

Herbst-Hochseetörn 2014 - Norwegen - Schottland - Irland

SY *Charisma*, Nautor's Swan 441

Ålesund - Dublin vom 20. September - 3. Oktober 2014



Die SY *Charisma* segelt am 25. September 2014 bei Starkwind mit exzellentem Seeverhalten Kurs am Wind durch den Moray Firth gen Cromarty.

Logbuch-Dokumentation: Constantin Claviez

Seewetter-Informationen:

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

Fotos: Nico Krauss: SY *Charisma* beim Transatlantik-Race auf den Seiten 3, 39,40

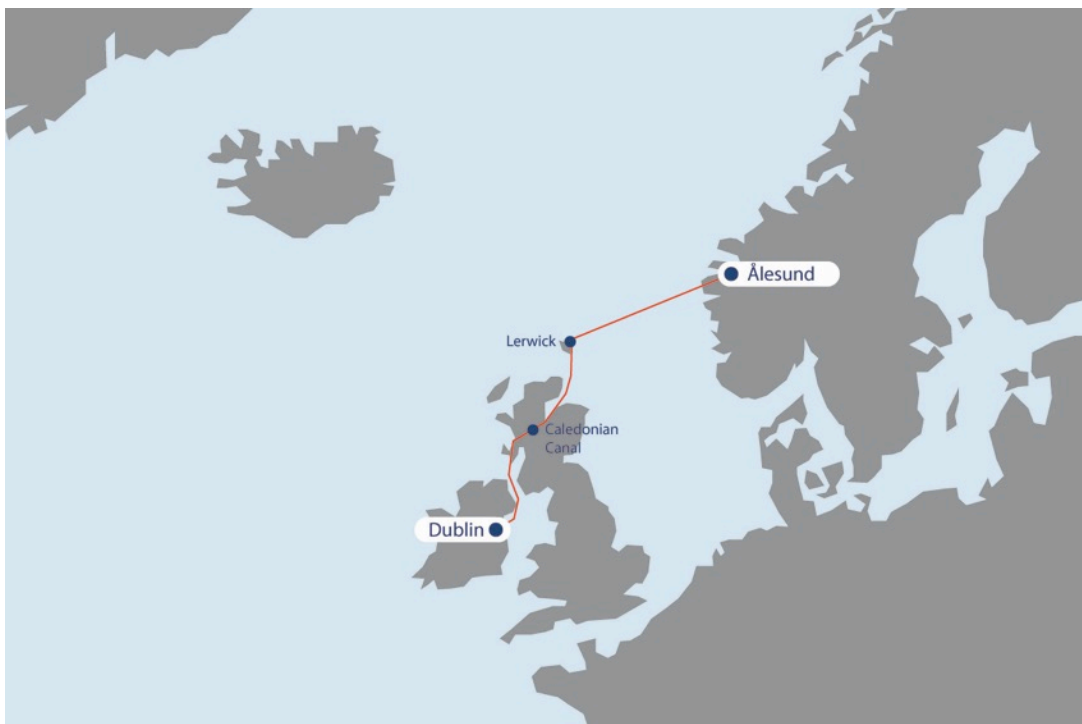
Franco Zehnder: SY *Charisma* beim Schwerwettertraining auf der Seite 44

Constantin Claviez

Anhang:

Impressionen der SY *Charisma* samt Sicherheitsmanöver auf den Seiten 39 bis 44

Die Route der SY *Charisma*: Norwegen - Shetland Inseln - Moray Firth - Caledonian Canal - Islay - Irland



Die Seegebiete: Norwegische See, Nordsee, Moray Firth, Caledonian Canal, westschottische Gewässer, St. Georges Channel, Irische See

Der Törnverlauf: Ålesund - Dublin, Gesamtstrecke: 770 sm

Datum	Seegebiet	Route, Häfen und Ankerbuchten	Distanz
20.09.		Hafentag, Ankunft der Crew	
21.09.	Norwegische See	Ålesund - Nachtfahrt	-
22.09.		Out Skerries, Bruray	240 sm
23.09.	Shetland Inseln	Out Skerries, Bruray - Lerwick	25 sm
23.09.		Lerwick - Nachtfahrt	-
24.09.	Nordsee	Wick	125 sm
25.09.	Moray Firth	Cromarty vor Anker	60 sm
26.09.	Inverness Firth	Muirtown	22 sm
27.09.	Caledonian Canal	Fort Augustus	26 sm
28.09.		Banavie Schleusen	23 sm
29.09.	westschottische Gewässer	Nachtfahrt	
30.09.		Islay, Port Ellen	84 sm
30.09.	Irische See	NE-Irland, Red Bay vor Anker - Nachtfahrt	42 sm
01.10.		Howth	110 sm
02.10.	Dublin Bay	Dublin, Dun Laoghaire Marina	13 sm

Die Segelyacht

<u>Schiffsname:</u>	SY <i>Charisma</i>
<u>Werft:</u>	Nautor's Swan, Pietarsaari in Finnland
<u>Typ:</u>	Swan 441
<u>Bau-Nr.:</u>	36/1980
<u>Konstruktion:</u>	Ron Holland
<u>Identifikation:</u>	Rufzeichen: DCA02, MMSI: 211 138 410
<u>Segel-Nr.:</u>	GER 5625
<u>Verdrängung:</u>	12,6 t
<u>Länge ü.a.:</u>	13,52 m
<u>Breite:</u>	4,05 m
<u>Tiefgang:</u>	2,45 m
<u>Wasserlinie:</u>	11,20 m
<u>Segel an Bord:</u>	Großsegel (42 qm), Genua II (73 qm), Genua III (52 qm), Genua IV (37 qm), Sturmfock (16 qm), Trysegel (12 qm), Spinnaker (von Leichtwind bis Starkwind mit 190 qm, 180 qm u. 160 qm)
<u>Motor:</u>	Volvo Penta D2-55 mit 41 KW (55 PS)

Schiffsführer: Constantin Claviez, www.charisma4sea.de

Die SY *Charisma* fährt unter deutscher Flagge, wird im Gewerbebetrieb von der BG-Verkehr überprüft und bekommt regelmäßig das Schiffssicherheitszeugnis erteilt.

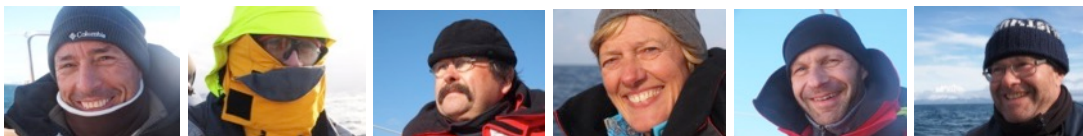


Die SY *Charisma* beim Transatlantic Race von Newport, R.I., bis Hamburg. © Nico Krauss



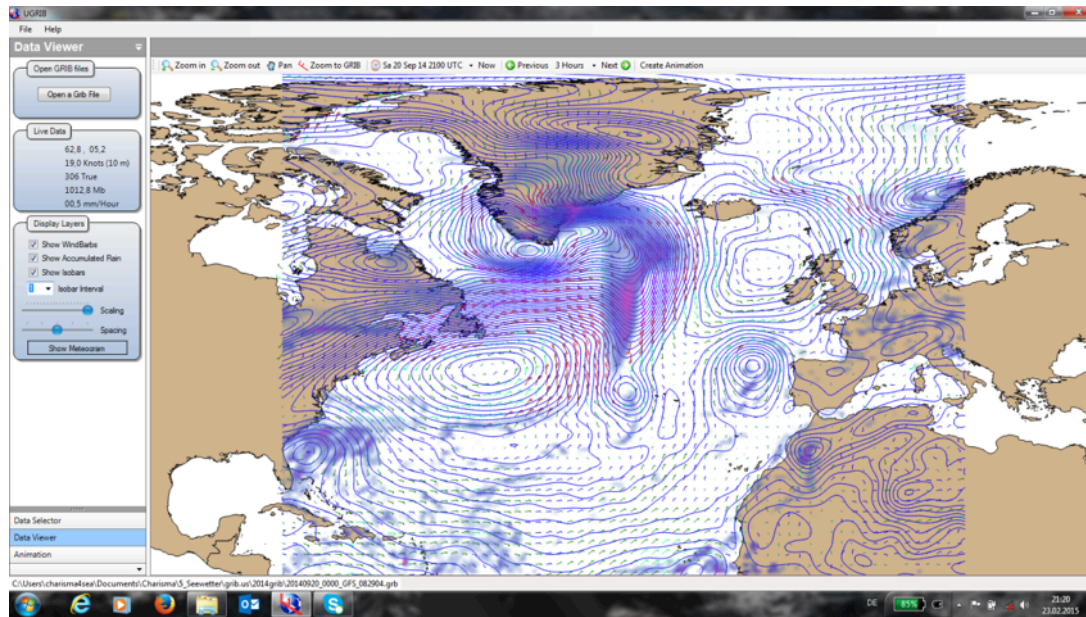
Die Crew:

Fredy Jöhl Dr. Thomas Prinz Burkhard Heimann
Dr. Renate Schüller Dr. Guido Heesch Constantin Claviez



Das Seewetter

Die globale Wetterlage auf dem Nordatlantik anhand der US-Gribdaten am 20.09.2014



Auf dem Nordatlantischen Ozean zeichnet sich eine vielseitige Wetterlage des Herbstes ab. Ab Höhe der Kanarischen Inseln weht der NE-E Passat bis in die Karibik. Im Westteil des Passatgürtels stören Schauerwolken (Squalls) den kontinuierlichen Passatwind.

Ein Hoch mit Kern südlich von Neufundland bestimmt das Wettergeschehen im westlichen Teil des Nordatlantiks mit einem hohen Luftdruckgefälle zum Tief bei Kap Farvel. Es resultiert stürmischer Wind mit Seegewittern und schweren Regenfällen. Auf der Ostseite des Atlantiks regiert zwischen den Britischen Inseln und Island ein Hoch. In der Schneise zum Tief über den Lofoten weht in der Norwegischen See strammer auflandiger NW-Wind.

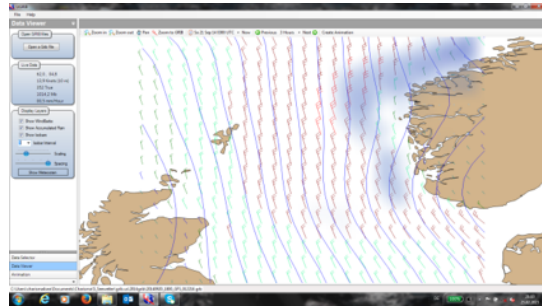
Die nachfolgend aufgeführten Wetterbilder der öffentlich zugänglichen Gribdaten vom US-amerikanischen Wetterdienst wurden während des Segeltörns durch Internet-Verbindungen zum Erfassen der Wettersituation heruntergeladen. Die Webseite lautet: www.grib.us.

Nach meinen Erfahrungen sind Qualität und Präzision dieser Wettervorhersagen exzellent und sind für die verantwortungsbewusste Schiffsführung sehr wertvoll. Das Erkennen und Erfassen des aufkommenden Seewetters führen zu klugen strategischen Entscheidungen und damit zu einer optimalen und sicheren Durchführung der Segeltörns.

