

Nordlandreise 2014 - Norwegen - Shetland und Färöer Inseln - Island

SY Charisma, Nautor's Swan 441, Bergen - Seydisfjörður vom 12. - 25. Juli 2014



Das Flair der Inseln im Nordatlantischen Ozean – die SY *Charisma* steuert am 20. Juli 2014 durch das Archipel der Färöer Inseln.

Logbuch-Törnbericht: Constantin Claviez

Quellen des Seewetters:

- 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 2, 41
beim Schwerwettertraining auf der Seite 3

Constantin Claviez

Anhang:

Impressionen der SY *Charisma* samt Sicherheitsmanöver auf den Seiten 41 bis 44

Die Route der Nordland-Segelreise der SY *Charisma* 2014



Die Seegebiete:

Küstengewässer und Fjorde entlang der südlichen Westküste Norwegens, Norwegische See bis zu den Shetland Inseln, Nordatlantischer Ozean über die Färöer Inseln bis nach Island, Küstengewässer entlang der Ostküste Islands

Der Törnverlauf:

Bergen – Seydisfjörður mit einer Gesamtstrecke von 840 sm

Datum	Etappen	Distanz
12.07.	Bergen – Hafentag	-
13.07.	Einvik	42 sm
14.07.	Nachtfahrt Norwegische See	-
15.07.	Lerwick	210 sm
16.07.	Lerwick – Hafentag	-
17.07.	Nachtfahrt Nordatlantik	-
18.07.	Nachtfahrt Nordatlantik	-
19.07.	Thorshavn	230 sm
20.07.	Nachtfahrt Nordatlantik	-
21.07.	Nachtfahrt Nordatlantik	-
22.07.	Djupivogur im Berufjörður	275 sm
23.07.	Eskifjörður – vor Anker	39 sm
24.07.	Seydisfjörður	44 sm

Die Route von Norwegen über die Shetland und Färöer Inseln bis Island



Die im Museum des Jarlshofs auf den Shetland Inseln präsentierte Illustration zeigt die Handelsrouten im Nordatlantik.



Die Bootstypen im Vergleich: die Illustration des *Oseberg-Schiffes* aus der Wikingerzeit von meinem Vater Wolfram Claviez (1920-1996) und das Foto der Segelyacht *Charisma*, aufgenommen von Nico Krauss während eines Schwerwettertrainings auf der Nordsee.

Die Segelyacht

Schiffsname: SY Charisma
Werft: Nautor's Swan, Pietarsaari in Finnland
Typ: Swan 441
Bau-Nr.: 36/1980
Konstruktion: Ron Holland
Identifikation: Rufzeichen: DCAO2, MMSI: 211 138 410
Segel-Nr.: GER 5625
Verdrängung: 12,6 t
Länge ü.a.: 13,52 m
Breite: 4,05 m
Tiefgang: 2,45 m
Wasserlinie: 11,20 m
Segel an Bord: Großsegel (42 qm), Genua II (73 qm), Genua III (52 qm), Genua IV (37 qm), Sturmfock (16 qm), Trysegel (12 qm), Spinnaker (von Leichtwind bis Starkwind mit 190 qm, 180 qm u. 160 qm)
Motor: Volvo Penta D2-55 mit 41 KW (55 PS)
Schiffsführer: Constantin Claviez, www.charisma4sea.de



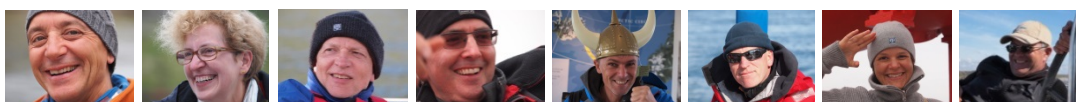
Nordlandreise 2014 auf der SY Charisma - Die Inseln im Nordatlantischen Ozean



Die Crew der SY Charisma grüßt von der Atlantik-Passage nach Island am 20. Juli 2014.

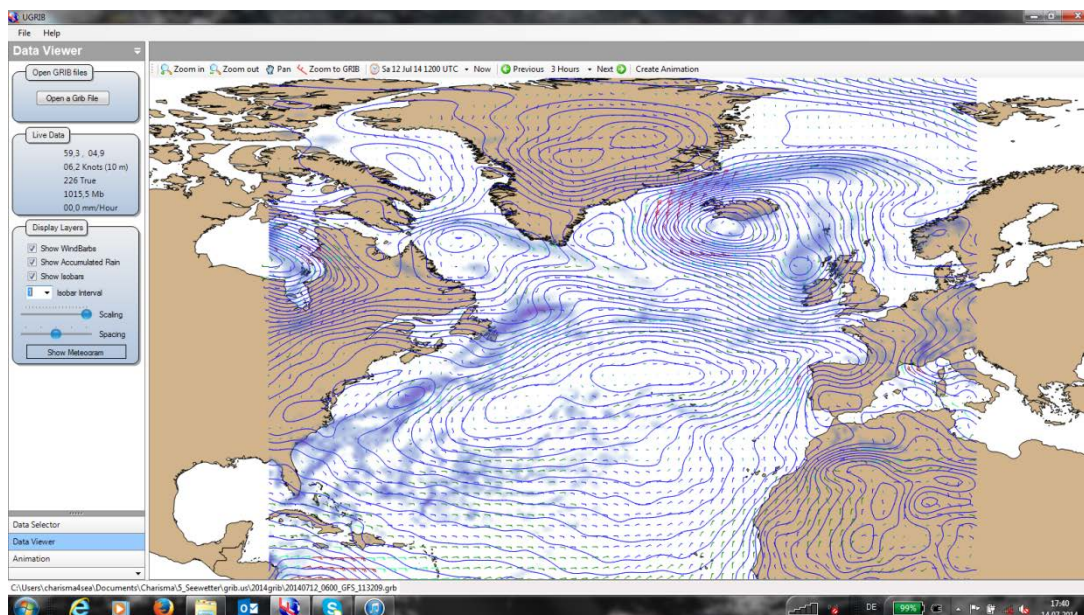
Schiffsführer: Constantin Claviez

Die Crew: Sandro M.O.L. Schneider Maja Schneider Gerhard Frensel
Stephan Bauer Jens Wiechmann Harald Scheidt Andrea Claviez



Das Seewetter

Die globale Wetterlage auf dem Nordatlantik anhand der US-Gribdaten am 12.07.2014



Auf dem Nordatlantischen Ozean liegt das Azorenhoch mit seinem Kern nördlich des gleichnamigen Inselarchipels. Auf den Breitenparallelen südlich der atlantischen Hochdruckbrücke weht ein kontinuierlicher NE-E Passat über den Atlantik bis in die Karibik. Im westlichen Nordatlantik entwickeln sich vor der Ostküste der U.S.A. Wolkenfelder, die Regen bringen.

Im nördlichen Nordatlantik hat sich ein kräftiges Tief mit Kern an der Südküste von Island entwickelt. In der Straße von Dänemark weht es zwischen der Nordküste von Island und der Ostküste von Grönland stürmisch aus NE. Nördlich des Azorenhochs komprimiert sich der Luftdruck hin zum Kern des Islandtiefs, so dass in der Irminger See stürmischer W-NW Wind resultiert.

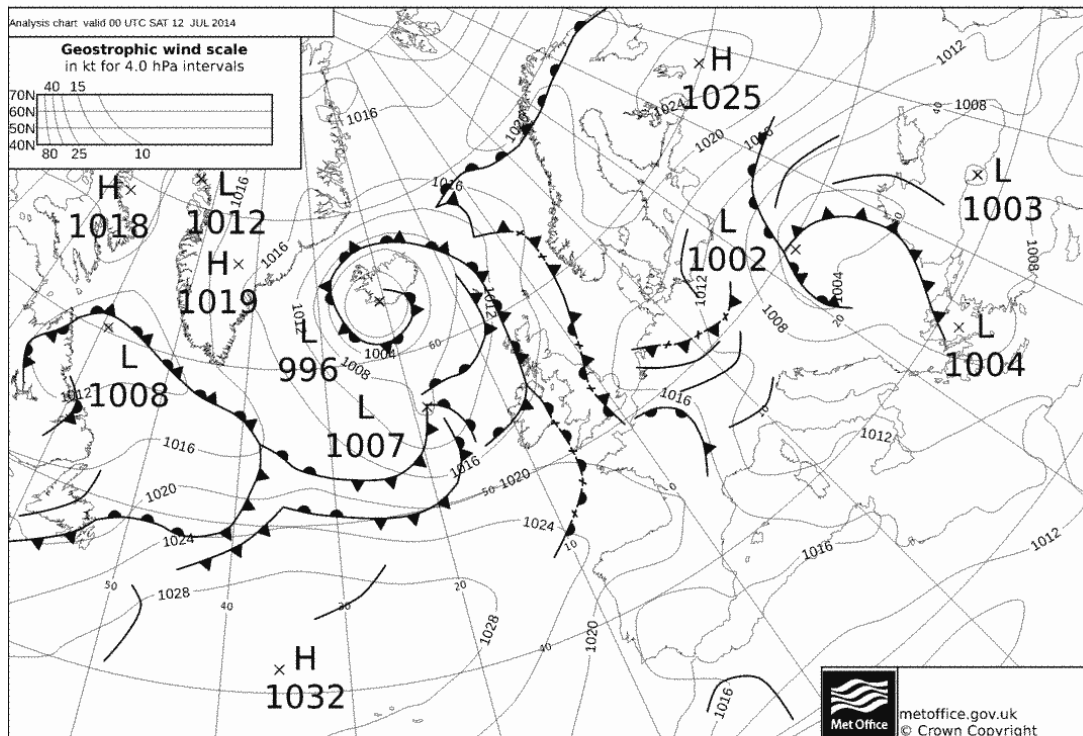
Nördlich von Irland hat sich ein Teiltief entwickelt, das auf seiner Vorderseite bereits die Ostküste von Schottland mit S-Wind beeinflusst. Das Seewetter auf der Nordsee wird vom Hoch über Norwegen bestimmt, bei geringem Luftdruckgradienten herrscht wenig Wind.

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 ist die Qualität und Präzision dieser Wettervorhersagen exzellent und hat zu einer Optimierung der Segeltörns geführt.

12. Juli 2014

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



Norwegen liegt unter Hochdruckeinfluss und besticht mit schönstem Wetter.

Die SY *Charisma* liegt nach dem ersten Segeltörn der Nordlandreise 2014 an historischer Stätte der Tyske Bryggen im Zentrum von Bergen. Die Kulisse und das Ambiente laden ein zum Hafentag.

Bordzeit ist UTC+2 und entspricht der Mitteleuropäischen Sommerzeit.

