

Dokumentation des Segeltörns Irland-West 2013



Logbuch-Törnbericht: Constantin Claviez

Quellen des Seewetters:

- Die Wetterkarten aus dem Archiv der Topkarten von der www.wetterzentrale.de
- Dateien während des Segeltörns skaliert aus www.grib.us

Fotos: Nico Krauss: SY *Charisma* bei der Transatlantik-Regatta *Blue Race*, Seiten 2, 42
Constantin Claviez

Anhang

Impressionen der SY *Charisma* samt Sicherheitsmanöver auf den Seiten 42 bis 45

Die Segelyacht

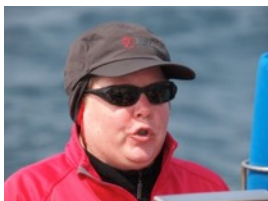
Schiffsname: SY Charisma
Werft: Nautor's Swan, Pietarsaari in Finnland
Typ: Swan 441
Bau-Nr.: 36/1980
Konstruktion: Ron Holland
Identifikation: Rufzeichen: DCAO2, MMSI: 211 138 410
Segel-Nr.: GER 5625
Verdrängung: 12,6 t
Länge ü.a.: 13,52 m
Breite: 4,05 m
Tiefgang: 2,45 m
Wasserlinie: 11,20 m
Segel an Bord: Großsegel (42 qm), Genua II (73 qm), Genua III (35 qm), Genua IV (25 qm), Sturmfock (12 qm), Trysegel (18 qm), Spinnaker (von Leichtwind bis Starkwind mit 191 qm, 180 qm u. 160 qm)
Motor: Volvo Penta D2-55 mit 41 KW (55 PS)
Schiffsführer: Constantin Claviez, www.charisma4sea.de



Das Irland-West Team der SY Charisma im Portrait



Lutz Bernhard
Elektro-Ingenieur
aus Erlangen



Christine Mark
Bank-Juristin
aus Bad Homburg



Heinz Obermayr
Bautechniker
aus Hörsching



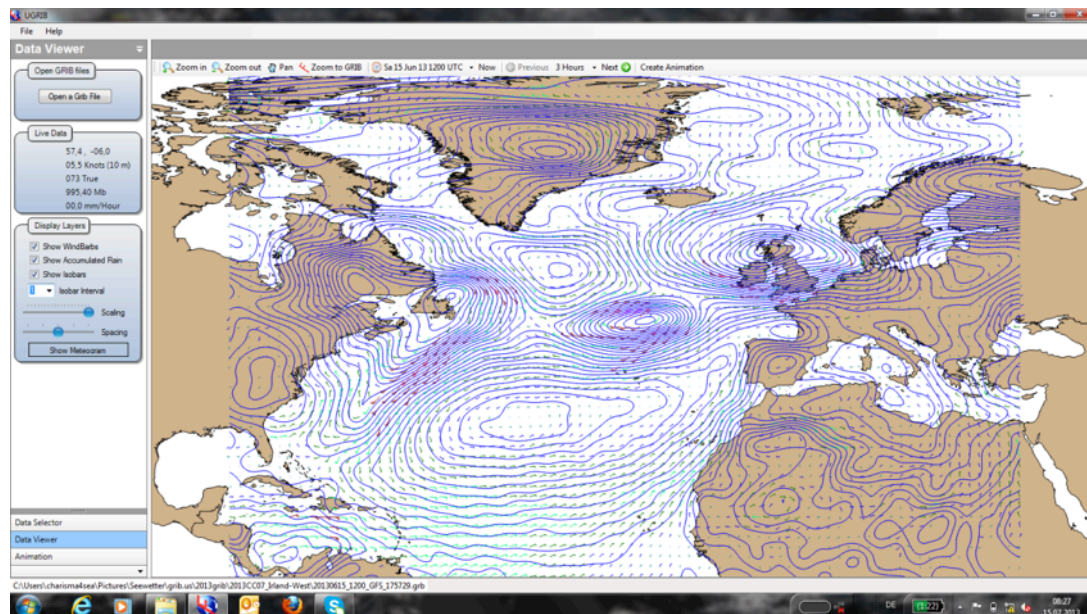
Mark Föllmi
Bank-Jurist
aus Zürich



Gruß von dem Charisma-Team

Das Seewetter

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 15.06.2013



Das Seewetter im südlichen Nordatlantik wird durch das zentral liegende Hoch von der südlichen Biskaya bis an die Südostküste der U.S.A. bestimmt. Auf der Südseite weht von den Kanarischen Inseln über die Kapverden bis zur Karibik ein gut ausgeprägter Passatwind. Am nördlichen Rand des Hochs komprimiert sich der Luftdruck, an der Nordwestflanke mit stürmischem SW-Wind. Es erstrecken sich drei kräftige Tiefdruckgebiete über den Ozean - mit Kernen über Neufundland, dem östlichen Atlantik und über Schottland. Am Kap Farvel an der SüdhuK von Grönland ist aufgrund des südöstlich gelegenen Hochs ausnahmsweise ruhiges Wetter. Die Wetterlage im Europäischen Nordmeer ist ebenfalls durch hohen Luftdruck gekennzeichnet. Im Resultat bedeutet das wenig Wind im Einfluss der arktischen Hochdruckzone.

Die Seegebiete entlang der Ostküste von Großbritannien stehen dagegen unter Einfluss hohen Luftdrucks und schwachem NW-Wind.

*

Die nachfolgend aufgeführten Wetterbilder der öffentlich zugänglichen Gribdaten vom US-amerikanischen Wetterdienst wurden während des Segeltörns rund um Schottland 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.

15. Juni 2013

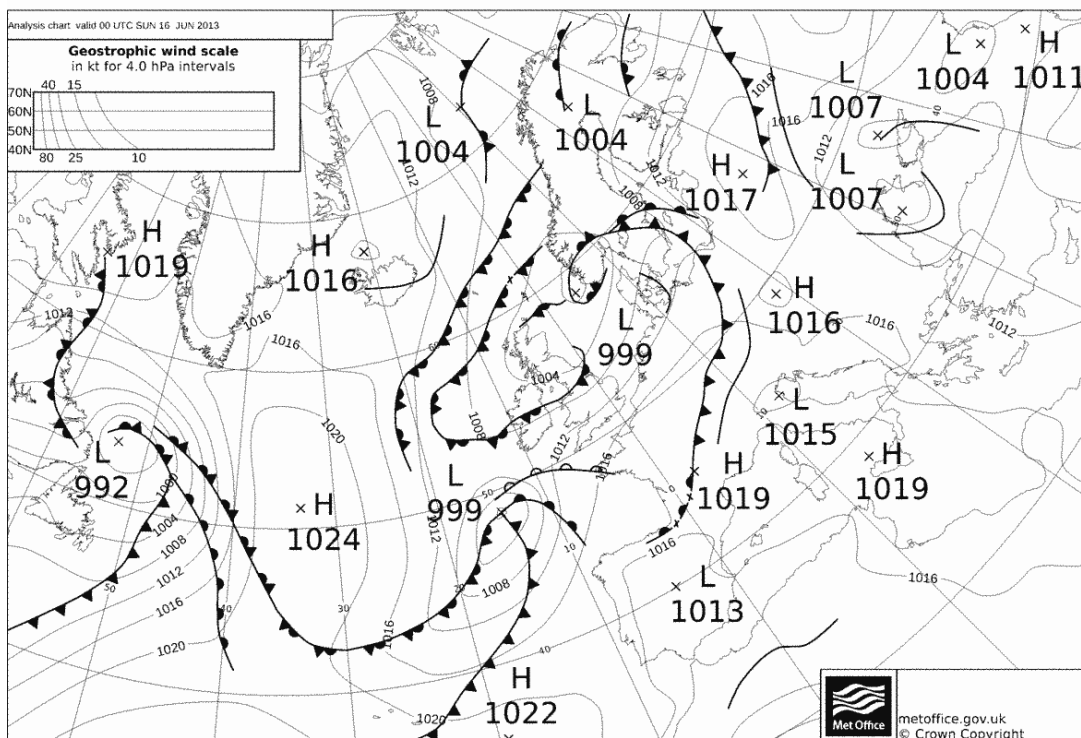
Die SY Charisma, Nautor's Swan 441 liegt nach dem Rund Schottland Törn in der Kip Marina von Inverkip.

Bordzeit ist UTC+1 und entspricht der ‚British Summer Time‘.

Ankunft und Begrüßung der Crew. Stauen der persönlichen Ausrüstung. Den Proviant beschaffen wir nach Taxi-Fahrt zum Supermarkt in Greenock im gemeinschaftlichen Einkauf. Nach Rückkehr an Bord verstauen wir die Lebensmittel. Crewbesprechung. Abendliches Dinner im *Chartroom* der Kip Marina.

16. Juni 2013

Die Wetterlage - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Die Wetterlage rund um Schottland wird durch ein weiträumiges Tief mit sehr schwachen Luftdruckgradienten bestimmt.

*

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff und Ausrüstung.

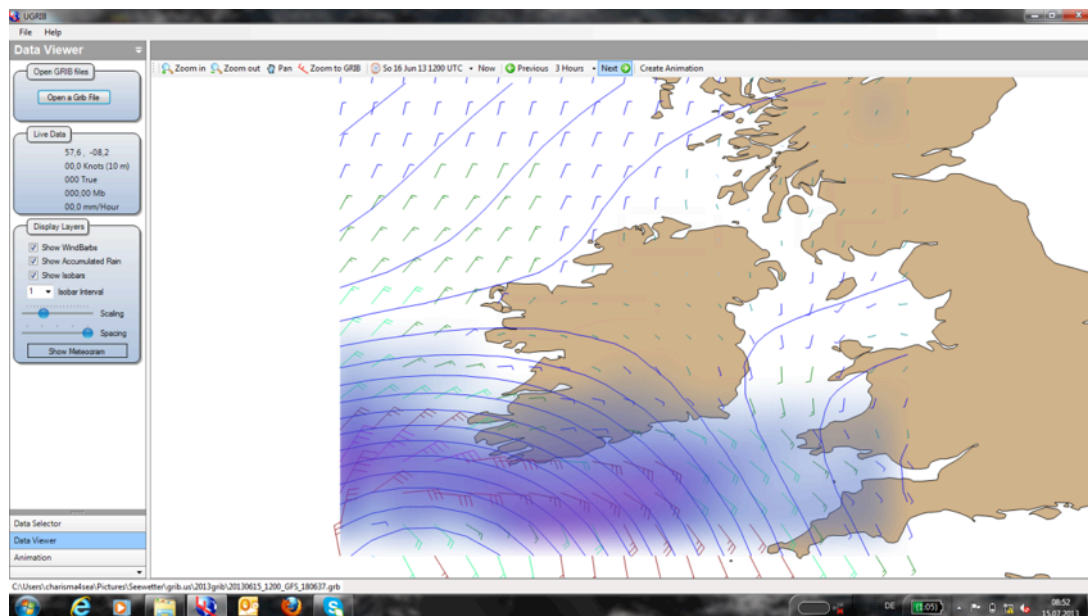
Die Route: Schottlands Westküste - Seegebiete: Firth of Clyde, Rothesay Bay, East Kyle, West Kyle und Kilbrannan Sound von Inverkip bis Campbeltown.

Distanz: 50 sm.



Der Leuchtturm Toward Point an der Südhuk von Argyll am Westufer des Firth of Clyde

Die Windlage am 16.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Im Südwesten Schottlands liegt im Verhältnis zu den angrenzenden Seegebieten ein weit auseinander driftendes Isobarenfeld und somit eine vom Wind befreite Zone.

Das Logbuch am 16.06.2013:

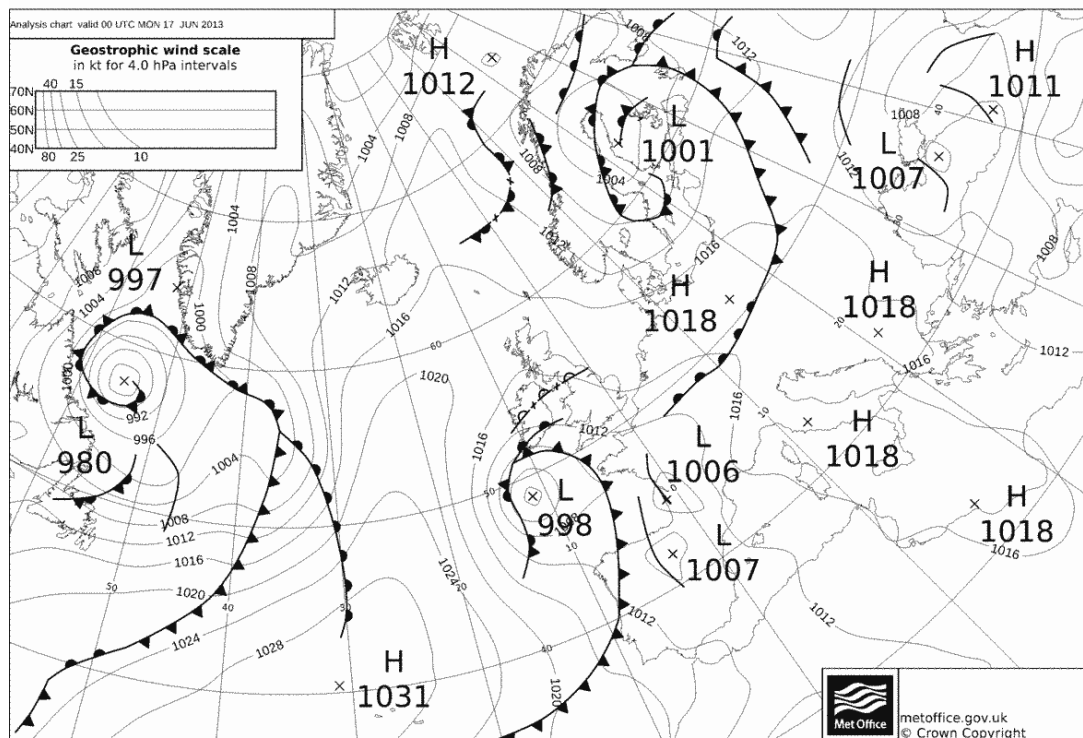
UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
09h30	1007	kein Wind	Mot	SSW	ab Inverkip
10h20		leichte	Mot	NW	Lighthouse Toward Point Stb. qa.
12h30		Brise	Mot	W->S	Passage Burnt Isles
14h00		SW 1-2	G II; Gr	S-W	Segeln im Kilbrannan Sound
15h00		schwach-	Mot	S	weiter unter Motor
19h20		windig	Mot	Anst.	an Campbeltown GPS: 55°25,9'N; 005°32,6'W

Die Nautik: Der Segeltörn beginnt mit einem ruhigen Auftakt ohne segelbaren Wind, jedoch mit einer sehr angenehmen Route vom Firth of Clyde rund um Bute Island bis in den Kilbrannan Sound in schönster Szenerie Schottlands. Am frühen Nachmittag segeln wir eine Stunde bei leichtem variablem Wind. Bei wieder einsetzender Flaute führen wir die Fahrt unter Motor fort und erreichen am frühen Abend Campbeltown.

Abends unternehmen wir einen Landgang und nehmen das Dinner im Hotel ein.

17. Juni 2013

Die Wetterlage - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Die Nordküste Irlands liegt nördlich vom Tief unter Einfluss des weiten Nordatlantik-Hochs.



