

Englischer Kanal, Nordsee und Ostsee

auf der SY *Charisma*, Nautor's Swan 441, vom 19. August - 6. September 2013



Charisma - die Passion des Segelns in einzigartiger Natur

Logbuch-Törnbericht:

Constantin Claviez

Quellen des Seewetters:

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

Die Dateien mit während des Segeltörns prognostizierten Wetterlagen von www.grib.us

Fotos: Nico Krauss: SY *Charisma* bei der Transatlantik-Regatta *Blue Race*, Seiten 2, 63

Constantin Claviez

Anhang

Impressionen der SY *Charisma* samt Sicherheitsmanöver auf den Seiten 63 bis 66

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



Die Crew der SY Charisma im Portrait



Andrea Höß

Medieninformatikerin
aus Hamburg



Volker Strobl

Werkstoff-Wissenschaftl.
aus Wels



Martin Wenzel

Entwicklungsingenieur
aus Karlsruhe



Dr. Stefan Kunz

Arzt für Chirurgie
aus Schindellegi



Dr. Peter Kolloch

Steuerberater
aus Garmisch-Partenk.



Roland Bacik

Optiker
aus St. Pölten



Harald Bacik

Optiker
aus St. Pölten



Constantin Claviez

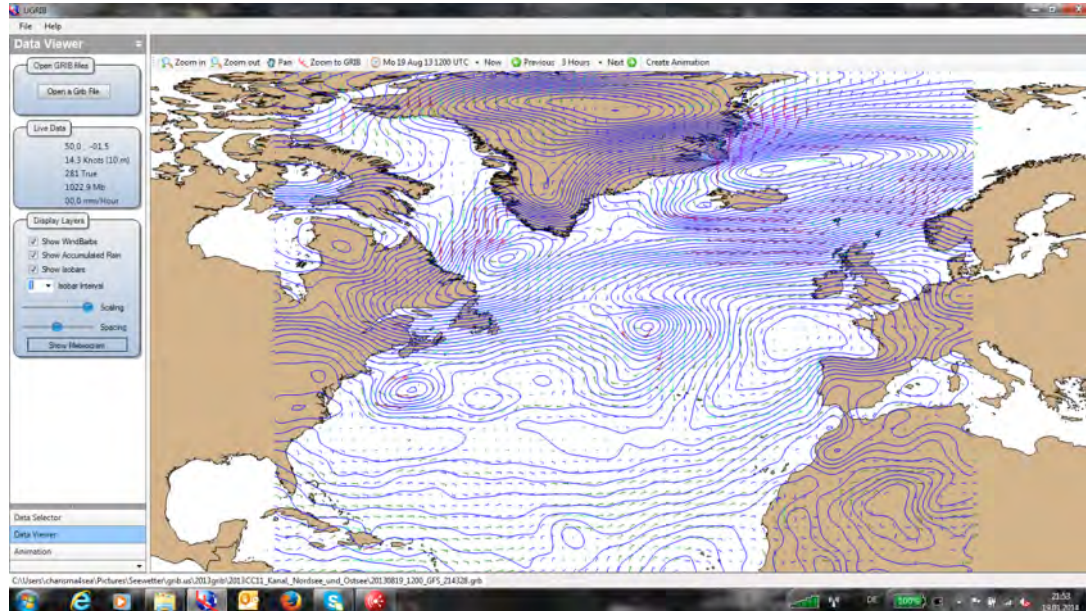
Skipper
aus Hamburg



Gruß vom Charisma-Team.

Das Seewetter

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 19.08.2013



Das Seewetter im südlichen Nordatlantik wird durch ein den Ozean übergreifendes Hoch bestimmt, das in südlicher Ausdehnung zu frischem Passatwind aus östlicher Richtung führt. Der nördliche Nordatlantik wird durch drei Tiefs bestimmt, wohingegen westlich der Biskaya ein Hoch dagegen hält. Ein umfassendes Tief nördlich von Island beherrscht das Europäische Nordmeer und die Irminger See.

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

19. August 2013

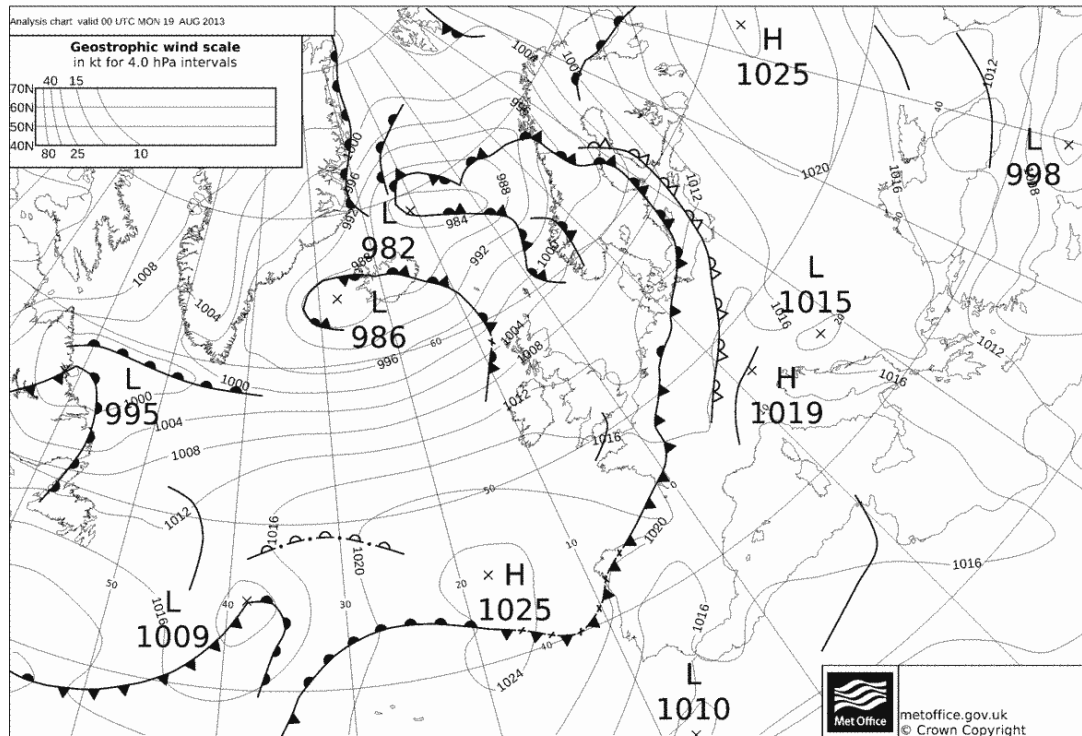
Die *SY Charisma*, Nautor's Swan 441, liegt nach dem *Rolex Fastnet Race 2013* in der Marina von *Plymouth Yacht Haven*.

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

Ankunft und Begrüßung der Crew. Stauen der persönlichen Ausrüstung. Bunkern des Proviant. Crewbesprechung.

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff und Ausrüstung.

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Das Azoren-Hoch erstreckt sich in den Englischen Kanal hinein.

Die Route: Englands Südküste - von Plymouth Harbour bis nach Salcombe.

Das Logbuch am 19.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
14h30	1022	NW 2	Mot	Ausst.	ab Plymouth
15h30		NW 3	Spi; Gr	120°	Mewstone, Spinnakersegeln „Runner“
16h50		NW 3	G II; Gr	125°	Ansteuerung
18h00		schwach -windig	Mot	Anst.	fest an Mooring vor Salcombe GPS: 50° 14,0'N; 003° 46,0'W

Die Nautik: Am frühen Nachmittag legen wir bei idealen Wetterbedingungen von Plymouth ab. Wir segeln unter dem 191 qm umfassenden Leichtwind-Spinnaker mit Raumschotkurs parallel zur Südküste Englands bis in die Flussmündung von Salcombe. Nach Anweisung vom Hafenmeister machen wir an einer Mooring fest. Distanz: 20 sm.

Ein schmackhaftes *Hors d'oeuvre* im Cockpit rundet den sehr angenehmen Auftakt ab.



Die SY Charisma mit ihrem 3-Saling-Rigg unter dem Leichtwind-Spinnaker ‚Runner‘.

Die Windlage am 19.08.2013 um 15h00UTC von www.grib.us



Das Atlantik-Hoch führt im Nordost-Quadranten zu westlichem Wind im Englischen Kanal.

Impressionen vom Segeltag an der Südküste Englands



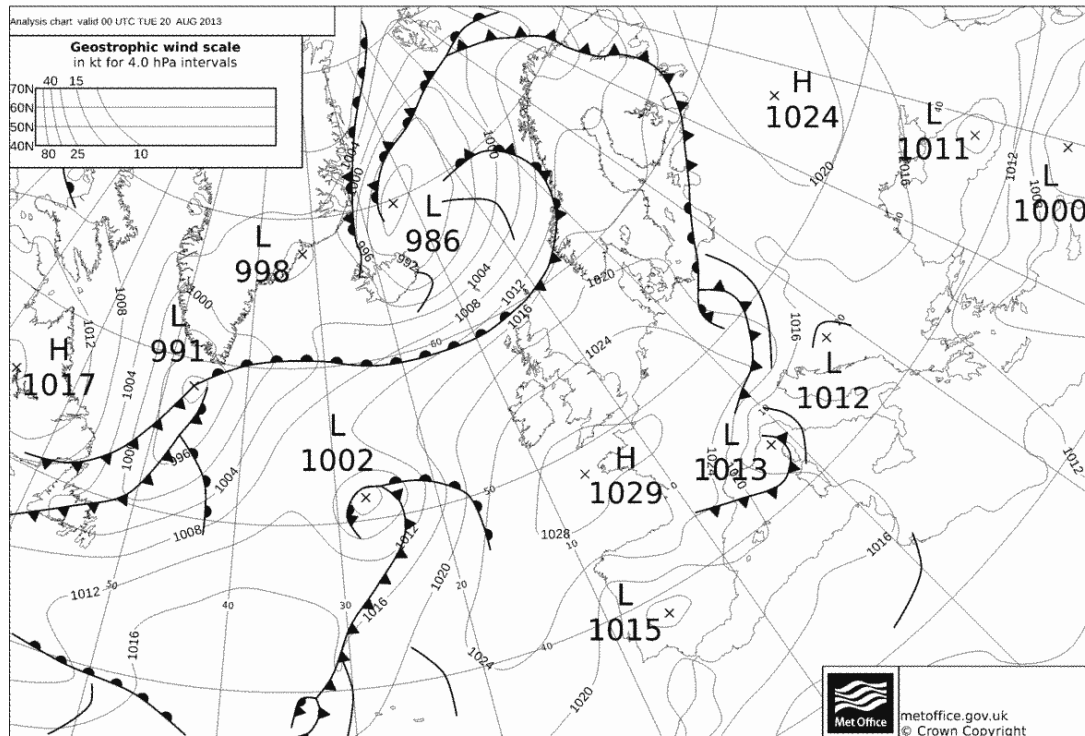
Die Ansteuerung der SY *Charisma* von Salcombe, exquisite Küche beim Anleger.

20. August 2013



Fahrt ohne Wind im sonnigen Morgenlicht durch die Einmündung von Salcombe.

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Das Hoch hat den Englischen Kanal fest im Griff.

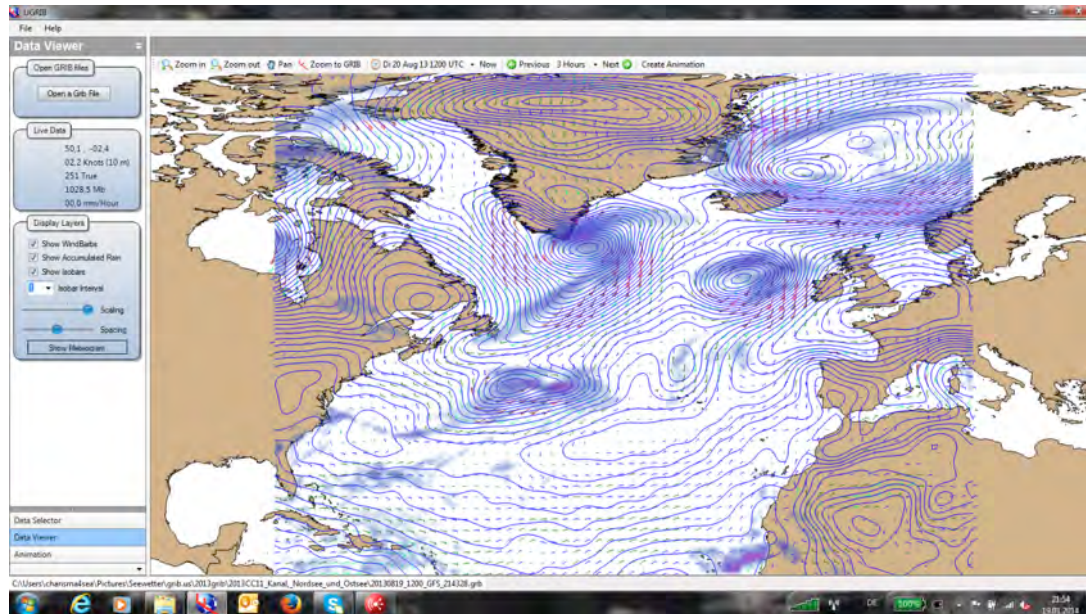
Die Route: Seegebiet Englischer Kanal: vom Mooringplatz Salcombe mit südöstlichem Kurs bis zum Ankerplatz Braye der Kanalinsel Alderney.

Das Logbuch am 20.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
07h20		schwach-	Mot	140°	Mooring gelöst
11h40		windig	Mot	140°	GPS: 49°57'N; 003°21'W
			G II -> Spi; Gr	ESE	Leichtwind-Spinnakersegeln
14h30	1026	kein	Mot	090°	GPS: 49°45'N; 003°12'W
21h10		Wind	Mot	Anst.	an Braye, Alderney vor Anker GPS: 49°43,6'N; 002°11,7'W

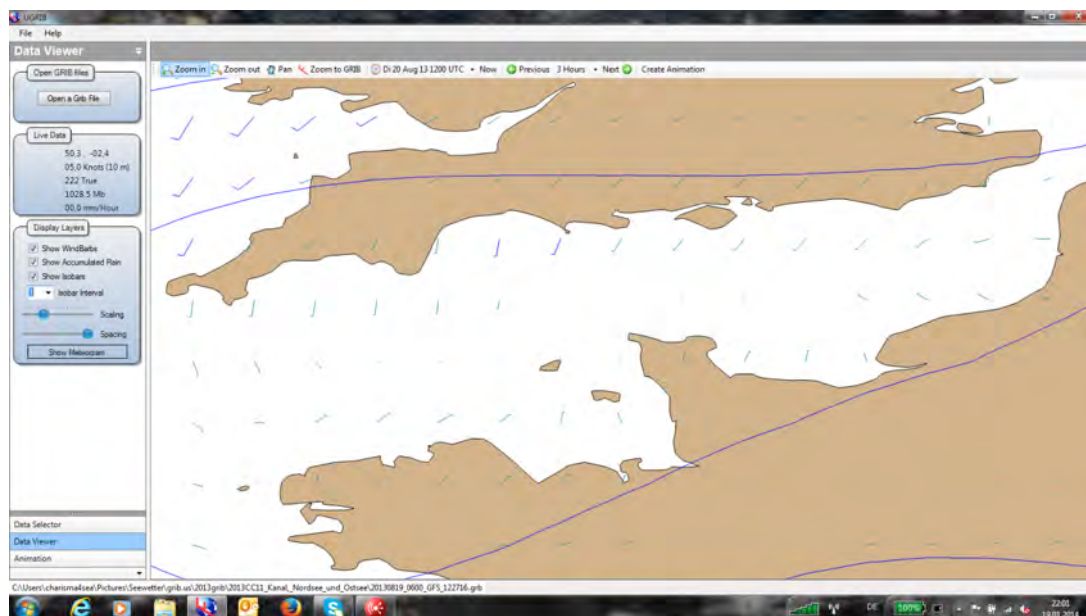
Die Nautik: Am frühen Morgen lösen wir die Mooring und steuern in den Englischen Kanal. Den im Tagesverlauf einsetzenden schwachen Wind nutzen wir zum Spinnakersegeln. Ab der späten Mittagszeit schläft der Wind wieder ein und wir setzen die Fahrt unter Motor fort. Am Abend erreichen wir mit Alderney die nördlichste Kanalinsel. Distanz: 75 sm.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 20.08.2013



Der Englische Kanal liegt im Kern eines Hochdruckgebietes, das das Tief westlich von Irland in Schach hält.

Die Windlage am 20.08.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Im Kern des Hochs gibt es kein Luftdruckgefälle - entsprechend regiert im Englischen Kanal überwiegend die Flaute.

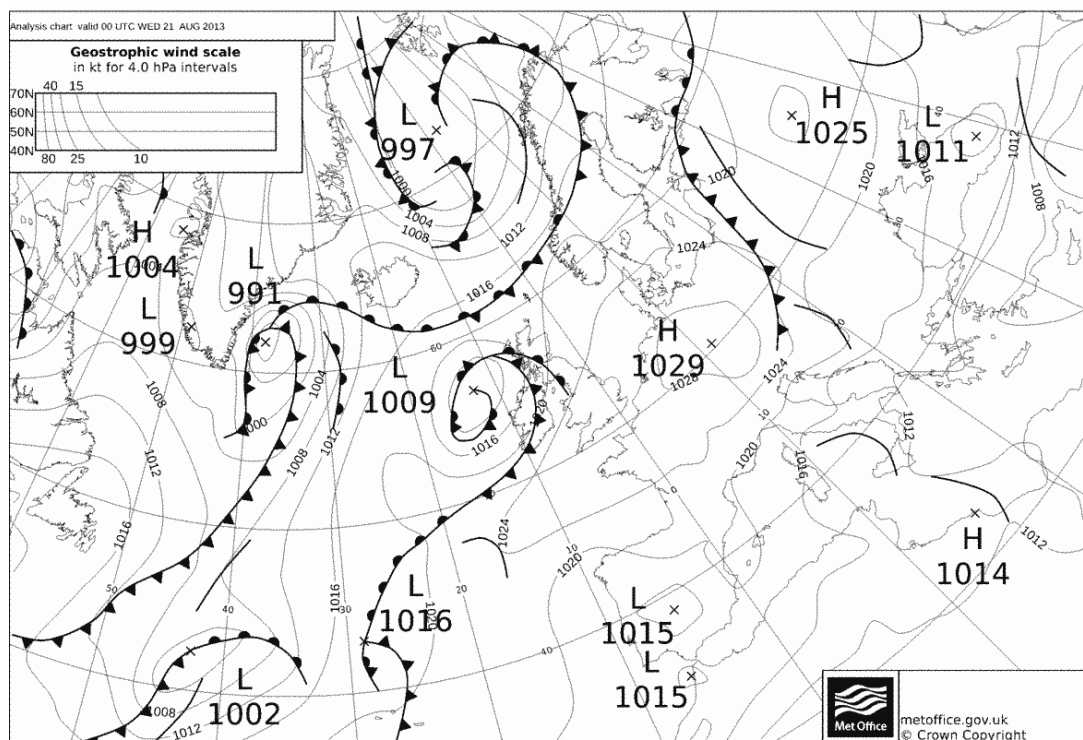
Impressionen der Faszination des Leichtwind-Segelns



Aufmerksame Ansteuerung von Alderney bei Vollmond unter Einfluss der Gezeit.

21. August 2013

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



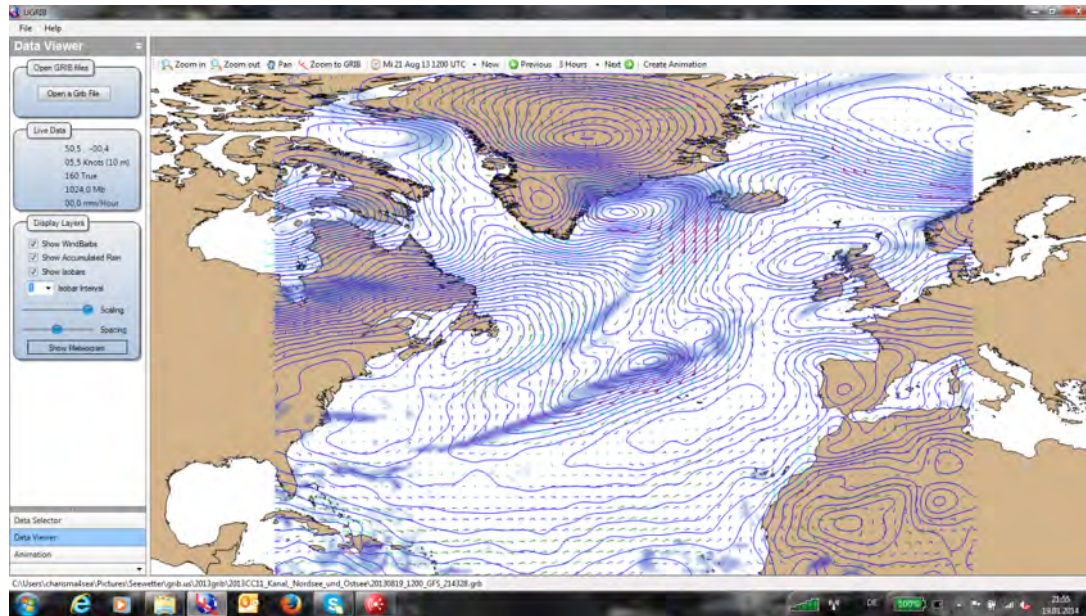
Das Hoch wandert im Kern nach Osten und dominiert weiter den Englischen Kanal.

Die Route: Seegebiet: Englischer Kanal - von der Kanalinsel Alderney mit dem Gezeitenstrom durch das Race of Alderney vorbei am Cap de la Hague parallel zur Nordküste Frankreichs rund um das Cap de Barfleur bis St. Vaast-la-Hogue.