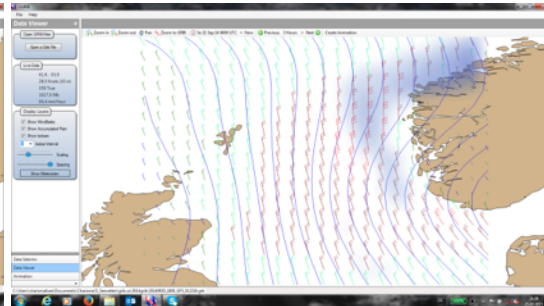
Das Seewetter im Zeitraum vom 21. - 22. September 2014

Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigen den Verlauf des Wetters am 21.09.2014:

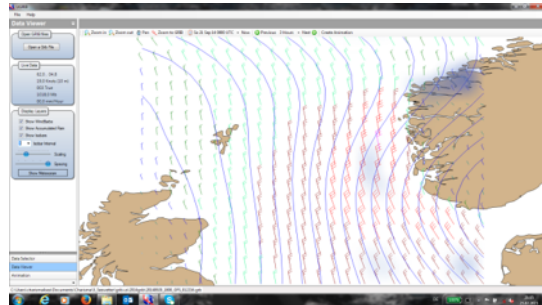
03 UTC



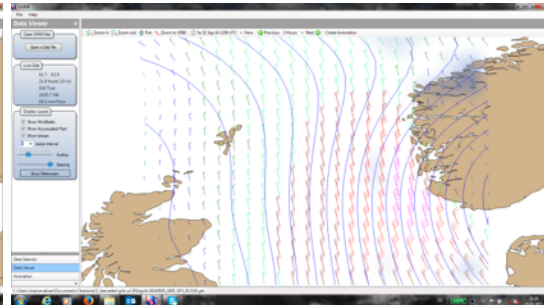
06 UTC



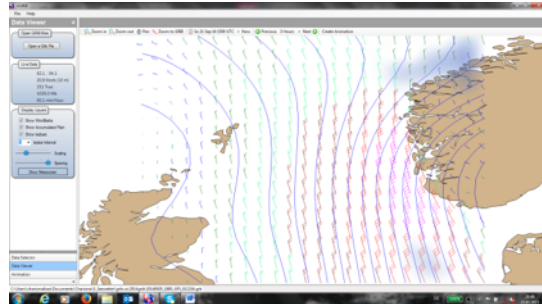
09 UTC



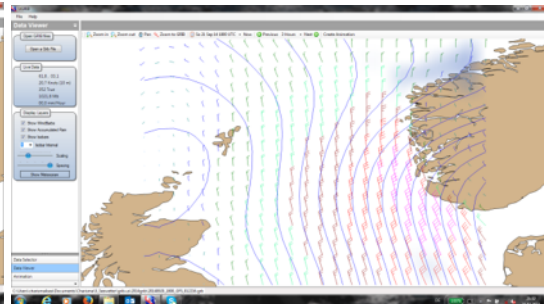
12 UTC



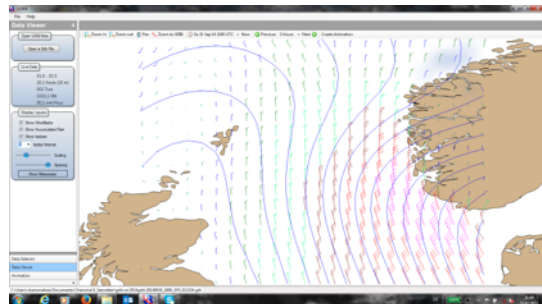
15 UTC



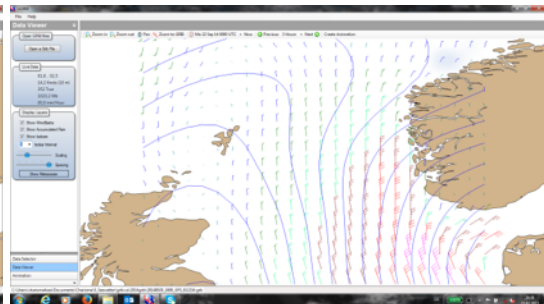
18 UTC



21 UTC



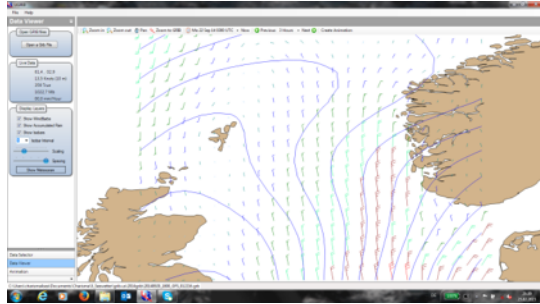
24 UTC



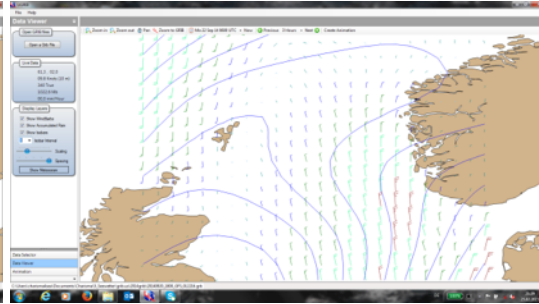
Die Grafiken der US-Gribdaten sind präzise und vermitteln die Dominanz der Front, die im Tagesverlauf langsam nach SE schwenkt. Auf unserem WSW-Kurs zu den Shetland Inseln lässt die Intensität des Starkwinds auf frischen nördlichen Wind nach.

Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigen den Verlauf des Wetters am 22.09.2014:

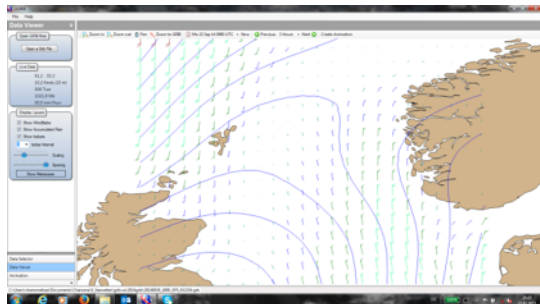
03 UTC



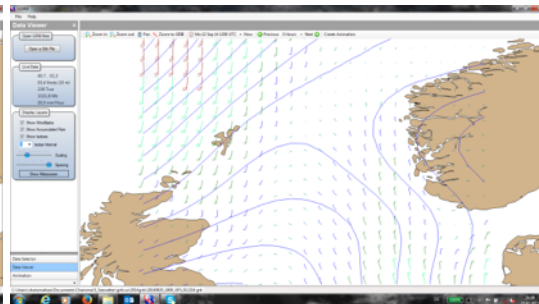
06 UTC



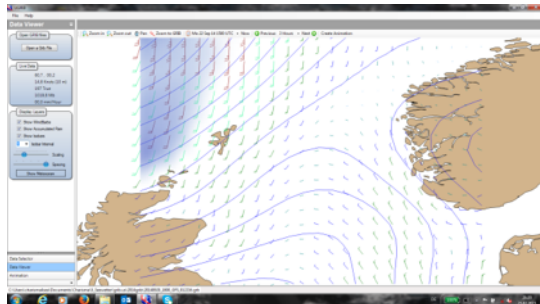
09 UTC



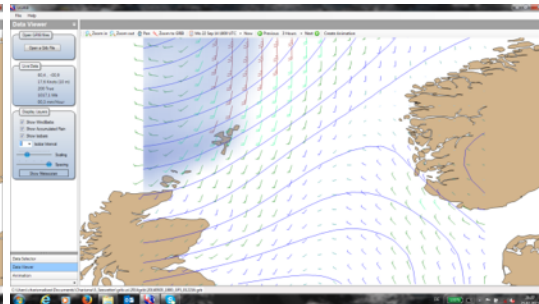
12 UTC



15 UTC



18 UTC



Die Grafiken der US-Gribdaten vermitteln den Wechsel des Wetters nach Abzug der Front bis zum Aufziehen des neuen Tiefs. Der Bildablauf zeigt, wie wichtig es ist, das Zeitfenster konsequent zu nutzen, um rechtzeitig den schützenden Hafen anzulaufen.

Mit der Entscheidung des frühen Auslaufens von Ålesund haben wir in die Auswirkungen der abziehenden Front investiert, um mit einer schnellen Überfahrt vor der SW-Lage des aus Westen heranziehenden Tiefs die Shetland Inseln zu erreichen. Mit der Anlandung in den Out Skerries gelingt uns mit dem konsequent genutzten Geschwindigkeitspotential der SY Charisma eine Punktlandung.

Das Wachsystem auf der SY Charisma:

Jedes Crewmitglied geht 3 Stunden Wache, 1½ Stunden mit dem ersten und 1½ Stunden mit dem zweiten Wachpartner. Bei sechs Crewmitgliedern kommen somit 6 Stunden Freiwache zustande, die Zeit für zusätzliche Sondereinsätze lassen.
Als Skipper bleibe ich in bewährter Manier wachfrei, um für jede Situation da zu sein.

Das Logbuch im Zeitraum vom 21.09. - 22.09.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
21.09. 04h00	1012	N-NW 2-3	Mot	WSW	ab Ålesund
04h20		N-NW 3-6	G III	SW SSW	Breisund, Ulsteinfjord, Leinvöy Stb., durch Herøyfjord-N
08h40	1014	N 6-7	G III	255°	Skorpa Stb qa.
10h40	1016	N 5-7	G III	240°	Stattlandet Bb qa.
11h30	1017	N 5	G III; Gr,,,	240°	GPS: 62°11'N; 004°52'E
14h10		N-NW 6-7	G III; Gr,,,	240°	GPS: 62°00'N; 004°18'E
15h50	1018	N 5	G III; Gr,,	240°	GPS: 61°54'N; 003°58'E
		N 6-7	G III; Gr,,,	240°	Wind frischt auf - 3. Reff
17h00	1019	N 7-8	G III; Gr,,,	240°	GPS: 61°47'N; 003°44'E
21h20	1020	N 6	G III	240°	GPS: 61°30'N; 002°59'E
22.09. 02h20	1022	N 4-5	G III; Gr,,	240°	GPS: 61°13'N; 001°59'E
05h50	1021	schwach-	Mot	240°	GPS: 61°05'N; 001°30'E
12h30		windig	Mot	240°	GPS: 60°42'N; 000°29'E
16h30	1019	SW 3-4	G III; Gr	240°	GPS: 60°27'N; 000°16'W
18h40	1018		Mot		Ansteuerung NE-Passage Bruray
19h10	1017		Mot		an Out Skerries - Bruray GPS: 60°25,3'N; 000°45,1'W

Der Segelzeitraum 21.- 22.09.2014: Ålesund - Nachtfahrt Norwegische See - Out Skerries

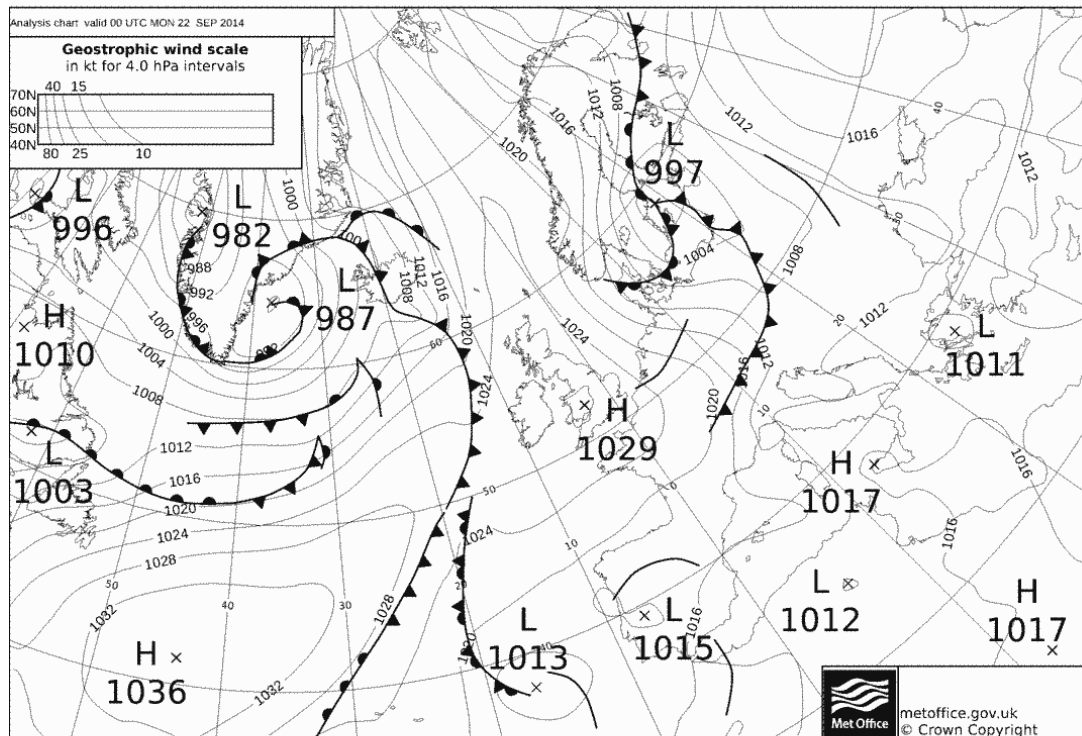
Ablegen am frühen Morgen. In der Dunkelheit navigieren wir nach Sicht, Leuchtfuern und Radar durch die Fjorde an der Westküste Norwegens. Die Front verursacht Starkwind, der durch die Felsen der Fjorde umgelenkt wird. Zudem erfordern wechselhafte Fallböen aufmerksame Seemannschaft.

Am Vormittag erreichen wir die Norwegische See. Der Seegang ist aufgrund der Wetterlage und der sehr indifferenten Unterwasser-Topographie unangenehm und fordert die Crew. Je weiter wir uns jedoch von der norwegischen Küste entfernen, desto harmonischer wird der Seegang im offenen Meer, das in diesen Regionen von Bohrinseln gespickt ist.

Der böige Starkwind aus N begünstigt unser Vorankommen, mit kontinuierlichem WSW-Kurs segeln wir in die Nacht.

22. September 2014

Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Die Norwegische See liegt in einem Hochdruckkeil zwischen dem abziehenden Tief über Norwegen und dem aufziehenden Atlantiktief über Island. Auf der Rückseite vom Tief weht der Wind aus N, nach einer vorübergehenden Flaute wird auf der Vorderseite vom Tief der Wind aus SW einsetzen.

