

Herbst-Hochseetörn 2014 - Irland - Wales - Cornwall - Bretagne - Galizien

SY Charisma, Nautor's Swan 441

Dublin - La Coruña vom 4. - 17. Oktober 2014



Die SY Charisma segelt am 9. Oktober 2014 durch den Westausgang des Englischen Kanals mit südlichem Kurs gen Bretagne.

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, 35
beim Schwerwettertraining auf der Seite 29

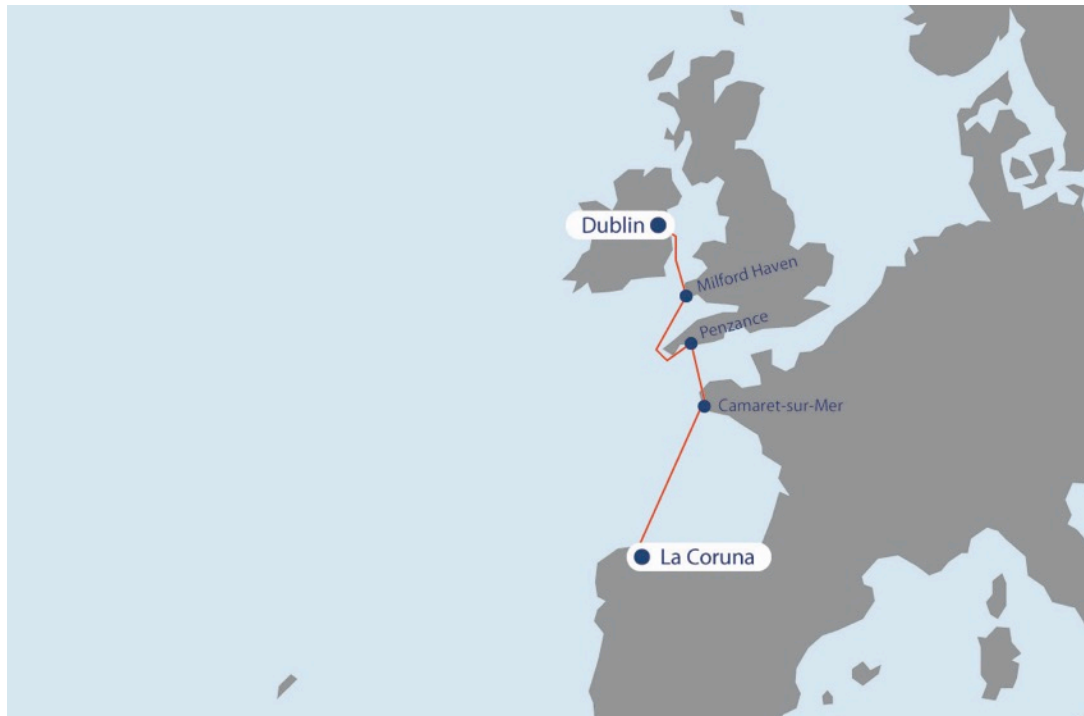
Franco Zehnder: SY Charisma beim Schwerwettertraining auf der Seite 39

Constantin Claviez

Anhang:

Impressionen der SY Charisma samt Sicherheitsmanöver auf den Seiten 35 bis 38

Die Route der SY *Charisma*: Irland - Wales - Cornwall - Bretagne - Galizien



Die Seegebiete: Irische See, Keltische See, Westausgang des Englischen Kanals, Biskaya, Nordatlantischer Ozean

Der Törnverlauf: Dublin - La Coruña, Gesamtstrecke: 720 sm

Datum	Seegebiet	Route, Häfen und Ankerbuchten	Distanz
04.10.	Irische See	Dublin - Nachtfahrt	-
05.10.		Milford Haven	120 sm
06.10.	Keltische See	Milford Haven - Nachtfahrt	-
07.10.		Penzance	130 sm
08.10.	Englischer Kanal	Hafentag wg. Seewetter	-
09.10.		Penzance - Nachtfahrt	-
10.10.		Camaret-sur-Mer	125 sm
11.10.	Biskaya, Nordatlantischer Ozean,	Camaret-sur-Mer - Nachtfahrt	-
12.10.		Seetag - Nachtfahrt	-
13.10.		La Coruña	345 sm
14.10. - 17.10.	östlicher Teil	Hafenliegetage wg. Seewetter	-

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)
<u>Schiffsführer:</u>	Constantin Claviez, www.charisma4sea.de

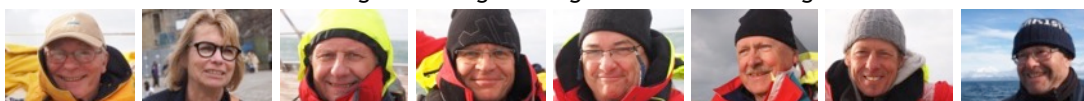
Die SY *Charisma* fährt unter deutscher Flagge, wird im Gewerbebetrieb von der BG-Verkehr überprüft und bekommt regelmäßig das Schiffssicherheitszeugnis erteilt.



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

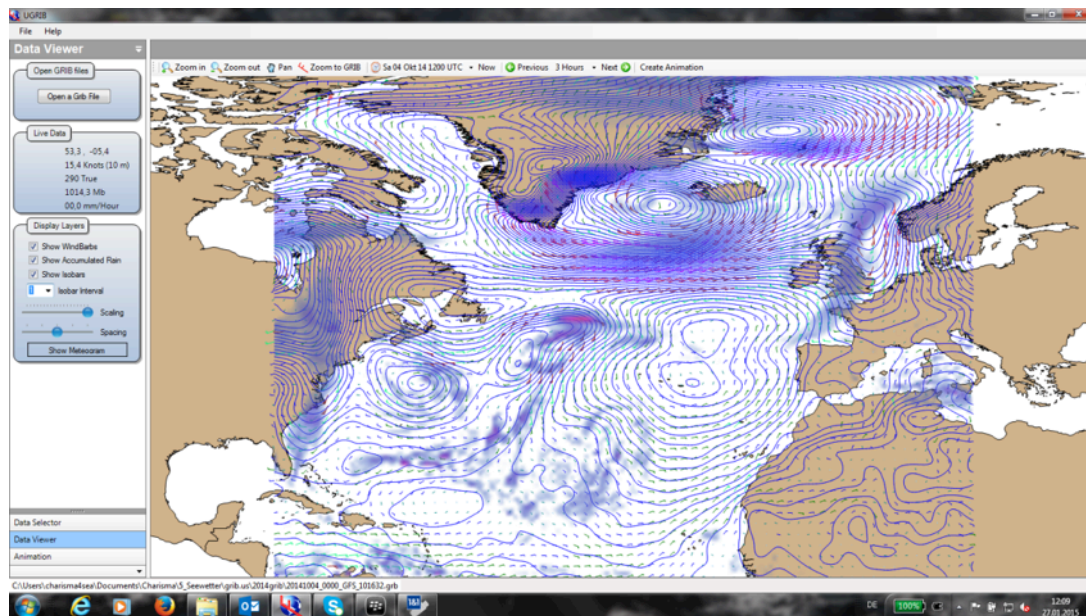


Die Crew: Prof. Dr. Jürgen Lernerz Gretje Peichert Heinrich Bruhin Tobias Wolf
Stefan Pfaffinger Georg Pöttinger Michael Pöttinger Constantin Claviez



Das Seewetter

Die globale Wetterlage auf dem Nordatlantik anhand der US-Gribdaten am 04.10.2014



Auf dem Nordatlantischen Ozean zeichnet sich eine klassische Wetterlage des Herbstes ab. Das Azoren-Hoch bildet eine Bastion gegen die angrenzenden Tiefs im Westen und das schwere Sturmtief mit Kern dicht westlich von Island. Das Luftdruckgefälle weist einen hohen Gradienten auf und führt zu einer strammen Westwind-Lage, die auf Irland einwirkt.

Eine weitreichende Regenfront erstreckt sich von der Norwegischen See über England bis in die Biskaya. Aufgrund des thermischen Tiefs über der Iberischen Halbinsel und des Azoren-Hochs weht der ‚Portugiesische Norder‘ entlang der Küste von Galizien bis über die Algarve hinaus.

Die nachfolgend aufgeführten Wetterbilder der öffentlich zugänglichen Gribdaten vom US-amerikanischen Wetterdienst werden 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 haben zu einer Optimierung der Segeltörns geführt.

4. Oktober 2014

Die SY *Charisma* liegt nach einem ereignisreichen Hochseetörn, der uns von Ålesund über die Shetland Inseln und durch den Caledonian Canal in die westschottischen Gewässer und die Irische See bis nach Dublin geführt hat, startklar in der *Dun Laoghaire Marina*.



Die von Ron Holland gezeichnete Nautor's Swan 441 befindet sich auch nach zigtausenden Seemeilen in einem exzellenten Zustand.

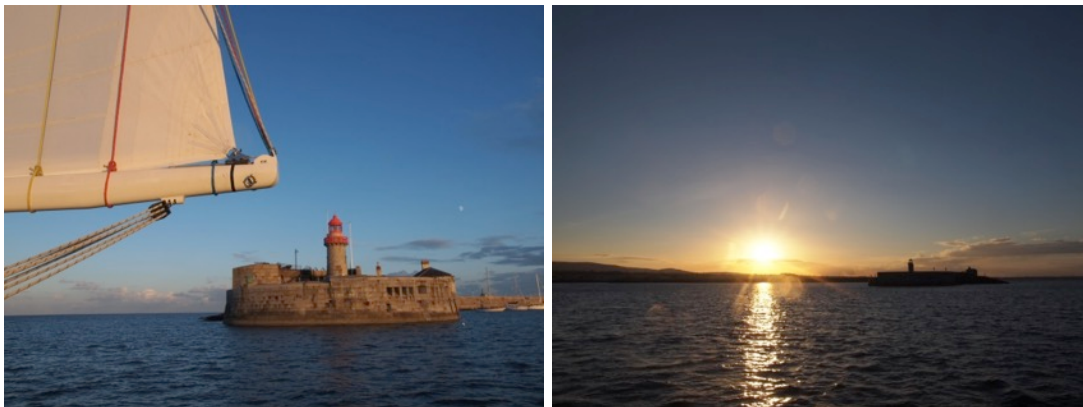
Bordzeit ist UTC+1 und entspricht der *British Summer Time* (BST).

Ankunft und Begrüßung der Crew auf der SY *Charisma*.

Verproviantierung. Stauen der persönlichen Ausrüstung. Törnbesprechung.

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff und Ausrüstung.

Als die Crew komplett ist, legen wir am frühen Abend ab. Das Seewetter erfordert es.



Die SY *Charisma* passiert die Hafenmole der Dun Laoghaire Marina und segelt in eine romantische Abendstimmung der Irischen See.

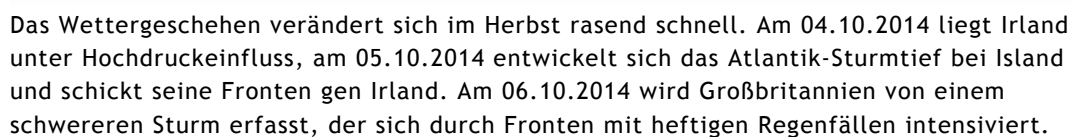
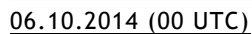
Das Wachsystem auf der SY *Charisma*:

Jedes Crewmitglied geht 3 Stunden Wache, 1½ Stunden mit dem ersten und 1½ Stunden mit dem zweiten Wachpartner. Bei sieben Crewmitgliedern kommen somit 7½ Stunden Freiwache zustande, die Zeit für zusätzliche Sondereinsätze lassen.