Davaar Island - Der Leuchtturm dient der Ansteuerung von Campbeltown

Die Route: Irlands Nordküste gen Westen - Seegebiete: North Channel und Malin von Campbeltown bis Gweedore Harbour.

Distanz: 115 sm.

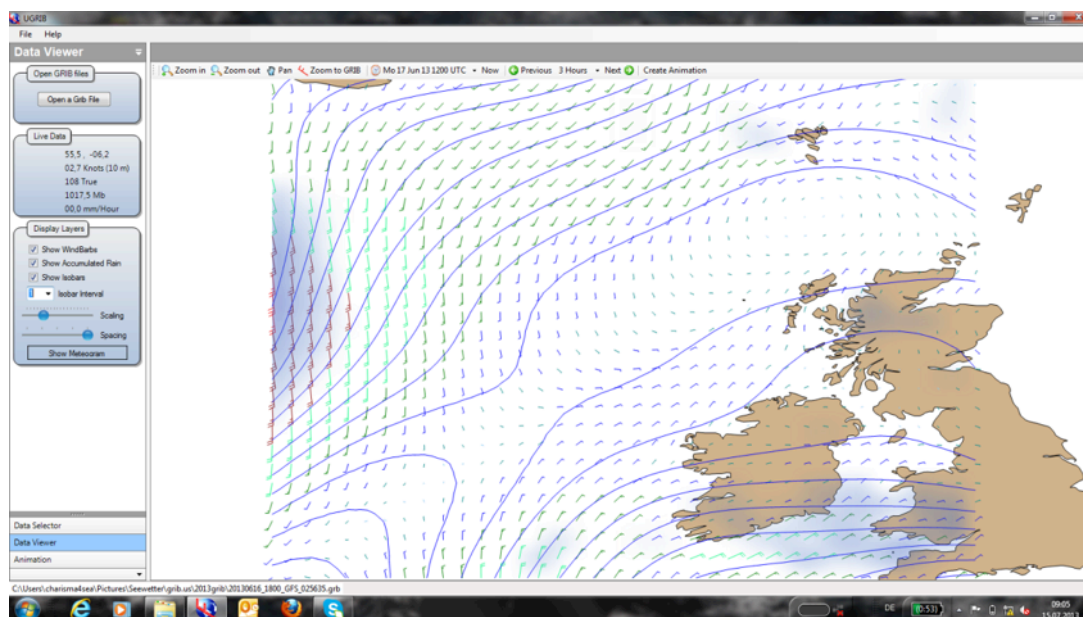
Das Logbuch am 17.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
04h00	1012	kein	Mot	S-SW-W	ab Campbeltown
		Wind	Mot	W	Rund Mull of Kintyre
10h20	1013		Mot	280°	GPS: 55°20'N; 006°32'W
15h00		NE 1	Mot	270°	Inishtrahull auf Stb.
17h00		NE 2-3	G II	255°	GPS: 55°23'N; 007°31'W
18h40		schwach-	Mot	255°	GPS: 55°20'N; 007°44'W
22h40		windig	Mot	230°	Bloody Foreland Bb. qa.
23h00		kein	Mot	Ansteuerung	Gweedore Harbour
24h00		Wind	Mot		Anker fällt südlich Inishmeane GPS: 55°05,9'N; 008°20,0'W



Atmosphäre der Stille - glatte See und Morgenrot über den Bergen im Westen Schottlands

Die Windlage am 17.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Der Norden von Irland liegt in einer geweiteten Isobarenzone mit resultierendem Wind von unter 5 kn. Nordwestlich Irlands ist eine leichte NE-Brise zu erkennen.

Die Nautik: In den frühen Morgenstunden legen wir von Campbeltown ab. Die Tide haben wir mit den aktuellen nautischen Informationen so berechnet, dass wir sie möglichst lang und effizient mit uns nutzen können.



Passage Information - Scotland to Northern Ireland aus dem Reeds Nautical Almanac

Between Scotland and Northern Ireland are several possible routes, but much depends on weather and tide. Time of departure must take full advantage of the stream, and avoid tide races and overfalls. Conditions can change quickly, so a flexible plan is needed.

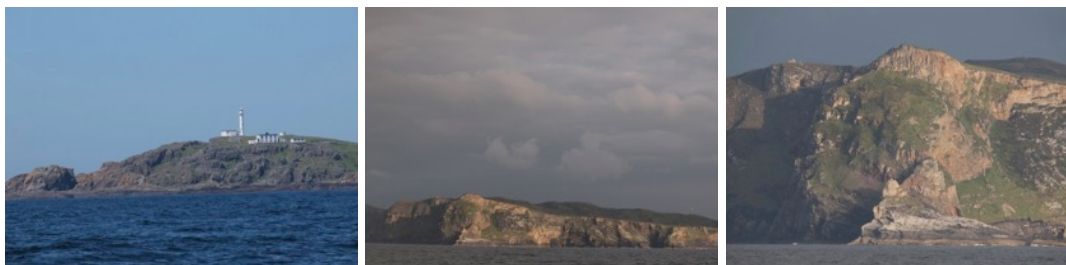
Auszug aus dem Reeds Nautical Almanac 2013, Chapter N Ireland, Seite 608

Der Gezeitenstrom setzt im Seegebiet North Channel rund um das Mull of Kintyre und rund um Rathlin Island nördlich von Nordirland am intensivsten.



Auch ohne Wind sind die Auswirkungen der Massenanziehungskräfte von Mond und Sonne durch das immense Volumen des Wassers eindrucksvoll zu erleben. Es bilden sich sehr große *Eddies*, die in der leicht gekräuselten See umfangreiche, glatt und ruhig erscheinende Stromteller bilden. Tatsächlich ist das ein Indiz auf starke Gezeitenströmung. Unsere Fahrt beträgt bis zu 9 kn über Grund in westliche Richtung.

Aufgrund der längeren Strecke teilen wir uns in einzelne Steuerwachen auf.



Im Tagesverlauf lassen wir die Insel Inishtrahull bei entgegengesetzter Tide Steuerbord liegen und setzen den Kurs parallel zur Nordküste Irlands mit Kurs WSW fort.

Am Nachmittag kentert die Tide erneut, diesmal wieder zu unseren Gunsten. Die vorübergehend aufkommende NE-Brise nutzen wir zum Segeln unter dem großen Vorsegel.

Auf Dauer ist der Wind jedoch zu schwach für ein effizientes Vorankommen. Wir müssen das auf uns zukommende Wetter im Blick behalten, daher haben wir das Bloody Foreland im Nordwesten Irlands als minimales Tagesziel ausgegeben. Wir kochen während der Fahrt in die Abendsonne und steuern in der Dunkelheit mit Navigation nach Sicht, Leuchtfuern und Radar den Naturhafen von Gweedore Harbour an.

Um Mitternacht fällt der Anker südlich der Insel Inishmeane. Beim nächtlichen Ankerdrink genießen wir die charismatische Atmosphäre der Nacht in der geschützten Bucht.

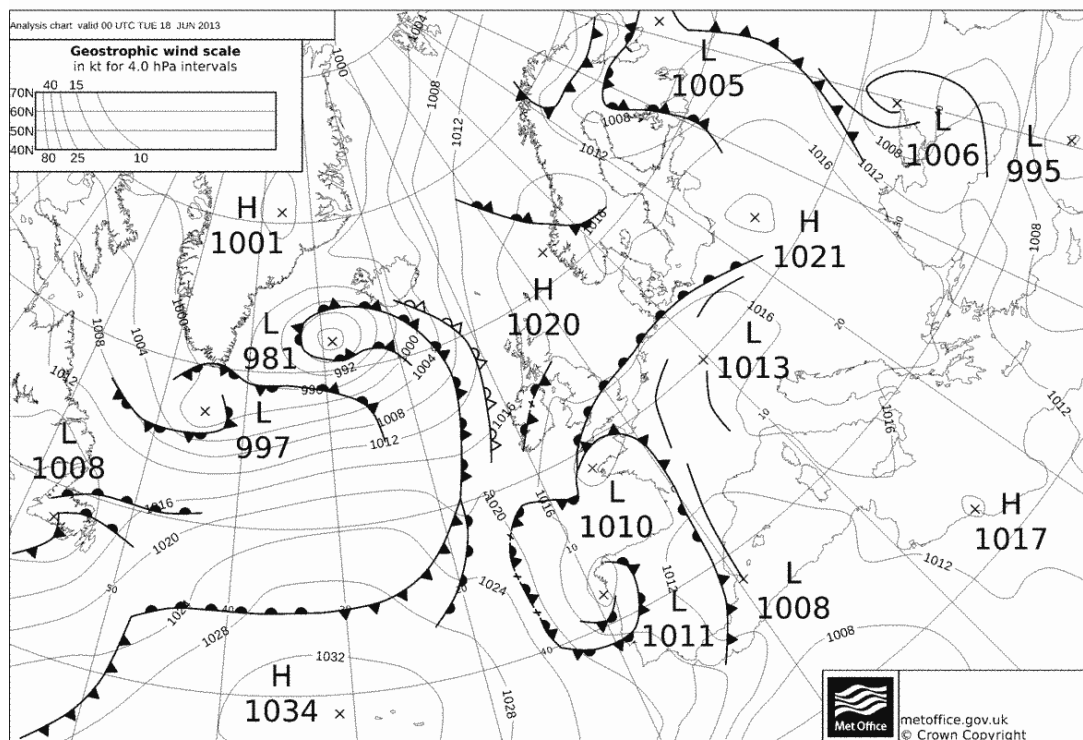
18. Juni 2013



Die Detailkarte von der Imray Seekarte C53 zeigt im Ausschnitt die Ansteuerung von Gweedore Harbour, die wir von Norden kommend vorgenommen haben. Dabei muss man das Richtfeuer unbedingt einhalten, um sich von den überwaschenen Felsen freizuhalten. Ein gutes Radar erhöht dabei die sichere Navigation, da die auf dem Bildschirm reflektierte Küstenstruktur die wahrgenommenen Informationen der Leuchtfuer bestätigen.

In den abgelegenen Regionen im Nordwesten Irlands erwarten uns kleine Ortschaften, die sich in die Natur integrieren.

Die Wetterlage - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Das Atlantik-Tief mit Kern südwestlich von Island schwenkt ein Frontensystem gen Irland.

*

Die Route: NW-Irland - von Gweedore Harbour bis nach Burtonport.

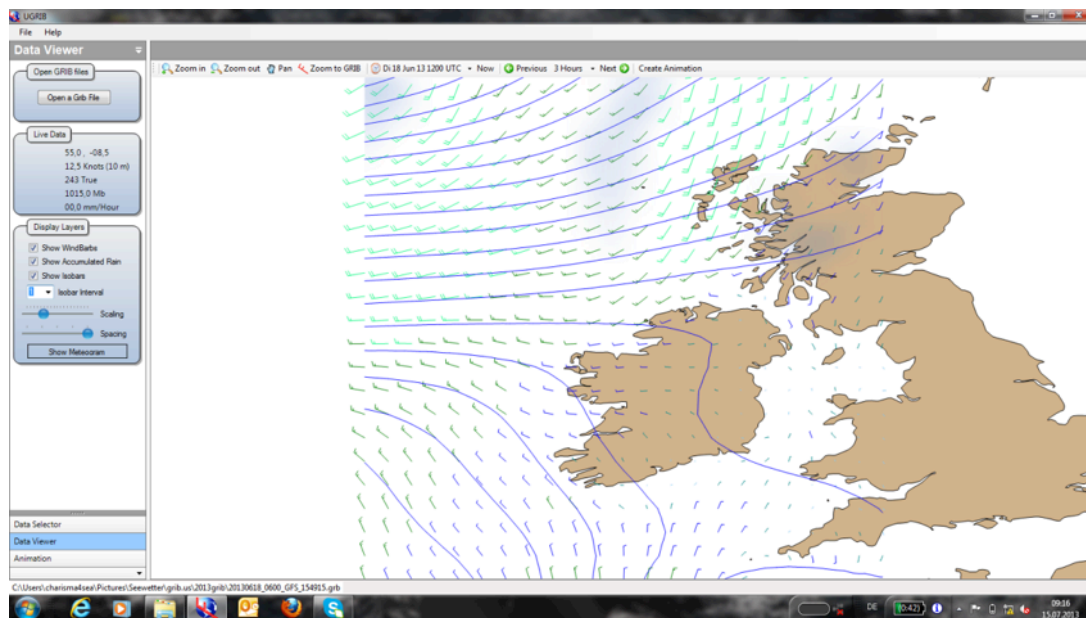
Distanz: 12 sm.

Das Logbuch am 18.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
12h00	1011	SW 5	Mot	S	Anker auf
		SW 5-6 Schauer	G III	W - S	Kreuzschläge in den North Sound of Aran
		SW 4	Mot	Ansteuerung	Burtonport
14h40		SW 2-3	Mot	gem. Seezeichen	GPS: 54°58,9'N; 008°26,6'W

Die Nautik: Der angekündigte SW-Wind hat eingesetzt. Damit wechseln wir noch im Schutze der Ankerbucht das Vorsegel von Genua II auf Genua III, um für den bevorstehenden Kurs am Wind samt Kreuzschlägen gut gewappnet zu sein. Nach dem Aufholen des Ankers nehmen wir die Fahrt im engen Fahrwasser unter aufmerksamer Navigation zunächst unter Motor vor. Vom Atlantischen Ozean kommt eine auflandige Dünung. Es rollen Wellen an, die sich an der steilen Felsküste aufstauen und reflektieren. Entsprechend ist der Seegang.

Die Windlage am 18.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us

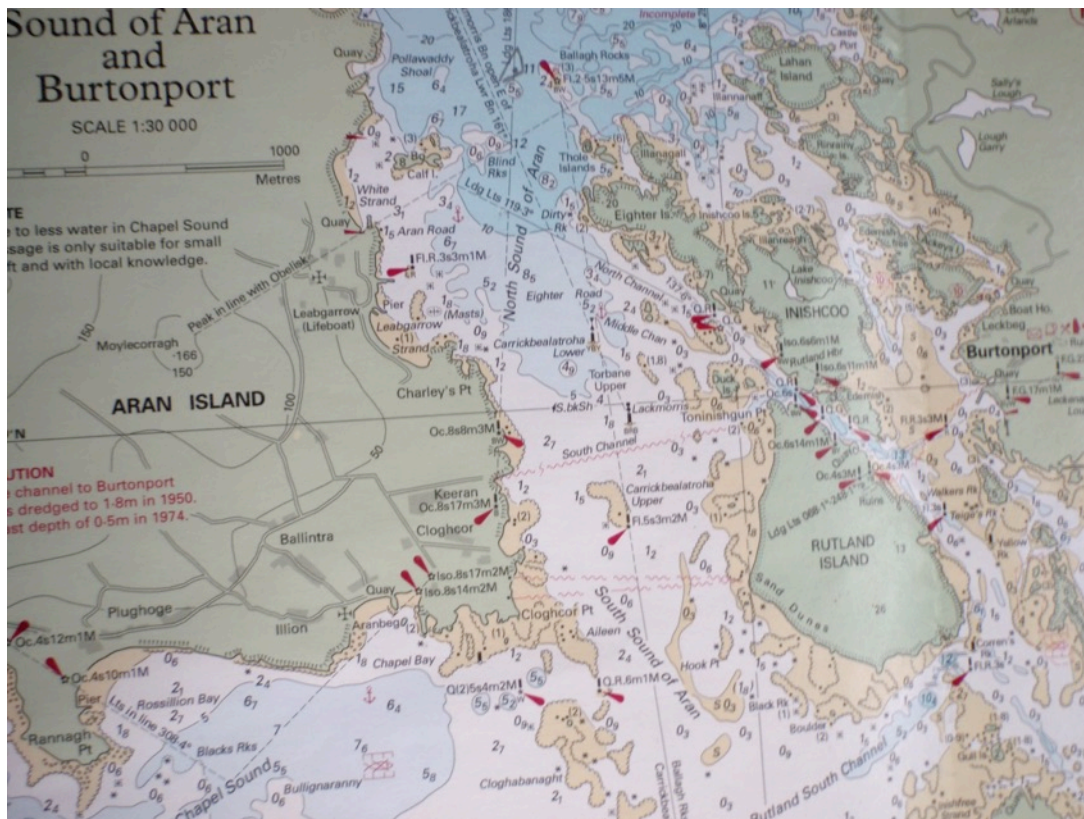


Der Südostquadrant des Nordatlantik-Tiefs hat den Nordwesten Irlands erfasst, so dass uns ein SW-W Wind entgegen weht. Aufgrund der steilen Felsküste bedeutet das zudem Kappeffekte sowie durch die anrollende Atlantikdünung reflektierender Seegang an der Westküste von Irland.