Der Segelzeitraum 21.- 22.09.2014: Ålesund - Nachtfahrt Norwegische See - Out Skerries (Forts.)

In den frühen Morgenstunden lässt der Wind nach. In der Übergangsphase hohen Luftdrucks, auf der Rückseite vom abziehenden und auf der Vorderseite zum aufziehenden Tief, setzt sich bis zur Mittagszeit die Flaute durch, danach wirkt der SW-Wind im Südostquadranten des ostziehenden Atlantiktiefs.

Die rechtzeitige Ankunft in den schützenden Hafen ist aufgrund vorausschauender Planung, des Geschwindigkeitspotentials der Yacht und konsequentem Steuern gewährleistet.

Am Nachmittag nehmen wir bei noch schönem Wetter die Ansteuerung der den Shetland Inseln vorgelagerten Out Skerries vor. Am frühen Abend machen wir an einer Pier im Hafen von Bruray fest.

Faszination Hochseesegeln



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

Das Design der vom Yachtkonstrukteur Ron Holland gezeichneten SY *Charisma* besticht durch seine Ästhetik. Die Nautor's Swan 441 ist in bester Qualität gebaut und von der Deters-Werft an der Unterweser exzellent restauriert worden.

Impressionen vom Seeschlag von Alesund zu den Out Skerries und Lerwick, Shetland Inseln

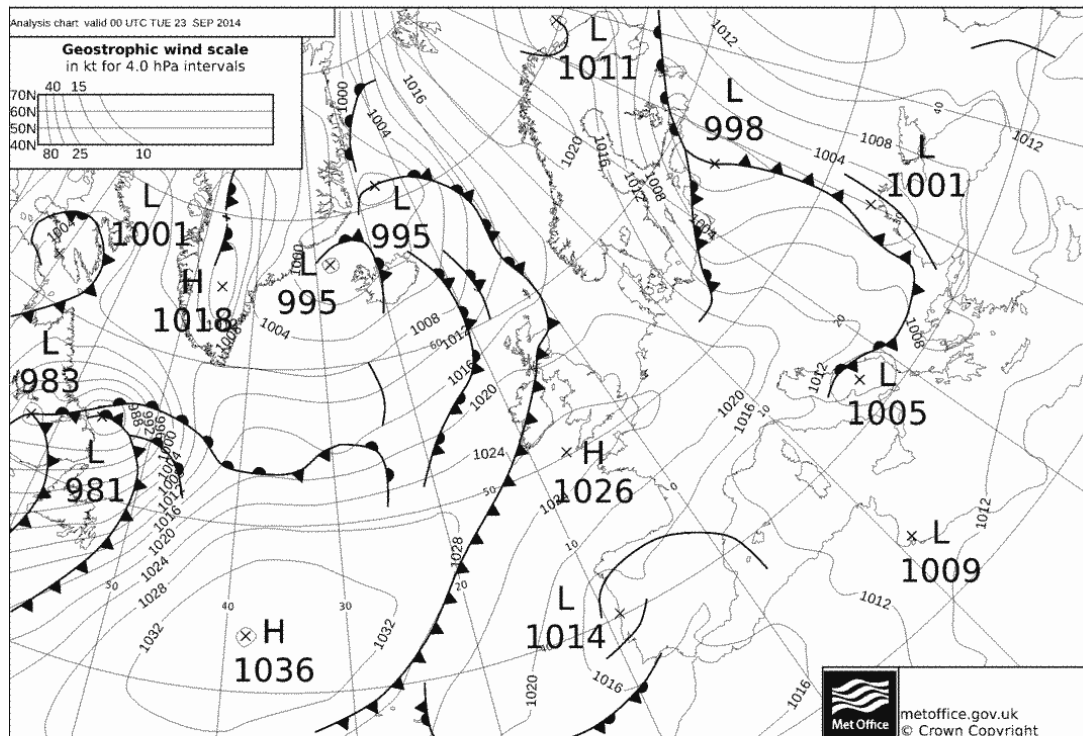




Die Bildsequenz zeigt Impressionen vom Segeln ab der norwegischen Westküste durch die Norwegische See bis zur Ansteuerung der Out Skerries sowie der folgenden Etappe entlang der Shetland Inseln bis nach Lerwick.

23. September 2014

Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Die Tiefs östlich von Grönland schicken ihre Fronten zu den Britischen Inseln. Das Hoch im zentralen Atlantik verursacht mit Kerndruck von 1036 hPa einen hohen Luftdruckgradienten zum Sturmtief mit 981 hPa östlich von Neufundland.

Das Logbuch am 23.09.2014:

UTC	hPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
10h10	1011	SW 2-3	Mot		ab Bruray
		SW 3-4	G III; Gr	W	gen Muckle Skerry auf Stb.
		unbeständig	Mot	SW	in den Linga Sound, Whalsay auf Bb
		schwach-	Mot	SSW	in den Brenay Sound
15h00	1010	Windig	Mot		an Lerwick GPS: 60°09,5'N; 001°08,6'W

Die Fahrt am 23.09.2014: Out Skerries - Lerwick

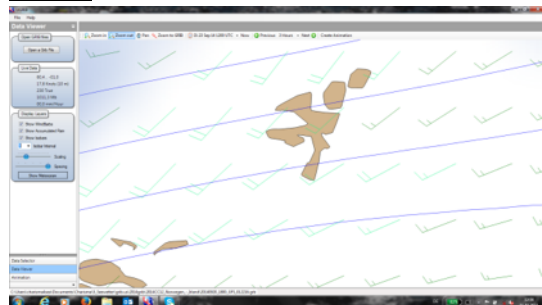
Die Route führt durch den Archipel der Shetland Inseln. Die wilde Natur erscheint im kontrastreichen Licht des Herbstes.



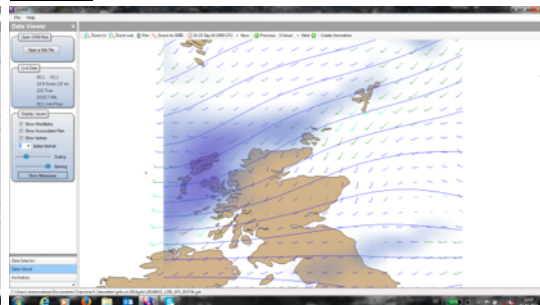
Das Seewetter im Zeitraum vom 23. - 24. September 2014

Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigen den Verlauf des Wetters am 23.09.2014:

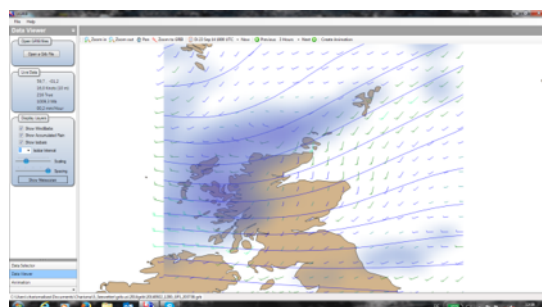
12 UTC



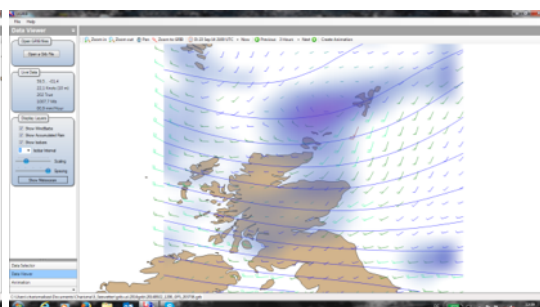
15 UTC



18 UTC

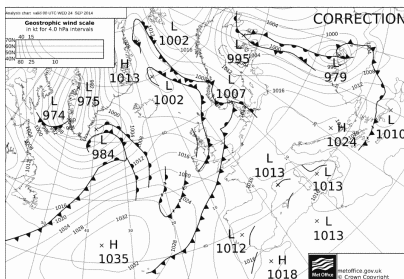


21 UTC



24. September 2014

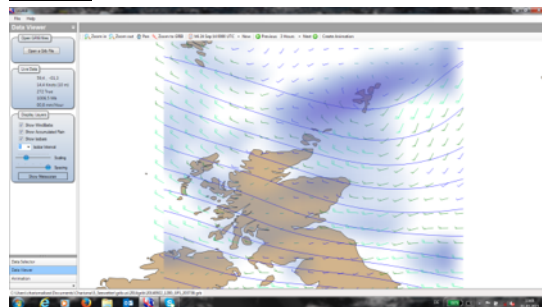
Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



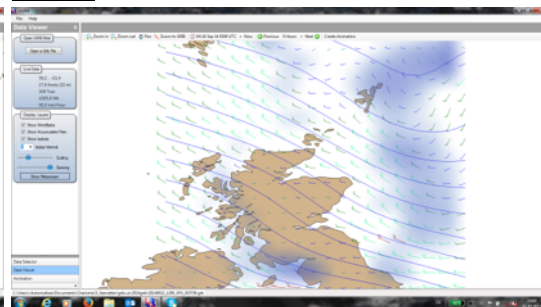
Die Atlantik-Tiefs führen zu ambitioniertem Segeln von Norwegen nach Schottland.

Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigen den Verlauf des Wetters am 24.09.2014:

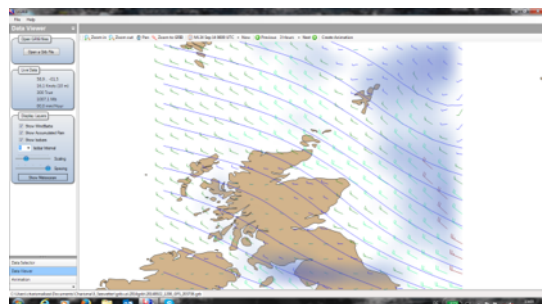
00 UTC



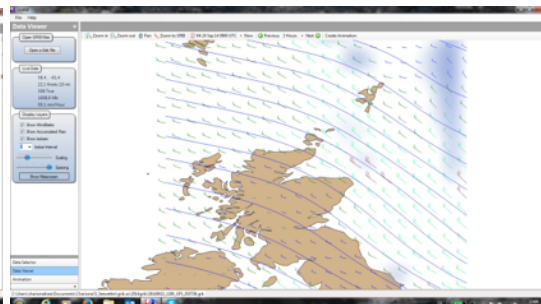
03 UTC



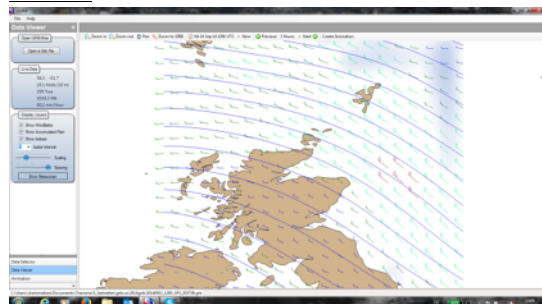
06 UTC



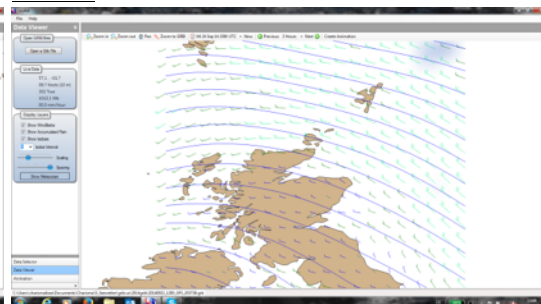
09 UTC



12 UTC



15 UTC



Die US-Gribdaten vermitteln die Windverhältnisse des Seeschlages von Lerwick bis Wick.

Das Logbuch im Zeitraum vom 23.09. - 24.09.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
<u>23.09.</u> 21h00	1007	schwach-	Mot	S	ab Lerwick
		windig	Mot	S	parallel zur Ostküste von Mainland
<u>24.09.</u> 00h50	1006	variabel	Mot; G III	210°	Sumburgh Head Stb qa.
04h10	1005	NW 3	G III; Gr	210°	Fair Isle auf Stb.
07h50	1006	NW 5	G III; Gr	220°	GPS: 59°14'N; 001°53'W
08h20		NW 5-6	G III; Gr,	225°	GPS: 59°10'N; 001°58'W
10h20	1007	NW 5-6	G III; Gr,,	220°	GPS: 58°59'N; 002°15'W
12h40	1008	NW 5-6	G III; Gr,,	225°	South Ronaldsay Südhuuk 10 sm Stb.
am Osteingang zum Pentland Firth weht es NW 6-7, die Tide setzt gen S und führt zu 10 kn FüG, das dritte Reff im Großsegel eingebunden, tidebedingte Overfalls, Kurs SW, Gezeitenstrom kentert bei Ansteuerung von Wick					
16h10	1009		Mot		an Wick GPS: 58°26,4'N; 003°05,0'W

Der Segelzeitraum 23.- 24.09.2014: Lerwick - Nachtfahrt Nordsee - Wick

Nach dem Landgang durch Lerwick samt Abendessen legen wir abends ab. Den Zeitraum haben wir in vorausschauenden Planungen auf das Seewetter und die Gezeiten abgestimmt. Die Route führt bei zunächst variablem Wind mit südlichem Kurs durch den Bressay Sound parallel zur Ostküste von Mainland. Nach Mitternacht passieren wir *Sumburgh Head*. Mit Durchzug der Front setzt der NW-Wind ein, den wir rechtzeitig für unsere Segelpassage gen Nordostküste von Schottland nutzen. Die Besegelung ist mit der Genua III und dem zweifach gerefften Großsegel bei dem von der Tide beeinflussten Seegang gut gewählt.