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

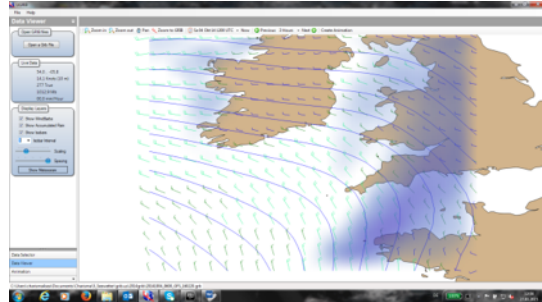
Die Wetterlage, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:

05.10.2014 (00 UTC)

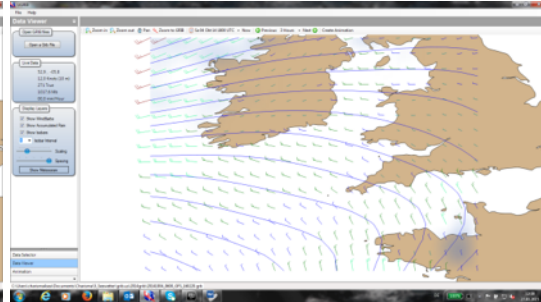


Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigen den Verlauf des Wetters im 6-Stunden Takt:

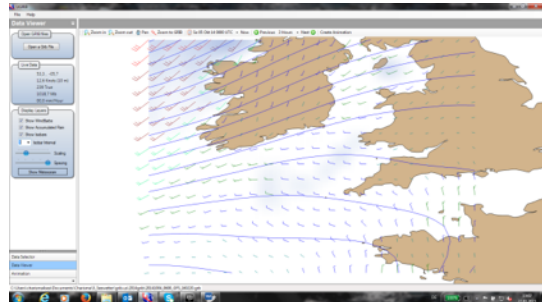
04.10.2014 (12 UTC)



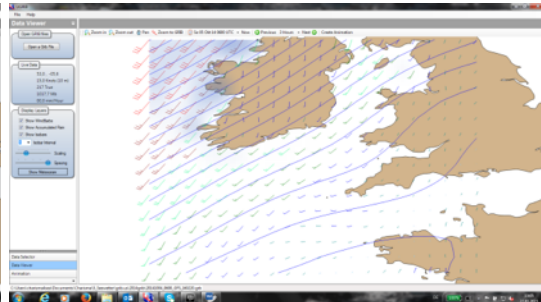
04.10.2014 (18 UTC)



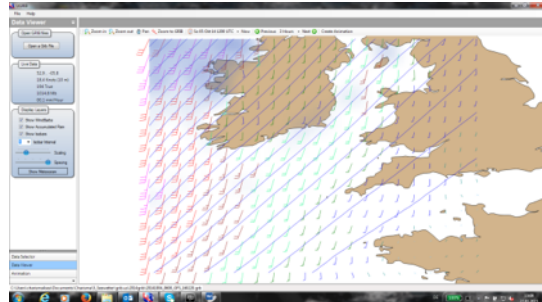
05.10.2014 (00 UTC)



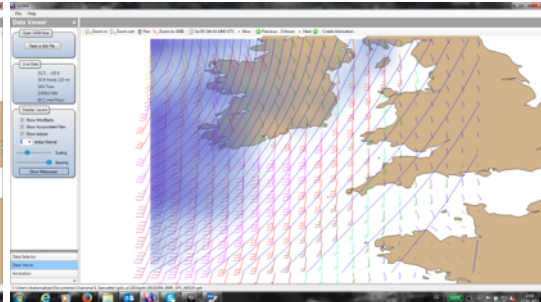
05.10.2014 (06 UTC)



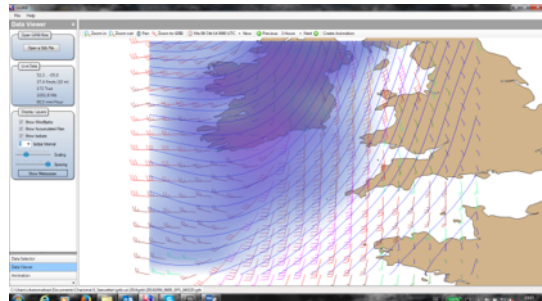
05.10.2014 (12 UTC)



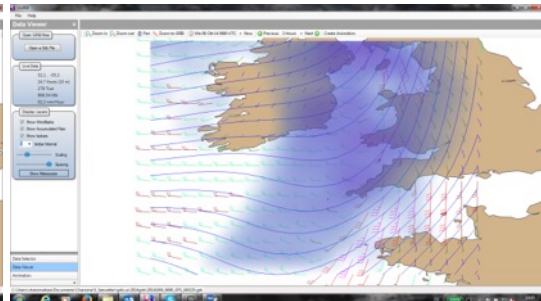
05.10.2014 (18 UTC)



06.10.2014 (00 UTC)



06.10.2014 (06 UTC)



Die Grafiken der US-Gribdaten sind präzise und vermitteln den schnellen Verlauf des Sturmtiefs sowie die damit einhergehende Intensität. Das herannahende Tief führt auf seiner Vorderseite zu rückdrehendem und stark zunehmendem Wind, durchsetzt von heftigem Regen. Der Bildablauf zeigt, wie wichtig es ist, das Zeitfenster konsequent zu nutzen, um rechtzeitig den schützenden Hafen anzulaufen.

Das Logbuch im Zeitraum vom 04.10. - 05.10.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
04.10. 18h10	1015		Mot	N-E	ab Dublin, <i>Marina Dun Laoghaire</i>
18h30		W 3-5	G III; Gr	165°	Segeln gegen restliche auflaufende Tide
22h10	1018	SW 4	G III; Gr	170°	Untiefentonne-N <i>North Arklow Bank</i> - Stb
23h40		SW 5	G III; Gr,	190°	Untiefentonne-S <i>South Arklow Bank</i> - Stb
05.10. 01h10		SW 5	G III; Gr,,	180°	GPS: 52° 27'N; 005° 59'W
05h20	1017	SW 4-5	G III; Gr,,	160°	GPS: 52° 02'N; 005° 52'W
10h20		SW 5	G III; Gr,	120°	Skokholm Bb qa.
12h00		SW 5	G III; Gr	E	Segeln durch den Channel bis zur Schleuse
13h15 13h30			Mot		an Milford Haven GPS: 51° 42,7'N; 005° 02,4'W

Der Segelzeitraum 04.- 05.10.2014: Dublin - Nachtfahrt Irische See - Milford Haven

Die Fahrt in den Abend beginnt bei schwachem bis mäßigem ablandigen Wind ruhig. Die Tide kentert zu unseren Gunsten und wir segeln mit bis zu 10 kn über Grund parallel zu Irlands Ostküste in südliche Richtung. Die dem Ufer vorgelagerte Arklow Bank lassen wir Steuerbord liegen. Bei auf SW zurückdrehendem und auffrischendem Wind binden wir das erste Reff ins Großsegel und segeln in die Nacht.

5. Oktober 2014

Die See wird ruppig, da die Kraftkomponenten der Natur bei frischem Wind von vorne entgegen dem mit uns setzenden Gezeitenstrom zu kurzen unangenehmen Wellen führen. Wir kommen jedoch Dank des exzellenten Seeverhaltens unserer Swan sehr gut voran, was wir aufgrund der Wetterprognosen ja auch müssen.



Nacht- und Morgenwache der sehr zuverlässigen *Charisma*-Crew Jürgen und Gretje.

In den frühen Morgenstunden fällt der Wind vorlich ein, wir können jedoch aufgrund der von uns zurückgelegten Strecke bereits abfallen und binden in der Morgendämmerung das zweite Reff ins Großsegel.



Die Warmfront bringt Sprühregen und mildes Klima. Mit Willensstärke, sozialer Kompetenz, Einsatz und einer guten Ausrüstung steht das Team auch diese Passage gut durch.

Die rechtzeitige Ankunft im schützenden Hafen ist aufgrund vorausschauender Planung, des Geschwindigkeitspotentials der Yacht und der konsequenten Einhaltung des Kurses gewährleistet.

Die Swan jagt durch die Irische See. Die Küste von Wales ist bereits in Sicht.



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.

Die SY *Charisma* segelt bei frischem Wind einen Am-Wind-Kurs durch die Irische See. Die Besegelung ist mit der Genua III und dem ins zweite Reff gebundenen Großsegel optimal.

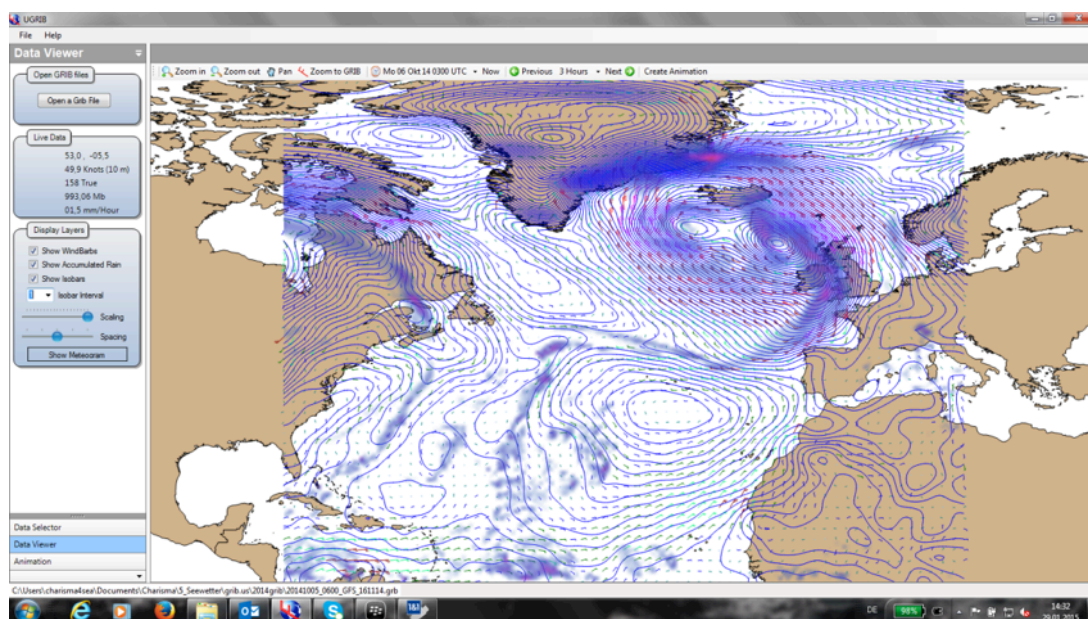


Zur Mittagszeit passieren wir die Huk von St. Ann's Head und laufen mit der auflaufenden Tide in den Main Channel, der nach Milford Haven führt, ein.



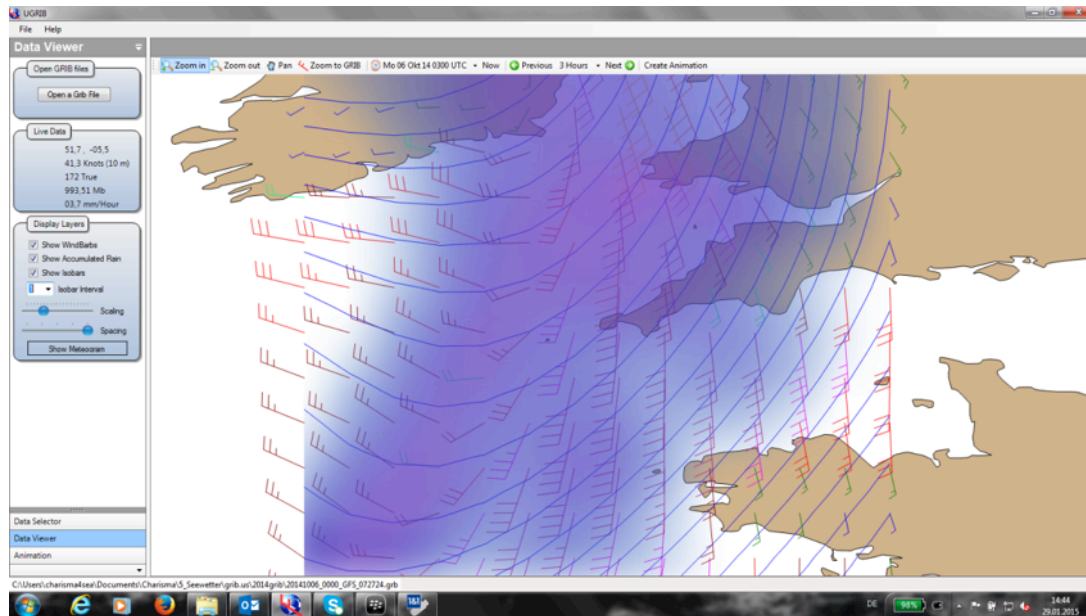
Zur Mittagszeit erreichen wir die Schleuse und machen am Warteponton fest. Als der Wasserstand hoch genug ist, werden die Tore zum Hafen geöffnet. Wir steuern den uns zugewiesenen Liegeplatz an und vertäuen die Yacht in Erwartung des schweren Wetters.

6. Oktober 2014



Die US-Gribdaten, www.grib.us, zeigen das gewaltige Sturmtief im Nordatlantischen Ozean. Nach perfekter Törnplanung liegt die SY *Charisma* zur rechten Zeit im schützenden Hafen.

Die US-Gribdaten zeigen das Spektakel in der Nacht des 06.10.2014 um 03 UTC.



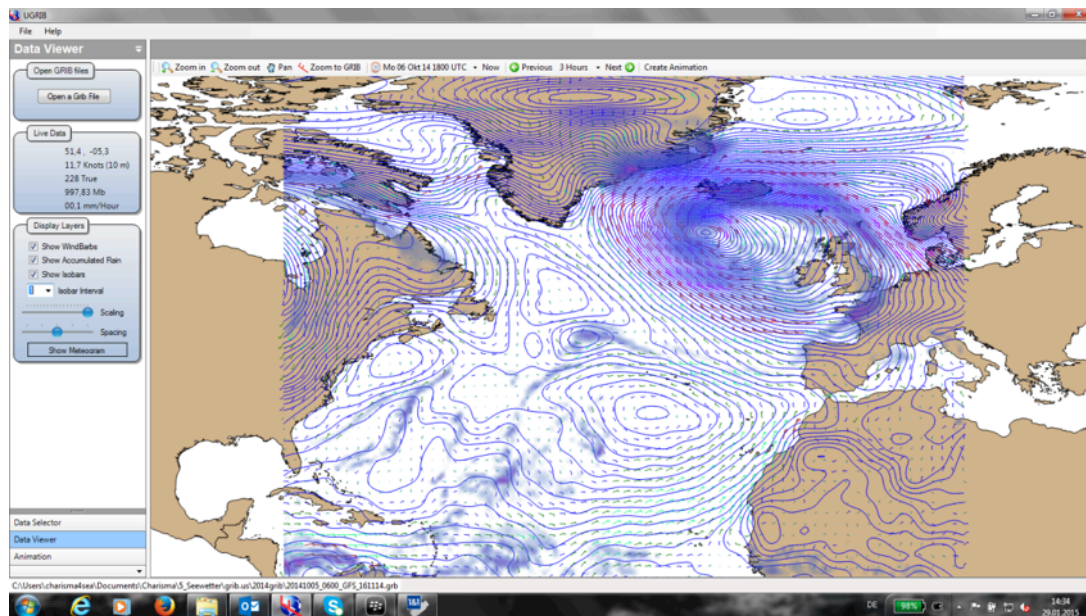
Die Marina von Milford Haven ist ein Bollwerk gegen die Naturgewalten. Die Schleusentore, die hohe Pier und das nahe gelegene Ufer geben den Schiffen im Hafen optimalen Schutz.