Daher segeln wir mit Kreuzschlägen nur unter Genua III dem North Sound entgegen. Die Felsen The Stags lassen wir nördlich liegen, wir runden Owey Island und kommen im Tagesverlauf mit südlichem Kurs in die Abdeckung von Aran Island. Das verursacht zunächst Böen als Kappeffekte, danach segeln wir in ruhige See. Dafür regnen Schauerböen ab und bedingen vorübergehend schlechte Sicht.

Für die Ansteuerung von Burtonport brauchen wir einen hohen Wasserstand, da die Detailkarte von der Imray C53 Wassertiefen von unter 1 m im North Channel verzeichnet. Mit unserer Ankunft haben wir Hochwasser, mit 4-5 m Tidenhub also genügend Wasser unterm Kiel, jedoch ist die Ansteuerung des Fahrwassers unter diesen Bedingungen am Tag schwer auszumachen.



Auszug aus der Seekarte Imray C53 - Die Detailkarte vom Sound of Aran und Burtonport

Die Ansteuerung muss mit akkurater Navigation und zuverlässiger Seemannschaft vollzogen werden. Trotz aller Erfahrung und elektronischer Hilfsmittel wie GPS und Radar ist das sehr spannend und nur mit Ruhe und Übersicht umzusetzen.

Als eine Fähre herauskommt, wird das Einmünden in das Fahrwasser innerhalb der engen Felsformationen klar. Wir nehmen zur Sicherheit UKW-Funkkontakt auf, um die lokalen nautischen Informationen zu bestätigen und folgen dem engen und steinigen Verlauf der Seezeichen. Als wir den Hafen von Burtonport erreichen, sondieren wir die Situation und machen an einer sich in Wartungsarbeiten befindenden Fähre fest. Im Cockpit lassen wir den trotz weniger Seemeilen ereignisreichen Tagesverlauf Revue passieren.

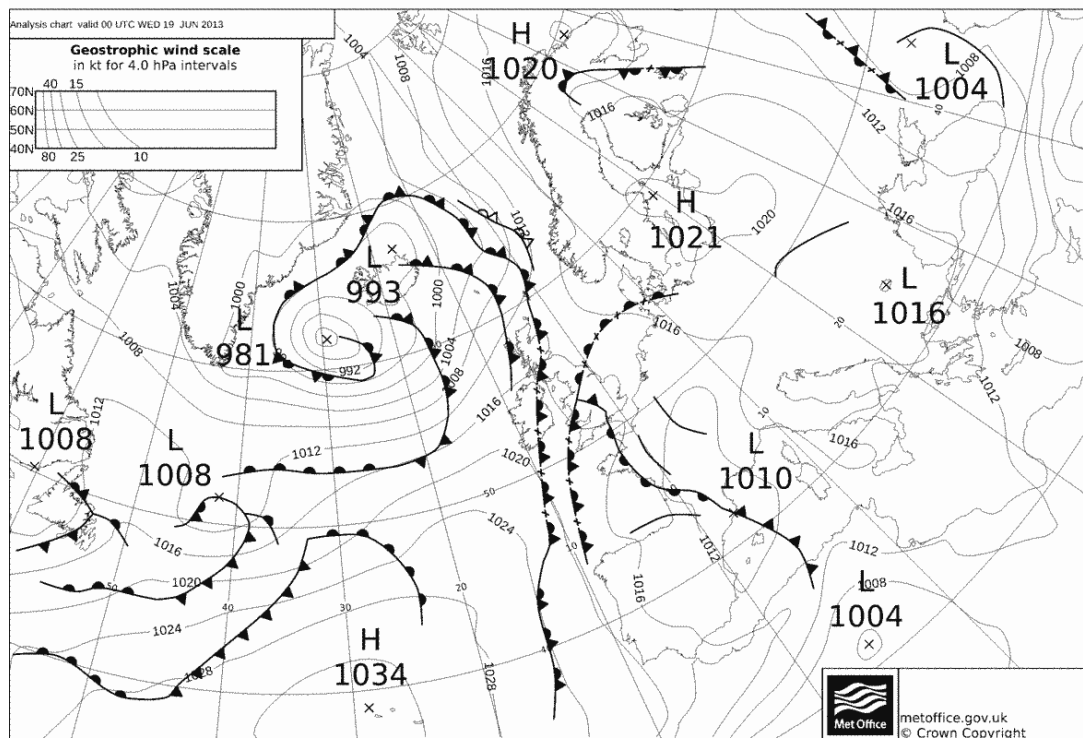
Wir machen uns auf zum Landgang. Im Lobsterpot finden wir die adäquate Küche,



die mit einer delikaten Meeresfrüchte-Platte einen angemessenen Tagesausklang einleitet.

19. Juni 2013

Die Wetterlage - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de

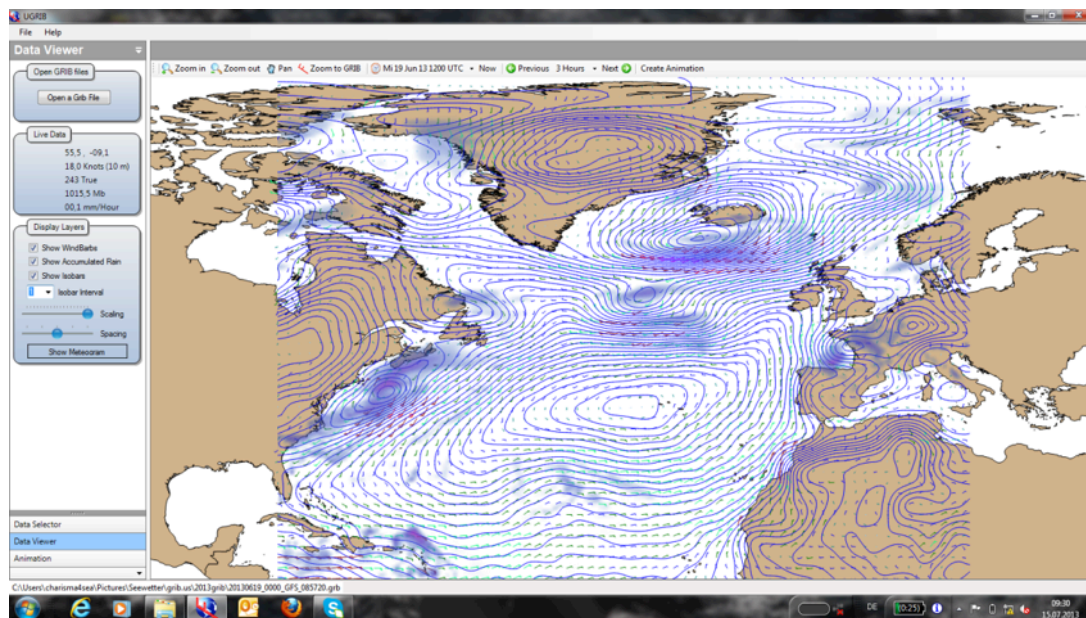


Das für unsere Wetterlage relevante Atlantik-Tiefdruckgebiet liegt mit Kern östlich von Süd-Grönland und südwestlich von Island. Der südöstliche Sektor reicht mit einer Okklusionsfront weit voraus. Diese graphische Darstellung lässt vermuten, dass wir vor der Intensivierung des Luftdruckgradienten nach Südwesten entweichen können. Es handelt sich jedoch um die Situation um 00 Uhr UTC und die Vorderseite kommt mit SW-Wind auf uns zu.

Die Route: Hafentag wegen Seewetter.

Die Nautik: Aufgrund der aktuellen und sicheren Seewetter-Informationen wissen wir, dass es klüger ist einen Hafentag einzulegen, als auf dem Atlantik gegen an zu kreuzen. Das Wetterfenster wird sich am darauffolgenden Tag ergeben und die Crew genießt die Zeit im Hafen und an Land.

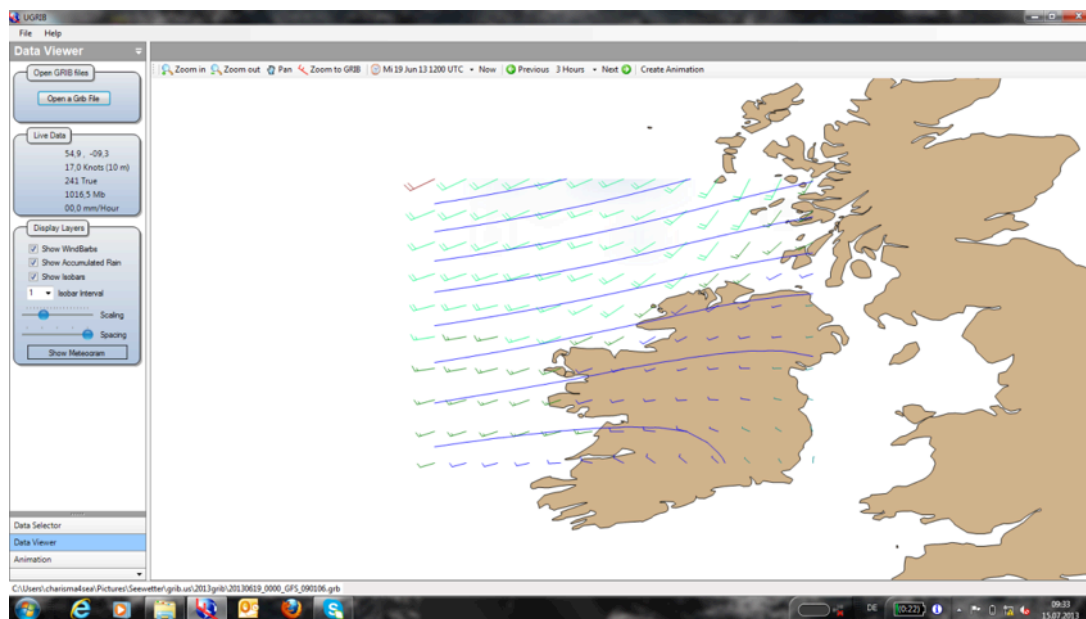
Die Wetterlage am 19.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Das nach Osten ziehende Atlantik-Tiefdruckgebiet befindet sich 12 Stunden nach der Grafik der Wetterzentrale südlich von Island. Die Vorderseite des Tiefs erfasst mit frischem bis starkem SW-Wind die Westküste von Irland.

*

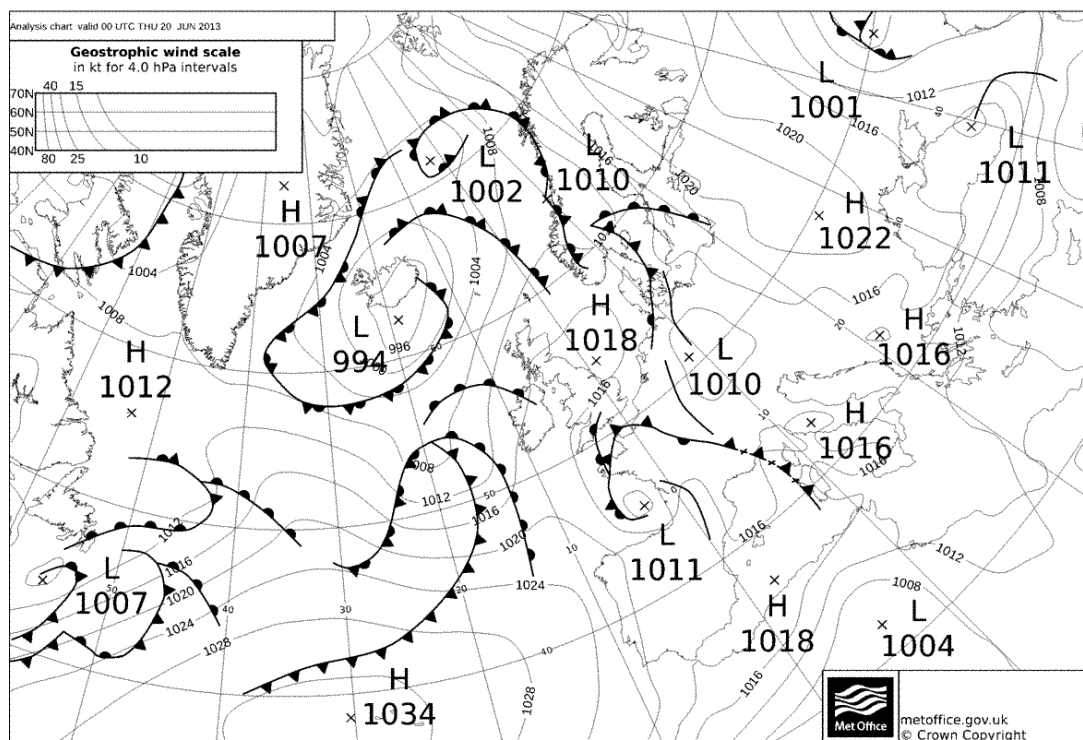
Die Windlage am 19.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Im Detail zeigen die Gribdaten die Komprimierung der Isobaren entlang der Nordwestküste von Irland. In der Praxis der Seefahrt kommt in Küstennähe der Kappeffekt sowie aufgrund der Topographie der Seegang hinzu.

20./21. Juni 2013

Die Wetterlage - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Irland liegt in einer Zone zwischen einem Hoch mit Kern über der Nordsee und dem Tief mit Kern weiterhin südlich von Irland. Im Gegensatz zum Vortag dreht der Wind zurück aus südliche Richtung und bekommt Energie von einer Warmfront.