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

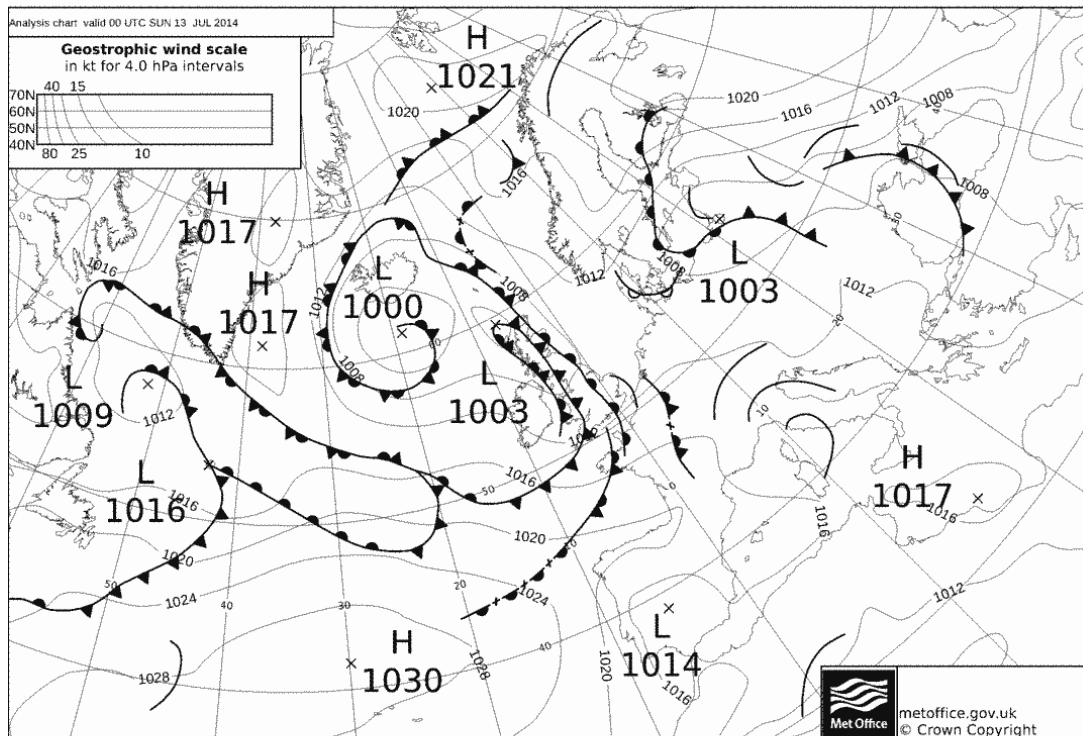
Hafentag. Sightseeing. Verproviantierung und Stauen der persönlichen Ausrüstung.

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff und Ausrüstung.

Als die Crew komplett ist, gestalten wir am Abend ein delikates Meeresfrüchtebuffet im Cockpit der SY *Charisma*. Dazu gibt es gekühlten Weißwein, einen erlesenen Gascogne. Die lebendige Seglerrunde ist voller freudiger Erwartung unseres Segeltörns zu den Inseln im Nordatlantischen Ozean.

13. Juli 2014

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



Das Hoch hat Norwegen fest im Griff. Die Norwegische See liegt in einer von Isobaren befreiten Zone und die Shetland Inseln liegen im Einfluss von Okklusionsfronten der Tiefs im Nordatlantik.

Logbuch/Segeltag am 13.07.2014: Bergen – Einvindik (Log über Grund: 42 sm)

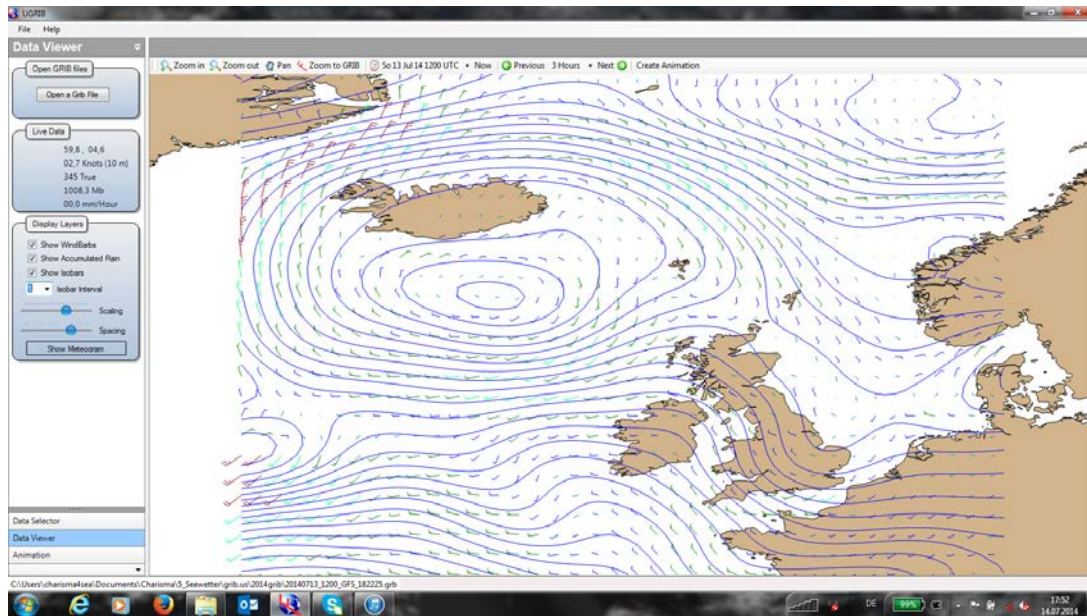
Ablegen von Bergen um 08h00. Fahrt ohne Wind unter Motor durch den Byfjord gen N, in Salhus, Kverna Fjord gen NW, Alversund gen NNW, Radsund gen NW in den Baköysund. Um 15h10 Segel gesetzt und den Fensfjord gen N bei NW 3-4 unter G II; Gr gequert, den Annelandsund gen N, Bjorøyosen gen NE mit Ansteuerung von Einvindik unter Motor. Um 17h40 fest am Schwimmsteg im Hafen. GPS-Position: 60°58,8'N; 005°04,6'W.

Anlege-Aperitif im Cockpit zum gelungenen Auftakt des Segelschlages durch die westnorwegischen Schären und Fjorde.

Das Fußball WM-Endspiel Deutschland – Argentinien 1:0 n.V. im ansässigen Hotel verfolgt.

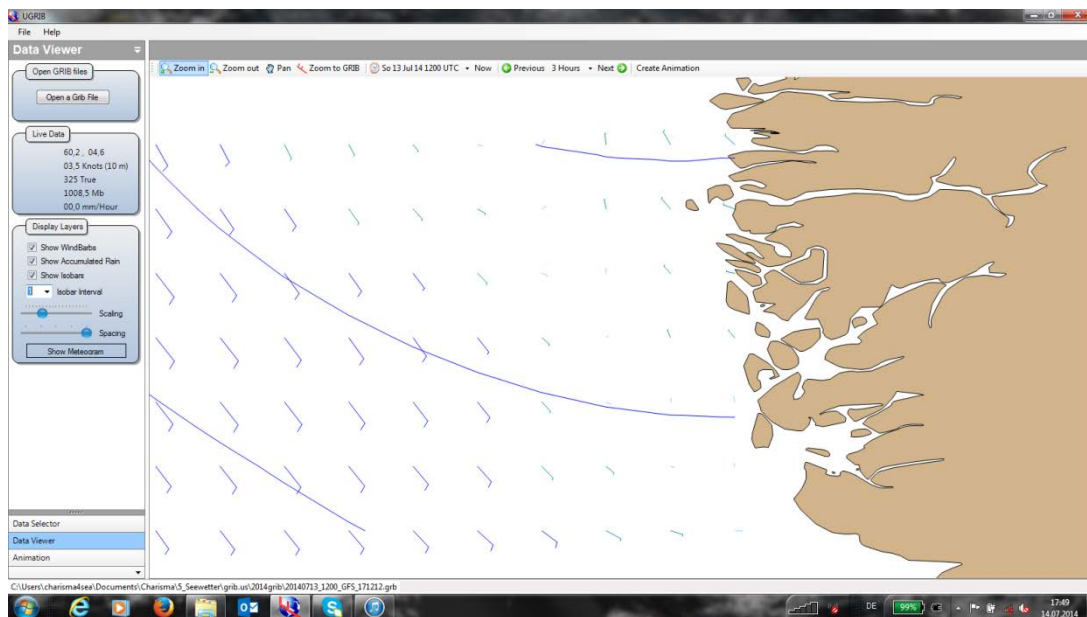
Besprechung und Analyse der vorliegenden US-Gribdaten von www.grib.us.

Die Wetterlage auf dem Nordatlantik anhand der US-Gribdaten am 13.07.2014 (12h00 UTC)



Die Wetterlage auf dem Nordatlantik erscheint ideal für die bevorstehende Querung der Norwegischen See von der südlichen Westküste Norwegens hin zu den Shetland Inseln. Es muss jedoch der Verlauf der weiteren Wetterlage beobachtet werden.

Die Windlage an der Küste Norwegens anhand der US-Gribdaten am 13.07.2014 (12h00 UTC)



Es liegen beste Wetterbedingungen für eine schöne Fahrt entlang der südlichen Westküste Norwegens vor.

Impressionen vom Segeltag - von Bergen bis Einvindik

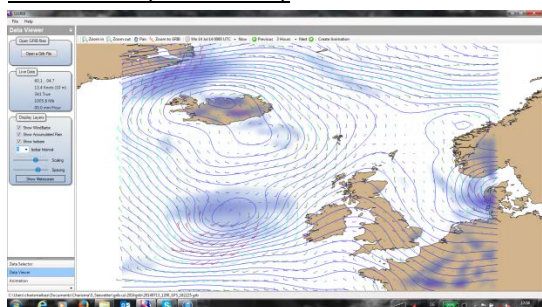


Die folgenden Wetterinformationen der US-Gribdaten haben wir am Abend des 13. Juli 2014 von der Webseite www.grib.us heruntergeladen. Aufgrund dieser Details haben wir den Seeschlag von der südlichen Westküste Norwegens zu den Shetland Inseln sofort umgesetzt.

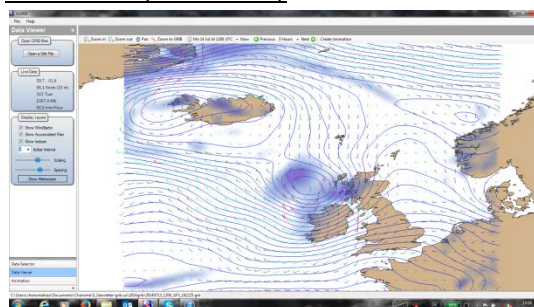
Die Wetterlage prognostiziert für den 14./15.07.2014 auf dem Nordatlantischen Ozean

Die Analyse:

14.07.2014 (00h00 UTC):



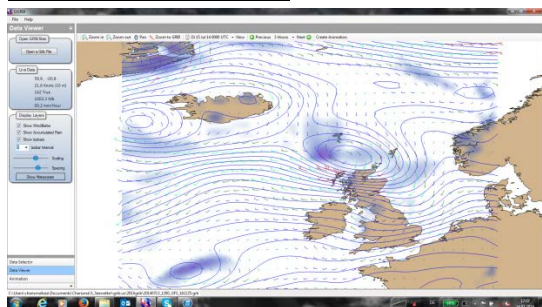
14.07.2014 (12h00 UTC):



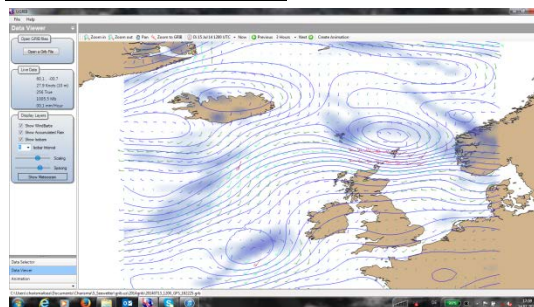
00h00 UTC: Nordwestlich des Tiefs über Dänemark weht es an der Westküste Norwegens aus Nord. Die weitere Norwegische See bis hin zu den Shetland Inseln unterliegt einem sehr schwachem Luftdruckgefälle. Westlich von Irland muss das Atlantik-Tief beachtet werden.