Das Logbuch am 21.08.2013:

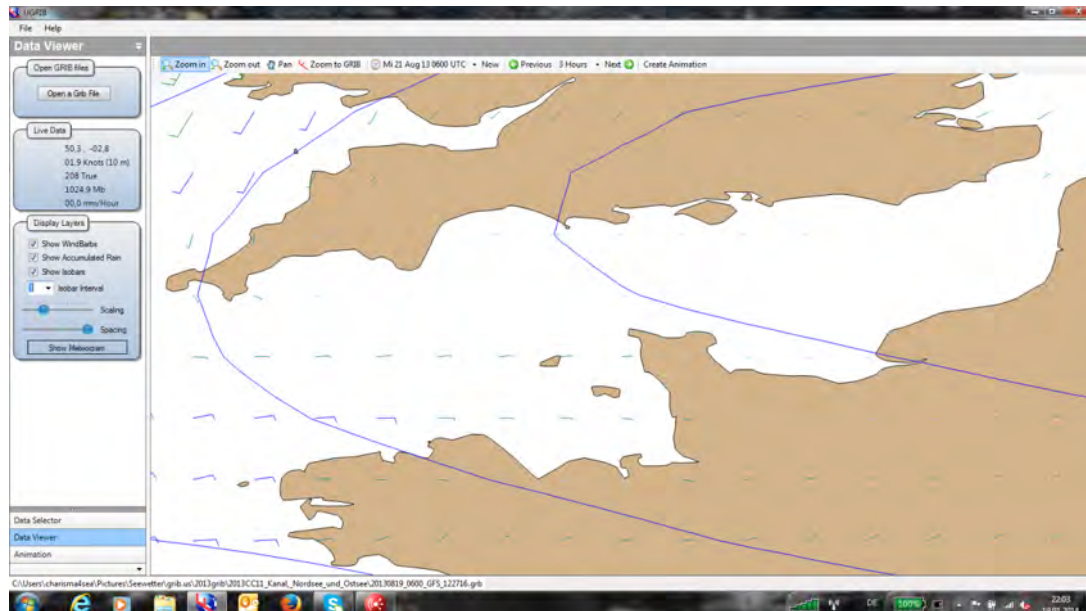
UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
05h30		schwach	Mot	Ausst.	Anker auf Bray
06h30		NE-E 2-3	G II; Gr	090°	GPS: 49°46'N; 002°03'W - Kreuzschläge bei leichtem Wind
10h20		schwach-	Mot	E	Untiefentonne-N <i>Les Equets</i> Stb. qa.
13h50		windig	Mot	Anst.	an St. Vaast-la-Hogue vor Anker GPS: 49°34,6'N; 001°14,9'W

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 21.08.2013



Der Englische Kanal steht weiterhin unter Einfluss eines Hochdruckgebietes.

Die Windlage am 21.08.2013 um 06h00UTC von www.grib.us



Im Englischen Kanal resultiert dicht beim Kern des Hochs die Flaute nur eine leichte Brise aus östlicher Richtung.



Lighthouse *Quenard Point* im Osten von Alderney am Morgen des 21. Augusts 2013.



Sonnenaufgang über dem Englischen Kanal.

Die Nautik: Am frühen Morgen lichten wir den Anker, um die einsetzende Tide nach Osten zu nutzen. Bei leichtem Wind segeln wir mit Kreuzschlägen durch das *Race of Alderney*.



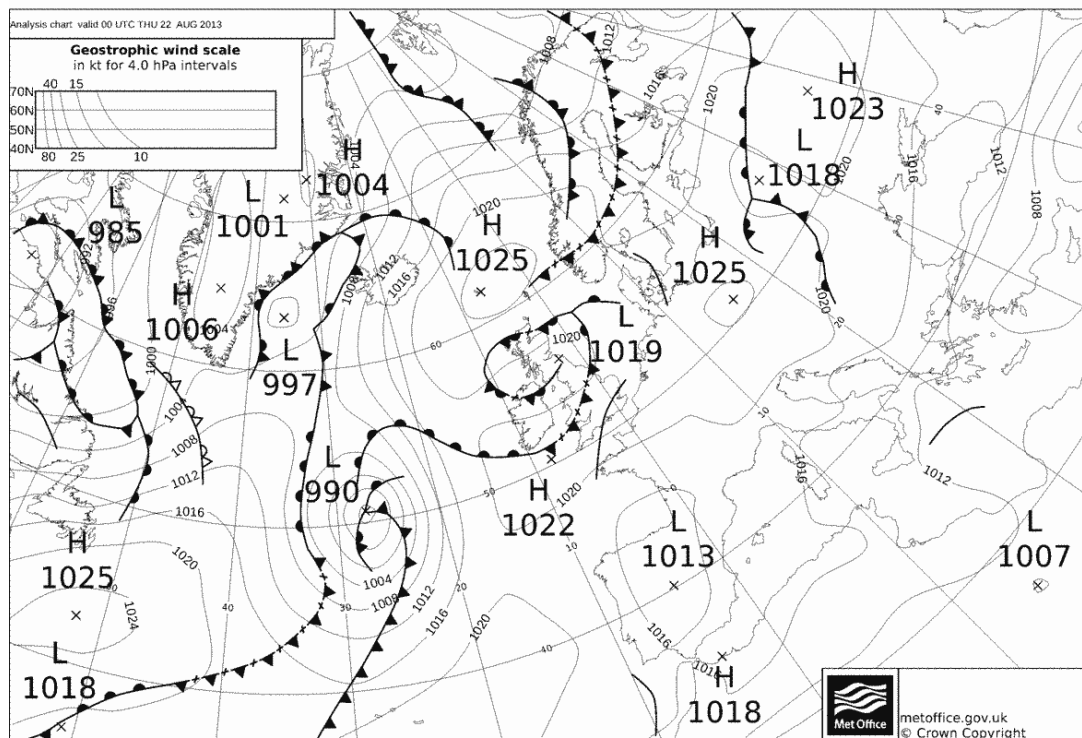
Segeln durch die Gezeitenströmungen des *Race of Alderney* - der stärksten Tide im Englischen Kanal. Anhand der Oberflächenstruktur des Wassers sind Eddies zu erkennen. Die Stromwirbel zeichnen sich auf der Wasseroberfläche ab. Die Tide kann zur Springzeit mit 10 kn setzen.

Als der Wind am Vormittag weiter nachlässt, setzen wir die Fahrt unter Motor fort und runden die Huk von Barfleur mit Kentern der Tide. Damit verpassen wir das Hochwasser von St. Vaast-la-Hougue und gehen westlich des Hafens erneut vor Anker. Distanz: 50 sm.

Nach dem Ankerzeremoniell setzen wir das Dingi in Betrieb und fahren in den Vorhafen. Wir genießen den Landgang und die exquisite französische Küche mit ihren Meeresfrüchte-Delikatessen...

22. August 2013

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



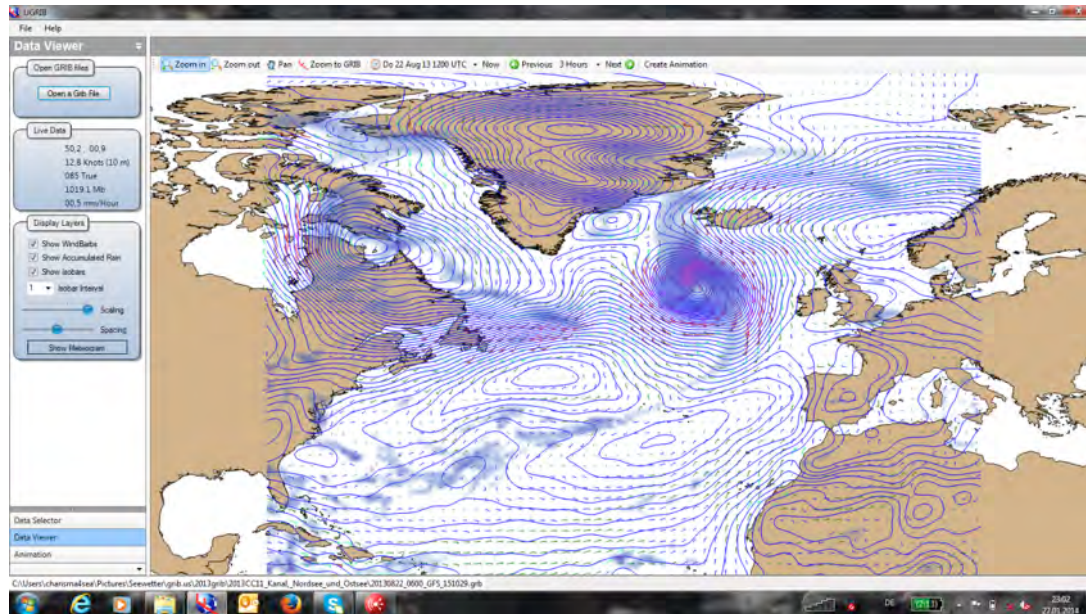
Der Englischen Kanal gerät in den Einfluss einer Wetterfront.

Die Route: Seegebiet: Englischer Kanal - von St. Vaast-la-Hougue entlang der Küste der Normandie bis nach Port-en-Bessin.

Das Logbuch am 22.08.2013:

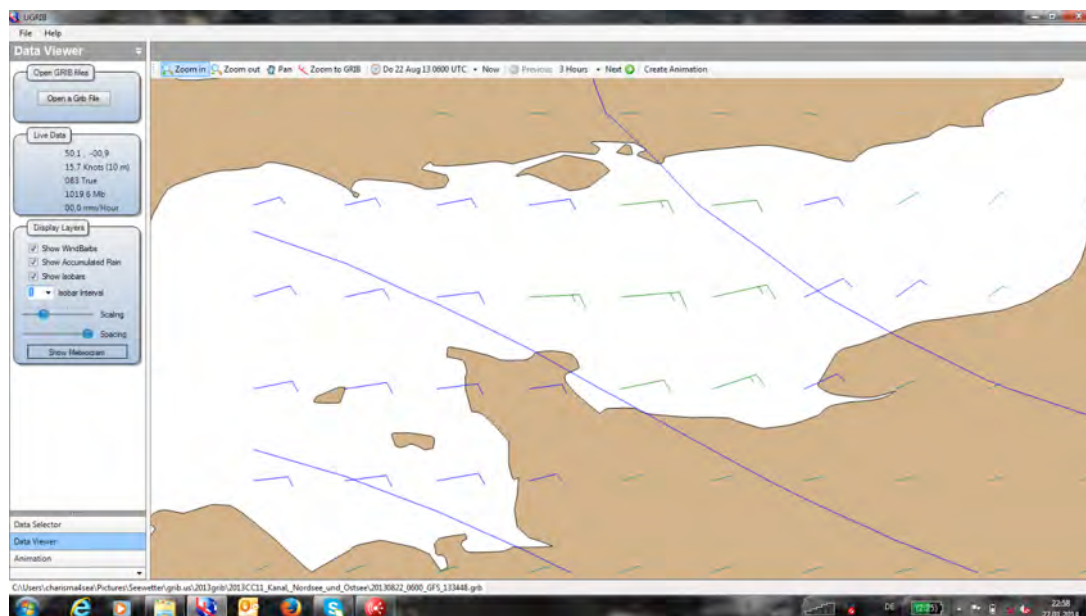
UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
05h30	1017	E 3-4	Mot	E	Anker auf
06h40		E 5-6	G II,,; Gr,,, G II,,; Gr,,	Kreuz- schläge	Wetterfront mit frischem Starkwind aus E
09h00		E 4	G II; Gr,->Gr	ESE	Wind lässt nach - ausreifen
11h00		E 3-4	Mot	Anst.	Gezeitentor geöffnet
11h20		schwach- windig	Mot		an Port-en-Bessin GPS: 49° 20,9'N; 000° 45,3'W

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 22.08.2013



Im Englischen Kanal zieht eine Wetterstörung durch. Mitten im Nordatlantik behalten wir südlich von Island das Sturmtief im Auge.

Die Windlage am 22.08.2013 um 06h00UTC von www.grib.us

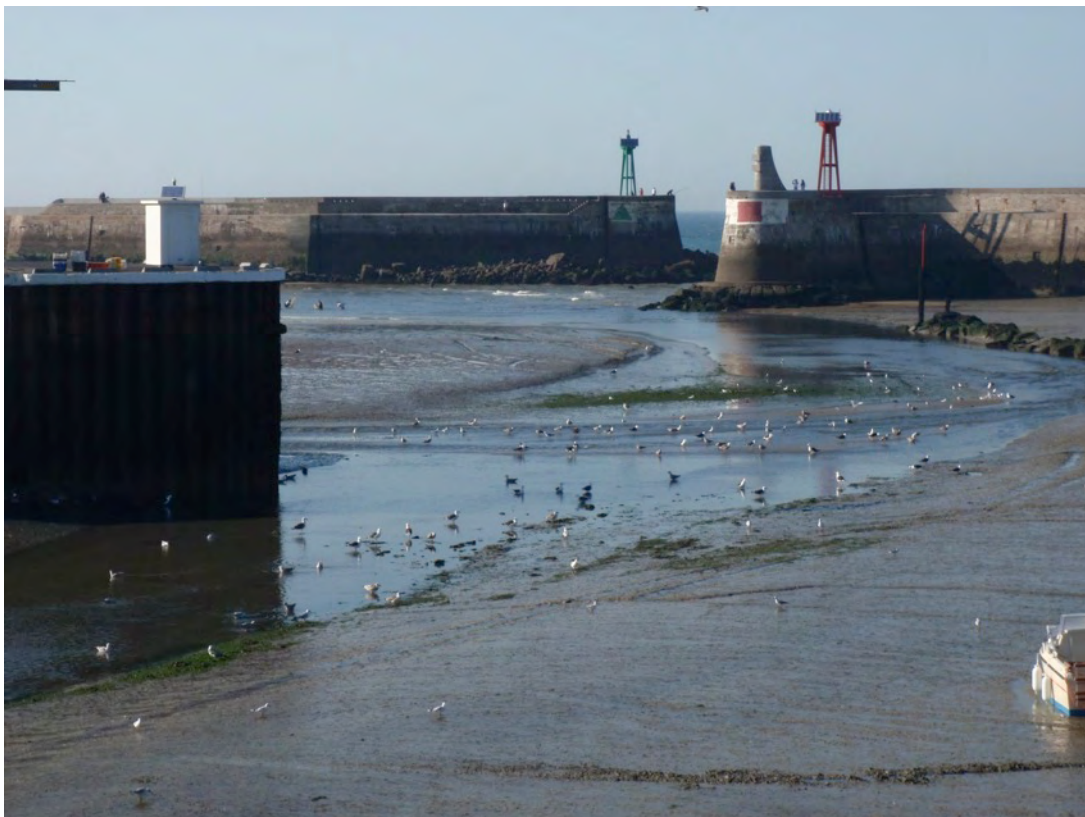


Im zentralen Englischen Kanal weht der Wind frisch aus östlicher Richtung.

Die Nautik: Am Morgen lichten wir den Anker vor St. Vaast-la-Hougue. Bei aufkommendem Wind aus E fahren wir unter Motor in östliche Richtung, um von der Küste frei zu kommen. Die Wetterfront setzt ein und führt zu Starkwind, so dass wir die Segel direkt ins Reff setzen. Mit sportlichen Kreuzschlägen arbeiten wir uns in handfester Seemannschaft voran bis wir bei hohem Wasserstand die Ansteuerung von Port-en-Bessin vornehmen.



Wir steuern zur Mittagszeit in den Vorhafen, passieren die geöffnete Schleuse ins geschützte innere Hafenbecken und machen am Gaststeg fest. Distanz: 28 sm.



Port-en-Bessin: Ebbe im Vorhafen. Der bis zu 8m umfassende Tidenhub ist eindrucklich.

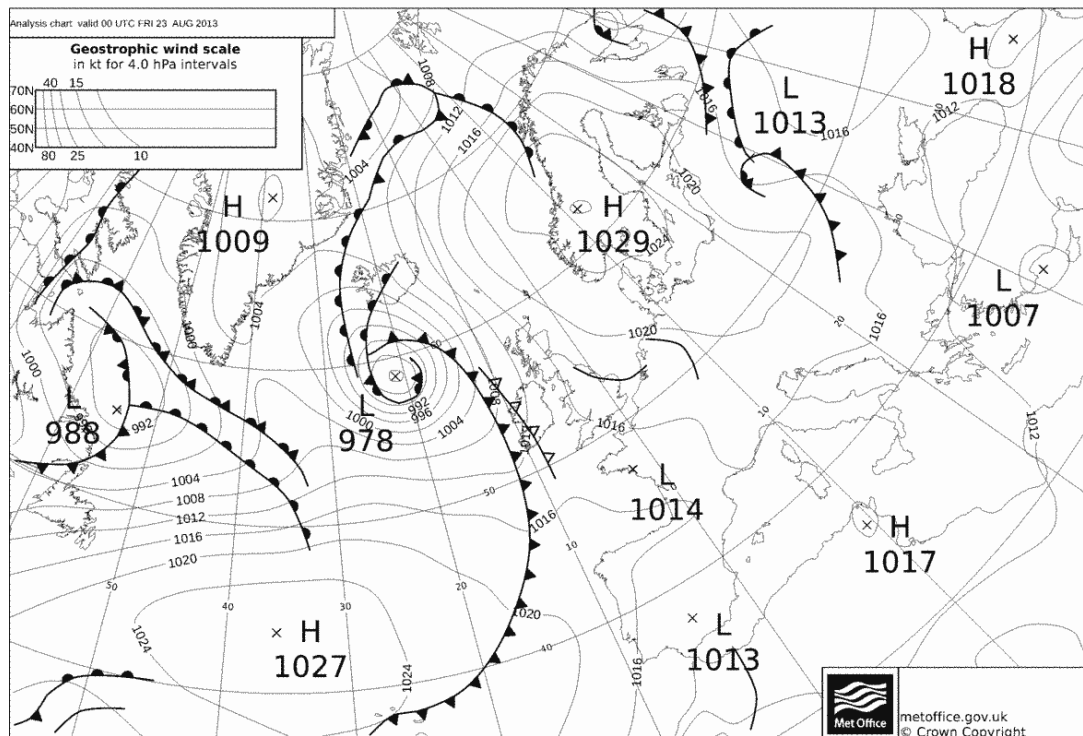
Landgang im sonnigen Ambiente einer angenehmen Ortschaft der Normandie. Die Restaurants bieten reichhaltige kulinarische Genüsse, insbesondere Meeresfrüchte.



Die SY Charisma im Schutze des abgeschleusten inneren Hafenbeckens von Port-en-Bessin.

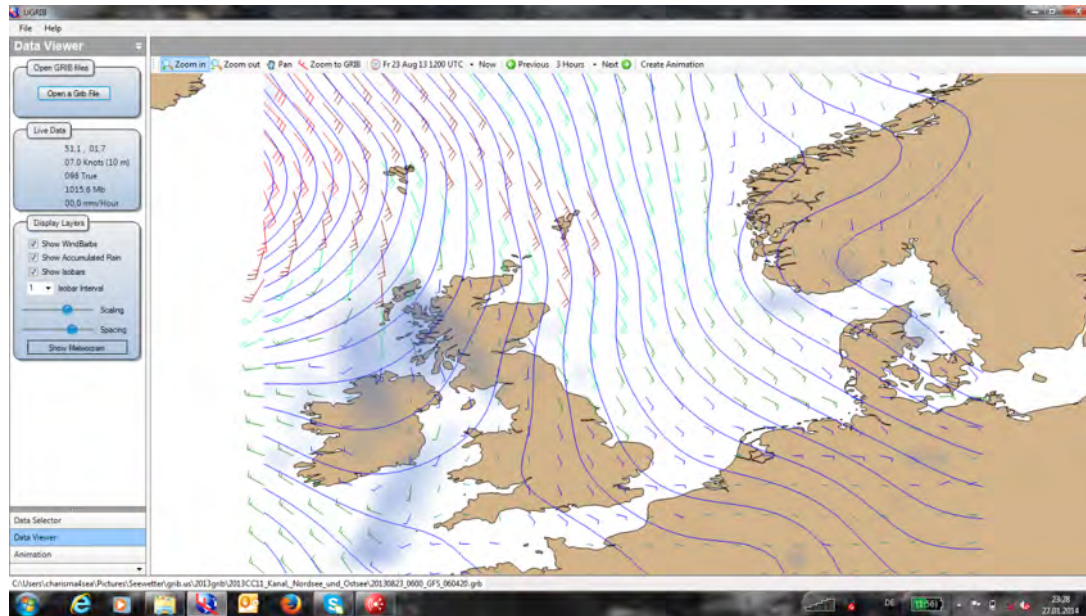
23. August 2013

Die Wetterlage auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



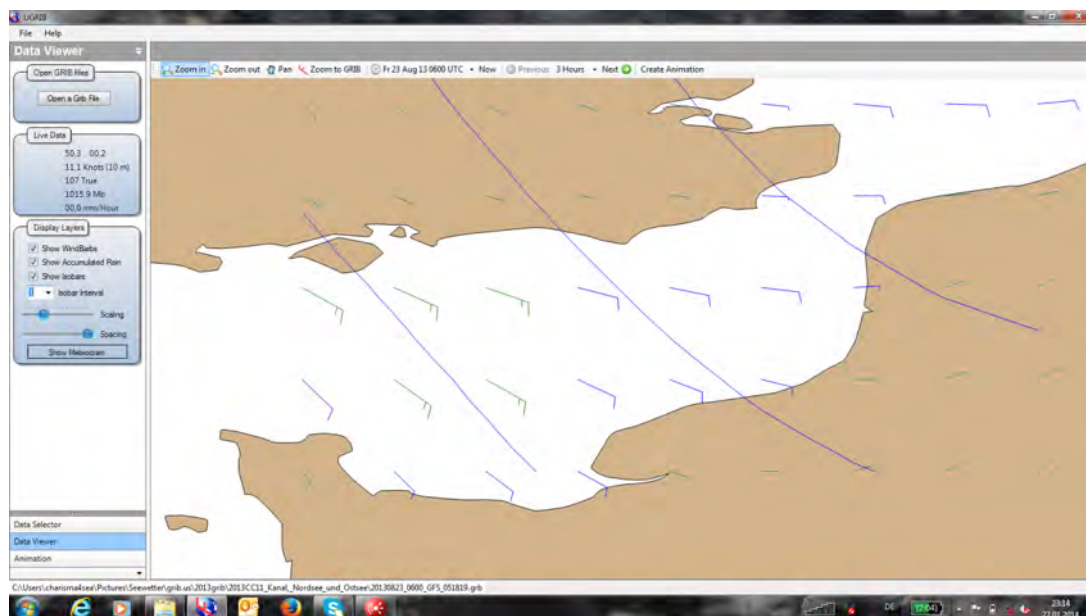
Der Englische Kanal liegt zwischen den Wettersystemen mit geringem Luftdruckgefälle.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 23.08.2013



Der östliche Englische Kanal gerät in Einfluss des Südwestquadranten des Hochs über Skandinavien.

Die Windlage am 23.08.2013 um 06h00UTC von www.grib.us



Der Wind weht aus E-SE.