*

Die Route: Irlands Westküste - von Burtonport mit nördlicher Umrundung von Aran Islands hinaus auf den Atlantik zunächst in westliche, dann in südliche Richtung entlang der Westküste mit Nachtfahrt und morgendlichem Passieren des Leuchtturms Slyne Head durch den North Sound hin zur Einmündung in die Bay of Galway bis zur rechtzeitigen Ankunft vor dem Sturmtief im Hafen von Galway

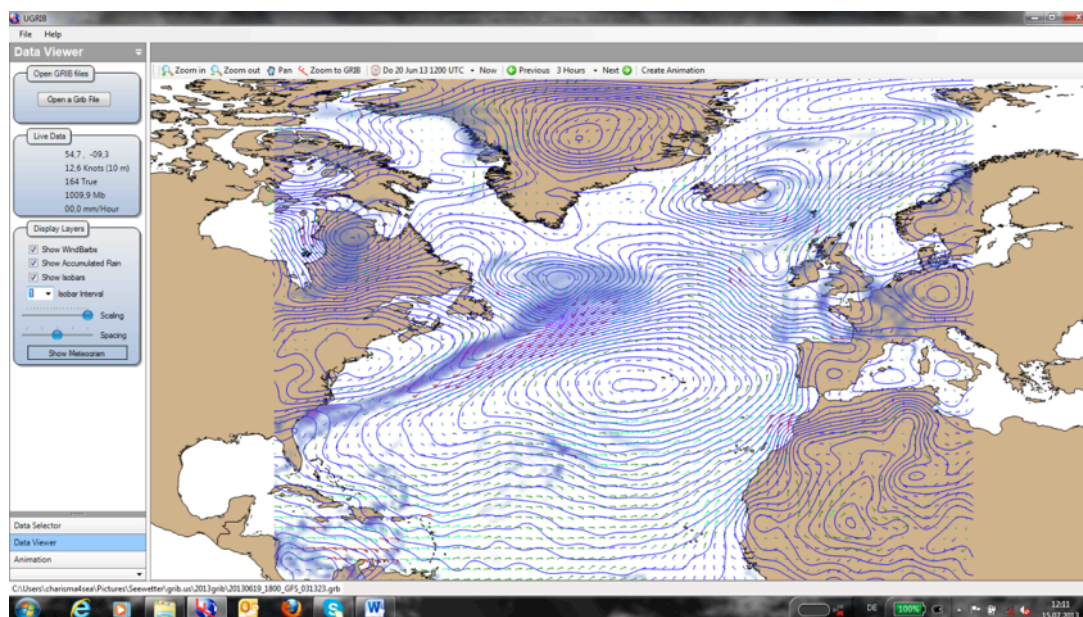
Distanz: 195 sm.

Die Nautik: Wir verlassen Burtonport bei hohem Wasserstand mit der ablaufenden Tide und steuern in der Morgendämmerung durch den North Sound in den Atlantik. Dabei rollt eine gewaltige Dünung des Ozeans an und wird durch die steile Felsküste reflektiert. Je weiter wir aufs Meer hinaussegeln, desto mehr harmonisiert sich der Seegang. Das wechselhafte Seewetter fordert Reffmanöver mit aufmerksamer Seemannschaft. Am Nachmittag lässt der Wind nach und dreht zurück. Wir haben uns zu dem Zeitpunkt bereits so weit nach Westen vorgearbeitet, dass wir nach der Wende Südkurs anliegen und die Westküste Irlands Backbord liegen lassen können. Mit unserem zuvor festgelegten Wachsystem segeln wir in die Nacht.



Sound of Aran - Brandungswelle am frühen Morgen an der Bake der Ballagh Rocks

Die Wetterlage am 20.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Das Seegebiet nordwestlich Irlands unterliegt dem Einfluss eines verhältnismäßig kleinen Randtiefs, das wir mit seiner Zugbahn nach Osten für uns nutzen.

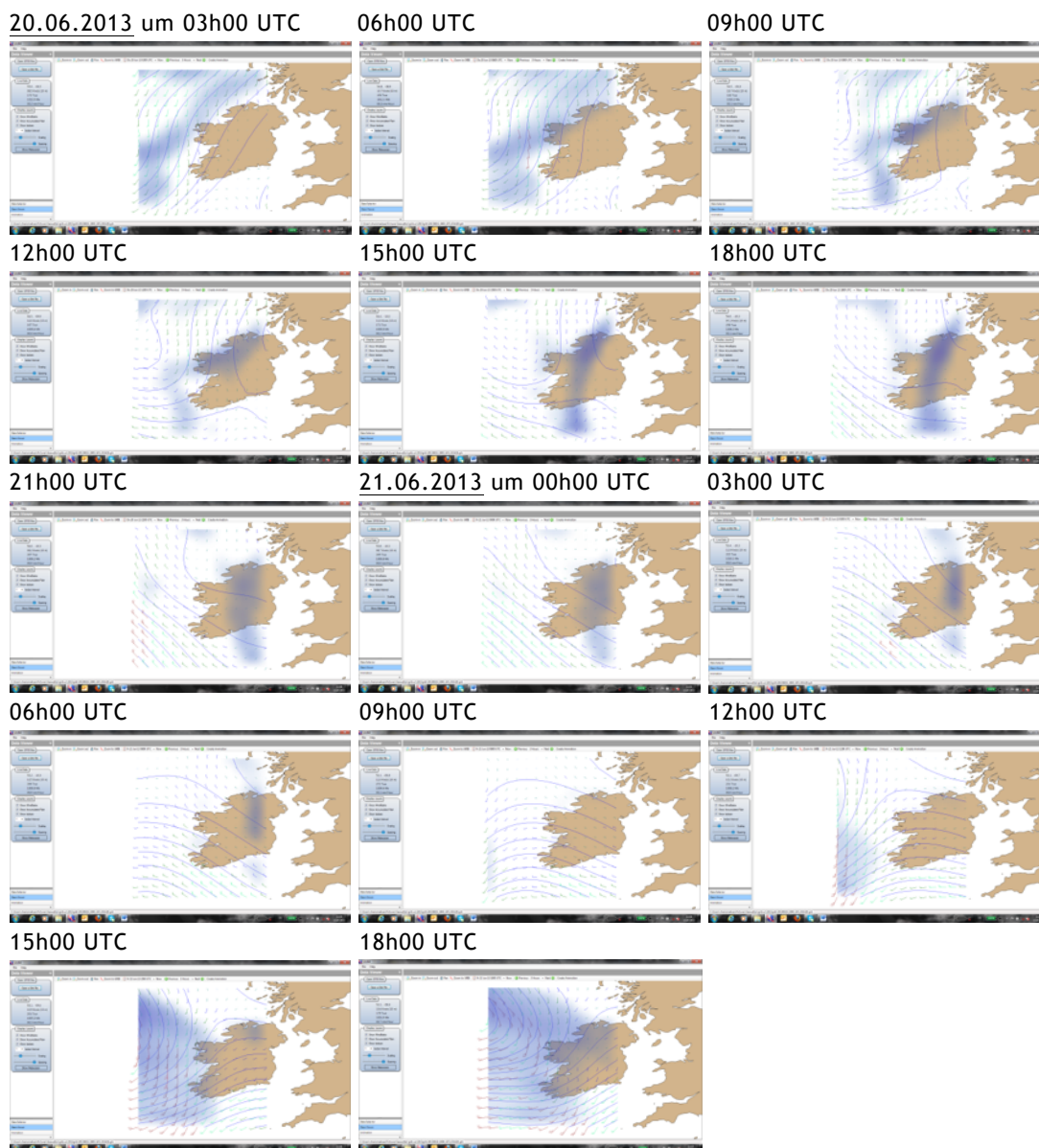


Die imposante Felsküste im Nordwesten Irlands - Aran Island, Lighthouse Rinrawros Point

Das Logbuch am 20./21.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
04h30		schwach	Mot	Ausst.	ab Burtonport
05h40		S-SW 5	G III; Gr, -> Gr,, -> Gr,,,	250°	Torneady Point auf Bb passiert, Atlantikdünen
10h00	1006	S-SW 5	G III; Gr,,,	255°	GPS: 54°50'N; 009°21'W
13h00	1004	S-SW 6	G III; Gr	260°	GPS: 54°39'N; 009°52'W - Wende
15h30		SW-W 3	G III; Gr	190°	GPS: 54°35'N; 010°13'W
19h00	1005	W 3-4	G III; Gr	190°	Eris Head auf Bb - diesig
21h30	1007	NW 4	G III; Gr	190°	Black Rock und Felsen Bb. qa.
23h30	1008	NW 5	G III; Gr,	180°	GPS: 53°49'N; 010°27'W
04h00		NW-W 4-5	G III; Gr,,	175°	Slyne Head Bb. qa.
08h20		NW 2	Mot	110°	Skerd Rocks auf Bb.
11h50		S-SW 3-4	G III; Gr	090°	GPS: 53°13'N; 009°27'W
14h10			Mot	Anst.	an Galway

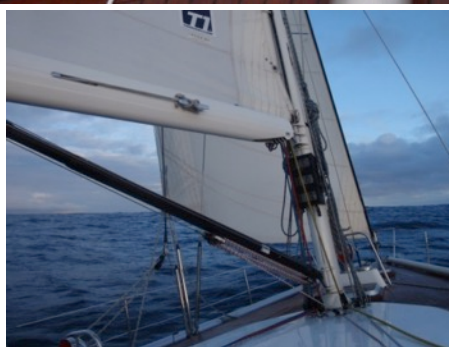
Die folgende Sequenz an Wetterbildern ist eine Demonstration perfekter Routenplanung aufgrund der im Planungs-Stadium vorliegenden Seewetter-Informationen von www.grib.us



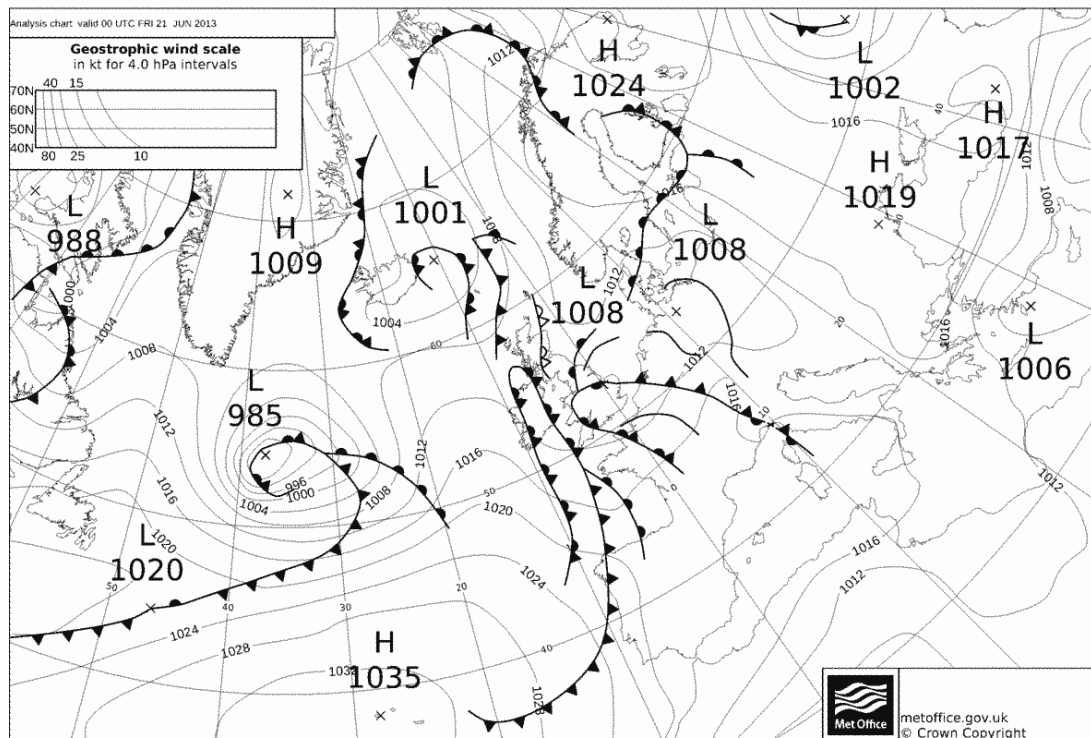
Die im 3 Stunden-Abstand aneinander gereihten Wetterbilder verdeutlichen den Ablauf des Wettergeschehens und die Veränderung, die wir optimal für uns zeitgerecht genutzt haben.

Am frühen Morgen des 20. Junis befinden wir uns auf der Vorderseite des kleinen Teiltiefs, das uns tagsüber mit südlichem Wind mit unserem Kurs in westliche Richtung begünstigt. Am Abend haben wir uns weit genug nach Westen vorgearbeitet. Zeitgleich befindet sich der Kern des Tiefs zu diesem Zeitpunkt nun nördlich von uns, der Wind dreht rechts, von Süd auf West, wir wenden und setzen Kurs Süd ab, um parallel zur Westküste Irlands nach Süden zu segeln. Unsere Ankunft zur späten Mittagszeit in Galway ist ‚just-in-time‘, bevor das Sturmtief uns erfasst.

Impressionen vom Hochseesegeln - Swan-like durch den Atlantik an der Westküste Irlands



Die Wetterlage am 21.06.2013 - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Es ziehen zwei Okklusionsfronten über Irland. Das Sturmtief zieht mit östlicher Zugbahn über den Atlantik, klassisch ausgeprägt mit einer vorlaufenden Warmfront, einer nachschwenkenden Kaltfront. Der Kern des Tiefs schleppt hinterher, so dass es sich um ein Trogtief handelt. Auf der Rückseite sind die Isobaren gefährlich komprimiert, so dass es in dieser Region sehr heftig weht.

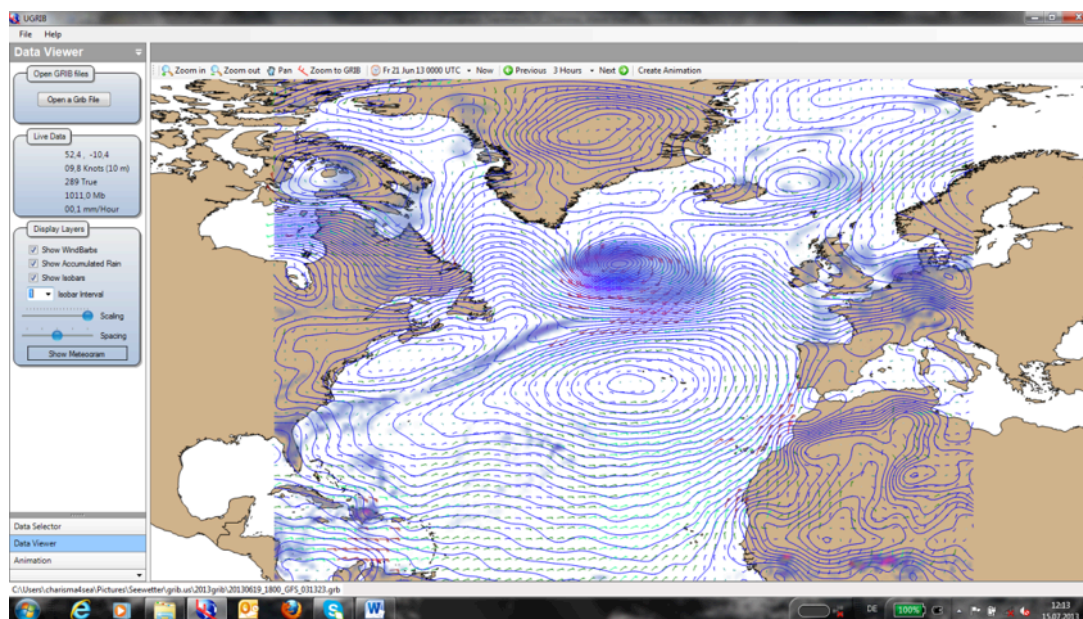
Die Nautik: Die Nachtfahrt verläuft mit souveränen Steuerwachen. Die Dämmerung am frühen Morgen setzt die Szenerie der eindrucksvollen Westküste Irlands ins rechte Licht. Diese Momente können nur beim Segeln erlebt werden - die Ruhe, die Stille und die Weite der Küstenlandschaft - alles mit physikalischen Kräften der Natur unter Segeln realisiert und wahrgenommen.