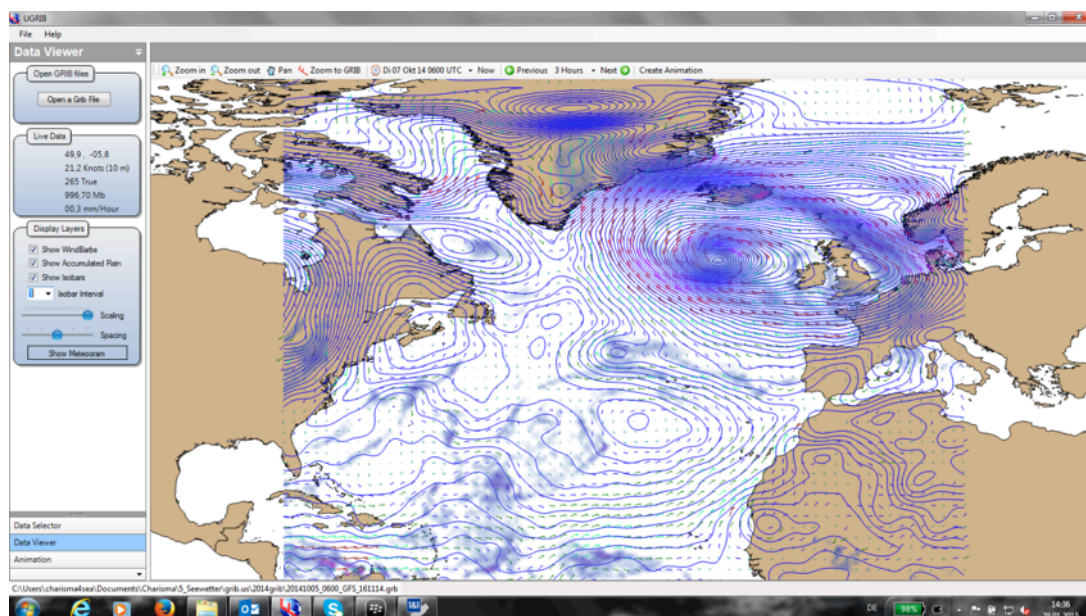
Am Vormittag des 6. Oktobers liegt nach Durchzug der schweren Wetterfront die Marina im Sonnenschein, als ob nichts gewesen wäre... Wir warten mit dem Ablegen dennoch bis zum Nachmittag, da es auf der Rückseite des Tiefs immer noch stramm aus Westen weht.

Das Seewetter im Zeitraum vom 6. - 7. Oktober 2014

Die Wetterlage auf dem Nordatlantik anhand der US-Gribdaten am 06.10.2014 um 18 UTC



Die Wetterlage auf dem Nordatlantik anhand der US-Gribdaten am 07.10.2014 um 06 UTC

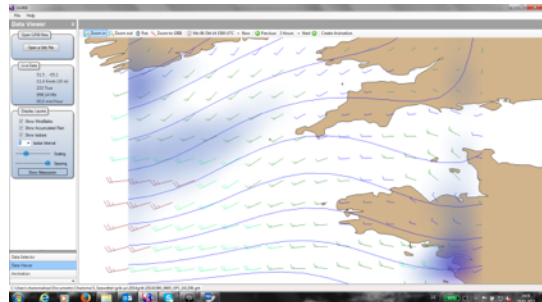


Das Wettergeschehen auf dem Nordatlantik wird von dem umfassenden Sturmtief bestimmt. Im Verlauf spaltet sich östlich vom zentralen Kern südlich von Island ein weiterer Kern über England ab.

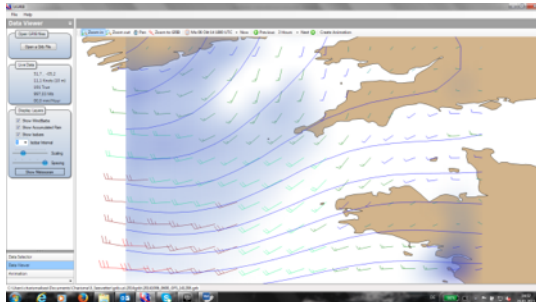
Für die Etappe von Milford Haven nach Penzance öffnet sich das nächste Wetterfenster mit den sich zwischen Irland und Wales öffnenden Isobaren. Der sich im weiteren Verlauf entwickelnde frische westliche Wind bringt uns gut nach Landsend voran.

Die US-Gribdaten, www.grib.us, legen den Verlauf des Wetters im 3-Stunden Takt dar:

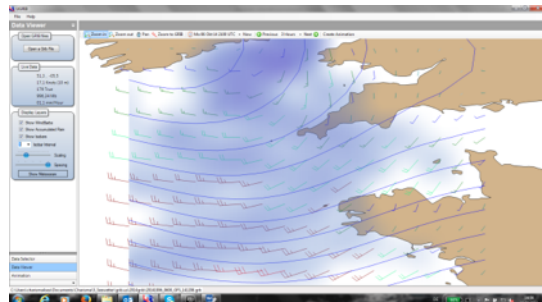
06.10.2014 (15 UTC)



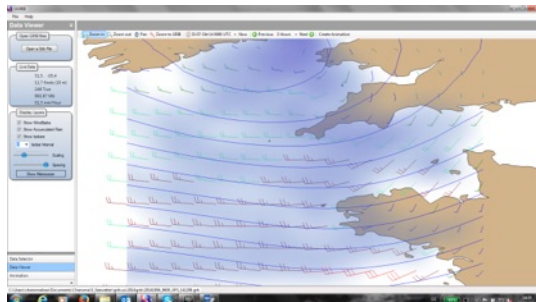
06.10.2014 (18 UTC)



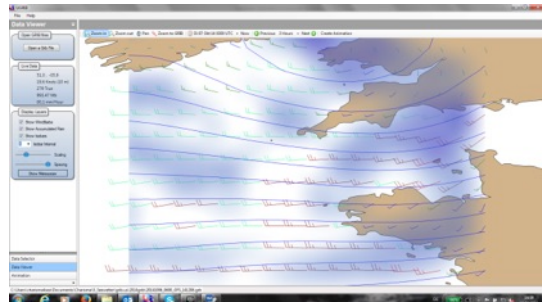
06.10.2014 (21 UTC)



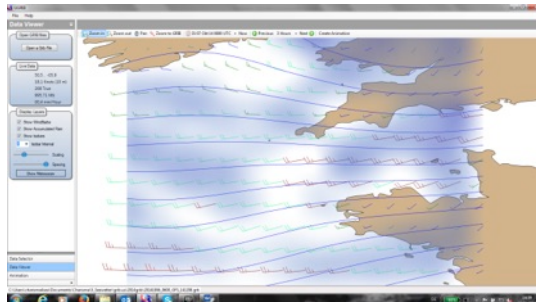
07.10.2014 (00 UTC)



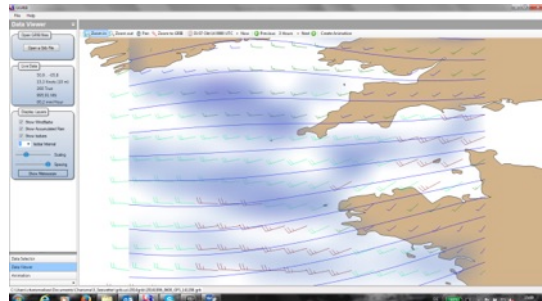
07.10.2014 (03 UTC)



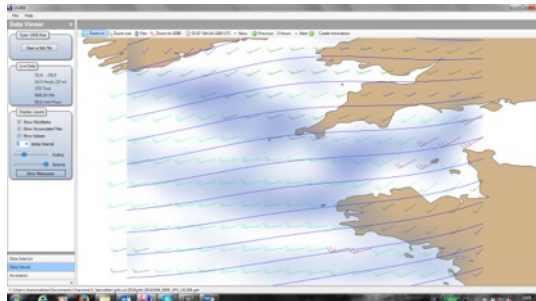
07.10.2014 (06 UTC)



07.10.2014 (09 UTC)

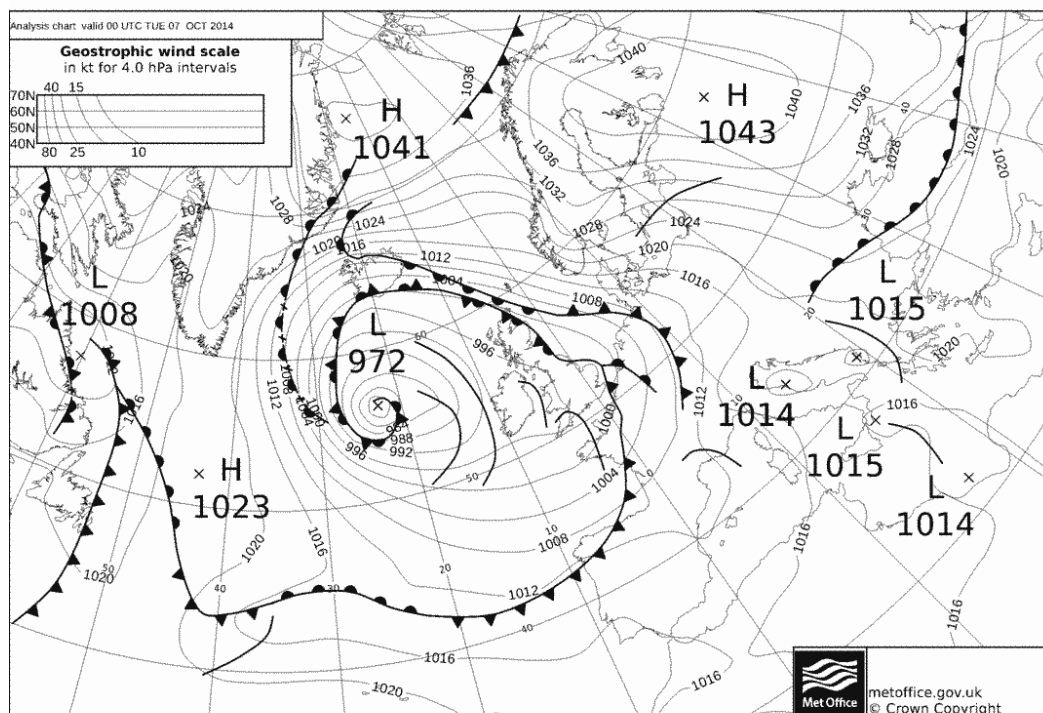


07.10.2014 (12 UTC)



Die Grafiken der US-Gribdaten zeigen den Durchzug des Tiefs auf unserer nächsten Etappe. Es handelt sich um ein Randtief des komplexen Atlantik-Tiefdrucksystems. Der Wind weht zunächst aus SW, dreht mit Annäherung des Kerns zurück auf S. Im Kern des Tiefs regnet es und der Wind wird unbeständig. Der Wind dreht auf der Rückseite des Tiefs wieder rechts aus W-SW und nimmt zu.

Die Wetterlage am 07.10.2014 (00 UTC) auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Das Logbuch im Zeitraum vom 06.10. - 07.10.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
<u>06.10.</u>					
15h50	996		Mot	W	ab Milford Haven
16h40		W-SW 4	G III; Gr	195°	Untiefentonne-W <i>Thorn Rock</i> Bb qa.
19h50	995	SW 5-6 unbeständig	G III,; Gr,,	W - S	Reffmanöver und Kreuzschläge GPS: 51°32'N; 005°15'W
22h30		S-SW 6 Schauerböen	G III	270°	GPS: 51°28'N; 005°31'W
<u>07.10.</u>					
00h30		Cyclonic Schauer	Mot	200°	GPS: 51°20'N; 005°29'W
02h30		W-SW 4	G III; Gr,,	200°	GPS: 51°10'N; 005°34'W
03h30		W-SW 5-6	G III; Gr,,,	195°	klart auf - 3. Reff ins Großsegel
09h30	996	W-SW 5-6	G III; Gr,,,	180°	GPS: 50°26'N; 005°47'W
13h30		SW 6	G III; Gr,,,	165°	Lighthouse <i>Longships</i> Bb qa.
14h40		SW 5-6	G III; Gr,,,	065°	Untiefent.-S <i>Runnelstone</i> Bb qa.
16h10	998	SW 4-5	Mot		an Penzance (bei HW) GPS: 50°07,0'N; 005°31,8'W

Der Segelzeitraum 06.- 07.10.2014: Milford Haven - Nachtfahrt Keltische See - Penzance

Mit dem Nachmittags-Hochwasser verlassen wir die Marina von Milford Haven und steuern bei mäßigem westlichem Wind unter Motor durch den Main Channel. In der sich nach Süden öffnenden Zufahrt in die offene See setzen wir die Segel. Unter Genua III und Großsegel segeln wir durch die Mündung des Bristol Channels in südliche Richtung. Am Abend wird der Wind unbeständig und fordert Reffmanöver sowie Kreuzschläge. Der Wind nimmt in der Nacht auf S-SW 6 zu und der Seegang wird bockig. Wir bergen das gereffte Großsegel und segeln nur unter Genua III mit W-Kurs in die Nacht.

