

Dokumentation vom Segeltörn Schottland-Rund 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 Schottland-Rund Team der SY Charisma im Portrait



Prof. Dr. Enno Schneider

Architekt aus Berlin



Prof. Dr. Jürgen Lerner

Sprachwissenschaftler aus Köln



Wolfgang Baier

Luft- und Raumfahrtingenieur



Mark Föllmi

Bank-Jurist aus Zürich



Maja Schneider

Apothekerin aus Thalwil



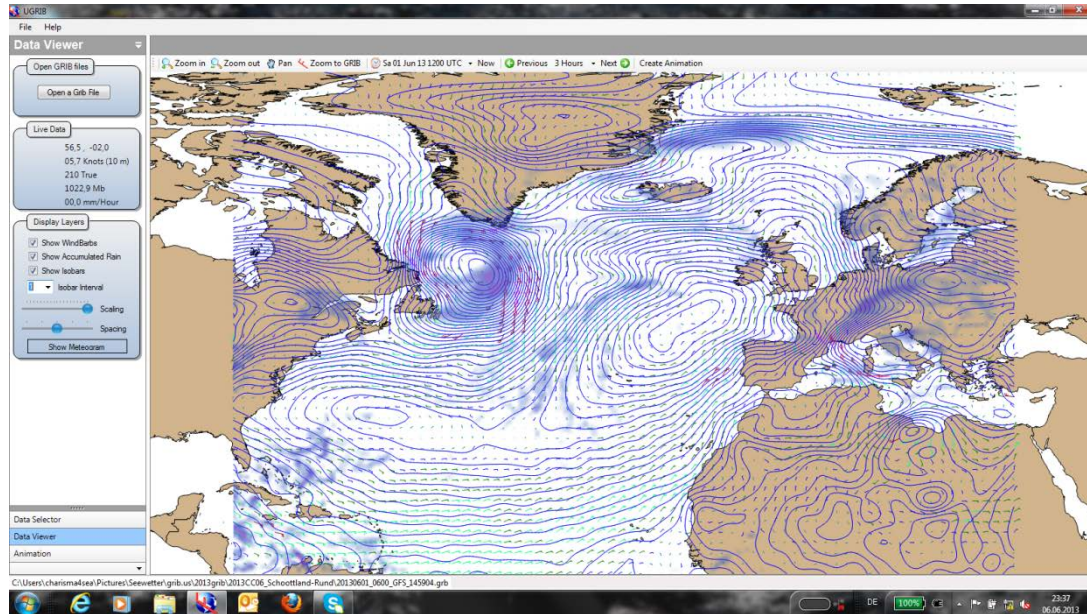
Sandro M.O.L. Schneider

Physiker aus Thalwil



Das Seewetter

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 01.06.2013



Das Seewetter im südlichen Nordatlantik wird durch eine Brücke hohen Luftdrucks mit zwei Kernen von der Südostküste der U.S.A. bis nach Irland bestimmt. Auf der Südseite weht von den Kanarischen Inseln über die Kapverden bis zur Karibik ein gut ausgeprägter Passatwind. Nördlich der beiden Hochdruckgebiete komprimiert sich der Luftdruck. Im Südosten der Labradorsee herrscht ein Sturmtief mit Auswirkungen von Neufundland bis Kap Farvel an der Südhuk von Grönland. Im Europäischen Nordmeer gibt es den Kontrast zwischen der arktischen Hochdruckzone vom Norden Grönlands bis Spitzbergen hin zu einem von Island bis Jan Mayen reichenden Tiefdruckgebiet. Das führt auf den Breitenparallelen vom Nordkapp bis zur mittleren Ostküste von Grönland zu frischen nasskalten Ostwind, der mit NE in die Straße von Dänemark hineinweht.

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.

1. Juni 2013

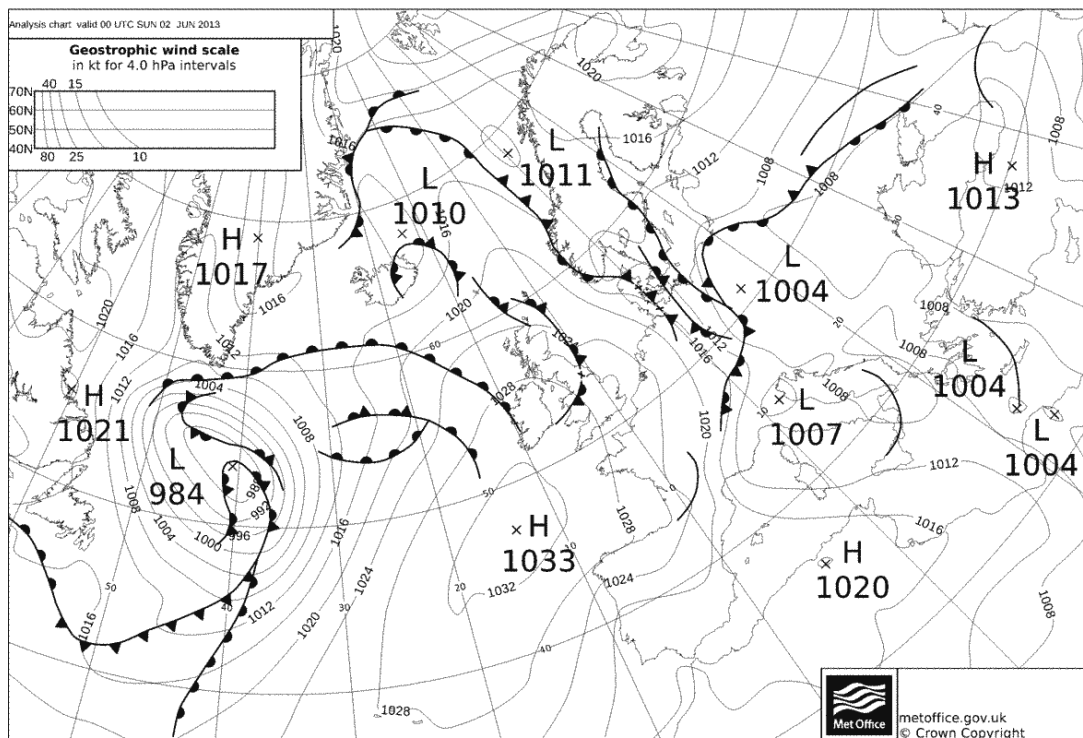
Die SY *Charisma*, Nautor's Swan 441 liegt nach der Teilnahme an der Nordseewoche 2013 und der Hochseeregatta von Helgoland nach Edinburgh in der Marina von Port Edgar.

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

Ankunft und Begrüßung der Crew auf der SY *Charisma*. Der Proviant wird in Initiative der Crew gebunkert. Stauen der persönlichen Ausrüstung. Crewbesprechung. Landgang nach Southqueensferry und abendliches Dinner in der umtriebigen Bar *Anticos* angesichts der historischen Eisenbahnbrücke.

2. Juni 2013

Die Wetterlage am 02.06.2013 – publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



Die Ostküste Schottlands liegt im erweiterten Hochdruckgebiet mit Kern im östlichen Atlantik mit wenig Windpotential. Von Island erstrecken sich Okklusionsfronten östlich von Schottland über England bis nach Südost-Irland.

*

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff und Ausrüstung.

Die Route: Schottlands Ostküste – Seegebiet Forth/Cromarty von Port Edgar bis Wick.

Distanz: 180 sm.

Das Logbuch am 02./03.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
09h20	1008	Kein Wind	Mot	ENE	ab Port Edgar
		leichte Brise	Mot	ENE	Firth of Forth
10h30		W 2-3	G II -> Spi; Gr	ENE	Spinnakersegeln
15h30	1009	S 3	Spi; Gr	015°	Fife Ness u. Untiefent.-E Bb qa.
19h00	1010	E 4	G II; Gr	025°	Montrose auf Bb
20h10		Flaute	Mot	025°	GPS: 56°43'N; 002°15'W
01h00		Flaute	Mot	020°	Aberdeen auf Bb – Tide kentert
03h50	1012	Flaute	Mot	015°	GPS: 57°26'; 001°44'W
08h00		S 1-2	Spi; Gr	NW	Spinnakersegeln nordöstlich Rattray und Kinnairds Head
10h00		Flaute	Mot	325°	weiter unter Motor
14h20	1013	Flaute	Mot	325°	GPS: 58°08'; 002°36'W
18h00		Flaute	Mot	Anst.	an Wick

Am Morgen legen wir bei Hochwasser von Port Edgar ab. Wir fahren zunächst ohne Wind mit der ablaufenden Tide unter Motor mit Kurs ENE durch den Firth of Forth. Bei sonnigem Wetter gestalten wir ein Frühstücksbüffet im Cockpit.

Mit aufkommenden W-Wind setzen wir die Segel und heißen den Spinnaker auf. Wir segeln den Spi mit doppelten Schoten, um mit den anstehenden Schiffmanövern optimal den auf S drehenden Wind zu nutzen. Der Auftakt unseres Segeltörns rund um Schottland steht unter dem Zeichen optimalen Segelns unter Spinnaker.

Die Route führt uns vom Firth of Forth hinaus an der Huk von Fife Ness vorbei und weiter mit Kurs NNE entlang der Ostküste Schottlands. Am Nachmittag frischt es auf E 4, so dass wir den Spi mit hohem Halbwind-Kurs segeln. Dabei muss der Rudergänger sehr aufmerksam steuern, damit die Yacht nicht in den Wind schießt.



Impressionen vom Spinnaker-Segeln

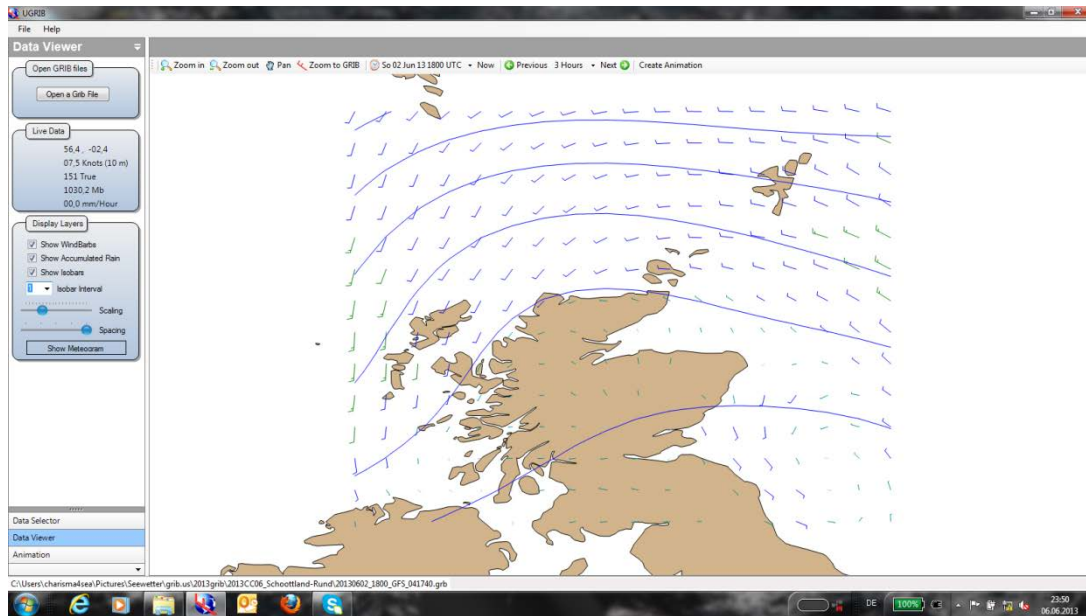


Das von Rod-Stagen stabilisierte 3-Saling-Rigg der SY *Charisma* trägt 180 qm Spinnaker.



Die Bilder zeigen die Varianten des Segelns unter Spinnaker – vom Segeln *Platt vorm Laken* bis zum dynamischen Halbwind-Kurs. Wir segeln mit doppelten Schoten, die ein sicheres Schiffmanöver beim Halsen ermöglichen und wir segeln einen Jockeypole, der beim Segeln hoch zum Wind den Achterholer als luvwärtige Spi-Schot um die luvwärtigen Wanten lenkt. Bei der Segel-Physik muss dabei das Limit rechtzeitig erkannt werden die Yacht mit dem immensen Auftrieb des Leichtwind-Spinnakers in optimaler Geschwindigkeit noch sicher und kontrolliert zu steuern.

Die Windlage am 02.06.2013 um 18h00UTC von www.grib.us



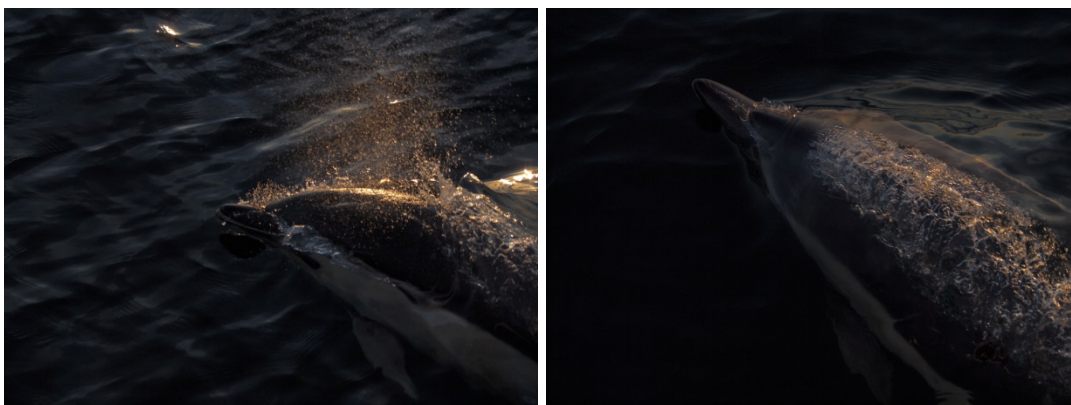
An der Ostküste Schottlands weiten sich die Isobaren. Vom Firth of Forth bis Peterhead weht am Nachmittag ein mäßig-schwacher S-Wind, der im weiteren Verlauf auf E dreht. Das Wetterbild zeigt optimale Bedingungen fürs Segeln unter Spinnaker. Am Nachmittag dreht der Wind von S auf E. Die auseinanderliegenden Isobaren resultieren in variablen Wind.