Im Tagesverlauf steuern wir in den North Sound, wir lassen die Arran Islands Steuerbord liegen und segeln in die Bay of Galway. Zur späten Mittagszeit erreichen wir Galway - rechtzeitig zwei Stunden vor Hochwasser zur Öffnung der Schleuse vom Hafen und rechtzeitig vor dem Einsetzen des Sturmtiefs.

Die nachfolgenden Bild-Impressionen vermitteln die Faszination charismatischen Segelns.



Die Wetterlage am 21.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us

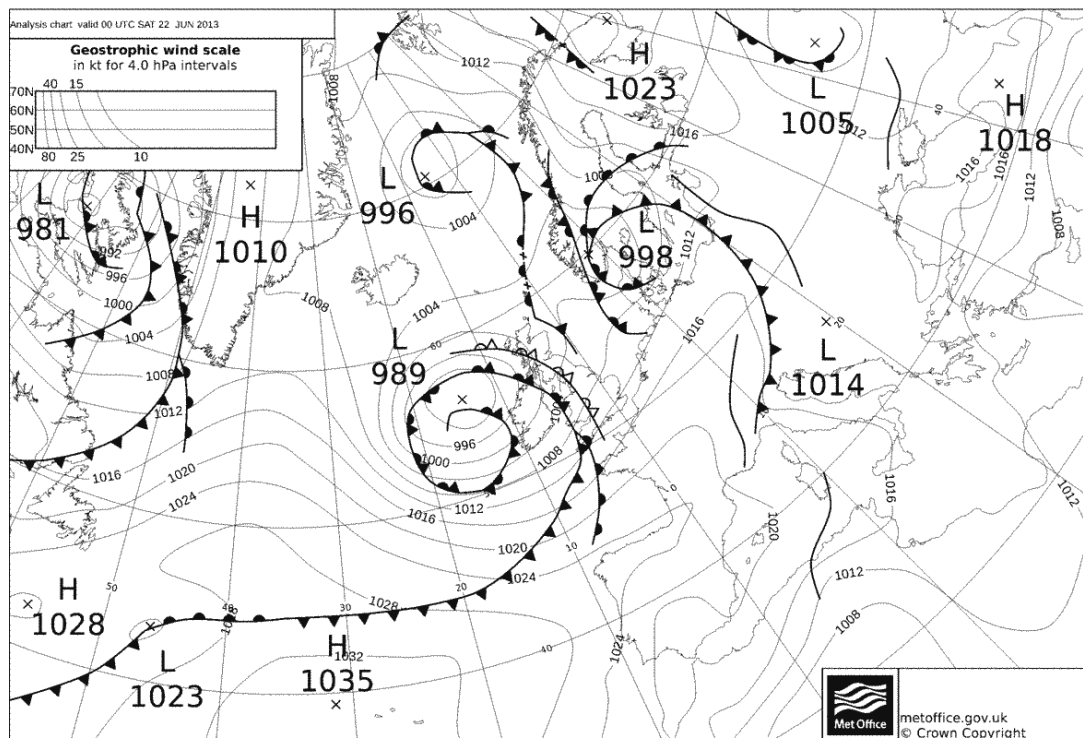


Das Atlantik-Sturmtief wütet im zentralen nordatlantischen Ozean und jagt nördlich des Azoren-Hochs gen Osten auf Irland zu. Im Wissen dessen, was da kommt, nutzen wir den NW-Wind an der Westküste Irlands, um mit Galway den schützenden Hafen anzulaufen.



22./23. Juni 2013

Die Wetterlage am 22.06.2013 - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Das Sturmtief erfasst mit seiner Vorderseite Irland. Die Okklusionsfront sorgt für nass-windiges Wetter, das das Rigg der SY Charisma im geschützten Hafen beutelt.

*

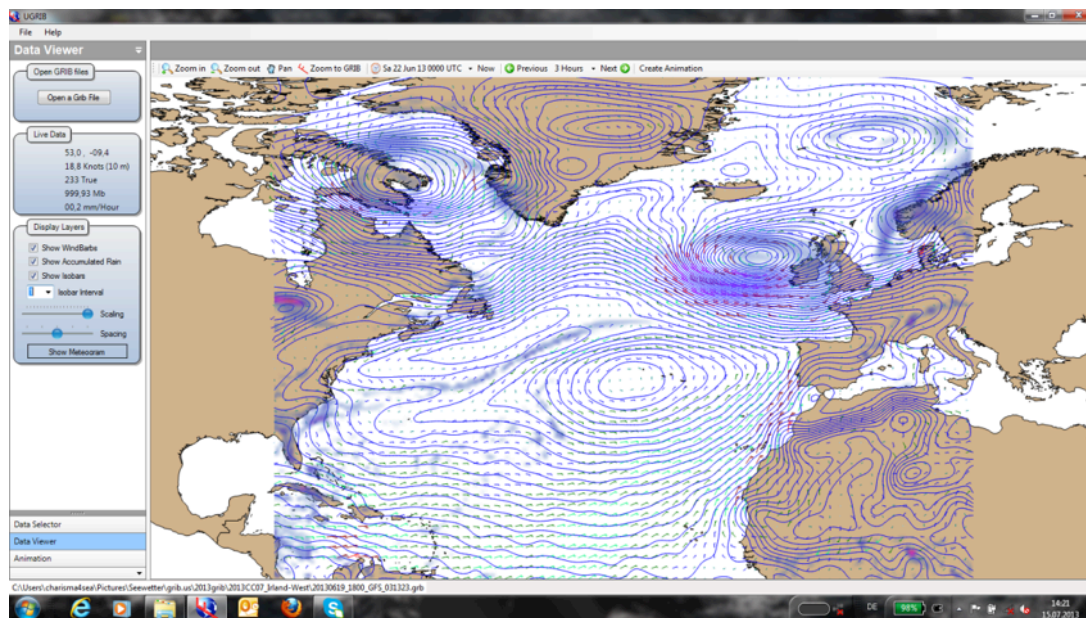
Die Route: Zwei Hafentage wegen des umfangreichen und intensiven Atlantik-Sturmtiefs.

Die Nautik: Aufgrund der Seewetter-Informationen kennen wir das Ausmaß des Sturmtiefs. Die folgenden Wetterbilder verdeutlichen die Wetterlage und den Verlauf der Zugbahn.

Landgang: durch die Gassen von Galway - vom Singing Pub bis zum französischen Bistro...

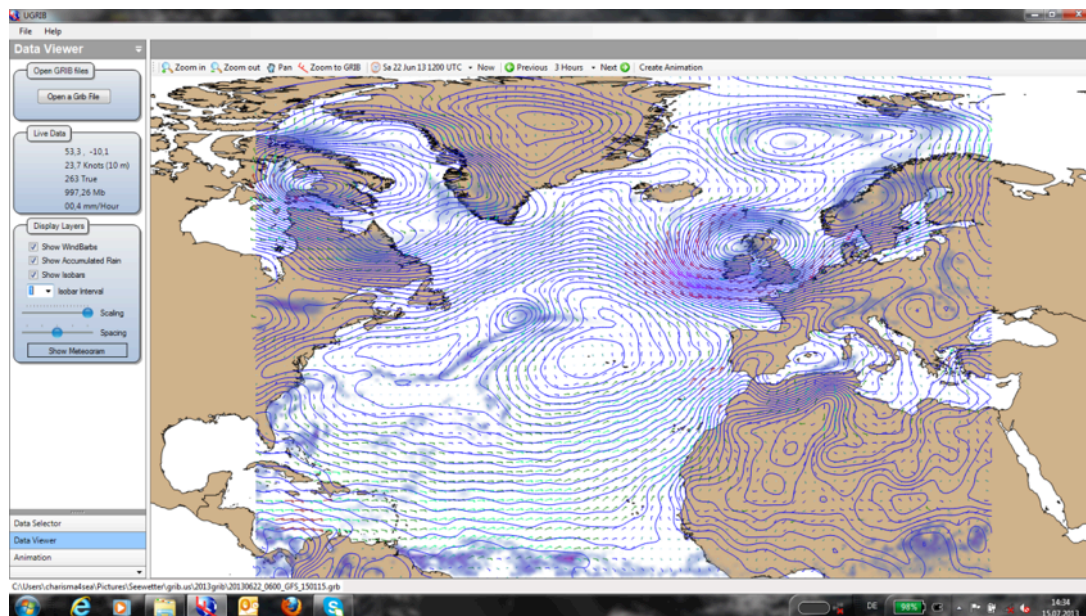


Die Wetterlage am 22.06.2013 um 00h00UTC von www.grib.us



Der Kern des Sturmtiefs befindet sich nordwestlich von Irland - somit wird die Insel von der Vorderseite des Tiefs mit SW-Wind erfasst.

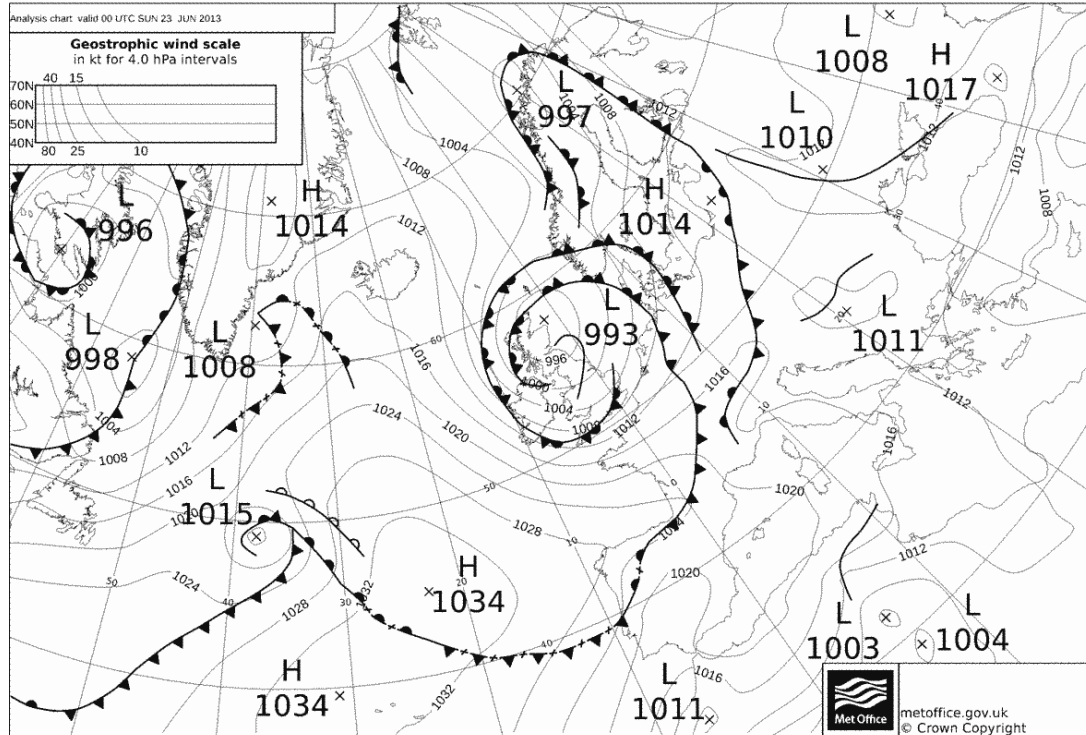
Die Wetterlage am 22.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



12 Stunden später befindet sich der Kern des Sturmtiefs nördlich von Irland - somit wird die Insel im südlichen Sektor mit rechtsdrehendem W-Wind erfasst.

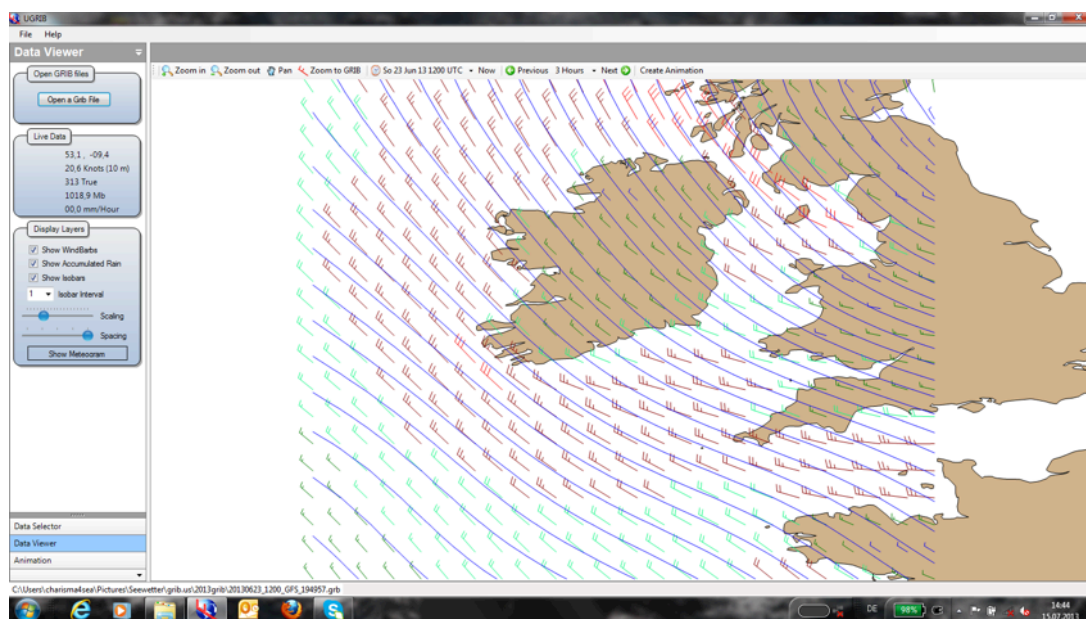
Die Wetterbilder zeigen die Dominanz des Azoren-Hochs und den Verlauf der Zugbahn des nach Osten ziehenden Sturmtiefs. Das *Schietwetter* beherrscht Irland. Es ist nass und böig - perfekt, um im geschützten Hafen abzuwettern.

Die Wetterlage am 23.06.2013 - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



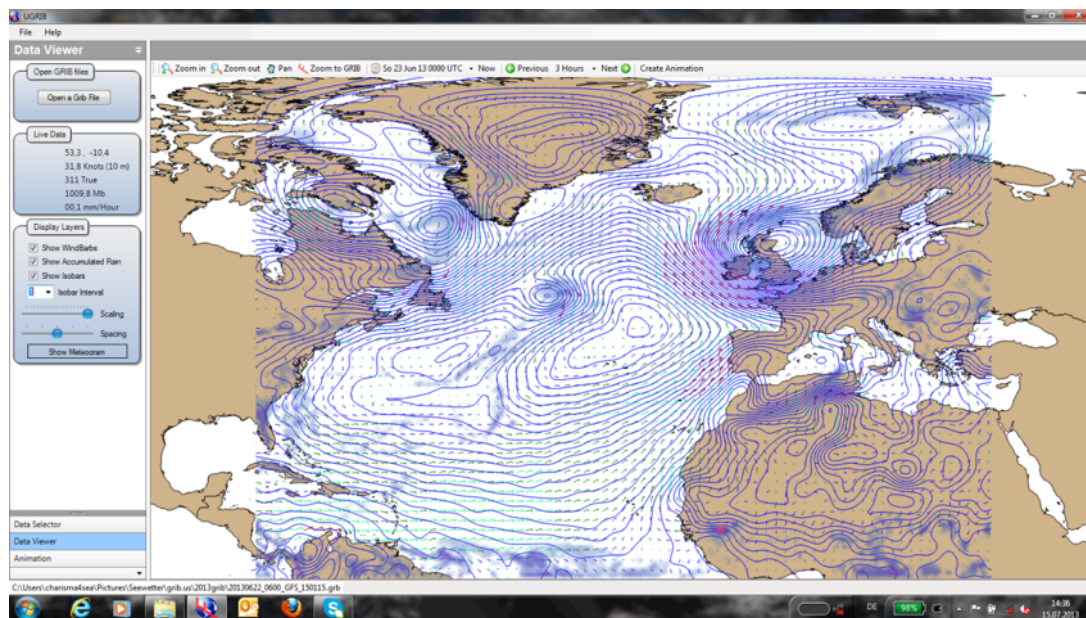
Die Rückseite des Tiefs mit Kern über der Nordsee beherrscht Irland mit Okklusionsfronten.