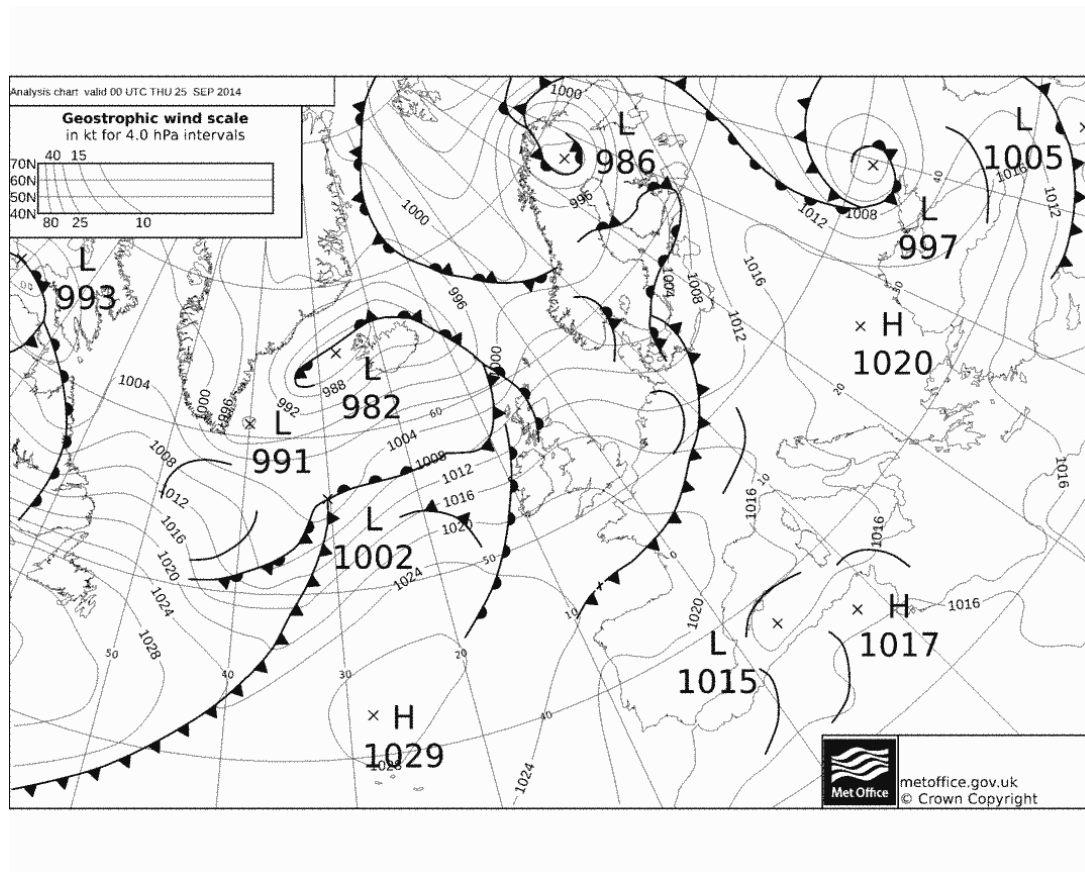


Aufgrund konzentrierter Steuerleistungen und des exzellenten Seeverhaltens der Swan kommen wir gut voran. Die Fahrt durchs Wasser beträgt 7-8 kn. Die Tide begünstigt uns östlich des Pentland Firth mit südsetzendem Strom. Am Nachmittag erreichen wir den Hafen von Wick und machen an einem Schwimmsteg fest.

In Erwartung des sehr schweren Wetters haben wir die Seepassagen optimal bewältigt.

25. September 2014

Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



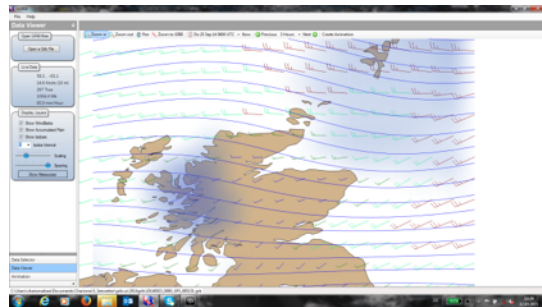
Die atlantischen Tiefdruckgebiete führen zu einem weitreichenden Frontensystem, das die Britischen Inseln erfasst.

Das Logbuch am 25.09.2014:

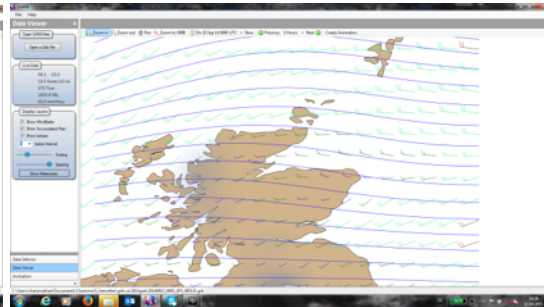
UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
07h20	1003	W 5-7 Schauerböen	Mot -> G III; Gr	200°	ab Wick
Atlantisches Frontensystem führt zu Schwerwettertraining <i>par excellence</i> im Moray Firth. Kurs parallel zur NE-Küste von Schottland mit kurzer, steiler unangenehmer See, durch die sich die Swan sicher ihren Weg bahnt. Besegelung (Auszug des Verlaufes): G III; Gr,->Gr,,->Gr,,,->Gr,,,,->Gr,,,,->Gr,,,,->Gr,,,,->Gr,,,,->Gr,,,,->Gr,,,,->Gr,,,,- etc. Bei Einmündung in den Trichter Tarbat Ness auf Stb. SW 6-7 Mot gen SW, auf Höhe Cromarty Firth G III; Gr,, bis zur Ankerbucht.					
19h20			Mot		an Cromarty (vor Anker) GPS: 57° 41,0'N; 004° 02,5'W

Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigen den Verlauf des Wetters am 25.09.2014:

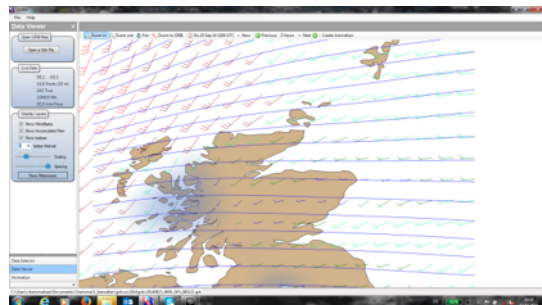
06 UTC



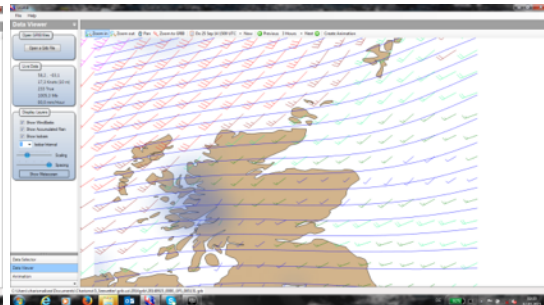
09 UTC



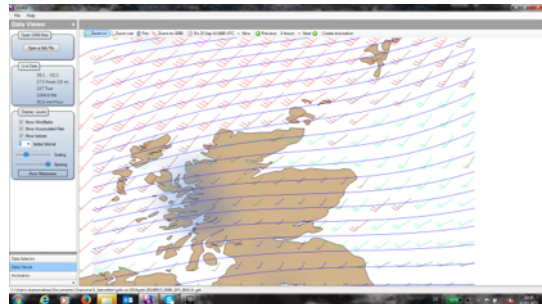
12 UTC



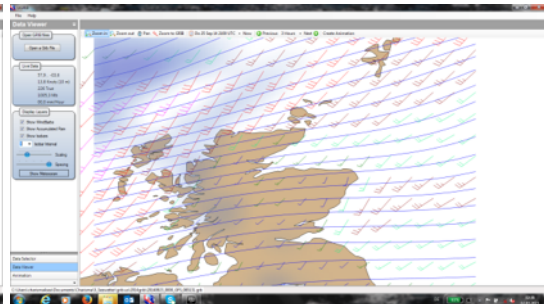
15 UTC



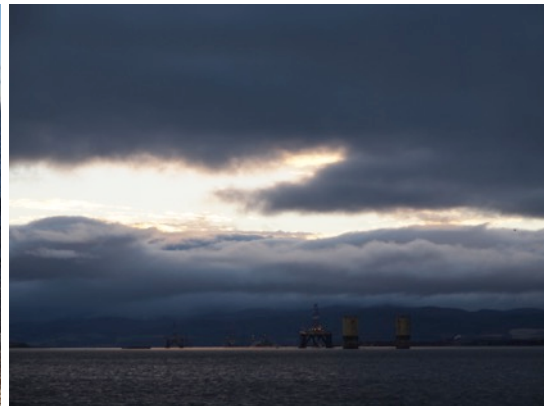
18 UTC



21 UTC



Die US-Gribdaten vermitteln die Windverhältnisse des Seeschlages von Wick nach Cromarty.



Der Segeltag am 25.09.2014: Wick - Schwerwettersegeln Moray Firth - Cromarty

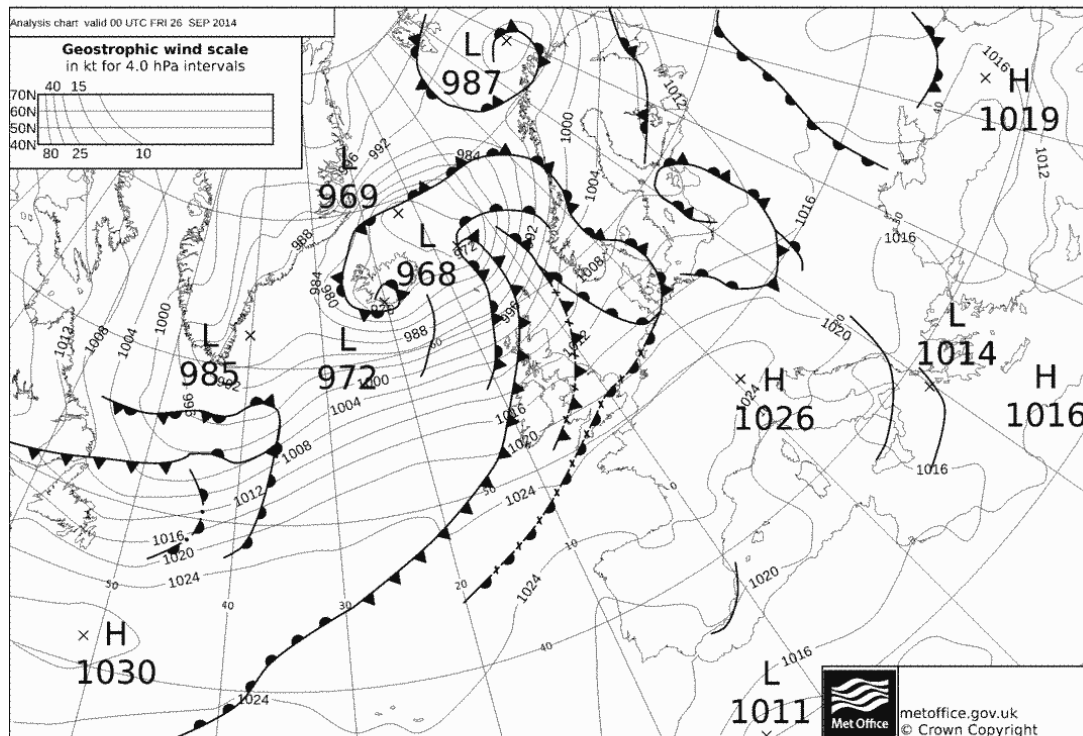
Am Morgen legen wir von Wick ab und segeln zunächst im Schutze der Landabdeckung parallel zur nach Südwesten verlaufenden Ostküste Schottlands. Im Tagesverlauf intensiviert sich der Wind und weht hart aus dem Trichter des Moray Firth.