*

Als wir die Höhe nicht mehr halten können, bergen wir den Spi und segeln weiter unter Genua. Eine Stunde später schläft der Wind ein und wir setzen unsere Fahrt unter Motor fort. Für die ruhig verlaufende Nachtfahrt teilen wir drei Doppelwachen ein.

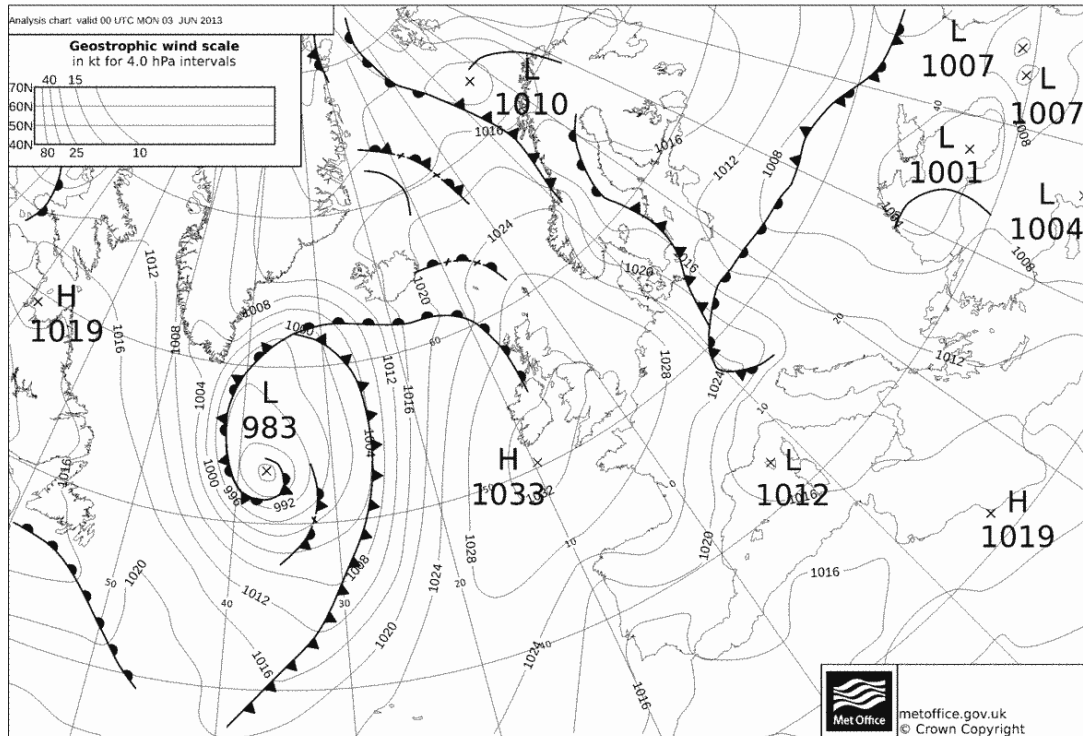
3. Juni 2013

Am Morgen begleiten uns Delphine



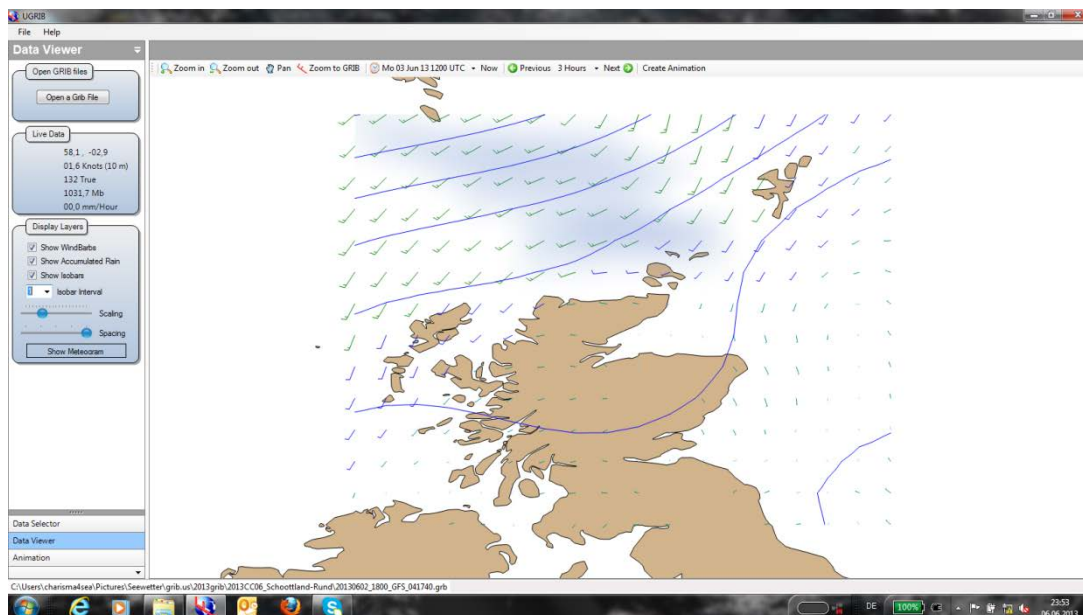
In eleganten Bewegungen jagen die Delphine durch die Nordsee, schwimmen dicht am Schiffsrumpf und tauchen vor dem Bug der SY Charisma auf.

Die Wetterlage am 03.06.2013 – publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de



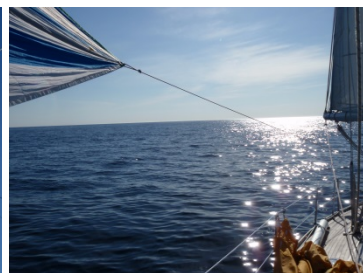
Großbritannien liegt in einem Hochdruckgebiet. Die Ostküste Schottlands liegt ihren angrenzenden Seegebieten in einer von Isobaren befreiten Zone.

Die Windlage am 03.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us

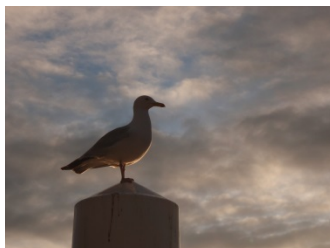
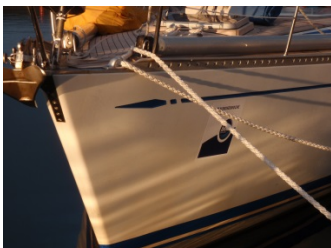




Der Leuchtturm Rattray Head in den Sanddünen nördlich von Peterhead in der Morgensonne
Es kommt eine Brise auf, die wir unter Leichtwind-Spinnaker nutzen wollen und im Mittel auch 2-3 kn über Grund vorankommen.



Bei einsetzender Flaute ist es jedoch mit der Performance vorbei und wir setzen unsere Fahrt unter Motor fort. Östlich des Moray Firth legen wir nordwestlichen Kurs auf den Hafen von Wick an, den wir am frühen Abend erreichen.





Atmosphäre von Wick – die Charisma im Ausgangshafen vor der Querung des Pentland Firth

Der Pentland Firth – Nautische Informationen aus dem Reeds Nautical Almanac

This potentially dangerous chan should only be attempted with moderate winds (less than F4), good vis, no swell and a fair np tide. In such conditions it presents few problems. A safe passage depends on a clear understanding of tidal streams and correct timing. The Admiralty Tidal Stream Atlas for Orkney and Shetland (NP209) gives large scale vectors and is essential. Even in ideal conditions the races off Duncansby Hd, Swilkie Pt (N end of Stroma), and Rks of Mey (Merry Men of Mey) must be avoided as they are always dangerous to small craft. Also avoid the Pentland Skerries, Muckle Skerry, Old Head, Lothar Rock (S Ronaldsay), and Dunnet Hd on E-going flood...

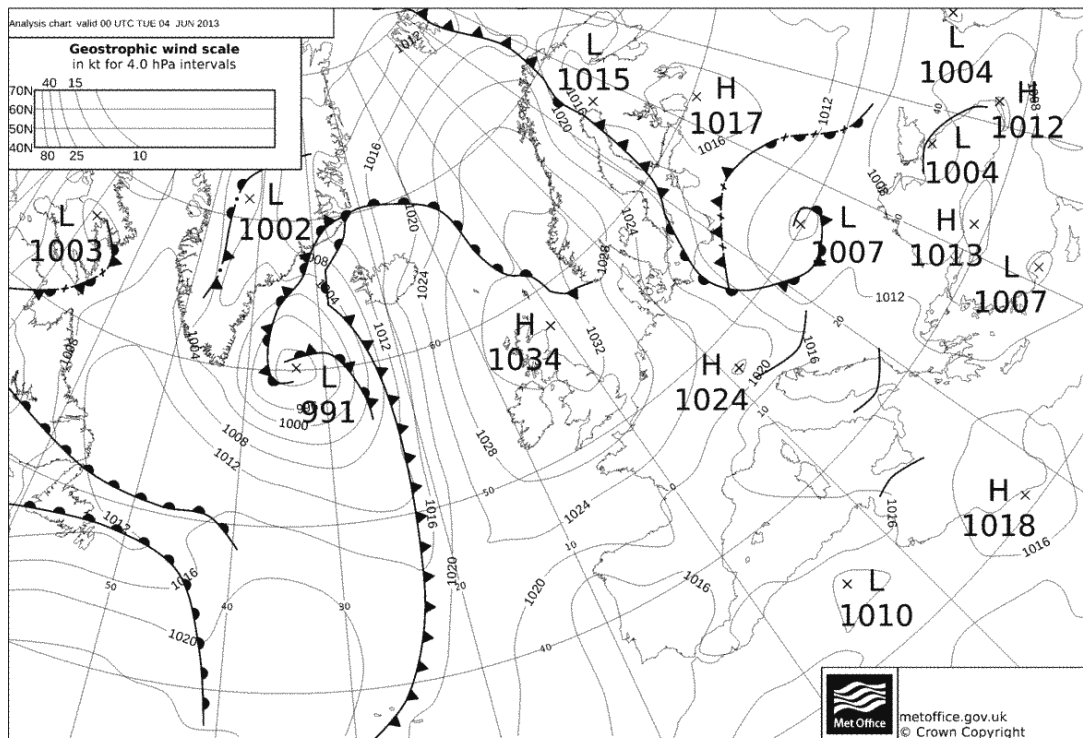
At E end the Firth is entered between Duncansby Hd and Old Hd (S-Ronaldsay), between which lie Muckle Skerry and the Pentland Skerries. Near the centre of Firth are the Islands of Swona (N side) and Stroma (S side).

Tide flows strongly around and through the Orkney Islands. The Pentland Firth is a dangerous area for all craft, tidal flows reach 12 knots between Duncansby Head and S Ronaldsay. W of Dunnet Head is less violent. There is little tide in Scapa Flow. Tidal streams reach 8-9kn at sp in the Outer Sound, and 9-12kn between Pentland Skerries and Duncansby Hd. The resultant dangerous seas, very strong eddies and violent races should be avoided by yachts at all costs.

Auszug aus dem Reeds Nautical Almanac 2013, Chapter NE Scotland, Seite 411

4. Juni 2013

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



Das Hoch hat Großbritannien im Griff. Der Kern liegt über der Ostküste von Schottland.

*

Die Route: NE-Schottland – von Wick entlang der Küste mit nördlichem Kurs mit Querung des Pentland Firth zu den Orkney Islands in den Scapa Flow bis nach Stromness.

Distanz: 35 sm.

Das Logbuch am 04.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
09h20	1013	Flaute	Mot	N	ab Wick
16h00	1011	Flaute	Mot	Anst.	an Stromness

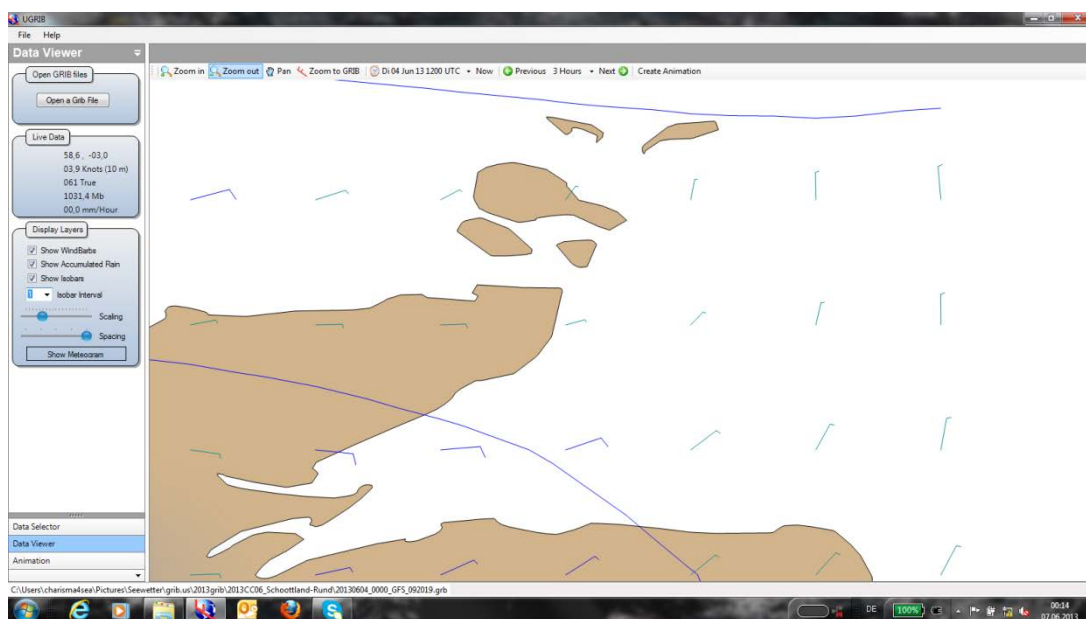
Der Kursverlauf: Kurs NzE entlang der NE-Küste Schottlands gen Duncansby Head aufgrund des W-NW setzenden Gezeitenstroms mit einer Vorhalte bei dichtem Nebel von bis zu 50° gen Stb. Die Huk von South Ronaldsay ist auf Radar rechtweisend Bb voraus sichtbar. Mit der Durchsteuerung der Stromturbulenzen vom *Liddel Eddie* bei Cape Lookout wandert die Peilung gemäß N-Kurs über Grund auf Stb aus. Aufgrund der Nippzeit und des sehr ruhigen Wetters sind die Auswirkungen des Pentland Firth nicht so stark wie erwartet – dennoch eindrücklich mit dem Wissen bzw. Vorstellung, was passieren kann. Wir steuern entlang der W-Küste von South Ronaldsay in den Scapa Flow bis nach Stromness.