Die Windlage am 23.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



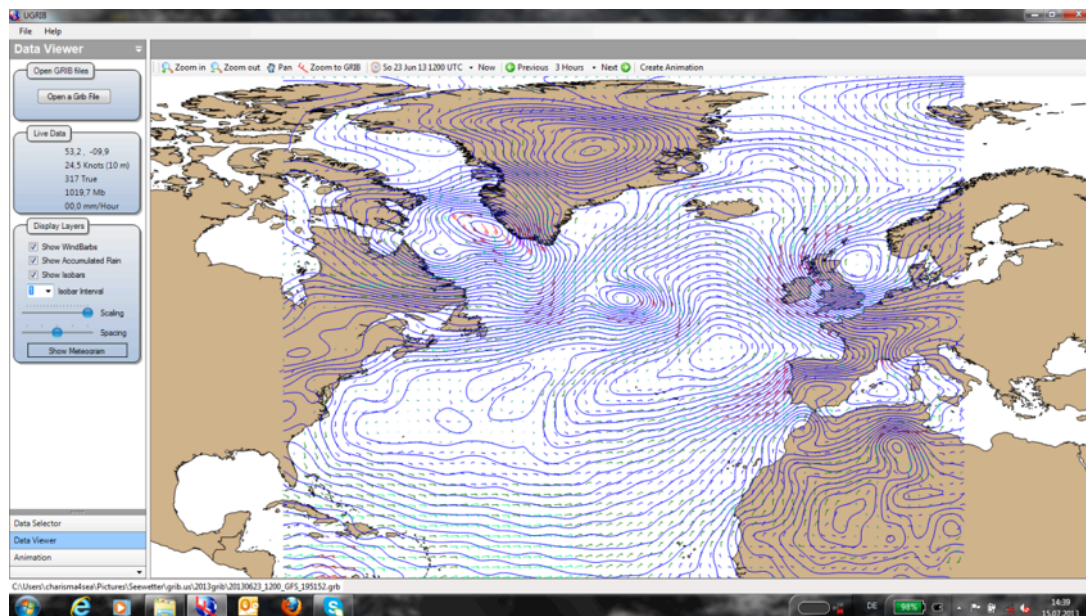
Die Kaltluft resultiert aus der Rückseite des Tiefs in Starkwind aus NW.

Die Wetterlage am 23.06.2013 um 00h00UTC von www.grib.us



Das Tief erfasst mit seiner Rückseite die Britischen Inseln mit stürmischem NW-Wind.

Die Wetterlage am 23.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us

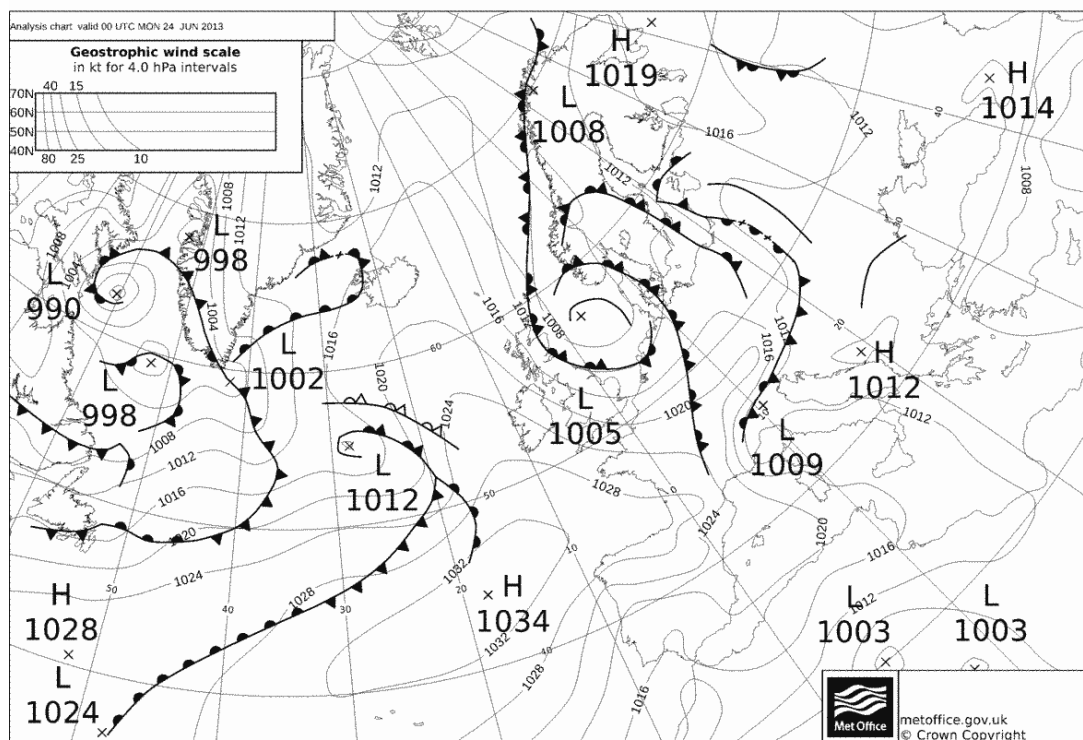


Auch 12 Stunden später bleibt die Rückseite des Tiefs hartnäckig - zudem sollte man bei den Planungen zum Auslaufen den Seegang und die Atlantikwelle mit berücksichtigen.

Geduld ist bei allen Aspekten des Seewetters ein guter Ratgeber - unter diesen Umständen legen wir klugerweise erst am darauffolgenden Tag ab...

24. Juni 2013

Die Wetterlage - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Das vormalige Sturmtief bleibt im Kern in der Nordsee liegen, schwächt sich ab und verliert seine Identität. Die Isobaren weiten sich, geben höheren Luftdruck und moderatem Wind Raum.

*

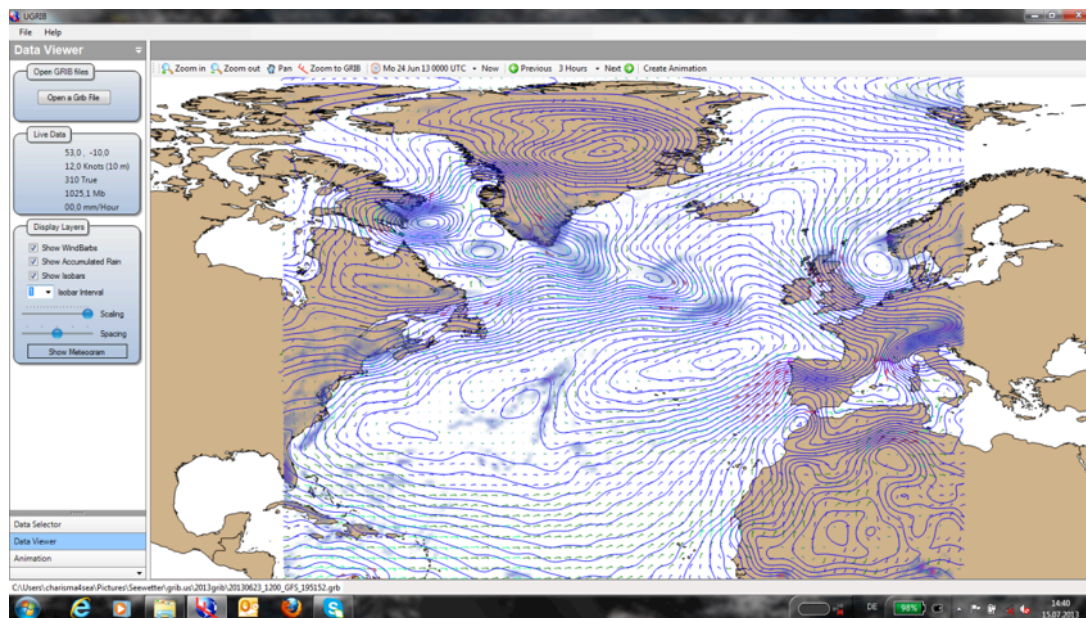
Die Route: West Irland - Atlantikküste. Ab Galway mi SW-Kurs parallel zur Westküste bis Loop Head, der Mündung des Shannon mit E-Kurs bis zur Ankerbucht Carrigaholt Bay.

Distanz: 67 sm.

Das Logbuch am 24.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
05h20		Kein Wind	Mot	225°	Anker auf
06h00	1021	W 3-4-5	G III; Gr,	225°	Segeln mit wechselhaftem Wind
08h40		W 3	G III; Gr	220°	Black Rock auf Bb. - ausgerefft
15h50		schwachwindig	Mot	230°	GPS: 52° 39'N; 009° 46'W
18h00		Kein	Mot	E	Loop Head Bb. qa. - River Shannon
19h40		Wind	Mot	Anst.	GPS: 52° 36,1'N; 009° 41,5'W - Anker fällt in der Carrigaholt Bay

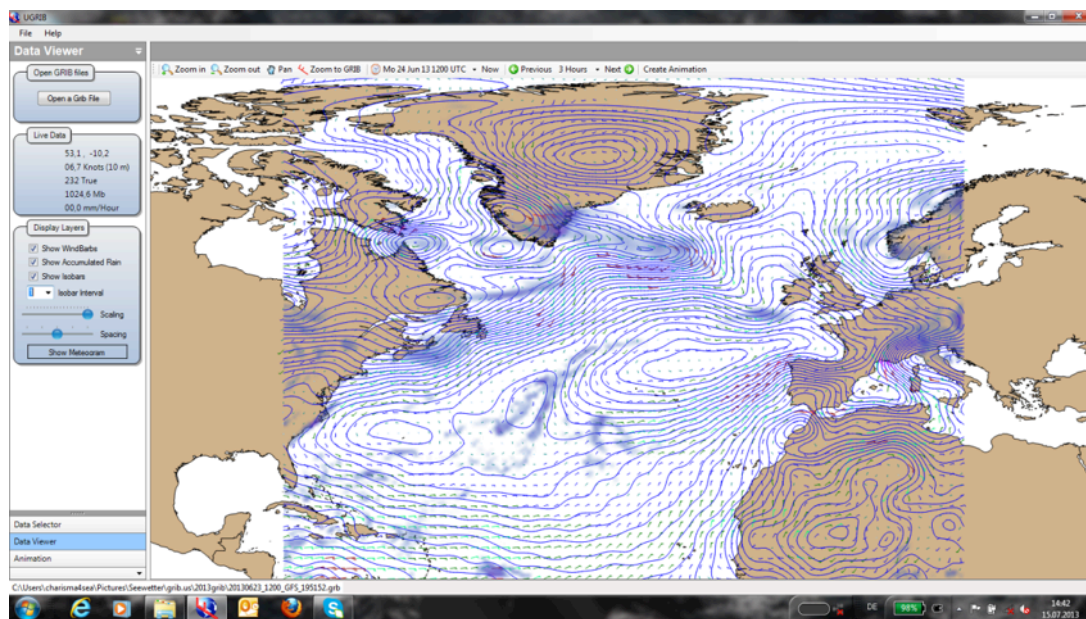
Die Wetterlage am 24.06.2013 um 00h00UTC von www.grib.us



Die Westküste Irlands kommt auf der erweiterten Rückseite des Tiefs und nordöstlich des Azoren-Hochs unter Einfluss schönen Wetters bei moderatem NW-Wind.

*

Die Wetterlage am 24.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Die Wetter-Grafiken zeigen, wie sich die Isobaren an der Westküste von Irland weiten. Damit geht schönes Wetter einher, bis wir zum Abschluss des Segeltages die Ruhe und Stille der Ankerbucht im Shannon genießen.

Die Nautik: Der Segeltag startet mit tidebedingtem frühem Ablegen von Galway durch das geöffnete Schleusentor bei Hochwasser.



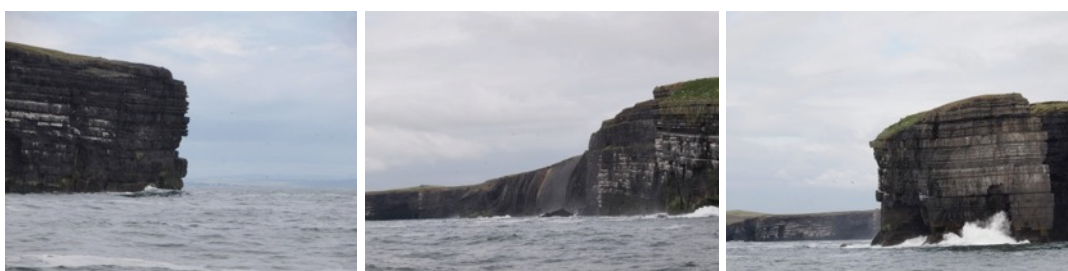
Bei wechselhaftem W-Wind segeln wir mit dem ersten Reff im Großsegel durch die Bay of Galway gen SW parallel zur Westküste Irlands. Mit Passieren des Leuchtturms Black Rock reffen wir aus und segeln entlang der Westküste an den Cliffs of Moher vorbei. Im Tagesverlauf kommt die Steilküste bei Loop Head, der Ansteuerung des Shannon, in Sicht.



Souveräne Steuerleistungen, aufmerksamer Ausguck und Loop Head Backbord voraus.



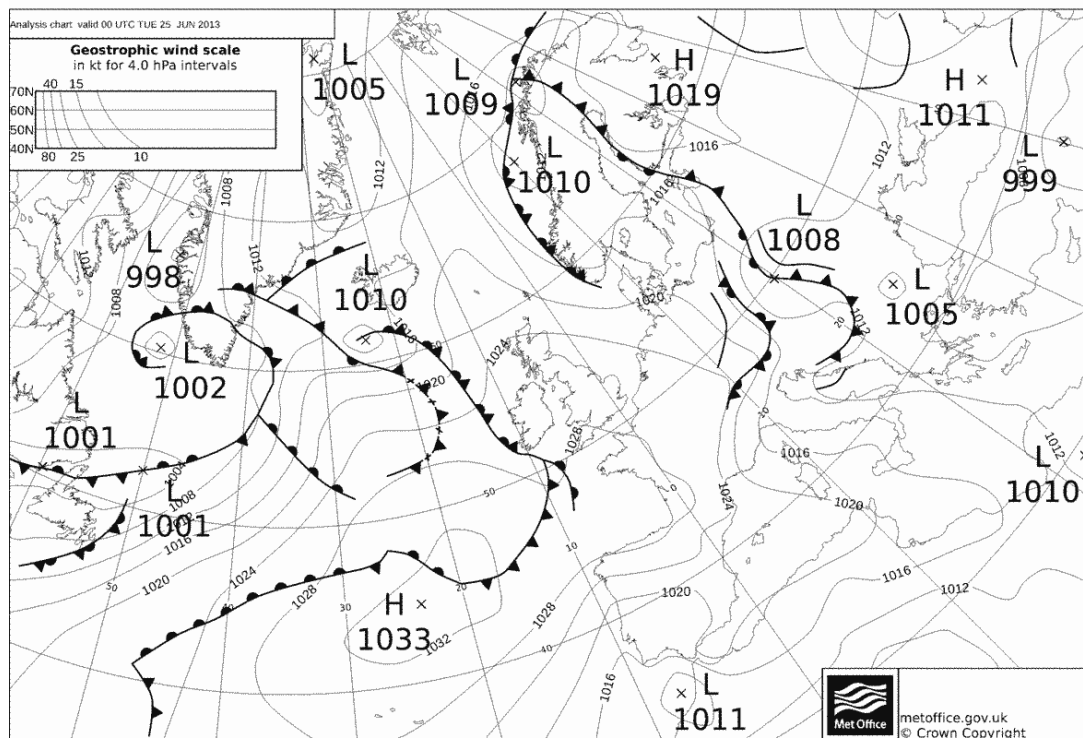
Im Verlauf des Nachmittages nimmt der Wind ab, so dass wir die restliche Fahrt unter Motor fortführen. Die Steilküste rund um Loop Head birgt den Spirit der grünen Insel.