Die Crew ist mit konzentrierter Seemannschaft gefordert. Die kurzen Wellen brechen und waschen das Deck. Der steife Starkwind weht unbeständig und böig, es werden uns viele Reffmanöver abverlangt - Schwerwettertraining pur!

Am Ende des Segeltages steuern wir in den Schutz von Cromarty Firth und bringen den Anker aus.

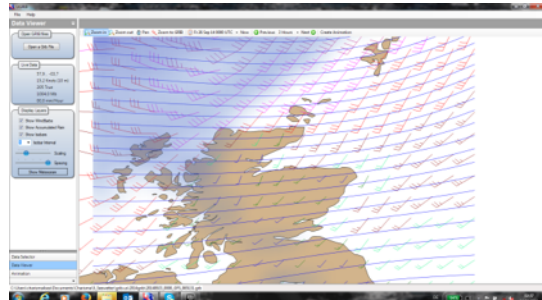
26. September 2014

Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:

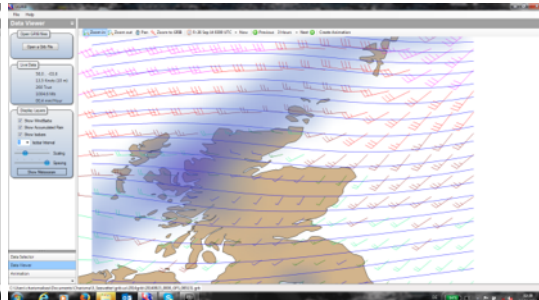


Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigen den Verlauf des Wetters am 26.09.2014:

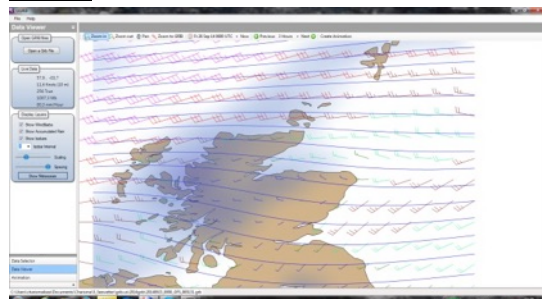
00 UTC



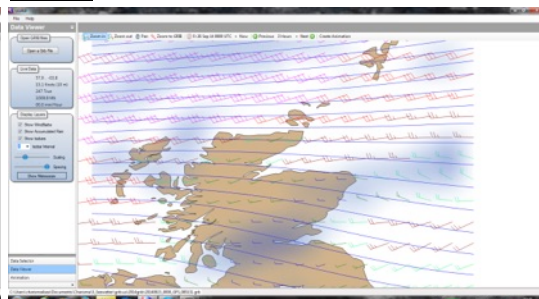
03 UTC



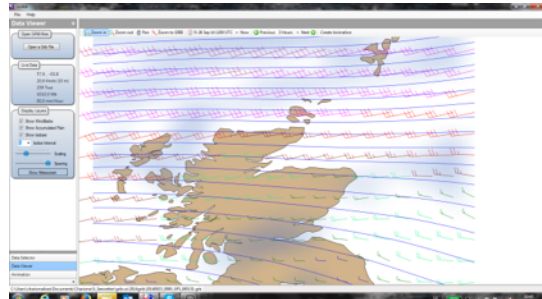
06 UTC



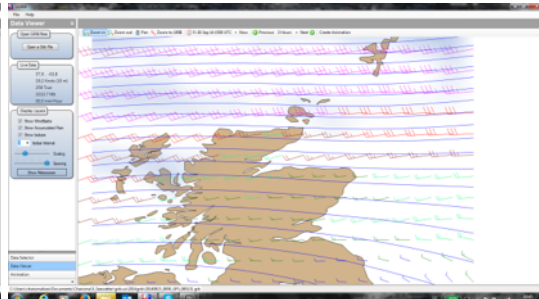
09 UTC



12 UTC



15 UTC



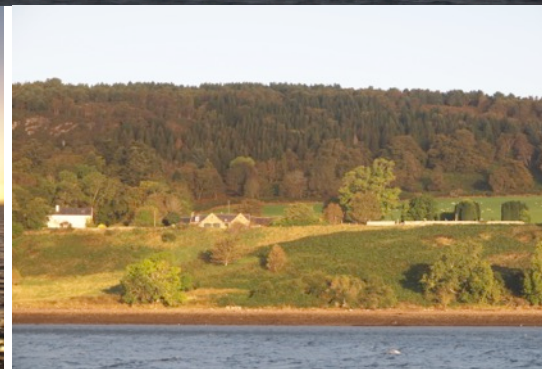
Die US-Gribdaten vermitteln das extreme Wettergeschehen rund um Schottland während der Fahrt von Cromarty zum Caledonian Canal.

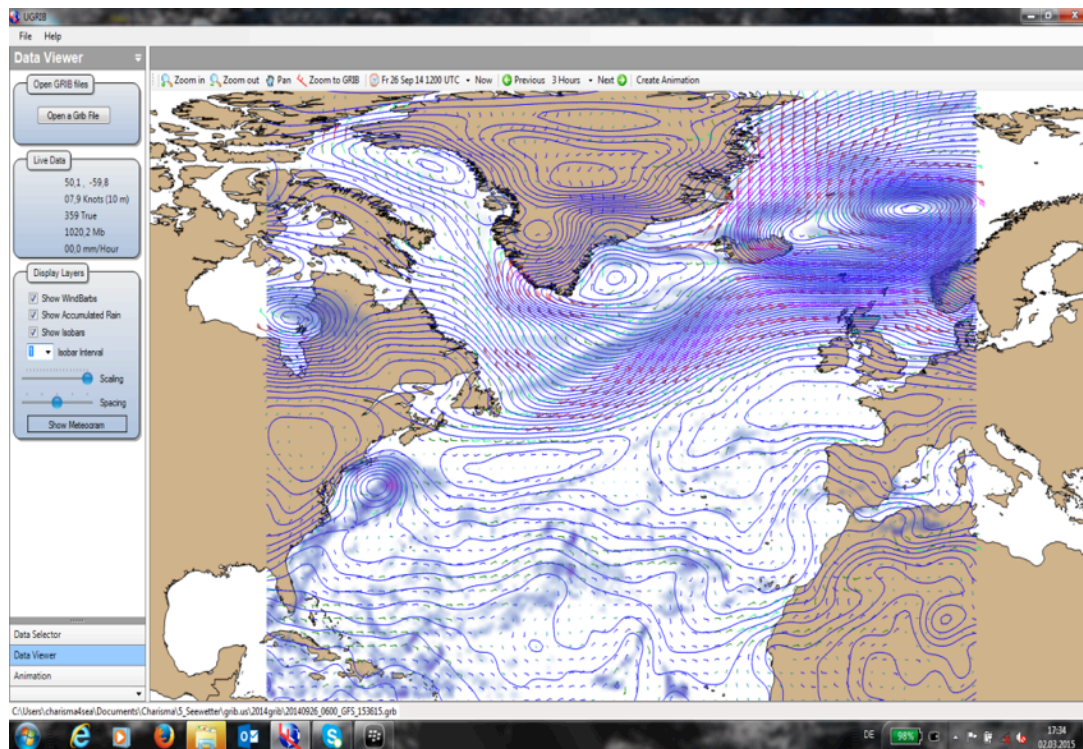
Die Fahrt am 26.09.2014: Cromarty - Sturmfahrt in reissender Tide - Caledonian Canal

Am frühen Morgen beginnt der Anker zu slippen. Dunkelheit, Sprühregen und Starkwind erfordern handfeste Seemannschaft. Unter Motor manövrieren wir die SY *Charisma* in tieferes Gewässer, so dass der Anker nicht mehr über den Grund schleift. Wir holen den Anker manuell ein und steuern bei nachlassendem Wind nach Sicht und Leuchtfuern in den Inverness Firth.

Die Sonne geht auf und hüllt die Landschaft in warmes Licht. Mit steigendem Wasserstand passieren wir die Fahrrinne des Flachs von der Middle Bank und steuern der Brücke von der Kessock Road entgegen.

Impressionen von der Fahrt von Cromarty durch den Inverness Firth





Die US-Gribdaten legen die Ausmaße des Sturmtiefs mit Kern im Nordmeer am 26.09.2014 dar. Schottland wird von einem schweren Sturm mit orkanartigen Böen erfasst.

Impressionen von der Ansteuerung bis zum Caledonian Canal



Der Seeabschnitt *Kessock Road* ist durchsetzt mit turbulenten, von Gezeiten bedingten Stromschnellen, durch die wir uns mit der auflaufenden Tide tragen lassen. Stürmischer Wind lässt das Wasser wie in einen Hexenkessel brodeln.

Diese Situation benötigt Erfahrung. Wir haben Funkkontakt mit dem Schleusenwärter und steuern nach klaren Absprachen des bevorstehenden Anlegemanövers in die enge Schleusenkammer des Caledonian Canals. Die Festmacherleinen werden beim Anlegen in wachsamer und agiler Seemannschaft sofort fixiert, die Yacht liegt gesichert in der Schleusenkammer.

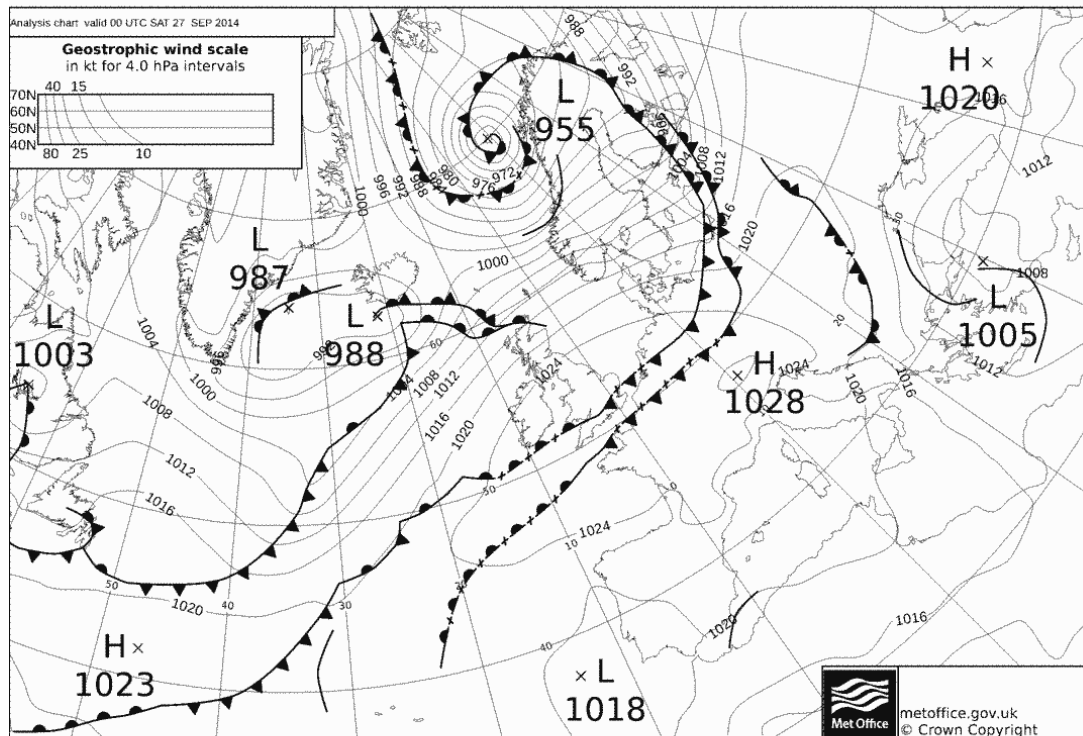
Der Caledonian Canal wird aufgrund der orkanartigen Böen unmittelbar nach unserer Ankunft für die Schifffahrt geschlossen. Wir verholen uns in die Marina von Muirtown.



Die SY *Charisma* steuert durch reißenden Gezeitenstrom (*Tidal Rips*) im Inverness Firth die Schleuse des Caledonian Canals an.