Die Route: Seegebiet: Englischer Kanal - von Port-en-Bessin mit nordöstlichem Kurs durch die Baie de la Seine entlang der von Kreidefelsen geprägten nordfranzösischen Küste bis nach Dieppe.

Das Logbuch am 22./23.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
23h20			Mot	Ausst.	ab Port-en-Bessin
00h30	1014	E-SE 2-3	G II; Gr	055°	GPS: 49°24'N; 000°39'W
02h50	1013	schwach	Mot	055°	GPS: 49°31'N; 000°26'W
03h50		E-SE 4	G II; Gr	045°	GPS: 49°34'N; 000°21'W
05h00		E-SE 4-5	G II; Gr,	050°	erstes Reff ins Großsegel
06h30		schwach	Mot	055°	GPS: 49°42'N; 000°07'W
07h30		E-SE 5	G II; Gr,,	075°	Rote Tonne A/6 Lettawe-Antifrier Stb.
		böig ESE	G II,; Gr,,	075°	instabiler Wind - Reffmanöver
11h30	1012	E 3	Mot	075°	GPS: 49°56'N; 000°47'E
12h20		E-NE 4-5	G II; Gr,	095°	Ansteuerung
13h40		schwach -windig	Mot	Anst.	an Dieppe GPS: 49°55,7'N; 001°05,0'E

Die Nautik: Kurz vor Mitternacht legen wir bei hohem Wasserstand von Port-en-Bessin ab. Die Fahrt führt uns unter Ausnutzung der Tide bei wechselhaftem östlichem Wind gen ENE parallel zur Nordküste Frankreichs bis nach Dieppe. Distanz: 84 sm.

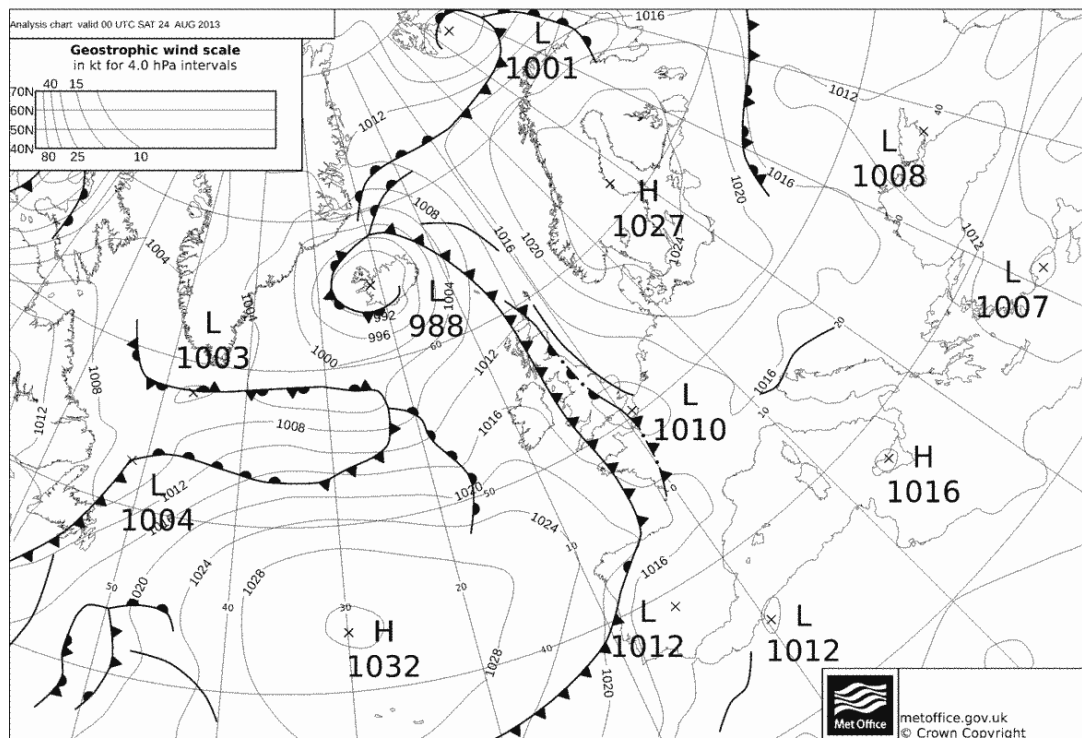


Der Hafen von Dieppe. Das Foto entstand bei vergleichbaren Wetterbedingungen beim Törn durch den Englischen Kanal einen Monat zuvor.

Landgang mit anschließendem Restaurant-Besuch und exzellenter französischer Küche.

24. August 2013

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



Im östlichen Atlantik hat sich das Azorenhoch etabliert. Über den Englischen Kanal zieht ein Tief mit seinem Frontensystem.

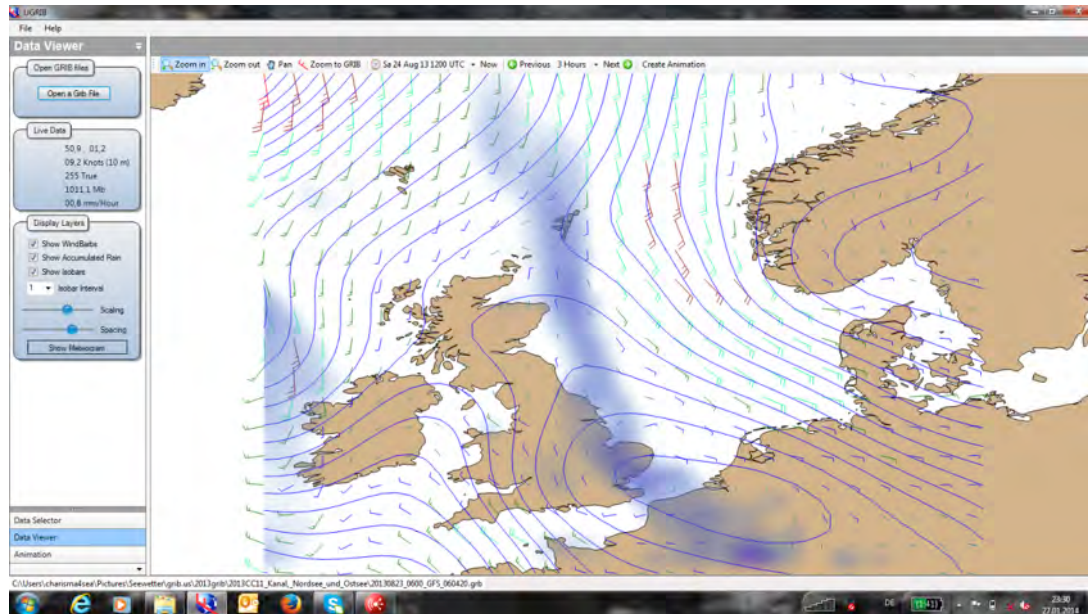
Die Route: Seegebiet Östlicher Englischer Kanal - von Dieppe bis nach Boulogne-sur-Mer

Das Logbuch am 24.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
07h30	1009	„Cyclonic“	Mot	010°	ab Dieppe
08h10		W 3	G II; Gr	345°	Vorhalte zum bevorstehenden
08h30		W 3-4	Spi; Gr	020°	Spinnakersegeln
09h30		W 5	Spi -> G II; Gr, -> Gr,,	020°	GPS: 50° 07'N; 001° 08'E - Spi geborgen, Reffmanöver
12h00		W-NW 5	G II; Gr,,	025°	GPS: 50° 23'N; 001° 19'E
16h00		W-NW 4-5	Mot	Anst.	an Boulogne-sur-Mer GPS: 50° 43,5'N; 001° 35,1'E

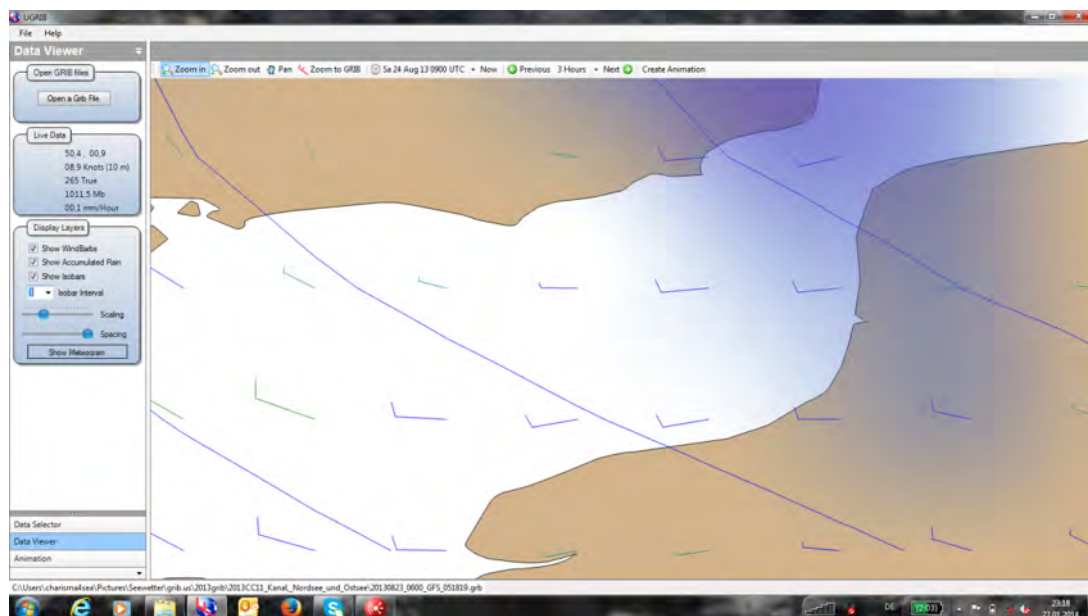
Der Begriff *cyclonic* wird im Englischen Seewetterbericht verwandt und bedeutet schwach umlaufende Winde hervorgerufen durch die Wettersituation im Tief. Es gibt kein adäquates deutsches Wort, das die Windlage im Kern des Tiefs treffender bezeichnen würde.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 24.08.2013



Dicht westlich vom Kern des Tiefs weht es mit W-Wind auflandig zur nach Norden verlaufenden Nordküste von Frankreich.

Die Windlage am 24.08.2013 um 09h00UTC von www.grib.us



Dicht beim Kern des Tiefs ziehen im östlichen Englischen Kanal Regenfronten durch.

Die Nautik: Am Morgen legen wir von Dieppe ab und nutzen die mit uns setzende Tide. Mit Kurs NNW halten wir bei zunächst schwachem W-Wind vor, um anschließend mit dem Spinnaker Kurs NNE segeln zu können.

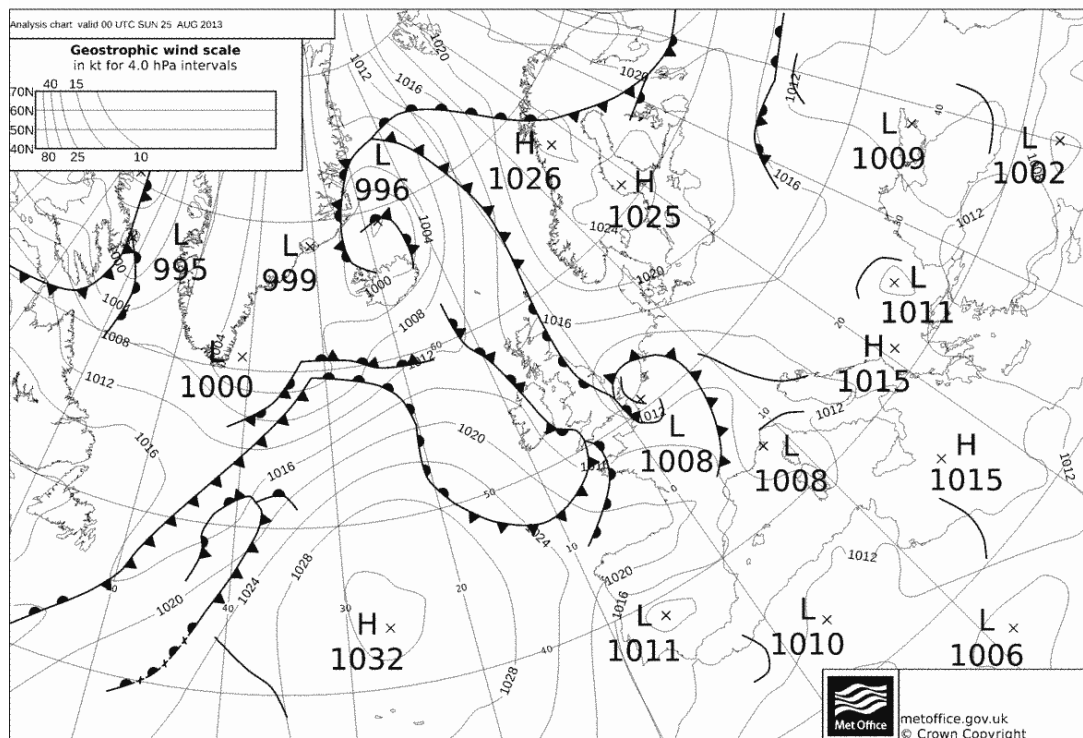


Als mit Regengfronten der Wind auffrischt, müssen wir den Spi bergen. Unter Genua III und gerefftem Großsegel setzen wir unseren Kurs fort, bis wir am Nachmittag Boulogne-sur-Mer erreichen. Distanz: 53 sm.

Anlegezeremoniell und Landgang & *vive la cuisine française...*

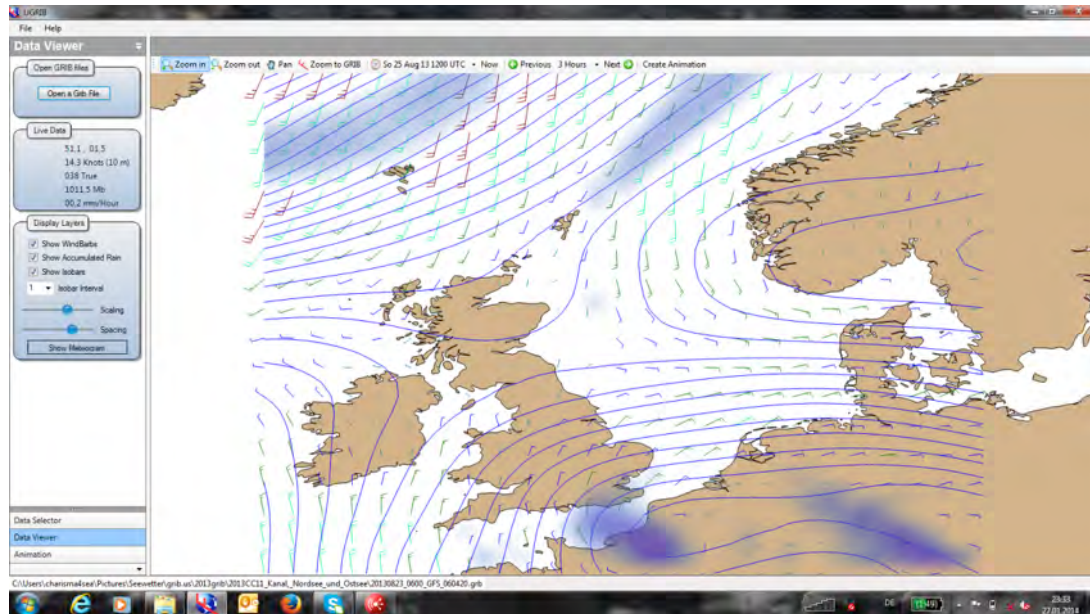
25. August 2013

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



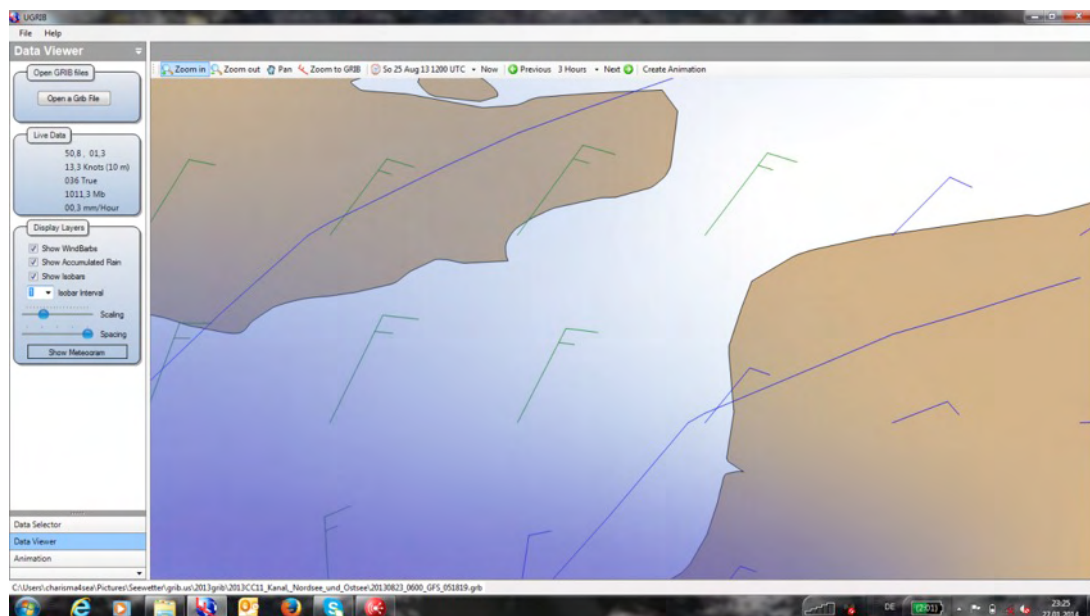
Ein Tiefdruckgebiet führt zu frischem Wind in der Straße von Dover.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 25.08.2013



Das Tief liegt im Kern im Nordosten Frankreichs und führt in der Straße von Dover zu frischem Starkwind aus NE.

Die Windlage am 25.08.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Der NE-Wind presst zwischen den Kreidefelsen von Dover und dem Cap Gris Nez in die Straße von Dover.

Die Route: Seegebiet Straße von Dover: von Boulogne-sur-Mer bis nach Dover.

Das Logbuch am 25.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
12h20	1009	N-NE 5-6	Mot -> G III; Gr, -> Gr,, -> Gr,,,	NNW	ab Boulogne-sur-Mer
13h45		NE 5-6 NE 5	G III; Gr,,, G III; Gr,,	317°	AIS-Tonne auf Stb - Querung des Verkehrstrennungsgebietes
15h00		NE 5	G III; Gr,,		White Cliffs of Dover voraus
16h10			Mot	Anst.	an Dover Marina GPS: 51°07,0'N; 001°18,7'E



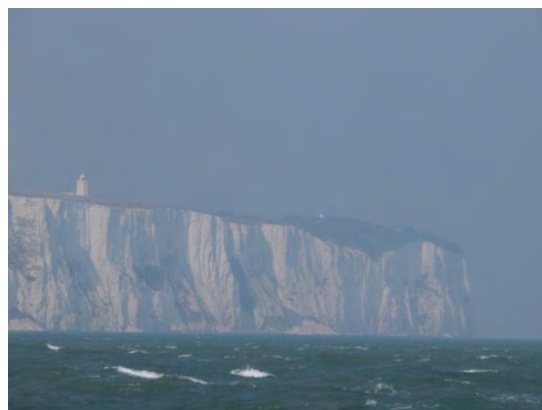
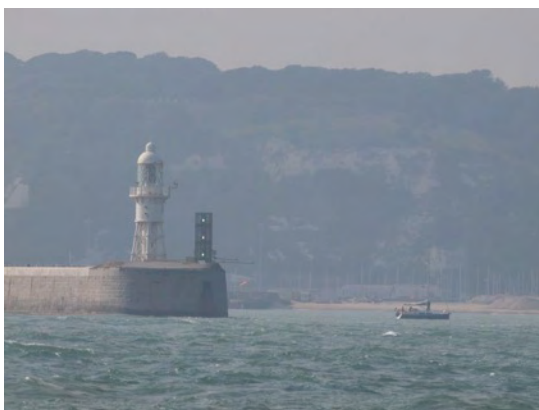
Die Nautik: Zur Mittagszeit legen wir von Boulogne-sur-Mer ab und setzen im Schutze des Vorhafens die Segel. Aufgrund des Starkwindes aus NE binden wir das dritte Reff ins Großsegel und rollen die Genua III aus. Wir segeln zunächst unter dem Schutze der Landabdeckung südlich vom Cap Gris Nez in nördliche Richtung, um dann mit Erreichen des Verkehrstrennungsgebietes auf Halbwind-Kurs abzufallen und den Schifffahrtsverkehr rechtwinklig zu queren.

Die *Charisma*-Crew agiert mit aufmerksamem Steuern und zuverlässiger Seemannschaft.

Beobachtung des Schiffsverkehrs



Die Kollisionskurse überprüfen wir mit Radar und AIS. Zudem besteht die Pflicht der Hörwache auf UKW-Funk. Die *Dover Coast Guard* hat die Verkehrssituation unter Kontrolle.



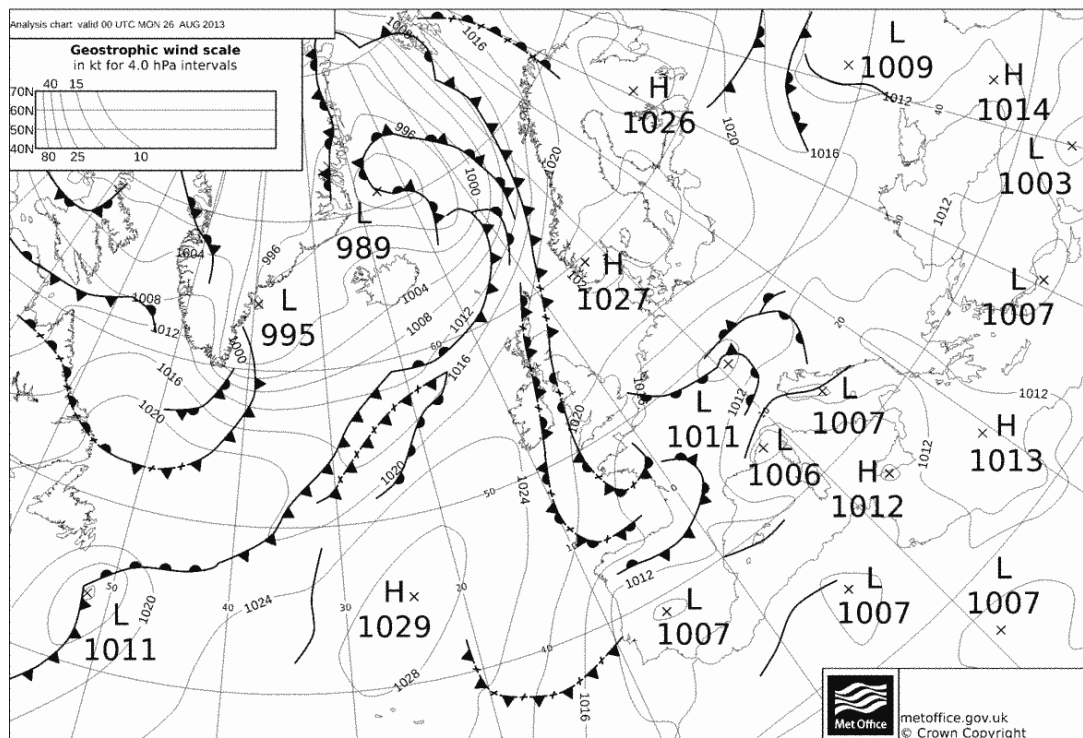
Ansteuerung vom Hafen und die Kreidefelsen von Dover - die Südostküste Englands empfängt uns mit einem imposanten Anblick.