7. Oktober 2014

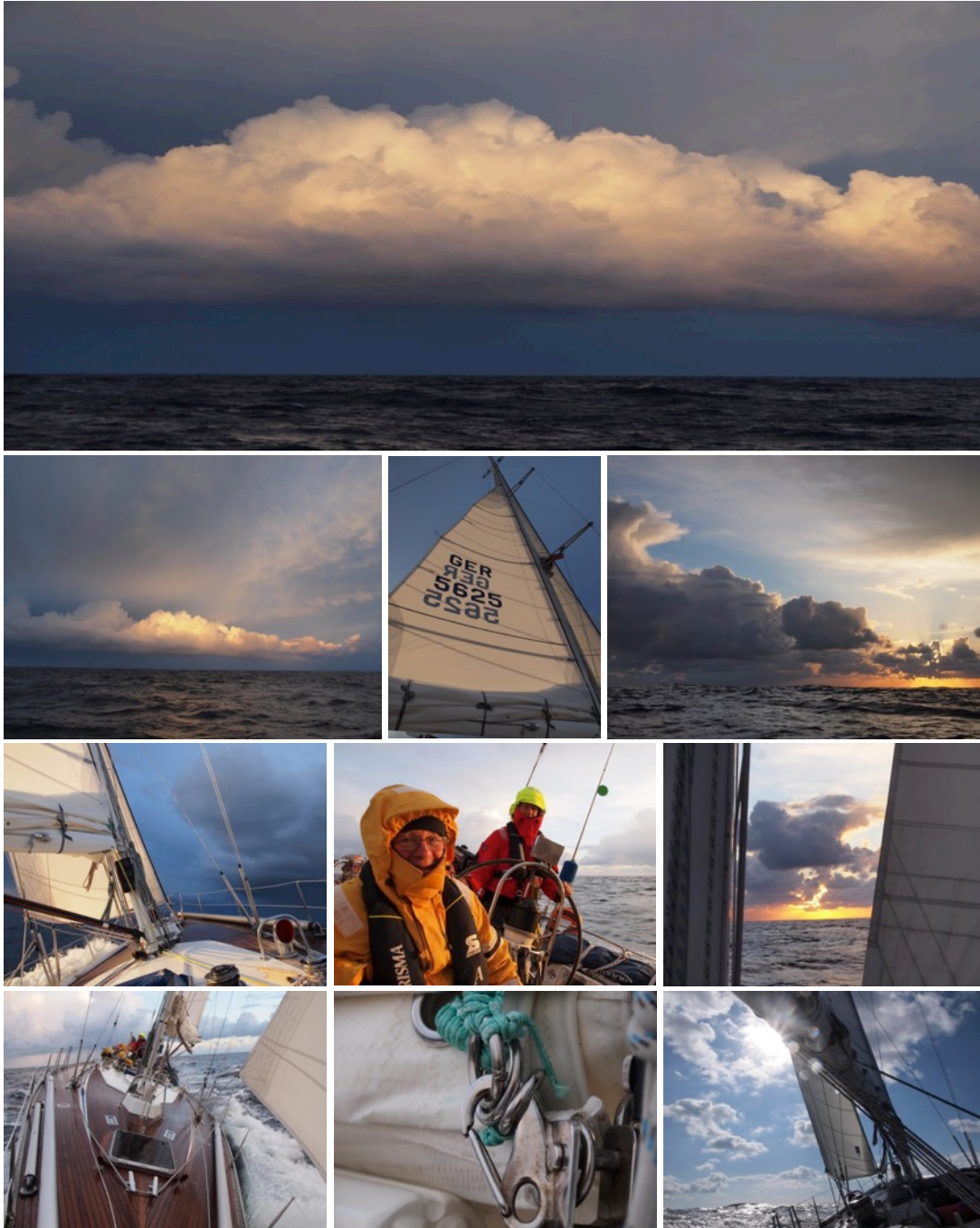
Das Barometer zeigt während der Nachtfahrt mit 995 hPa seinen tiefsten Punkt. Es gehen Schauerfronten durch und der Wind weht aus verschiedenen Richtungen. Im englischen Seewetterbericht wird diese Situation mit einem Begriff treffend zusammengefasst: *Cyclonic*. Da diese Phase nicht effizient segelbar ist, nutzen wir den Motor, bis sich nach zwei Stunden wieder ein segelbarer Wind durchsetzt. Mit leichtem Steigen des Barometers etabliert sich W-SW Wind, zunächst mäßig, dann auffrischend. Wir segeln mit ausgewogener Besegelung der Genua III und dem ins zweite Reff eingebundenen Großsegel bis zu 8 kn Fahrt über Grund durch die Keltische See. Als der Wind auf Starkwind auffrischt, binden wir das dritte Reff ins Großsegel. Es klart auf und der Sternenhimmel führt zu einer einzigartigen Atmosphäre.

Sonnenaufgang über der Keltischen See



Das Tiefdrucksystem führt zu einer bewegten See und von Energie geladenen Wolken.

Die Keltische See: Seewetter pur - Impressionen vom Hochseetörn im Herbst



Am frühen Nachmittag segeln wir mit auflaufender Tide in den Englischen Kanal. Wir sind gut in der Zeit und erreichen den Hafen von Penzance bei Hochwasser.

Der Hafenmeister weist uns einen Liegeplatz längsseits an einer Yacht zu. Wir vertäuen uns zusätzlich mit Landleinen und sind für den kommenden stürmischen Wind gewappnet. Sobald die Tide abläuft, schließen die Schleusentore und der Hafen bietet den Schiffen guten Schutz vor schwerem Wetter.

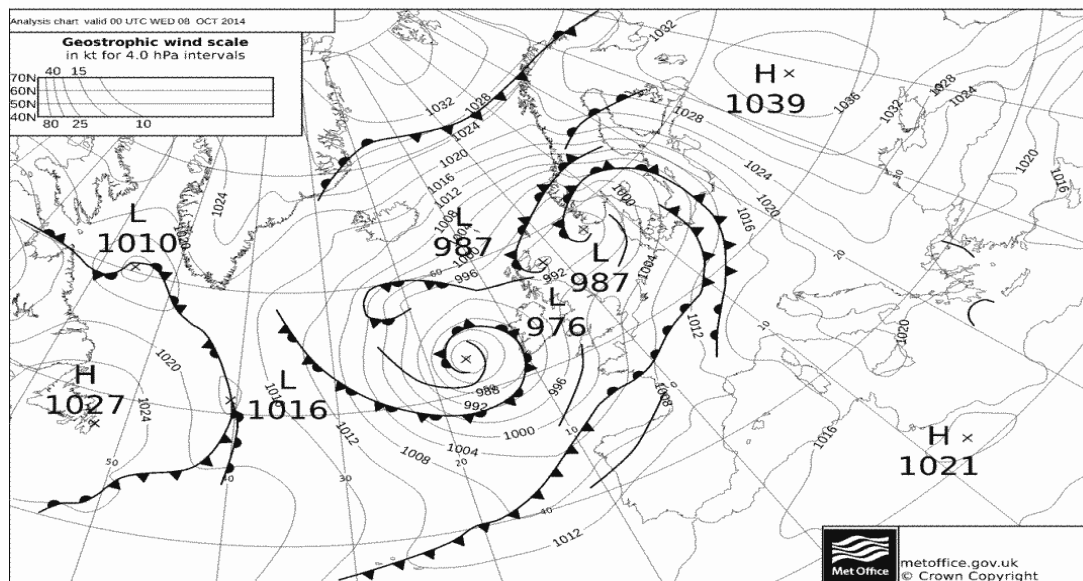


Die SY *Charisma* segelt rund um Landsend in den Englischen Kanal. Das durchgelattete Großsegel ist sauber ins dritte Reff eingebunden, das Profil der Segel steht sehr gut.

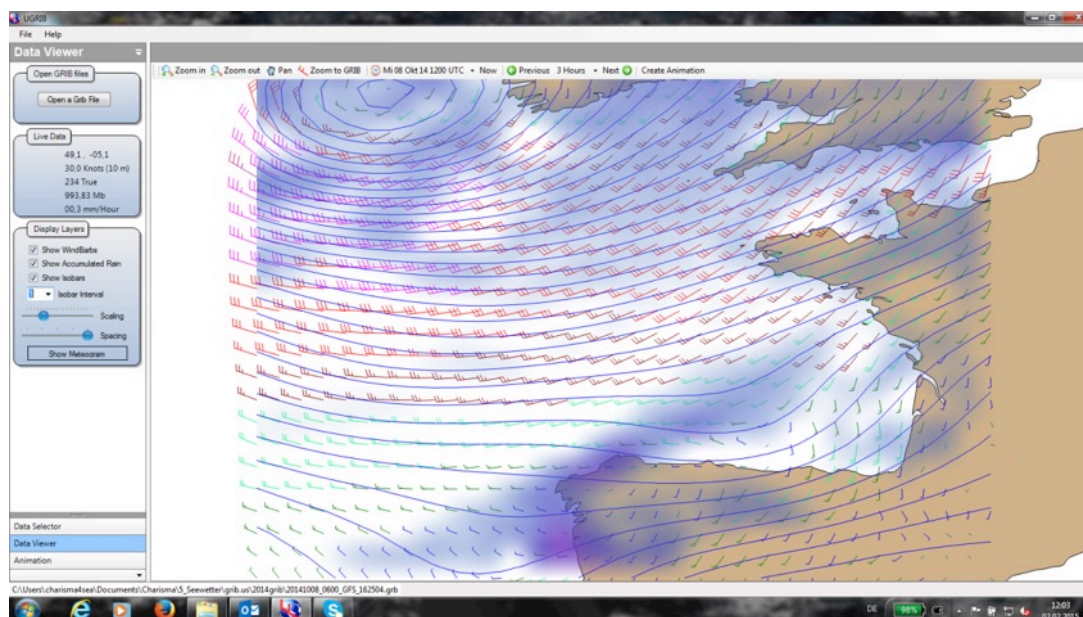
8. Oktober 2014

Hafentag in Penzance, Cornwall.

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



Die Wetterlage um 12 UTC anhand der US-Gribdaten, www.grib.us:



Das Sturmtief im östlichen Nordatlantik liegt mit Kern westlich von Irland. Der Luftdruck komprimiert sich gegenüber dem kontinentalen Hoch. Im Südostquadranten des Tiefs entwickelt sich stürmischer SW-Wind.



Die SY *Charisma* liegt im Schutze des Hafens von Penzance.



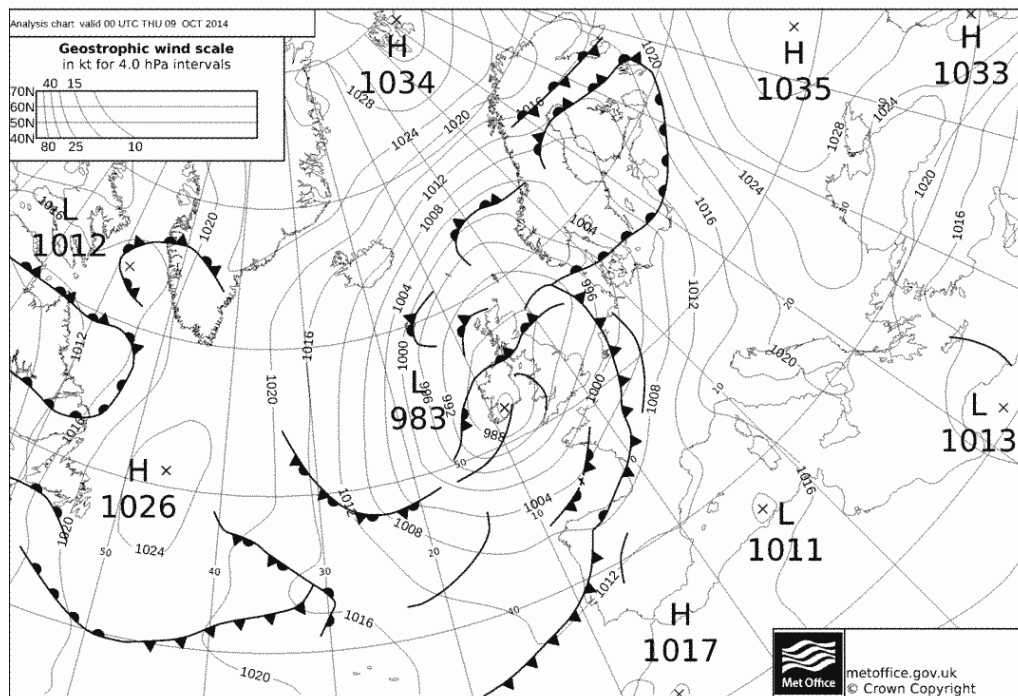
Die Crew gestaltet den Abend mit einem schmackhaften Menü an Bord.