27. September 2014

Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



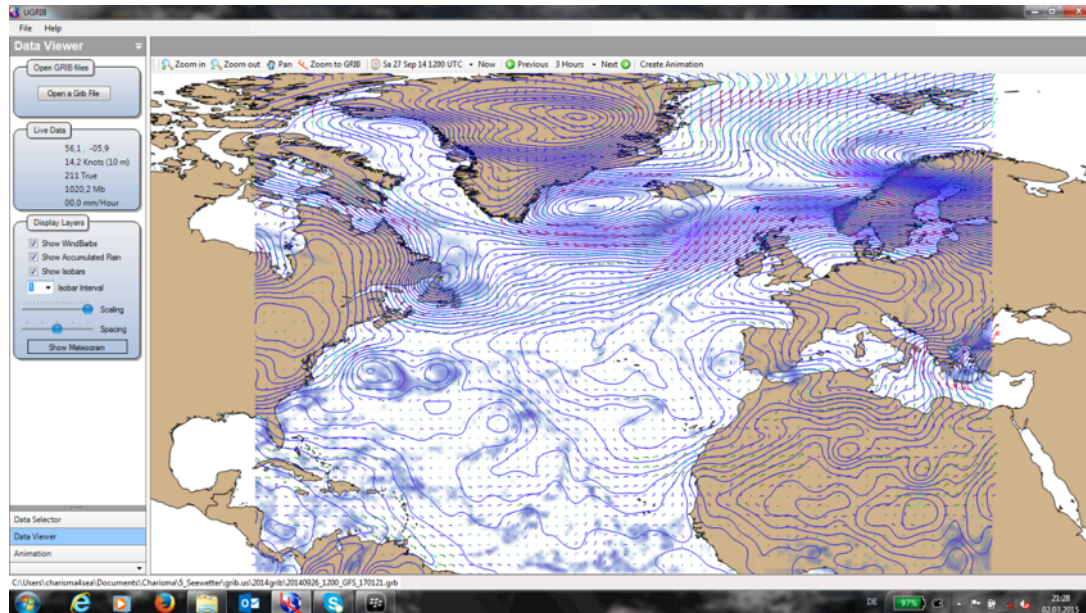
Das Nordmeer-Sturmtief zieht zur norwegischen Küste. Das Tief südlich von Island komprimiert sich zum kontinentalen Hoch. Das Luftdruckgefälle führt in den Seegebieten rund um Schottland zu schwerem Sturm mit westlichem Wind.

Das Logbuch am 27.09.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
09h00		SW 5-7	Mot	SW	ab Seaport Marina, Muirtown
Fahrt unter Motor durch den Caledonian Canal samt Schleusen und Drehbrücken bei wechselhaftem Wetter durch das Loch Ness.					
16h50		geschützt	Mot		an Fort Augustus GPS: 57° 08,7'N; 004° 40,7'W

Die Fahrt am 27.09.2014: Muirtown - Caledonian Canal / Loch Ness - Fort Augustus

Die Szenerie stellt sich grau in grau dar mit tief hängenden Regenwolken die den Nimbus des mystischen Schottlands hochhalten. Die Crew löst sich in Wachen ab, und steuert die SY *Charisma* zuverlässig durch das Loch Ness bis wir an einem Schwimmsteg am Fuße der Schleusentreppe festmachen. Es bleibt Zeit, zum Landgang und Bummel durch die Kneipen.



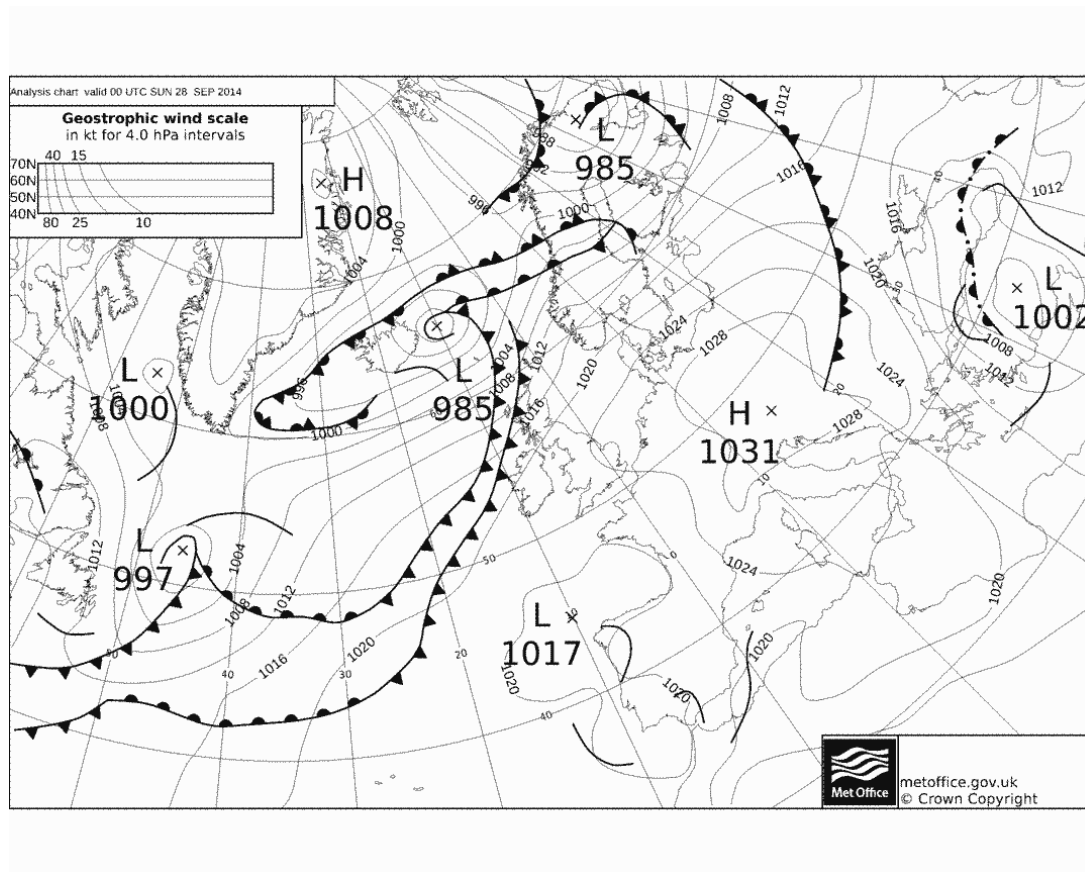
Die US-Gribdaten stellen die stürmische Wetterlage dar, die sich von Neufundland quer über den nördlichen Atlantischen Ozean bis nach Skandinavien erstreckt.



Ein Castle am Ufer des Caledonian Canals, kurz vor der Einmündung von Loch Ness.

28. September 2014

Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Das Atlantik-Tief östlich von Island schickt seine Fronten zu den Britischen Inseln.

Das Logbuch am 28.09.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
10h00		SW 3-6	Mot	SW	ab Fort Augustus
Schleusentreppe nach oben. Fahrt unter Motor durch den River Oich ins Loch Oich über Laggen Schleusen ins Loch Lochy und River Lochy.					
16h50		geschützt	Mot		an Banavie Schleusen GPS: 56° 50,9'N; 005° 05,4'W

Die Fahrt am 28.09.2014: Fort Augustus - Caledonian Canal - Banavie Schleusen

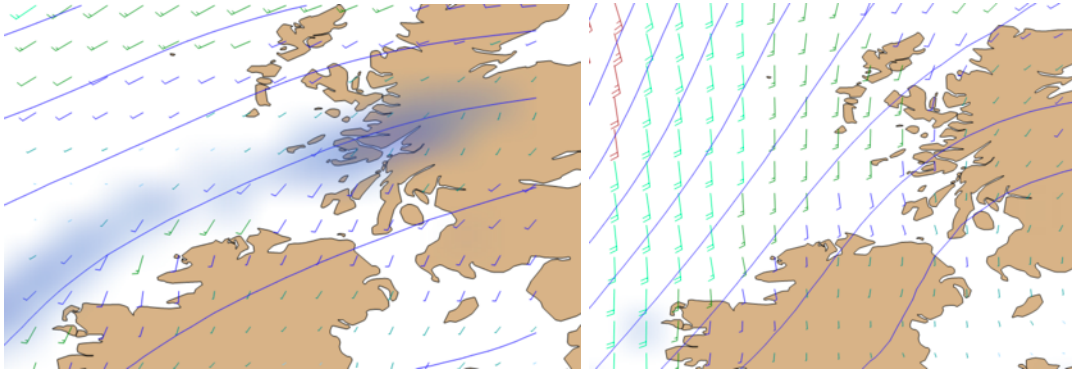
Die Fahrt führt durch die bewaldete Szenerie Schottlands, durch Flüsse und Kanäle des Caledonian Canals. eine schöne von grüner Natur geprägte Tour.

Impressionen der Fahrt im Caledonian Canal - von Fort Augustus zu den Banavie Schleusen



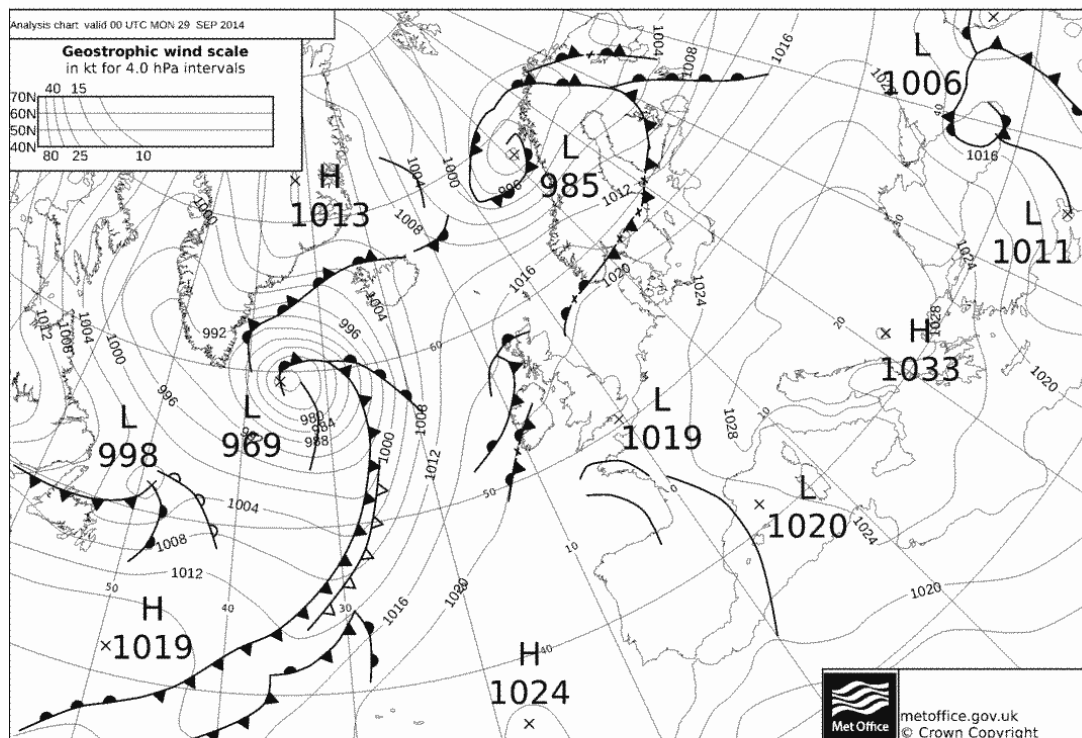
Die Fahrt durch den Caledonian Canal besticht durch die landschaftliche Idylle Schottlands und ermöglicht uns den Kurs in südwestliche Richtung.

Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigen die Wetterbilder am 28.09. und 29.09.2014:
jeweils 12 UTC



29. September 2014

Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Schottland liegt im Einfluss einer Okklusion. Auf dem Atlantik hat sich mit Kern südöstlich von Grönland das nächste Tief entwickelt, das seine Fronten vorausschickt.



Lighthouse am Corran Point im Loch Linnhe

Das Logbuch am 29./30.09.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
29.09. 08h30 10h40		kein Wind	Mot	SW	ab Banavie Schleusen, Fahrt bis Corpach Seeschleuse
			Mot	SW	Fahrt durch das Loch Linnhe
15h10		leichte Brise	Mot	S	Lighthouse Eileane Musdile Bb qa.
Firth of Lorne gen S, die zuvor mitlaufende Tide kentert. Fahrt durch den Sound of Luìng in der Mitte der Gezeit bei Nippzeit bis zu 1 Stunde Stillstand, dann kontinuierlich weiter 19h20 Gulf of Corryvreckan auf Stb Kurs SSW durch den Sound of Jura mit der Tide					
30.09. 00h30		S 3-4	G II	235°	Lighthouse Eilean à Chùira, Ardmòr Islands
Segeln südlich der vorgelagerten Untiefen und Felsen, Tàrr Sgeir auf Stb					
02h40			Mot	SW	an Port Ellen, Islay GPS: 55° 37,7'N; 006° 11,3'W

Die Fahrt am 29. in die Nacht zum 30.09.2014: Banavie Schleusen - Sound of Luing - Islay

Die Route führt bei leichter Brise unter Motor durch geschützte Gewässer im Westen Schottlands in südliche Richtung. Die ablaufende Tide begünstigt unser Vorankommen bis zum Nachmittag.