Am späten Vormittag steuern wir nach UKW-Funkkontakt mit *Dover Port Control* in den viel befahrenen Vorhafen von Dover und machen nach weiteren Anweisungen von Dover Marina an einem Schwimmponton im von der Tide unabhängigen Bassin fest. Distanz: 25 sm.

Anlegezeremoniell - Abschied von Stefan & Willkommen Roland und Harald.

26. August 2013

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



Das Wettersystem wird durch weitläufige Okklusionsfronten beeinflusst.

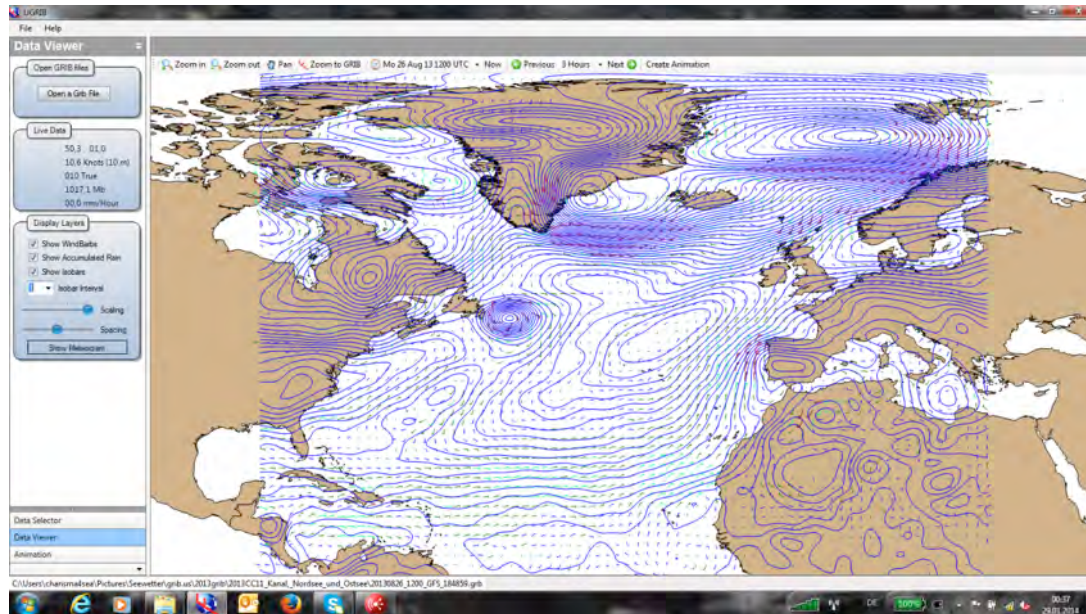
Die Route: Seegebiet Südwestliche Nordsee: von Dover bis nach Ramsgate.

Das Logbuch am 26.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
13h40	1017	N-NE 3-4	Mot	070°	ab Dover
14h00		N-NE 4-5	G IV; Gr,,,	NE	Kreuzschläge mit der Tide entlang der Kreidefelsen
17h10			Mot	Anst.	an Ramsgate GPS: 51°19,7'N; 001°25,2'E

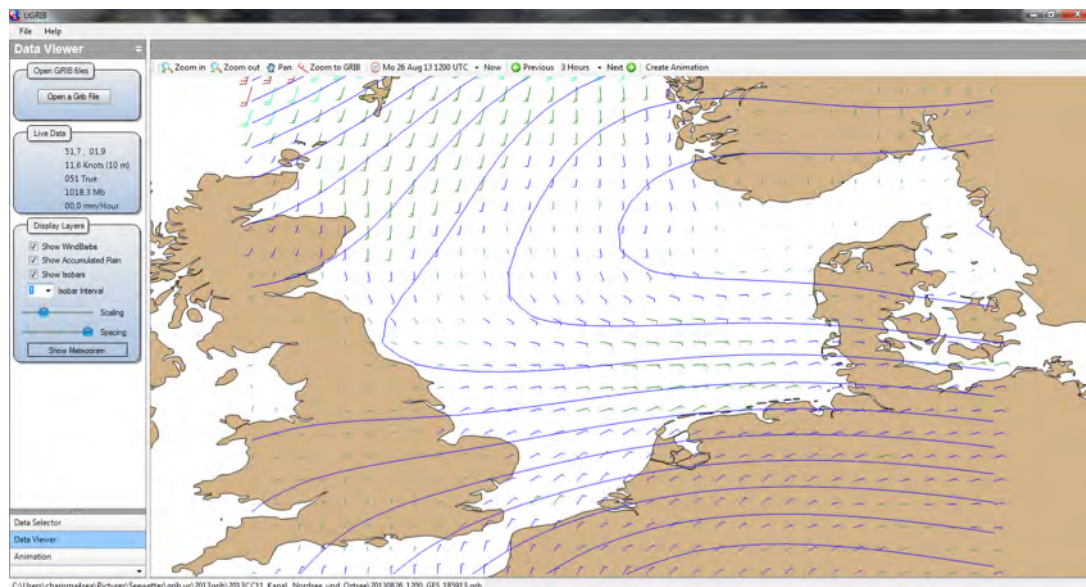
Die Nautik: Zur späten Mittagszeit legen wir von Dover ab und setzen nach Passieren des Vorhafens die Segel. Aufgrund des frischen Windes, der uns verstärkt durch den Kapeffekt der hohen Küste Südost-Englands entgegen weht, binden wir das dritte Reff ins Großsegel. Wir rollen die zuvor im Hafen gewechselte Genua IV aus und segeln mit Unterstützung der Tide unter Kreuzschlägen entlang der beeindruckenden Kulisse der Kreidefelsen bis nach Ramsgate. Am späten Nachmittag erreichen wir den Hafen und machen am Gästeanleger fest. Distanz: 17 sm.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 26.08.2013



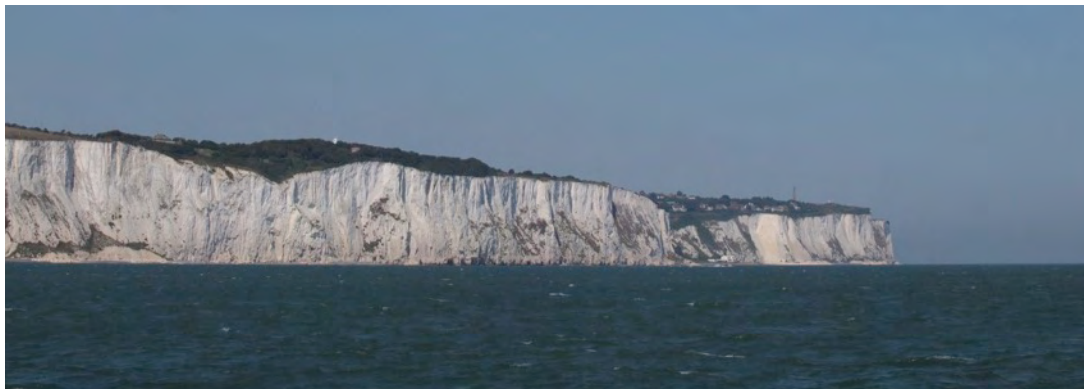
Das Hoch über dem Süden Skandinaviens führt im Südwestquadranten zu frischem NE-Wind.

Die Windlage am 26.08.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



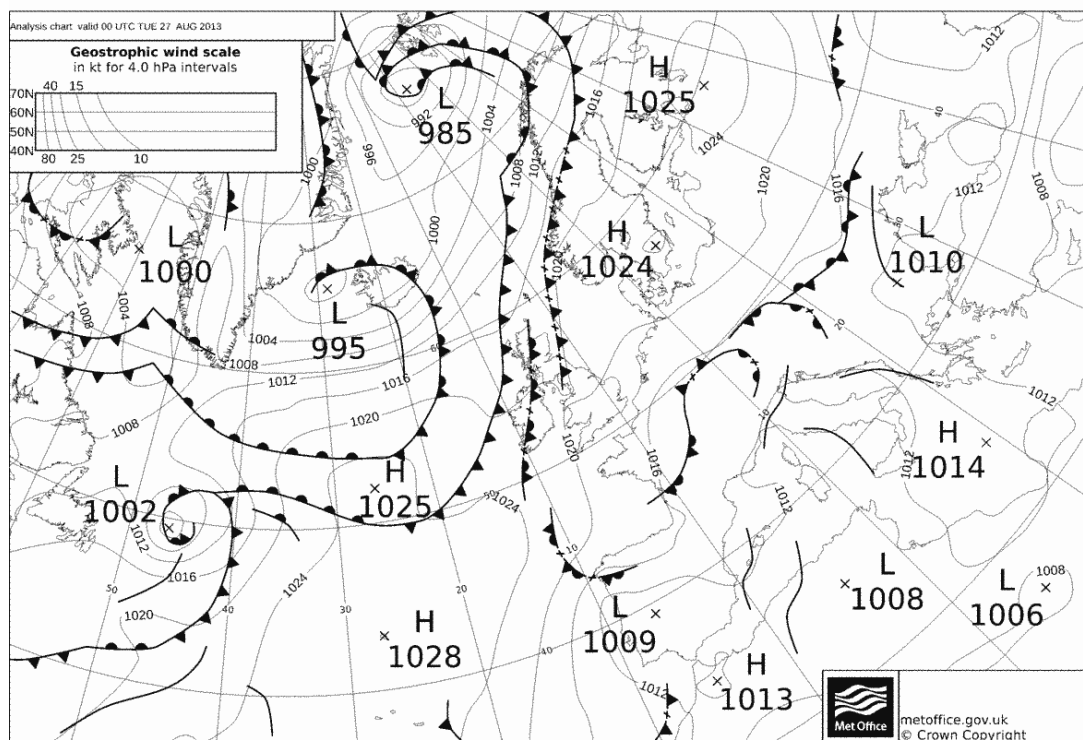
Der NE-Wind drückt in die Südwestliche Nordsee.

Die Taktik: Bedingt durch die Wetterlage segeln wir nicht den Anlegerkurs gen Dunkerque, da die weiteren Windaussichten nur Gegenwind entlang der kontinentalen Küste gen NE bedeuten würden. Von der Routenplanung ist es geschickter, den Kurs gen N entlang der Ostküste von England zu verfolgen.



27. August 2013

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



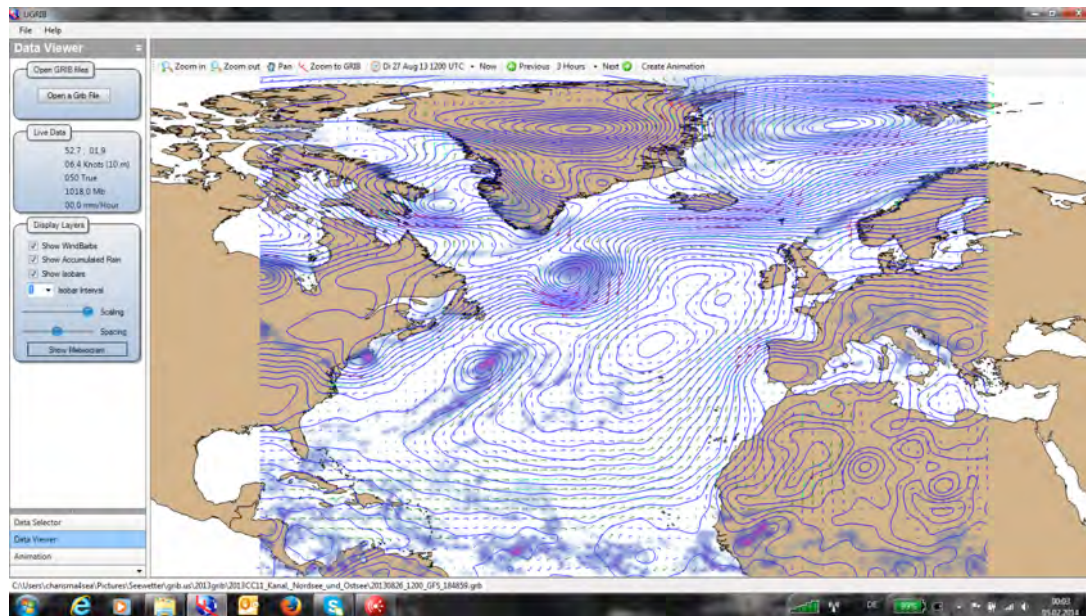
Das Hoch über dem Süden Skandinaviens dominiert das Wettergeschehen in der Nordsee.

Die Route: Seegebiet Südwestliche Nordsee: von Ramsgate bis nach Harwich.

Das Logbuch am 27.08.2013:

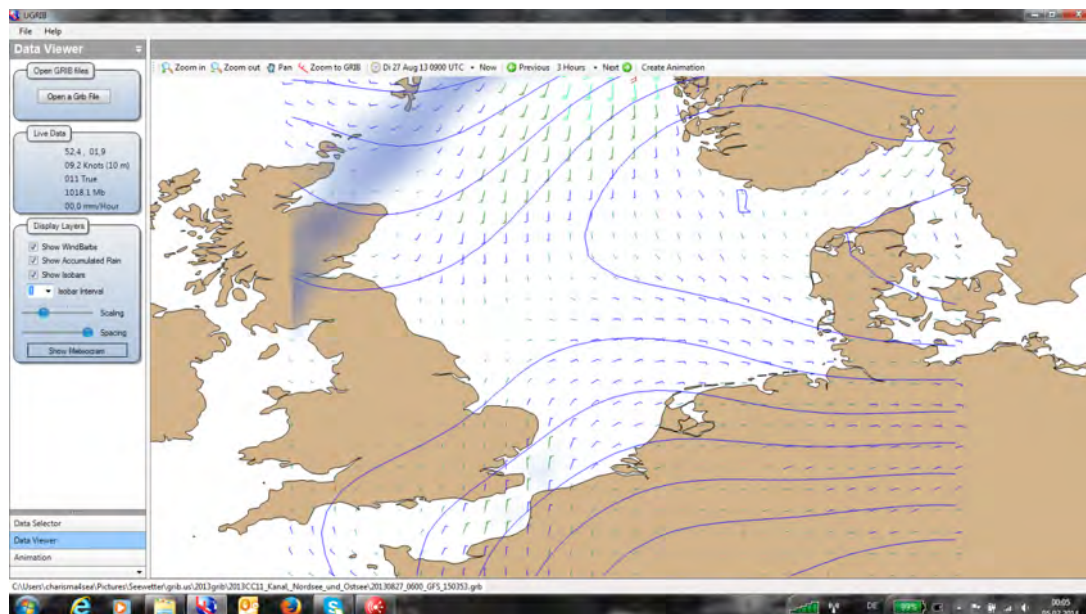
UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
03h20	1014	N 3	Mot	N	ab Ramsgate
04h20		N 3-4	G IV; Gr,	NE	GPS: 51°25'N; 001°28'E
05h50		N-NE 4	G IV; Gr,	NW	GPS: 51°31'N; 001°39'E
06h30		N-NE 4-5	G IV; Gr,	NE	GPS: 51°34'N; 001°36'E
07h10		N-NE 4-5	G IV; Gr,	NNW	GPS: 51°37'N; 001°41'E
09h50		N 4-5	G IV; Gr,	310°	Rote Tonne <i>Black Deep</i> Bb qa. - via <i>Rough Shoals</i> in den <i>Fairway</i>
12h10		schwach-	Mot	Anst.	entlang des Fahrwassers
13h10		windig	Mot	Anst.	an Harwich - <i>Halfpenny Pier</i> GPS: 51°56,9'N; 001°17,1'E

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 27.08.2013



Das Hoch über dem Süden Skandinaviens steht in Relation zum niedrigeren Luftdruck über dem Kontinent Europas.

Die Windlage am 27.08.2013 um 09h00UTC von www.grib.us



Der Isobarenverlauf verursacht in der Südwestlichen Nordsee NE-Wind an der kontinentalen Küste und N-Wind an der Ostküste Englands.

Die Taktik: Wir bleiben unserer Linie treu und kreuzen mit der Tide gen N. Die mögliche Route entlang des Kontinents bringt bei schwachem Gegenwind keine Vorteile.

Die Nautik: In den nächtlichen Morgenstunden legen wir von Ramsgate ab, um die nach Norden setzende Tide zu nutzen. Die Navigation führen wir nach Sicht, Leuchtfuern und Radar durch. Der Wind weht im Verlauf des Morgens mäßig bis frisch aus N-NE und fordert Kreuzschläge.



Die SY *Charisma* quert mit aufmerksamer Seemannschaft die weite Themsemündung.

Durch die Besegelung der Genua IV, die sich als Arbeitsfock bei Wenden einfach und gut bedienen lässt, sowie dem ins erste Reff gesetzte Großsegel lässt sich die Swan 441 auch bei den kurzen Kreuzschlägen zwischen dem *Sunk Traffic Separation Scheme* und der *Kentish Knock Windfarm* agil steuern.

Bei sonnigem Wetter segeln wir Harwich entgegen. Zur späten Mittagszeit legen wir nach Anweisung des Hafenmeisters an einem freien Schwimmponton für Gastyachten an der Halfpenny Pier an. Distanz: 55 sm.

Gastfreundliche Begrüßung, *Hors d'œuvre* im Cockpit, Landgang, Dinner an Bord...



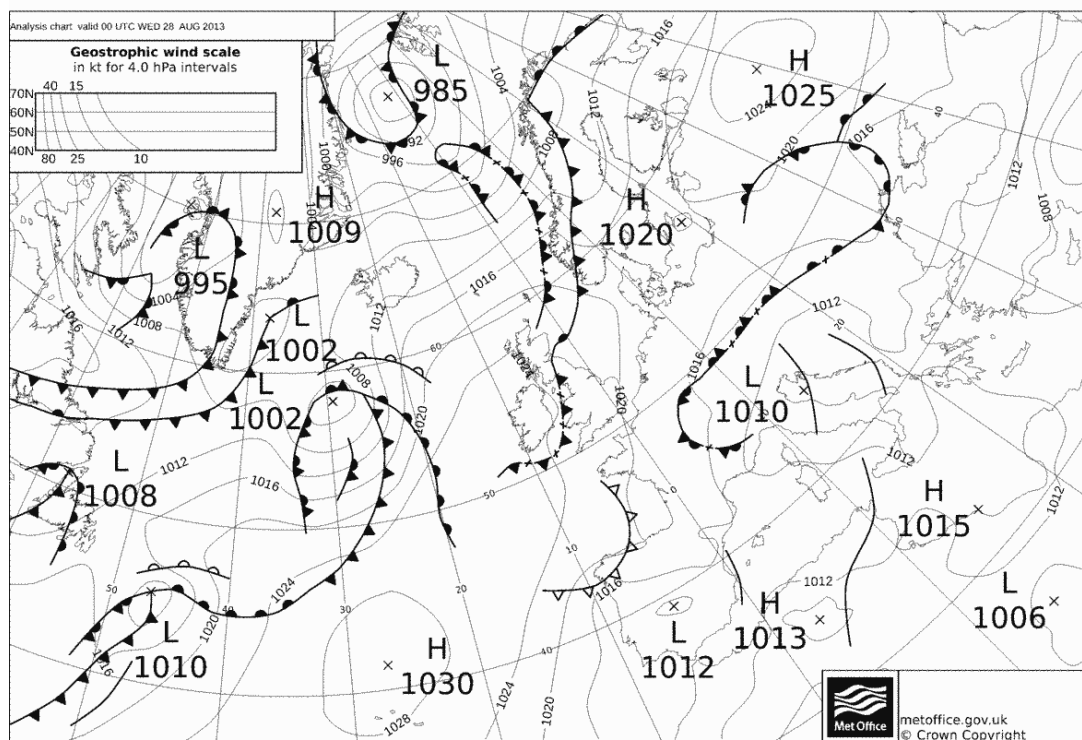
Impressionen vom Segeltag mit Ansteuerung von Harwich





28. August 2013

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



Das Hoch über dem Süden Skandinaviens bestimmt weiterhin das Wetter in der Nordsee.

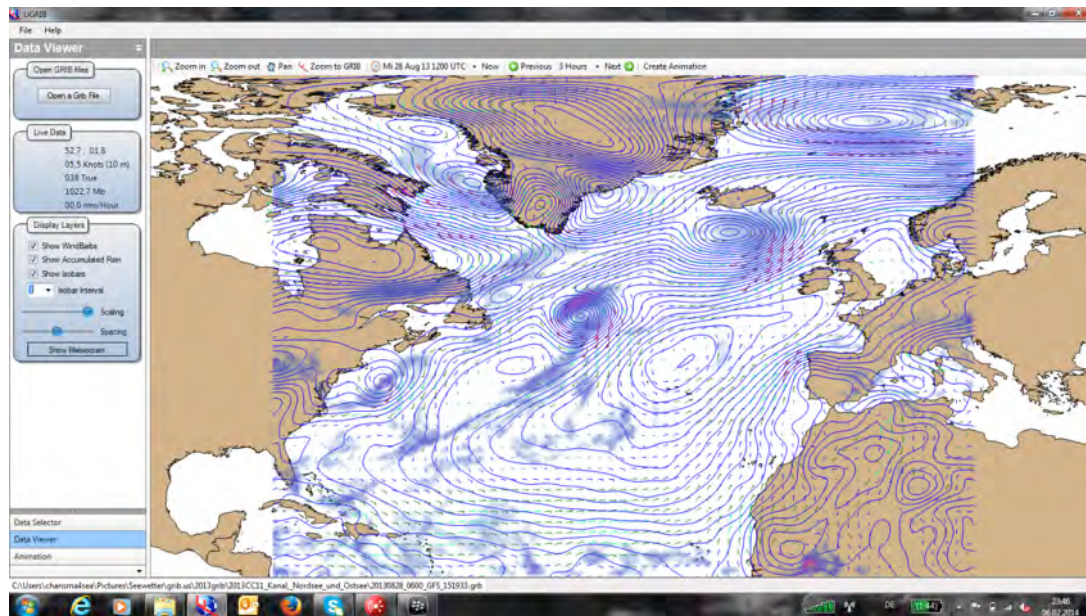
Die Route: Seegebiet Südwestliche Nordsee: von Harwich bis nach Lowestoft.