Mystic Scotland – Passage des Pentland Firth



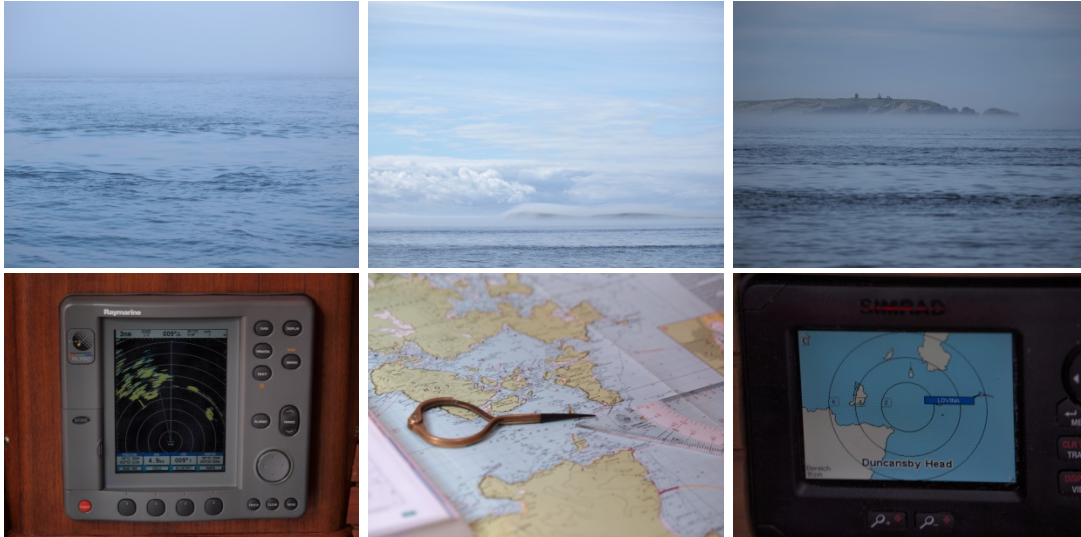
Die Insel Swona auf Backbord-Seite bei N-Kurs der SY Charisma durch den Pentland Firth

Die Windlage am 04.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Die Brise nordöstlich Schottlands erreicht bis zu 4 kn Wind, ansonsten ist es windstill.

Auch ohne Wind ist das Phänomen der Natur-der starken Strömungen des Pentland Firth mit *Overfalls* und *Eddies* eindrucklich.



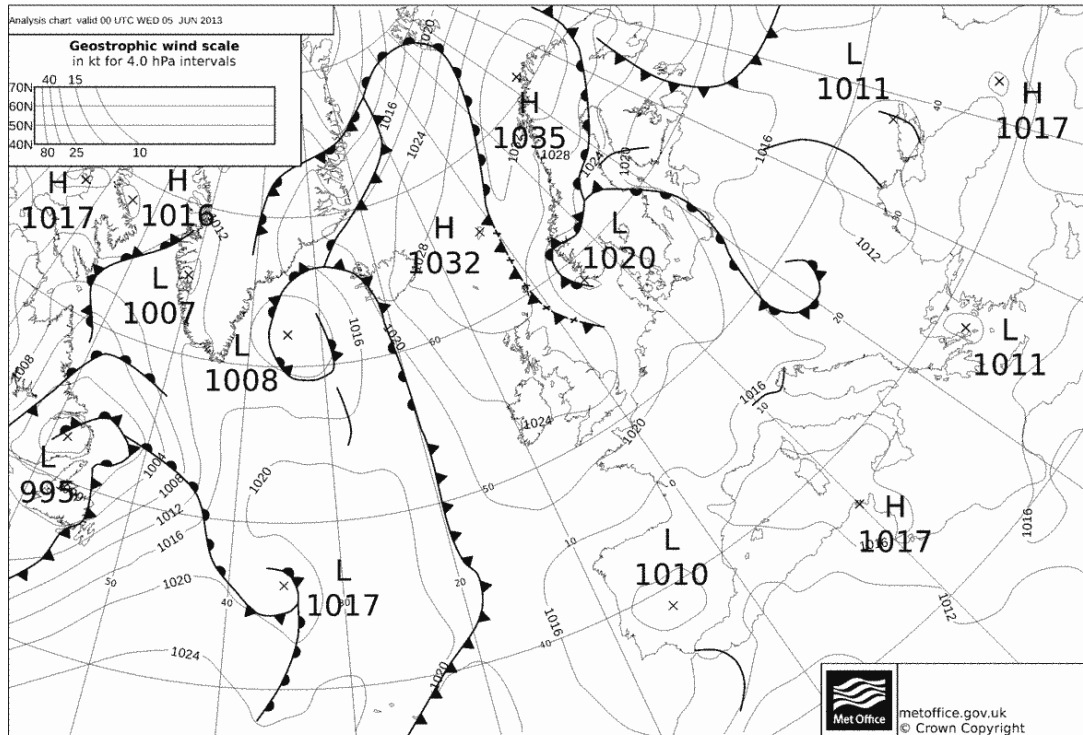
Über die technischen Hilfsmittel von GPS, Radar und AIS lässt sich der in der Seekarte (Imray C68) abgesetzte Kurs sicher kontrollieren. Grundlage des Entscheids des Zeitraums der Passage des Pentland Firth sind die Informationen über Gezeiten mit Strömungsbildern aus dem *Reeds Nautical Almanac 2013*. Beim Radarbild ist links der Kurslinie (Head-Up) die SüdhuK von South Ronaldsay mit dem Racon (M) zu erkennen. Eindrücklich ist die Vorhalte, die wir ca. 35° nach Steuerbord vornehmen, um den nach NW setzenden Gezeitenstrom auszugleichen, d.h. unser rechtweisender Kurs beträgt 045° während der Steuermann bei 5° Missweisung nach W am Magnetkompass 050° steuert, wir aber tatsächlich 010° Kurs über Grund fahren. Mit diesem starken Stromversatz bleibt also das Radarecho samt dem Racon (M) Steuerbord liegen. Mit rechtweisendem Kurs gen N hätte es uns durch den Pentland Firth in nordwestliche Richtung südlich der Orkney Inseln vorbei gesetzt. Das AIS-Bild zeigt die SY Charisma etwas nördlich des Zentrums mit N-Kurs über Grund. Auf der elektronischen Karte (North-Up) ist aus Sicht unserer Yacht South-Ronaldsay Stb voraus und die Insel Swona Bb voraus zu erkennen. Die blaue Information kennzeichnet ein Schiff, das mit E-Kurs aus den Pentland Firth hinaus fährt.

Mit weiterem nördlichen Kurs steuern wir bei aufklarendem Wetter in den Scapa Flow. Die Fahrt gestaltet sich bei sonnigem Wetter als eine attraktive Tour durch das Archipel der Orkney Islands. Am Nachmittag erreichen wir Stromness.

Resümee eines inhaltsreichen Tages auf See, zwar ohne Segeln aber mit viel Verständnis zu Kräften und Auswirkungen der Natur. Landgang durch Stromness und Einkehr ins Hotel zum abendlichen Dinner in der Lounge und Drink an der Bar.

5. Juni 2013

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



Hochdruckgebiet – Landgang auf den Orkney Inseln.

Die Route: Hafentag. Tour zu den Ausgrabungsstätten Maeshowe und Skara Brae...



... und weiter nach Kirkwall, abendliches Essen im Hotel, retour nach Stromness an die Whisky-Bar an Bord.



...auf den Orkneys - Abhandlung von Prof. Dr. Jürgen Lenerz

Nach der Querung des Pentland Firth http://de.wikipedia.org/wiki/Pentland_Firth haben wir uns einen Tag an Land verdient. Es soll ein Kulturtag werden.

Im Fremdenverkehrsbüro wird für uns die Führung um 11:00 in Maes Howe gebucht
<http://www.maeshowe.co.uk/maeshoweabout>,
<http://en.wikipedia.org/wiki/Maeshowe>.

Der bewährte Führer erläutert mit bewährtem Humor das Hügelgrab (chambered cairn); durch einen 11 m langen Gang, nur 1m hoch, kriechen wir ins Innere, einen zentralen viereckigen Raum, ca. 4,50 x 4,50, ca. 4 m hoch. Erbaut wurde der Grabhügel etwa 2800 Jahre v.Chr. Der Gang ist ausgerichtet nach dem Sonnenuntergang am Tag der Wintersonnenwende: <http://www.maeshowe.co.uk/index.html>.

Ähnliche Bezüge zum Sonnenstand finden sich in vielen prähistorischen Monumenten auf den britischen Inseln in Newgrange und Stonehenge:
<http://en.wikipedia.org/wiki/Newgrange>,
<http://en.wikipedia.org/wiki/Stonehenge>.

Um 1134/35 n.Chr. verschafften sich Wikinger, die an einem Kreuzzug teilgenommen hatten, Zugang zum Inneren und bargen einen Schatz, wie in der Orkneyinga saga berichtet wird: http://de.wikipedia.org/wiki/Orkneyinga_saga

Sie und andere Wikinger hinterließen eine Vielzahl von Runeninschriften, die teils obszön, teils witzig, teils historisch interessant sind:
<http://www.maeshowe.co.uk/maeshowe/runes.html>
<http://www.orkneyjar.com/history/maeshowe/maeshrunes.htm>

Eine der Inschriften wurde mit der Axt eingeritzt, mit der Gaukr Trondilson erschlagen wurde. Den gab es wirklich und er wohnte in Island, in der Nähe des Vulkans Hekla; sein Bauernhof wurde rekonstruiert: <http://www.thjodveldisbaer.is/en>.

Von Maes Howe aus sieht man die Standing Stones of Stenness und den Ring of Brodgar in der weiten Landschaft stehen. Wir fahren mit dem Taxi daran vorbei nach Skara Brae: http://en.wikipedia.org/wiki/Skara_Brae.

Das ist ein neolithisches Dorf aus der gleichen Zeit wie Maes Howe, gelegen an der Westküste von Mainland, das etwa 600 Jahre lang bewohnt war. Es wurde 1850 durch eine Sturmflut z.T. offengelegt und dann sehr gut ausgegraben, so dass man heute die aus Steinen in Trockenmauerbauweise gebauten Rundhäuser fast unversehrt vorfindet. Das schöne kleine Museum erläutert die Lebensweise der damaligen Bewohner; wenn man anschließend die Ausgrabungen besichtigt, fühlt man sich wie in der Jungsteinzeit. Die kleinen Häuser sind durch wettergeschützte Gänge miteinander verbunden und haben im Inneren Steinbetten, ein Steinregal, eine mit Steinen gefasste Feuerstelle: richtig gemütlich.

Nach der Besichtigung gibt es ein kleines Mittags-Snack und dann fahren wir im Taxi nach Kirkwall, der Hauptstadt. Hier gibt es auch was zu besichtigen: die romanische Kathedrale St. Magnus aus dem 12. Jhd.: [http://en.wikipedia.org/wiki/St. Magnus Cathedral](http://en.wikipedia.org/wiki/St._Magnus_Cathedral).

Die Kirche ist benannt nach dem Jarl Magnus Erlendsson, dem Herzog von Orkney (norw.: Jarl), der von seinem Cousin, Haakon Paulsson, nach einem Erbstreit um 1116 erschlagen wurde (s. oben: Orkneyinga saga):

[http://en.wikipedia.org/wiki/Magnus Erlendsson](http://en.wikipedia.org/wiki/Magnus_Erlendsson),
[http://en.wikipedia.org/wiki/Hakon Paulsson](http://en.wikipedia.org/wiki/Hakon_Paulsson).

Hier erfahren wir auch wieder die enge Verbundenheit der Orkneys mit Norwegen. Erst 1470 wurden die Orkneys vom Königreich Schottland annektiert.

Auch heute noch scheint Norwegen irgendwie "näher" zu sein als Schottland, was man ja auch an den Ortsnamen sieht (Stromness, Kirkwall). Die Taxifahrerin, die uns nach dem guten Abendessen wieder nach Stromness bringt, berichtet, dass ihre Söhne in Norwegen studieren und nicht etwa in Schottland.

Gesellig klingt der Abend an Bord aus: hier müssen die nördlichsten Whiskys der Welt verglichen werden: Highland Park und Scapa. Ich erinnere mich nicht mehr an das Ergebnis.

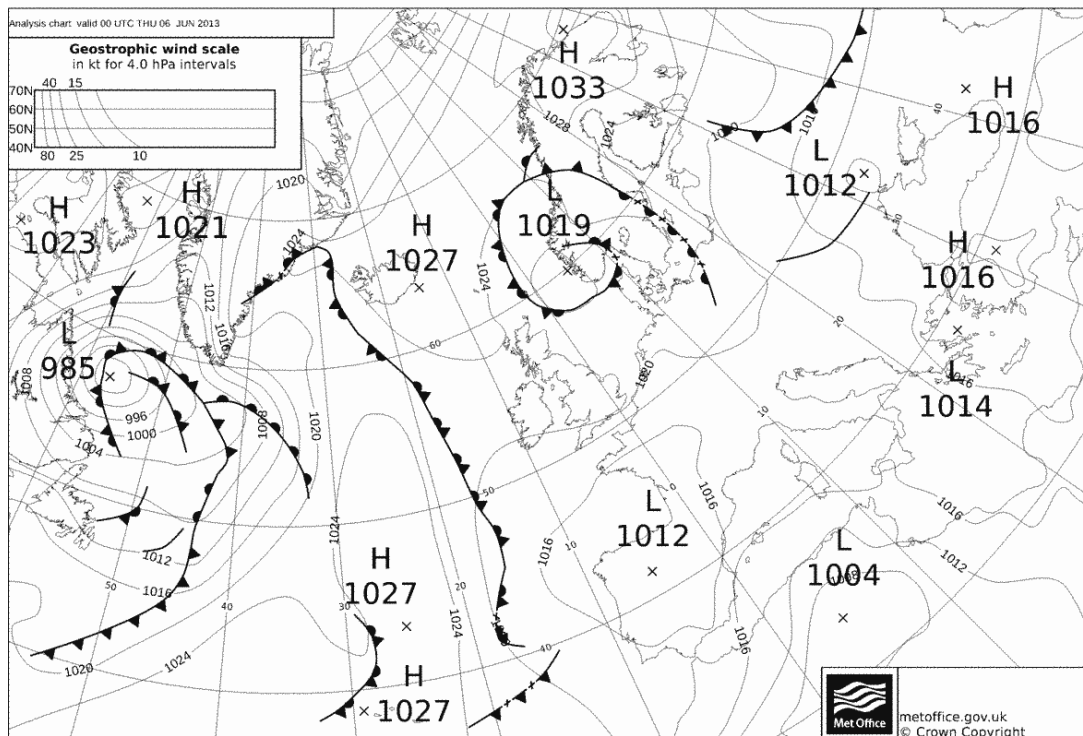
PS: wir haben noch viele Whiskys probiert auf diesem einzigartigen Törn mit dieser einzigartigen Mannschaft, die sich so außergewöhnlich gut verstanden hat.