9. Oktober 2014

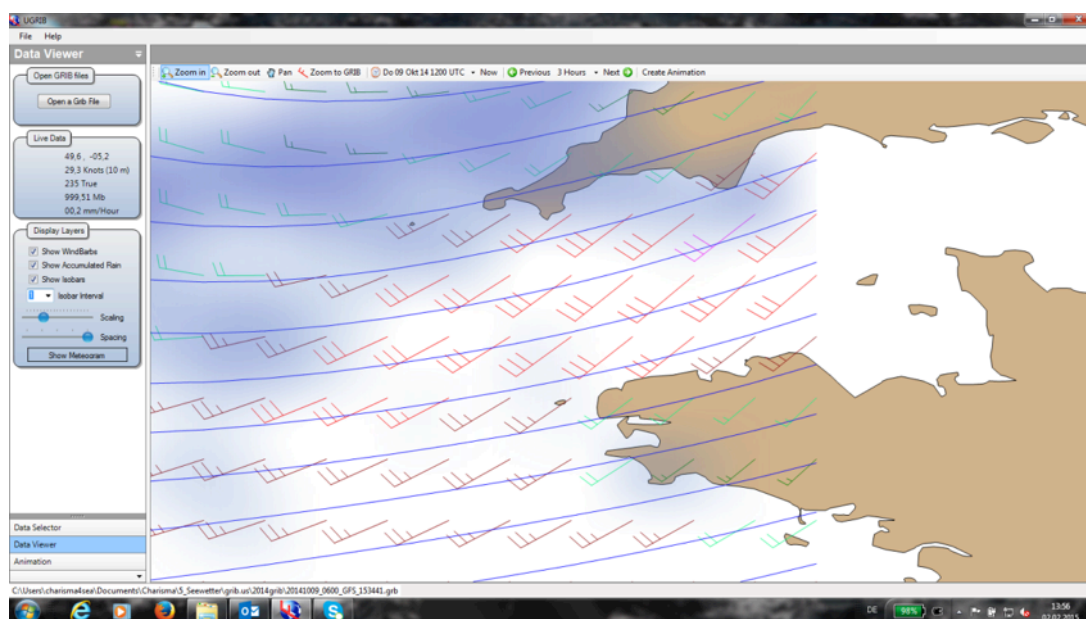
Impressionen von Cornwall mit Ausflug nach St Michael's Mount and Mousehole



Die Wetterlage am 09.10.2014 um 00 UTC auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Die Wetterlage um 12 UTC anhand der US-Gribdaten, www.grib.us:



Das Tief zieht mit seinem Kern über die Südküste Irlands. Auf der Vorderseite des Tiefs weht steifer bis stürmischer SW-Wind vom Atlantik in den Englischen Kanal.

Nach Rückkehr vom Landausflug ist es am Nachmittag soweit. Das Wetterfenster öffnet sich und die Intensität des Tiefs lässt nach.

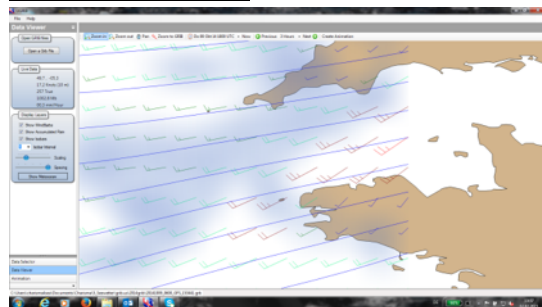
Wir legen ab, um den Westausgang des Englischen Kanals mit Kursziel Bretagne zu queren.

Das Logbuch im Zeitraum vom 09.10. - 10.10.2014:

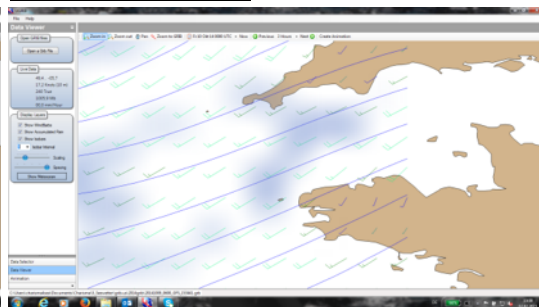
UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
09.10. 17h20	1001	WSW 5	Mot G III; Gr,,,	190°	ab Penzance
22h40	1003	W-SW 4-5	G III; Gr,,	180°	GPS: 49° 33'N; 005° 19'W
10.10. 01h20	1004	W-SW 4-5	G III; Gr,,	190° 160°	GPS: 49° 17'N; 005° 24'W
05h10	1006	SW 4-5	G III; Gr,,	175°	GPS: 48° 57'N; 005° 10'E
09h30		S 4	G III; Gr	160°	Leuchtturm <i>Le Four</i> Bb qa. Kreuzschläge <i>Chenal de Four</i> gen S
12h00		S 3-4	Mot	180°	grüne Tonne <i>Basse St Pierre</i> Stb qa.
13h00		S 3-4	G III; Gr	105°	<i>Pointe de St. Mathieu</i> Bb qa., mit auflaufender Tide <i>Rade de Brest</i>
14h30		S 2	Mot		an Camaret-sur-Mer GPS: 48° 16,8'N; 004° 35,3'W

Die US-Gribdaten, www.grib.us, legen den Verlauf des Wetters im 6-Stunden Takt dar:

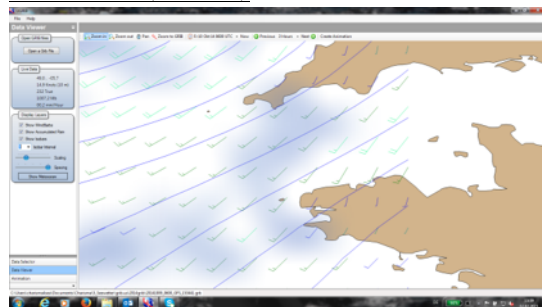
09.10.2014 (18 UTC)



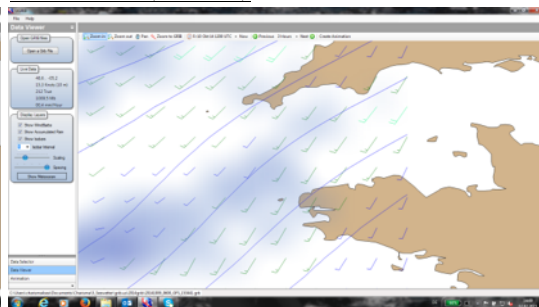
10.10.2014 (00 UTC)



10.10.2014 (06 UTC)



10.10.2014 (12 UTC)



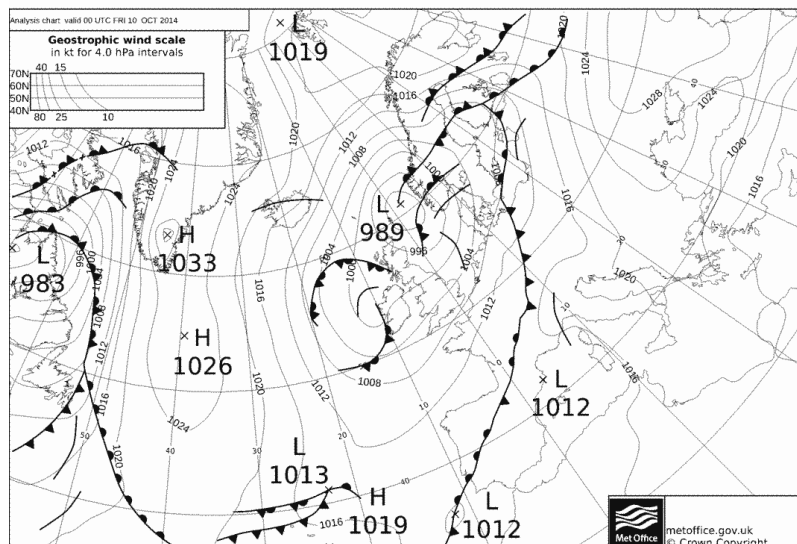
Die Grafiken der US-Gribdaten zeigen im Westausgang des Englischen Kanals südlich vom Kern des Tiefs eine durchwachsene SW-Windlage. Durch den südlichen Kursverlauf können wir im ausgleichenden Einfluss der Tide die westliche Bretagne direkt ansteuern.

Der Segelzeitraum 09.- 10.10.2014: Penzance - Nachtfahrt Engl. Kanal - Camaret-sur-Mer

Am späten Nachmittag legen wir bei hohem Wasserstand ab. Die Schleusentore vom Hafen sind geöffnet und geben den Weg frei für eine zügige Überfahrt mit Kurs gen Bretagne. Aufgrund der alten See segeln wir das Großsegel zunächst im dritten Reff, um die Überholbewegungen der Yacht zu reduzieren. Da der Wind für uns günstig aus WSW weht, segeln wir mit einem Schrick in den Schoten und dem zweiten Reff im Groß in die Nacht.

10. Oktober 2014

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



Das Tief hat seine Position kaum geändert, hat sich aufgefüllt. Zudem ist die Luftdruck-Diskrepanz zum Festland nicht mehr so groß. Der Wind dreht zurück auf SW und lässt nach.

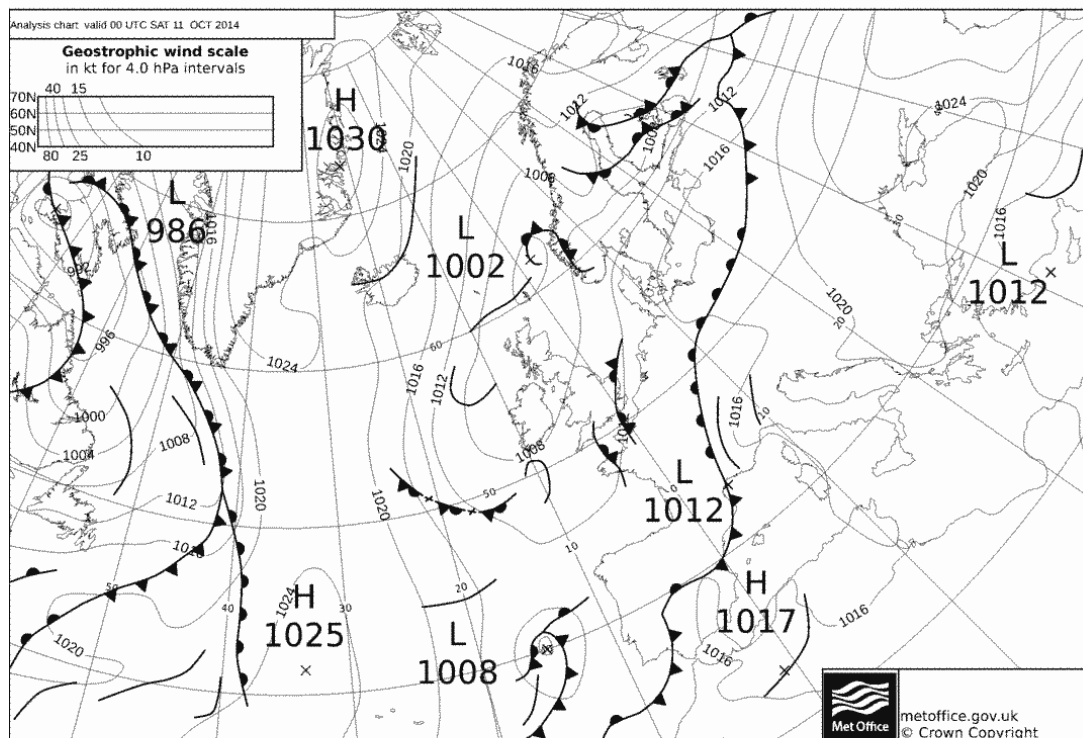
Das Wachsystem funktioniert in der Routine der wachsam Crew. Der Schiffsverkehr wird sorgfältig beobachtet. Der Kurs am Wind ist moderat.



Am Vormittag kommt die von Felsen gespickte Küste der Bretagne in Sicht. Da die Tide mit uns läuft, segeln wir mit Kreuzschlägen durch den Chenal de Four in südliche Richtung. Mit Einmünden in die Rade de Brest segeln wir mit dem auflaufenden Gezeitenstrom mit östlichem Kurs dem Hafen von Camaret-sur-Mer entgegen. Zur späten Mittagszeit machen wir an einem Schwimmponton längsseits fest.