Das Logbuch am 28.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
04h30	1018	schwach	Mot	E	ab Harwich
05h20		N 4	G IV; Gr,	050°	Segeln mit ablaufender Tide parallel zur Ostküste Englands
08h40	1019	N-NW 3-4	G IV; Gr	025°	Leister Kraftwerk auf Bb
11h30		N-NW 2-3	Mot	N	E-Banards Untiefentonnen Bb qa.
12h30			Mot	Anst.	an Lowestoft - Royal Yacht Club GPS: 52°28,3'N; 001°45,1'E

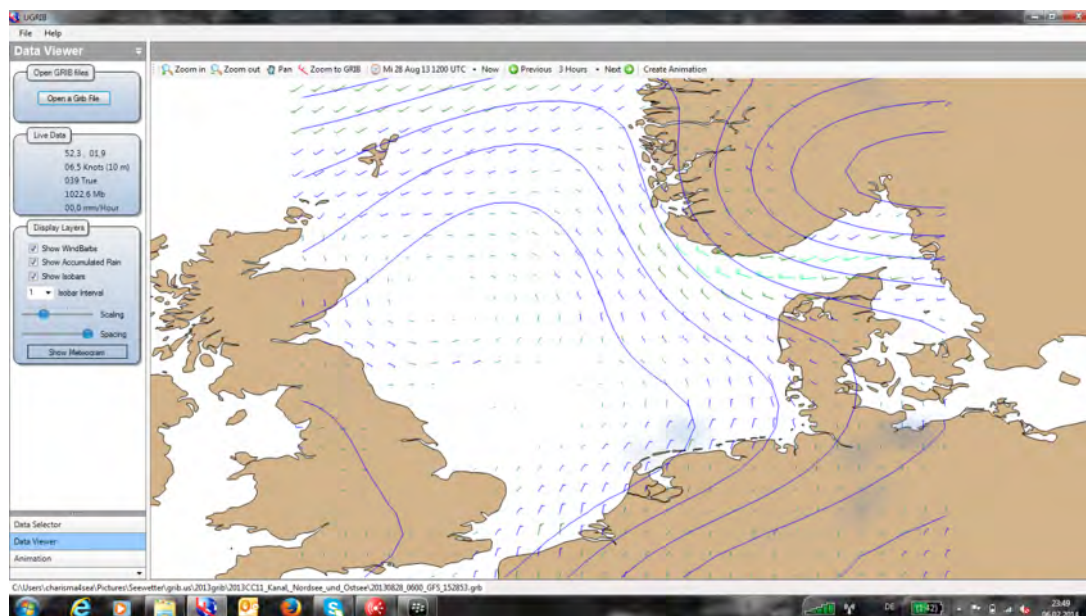
Die Nautik: Am frühen Morgen legen wir bei Hochwasser von Harwich ab und steuern durch das befeuerte Fahrwasser in die Südwestliche Nordsee. Mit Kurs am Wind segeln wir parallel zur nordostwärts verlaufenden Ostküste von England. Aufgrund der optimalen Ausnutzung des Gezeitenintervalls erreichen wir zur Mittagszeit Lowestoft und machen beim Norfolk & Sussex Royal Yacht Club am Gästesteg fest. Distanz: 45 sm.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 28.08.2013



Nördlich der Hochdruckgebiete über dem Atlantik und der Nordsee reihen sich drei stürmische Tiefs.

Die Windlage am 28.08.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Der Kern des Hochs liegt über der westlichen Nordsee, im südlichen Sektor resultiert Wind aus NE.



Ansteuerung von Lowestoft - ein sicherer und reizvoller Hafen an der Ostküste Englands



Auf der Webseite www.charisma4sea.de publizieren wir die News von Bord

Mit dem Strom

Von Plymouth segeln wir unter Spinnaker 25 sm nach Salcombe, einem pittoresk gelegenen Städtchen in einer Flussmündung. Die Bucht ist gesäumt von hellem Sandstrand. Am Ufer stehen Villen mit südlichem Flair und Gärten, deren Palmen-Vegetation dem milden Klima des Golfstroms Tribut zollt.

Bei herrlichem Sonnenschein und einer leichten Brise scheint hier zu Feierabend alles auf dem Wasser zu sein, was Beine hat. In einer Jolle zählen wir acht Personen plus einen Hund. Alle lassen sich sichtlich vergnügt den Wind um die Nase wehen.

Der Hafenmeister kommt uns in einem Dingi entgegen und weist uns eine Mooring am Fahrwasser-Rand zu. Hier hängen wir mit unseren 15 Tonnen und zerren bei 1,5 kn Strom doch ganz beachtlich an der Verankerung. Die Bratpfanne des Abendessens lassen wir an einer Schot ins Wasser und nutzen den Strom als Spülmaschine.

In der kommenden Woche bestimmt die Gezeit unsere Zeit. Wir starten bei Niedrigwasser, fahren 6 Stunden mit dem Strom und machen fest, bevor das Wasser wieder in entgegengesetzter Richtung in den Atlantik fließt. So hangeln wir uns nach der Querung des Englischen Kanals von der Insel Alderney über das Cap de la Hague die Küste der Normandie entlang. Wir genießen das Flair und die Küche der französischen Hafenstädte: Baguette, Jeanette, Cigarette...

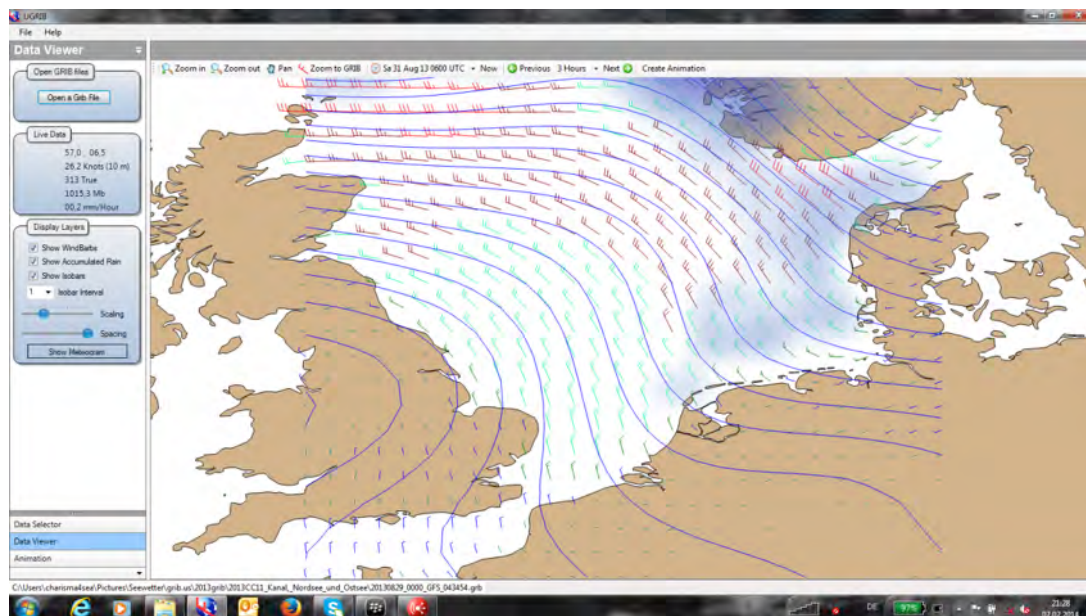
In Boulogne-Sur-Mer genehmigen wir uns ein letztes Festmahl aus Gänseleberpastete, Meeresfrüchten und Café Gourmand, bevor wir den Kanal bei frischem Wind in Richtung Dover queren. Ab hier unterliegen wir dem Gezeiteneinfluss der Nordsee, d.h. wir starten bei Hochwasser und segeln mit ablaufendem Strom Richtung Norden. Der Wind weht uns mal wieder auf die Nase. Die Tide läuft früh. Auf der Kreuz arbeiten wir uns an drei Vormittagen von Ramsgate über Harwich nach Lowestoft vor. Die kleinen englischen Hafenstädte im Süden der Ostküste haben ihren Reiz: Alte Häuserzeilen säumen die Stadthäfen, verwinkelte Gassen führen durch gut erhalten Altstädte und auf den Seebrücken tummeln sich Einheimische, die den Sommer genießen.

29. August 2013

Die bevorstehende Nordseequerung steht im Fokus nicht nur der kurzfristigen - sondern, genauso wichtig, der mittelfristigen Prognosen des Seewetters.

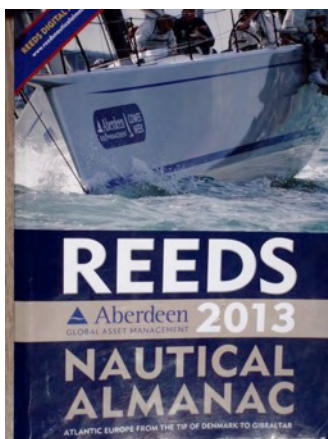
Die kurzfristigen Wettervorhersagen gehen aus den nachfolgenden Grafiken hervor. Hervorzuheben ist das zum Zeitpunkt der Entscheidungsfindung bekannte Wetterbild:

Die Windlage prognostiziert für den 31.08.2013 um 06h00UTC von www.grib.us



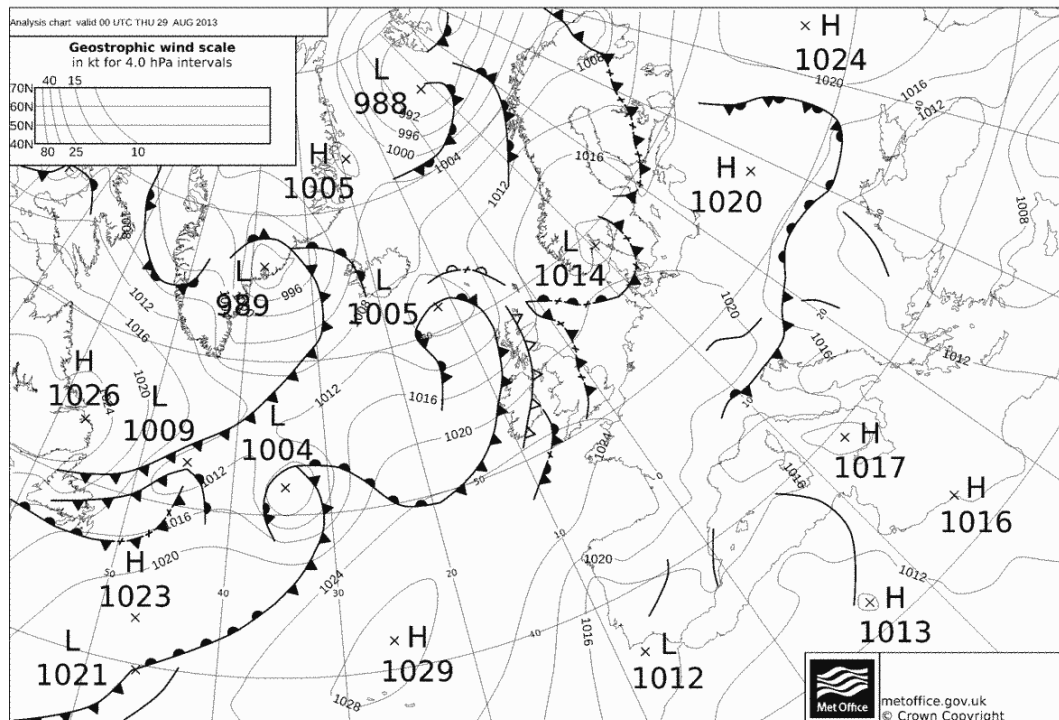
Die Taktik: Die Mittelfristprognose des Seewetters sagt steifen bis stürmischen NW-Wind für das Skagerrak voraus.

Bei der in diesem Zeitrahmen voraussehbaren Ansteuerung der südnorwegischen Küste würden den Wind verstärkende Kappeffekte hinzukommen. Daher entscheiden wir uns die Route über die Nordsee via Helgoland in die Elbmündung und über den Nord-Ostsee Kanal in die Ostsee mit anschließenden nördlichen Kurs zu legen.



Im *Reeds* sind fundierte Informationen enthalten. Neben der Analyse des Seewetters beinhaltet der Nautische Almanach wichtige Entscheidungsgrundlagen der Segeltörns.

Die Wetterlage vom 29.08.2013 - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Der Luftdruck fällt und die Nordsee gerät unter Einfluss von Fronten.

Die Route: Seegebiete Südwestliche Nordsee und Deutsche Bucht: Nordseequerung von Lowestoft bis nach Helgoland.

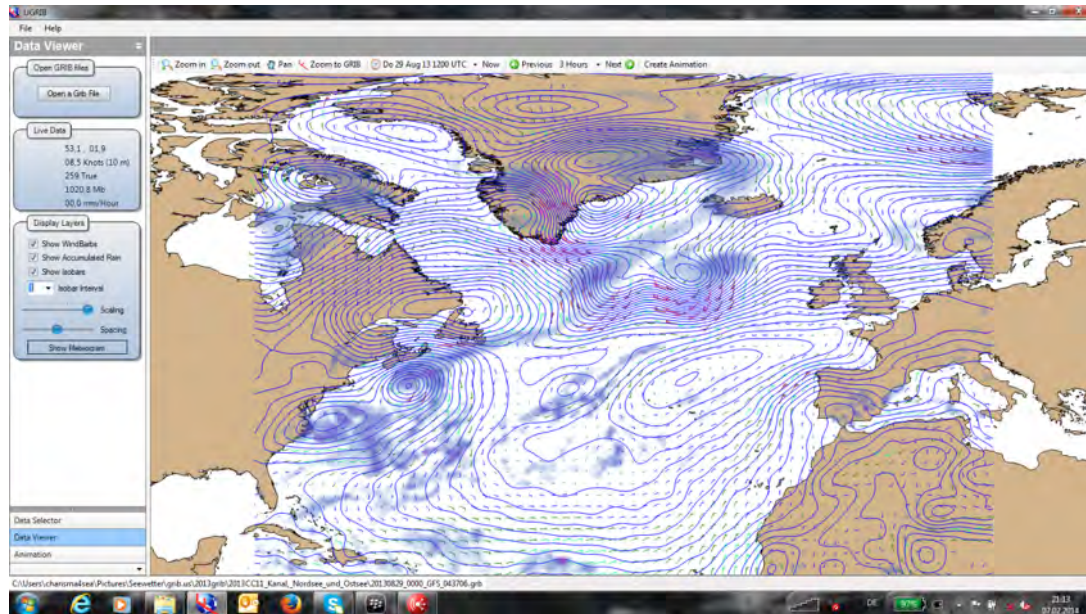
Das Logbuch am 29.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
05h40	1020	schwach	Mot	S	ab Lowestoft
07h20		N 3	G II; Gr	065°	GPS: 52°30'N; 001°58'E
08h10	1019	schwach-	Mot	065°	GPS: 52°32'N; 002°04'E
17h00		windig	Mot	055°	GPS: 52°53'N; 003°24'E
22h40		S 3	G II; Gr	045°	GPS: 53°14'N; 004°05'E

Die Nautik: Am Morgen legen wir von Lowestoft ab und steuern über die Süd-Ansteuerung in die Südwestliche Nordsee. Bei aufkommenden N-Wind setzen wir die Segel, doch auch 115 qm Segelfläche vermögen bei der wieder einsetzenden Flaute nichts auszurichten. Erst am späten Abend kommt der prognostizierte S-Wind auf, den wir unter Segeln in die Nachtfahrt nutzen.

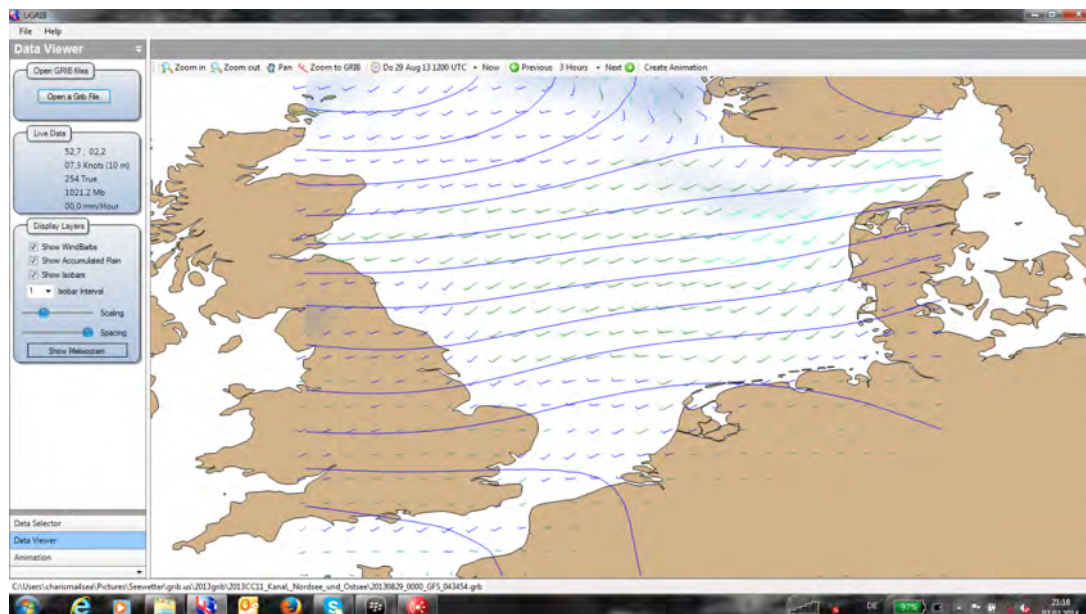
Das Wachsystem: Jedes Crewmitglied geht vier Stunden Wache, zwei Stunden mit dem ersten, zwei Stunden mit dem zweiten Wachpartner. Bei fünf Crewmitgliedern kommen somit sechsstündige Freiwachen zustande, die Raum für zusätzliche Sondereinsätze lassen. Als Skipper bleibe ich in bewährter Manier wachfrei, um für jede Situation da zu sein.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 29.08.2013



Nördlich vom Azorenhoch ebnet sich die Zugbahn der Westwinddrift.

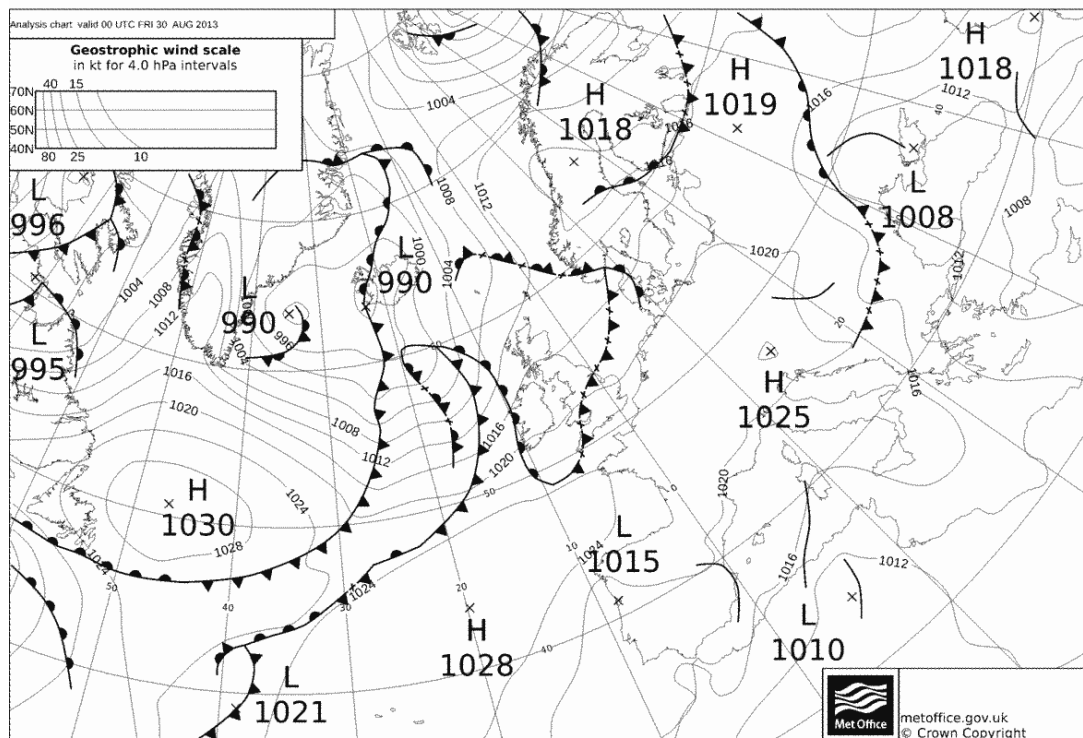
Die Windlage am 29.08.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Die Nordsee wird südlich vom Kern des Tiefs von W-Wind bestimmt. Im Seegebiet Humber an der Ostküste Englands ist es zunächst noch schwachwindig.

30. August 2013

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

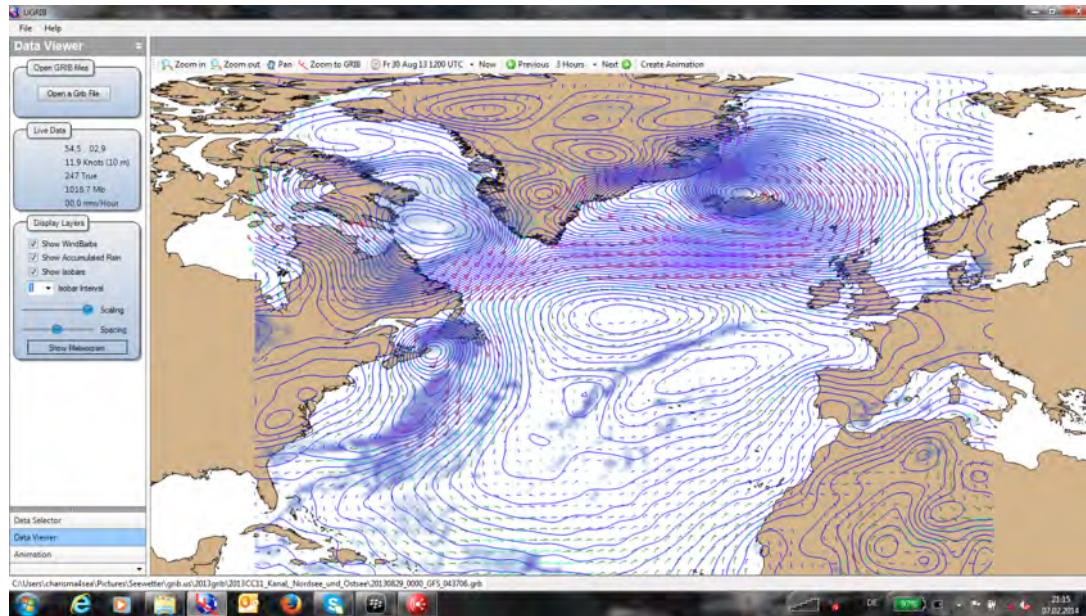


Die Nordsee liegt in einem schwachen Isobarengefälle. Die Kaltfront hat für uns keine Auswirkungen.