Prof. Dr. Jürgen Lernerz ist Sprachwissenschaftler und segelt seit vielen Jahren in der Verantwortung als Wachführer auf der SY Charisma – mit tausenden von Seemeilen in seinem Kielwasser auf allen Weltmeeren...

6. Juni 2013

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



Großbritannien liegt in einer Zone hohen Luftdrucks ohne Isobarengefälle.

*

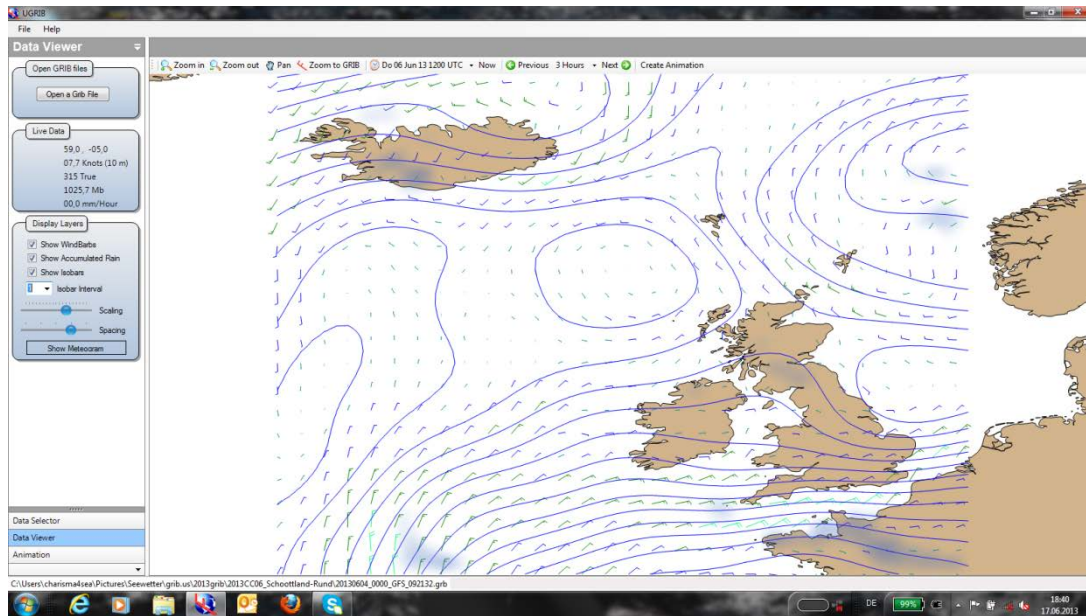
Die Route: Nördlich Schottland – von den Orkney Islands, Stromness mit Kurs WSW bis zur westlichen Nordwestküste Schottlands, Loch Eriboll.

Distanz: 55 sm.

Das Logbuch am 06.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
10h40	1004	schwach	Mot	Ausst.	ab Stromness
11h00		W-NW 3-4	G II; Gr	240°	Hoy Sound
12h00		W-NW 4-5	G II; Gr,	240°	1. Reff ins Großsegel
15h50	1005	W-NW 4	G II; Gr	240°	GPS: 58°40'N; 004°20'W - ausgereift Segeln bei schönstem Sonnenwetter
18h00		NW 2-3	G II	S	Loch Eriboll – Mündung
19h50		Thermik	Mot	Anst	GPS: 58°27,9'N; 004°43,8'W – Anker

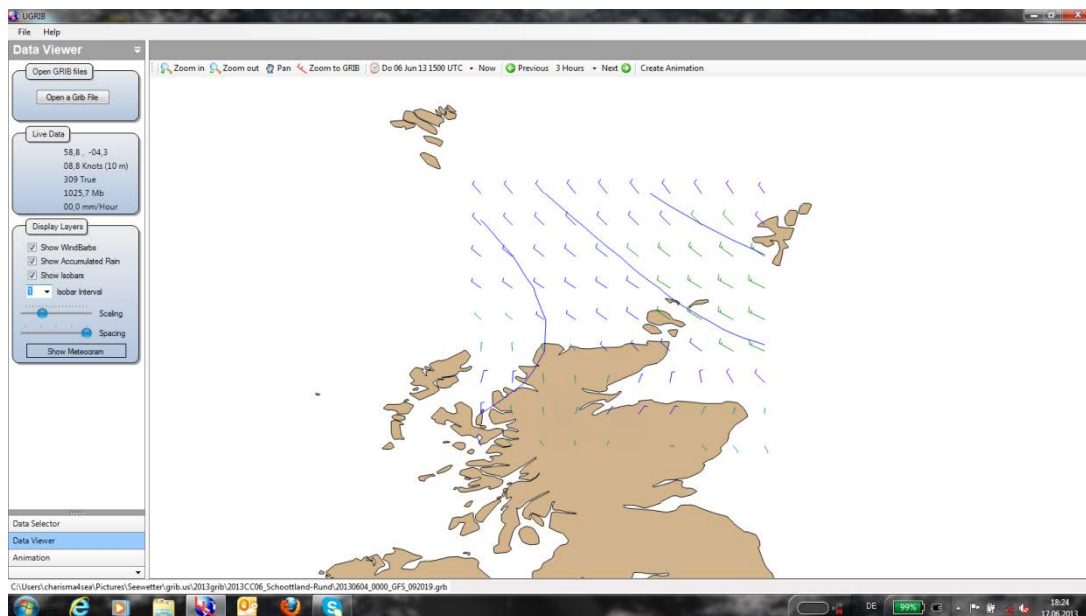
Die Wetterlage am 06.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Das Seegebiet nördlich Schottlands liegt in einer Schneise östlich des Hochs und westlich des Tiefs – es resultiert ein angenehmer nordwestlicher Wind bei schönstem Wetter.

*

Die Windlage am 06.06.2013 um 15h00UTC von www.grib.us



Der Wind weht von den Äußeren Hebriden bis zu den Shetland Inseln aus W-NW.

Die Nautik: Wir verlassen Stromness bei hohem Wasserstand und steuern mit der ablaufenden Tide durch den Hoy Sound in den Atlantik. Der W-NW Wind ermöglicht uns einen Anliegerkurs in einem Tidenintervall bis Loch Eriboll östlich von Cape Wrath.

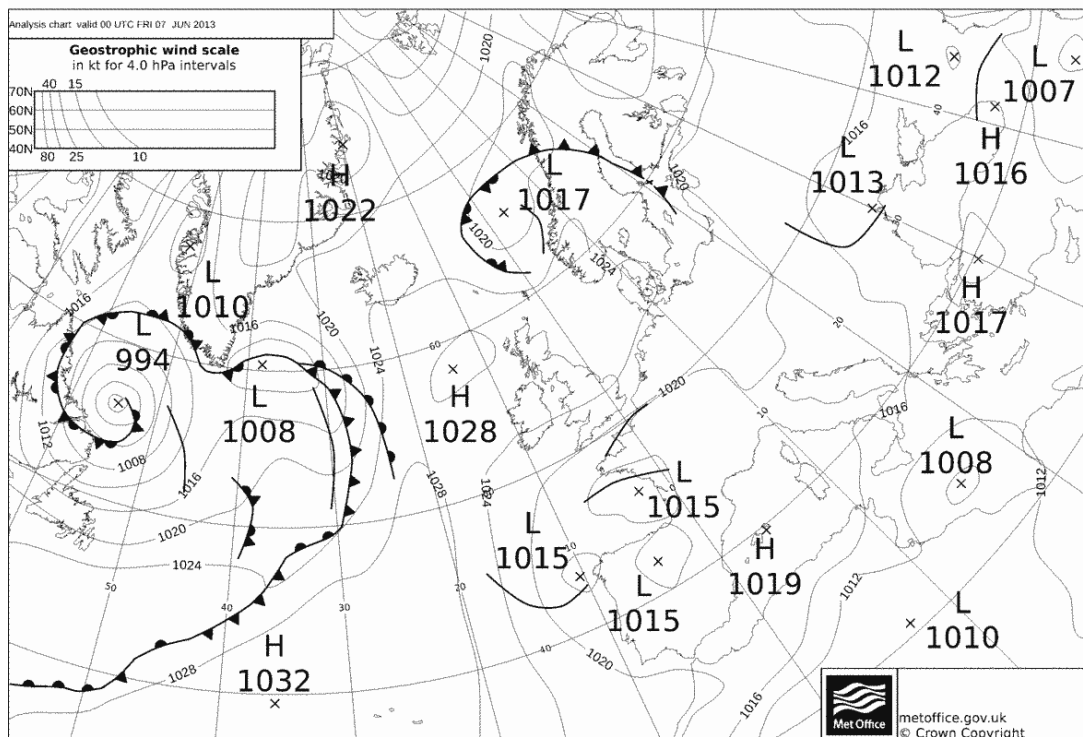


Die SY Charisma segelt unter Vollzeug bis zu 8 kn über Grund. Mit der zuvor abgestimmten und berechneten Tagesplanung nutzen wir den nach Westen setzenden Gezeitenstrom in einem vollen Tidenintervall zu unseren Gunsten. Das Wetter klart im Tagesverlauf auf und führt am frühen Abend zu einer traumhaften Ansteuerung der Ankerbucht Loch Eriboll im Nordwesten Schottlands.

In der inneren Bucht lassen wir im von der Atlantikdübung geschützten Gewässer den Anker fallen. Die Crew genießt die Idylle und Ruhe der Natur und gestaltet ein Dinner an Bord.

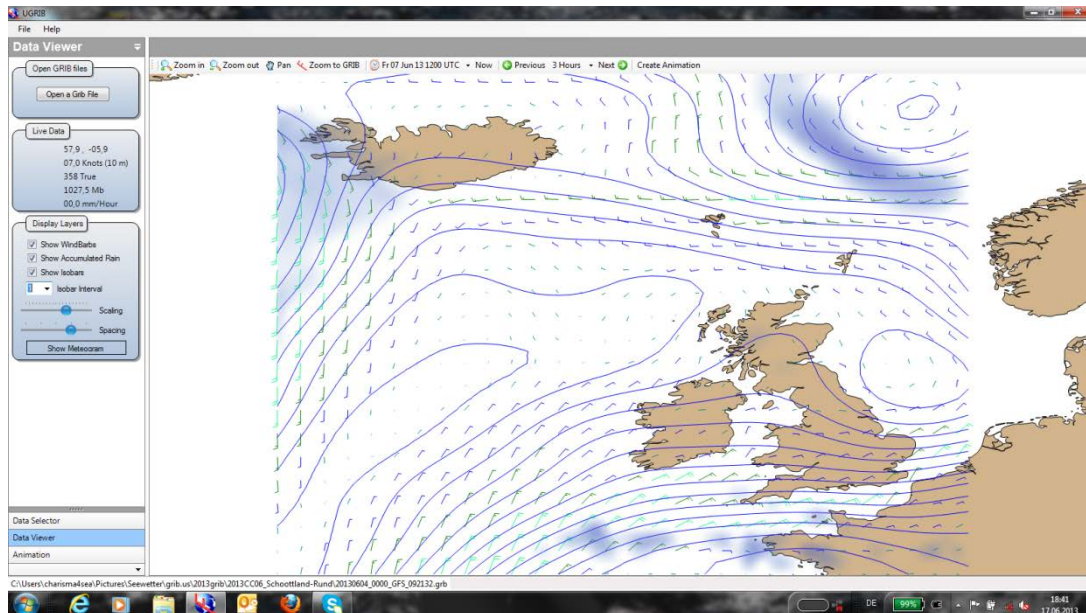
7. Juni 2013

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



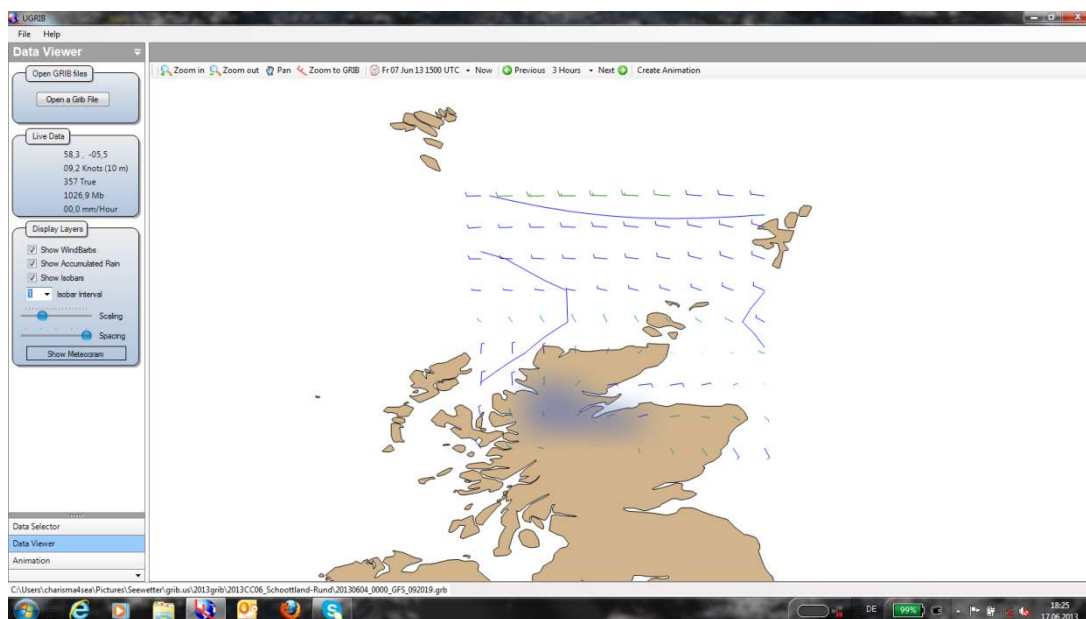
Das Hochdruckgebiet mit Kern im östlichen Nordatlantik erfasst Schottland mit leichtem nördlichem Wind bei weiterhin schönstem Wetter.