12h00 UTC: Im Ostsektor des Hochs bei den Shetland Inseln weht nördlicher Wind, hin zum Kern des Hochs flaut es in der Norwegischen See ab. Das Atlantik-Tief jagt nach Osten und erfasst Irland und die Westküste Schottlands.

15.07.2014 (00h00 UTC):



15.07.2014 (12h00 UTC):



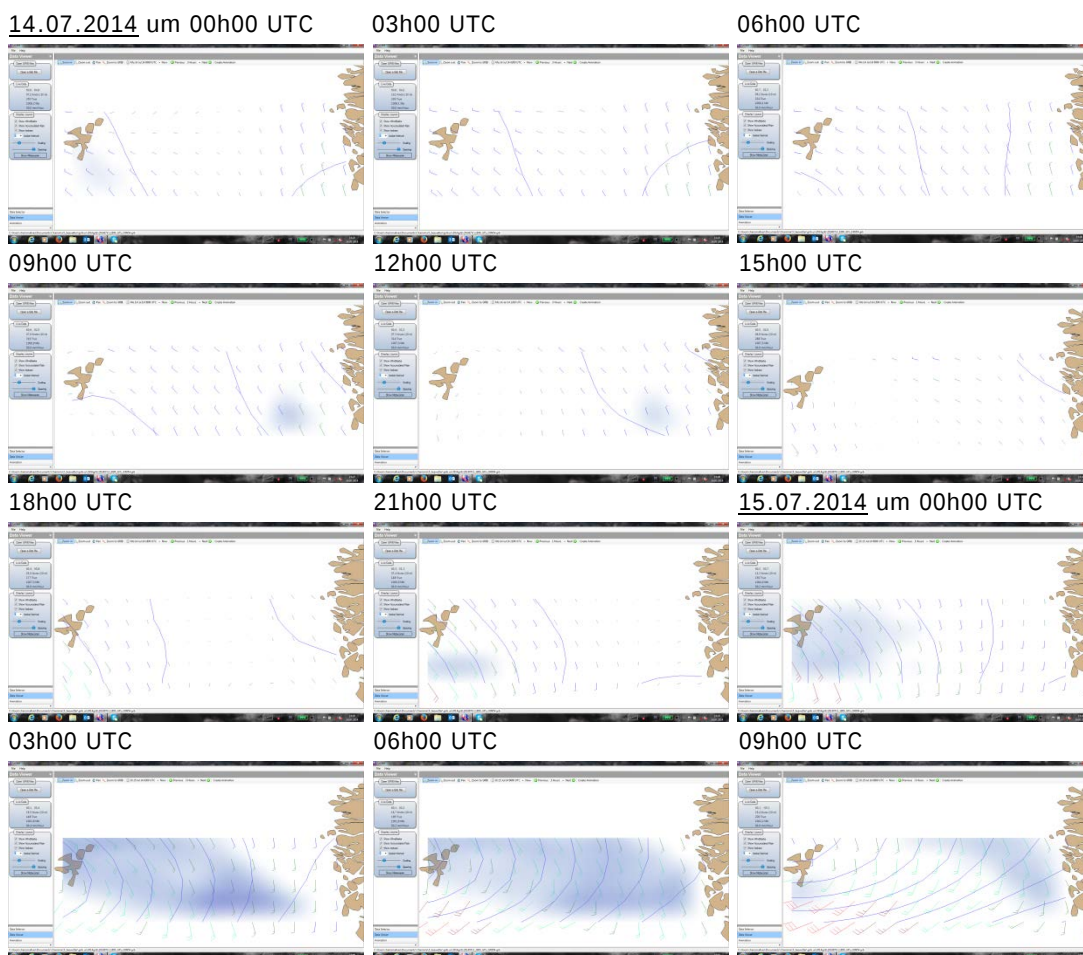
00h00 UTC: Das weiter nach Osten ziehende Atlantik-Tief liegt mit dem Kern nördlich von Schottland. Im östlichen Sektor des Tiefdruckgebietes weht der Wind als Warmfront in der westlichen Norwegischen See als frischer Starkwind aus SE.

12h00 UTC: Das Atlantik-Tief befindet sich mit seinen Kern nördlich der Shetland Inseln und erfasst das Inselarchipel mit einer steifen Starkwindlage aus W. Zu diesem Zeitpunkt müssen wir mit Lerwick den schützenden Hafen der Shetland Inseln erreicht haben.

Die auf Erfahrung basierende Schlussfolgerung:

Das Geschwindigkeitspotential der SY *Charisma* und die zuverlässige Seemannschaft der Crew berücksichtigend liegt unsere ETA (Estimated Time of Arrival) in den Morgenstunden des 15. Juli 2014.

Die Sequenz der Windlagen im 3-Stunden-Rhythmus von www.grib.us:

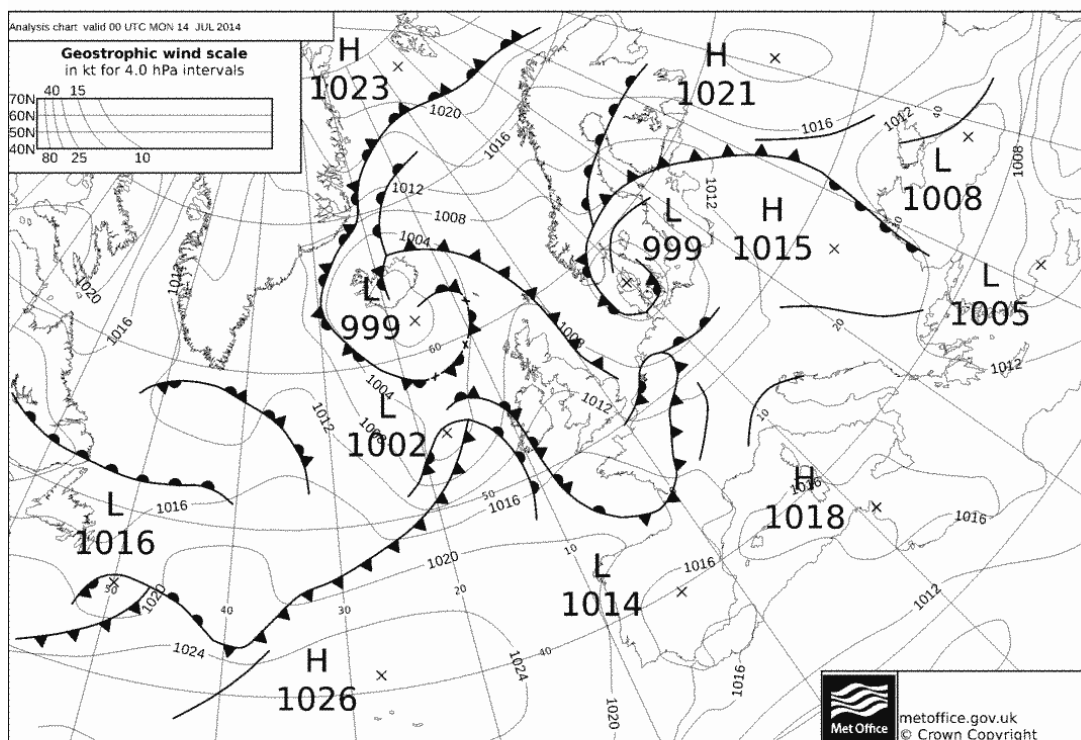


Die dargelegte Sequenz an Wetterbildern ist eine Demonstration perfekter Routenplanung aufgrund der im Planungs-Stadium vorliegenden Seewetter-Informationen von www.grib.us

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

14. Juli 2014

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



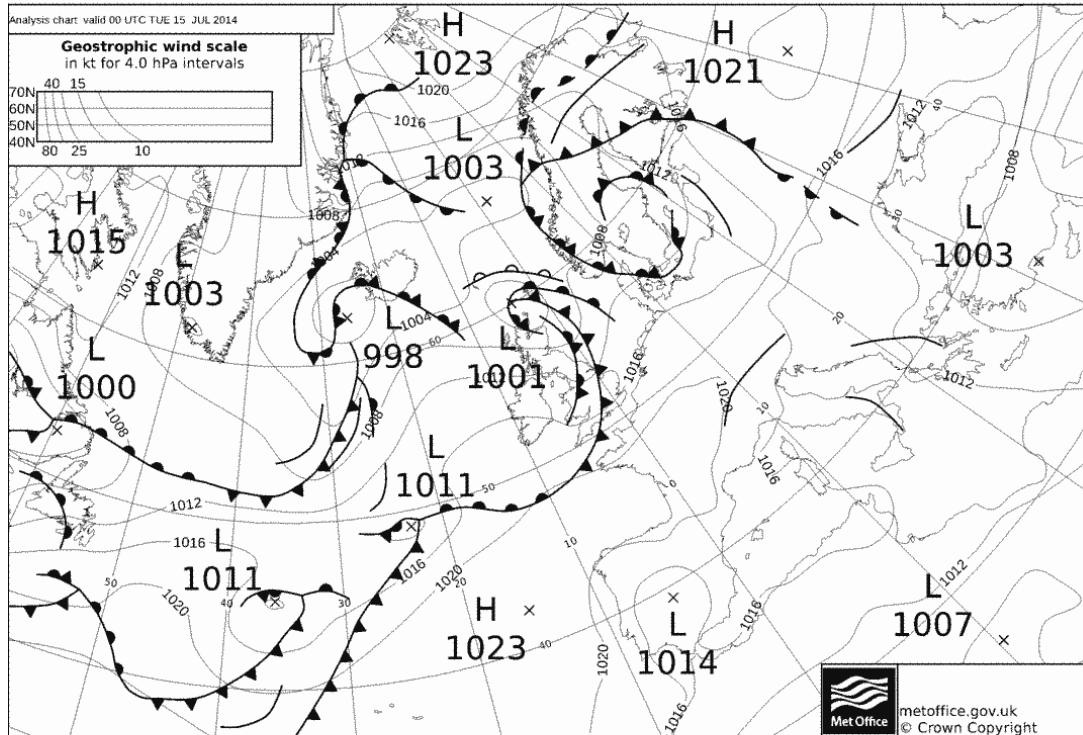
Die beiden Tiefdruckgebiete im östlichen Nordatlantik sind umgeben von weitreichenden Frontensystemen.