Wir steuern durch das Mündungsgebiet des Shannon und bringen in der Carrigaholt Bay den Anker aus. Im Cockpit genießen wir die Stille und Idylle der Natur. Der Tag wird mit einem Menü im Salon der SY Charisma abgerundet.

25. Juni 2013

Die Wetterlage - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Die Britischen Inseln werden von einem komplexen Hochdruckgebiet erfasst.

*

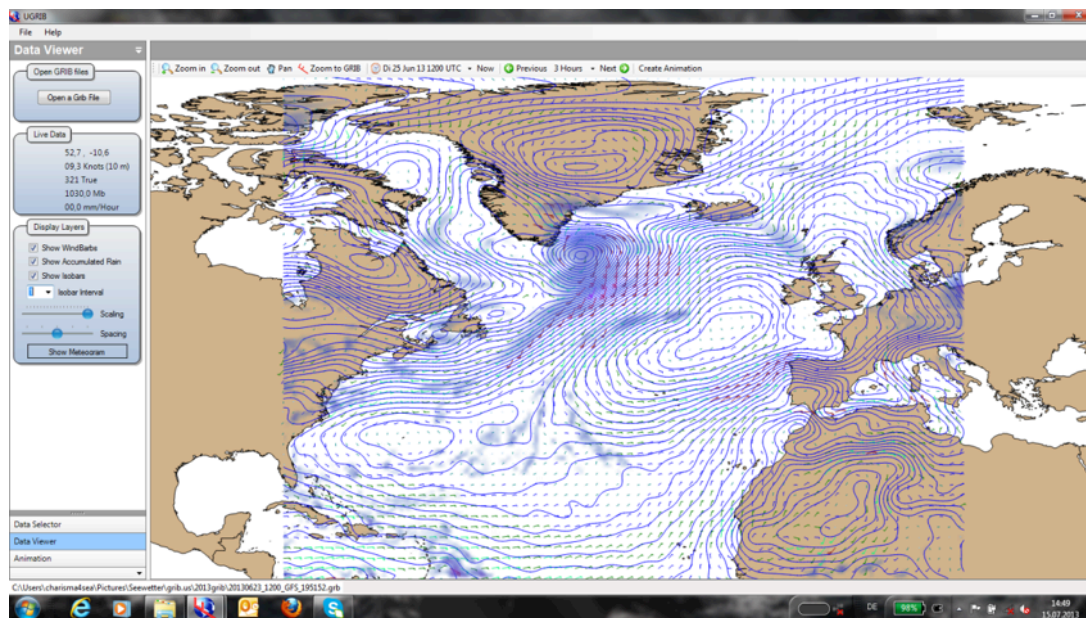
Die Route: West Irland - von der Ankerbucht Carrigaholt durch die Mündung des Shannon mit Kurs SW bis zum Blasket Sound in südliche Richtung in die Dingle Bay mit Ansteuerung in die Marina von Dingle.

Distanz: 54 sm.

Das Logbuch am 25.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
07h20	1025	W 1-2	Mot	Ausst.	Anker auf
09h20		W 3-4	G III; Gr	275°	GPS: 52°29'N; 009°56'W
10h00		W-NW 5-6 W 4-5	G III; Gr, ->Gr, -> Gr,,, ->Gr,,, ->Gr,	235°	Okklusionsfront, danach aufklarend
12h00		W 3-4	G III; Gr	235°	Wind lässt nach
13h00		schwach-	Mot	S	Blasket Sound N - Sybil Pt. Bb
14h00		windig	Mot	ESE	Blasket Sound S - Sleah Hd. Bb
16h10			Mot	Anst.	an Dingle GPS: 52°08,3'N; 010°16,6'W

Die Wetterlage am 25.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Der Südwesten von Irland steht unter Einfluss des Nordostquadranten des Azoren-Hochs.

*

Die Nautik: Am Morgen lichten wir bei Hochwasser den Anker und segeln mit Südwest Kurs durch die Shannon-Mündung in den Atlantik. Dabei nutzen wir die ablaufende Tide. Der zuvor moderate und stete W-Wind frischt durch eine Okklusionsfront auf, dreht rechts und fordert von der Crew Reffmanöver und agile Seemannschaft.



Nach Durchzug der Front klart das Wetter auf und der Wind dreht zurück. Es entwickelt sich ein angenehmer Segeltag. Mit Erreichen des Blasket Sounds schläft der Wind ein.



Die Eddies sind Ausdruck der Gezeitenströmung, die wir ab der Shannon-Mündung optimal genutzt haben. Die Passage des Blasket Sounds schaffen wir vor dem Kentern der Tide.

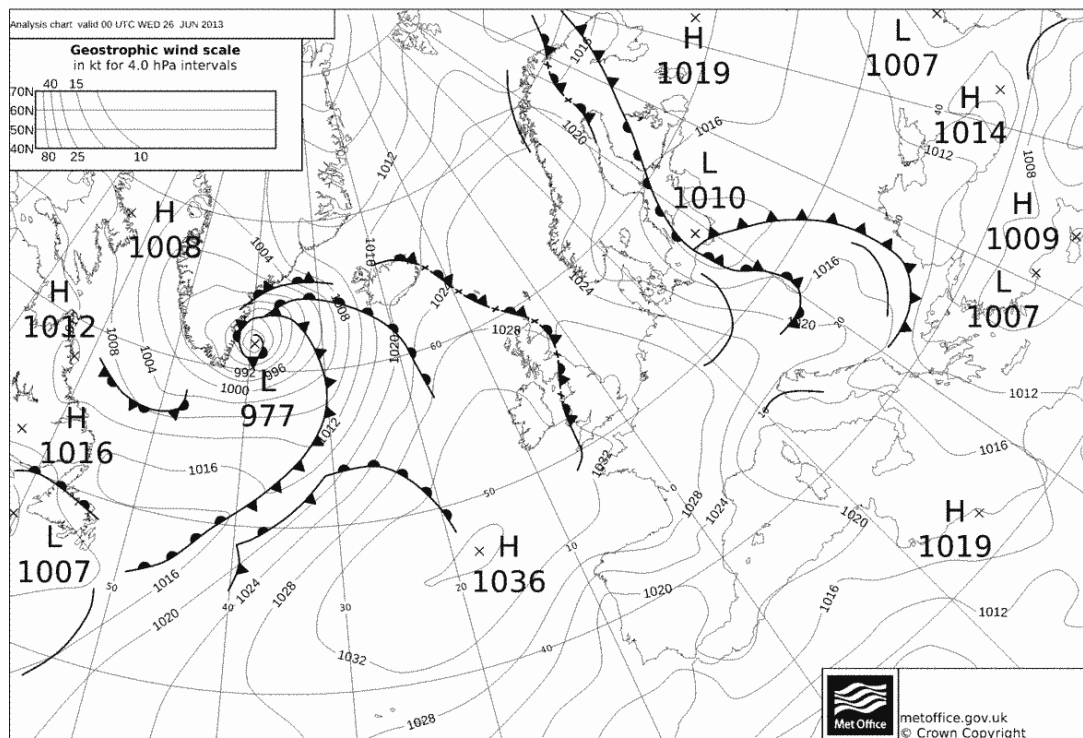
Mit Einsteuern in die Dingle Bay verliert sich der Einfluss der Gezeit und wir steuern mit Dingle eine der schönsten Ortschaften im Westen Irlands an.



Nach der Ankunft in der Marina von Dingle nehmen wir uns Zeit für einen Landgang. Der Tag wird mit einem exquisiten Dinner im Seafood-Restaurant *Out of the Blue* abgerundet.

26. Juni 2013

Die Wetterlage - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Das umfassende Atlantik-Hoch hat Irland und die Britischen Inseln vereinnahmt. Die Okklusionsfront ist eine vorübergehende Randerscheinung.

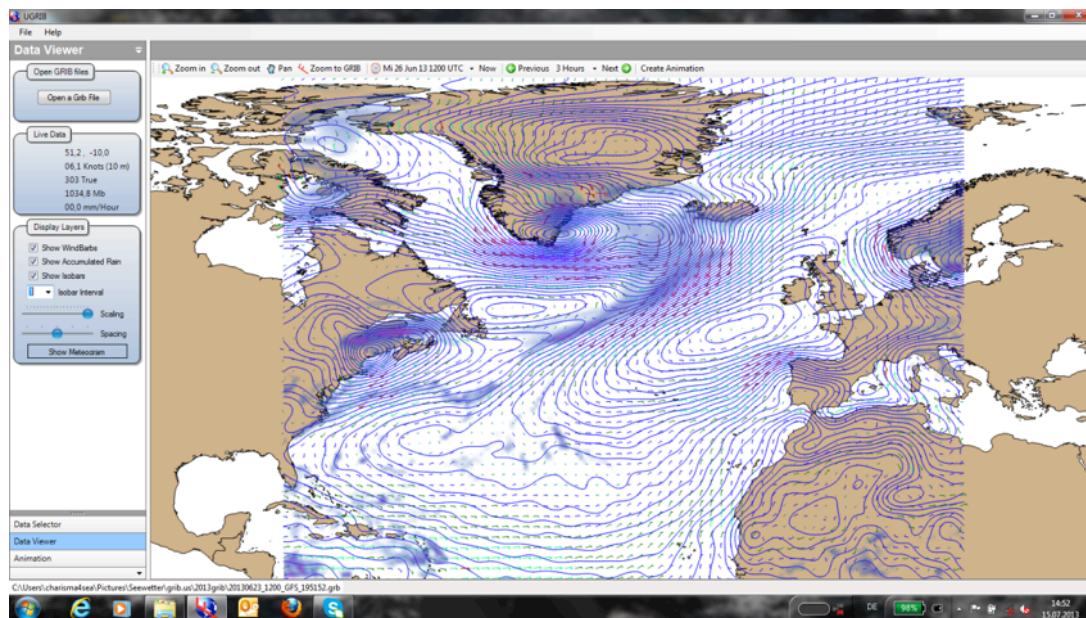
Die Route: West Irland - ab Dingle mit SSW-Kurs durch die Dingle Bay, Valentia Island auf Backbord, Great Skellig auf Steuerbord, Kurs SSE gen Dursey Head, The Bull auf Steuerbord mit Kurs ESE gen Mizzen Head bis zur Ankerbucht von Crookhaven.

Distanz: 62 sm.

Das Logbuch am 26.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
08h50	1030	Kein Wind	Mot	S->SE	ab Dingle
09h30		W-NW 2-3	G III -> Spi; Gr	235°	Spinnakersegeln
10h40		schwach	Mot	210°	GPS: 52°01'N; 010°22'W
12h10		umlaufend	Mot	165°	Bray Head Bb. qa.
14h30	1031	NW 3-4	G III	160°	GPS: 51°40'N; 010°19'W
16h10		N 4	G III	120°	The Calf Stb / Dursey Head Bb
19h00		N 4	G III	E	Mizzen Head auf Bb
20h30		N 5	Mot	Anst.	Anker fällt in Crookhaven GPS: 52°36,1'N; 009°41,5'W

Die Wetterlage am 26.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us

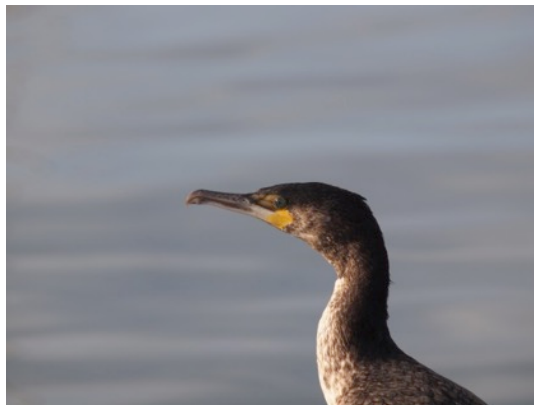


Die Wetterlage ist im Südwesten von Irland nahezu unverändert zum Vortag.

Impressionen von unserem Liegeplatz im Hafen von Dingle



Unser Stegnachbar von der Kategorie *Hafen-Vogel* hat die Gunst des Wetters erkannt und trocknet sein Gefieder in der wärmenden Morgensonne.



Die Nautik: Wachsender Blick - am frühen Vormittag legen wir bei Hochwasser von Dingle ab. Den aufkommenden leichten Wind nutzen wir zum Spinnakersegeln.

Den 180 qm umfassenden Leichtwind-Spinnaker setzen wir in der Leeabdeckung der Segel. Den Spi segeln wir bei dem variablen Wind mit doppelten Schoten, um bei Schiftmanövern flexibel zu sein. Die SY *Charisma* gleitet an der gebirgigen Kulisse des Distrikts Kerry in südliche Richtung.



Als im Tagesverlauf der ohnehin schwache Wind nachlässt und nur noch umlaufend eine Brise hervorbringt, bergen wir die Segel und setzen unsere Fahrt unter Motor fort. Dabei passieren wir die Mündung vom Kenmare River und beobachten die bizarren Felsen an der Atlantikküste Irlands.



Diese Felsformationen lassen fantasievolle Skulpturen erscheinen bzw. man kann sie sich vorstellen. Zur späten Mittagszeit kommt ein mäßiger N-Wind auf, den wir zum Cruisen mit Raumschotkurs unter Genua III nutzen. Die Atlantikdünung lässt die Yacht rollen und wir als Crew genießen die traumhafte Kulisse im Sonnenschein.

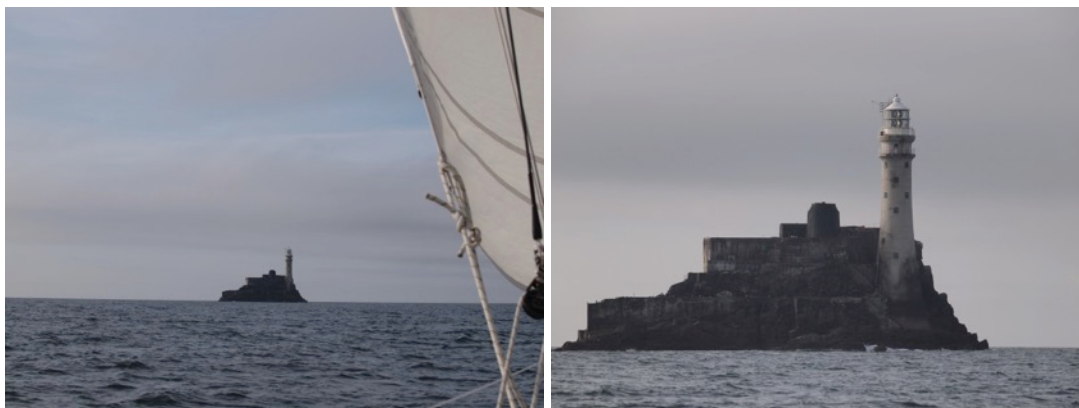
Im Abendlicht der schräg stehenden Sonne passieren wir mit Mizzen Head die Südwesthuk von Irland und steuern in die geschützte Ankerbucht von Crookhaven. Wir genießen das Ambiente im Cockpit und runden den Tag mit einem Menü im Salon der SY Charisma ab.