Die Wetterlage am 07.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Die Hochdruckzone rund um Schottland führt zu schönem Wetter. Sobald östlich der atlantischen Hochdruckzone ein Isobarengefälle erkennbar wird, resultiert der Segelwind aus nördlicher Richtung.

Die Windlage am 07.06.2013 um 15h00UTC von www.grib.us



In den North Minch weht ein leichter N-Wind hinein.

SY Charisma vor Anker im Loch Eriboll – Impressionen von der Idylle und Stille der Natur



Die Route: Nordwest Schottland – ab Loch Eriboll rund um das Cape Wrath mit S-Kurs in den North Minch bis zu den Summer Isles.

Distanz: 67 sm.

Das Logbuch am 07.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
09h30	1008	W 2	Mot	Ausst.	Anker auf Loch Eriboll
		Kappeffekte	Mot		Rund Cape Wrath
15h30	1009	N 2-3	Spi; Gr	210°	Handa Island auf Bb.
16h50	1008	N 4	Spi; Gr	210°	Stoerhead auf Bb – Tide kentert
18h40		N-NE 4-5	Spi; Gr G II; Gr	225° 170°	GPS: 58°05'N; 005°33'W Spi geborgen, Halse
		N-NE 5	G II; Gr	SSE	Summer Isles, Tanera Begl/Mor Bb
20h10	1007	N-NE 5-6	Gr -> Mot	Anst.	Ankerbucht Horse Sound GPS: 58°00,3'N; 005°20,3'W

Die Nautik: Anker auf und Aussteuerung aus dem Loch Eriboll am Vormittag. Wir runden mit der Tide Cape Wrath. Die Fahrt nehmen wir ohne Wind und im Tagesverlauf bedingt durch die Topographie der imposanten Steilküste bei leichtem Gegenwind unter Motor vor. Beim Einsteuern in den North Minch ist es wieder windstill. Am frühen Nachmittag setzt sich N-Wind durch. Wir segeln entlang der landschaftlich sehr reizvollen nordwestschottischen Festlandsküste gen Süden. Die Küste besteht aus schroffen Felsformationen während sich im Hintergrund die Highlands in bläulichen Farbtönen abzeichnen.



Impressionen vom Spinnakersegeln im North Minch

Der Spinnaker wird in der Leeabdeckung von Großsegel und Vorsegel gesetzt, um ohne einfallenden Winddruck aufgeholt zu werden. Der Rudergänger hält die Yacht dabei konsequent auf Kurs raumen Wind, um den Winddruck sowie die Schwankungen möglichst gering zu halten. Nach dem Setzen des Spis wird die Genua eingerollt und der Spinnaker getrimmt, so dass er bei Raumschotkurs möglichst bauchig steht.

Segeln vom Feinsten – Ästhetik pur während die Swan durch den North Minch gleitet.



191 qm Leichtwind-Spinnaker am 3-Saling Rigg der SY Charisma. Der Mast ist aus Aluminium gebaut und mit einer Awl-Grip Lackierung vollendet, die Stabilität des Riggs wird über die Rod-Stagen gewährleistet.



Maja und Sandro – sehr aufmerksame Steuerleistungen und souveräne Seemannschaft.

Schottland pur – Das Panorama ist angesichts des strahlenden Sonnenscheins einzigartig.



Die SY Charisma segelt mit optimaler Geschwindigkeit unter 233 qm Segelfläche durch den North Minch der Huk von Stoerhead entgegen.

Die Tide kentert, so dass die Kraftkomponenten von Wind und Strom nun gegeneinander arbeiten. Die Yacht muss unter dieser Segelfläche ‚aktiv‘ auf Kurs gehalten werden, damit das Schiff nicht aus dem Ruder läuft.

Am frühen Abend bergen wir den Spi, halsen und nehmen mit Kurs SSE die Ansteuerung der Summer Isles vor. Diese Inselgruppe erstreckt sich wie ein Labyrinth eines Schängengartens in den North Minch und wird bei dem auffrischenden N-NE Wind einen guten Schutz einer Ankerbucht bieten. Gemäß den detaillierten Informationen der Seekarte segeln wir bis zum Horse Sound und lassen bei nunmehr frischem Starkwind im rundum geschützten Gewässer den Anker fallen.

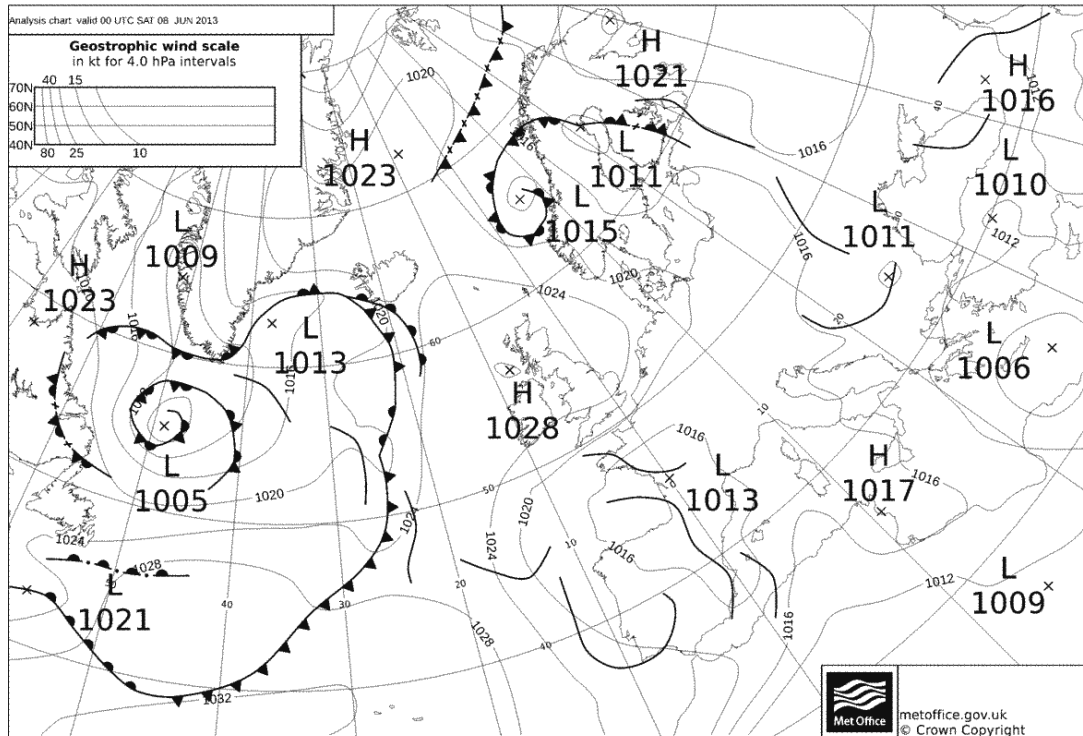
Ankerdrink im Cockpit und Dinner im Salon der Charisma nach einem weiteren Top-Segeltag in den Seegebieten im Norden Schottlands.

8. Juni 2013



Mit dem Horse Sound liegen wir erneut in einer Ankerbucht, die wir für uns alleine nutzen. Am Ufer stehen vereinzelte Häuser, vom weiteren Einzugsgebiet von Ullapool ist außer ein paar Fischernetzen nichts zu merken. Das Wetter erscheint am Morgen noch grau, wird im Tagesverlauf jedoch noch aufklaren.

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



Das Hoch bleibt dominant und führt in Großbritannien weiterhin zu schönem Wetter.

*

Die Route: Northwest Schottland – ab Ankerbucht Horse Sound durch den North Minch hinein in den Raasay Sound bis Portree

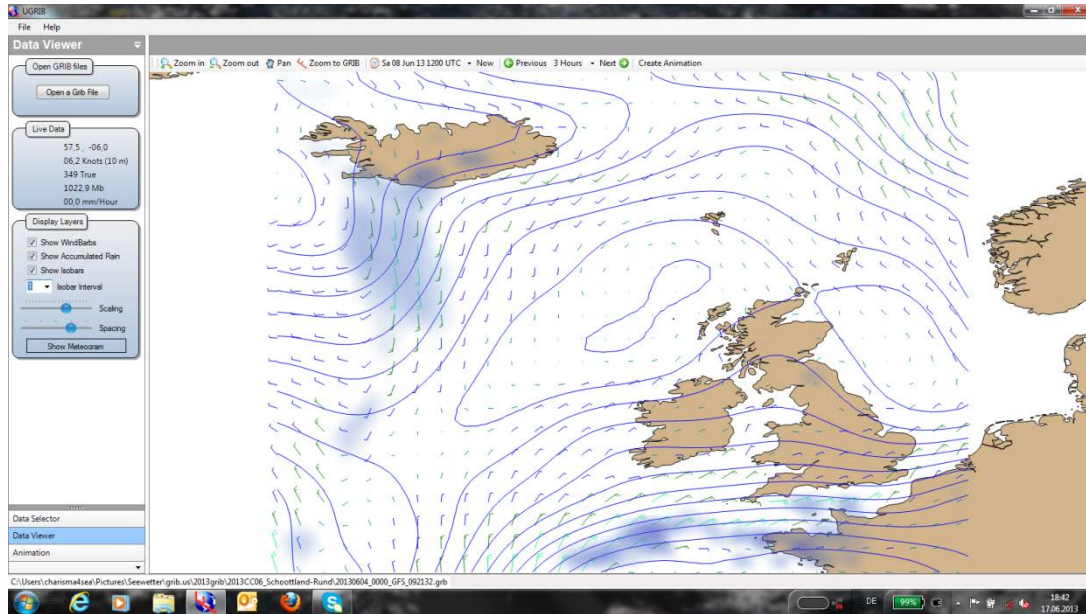
Distanz: 48 sm.

Das Logbuch am 08.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
09h40		schwach	Mot	SW ->W	Anker auf Horse Sound
13h00		W 3	G II; Gr	210°	Rubha Réidh auf Bb
14h30		N 2-3	Spi; Gr	S	Spinnakersegeln - Sound of Raasay
17h40 19h00		schwach- windig	Mot	Anst.	Isle of Skye an Pier/Mooring Portree

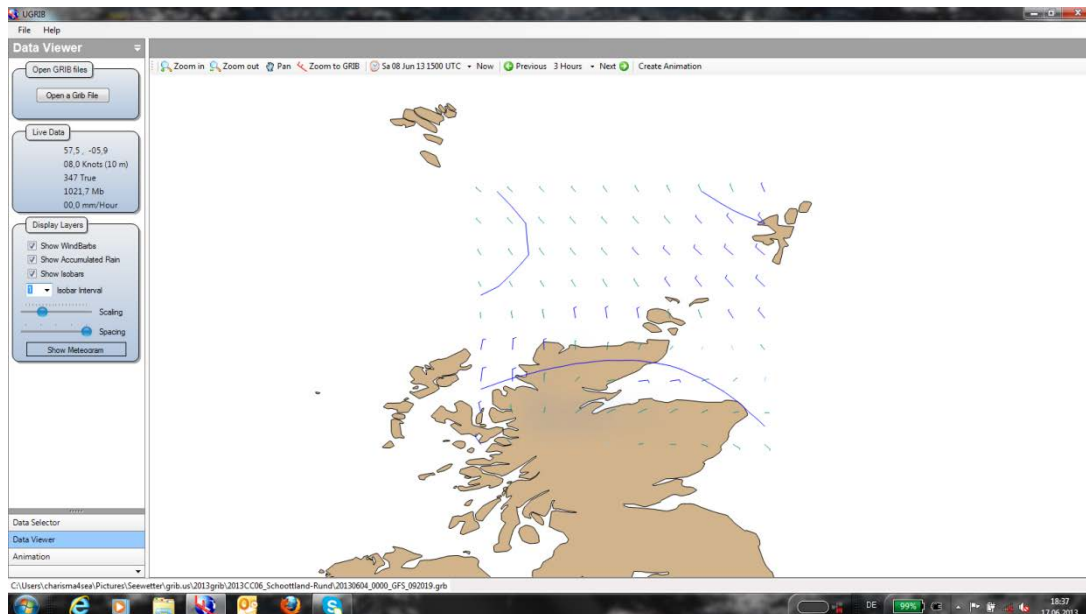
Die Nautik: Nach der Aussteuerung von den Summer Isles fahren wir wieder hinein in den North Minch. Mit südlichem Kurs segeln wir in den Raasay Sound zu den Inneren Hebriden. Die großartige und von imposanten Felsen geprägte Isle of Skye bleibt auf Steuerbord während wir mit dem Spinnaker gen Portree segeln. Die Landschaftsformationen mit den Highlands im Hintergrund des Festlandes komplettiert die Szenerie.

Die Wetterlage am 08.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Das Hoch bleibt stabil und führt zu schönem Wetter in Schottland.

Die Windlage am 08.06.2013 um 15h00UTC von www.grib.us



In den North Minch weht eine leichte Brise aus N, die wir zum Spinnakersegeln nutzen.

Spinnakersegeln in die Inneren Hebriden – Kurs Süd gen Isle of Skye



Am späten Nachmittag erreichen wir Portree und machen vorübergehend am Pier fest, um uns zu verproviantieren sowie Wasser zu bunkern. Anschließend verholen wir uns an eine Mooring. Die Ortschaft liegt in der Naturbucht eingebettet von Hügeln und südlich anmutender Vegetation – wir genießen im Cockpit der SY Charisma die Szenerie.

9. Juni 2013

Impressionen von Portree



Die Route: Nordwest Schottland – ab Portree durch den Sound of Raasay gen S und E in das Loch Alsh vorbei an der Burgruine von Kyleakine in den Sound of Sleat bis nach Mallaig.