Das Logbuch am 14.07.2014:

UTC+2	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
00h00	1004	kein Wind	Mot	NNW	ab Einvindik
00h50		N-NW 3-4	G II; Gr	250°	Folafotsfjord bis LF Dingenaset im weißen Sektor Iso 2 s
02h20		N-NW 2-3	G II; Gr	260°	LF Kvereknapp FI 10 s
07h30		NW 3-4	G II; Gr	270°	GPS: 60°49'N; 003°31'E
10h10	1005	W 4	G II; Gr	270°	GPS: 60°42'N; 002°58'E
14h30		schwach-	Mot	260°	GPS: 60°33'N; 002°09'E
19h10		windig	Mot	255°	GPS: 60°25'N; 001°25'E
21h20		S-SW 2-3	G II; Gr	255°	GPS: 60°20'N; 001°02'E
23h40	1004	S 5 - böig	G II; Gr,	255°	GPS: 60°16'N; 000°32'E

15. Juli 2014

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



Das nach Osten ziehende Atlantiktief erfasst mit seinem Frontensystem die Shetland Inseln.

Das Logbuch am 15.07.2014:

UTC+2	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
02h30	1002	S 5-6	G II; Gr,	260°	GPS: 60°10'N; 000°07'W
05h20	1001	S 4-5	G II; Gr	270°	GPS: 60°04'N; 000°49'W
06h40		schwachw.	Mot	NW	Bard Head Stb qa.
07h00		W 4-5	G II; Gr	N	Bressay Sound
07h40			Mot	Anst.	an Lerwick GPS: 60°09,3'N; 001°06,8'W



Nächtliche Atmosphäre des Sommers in Norwegen – Navigation durch Fjorde und Schären

Der Segelzeitraum vom 14. - 15.07.2014: Einvindik – Lerwick (Log über Grund: 210 sm)

Um Mitternacht lösen wir die Festmacher und verlassen den Hafen. Wir steuern nach Sicht, Leuchfeuer und Radar durch die Fahrwasser der westnorwegischen Küste. Dabei hüllt der purpurrot-violette Himmel die Szenerie der Schären und Fjorde in einzigartiges Licht. Wir segeln bei moderatem NW-Wind in die Norwegische See.

Das Wachsystem auf der SY Charisma:

Jedes Crewmitglied geht 3 Stunden Wache, 1,5 Stunden mit dem ersten, 1,5 Stunden mit dem zweiten Wachpartner. Bei sieben Crewmitgliedern kommen somit 7,5 Stunden Freiwache zustande, die Raum für zusätzliche Sondereinsätze lassen.

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



Die Bohrinseln erfordern aufmerksame Navigation und wachsame Seemannschaft.

Zur späten Mittagszeit setzt die Flaute ein. Wir sind von dem Gebiet der Rückseite des südöstlich liegenden Tiefs hinaus gesegelt und befinden uns vor dem Einfluss des herannahenden Atlantiktiefs. In dieser Phase nutzen wir den Motor, um unseren Zeitplan einzuhalten. Am Abend erreichen uns die Vorboten des Tiefs. Es setzt südlicher Wind ein, den wir wieder zum Segeln nutzen.

Um Mitternacht frischt es auf böigen Starkwind auf, wir segeln mit Rumpfgeschwindigkeit den Shetland Inseln entgegen, der Wettlauf mit der Zeit ist in vollem Gange.

Am frühen Morgen tauchen die Shetland Inseln aus dem grauen Vorhang des Atlantiks auf. Die bizarren Felsen des Insel-Archipels bestechen durch eine eindrucksvolle Kulisse im permanent sich wandelnden Licht des Nordens.



Der Himmel klart auf, die Sonne bricht mit ihren Strahlen durch die Wolken.

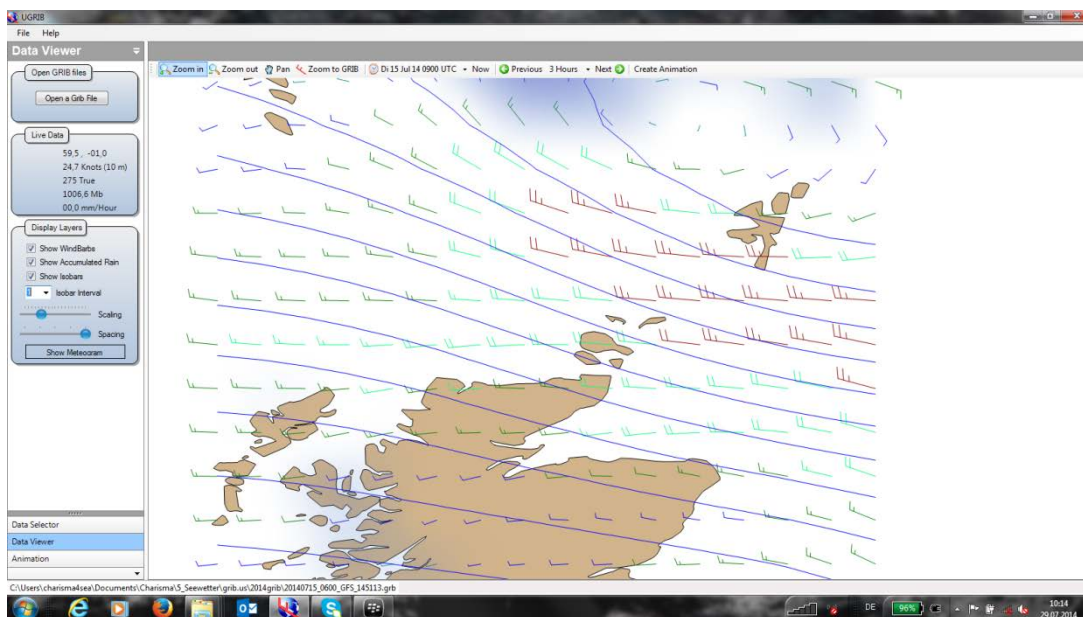


Die Atmosphäre des Segelns in den nördlichen Hemisphären zu erleben ist einzigartig.

Mit Passieren des Leuchtturms von Bard Head segeln wir bei frischem, rechtsdrehenden Wind in den Bressay Sound. Über UKW-Funk nehmen wir Kontakt mit *Lerwick Port Control* auf, steuern den Hafen an und machen an einer am Schwimmsteg liegenden Yacht längsseits fest.



Als wir im schützenden Hafen fest vertäut sind, verdichten sich die tiefgrauen Wolken, aus denen sich Regen und Windböen entladen.



Die Ereignisse decken sich mit der Prognose der Gribdaten für den 15.07.2014 (09h00 UTC). Südlich vom Kern des Tiefs nördlich der Shetland Inseln weht es mit steifem Starkwind aus westlicher Richtung.

Mit Lerwick haben wir das erste Etappenziel unserer Seeschläge exakt im Zeitplan erreicht.

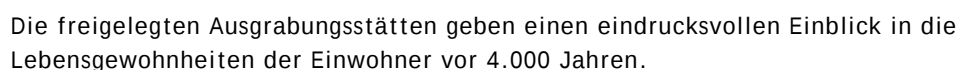
Es folgt ein reichhaltiger und ausgiebiger Brunch im von der Warmluftheizung wohligh temperierten Salon der SY *Charisma*. Duschen im Bootshaus des ansässigen Segelclubs.

Beim anschließenden Landgang macht die Crew das Museum von Lerwick ausfindig, das einen guten Einblick in die Lebenssituation der Menschen auf den Shetland Inseln gibt.

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



Es ist Zeit für die Shetland Inseln. Am Vormittag nehmen wir den Bus von Lerwick, der über das südliche Mainland bis nach Sumburgh Head fährt. Wir bekommen einen Überblick über das grüne hügelige Land und steigen beim Jarlshof aus.



Impressionen vom Hafentag auf den Shetland Inseln



Der Jarlshof ist durch einen schweren Sturm freigelegt und quasi wieder entdeckt worden. Die Recherchen der Archäologen und die anschließenden Arbeiten führten zu einer der am besten erhaltenen Ausgrabungsstätten unserer Zeit.



Mit einer Wanderung entlang der Küste nehmen wir Kurs Sumburgh Head, dem Leuchtturm an der Südhuk der Shetland Inseln.

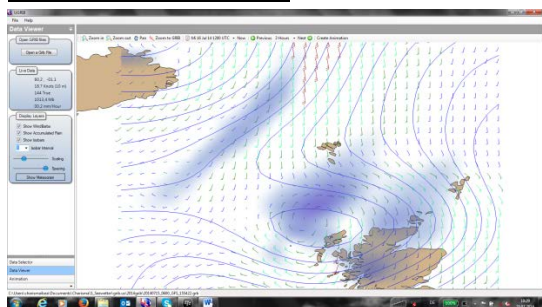
An der Steilküste beobachten wir Papageientaucher.



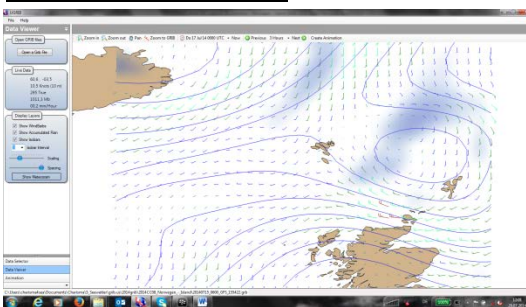
Die Wettersituation und nautische Sicht zum Entscheid für den Hafentag am 16.07.2014

Das prognostizierte Seewetter auf dem Atlantik zwischen den Shetland und Färöer Inseln

16.07.2014 (12h00 UTC)

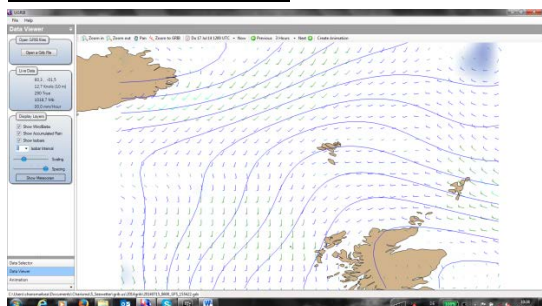


17.07.2014 (00h00 UTC)

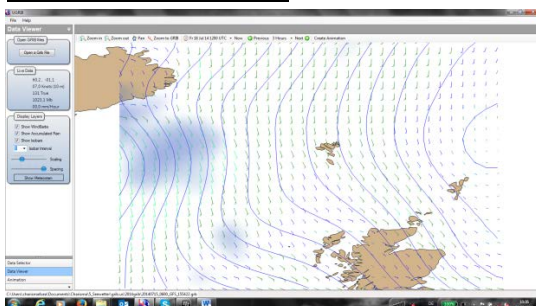


Im nordöstlichen Sektor des Tiefs über den Hebriden weht es im Seegebiet nördlich Schottlands frisch aus SE. Das Tief zieht im Tagesverlauf schnell nach ENE. Da die Shetland-Inseln in der Zugbahn des Tiefs südlich, d.h. rechts liegen, dreht auch der Wind rechts - von SE über S nach SW. Dicht am Kern des Tiefs dreht der Wind mit Blick zu den Färöer Inseln weiter rechts auf W bis NW.

17.07.2014 (12h00 UTC)



18.07.2014 (12h00 UTC)



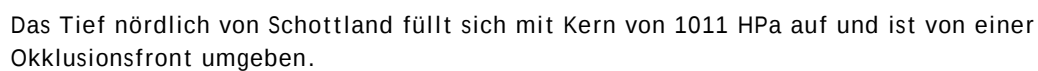
Das Tief ist schnell nach Osten gezogen. Zwischen dem Island-Tief und dem Nordsee-Hoch entsteht zwischen den Shetland und Färöer Inseln eine W-Wind Strömung. Im weiteren Verlauf weitet sich das Hoch über der Norwegischen See aus und führt im Luftdruckgefälle zum Tief südlich von Island zu einer SE-Windlage.