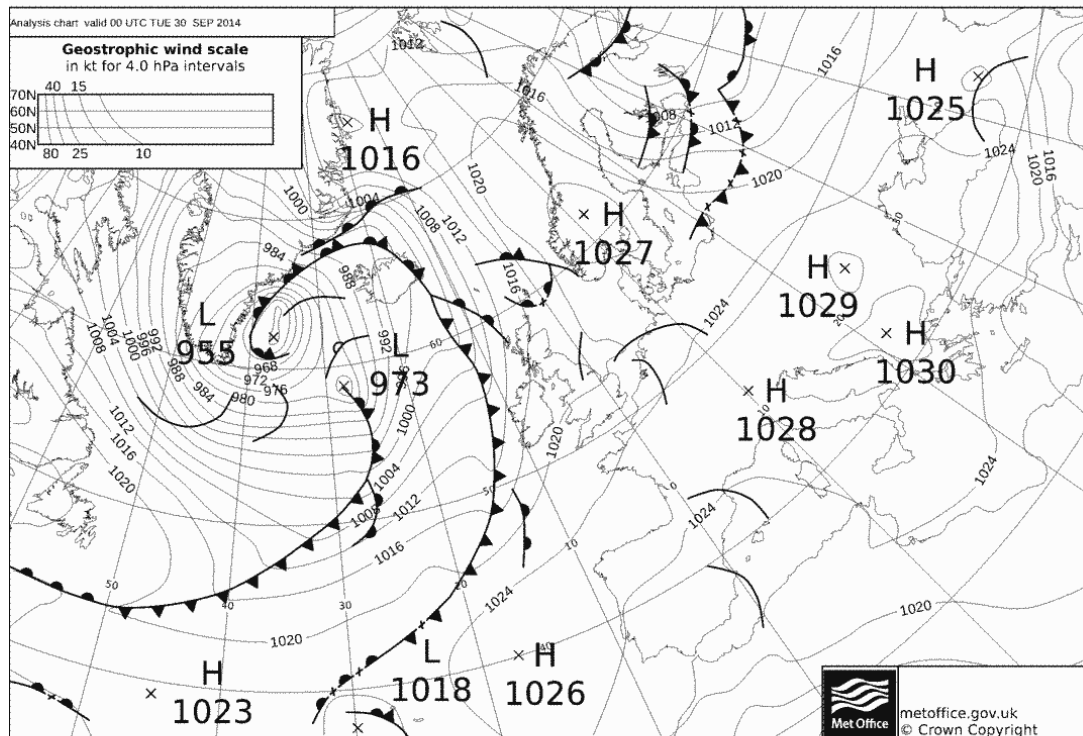


Die Tide kentert am Nachmittag. Am frühen Abend bekommen wir zur Mitte der Gezeit die volle Intensität des Gezeitenstroms im Sound of Luing zu spüren. Eine Stunde lang parken wir in den Stromtellern (Eddies) ein, bis wir langsam wieder Strecke nach Süden machen können. Wir steuern in den Sound of Jura und profitieren mit Einbruch der Dunkelheit vom erneuten Kentern der Tide am Abend.

Als nach Mitternacht Wind aufkommt, rollen wir die Genua aus und segeln zur Marina von Port Ellen auf Islay.

30. September 2014

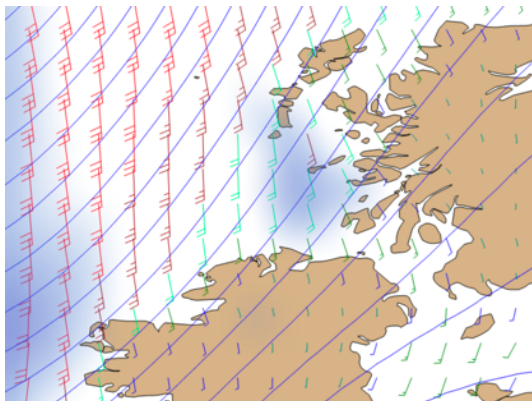
Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



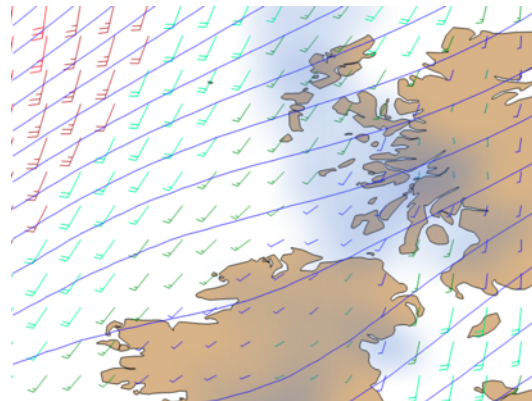
Die Atlantik-Tiefs östlich von Grönland schicken ihre Fronten zu den Britischen Inseln.

Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigen die Wetterbilder am 30.09.2014

00 UTC



12 UTC



Das Logbuch am 30.09.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
08h50		S 3	Mot	160°	ab Port Ellen, Islay
10h00	1014	S-SE 4-5	G III; Gr,,,	200°	Untiefentonne-S Otter Rock Bb qa.
12h20		S-SE 5	G III; Gr,,,	120°	GPS: 55°21'N; 006°13'W
12h50		S-SE 5	G III; Gr,,,	175°	GPS: 55°20'N; 006°08'W
Kreuzschläge im North Channel dicht an der Küste Nordirlands					
14h00		S-SE 4-5	Mot	145°	GPS: 55°13'N; 006°04'W
Fahrt parallel zur Küste Nordirlands gen S					
16h10		S-SE 3	Mot		Anker fällt in der Red Bay GPS: 55°03,7'N; 006°02,7'W

Der Segeltag am 30.09.2014: Islay - Kreuzschläge durch den North Channel - Red Bay

Die Nacht beinhaltet eine Pause für die Dauer des uns entgensetzenden Tidenintervalls.

Wir benötigen den mitlaufenden Gezeitenstrom, um den North Channel, die Passage zwischen dem Mull of Kintyre und der Küste Nordirlands, außerhalb des Verkehrstrennungsgebietes effizient zu bewältigen. Der auffrischende südöstliche Wind führt unter Genua III und dem dreifach gerefften Großsegel zu einem ereignisreichen Tag mit sportlichen Kreuzschlägen bis in die Einmündung der Irischen See.

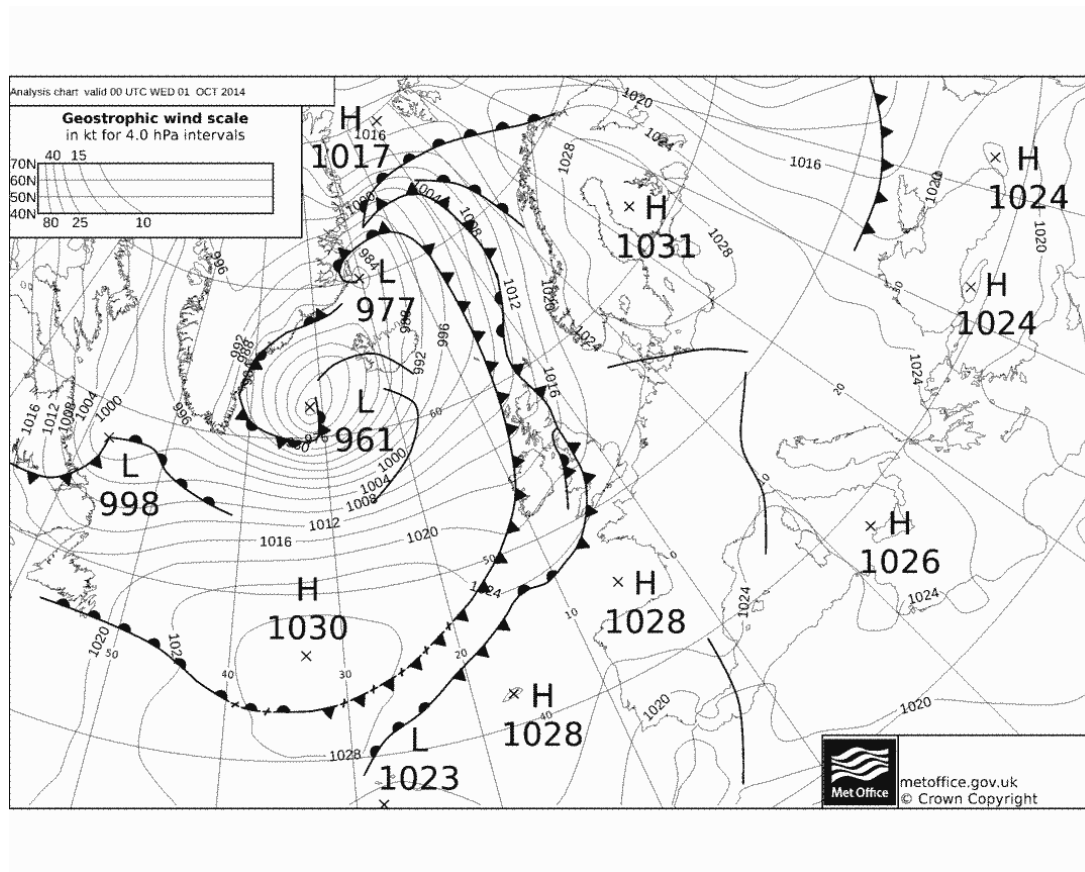


Als die Tide kentert, steuern wir unter Motor dicht unter der nordirischen Küste den in südliche Richtung bis zur Ankerbucht Red Bay.

Am Abend lichten wir den Anker und brechen zur Nachtfahrt durch die Irische See auf.

1. Oktober 2014

Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:





Das 3-Saling Rigg der SY *Charisma* ist von der Firma Reckmann www.reckmann.com in bester Qualität gefertigt worden. Der Mast ist im Jahr 2005 aus Aluminium gebaut und mit Awl-Grip lackiert. Das stehende Gut besteht aus Rod und wurde aufgrund des sehr hohen Einsatzes der SY *Charisma* im Jahr 2013 komplett erneuert.

Das Logbuch am 30.09./01.10.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
30.09. 20h10		schwach- windig	Mot	ESE	Anker auf Red Bay
21h50		S-SW 3	G III; Gr	140°	GPS: 55°00'N; 005°52'W
Schöne und abwechslungsreiche Nachtfahrt bei milden Temperaturen durch die Irische See, dann instabiler Wind und Reffmanöver G, -> Gr,, -> Gr,,,					
01.10. 04h40		S-SW 5-6	G III; Gr,,,	155°	Lightvessel <i>South Rock</i> auf Stb
08h30		S-SW 6	G III; Gr,,,	180°	Kaltfront hält uns auf Trab
ab 09h00 Warmfront zieht durch mit Sprühregen, dann klart es auf, der Wind dreht rechts auf NW 4, reffen aus und segeln bei sich schön entwickelndem Wetter gen SW					
17h10			Mot		an Howth - Kupplung fällt aus GPS: 53°23,4'N; 006°04,0'W

Der Segelzeitraum 30.09.- 01.10.2014: Red Bay - Nachtfahrt Irische See - Howth

Am Abend holen wir den Anker ein und verlassen die Red Bay. Wir nutzen das Rechtsdrehen des Windes und segeln in eine angenehme Nacht. Ab Mitternacht nimmt der Wind zu, wir passen uns mit Reffmanövern dem Seewetter an und segeln mit Rumpfgeschwindigkeit nach Sicht und Leuchtfeuern durch die Irische See. In den Morgenstunden kommen wir in den Einfluss wechselhafter Wetterfronten, die wir mit agiler Seemannschaft bewältigen.