Das Logbuch am 30./31.08.2013:

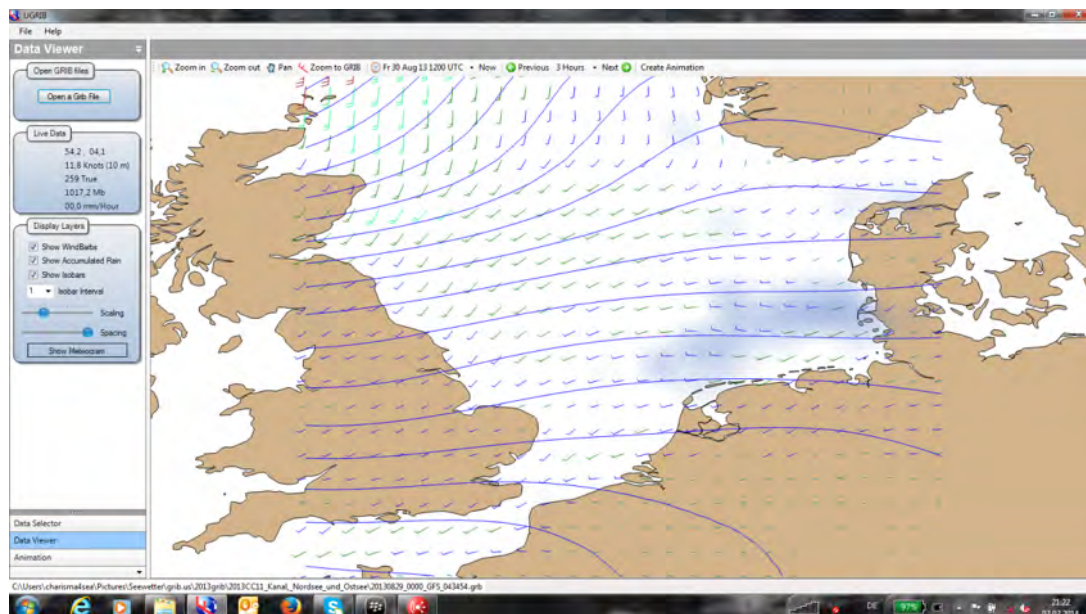
UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
01h10		SW 3-4	G II; Gr	025°	GPS: 53°23'N; 004°24'E - Halse
04h10	1015	SW 3-4	G II; Gr	075°	Vlieland N TSS Racon G auf Bb
09h10		SW 3-4	Spi; Gr	080°	GPS: 53°42'N; 005°17'E
13h20		SW-W 4	Spi; Gr	060°	GPS: 53°48'N; 006°03'E - Schifte
16h50		SW-W 4	Spi; Gr	090°	Untiefentonne-S vom Windpark Bb
17h40	1014	SW-W 4-5	Spi; Gr	060°	GPS: 53°57'N; 006°48'E - Schifte
19h40		SW-W 4-5	Spi; G II; Gr	080°	GPS: 54°04'N; 007°06'E - Spi geborgen
22h20		SW-W 4	Mot	060°	Querung VTG/TSS Jade Approach
23h20		SW-W 4	G II; Gr	080°	GPS: 54°07'N; 007°38'E
01h00		SW-W 3-4	G II; Gr	020°	Untiefentonne Helgoland-E Bb qa.
01h50	1013	schwach-windig	Mot	Anst.	an Helgoland GPS: 54°10,6'N; 007°53,5'E

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 30.08.2013



Nördlich vom Azorenhoch regiert stürmischer W-Wind das Seewetter auf dem Nordatlantik.

Die Windlage am 30.08.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Die Nordsee wird südlich vom Kern des Tiefs weiterhin von W-Wind bestimmt.

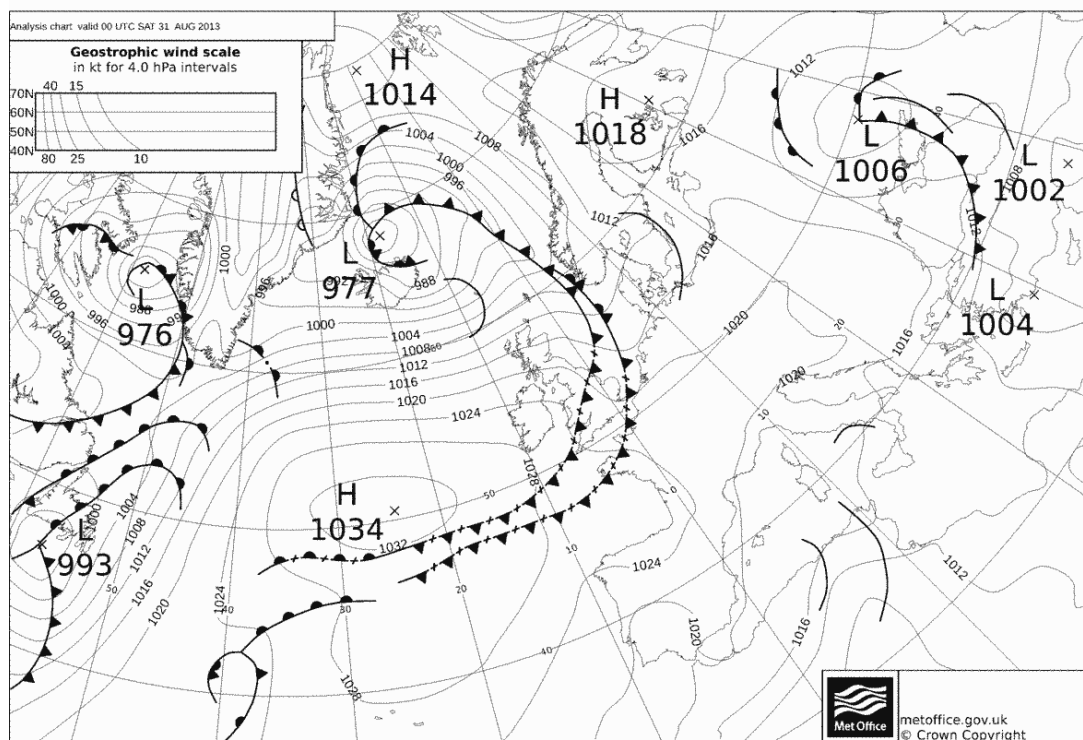
Die Nautik: Die Nachtfahrt verläuft bei mäßigem achterlichen Wind mit Kreuzschlägen vor dem Wind. In den frühen Morgenstunden segeln wir an den der Niederlande vorgelagerten Bohrinseln vorbei in die Dämmerung.



Nach Einsetzen des Tageslichts setzen wir den Spinnaker und machen mit Schiffmanövern Strecke in ostnordöstliche Richtung gut. Am Abend bergen wir den Spi, queren das Verkehrstrennungsgebiet Jade Approach unter Motor. Mit nächtlicher Navigation steuern wir Helgoland nach Sicht, Radar und Leuchtfeuern an. Distanz: 260 sm.

31. August 2013

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



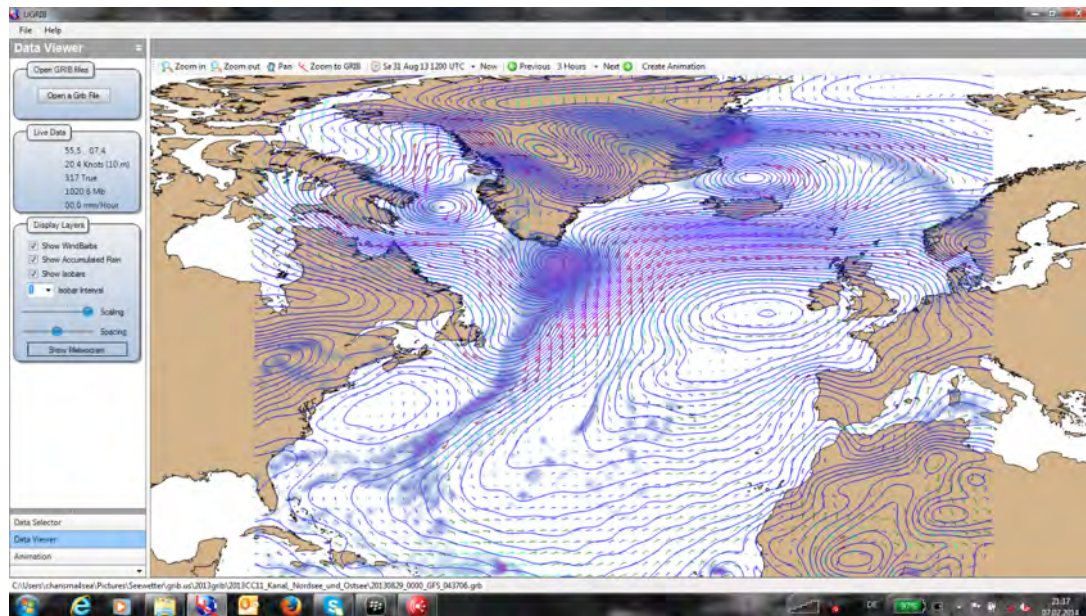
Ein Sturmtief mit Kern nördlich von Island schickt sein Frontensystem in die Nordsee.

Das Logbuch am 31.08.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
14h30	1017	NW 5	Mot	Ausst.	ab Helgoland
14h40		NW 6 NW 5 NW 4-5	G IV; Gr,,, G IV; Gr,, G IV; Gr	125°	Segeln durch die Helgoländer Bucht in die Elbmündung, Segel ausgerefft, außerhalb des Fahrwassers bis
21h50		NW 4	Mot	Anst.	Schleuse Brunsbüttel
23h20		NW 3-4	Mot		an Yachthafen Brunsbüttel GPS: 53° 53,7'N; 009° 08,8'E

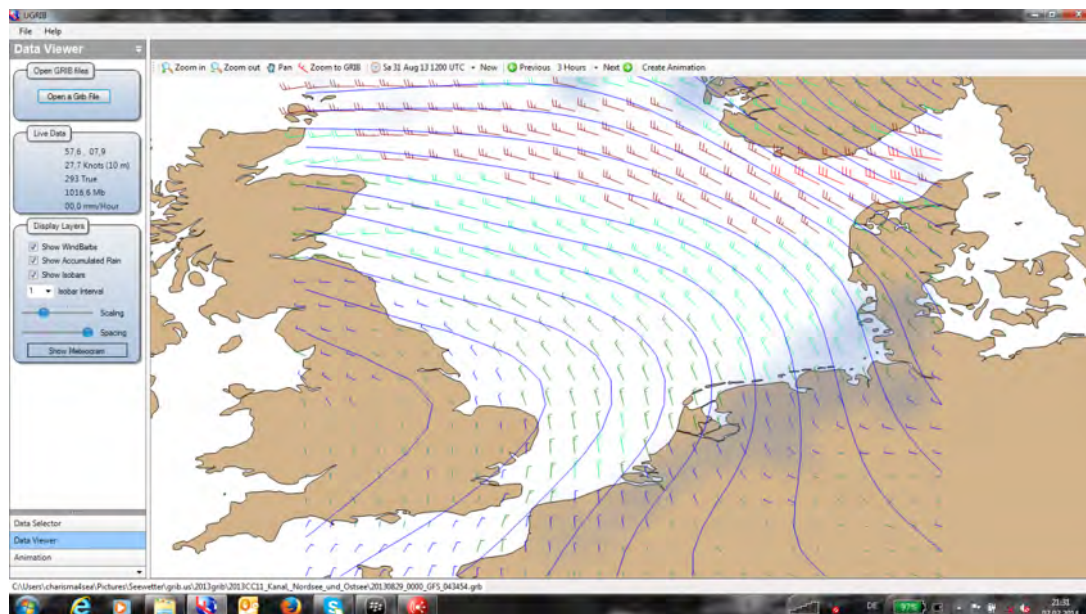
Die Nautik: Der Starkwind erfasst die Nordsee. Wir wechseln noch im Hafen das Vorsegel von der Genua II auf die Genua IV. Am frühen Nachmittag legen wir bei niedrigem Wasserstand von Helgoland ab und segeln mit dreifach gerefftem Großsegel mit Kreuzschlägen vor dem Wind in die Helgoländer Bucht. Bei unserer schnellen Fahrt in die Elbmündung nutzen wir die einsetzende Tide. Aufgrund des Flutstroms erreichen wir eine Fahrt über Grund bis zu 10,7 kn...

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 31.08.2013



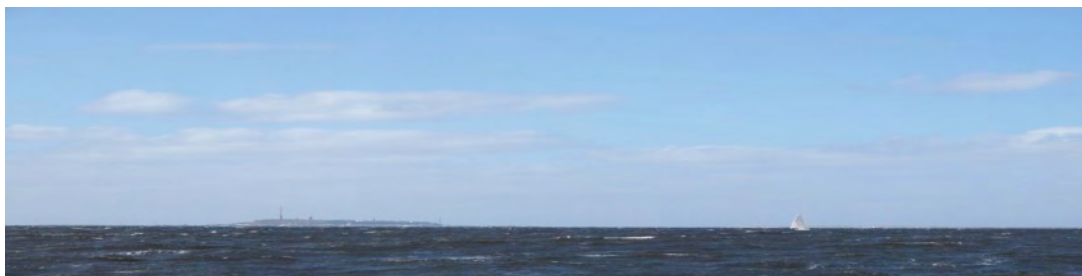
Nördlich vom Azorenhoch regiert stürmischer W-Wind das Seewetter auf dem Nordatlantik.

Die Windlage am 31.08.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



An der Südflanke des Tiefs über der Norwegischen See presst stürmischer NW-Wind in das Skagerrak. In den Seegebieten der Südwestlichen Nordsee und der Deutschen Bucht resultiert frischer nordwestlicher Starkwind.

Impressionen des Segeltages von Helgoland bis Brunsbüttel





Die SY *Charisma* liegt mit ihrer Crew in der Alten Schleuse von Brunsbüttel und wartet auf die Schleusung in den Nord-Ostsee Kanal hinein.

Anschließende Fahrt in den Yachthafen Brunsbüttel. Tages-Distanz: 55 sm.

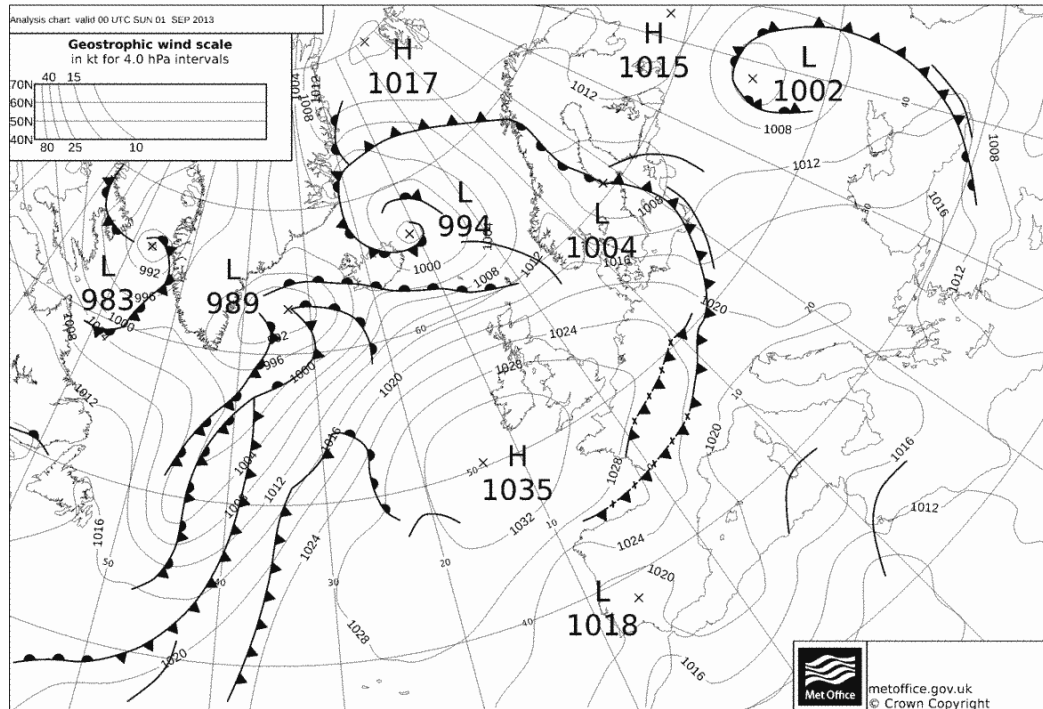
1. September 2013

Das Logbuch am 01.09.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
06h10		W 3	Mot	Ausst.	ab Brunsbüttel
		W 5	Mot	NE	Fahrt durch den NOK
15h30		W 5	Mot	Anst.	Schleuse Kiel-Holtenau
16h40		W 5	Mot		Schleuse in die Kieler Förde
		W 6	G IV	N	Segeln via Laboe
23h20		W 3-4	Mot		an Kiel- Schilksee GPS: 54°25,8'N; 010°10,3'E

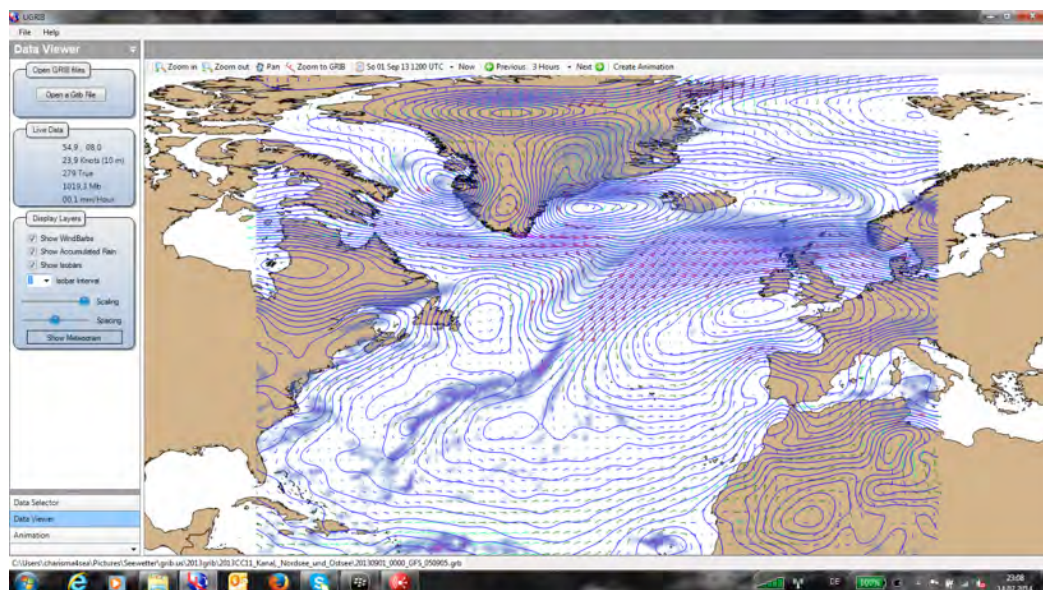
Die Nautik: Am Morgen legen wir vom Yachthafen ab und fahren durch den ca. 100 km langen Nord-Ostsee Kanal bis nach Kiel. Nach der Schleusung in Kiel-Holtenau segeln wir bis nach Kiel-Schilksee und machen uns einen gemütlichen Abend an Bord. Distanz: 60 sm.

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



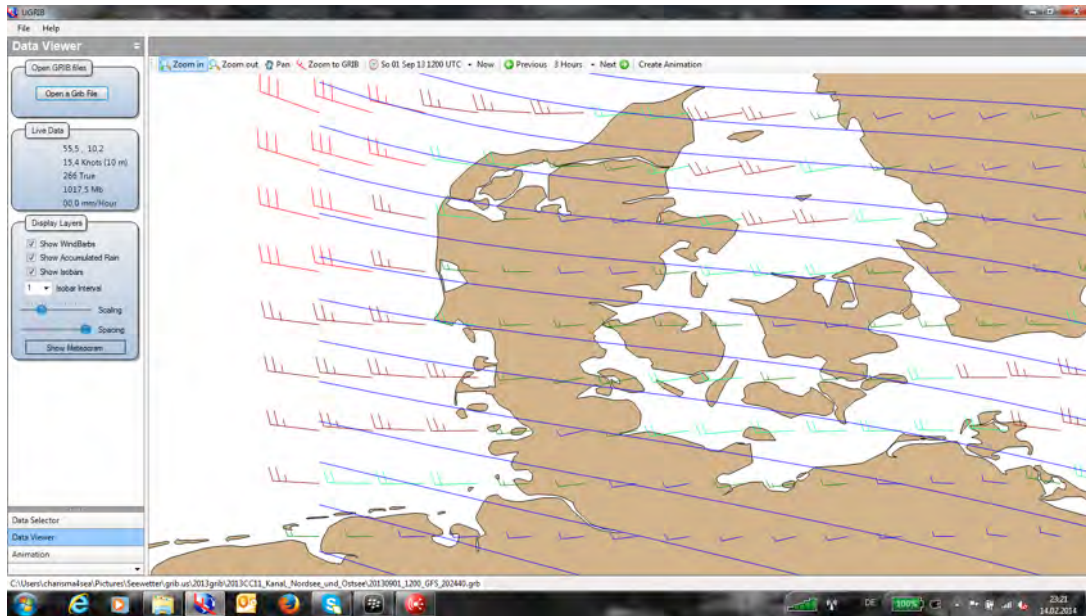
Die Nordsee liegt im Luftdruckgefälle des Tiefs mit Kern über Süd-Norwegen und des Hochs mit Kern südlich von Irland.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 01.09.2013



Nördlich vom Azorenhoch regiert auf dem Nordatlantik und der Nordsee stürmischer Wind.