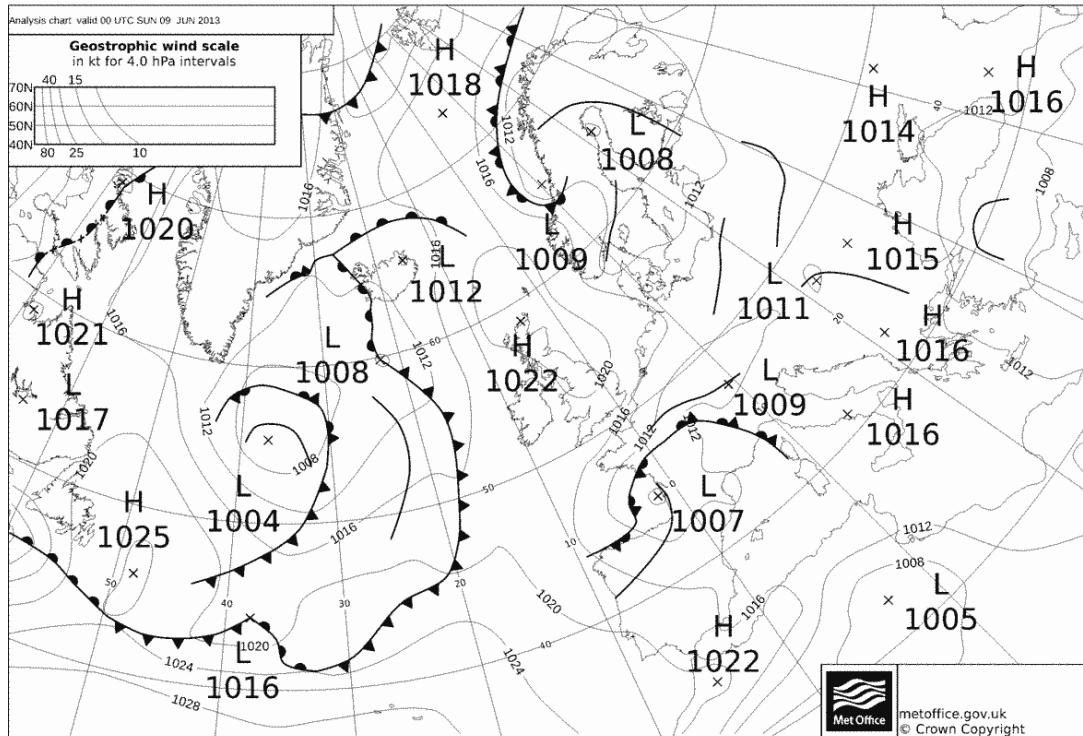
Distanz: 40 sm.

Das Logbuch am 09.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
08h50		Kein	Mot	S	ab Portree
15h40		Wind	Mot	Anst.	an Mallaig

Die Nautik: Die Fahrt durch die Inneren Hebriden führt durch geschützte Gewässer angesichts spektakulärer Landschaft vor den Highlands im Westen Schottlands.

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



Das Hochdruckgebiet führt zu schönem Wetter ohne Wind in den Inneren Hebriden.

*

Stimmungs-Impressionen von der Fahrt von Portree bis nach Mallaig

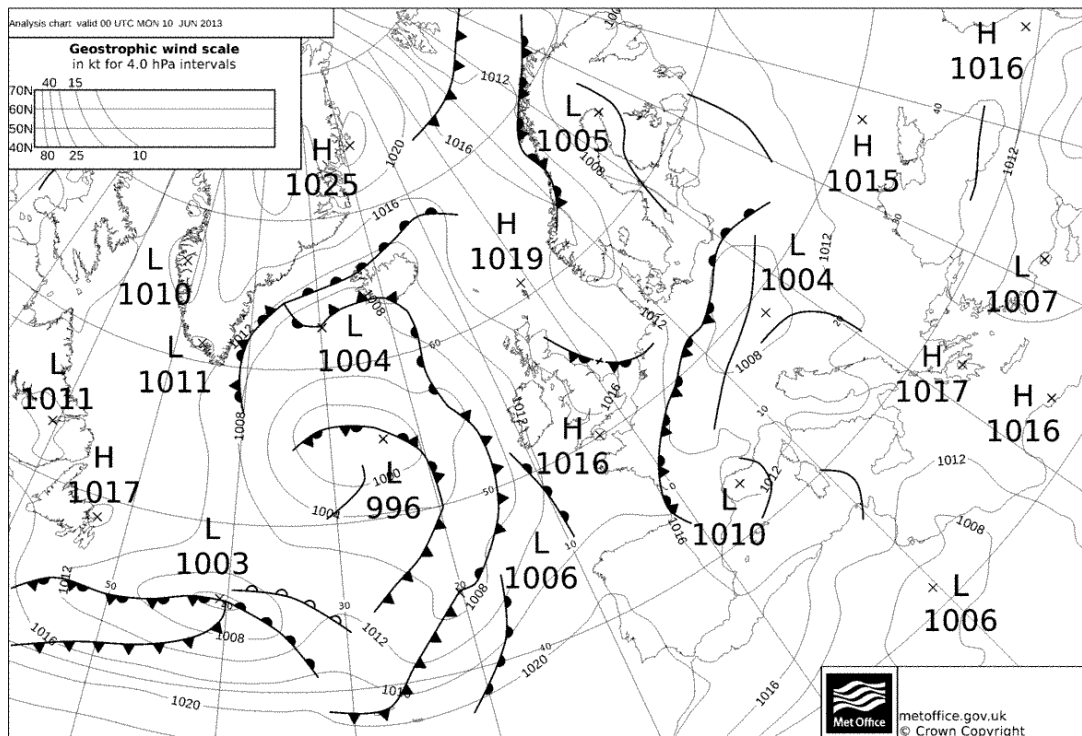


Die Burgruine von Kyleakin

Der Hafen von Mallaig

10. Juni 2013

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



Das Hoch schwächt sich ab und weicht der Vorderseite des atlantischen Tiefdrucksystems. Daraus resultiert im Seegebiet der Hebriden ein auf Starkwind auffrischender S-SE-Wind.

*

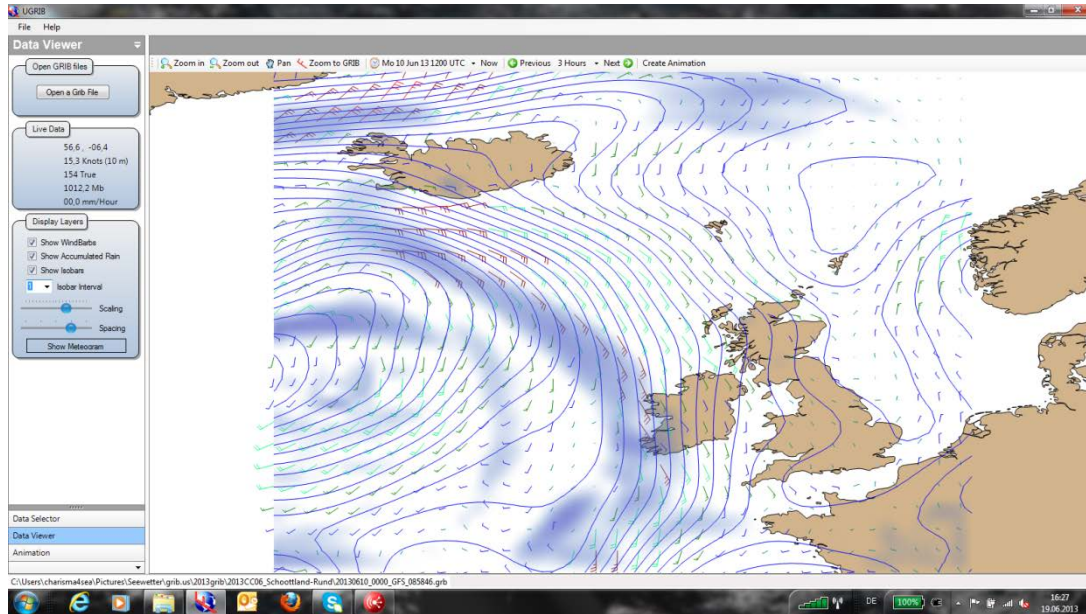
Die Route: West Schottland – Innere Hebriden. Ab Mallaig Kurs SW gen Ardnamurchan Point weiter mit S-Kurs die Mündung des Sound of Mull gequert und nördlich vom Ross of Mull mit Kreuzschlägen bis zur Ankerbucht Loch na Làthaich.

Distanz: 56 sm.

Das Logbuch am 10.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
09h30	1000	Kein Wind	Mot	225°	ab Mallaig
11h10		SE 5	G III; Gr	225°	56°53'N; 006°02'W
12h30		SE 5-6	G III; Gr, ->Gr,,	225° 180°	LH Ardnamurchan auf Bb, Reffmanöver Querung Mündung vom Sound of Mull
		SE 6	G III; Gr,,	S/E	Kreuzschläge in der Passage of Tiree
17h40		SE 6	Mot	Anst.	Ross of Mull N – Loch na Làthaich
18h30		SE 4-5	Mot	Anst.	GPS: 56°19,4'N; 006°15,4'W - Anker

Die Wetterlage am 10.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Das Atlantik-Tief erfasst mit seinem Frontensystem die Seegebiete im Westen Schottlands. Eine lang gezogene Warmfront erstreckt sich von der Westküste Islands über die Westküste Irlands hinaus. Das Hoch verlagert sich in die Norwegische See.

*

Die Nautik: Der Segeltag beginnt mit einem ruhigen Auftakt als wir von Mallaig ablegen und wir zunächst ohne Wind in südwestliche Richtung motoren.

Im Tagesverlauf erfasst uns der Wetterumschwung, der zu einem sportlichen Segeltag führt. Mit aufkommendem frischen SE-Wind segeln wir bei schnellem Halbwind-Kurs und Reffmanövern dem Point of Ardnamurchan entgegen.



Mit Passieren des markanten Leuchtturms luven wir an auf Am-Wind-Kurs und queren die Westmündung vom Sound of Mull.



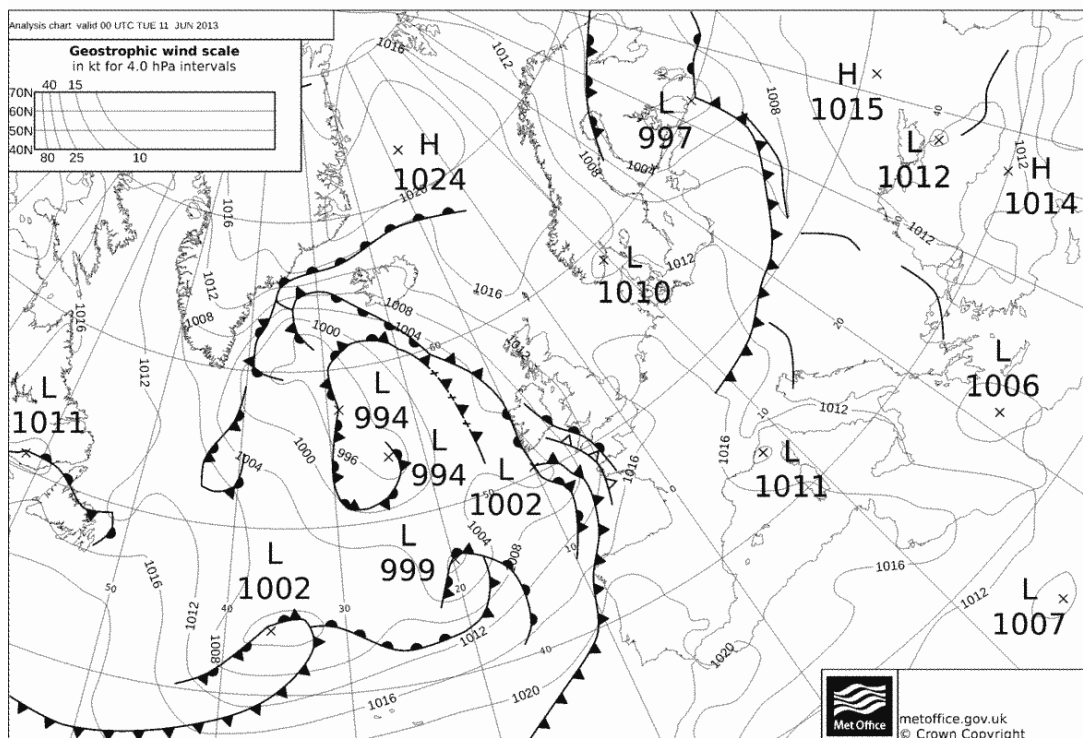
Mit präzisen Steuerleistungen kommen die exzellenten Segeleigenschaften der Swan zur Freude der Crew bestens zur Geltung.

Am Nachmittag hat sich der SE auf vollen Starkwind entwickelt und wir haben das Großsegel ins dritte Reff eingebunden. Wir arbeiten uns mit Kreuzschlägen in südöstliche Richtung voran, bis wir die direkte Ansteuerung unserer geschützten Ankerbucht bei strammem ablandigem Wind unter Motor vornehmen. Im Schutze der Leeabdeckung der Küste lassen wir den Anker fallen.

Im Cockpit genießen wir beim Ankerdrink die Weite und Individualität der westschottischen Inselwelt. Der Tag wird mit einem Menü im Salon der SY *Charisma* abgerundet.

11. Juni 2013

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



Eine Versammlung von Tiefdruckgebieten hat mit umfassenden Frontensystemen den Nordatlantischen Ozean fest im Griff. Auf der Vorderseite der sich westlich von Irland intensivierenden Tiefdruckgebiete schwenken Fronten in östliche Richtung und führen zu steifen Starkwind aus S-SE.