27. Juni 2013



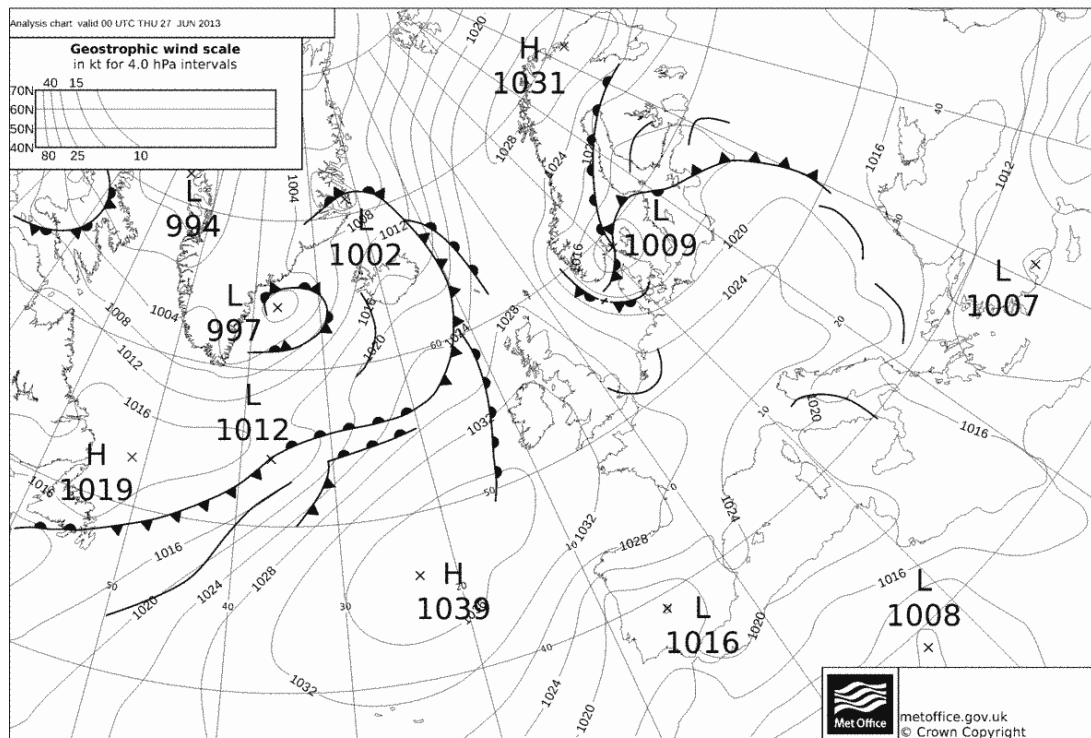
Der Leuchtturm von Crookhaven - die Ankerbucht liegt bei nahezu jeder Wetterlage geschützt und ist für viele Atlantik-Segler der erste Anlaufpunkt auf Irland.

Am Morgen lichten wir den Anker und nehmen Kurs auf den Fastnet Rock, der für Segler



zu einer magischen Wendemarke bei der renommierten Hochseeregatta geworden ist.

Die Wetterlage - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Das Azoren-Hoch weitet seinen Einfluss und Wirkungsgrad vom Atlantik bis Zentral-Europa aus.

*

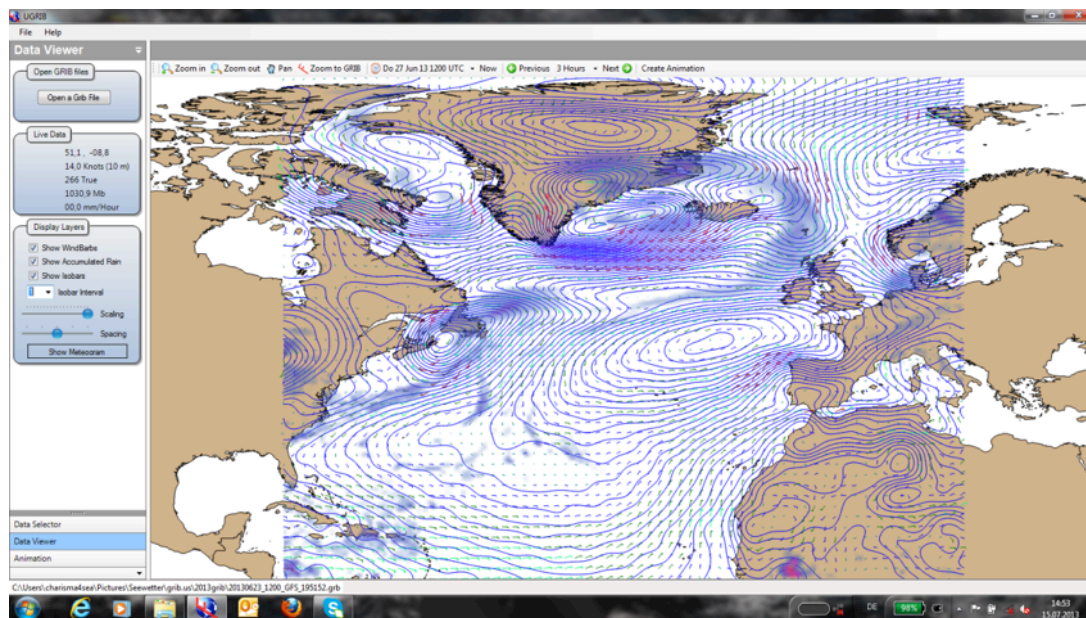
Die Route: Südwest Irland, Südküste - von Crookhaven mit Kurs SSE zum Fastnet Rock und weiter Kurs ENE vorbei am Old Head of Kinsale bis nach Cork Harbour nach Crosshaven.

Distanz: 70 sm.

Das Logbuch am 27.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
07h00		SW 1-2	Mot	Ausst.	Anker auf
07h30		SW 3-4	G III; Gr	155°	Segeln zum Fastnet Rock
08h30		W 3	G III; Gr	ENE	legendären Felsen gerundet
09h00		NW 3	Spi; Gr	075°	Spinnakersegeln
09h30	1028	NW 4-5	G III; Gr	075°	GPS: 51°22'N; 009°26'W
11h30		schwach	Mot	075°	GPS: 51°26'N; 009°13'W
12h30		W-SW 4-5	Gr	075°	GPS: 51°28'N; 009°03'W
16h10		W 4-5	Gr	055°	Old Head of Kinsale auf Bb
18h40		NW 5	G III	045°	Ansteuerung Cork Harbour
19h30				Anst.	an Crosshaven - Royal Cork Yacht Club

Die Wetterlage am 27.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Beim Azoren-Hoch komprimieren sich im nördlichen Sektor die Isobaren. So ist es gut, dass wir uns an der Südküste von Irland nach Osten orientieren.

Die Nautik: Am frühen Morgen holen wir den Anker auf, segeln rund um den Fastnet Rock und setzen unseren Kurs parallel zur Südküste Irlands gen ENE fort.

Impressionen



Die markanten Leuchttürme an der Südküste von Irland weisen den Seefahrern ihren Weg. Der Fastnet Rock, der Old Head of Kinsale und Roches Point südlich der Ansteuerung von Cork Harbour.



Mit der Ansteuerung von Cork Harbour erreichen wir unser Ziel im Hafen von Crosshaven, dort wo der älteste eingetragene Yachtclub der Welt, der *Royal Cork Yacht Club*, ansässig ist.

Gesamtstrecke: 645 sm.

Anlegedrink zum gelungenen Irland-Törn im Cockpit der SY *Charisma*.

Landgang: Charismatisches Crew-Dinner - stilgerecht im *Cronins Pub* von Crosshaven.

28. Juni 2013

Abschied der Crew. Reinschiff. SY *Charisma* klar zum nächsten Segeltörn.

*

Fazit

Der *Irland-West* Törn war durch die Kameradschaft der Crew geprägt. Die Vielfalt der Natur kam in wechselhaften Wetterlagen sowie durch Gezeitenströmungen zum Ausdruck. Mit präzisen Auswertungen der Informationen rund um das Seewetter konnten wir den Segeltörn bestens durchführen. Die Reise stand auf gutem nautischen Fundament und handfester Seemannschaft. Die mit den exzellenten Segeleigenschaften der Swan besegelten attraktiven Seegebiete sowie die reizvolle Westküste Irlands machten diesen Segeltörn zu einem der Extraklasse. Mein Dank geht an meine Crew, die als Segelteam dazu beigetragen hat, diesen Segeltörn mit Freude am optimalen Segeln bestens zu gestalten.

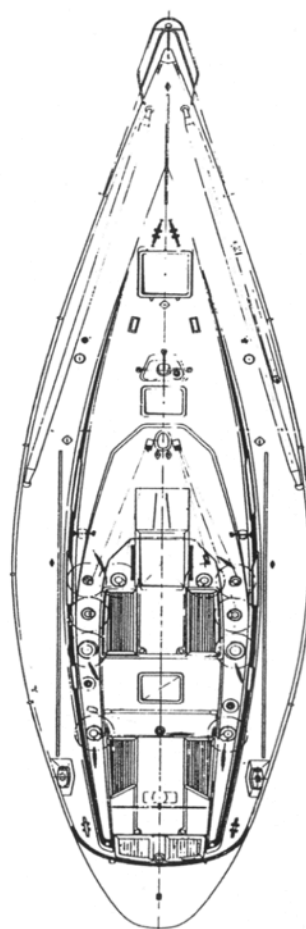
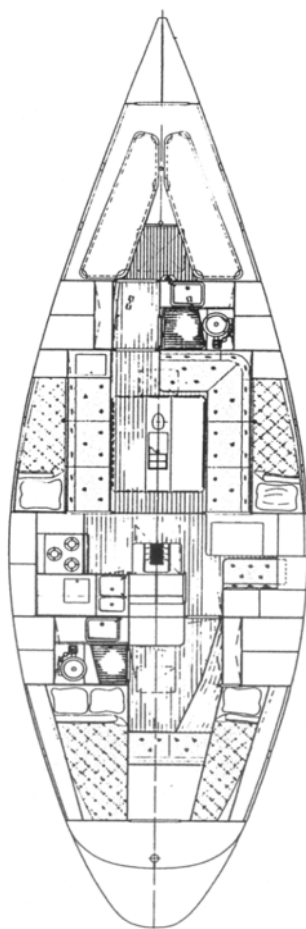
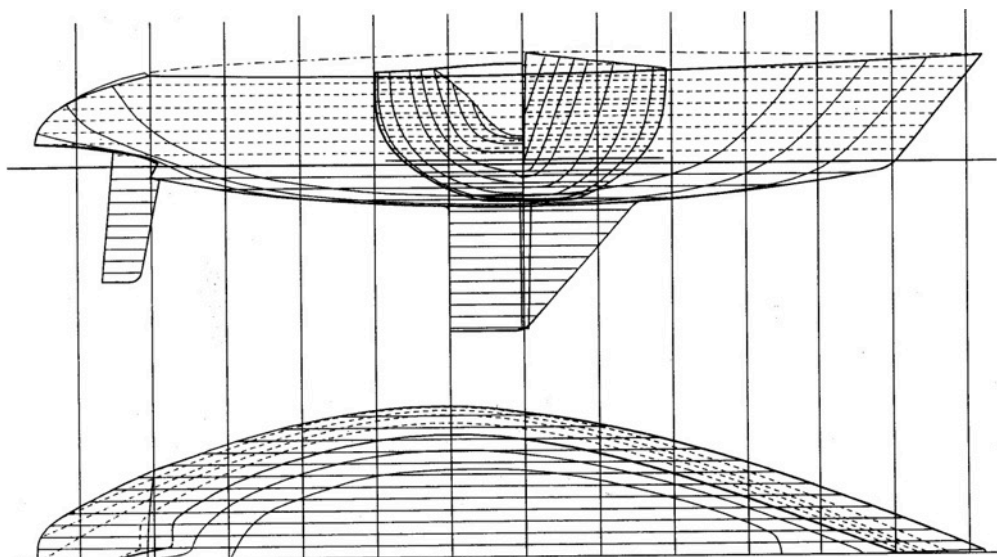
* * * * *

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

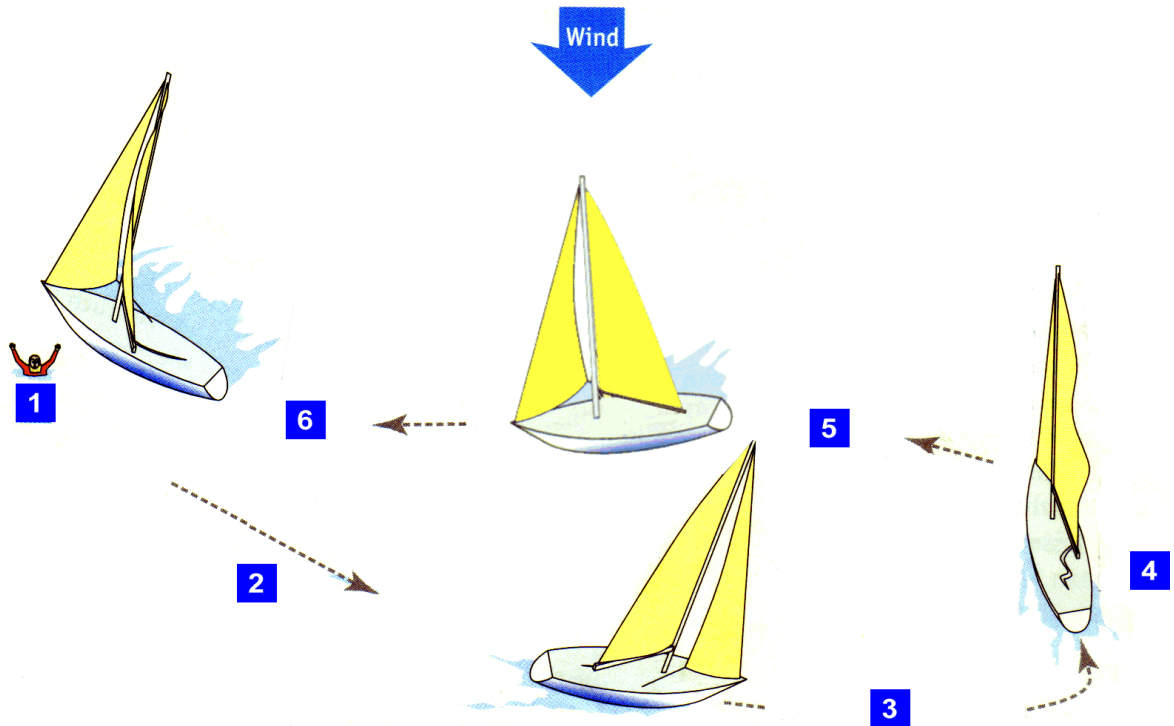
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird

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 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