Die Windlage am 01.09.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Auf der Südseite vom nördlich gelegenen Tief weht stürmischer W-Wind über die Nordsee und Ostsee.

Impressionen von der Fahrt durch den Nord-Ostsee Kanal





Auf der Webseite www.charisma4sea.de publizieren wir die News von Bord

Plan C ...

Wir befinden uns nahe am Kern des Hochs, das langsam nach Osten zieht und uns süd-westliche Winde bringt. Das Wetterfenster scheint günstig, die Nordsee diagonal zu queren und den Kurs nach Mandal an die Südküste Norwegens abzusetzen. Doch wenn man genau hinschaut, sieht man, dass vom Atlantik ein Sturmtief heran rauscht, das zum Wochenende die gesamte Nordsee und den Skagerrak erfasst. Bei einer angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 6 kn über Grund und einer Distanz von rund 420 sm wird klar, dass wir Norwegen vor dem Tief nicht erreichen können.

35 Knoten Wind im Skagerrak - nicht gerade verlockende Aussichten!

Die Suche nach Alternativen beginnt. Wir könnten den Kurs nach Thyborön absetzen. Die 360 Seemeilen wären zu schaffen. Das Anlaufen der Westküste Dänemarks ist bei nordwestlichem Wind auf Grund der vorgelagerten Sänden und der Legerwallsituation jedoch sehr gefährlich. Also auch keine zufriedenstellende Lösung.

Immer wieder schauen wir auf die Karte und lassen das Wettergeschehen der nächsten Tage auf dem Bildschirm durchlaufen. Unwohlsein macht sich breit. Doch irgendwann macht es Klick! Wer sagt, dass wir über die Nordsee in den Skagerrak und weiter nach Oslo müssen? Wir könnten auch über Helgoland und die Elbmündung nach Brunsbüttel, durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel, durch den Kleinen Belt nach Norden, weiter nach Skagen und entlang der westschwedischen Schären in den Oslo-Fjord.

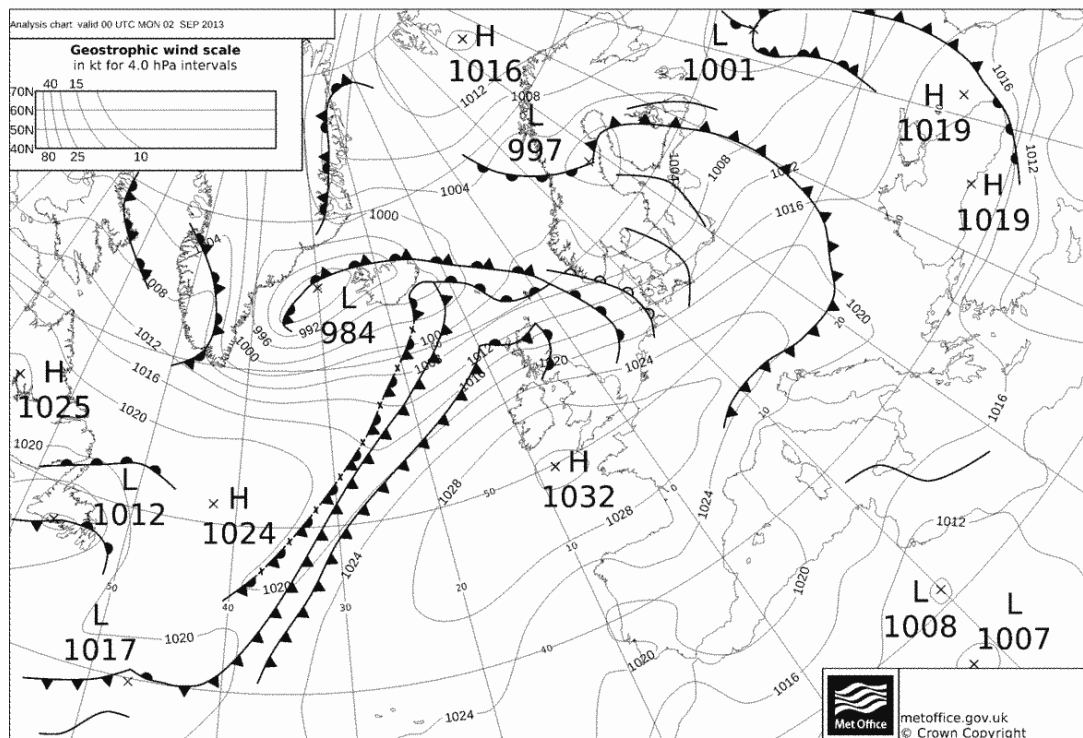
Je länger wir darüber nachdenken, desto besser gefällt uns die Variante. Zumal auch der Wettergott auf dieser Route mit uns ist. Und es war die Idee von Chefine :)

Gesagt getan! Für die 260 sm nach Helgoland haben wir 42 Stunden gebraucht. Mit der gestrigen Flutwelle sind wir bei frischem achterlichen Wind mit über 10 Knoten in die Elbmündung gesegelt und haben kurz vor Mitternacht die Schleuse in Brunsbüttel genommen. Seit 6 Uhr morgens motoren wir durch den NOK und haben gerade Kilometer 93,5 passiert. Ostsee wir kommen!



2. September 2013

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



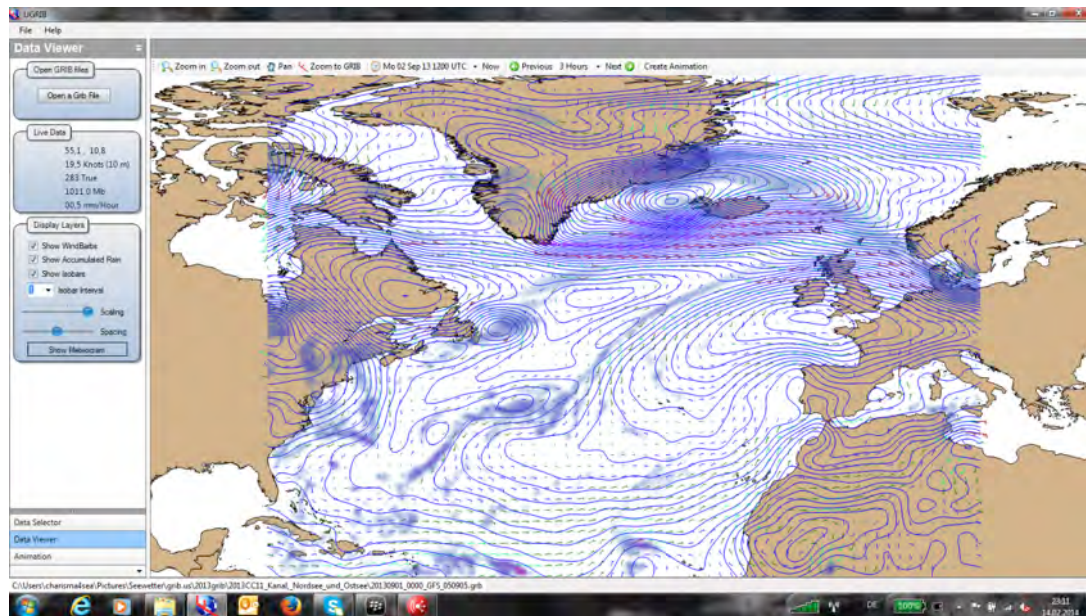
Nördlich des Azoren-Hochs strömt ein Frontensystem über den Atlantik in die Nordsee.

Die Route: Seegebiete Westliche Ostsee und Gewässer südlich Fünen: von Kiel-Schilksee bis nach Svendborg.

Das Logbuch am 02.09.2013:

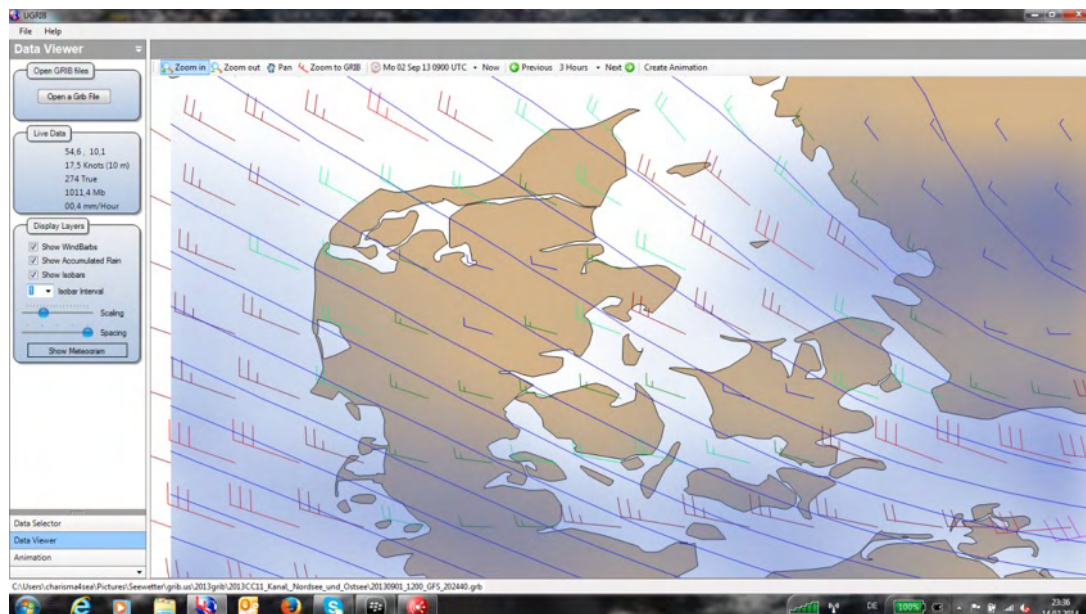
UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
08h30		W 7	Mot -> G IV; Gr,,,	E	ab Kiel-Schilksee
09h20		W 8	G IV; Gr,,,	350°	Bülk auf Bb - sportliches Segeln bei stürmischen Böen
13h00		W-NW 7-8	G IV; Gr,,,	025°	Gammel Pöl auf Bb
13h20		W-NW 7-8	G IV; Gr,,,	045° 090°	gen Nordhuk Aerö weiter vor dem Wind in den Svendborgsund
17h10 18h20		W-NW 6-7 schwach	G IV; Gr,,, -> Mot	Anst.	an Svendborg GPS: 55°04'N; 010°36'E

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 02.09.2013



Nordöstlich vom Hoch über der Keltischen See weht stürmischer NW-Wind in die Nordsee.

Die Windlage am 02.09.2013 um 09h00UTC von www.grib.us



Auf der Rückseite vom nordöstlich gelegenen Tief weht stürmischer NW-Wind in die Ostsee.

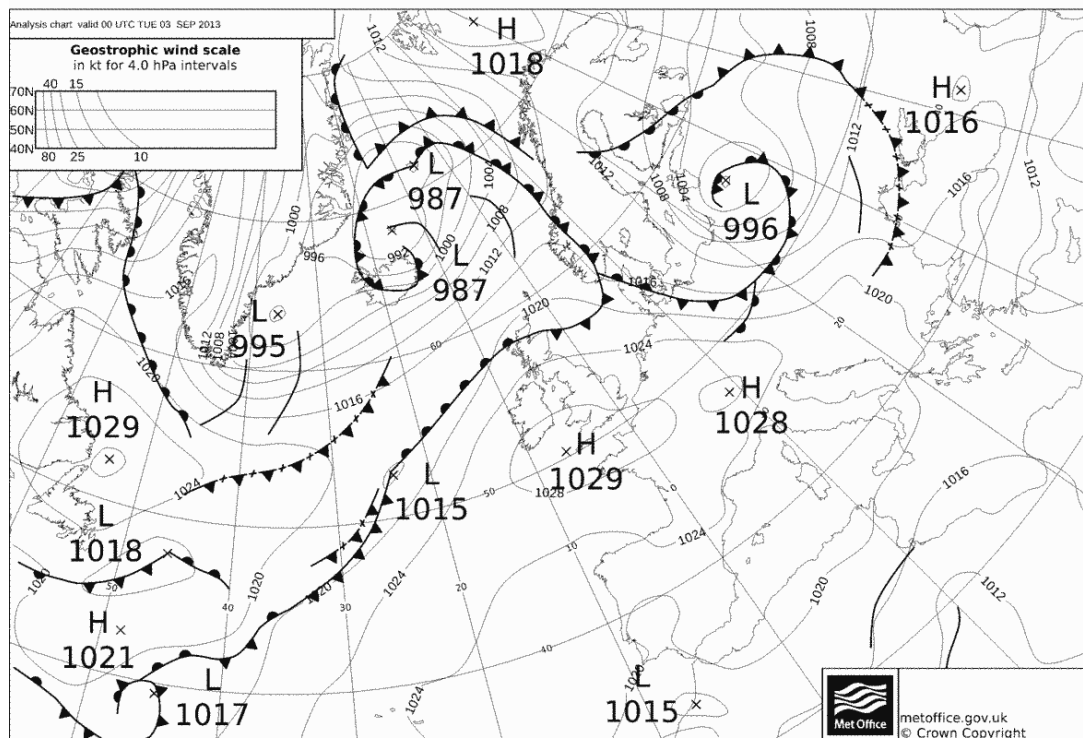
Die Nautik: Am Morgen legen wir bei düsterem Wetter von Kiel- Schilksee ab. Besegelung: Arbeitsfock und Großsegel im dritten Reff. Wir segeln bei böigem stürmischem Wind mit einem strammen Am-Wind-Kurs in die Westliche Ostsee. Als wir zur Mittagszeit den Leuchtturm Gammel Pöl auf Backbord haben, verwerfen wir den ursprünglichen Plan in den Kleinen Belt zu segeln, da der Wind zu hart und zu vorlich einfällt. Stattdessen fallen wir ab und segeln südlich von Fünen vor dem Wind bis nach Svendborg und machen beim Handelshafen in einer Box für Yachten fest. Distanz: 62 sm.



Der Stadthafen von Svendborg liegt im Süden von Fünen gut geschützt. Das Flair besticht durch die Traditionsegler sowie die alten Packhäuser.

3. September 2013

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



Auf der Rückseite des Tiefs über dem Baltikum strömt frische Meeresluft in die Ostsee.

Die Route: Seegebiete Svendborg- und Langelandsund, Großer Belt, Kattegat, Skagerrak bis in die Mündung des Oslofjords: von Svendborg bis nach Udgardskilen.

Die Nautik: Am Morgen legen wir von Svendborg ab und steuern durch die Idylle der Dänischen Südsee hinein in den Großen Belt.



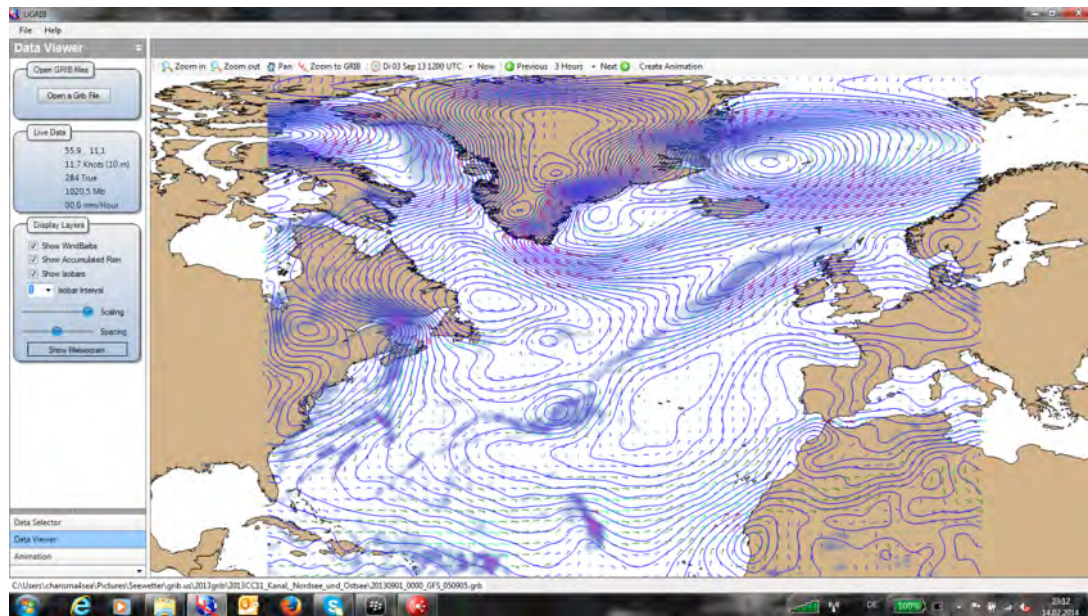
Aufgrund der langen Seestrecke von den dänischen Gewässern bis in den Oslofjord segeln wir wieder mit dem bewährten Wachsystem.



Das Logbuch am 03./04.09.2013:

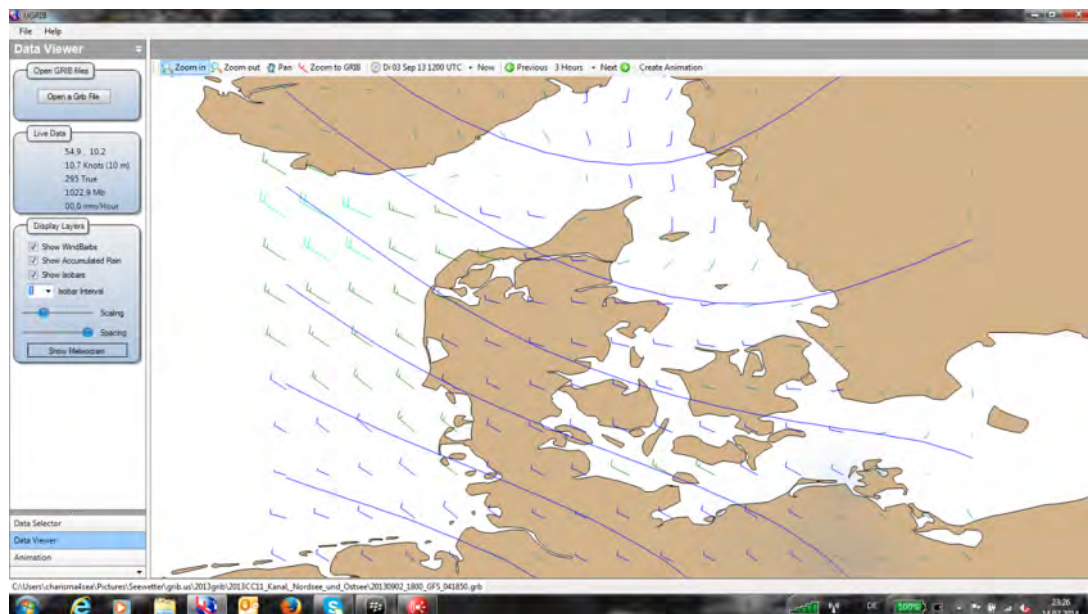
UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
06h20	1020	W 1	Mot	E	ab Svendborg
		W 2	Mot	SE	Svendborgsund
07h40		W 3-4	G IV; Gr	030°	Untiefentonne-S Thurö auf Bb.
			G IV; Gr	E	Passage Smörstakke Löbs gen Lohals
			G IV; Gr	020°	in den Großen Belt
10h30		schwach	Mot	020°	Kurs Große Belt Brücke
11h20		W 4	G IV; Gr	335°	westlich vom VTG durchfahren
14h40	1021	W-NW 4	G II; Gr	350°	Vorsegelwechsel - Romsö Tue Bb
		W-NW 4	G II; Gr	NE	Passage des Samsö Belts nördl. VTG
19h30	1020	W 4-5	G II; Gr,	360°	GPS: 56°04'N; 011°04'E
		W 4-5	G II; Gr,	N	Segeln auf Schiffahrtsweg parallel zur Ostküste von Jütland, Windpark auf Stb
00h10		W 4-5	G II; Gr	015°	GPS: 56°39'N; 011°03'E
05h20		W-SW 4-5	G II; Gr	345°	Untiefentonne-E südöstlich Läsö Bb qa.
08h40	1019	W-SW 4-5	G II; Gr	345°	Untiefentonne-E nordöstl. Läsö Bb qa.
		W-SW 4-5	G II; Gr	345°	Segeln vom Kattegat in den Skagerrak
20h10		SW 2	Mot	355°	GPS: 58°40'N; 010°46'E
21h10		S-SW 4	G II	355°	Segeln vor dem Wind nur unter Genua
23h50		schwach-	Mot	N	Mündung Oslofjord auf 59°N
		windig	Mot	NE	Torbjörnskjär auf Stb
			Mot	036°	GPS: 59°03'N; 010°50'E
			Mot	Anst.	Leuchtfeuer Oc 6 sec. auf Stb
01h10			Mot		an Utgardskilen GPS: 59°04,7'N; 010°52,3'E

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 03.09.2013



Das Hoch weitet sich in den Englischen Kanal und die Südwestliche Nordsee aus.

Die Windlage am 03.09.2013 um 12h00UTC von www.grib.us

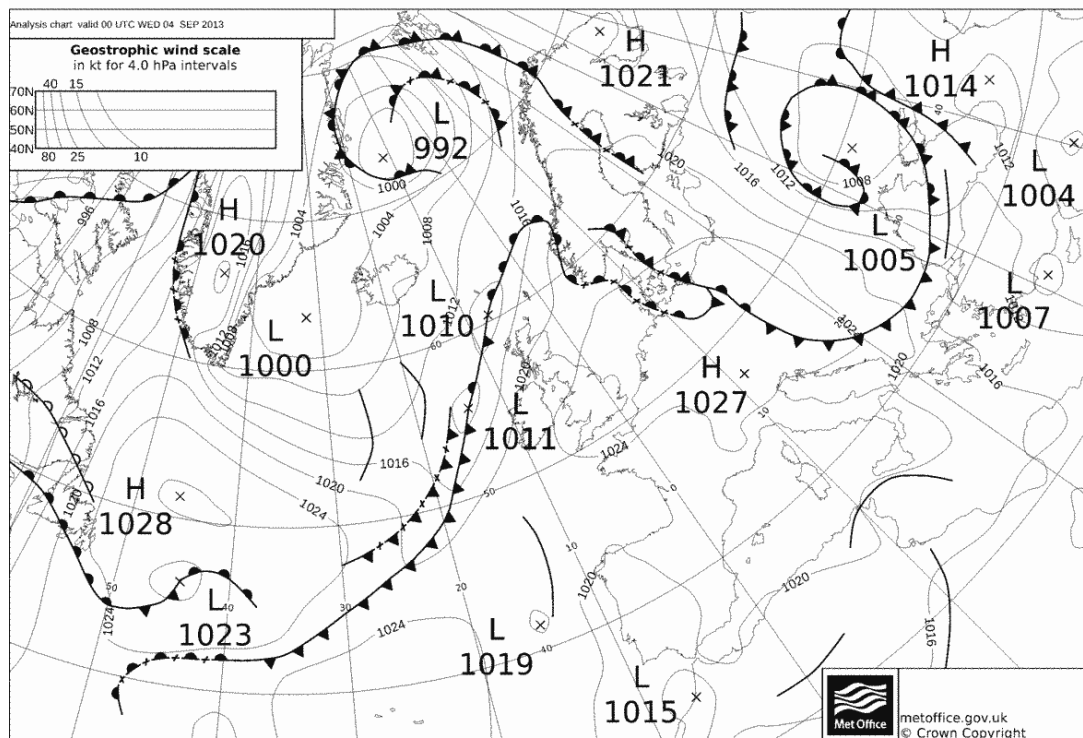


Mit dem Ausweiten des Hochs beruhigt sich auch im Nordostquadranten das Wetter - es weht mäßig aus W-NW.