Fazit:

Das Seewetter erscheint am 16.07.2014 verlockend weiter zu den Färöer Inseln zu segeln. Die weitere Bild-Sequenz macht jedoch deutlich, wie schnell sich in relativ geringer Zeit die Wetterlage und somit die Windsituation ändert. Es ist klüger, die W-Windströmung am 17.07.2014 passieren zu lassen, um am 18.07.2014 die SE-Lage für unseren Kurs WNW zu nutzen.

Die Bild-Grafiken von www.grib.us sind eine sehr gute Basis für angemessene Entscheidungen in vorausschauender und verantwortungsbewusster Schiffsführung.

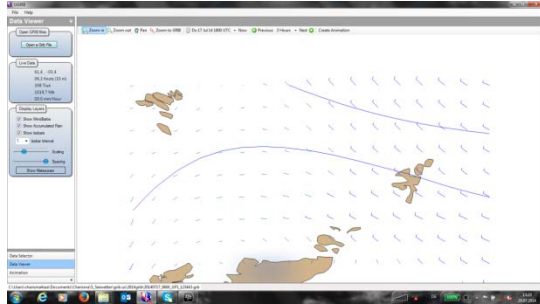
Die Wetterlage, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



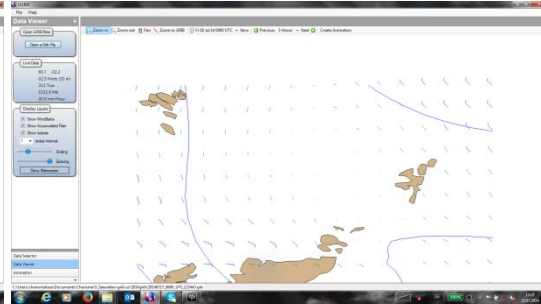
UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
15h40	1017	NW 2-3	Mot	N	ab Lerwick
16h30	1018	NW 3-4	G II	025° NNE	Untiefontonne-W <i>Kebister Ness</i> Stb qa. Hoo Stack auf Stb, M.V. Wharf Stb, durch den Lingha Sound
18h30	1019	NNW 3	Mot	N	Challister Ness (Whalsay) Stb qa.
19h50		NW 4	G II	015°	Heoga Ness / SE Yell Bb qa.
22h20	1020	schwach	Mot	300°	Mündung vom Blue Mull Sound passiert
23h10		NW 3-4	G II; Gr	275°	GPS: 60°46'N; 001°08'E
23h40		NW 1-2	Mot	300°	GPS: 60°46'N; 001°12'E

Die Windlage im Seegebiet von den Shetland bis zu den Färöer Inseln

17.07.2014 (18h00 UTC):



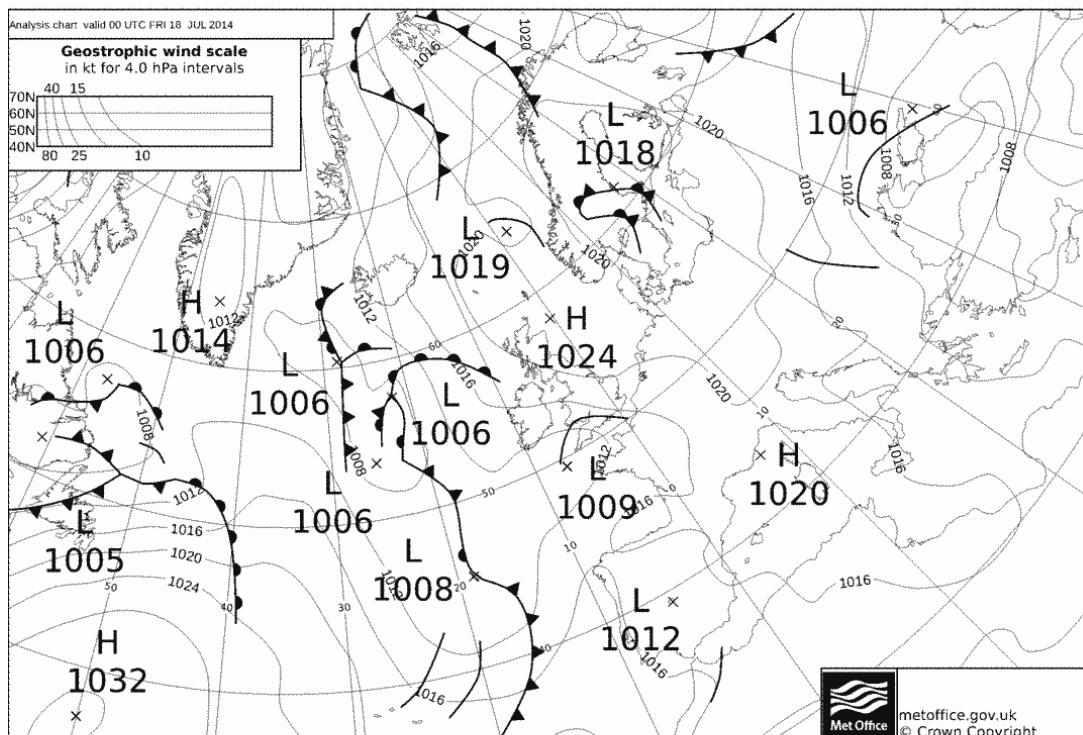
17.07.2014 (24h00 UTC):



Das Hoch breitet sich von Schottland kommend nach Norden aus. Im Nordostsektor weht es im Einzug der Shetland Inseln zunächst noch aus NW, dann setzt vorübergehend Flaute ein.

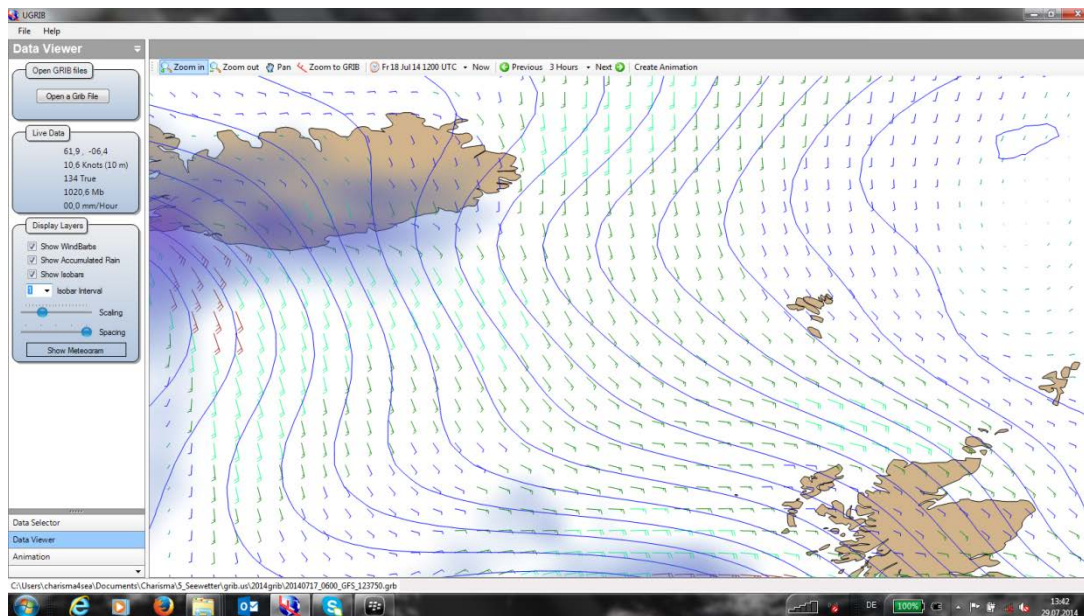
18. Juli 2014

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



Das Hoch liegt mit Kern 1024 hPa östlich von Schottland. Im westlich gelegenen Seegebiet des Nordatlantiks setzt nördlich des 60.ten Breitengrades südlicher Wind ein.

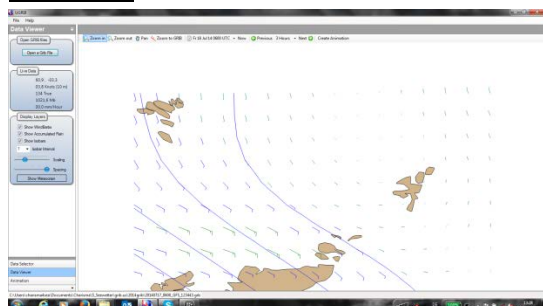
Die Windlage am 18.07.2014 (12h00 UTC) auf dem Nordatlantik anhand der US-Gribdaten
www.grib.us



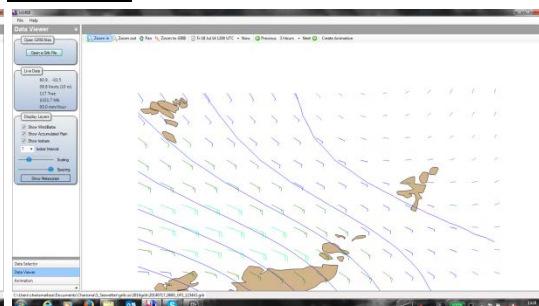
In der Schneise zwischen dem nördlich von den Shetland liegendem Hoch und dem westlich der Britischen Inseln agierenden Tief entwickelt sich eine frische Windströmung aus SE.

Die Windlage im Seegebiet von den Shetland bis zu den Färöer Inseln

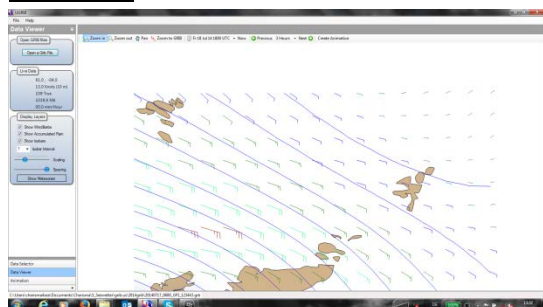
06h00 UTC:



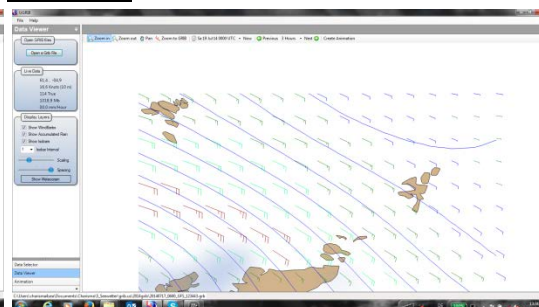
12h00 UTC:



18h00 UTC:



24h00 UTC:



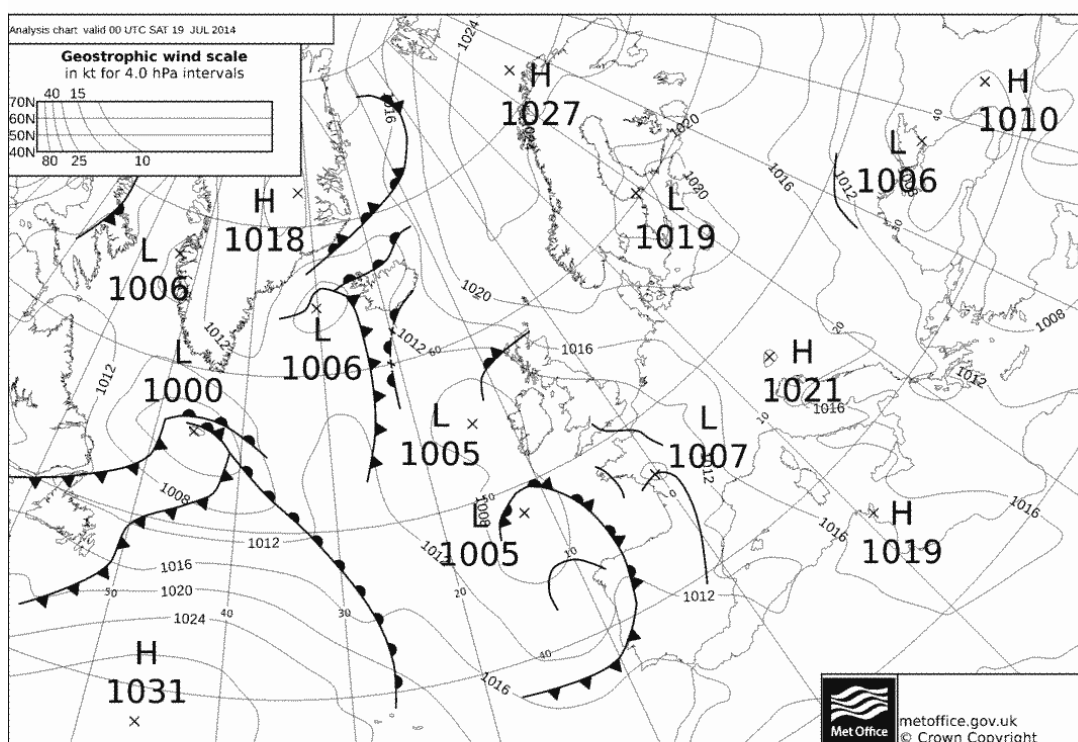
Die Bildreihe zeigt die Entwicklung der sich günstig entwickelnden Windverhältnisse aus SE.

Das Logbuch am 18. und 19.07.2014:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
04h30	1020	Flaute	Mot	340°	GPS: 60°57'N; 001°49'W
14h30		SE 2-3	Spi; Gr	280°	GPS: 61°19'N; 003°21'W
19h50	1019	SE 4	Spi; Gr	295°	GPS: 61°24'N; 004°20'W
21h10		SE 4-5	G II; Gr	295°	GPS: 61°28'N; 004°39'W
01h00	1018	SE-E 5	G II; Gr	285°	GPS: 61°37'N; 005°27'W
04h50	1017	E 5	G II; Gr	320°	GPS: 61°44'N; 006°15'W – Halse – Ansteuerung v. Thorshavn, Nolsöy auf Stb
09h00	1016		Mot	Anst.	an Thorshavn GPS: 62°00,5'N; 006°46,1'W

19. Juli 2014

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



Im westlichen Sektor des das Nordmeer umfassenden Hochdruckgebietes weht es frisch aus südlicher Richtung.



Impression von den Shetland Inseln – Schutz in der Leeabdeckung vom nördlichen Mainland

Der Segelzeitraum vom 17.- 19.07.2014: Lerwick – Thorshavn (Log über Grund: 230 sm)

Am 17. Juli 2014 verlassen wir nachmittags bei Hochwasser Lerwick. Die Zeit zum Ablegen setzen wir so an, dass wir die nach Norden einsetzende Gezeitenströmung optimal nutzen. Wir segeln die 30 sm lange Route im Archipel der Shetland Inseln gen Norden durch den Blue Mull Sound in den Nordatlantischen Ozean. Als wir am späten Abend in den Atlantik steuern, sind wir in einem Tidenintervall durch die nördlichen Shetland Inseln gesegelt. Die einsetzende Flaute führt zu einer ruhigen Nachtfahrt hinein in einen idyllischen Morgen in öglatter See. Zur Mittagszeit kommt SE-Wind auf, wir heißen die Segel.



Die SY Charisma segelt am 18. Juli 2014 unter 233 qm Segelfläche durch den Nordatlantik. Der Leichtwind-Spinnaker (191 qm) beginnt bereits bei einer leichten Brise zu ziehen.

Im Tagesverlauf frischt der Wind auf und wir kommen gut voran. Als am Abend der Wind und der Seegang weiter zunehmen, werden die Überholbewegungen der Yacht größer. Das sogenannte ‚Geigen‘ der Segelyacht lässt das Handling des Spis bei der großen Segelfläche auf Dauer nicht mehr ratsam erscheinen, da der Ausgleichs-Korridor beim Steuern zur Vermeidung eines Sonnenschusses (letztlich wäre es ein ‚Schuss in den Wind‘) immer geringer wird. Wir bergen den Spi und rollen stattdessen die 73 qm umfassende Genua aus.

Dabei benutzen wir wie beim Spinnaker den Spinnakerbaum, der in einer gedachten Linie die Verlängerung des Großbaumes nach vorne darstellt. Segelt die Yacht mit achterlichem Wind, wird der Großbaum über die Großschot gefiert und der Spinnakerbaum über den Achterholer dicht geholt. Wenn die Yacht anlupft und somit höher zum Wind steuert, funktioniert es anders herum. Die Großschot wird dichter geholt, dagegen wird der Achterholer gefiert, damit der Wind wieder optimal ins Segel weht. Das funktioniert mit dieser Konstruktion beim Spinnaker und beim Vorsegel gleichermaßen. Der Vorteil mit der ausgebaumten Genua ist, dass wir die Segel und somit die Yacht auch bei weiter auffrischendem Wind unter Kontrolle halten können. Bei frischem Wind haben wir zudem die gleiche Geschwindigkeit wie zuvor und können über die Funktion der Rollanlage die Größe des Vorsegels jederzeit den Windverhältnissen anpassen. Die Nachtfahrt verläuft wie gehabt in der Routine zuverlässiger und guter Seemannschaft der Crew.

Mit Ansteuerung der Färöer Inseln am Morgen des 19. Juli 2014 vollziehen wir eine Halse, als das Archipel aus tief hängenden Wolken auftaucht.



Wir steuern in den Nolsöfjord und erreichen Thorshavn. Um 09h00 morgens machen wir im Hafenbecken nach einem Manöver auf engstem Raum dicht beim Kutter *Dagmar Aaen* fest. Anlege, Zollformalitäten, Brunch, Beobachtung der Ankunft der norwegischen Queen...



Landgang. Abends gönnen wir uns ein schmackhaftes Dinner in einheimischer Gastronomie.



Mystik und Faszination der Inseln im Atlantischen Ozean in allen Varianten von Grautönen

Die SY *Charisma* segelt mit ihrer seefesten Crew durch das Archipel der Färöer Inseln.

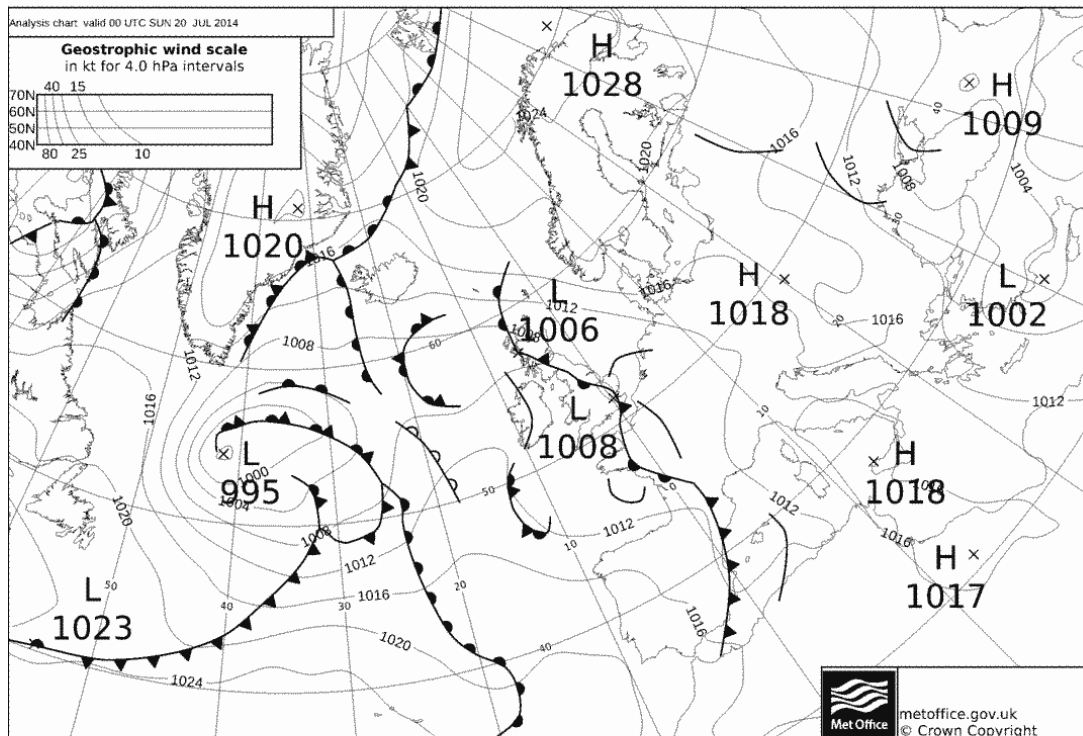


Das akkurate Design der vom Yachtkonstrukteur Ron Holland gezeichneten SY *Charisma* besticht durch seine Ästhetik. Die Nautor's Swan 441 ist in bester Qualität gebaut und restauriert worden.

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.

20. Juli 2014

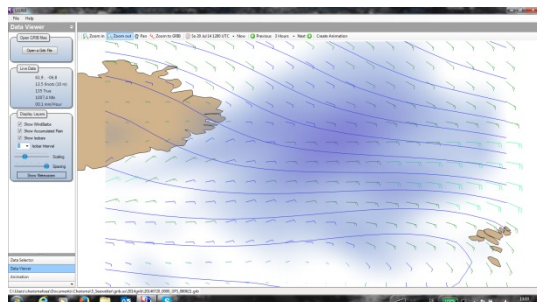
Die Wetterlage am 20.07.2014, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



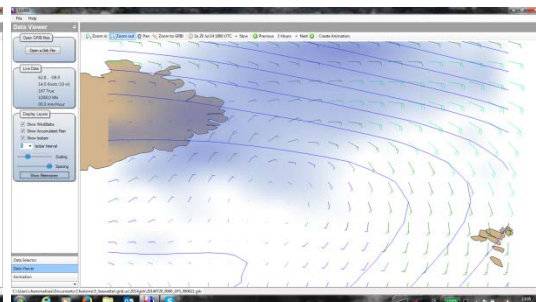
Das Seegebiet des nördlichen Atlantiks ist umgeben von den Hochdruckgebieten über Grönland und Nord-Norwegen sowie dem Tief über der Nordsee. Der Isobarenverlauf lässt zunächst auf östlichen Wind schließen.