*

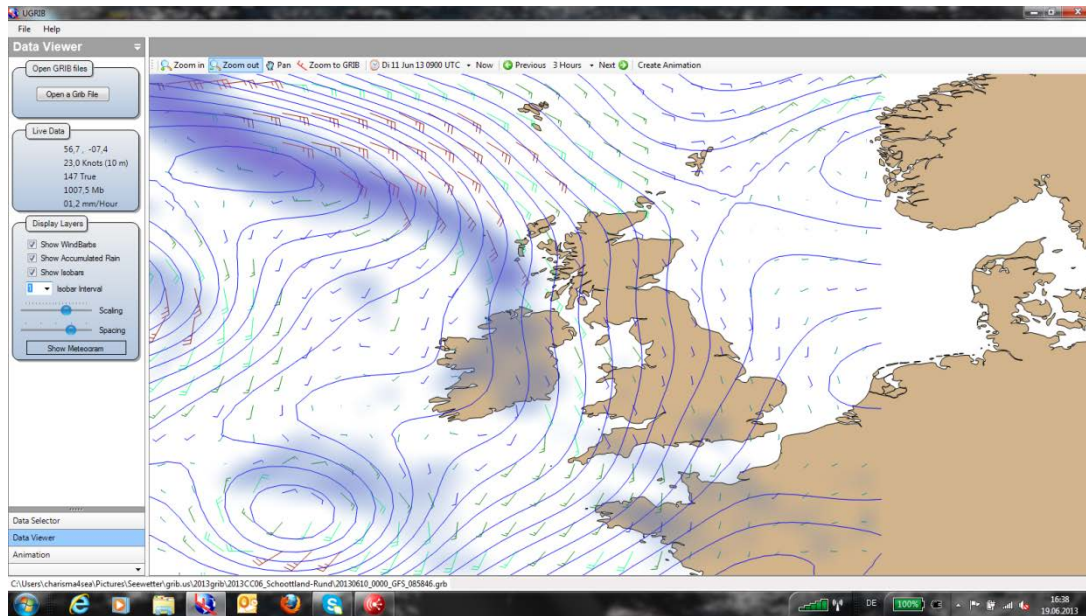
Die Route: West Schottland – ab Loch na Làthaich rund um das Ross of Mull gen S, mit Kreuzschlägen westlich von Colonsay bis zur Nordküste von Islay, Killinallan vor Anker.

Distanz: 42 sm.

Das Logbuch am 11.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
08h00		E 5-6	Mot	Ausst.	Anker auf
		SE 5-6	G III; Gr,,	210°-190°	Rund um Iona
10h40	1000	E-SE 5	G III; Gr,,	170°	GPS: 56°13'N; 006°28'W
11h40		SE 5-6	G III; Gr,,	Wende	GPS: 56°06'N; 006°28'W
		SE 5-6	G III; Gr,,	S - E - S	Kreuzschläge westlich von Colonsay
14h30 15h00		SE 5-6	Mot	Anst.	GPS: 55°53,1'N; 006°18,1'W - Killinallan Point vor Anker

Die Wetterlage am 11.06.2013 um 09h00UTC von www.grib.us



Auf der Vorderseite vom Tief südlich von Island schwenkt eine Warmfront zu den Hebriden. Der daraus resultierende SE-Wind bestimmt unseren Segeltag.

*

Die Nautik: Nach Aufholen des Ankers führt uns die Route rund ums Ross of Mull und der Insel Iona bis zur nächsten Ankerbucht im Norden von Islay. Dabei halten wir uns vom steinigen Untergrund südwestlich vom Ross of Mull frei.



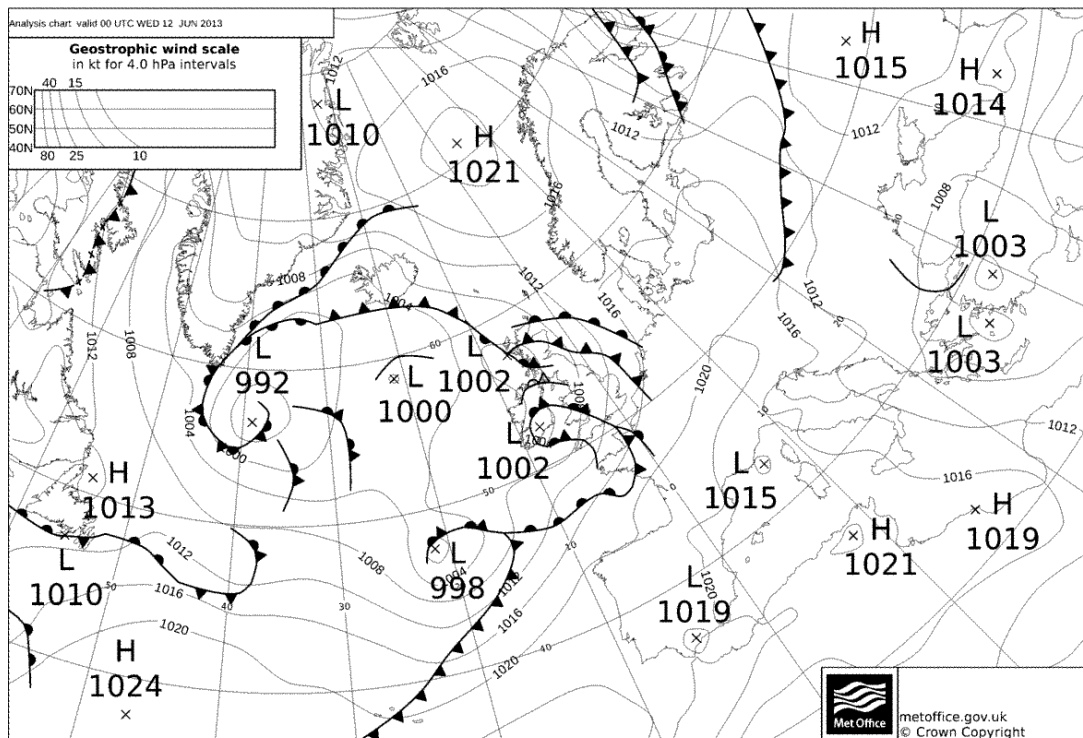
Ausschnitt aus der Seekarte Imray C 66

Die indifferente Unterwasser-Topographie führt zu bockigem Seegang, durch den wir jedoch mit knapp 6 t Ballast im Kiel gut durchkommen. Beim Am-Wind Kurs segeln wir mit einem Anstellwinkel bis zu 50° zur Schiffslängsachse, um mit optimaler Geschwindigkeit möglichst stabil durch die kurzen Wellen zu kommen. Die Segel haben wir im Interesse eines bauchigen Profils leicht geöffnet, um bestmöglichen Auftrieb zu erreichen. Als am Nachmittag die Tide kentert und gegen uns zu setzen beginnt, nehmen wir die Ansteuerung unserer Ankerbucht unter Motor vor. Mit dem Killinallan Point steuern wir nördlich von der wie eine Lagune anmutende Loch Gruinard unseren geschützt liegenden Ankerplatz an. Der auslaufende Strand verspricht guten Ankergrund, den wir bei Starkwind brauchen. Wir ankern auf 10 m Wassertiefe und stecken ca. 50 m Ankerkette.

Im Salon starten wir die Warmluftheizung, um die Feuchtigkeit, die aufgrund der nassen Ausrüstung ins Schiff gelangt ist, nach außen zu bekommen. Wir machen uns einen gemütlichen Nachmittag und gestalten einen schönen Abend an Bord.

12. Juni 2013

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



Cyclonic – Eine Ansammlung von Tiefdruckgebieten beherrscht mit Okklusionsfronten das Wettergeschehen rund um die Britischen Inseln.

*

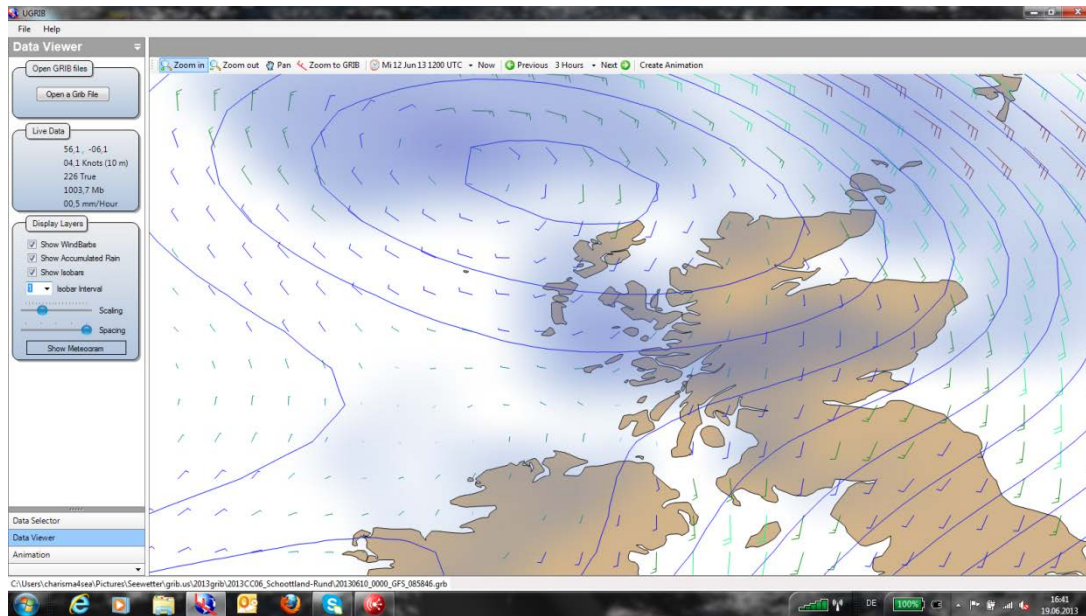
Die Route: West Schottland – ab Loch Gruinard durch den Sound of Islay gen S rund um das Mull of Kintyre bis nach Campbeltown.

Distanz: 72 sm.

Das Logbuch am 12.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
06h00	1001	Kein Wind	Mot	NE	Anker auf Killinallan Point
07h00		SW 3-4	G III; Gr	S	Sound of Islay
08h30		SW 3-4	G II; Gr	S	Vorsegelwechsel
09h00		SW 4	Spi; Gr	165°	Spinnakersegeln
10h50		SW 4	Spi -> G II; Gr	185°	GPS: 55°32'N; 005°51'W
12h40		schwachwindig	Mot	E	Mull of Kintyre auf Bb
14h10		W 3	G II; Gr	NNE	rote Tonne Paterson's Rk Bb qa
16h00		schwach-	Mot	Anst.	Lighthouse Davaar Island Bb qa
16h20		windig	Mot		an Campbeltown

Die Wetterlage am 12.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Der Kern des Tiefs liegt nördlich der Äußerer Hebriden. Im südlichen Sektor weiten sich die Isobaren, letztlich setzt sich auf unserer Route hin zum Mull of Kintyre ein SW-Wind durch.

Die Nautik: Am frühen Morgen holen wir den Anker auf. Wir fahren unter Motor zunächst ohne Wind parallel zur Nordküste von Islay, hinein in den Sound of Islay. Die Tide beginnt nach Süden zu setzen. So haben wir es auf Basis der aktuellen nautischen Informationen kalkuliert, um den maximalen Tidenintervall samt der Rundung vom Mull of Kintyre zu nutzen.

Das Wetter entspricht in den Morgenstunden dem, was im englischen Seewetterbericht als *Cyclonic* bezeichnet wird.



Sound of Islay – tiefgraue Wolken beherrschen bei schwach umlaufenden Winden dicht am Kern eines Tiefdruckgebietes die Szenerie.

Im Tagesverlauf setzt sich SW-Wind durch, den wir zum aufmerksamen Segeln nach dem Wind nutzen. Nach dem Vorsegelwechsel von Genua III auf Genua II setzen wir den Spi.



Mit aufmerksamer Seemannschaft segeln wir mit maximal möglicher Höhe unter Spinnaker der Südwestküste der Peninsula of Kintyre entgegen.



Als wir die Höhe für unseren anstehenden Kurs rund um das Mull of Kintyre nicht mehr halten können bergen wir den Spi.

Bei aufklarendem Wetter segeln wir unter dem großen Vorsegel der Huk entgegen.



Erfahrungsgemäß erwartet uns dort eine Wetterscheide – so ist es auch dieses Mal.

Der Wind schläft ein und wir setzen die Fahrt unter Motor fort. Der Gezeitenstrom ist zur Nippzeit nicht so ausgeprägt, dennoch sind die *Eddies* und *Overfalls* eindrucklich.



Am Ende des Gezeitenintervalls geraten wir an der Südküste vom Mull of Kintyre in eine Neerströmung, die uns bremst und unter 4 kn Fahrt über Grund reduziert. Da wir mit der Tide jedoch noch eine Stunde gut haben handelt es sich um einen Neerstrom, den wir nach Süden ausweichen. In der letzten Stunde der ostsetzenden Tide machen wir Strecke in östliche Richtung.



Der aktuelle *Reeds Nautical Almanac* ist als nautisches Nachschlagewerk die Grundlage einer effizienten Törnplanung. Die Strömungsbilder sind in Bezug zum Hochwasser von Dover zu lesen. Indem wir die Relation zu unserer Uhrzeit herstellen können wir den Segeltörn sicher und optimal gestalten.



Sanda Island bleibt aufgrund der Tidsituation Backbord und im weiteren Verlauf achteraus liegen. Mit Passieren der roten Fahrwassertonne Paterson's Rock schlagen wir nördlichen Kurs ein. Der wieder einsetzende Wind lädt zum Segeln ein und wir verlassen das Einzugsgebiet der Gezeitenströmung.



Bei ablandigem Wind segeln mit einem rasanten Am-Wind Kurs der Insel Davaar Island entgegen und dokumentieren das Geschehen. Der imposante Leuchtturm markiert die Ansteuerung von Campbeltown. Am frühen Abend erreichen wir die Marina im warmen Abendlicht.

