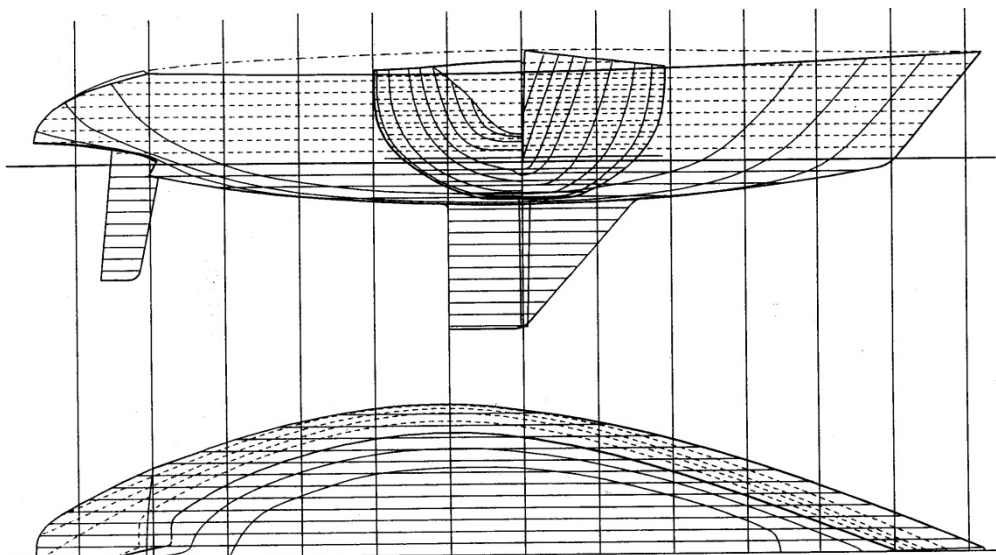
Euer
Constantin

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 und
- 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

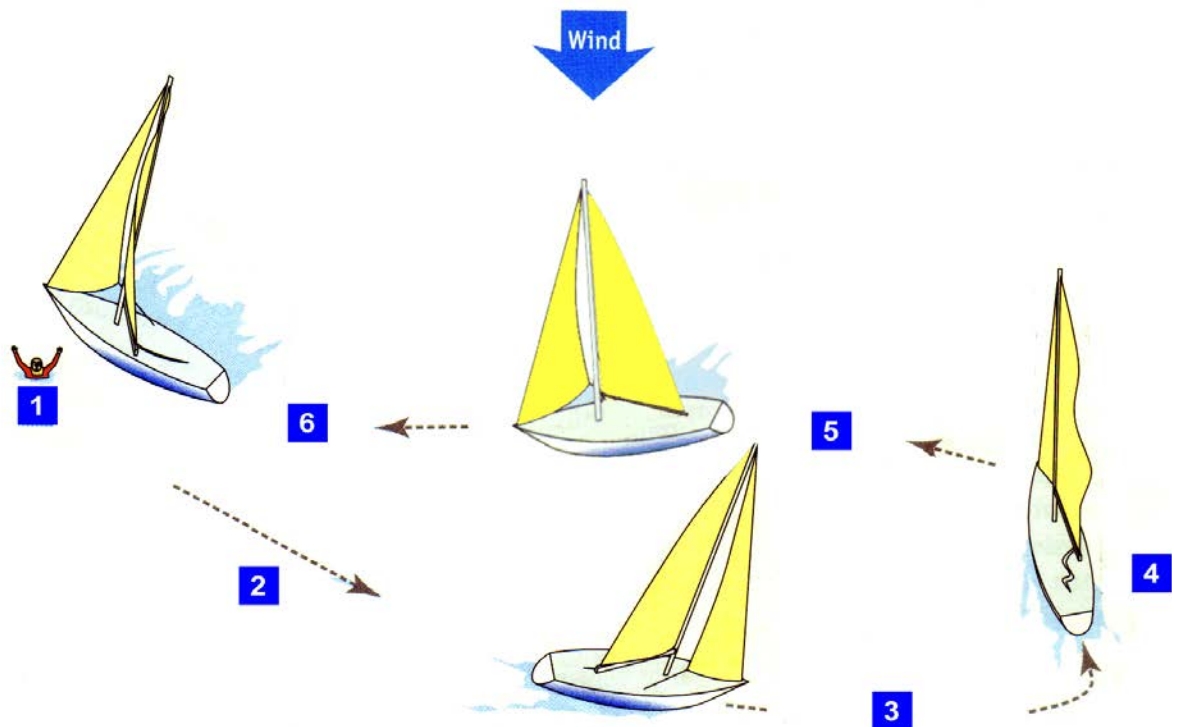
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird.

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 ausgewogenem Segeltrimm mit dicht gehaltenen 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.