Die Windlage auf dem Nordatlantik anhand der US-Gribdaten

20.07.2014 (12h00 UTC):

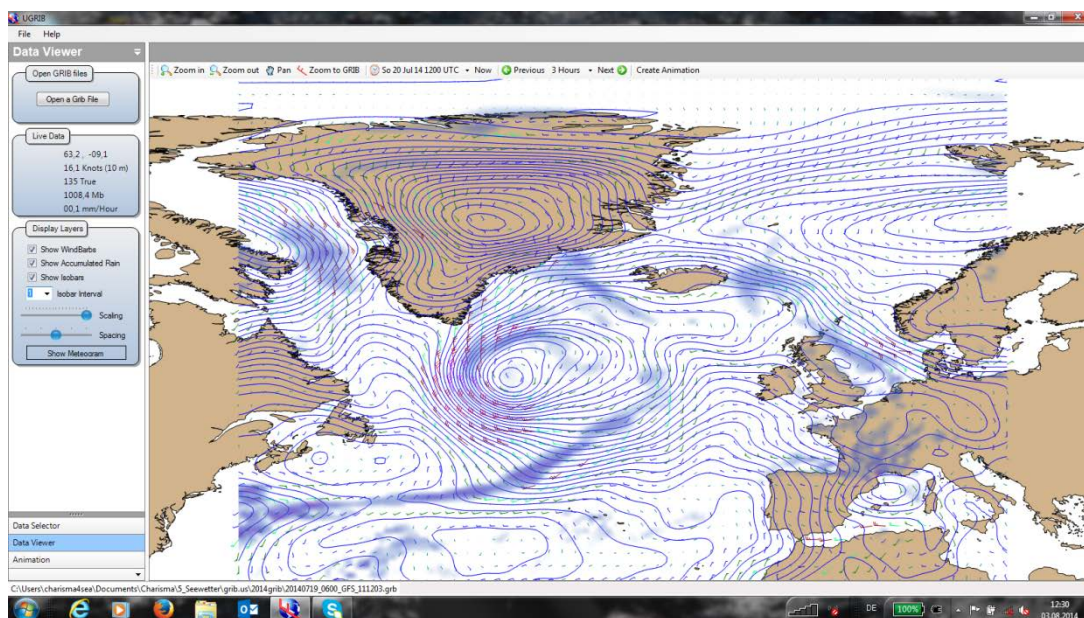


20.07.2014 (18h00 UTC):



Das Tief zieht nach Norden, dadurch verändert sich unsere Konstellation zum Kern. Vom Nordostquadranten geraten wir in den östlichen Sektor des Tiefs. Wir befinden uns rechts der Zugbahn, der Wind dreht rechts von SE auf S.

Die Wetterlage auf dem Atlantik anhand der US-Gribdaten am 20.07.2014 (12h00 UTC)

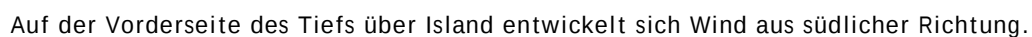


Im Nordostquadranten des Tiefs südlich von Island weht es im Seegebiet zwischen den Färöer Inseln und der Ostküste von Island aus östlicher Richtung.

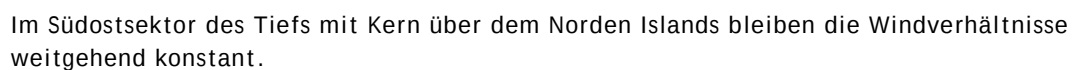
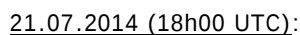
Das Logbuch am 20.07.2014:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
10h30	1007	E 4-5 wolken- verhangen	Mot -> G II	SE -> NW	ab Thorshavn - Segeln mit ablaufender Tide rund um die Südhuk Stremsöy in den Hestsfjödður mit Stromturbulenzen, FüG bis 10 kn
12h30		E 3-4	G II -> Mot	275°	Nordhuk Koltur Bb, Vaagö bleibt Stb
13h10		schwach- windig	Mot	WNW -> NNW	Steuern parallel zur imposanten Südküste von Vaagö durch den Myggenaes Fjord mit Eddies
15h00	1006	S 5	G II; Gr	320°	Odnafjeld, NW-Huk Vaagö Stb qa.
16h50	1007	S 4	Spi; Gr	320°	Spisegeln - Wind stabilisiert sich
17h50		S-SE 5	G II; Gr	325°	Spi bei zunehmenden Wind geborgen
19h30	1008	S-SE 5	G II; Gr	325°	GPS: 62°30'N; 008°14'W
21h30		S-SE 5	G II; Gr	315°	Großsegel Stb, Spinnakerbaum Bb z. Ausbaumen der Genua ausgebracht

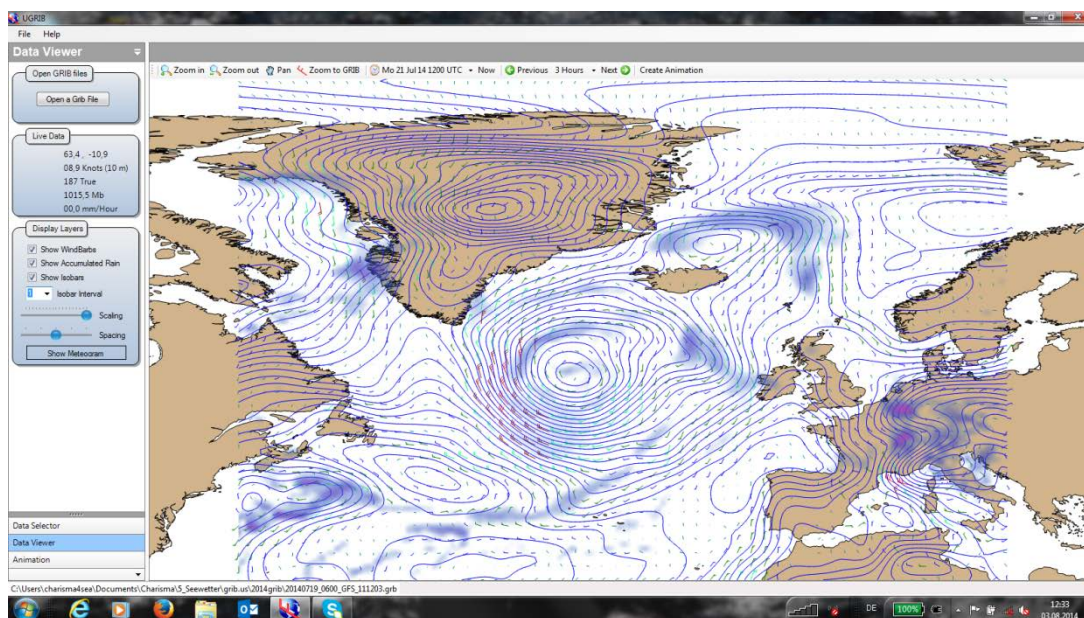
Die Wetterlage, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



21.07.2014 (06h00 UTC):



Die Wetterlage auf dem Atlantik anhand der US-Gribdaten am 21.07.2014 (12h00 UTC)



Das uns beeinflussende Atlantiktief zieht nach Norden und befindet sich mit seinem Kern nun nördlich von Island. Wir befinden uns auf der Überfahrt von den Färöer Inseln nach Island im Südostsektor des Tiefs und profitieren von dem daraus resultierenden südlichen Wind.

Das Logbuch am 21. und 22.07.2014:

UTC+1	HPa	Wind	Besegelung	Kurs	Position & Anmerkungen
01h30	1009	S-SW 4	G II; Gr	315°	GPS: 62°59'N; 009°24'W
06h40	1010	S 3	Spi; Gr	310°	GPS: 63°17'N; 010°11'W
11h50	1012	S-SE 4	Spi; Gr	320°	GPS: 63°36'N; 011°08'W
16h20	1013	S-SW 3-4	G II; Gr	315°	GPS: 64°01'N; 012°01'W
20h50	1014	S-SW 5	G II; Gr,	310°	GPS: 64°20'N; 012°59'W
21h30		S-SW 5	G II; Gr,, GII; Gr	310°	Ansteuerung vom Berufjördhur, Seegang beruhigt sich, ausgereift
01h20	1015	S-SW 3-4	G II; Gr	285°	Untiefe Kjögger auf Stb
01h40		kein Wind, Nebel	Mot	WNW	Ansteuerung mit sehr aufmerksamer Navigation und Seemannschaft
03h30	1016		Mot		an Djupivogur GPS: 64°39,5'N; 014°16,9'W

Der Segelzeitraum vom 20.- 22.07.2014: Thorshavn – Djupivogur (Log über Grund: 275 sm)

Am Vormittag des 20. Juli 2014 verlassen wir bei Hochwasser Thorshavn. Die Ablegezeit haben wir erneut so kalkuliert, dass wir die nach Westen ablaufende Gezeitenströmung optimal für uns nutzen. Mit frischen östlichen Wind segeln wir durch die Färöer Inseln. Der Tideneinfluss ist erheblich und kann zu Turbulenzen mit großen Stromtellern und brechenden Wellen führen.



Am Nachmittag passieren wir Vaagö, steuern durch den mit Stromstrudeln durchsetzten Myggeneas Fjord und segeln mit NW-Kurs hinaus in den offenen Atlantik.

Der S-Wind stabilisiert sich frei vom Einfluss der Inseln, wir segeln unter Spinnaker.



Die Crew ist wachsam und beweist gute Seemannschaft. Als der Wind auf S-SE rückt und auffrischt, bergen wir das Tuch. Wir segeln mit ausgebaumter Genua weiter.

Im bewährten Wachsystem segeln wir in die dämmerige Nacht.

Während der Nachtfahrt lässt der Wind wieder nach, so dass wir in den Morgenstunden des 21. Juli 2014 erneut den Spinnaker setzen. Wir gleiten über Stunden unter dem Spinnaker durch den Nordatlantischen Ozean.



Das Bordleben auf hoher See: Der Trimm des Spinnakers für die zügige Fahrt durchs Wasser unter der Ägide aufmerksamer Wachen. Die zentrale und kuschelige Lotsenkoje im Salon der SY Charisma ist ebenfalls top besetzt: *Chefine* und *Hamlet* wachen über die optimalen Parameter charismatischen Segelns...

Im Tagesverlauf dreht der Wind rechts und fällt vorlich ein. Wir trimmen den Spinnaker entsprechend, fieren den Achterholer und holen die Spi-Schot dichter. Der Anstellwinkel des Windes zur Schiffslängsachse wird für den 180 qm umfassenden Leichtwind-Spinnaker mit Rechtsdrehen des Windes geringer. Dadurch resultiert noch mehr Dynamik für die Yacht, die es zu kontrollieren gilt.



Der Blick in die Navigationsecke der SY *Charisma*, in der die elektronische Navigation über die hochwertige Anlage von B&G integriert ist: Die vom Anemometer der Yacht gemessenen Windwerte bestätigen die hochgerechneten US-Gribdaten.



Die SY *Charisma* segelt am Optimum, mit Rumpfgeschwindigkeit 8,8 kn Fahrt über Grund. Die nordwestlich verlaufende Kurslinie mit Wegepunkt in der Mündung des Berufjördhurs an der Südostküste Islands können wir mit NNW-Kurs über Grund nicht mehr halten. Auf der elektronischen Seekarte von Navionics sind zudem die Windinformationen der US-Gribdaten dargestellt. Der Kasten am linken unteren Bildausschnitt zeigt die Werte des dicht beim Schiff liegenden Cursors. Durch die Funktion des Animierens kann innerhalb des Vorhersagezeitraumes jegliche Zeit aufgespielt werden. In dieser Darstellung ist es die zum Zeitpunkt des Abrufens (am 20.07.2014 vor dem Ablegen von Thorshavn) gültige Vorhersage für 13h00 UTC (annähernd 3 Stunden vor der Uhrzeit im System). In dieser Grafik ist der Wind beim Schiff aus SSW 3-4 Beaufort bei einem Luftdruck von 1014 HPa vorhergesagt.