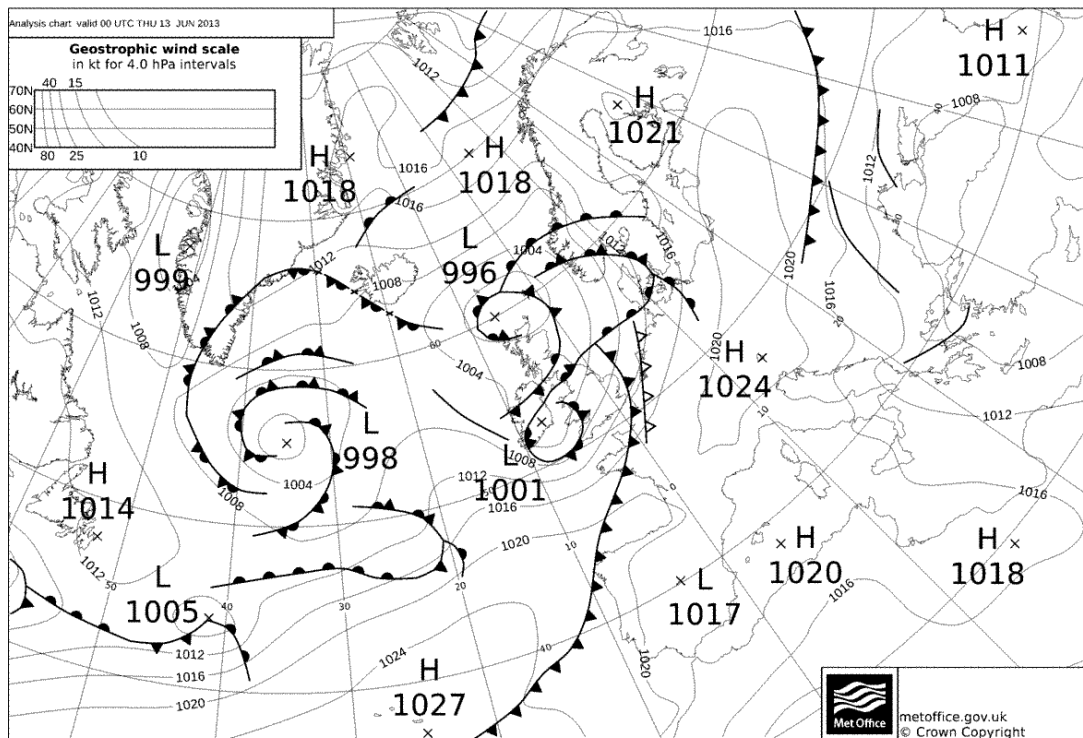
Landgang: Stilgerecht und der Qualität des Segeltages angepasst...



...mit Aperitif, Hors d'oeuvre, abendliches Dinner und Digestif im Hotel von Campbeltown.

13. Juni 2013

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



Schottland liegt südlich vom Kern eines Tiefdruckgebietes. Der Durchzug des Tiefs bringt rechts der Zugbahn bestes Segelwetter in den westschottischen Gewässern.

*

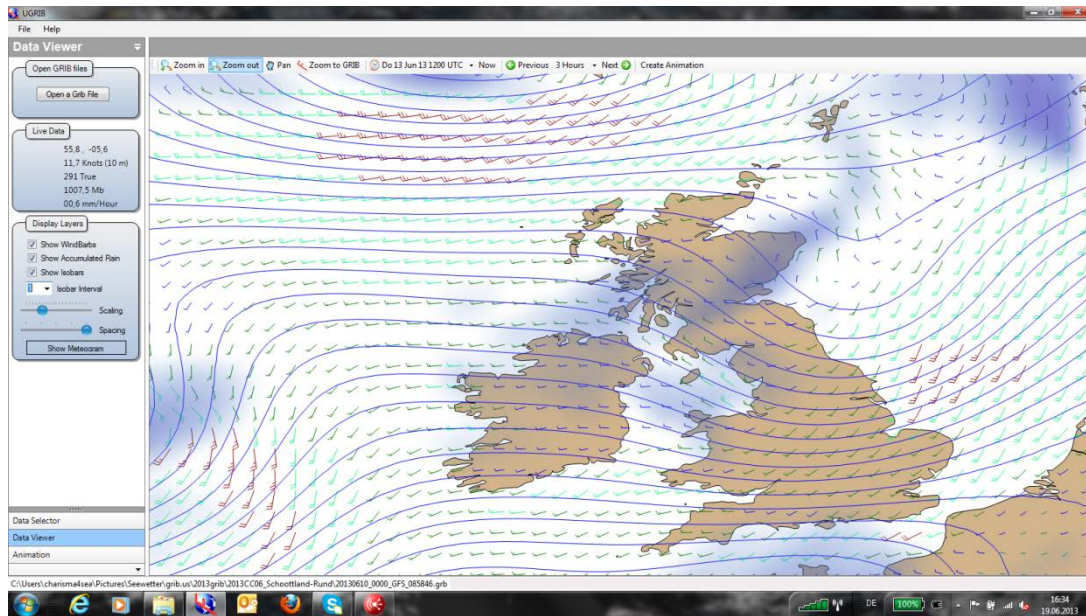
Die Route: West Schottland – von Campbeltown durch den Kilbrannan Sound in nördliche Richtung rund um die Isle of Bute hinein in den Firth of Clyde bis nach Inverkip.

Distanz: 50 sm.

Das Logbuch am 13.06.2013:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
07h00		schwachwindig	Mot	Ausst.	ab Campbeltown
07h30		NW 3-5 böig	G III; Gr	NNE	Kilbrannan Sound
10h50		NW 3-4	G III; Gr	N -> E	West Kyle
13h00		NW 3	G III; Gr	SE	East Kyle
15h10		NW 3-5 mit	G III; Gr	NNE	LH Toward Point Bb. qa.
16h00		Regenfronten	Mot	Anst.	an Inverkip – Kip Marina

Die Wetterlage am 13.06.2013 um 12h00UTC von www.grib.us



Der Durchzug des ostziehenden Tiefs führt auf der rechten Seite seiner Zugbahn zu rechtsdrehendem Wind.

Die Nautik: Ablegen von Campbeltown und Fahrt unter Motor in den Kilbrannan Sound. Bei einsetzendem NW-Wind segeln wir unter Genua III und Großsegel mit Kurs NNE. Bei dem wechselhaftem Wind holen wir uns mit aufmerksamen Steuerleistungen die optimale Höhe und segeln über das Inchmarnock Water in den West Kyle hinein.



Segelfreude pur – in den geschützten Gewässern im Westen Schottlands schneidet die Swan mit perfektem Segelverhalten und wachsamer Seemannschaft der Crew durch die See.

Auf der Südseite des Tiefs haben wir bestes Segelwetter in eindrucksvoller Szenerie der westschottischen Küstenlandschaft. Am Ufer blühen die Rhododendren und aus den Waldgebieten guckt das eine oder andere Castle heraus. Wir runden die Isle of Bute und segeln durch die enge Passage der Burnt Isles.

Impressionen vom abschließenden Segeltag beim Rund Schottland Törn



Die SY Charisma segelt mit einem frischen Am-Wind Kurs in den West Kyle. Mit Einmündung in den East Kyle segeln wir vor dem Wind, steuern in die Rothesay Bay und passieren das Lighthouse Toward Point. Mit Kurs NNE segeln in den Firth of Clyde bis nach Inverkip, wo in der Kip Marina unser abwechslungsreicher Segeltörn zum Abschluss kommt.

Gesamtstrecke: 645 sm.

Anlegedrink zum gelungenen Rund Schottland Törn im Cockpit.

Landgang: Charismatisches Crew-Dinner – stilgerecht im Inverkip Hotel.

14. Juni 2013

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

*

Fazit

Der Schottland-Rund-Törn war durch die Kameradschaft und freundschaftliche Atmosphäre der Crew geprägt. Die Vielfalt der Natur kam in wechselhaften Wetterlagen sowie durch starke Gezeitenströmungen zum Ausdruck. Mit gewissenhaften und präzisen Auswertungen der Informationen rund um das Seewetter konnten wir den Segeltörn bestens durchführen. Die Reise stand auf Basis nautischen Fundaments und handfester Seemannschaft. Die mit den exzellenten Segeleigenschaften der Swan besegelten attraktiven Seegebiete sowie die reizvollen Landschaften Schottlands machten diesen Segeltörn zu einen der Extraklasse.

Mein Dank geht an meine Crew, die als Segelteam in jeder Phase dazu beigetragen hat diesen Rund Schottland Segeltörn mit Freude am optimalen Segeln bestens zu gestalten.

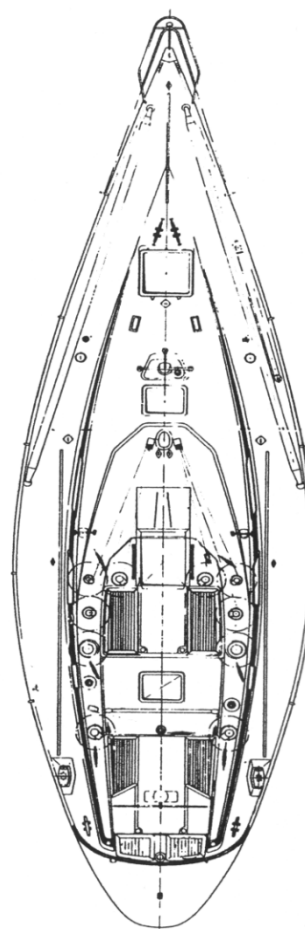
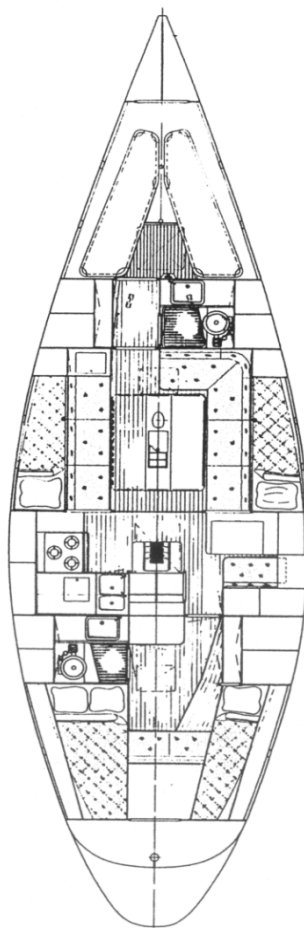
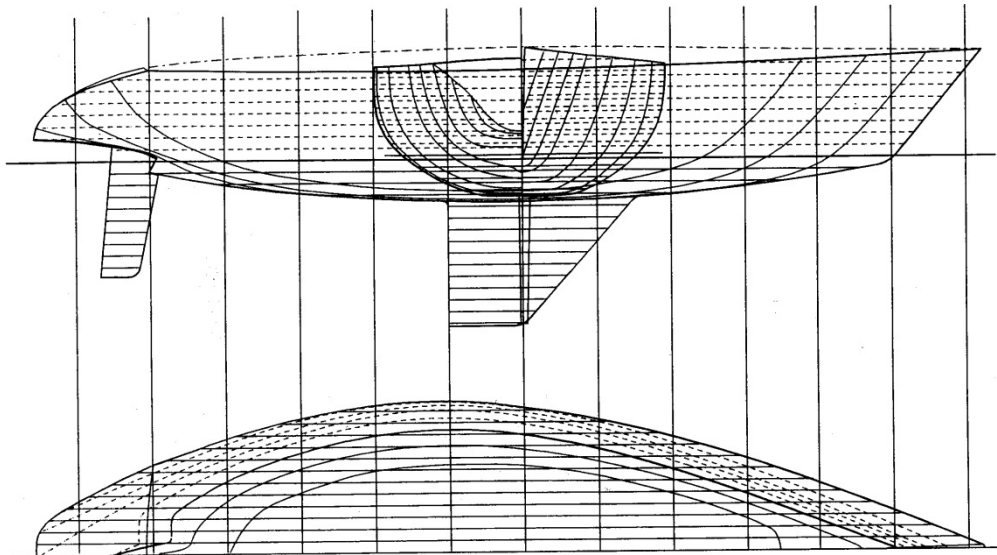
* * * * *

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 angeluvt wird

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

5. Aktive Zielfahrt

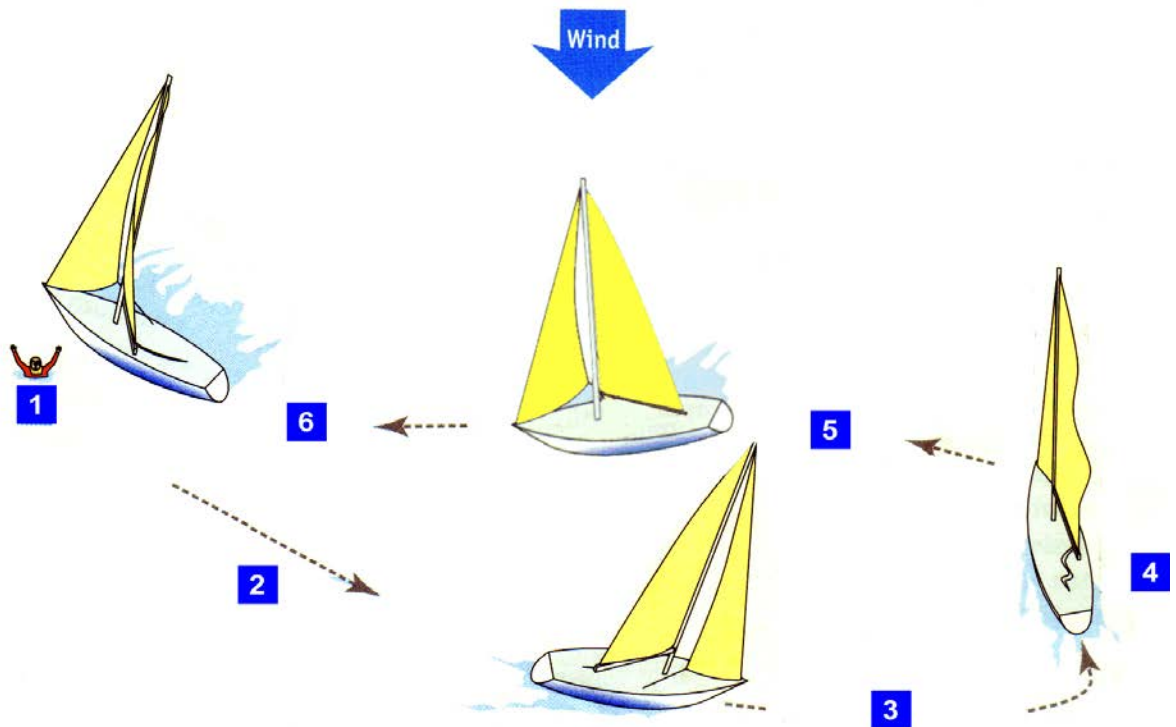
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird

6. Im Einzugsbereich der Boje die Yacht rechtzeitig anluven,

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

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

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



Fazit

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