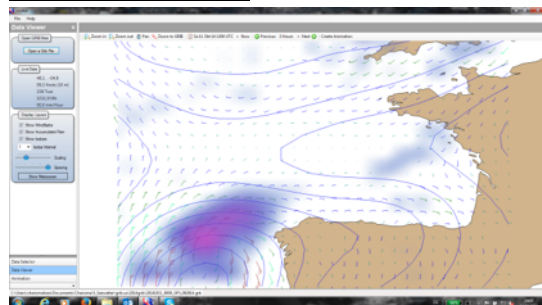
Das Seewetter im Zeitraum vom 11. - 14. Oktober 2014

Die Wetterlage am 11.10.2014 um 00 UTC auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:

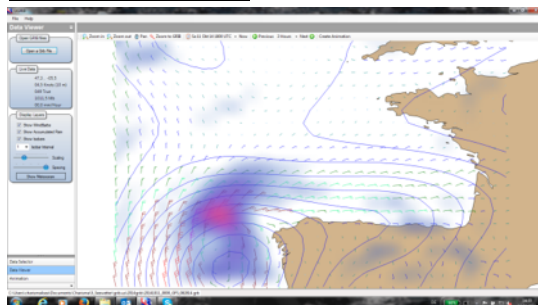


Die US-Gribdaten, www.grib.us, legen den Verlauf des Wetters im 6-Stunden Takt dar:

11.10.2014 (12 UTC)

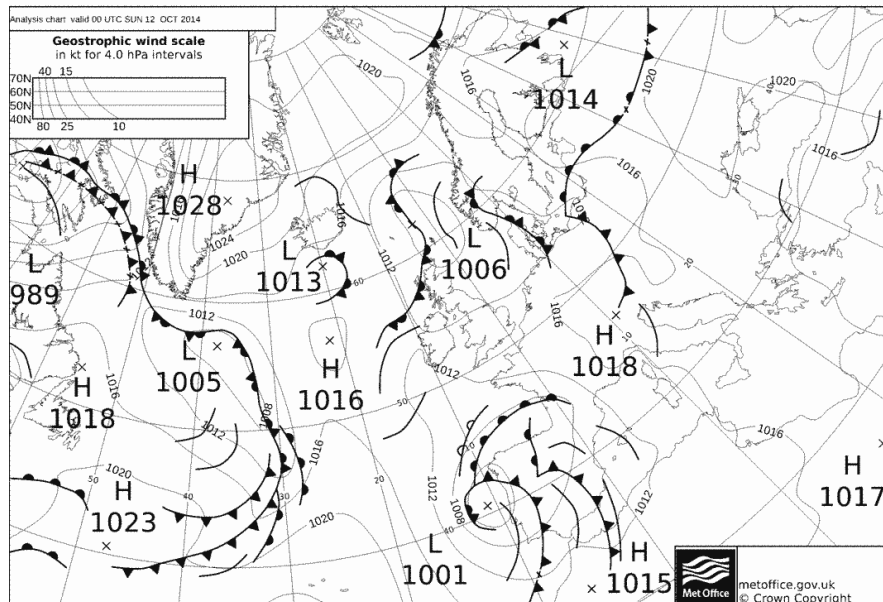


11.10.2014 (18 UTC)



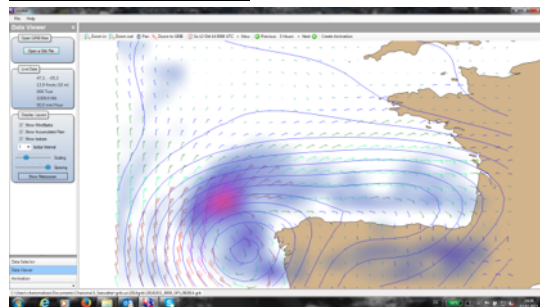
Das Sturmtief im östlichen Nordatlantik, westlich von Kap Finisterre, ist maßgebend für die weitere Wetterlage und unseren Kurs durch die Biskaya bis nach La Coruña. Das Seegebiet rund um die Bretagne unterliegt zunächst dem Einfluss von schwachem SW-Wind, der zum Abend abnehmen wird. Je weiter der Kurs gen SW fortgesetzt wird, desto eher werden wir mit Querung der Biskaya im Nordostquadranten des Sturmtiefs guten Wind aus E-NE nutzen können.

Die Wetterlage am 12.10.2014 um 00 UTC auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:

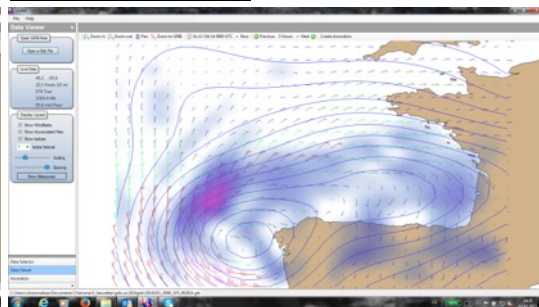


Die US-Gribdaten, www.grib.us, legen den Verlauf des Wetters im 6-Stunden Takt dar:

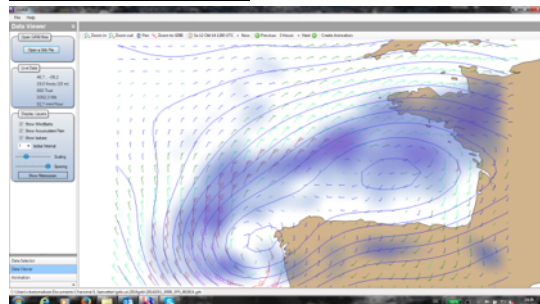
12.10.2014 (00 UTC)



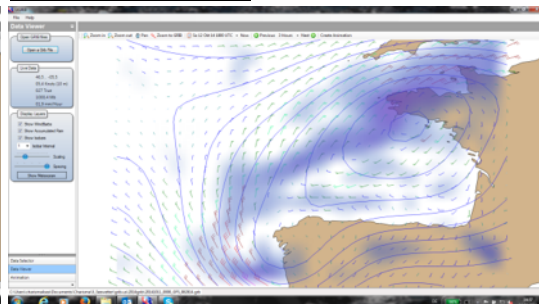
12.10.2014 (06 UTC)



12.10.2014 (12 UTC)

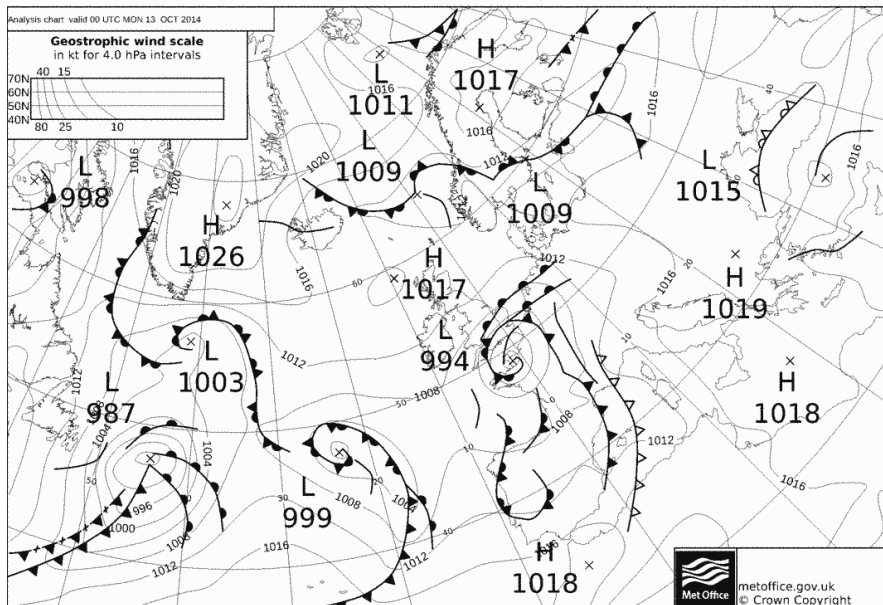


12.10.2014 (18 UTC)



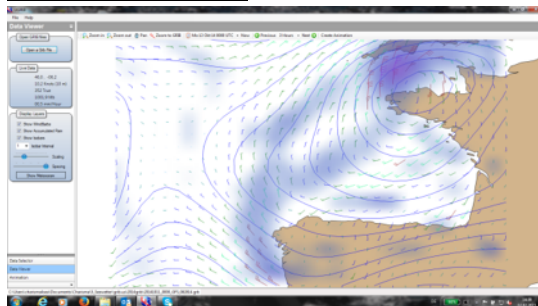
Das Tief bei Kap Finisterre erfasst mit seinem Nordostquadranten die gesamte Biskaya. Es entwickelt sich ein zweiter Kern des Tiefs im Zentrum der Biskaya, so dass wir im Nordwestquadranten mit nördlichem Wind weiterhin von der Wetterlage profitieren.

Die Wetterlage am 13.10.2014 um 00 UTC auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:

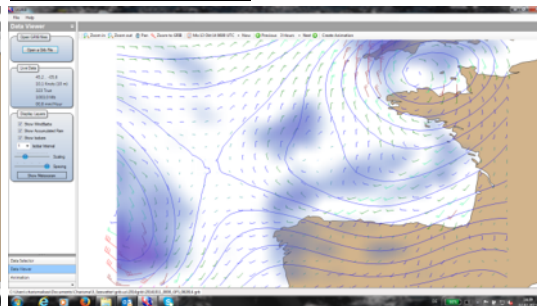


Die US-Gribdaten, www.grib.us, legen den Verlauf des Wetters im 6-Stunden Takt dar:

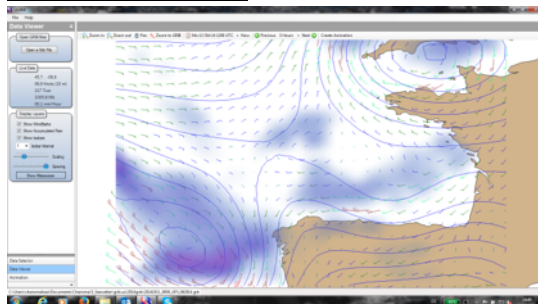
13.10.2014 (00 UTC)



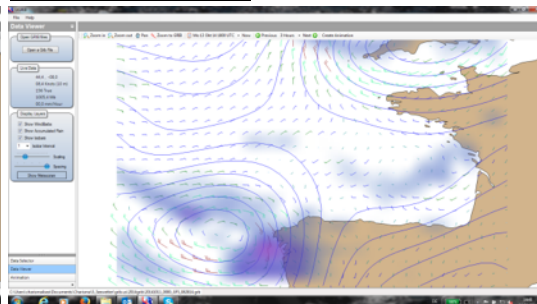
13.10.2014 (06 UTC)



13.10.2014 (12 UTC)



13.10.2014 (18 UTC)



Das Tief zieht nach NE ab, in den Englischen Kanal. In der Biskaya entwickelt sich vorübergehend eine Schwachwindzone. Westlich von Kap Finisterre entwickelt sich ein neues Tief, das in seinem östlichen Sektor zu Seegewitter und S-Wind führt.

Das Logbuch im Zeitraum vom 11.10. - 13.10.2014:

UTC	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
11.10. 11h50			Mot -> G III	N-E	ab Camaret-sur-Mer
			Mot G III; Gr	SW	rund Pointe du Toulinguet durch den Chenal du Petit Leac'h
13h20	1011	W-SW 3-4	G III; Gr	190°	Untiefentonne-S <i>Basse du Lis</i> Stb qa.
16h10		schwach-	G III; Gr Mot	180°	Passage <i>Raz de Sein</i> gegen die Tide <i>Pointe du Raz</i> Bb qa.
20h00		windig	Mot	215°	GPS: 47° 44'N; 005° 04'W
12.10. 01h20	1009	E 3	G III; Gr	210°	GPS: 47° 13'N; 005° 39'W
02h00		E 3-4	Spi; Gr	210°	Spinnakersegeln durch die vom Mond erhellte Biskaya - Delphine
04h20	1006	E 4-5 böig	Spi ; Gr G III; Gr	210°	vorm Sonnenschuss Spi geborgen, Notmanöver durch Achtknoten auf Achterholer misslungen, Spi-Schaden
05h00	1005	E 5 böig	G III; Gr,	210°	GPS: 46° 52'N; 005° 56'W
09h00	1003	E 5-6	G III; Gr,,	210°	GPS: 46° 27'N; 006° 16'W Genua auf Bb ausgebaumt
12h40	1002	NE 5	G III; Gr,,	195°	GPS: 46° 04'N; 006° 31'W
14h10	1001	N 5-6	G III; Gr,,	230°	GPS: 45° 55'N; 006° 34'W - Halse
19h00	1003	NNW 5	G III; Gr,,	230°	GPS: 45° 30'N; 007° 08'W
23h10	1006	NNW 4-5	G III; Gr,,	230°	GPS: 45° 12'N; 007° 30'W
13.10. 02h30		W 3-4	G III; Gr	205°	GPS: 44° 57'N; 007° 40'W
06h30		Flaute	Mot	205°	GPS: 44° 41'N; 007° 51'W
09h40		S-SE 3-4	G III; Gr	215°	GPS: 44° 23'N; 008° 00'W
11h30		S-SE 4-5	G III; Gr,	205°	GPS: 44° 12'N; 008° 08'W
14h30	1004	S-SE 2-3	Mot	185°	GPS: 43° 54'N; 008° 17'W
15h30		S-SE 4	G III; Gr,	200°	GPS: 43° 47'N; 008° 18'W
18h10	1001	S-SE 5-6 Schauer-	Mot	180°	GPS: 43° 33'N; 008° 23'W Ansteuerung bei Seegewitter
20h50		böen	Mot		an La Coruña GPS: 43° 22,1'N; 008° 23,7'W

Der Segelzeitraum 11.- 13.10.2014: Camaret-sur-Mer - Biskaya - La Coruña

11. Oktober 2014

Zur Mittagszeit legen wir bei schönem Wetter von Camaret-sur-Mer ab. Gemäß unseren Seewetterinformationen sollten wir die Biskaya innerhalb von 60 Stunden queren.



Die bizarre Küstenlandschaft der westlichen Bretagne bietet ein faszinierendes Panorama zum Auftakt der Biskaya-Querung.

Die Passage der *Raz du Sein* nehmen wir bei gegenläufiger Tide, da unser Wetterfenster begrenzt ist. Aufgrund der westlich vorgelagerten Inselgruppe komprimiert sich die Gezeitenströmung bis zu 6 kn. Am Nachmittag bewältigen wir die Passage und steuern am Abend vom Seegebiet Iroise kommend in die Biskaya in eine sternenklare Nacht.

12. Oktober 2014

Den aufkommenden E-Wind nutzen wir zum Segeln mit SSW-Kurs durch die dunkle See. Der östliche Wind weht moderat, so dass wir uns zum Spinnaker-Segeln entschließen. Gemäß den Anweisungen und Rollenverteilungen ist das 180 qm umfassende Tuch ruckzuck gesetzt. Die Swan gleitet unter 225 qm Segelfläche durch die vom Mond erhellte Biskaya.

In dieser großartigen Atmosphäre begleiten uns Delphine.