Die Nautik (Forts.): Nach Passieren der Großen Belt Brücke wechseln wir das Vorsegel auf die große Genua II. Der Wind weht kontinuierlich aus westlicher Richtung und wir segeln mit guter Geschwindigkeit in das Kattegat. Nach Passage des Samsö Belts folgen wir in nördlicher Richtung dem Schifffahrtsweg. Der Offshore-Windpark südlich von Anholt bleibt Steuerbord liegen. Wir segeln parallel zur Ostküste Jütlands in die Nacht.

4. September 2013

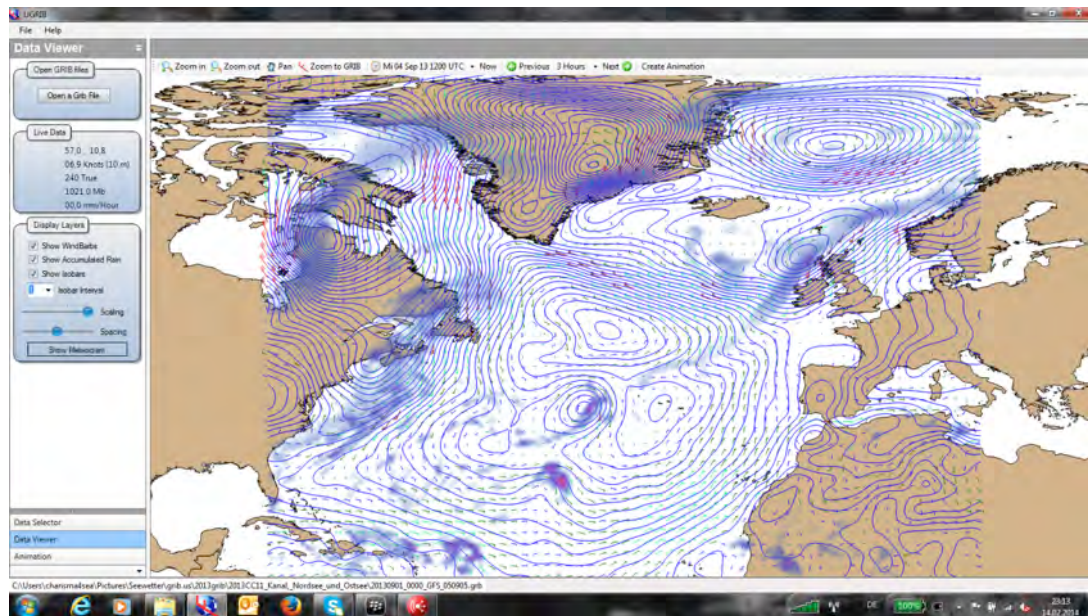
Die Wetterlage - publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Unter Einfluss des Hochs über Europa weht im Nordwestquadranten mäßiger SW-Wind in das Kattegat und Skagerrak.

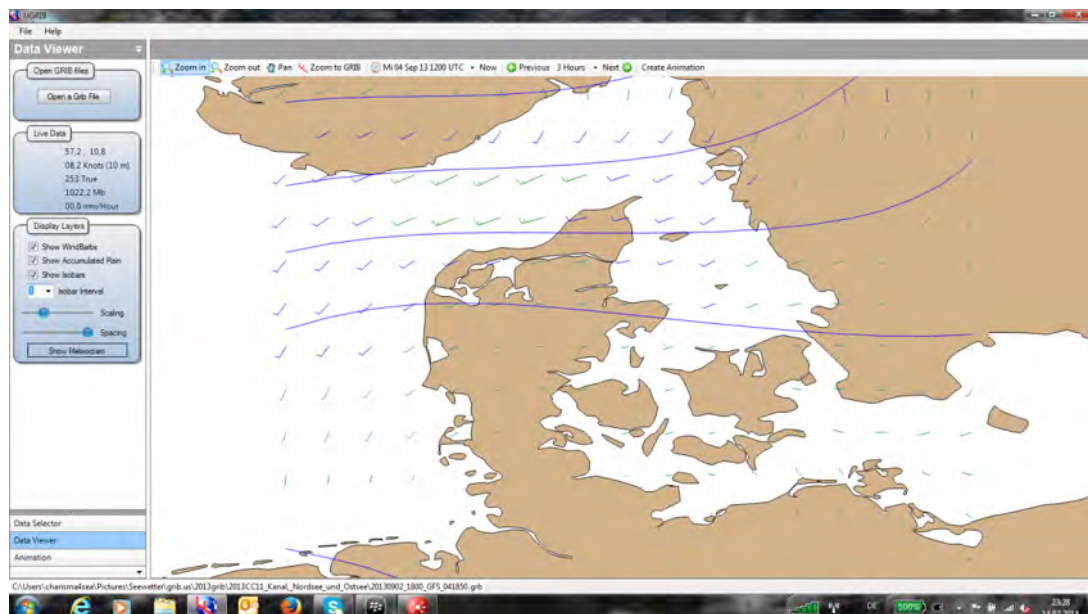
Die Nautik (Forts.): Mit Kurs NzE steuern wir die Untiefentonne-E von Läsö an, die das weitreichende südlich der Insel gelegene Flach für die Schifffahrt kennzeichnet. In den Morgenstunden passieren wir die Kardinaltonne, luven an auf Kurs NNW und segeln bei mäßigen bis frischen Wind vom Kattegat in das Skagerrak. Im Tagesverlauf haben wir es mit wechselhaftem westlichen Wind zu tun, der in den Abendstunden nachlässt. Wir segeln der Mündung des Oslofjords entgegen. Bei der abendlichen Ansteuerung lassen wir die Insel und den Leuchtturm Torbjørnskaer Steuerbord liegen und steuern nach Sicht und Leuchtfeuern dem Hafen von Utgardskilen entgegen. Die Zufahrt ist umgeben von überwaschenen Schären, die in der Dunkelheit durch nahe Brandungsgeräusche beeindruckend. Es ist höchste Aufmerksamkeit vonnöten, die Ansteuerung sicher zu bewältigen. Die Crew beweist dabei bis zur Ankunft in Utgardskilen äußerst zuverlässige Seemannschaft. Distanz: 264 sm.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 04.09.2013



Die Nordsee und Ostsee stehen unter dem Einfluss des sich ausweitenden Hochs.

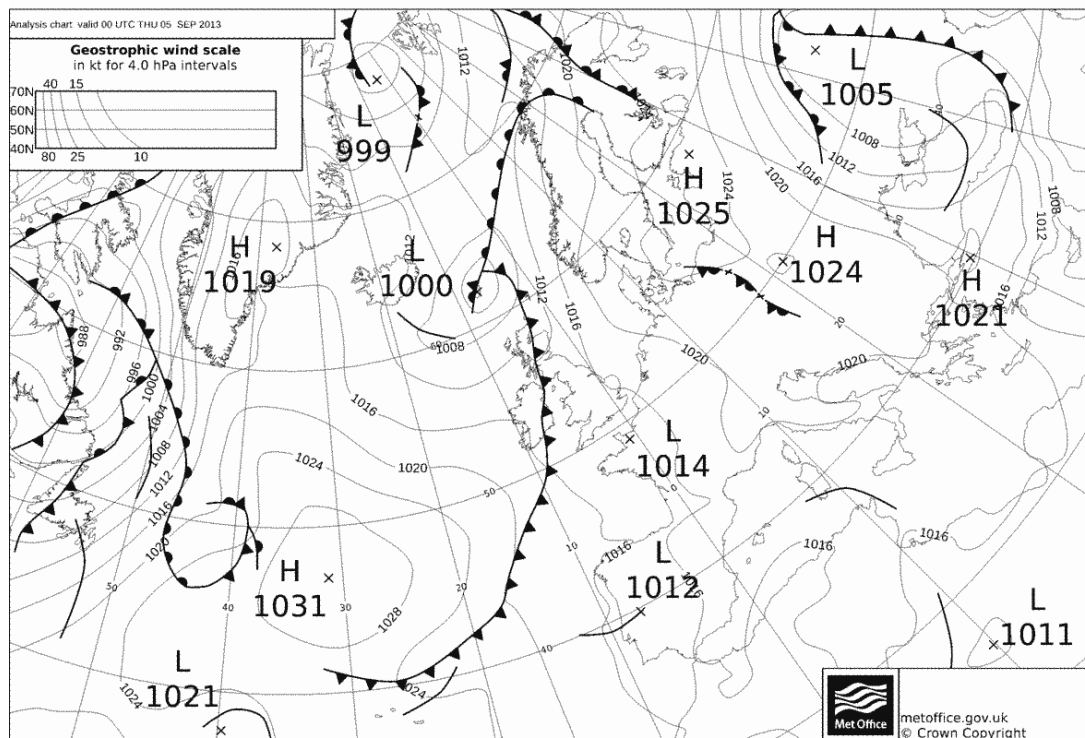
Die Windlage am 04.09.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Nördlich vom Hoch über Europa weht es im Kattegat und Skagerrak schwach bis mäßig aus WSW.

5. September 2013

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



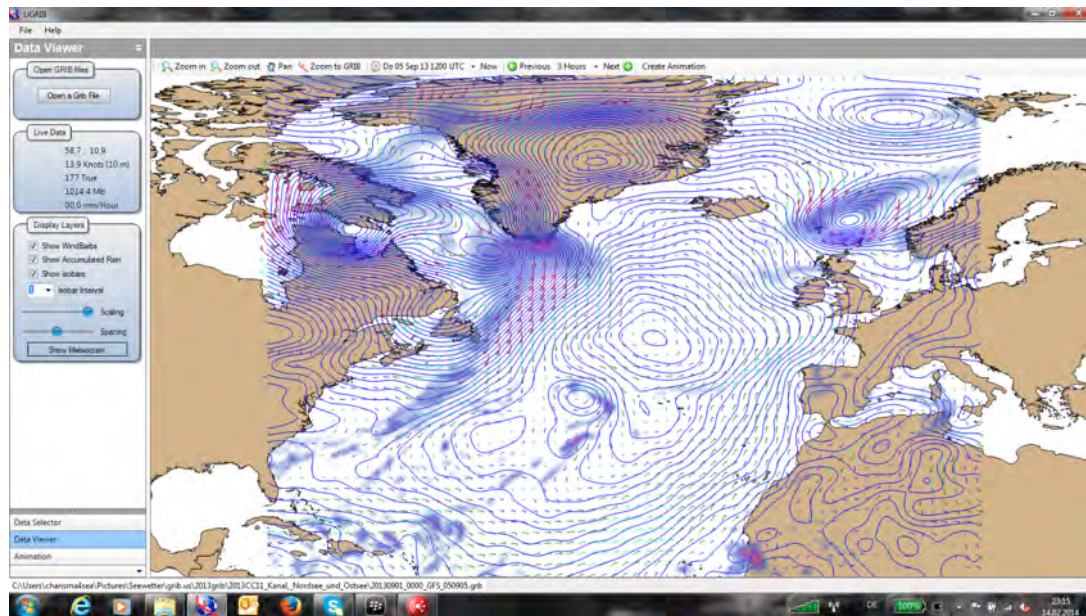
Das Hoch über der Zentralen Ostsee führt im erweiterten Südwestquadranten zu mäßigem Wind im Oslofjord.

Der Flair Norwegens



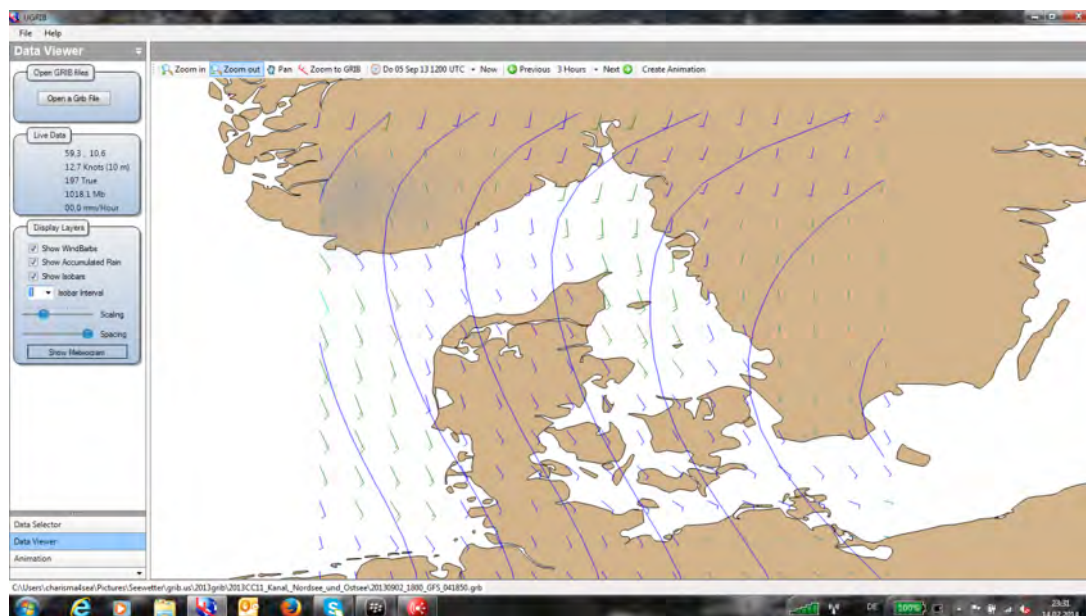
Der Blick achteraus sowie die Aus- bzw. Ansteuerung des Hafens von Utgardskilen, eingebettet in die Schärenlandschaft der Mündung des Oslofjords.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 05.09.2013



Die Wetterlage hat sich über der Nordsee und dem Skagerrak beruhigt. Das Sturmtief über der Norwegischen See erfasst nicht den Oslofjord.

Die Windlage am 05.09.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Im westlichen Sektor des Hochs weht der Wind mäßig bis frisch vom Skagerrak in den Oslofjord hinein.

Die Route: Seegebiet Oslofjord: von Udgardskilen bis nach Oslo.

Das Logbuch am 05.09.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
07h30		S 4-5	Mot	Ausst.	ab Udgardskilen
08h00		S 5	G II	N	Segeln durch den Oslofjord
14h00		schwach-	Mot	N	Fahrt durch den Oslofjord
17h00 17h50		windig	Mot	Anst.	an Stadthafen Oslo - Aker Brygge GPS: 59° 54,4'N; 010° 43,5'E

Die Nautik: Am Morgen legen wir von Udgardskilen ab. Bei frischem südlichen Wind segeln wir nur unter der großen Genua II durch den Oslofjord und genießen den angenehmen seglerischen Ausklang unseres Törns.



Als der Wind bedingt durch die sich verengende Topographie des Fjords nachlässt, setzen wir die Fahrt unter Motor fort, bis wir am späten Nachmittag Oslo erreichen und im Hafen der Aker Brygge festmachen. Distanz: 57 sm.

Gesamtstrecke: 1.210 sm.

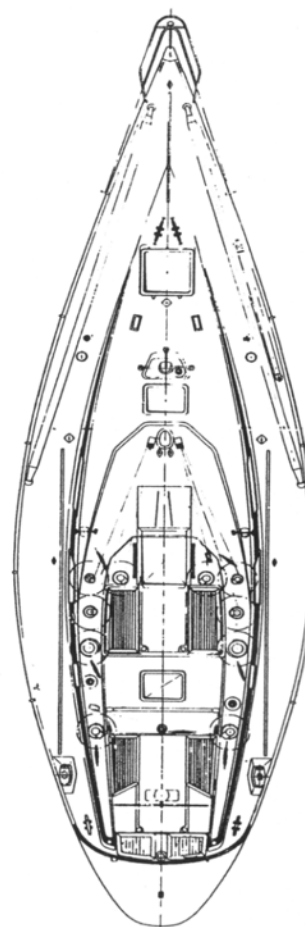
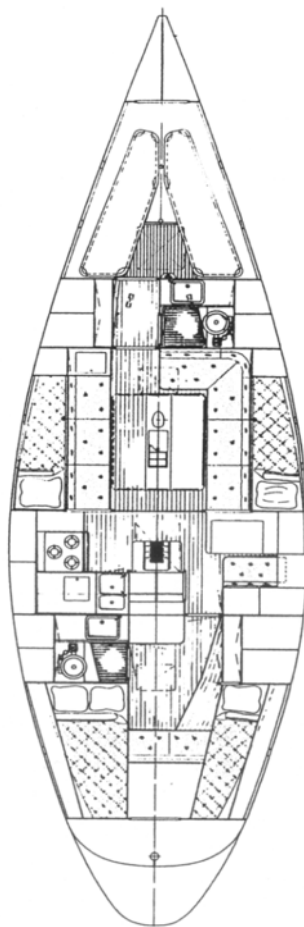
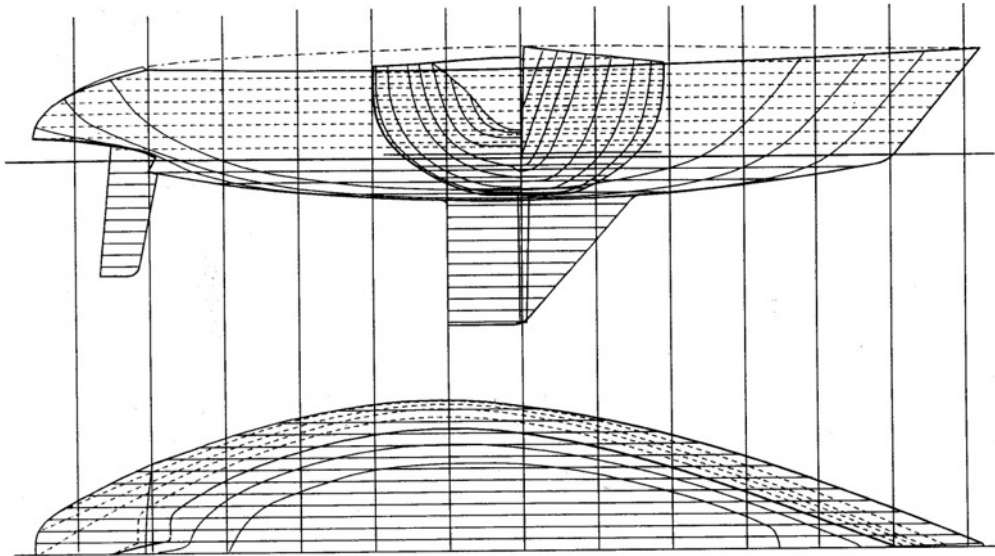
Ein schöner gemeinsamer Abend beschließt den sehr vielseitigen, anspruchsvollen und inhaltsreichen Segeltörn, geprägt von der Kameradschaft der Crew.

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 angelut wird.

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

5. Aktive Zielfahrt

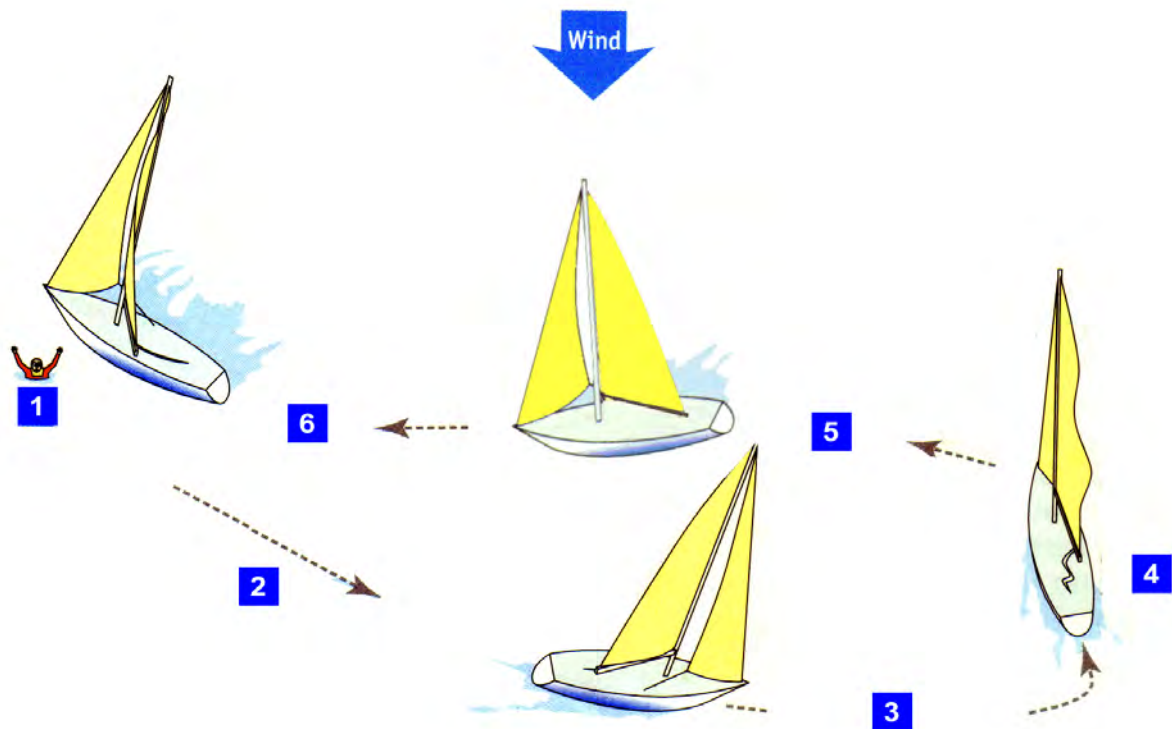
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird.

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 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.