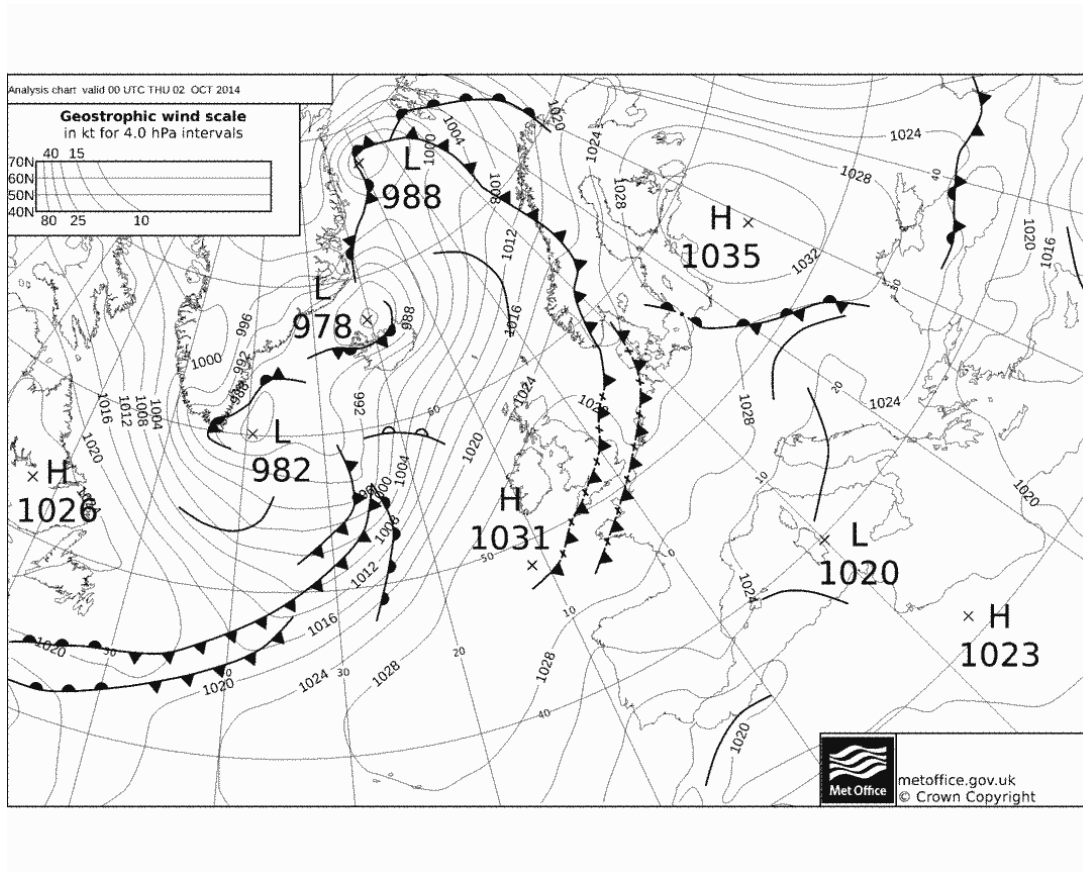
Am späten Nachmittag steuern wir in die Marina von Howth. Beim Anlegemanöver setzt die Kupplung aus. Wir manövrieren die Yacht jedoch sicher und schadlos an den Schwimmsteg.



Der Schaden ist entstanden, da sich während des laufenden Betriebs in der Saison die Schrauben des Aqua Drives zum Getriebe gelöst haben. Das sollte natürlich nicht passieren, wird jedoch durch einen Motormechaniker am Folgetag direkt vor Ort behoben.

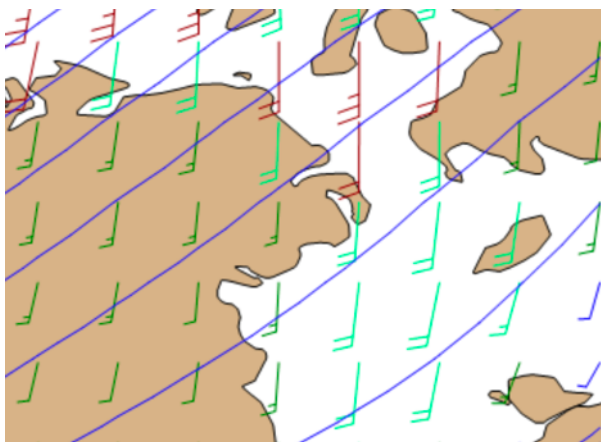
2. Oktober 2014

Die Wetterlage um 00 UTC, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Irland steht im Einfluss eines vorübergehenden Hochs. Auf dem Nordatlantischen Ozean rücken die nächsten Tiefs mit vorseilenden Fronten heran.

Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigt das Wetterbild am 02.10.2014 um 15 UTC



Das Logbuch am 02.10.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
15h00		S 6-7 böig	Mot		ab Howth
Schwerwettertraining in der Dublin Bay - Kreuzschläge gen ESE und SW					
17h10			Mot		an Dun Laoghaire Marina GPS: 53° 17,9'N; 006° 08,3'W



Am Nachmittag legen wir von Howth ab. Wir segeln bei Starkwind mit Kreuzschlägen durch die Dublin Bay bis in die Marina von Dun Laoghaire.

Abschluss eines ereignisreichen Segeltörns in anspruchsvollen Wetterlagen des Herbstes, die Erfahrung und taktische Umsicht erforderten.

Die Gesamtstrecke des Herbst-Hochseetörns von Alesund nach Dublin beträgt 770 sm.

3. Oktober 2014

Abschied der Crew. Zeit für Reinschiff und Yachttechnik.

SY *Charisma* klar zum folgenden Hochseetörn.

* * * * *

Danksagung



Als Skipper danke ich der Crew für Ihren Einsatz, Seemannschaft und Kameradschaft zum Gelingen des anspruchsvollen Herbsttörns im Gezeitenrevier.

Constantin Claviez

* * * * *

Anhang

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



© Nico Krauss

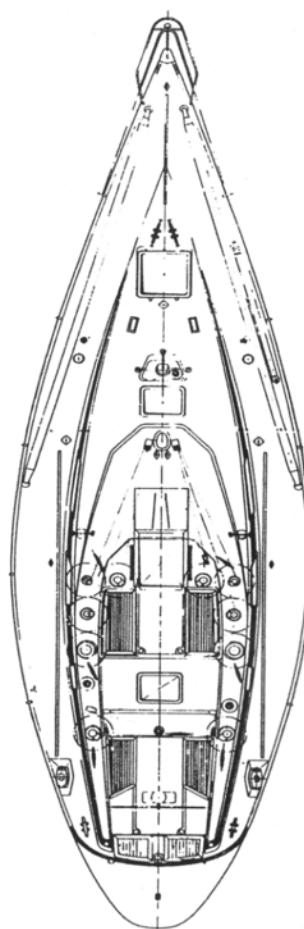
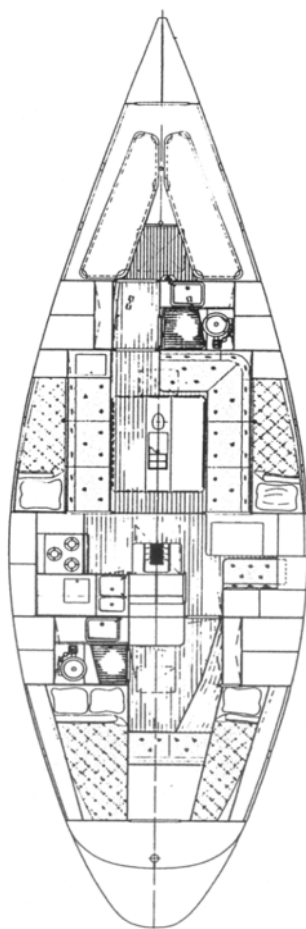
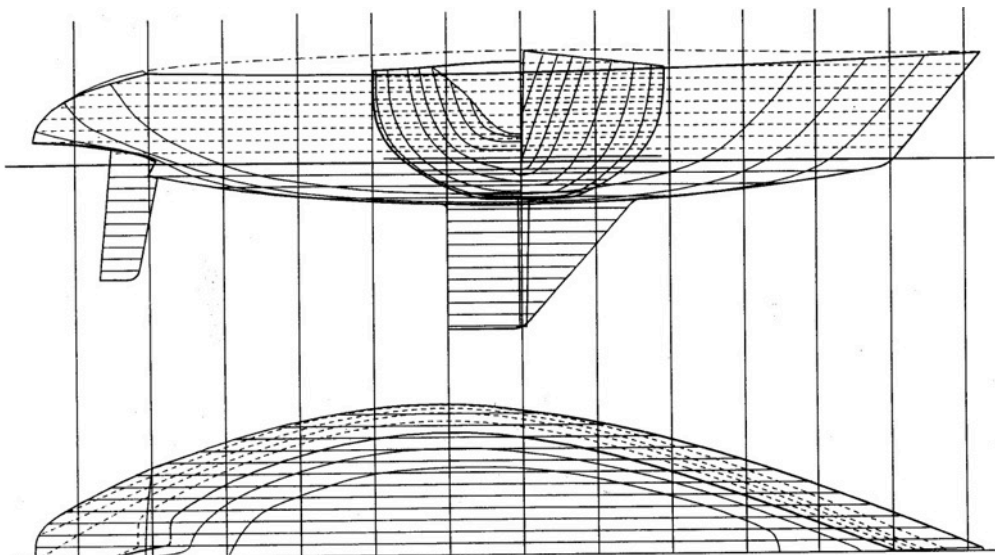
Die SY *Charisma* ist langbewährt beim Küsten- und Hochsee-Segeln, Regatten sowie bei den Schwerwettertrainings auf der Nordsee.

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

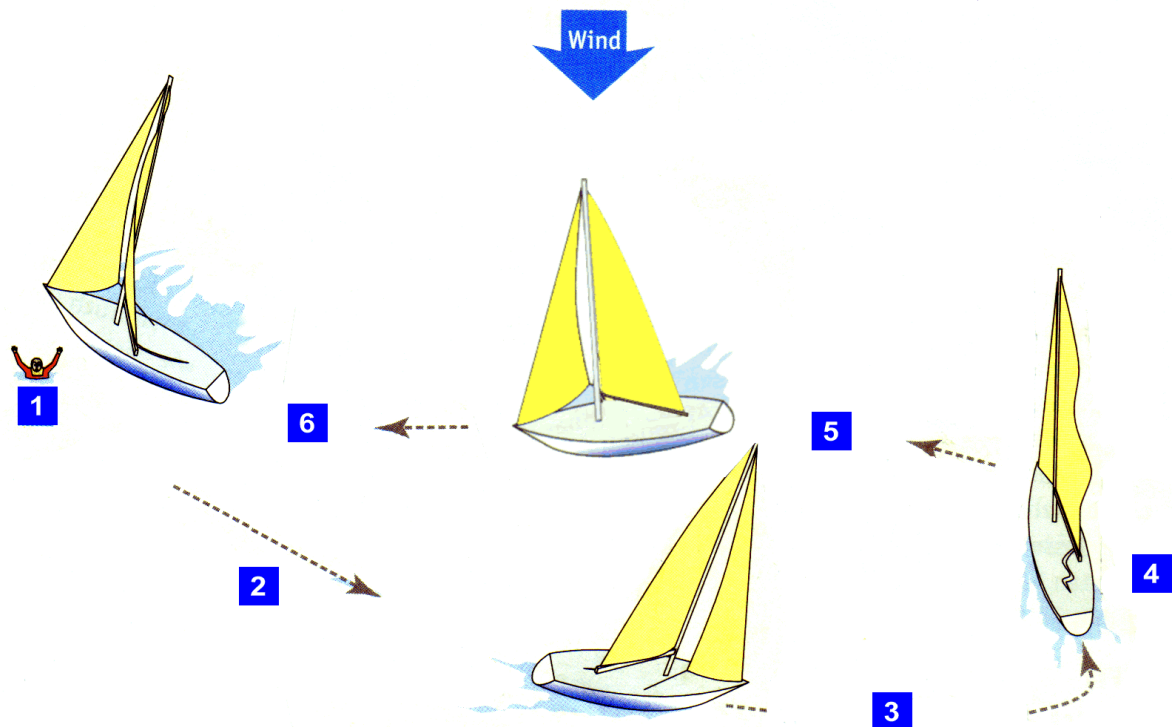
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird.

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 gehaltenen Schoten für den Rudergänger gut zu steuern.
- Das Manöver ist sicher - es gibt kein Gefährdungspotential der Crew durch schlagende Schoten und killende Segel.
- Das niedrige Freibord (bedingt durch Winddruck in die back stehende Fock) ermöglicht die Bergung des Verunglückten an Bord.
- Das Manöver ist durch die vorgenannten Aspekte schnellstmöglich abgeschlossen, der direkte Kontakt zum Überbordgefallenen gewährleistet.
- Das Manöver ist auch in einer unvorhergesehenen Gefahrensituation realistisch und bedeutet eine größtmögliche Ruhe auf dem Schiff.
- Das Manöver bietet auf der Grundlage des ‚Ruhe Bewahrens‘ die Voraussetzung, eine Gefahrensituation zu bewältigen.



Schiffsführung - Die der Verantwortung bewussten Entscheidungen

Als Schiffsführer habe ich die Verantwortung, das Schiff mit der Crew souverän zu segeln. Die Yacht ist von Nautor's Swan in exzellentem Bootsbau und Design konstruiert. Das Schiff hat sich seit vielen Jahren bewährt und wird von mir im Gewerbe professionell betrieben.

Die Schwerwettertrainings und die Hochseetörns können dazu führen, dass die Crew ein persönliches Limit unter Segeln erfährt. Das Team der SY *Charisma* lebt soziale Kompetenz und leistet gute Seemannschaft. Die Sicherheit hat in allen Belangen Priorität.

Die Wetterlage wird im Rahmen der Crewbesprechung analysiert. Das Team ist vorbereitet, was das Seewetter verursachen kann und was es in letzter Konsequenz für das Schiff und damit für die Crew bedeutet. In der umsichtigen und vorausschauenden Schiffsführung beziehen wir mehrere Routen ins Kalkül ein, um einen sicheren Kurs in den schützenden Hafen zu gewährleisten.



SY *Charisma* - Schwerwettertraining auf der stürmischen Nordsee östlich von Helgoland.