In den sehr frühen Morgenstunden wird es böig, so dass es kaum noch möglich ist, die Yacht kontrolliert auf Kurs zu halten. Als wir uns entschließen den Spi zu bergen, müssen wir in einem Notmanöver das Tuch schneller einholen, als geplant. Dabei verhagelt uns ein irrtümlich auf den Achterholer gesetzter Achtknoten das Bergemanöver. Anstatt dass der Spi frei nach Lee auswehen kann, blockiert der Achterholer im luvwärtigen Block. Dadurch fasst der Spi Wasser und wird unter die Yacht gezogen. Wir kappen das Tau mit einem Messer und holen den Spi unter großen Kraftanstrengungen in Lee an Bord. Dem zähen und qualitativ hochwertigen Material ist es zu verdanken, dass der Spi mit ein paar Rissen davon kommt und zu einem späteren Zeitpunkt beim Segelmacher wieder repariert werden kann.

Der böige Wind nimmt weiter zu und wir binden noch in der Dunkelheit des frühen Morgens das erste Reff ins Großsegel. Im Tagesverlauf dreht der Wind erwartungsgemäß auf nördliche Richtung zurück und nimmt auf Starkwind zu. Wir baumen die Genua auf Backbord aus und kommen mit 7-8 kn Fahrt über Grund gut voran. Mit einer Halse ändern wir den Kurs auf SW und segeln bei frischem Wind in die nächste Nacht.

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



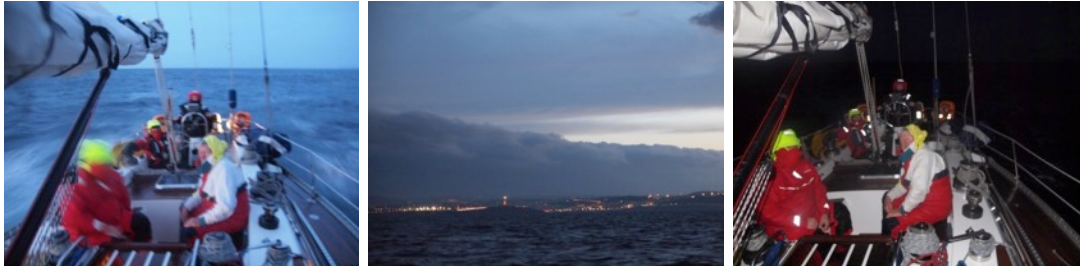
© Nico Krauss

Die SY *Charisma* ist langbewährt beim Segeln von Schwerwettertrainings auf der Nordsee.

13. Oktober 2014

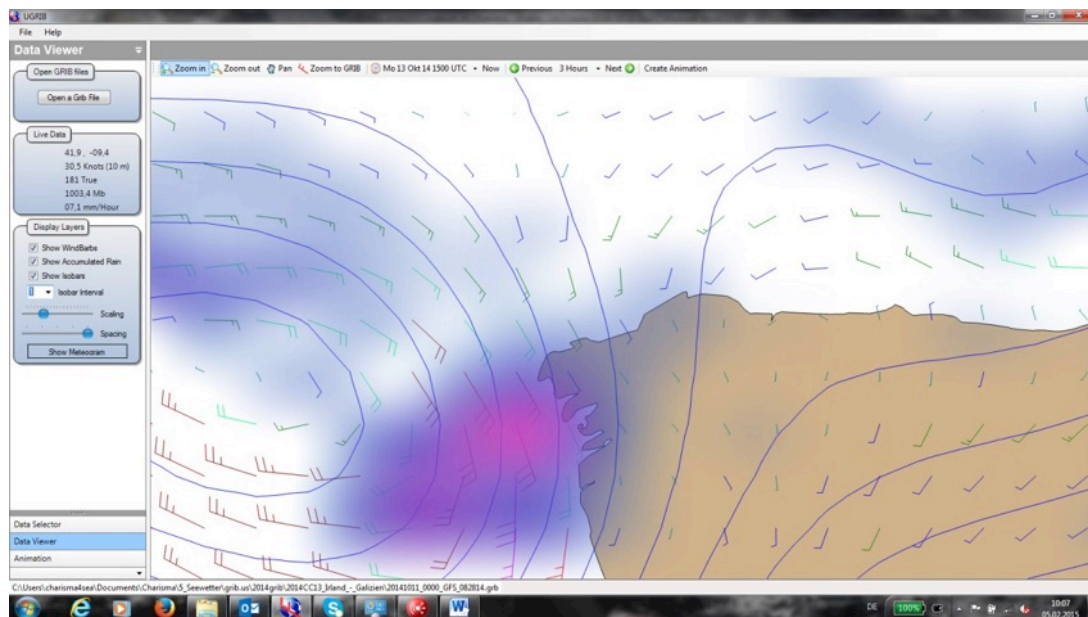
In der Nacht dreht der Wind weiter links auf westliche Richtung. Das uns beeinflussende Tief zieht ab. Der steigende Luftdruck bedeutet eine bevorstehende Wetteränderung, da in absehbarer Zeit das vor uns liegende Tief auf uns einwirken wird. Eine vorübergehende Flaute ist der Übergang. Der Wind beginnt am Vormittag aus S-SE zu wehen. Wir nutzen diese Phase und segeln südlichen Kurs, bevor der Wind rechts dreht und uns entgegen wirken wird.

Am Abend nehmen wir bei zunehmendem Wind die Ansteuerung der Nordküste Galiziens vor. Der Starkwind ist durchsetzt von Schauerböen und es entwickelt sich ein Seegewitter.



Die SY *Charisma* folgt in düsterer Herbst-Stimmung dem Leuchtfeuer des *Torre Hercules*, der schon den alten Römern den nautischen Weg gewiesen hatte, und steuert mit ihrer wetterfesten Crew den Hafen von La Coruña an.

Am Abend erreichen wir das weitläufige Hafenareal und machen in der Marina Real an einem Schwimmsteg fest. Wir haben das Wetterfenster erneut optimal genutzt.

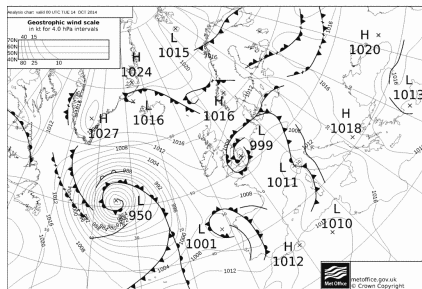


Die Grafik der US-Gribdaten zeigt das lokale Ausmaß des Seegewitters an Galiziens Küste.

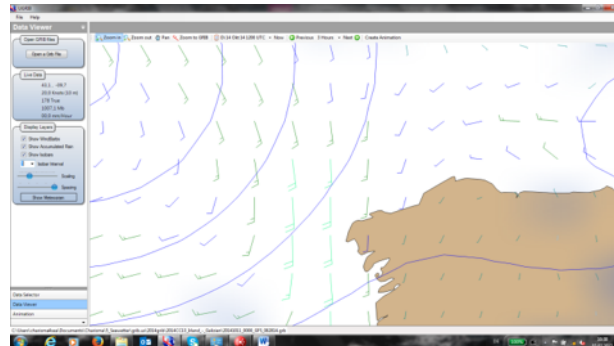
Der Zeitraum 14.- 17.10.2014: La Coruña

Die Wetterlage

14.10.2014 (00h00 UTC):

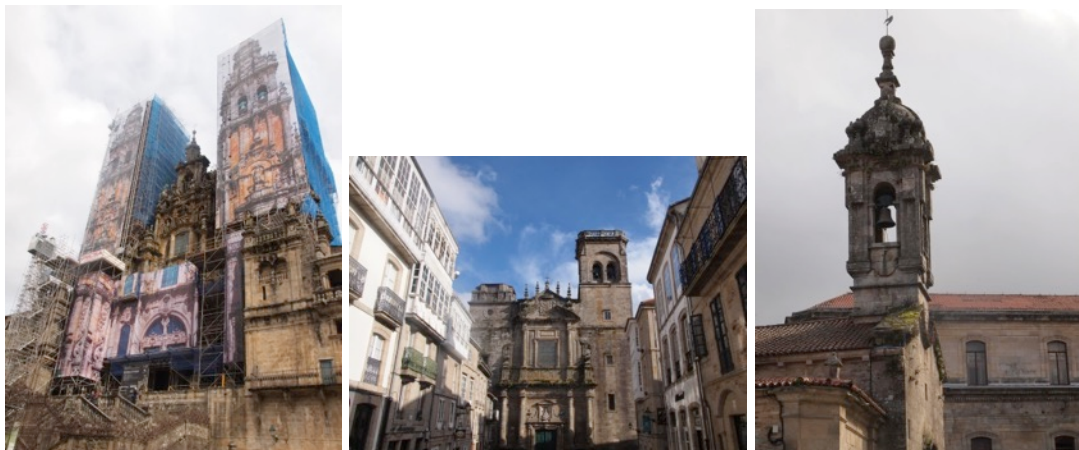


(12h00 UTC):



Das schwere Sturmtief auf dem Atlantik hat im Kern einen extrem niedrigen Luftdruck von 950 HPa. Das vorgelagerte Randtief führt am Kap Finisterre zu Starkwind aus S. Aufgrund der zusätzlich zu berücksichtigen Kapeffekte beschließen wir, uns dieser Situation nicht auszusetzen.

Die Crew trifft die Entscheidung, den Hafentag im kulturellen Sinne bestmöglich zu nutzen. Wir unternehmen einen Landgang durch La Coruña und fahren mit dem Zug nach Santiago de Compostela.

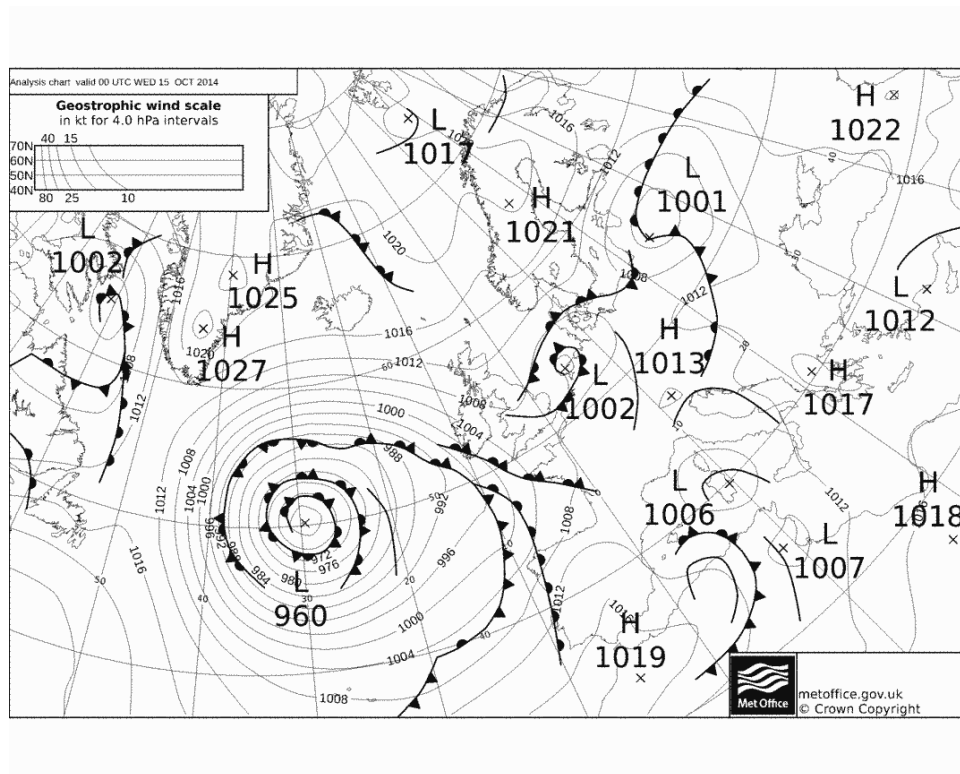


Die beeindruckenden Bauten und der Spirit ziehen die Crew in ihren Bann.

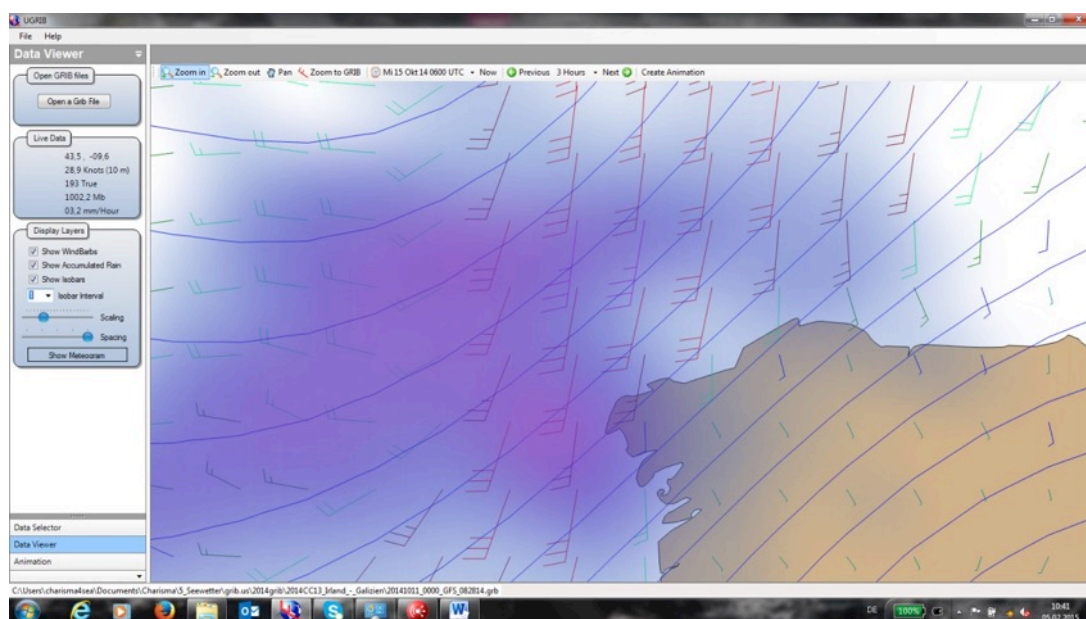
Am Abend kehren wir nach La Coruña zurück.

15. Oktober 2014

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

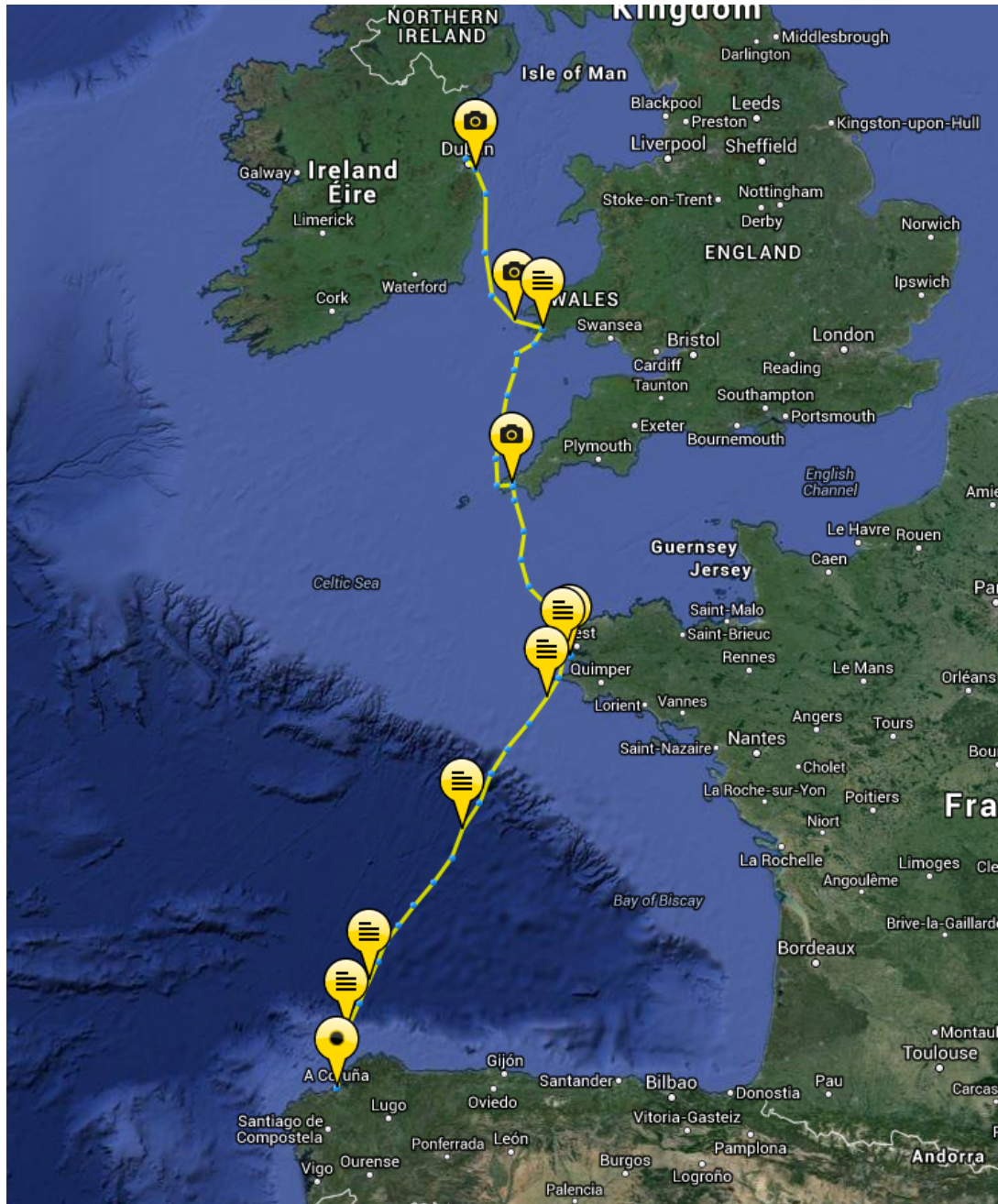


Das schwere Sturmtief schickt seine Fronten durch den östlichen Nordatlantik.



Die US-Gribdaten zeigen die Auswirkungen am Kap Finisterre: es ist höhere Gewalt.

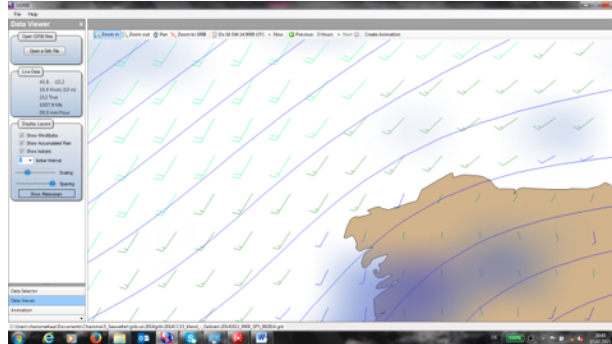
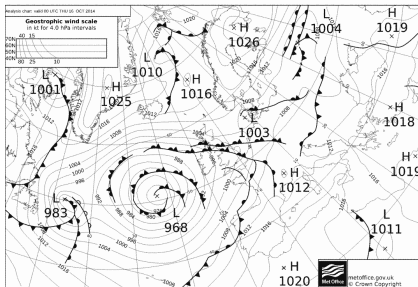
Der Routenverlauf des Hochseetörns von Dublin nach La Coruña im Überblick



Quelle: Das Yellow-Brick Trackingsystem, mitgeplottet von Tobias Wolf

16. Oktober 2014

Die Wetterlage am 16.10.2014 um 00 UTC auf www.wetterzentrale.de und www.grib.us:



Da das Seewetter in dem für unseren Törn verbleibenden Zeitraum keine Änderung der uns entgegenstehenden Windlage bringen wird, beenden wir in La Coruña den Hochseetörn.

Die Gesamtstecke des Herbst-Hochseetörns von Dublin nach La Coruña beträgt 720 sm.

17. Oktober 2014

Abschied der Crew. Zeit für Yachttechnik. SY *Charisma* klar zum folgenden Hochseetörn.

* * * * *

Danksagung



Als Skipper danke ich meiner Crew für ihre hohe soziale Kompetenz, ihr Verständnis und Flexibilität, verbunden mit exzellentem Einsatz, handfester Seemannschaft und vertrauter Kameradschaft, zum Gelingen des vielseitigen Herbst-Hochseetörns.

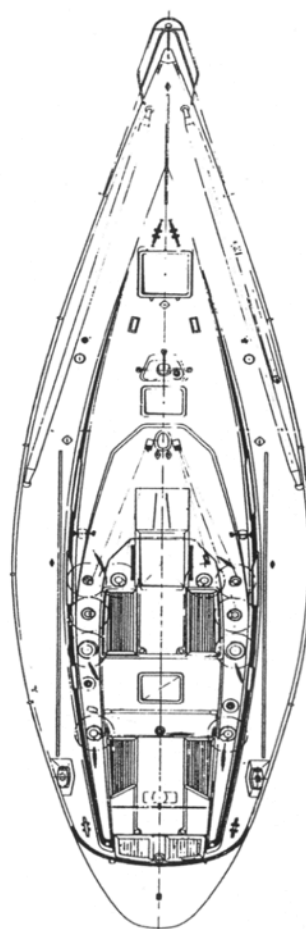
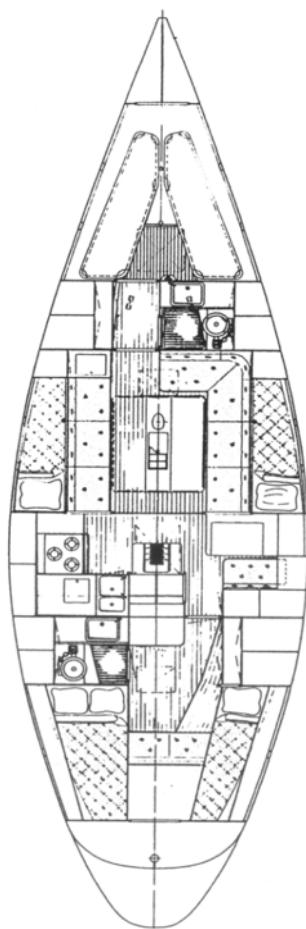
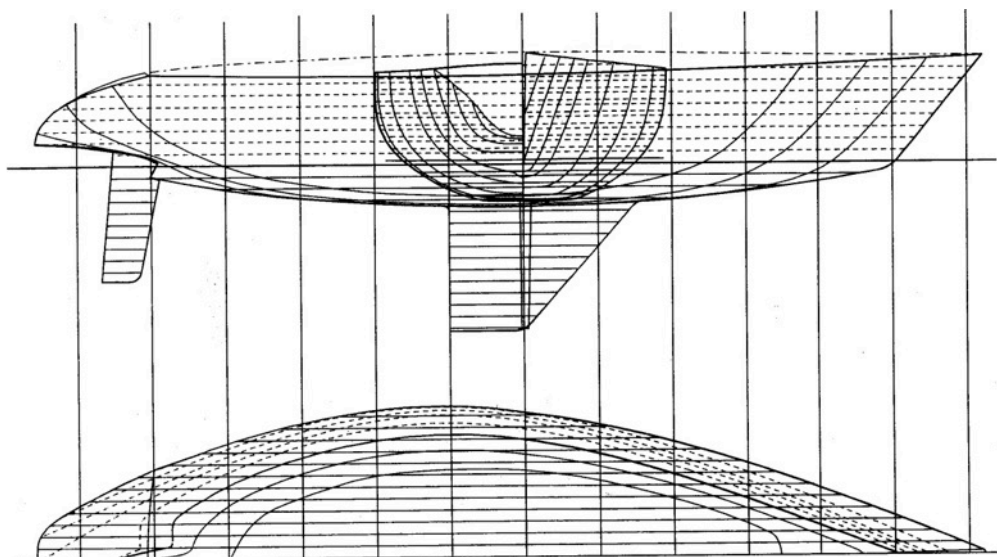
Das Charisma-Team plant bereits die nächste Segelunternehmung durch die schottische Inselwelt samt der Hebriden...

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

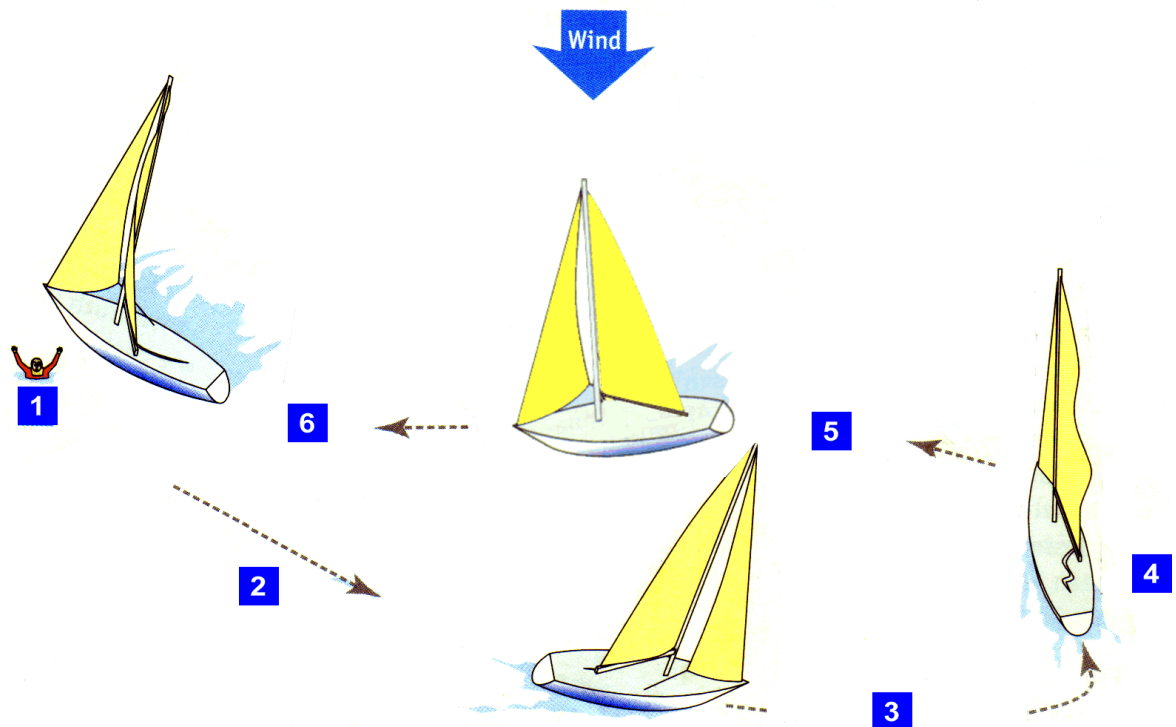
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird.

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.



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 im exzellenten 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 Routen ins Kalkül ein, um einen sicheren Kurs in den schützenden Hafen zu gewährleisten.



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