Am Nachmittag bergen wir bei rechts drehendem und damit vorlich einfallendem Wind den Spinnaker und segeln unter Genua II und Großsegel der Südostküste von Island entgegen. Die Topographie Islands mit ihrer Steilküste wirkt sich auf das Windsystem aus, so dass wir zunächst mit stärkerem, dann mit abflauendem Wind Island entgegen segeln.

In den frühen Morgenstunden des 22. Juli nehmen wir bei nachlassendem Seegang die Ansteuerung vom Berufjörður vor. In ölglatte See tritt dichter Nebel auf, der die Wachsamkeit der Crew fordert.

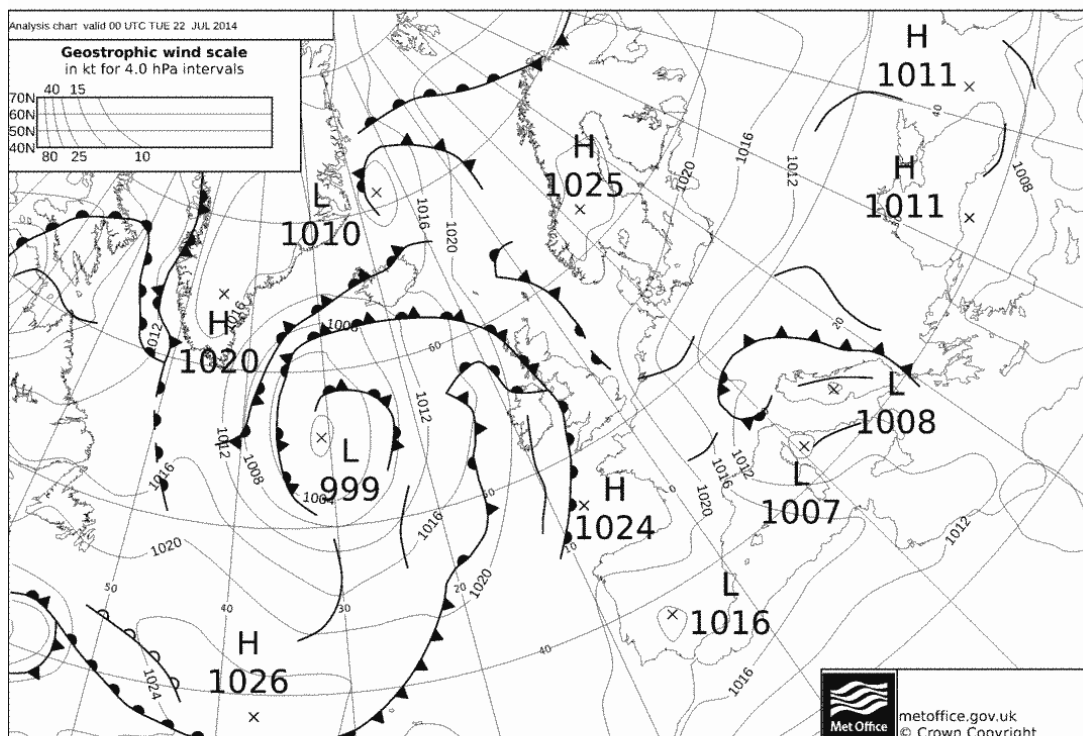


Mit präziser Navigation und aufmerksamer Seemannschaft machen wir die kleinen, teils unbeleuchteten Fahrwassertonnen ausfindig und steuern in den Hafen von Djúpivogur.

Die faszinierende Szenerie des im Nebel verhüllten Hafens im Fjord im Südosten Islands zieht die Crew in ihren Bann.

22. Juli 2014

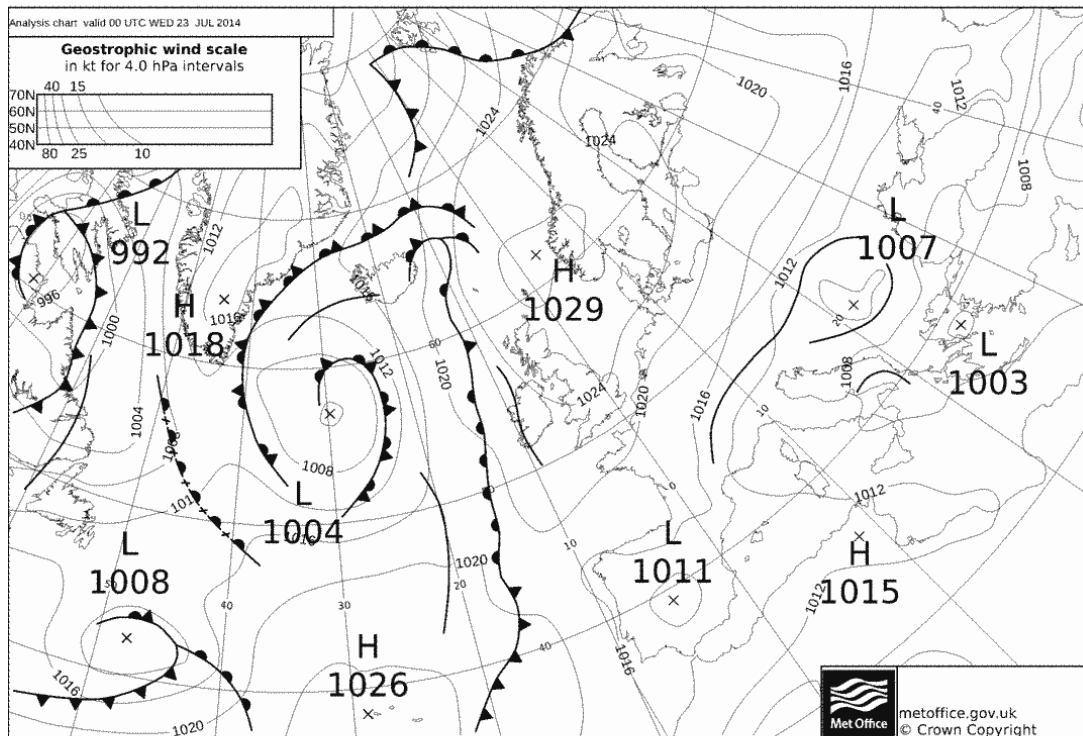
Die Wetterlage, publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Island liegt im Einfluss zweier Okklusionsfronten des südlich gelegenen Atlantiktiefs.

23. Juli 2014

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



Über Island liegt die Schneise des südlich gelegenen Atlantik-Tiefs und dem Hoch über der Norwegischen See. An der Ostküste Islands ruft das südlichen Wind hervor.

Logbuch / Die Route am 23.07.2014: Djupivogur – Eskifjörður vor Anker (Log: 39 sm)

Um 10h20 legen wir nach Auflösen des Nebels ohne Wind in sonniger Atmosphäre von Djupivogur ab. Wir fahren nach Versorgung mit Gas und Diesel unter Motor durch den Berufjörður gen E. Unter Berücksichtigung der vorgelagerten Untiefen segeln wir entlang der imposanten Ostküste von Island gen NE.

Den einsetzenden S-Wind nutzen wir unter der Genua II. Mit westlichem Kurs segeln wir in den Reyðharfjörður. Als der Wind im Schutze des Fjords abflaut, steuern wir unter Motor in den Eskifjörður. Um 17h20 fällt der Anker auf GPS-Position: 65°03,0'N; 014°00,3'W.

Ankerdrink und Angeleinheiten, Hors d'oeuvre & Dinner4Sea an Bord...

Impressionen vom Segeln an der Ostküste Islands am 23. Juli 2014



Der Segeltag zeigt sich von der Vielseitigkeit der eindrucksvollen Topographie der Küste bis hin zum Angelvergnügen in der Ankerbucht.

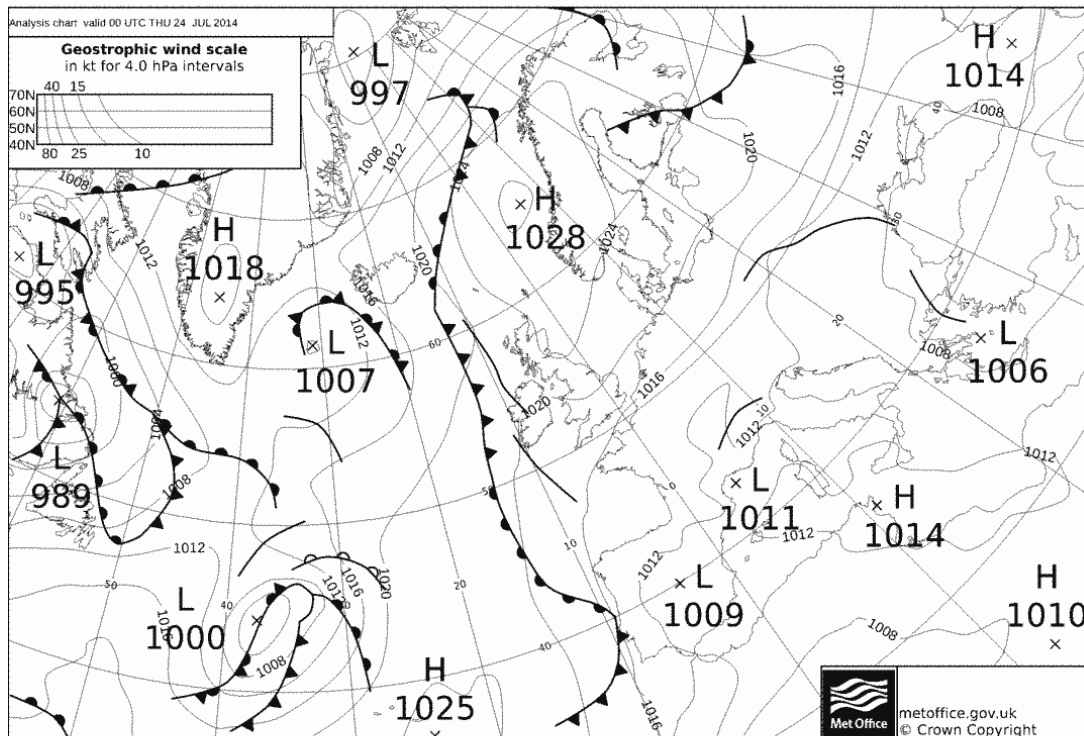
Impression vom 24. Juli 2014



Über dem Seenebel ragen die Berge an der Ostküste Islands hervor.

24. Juli 2014

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



Die Wetterlage entspricht der des Vortages. Nach Auflösen der Nebelfelder entwickelt sich ein schöner Tag. Am westlichen Rand des Hochs über der Norwegischen See resultiert an der Ostküste von Island Wind aus südlicher Richtung.

Logbuch / Die Route am 24.07.2014: Eskifjörður - Seydisfjörður (Log: 44 sm)

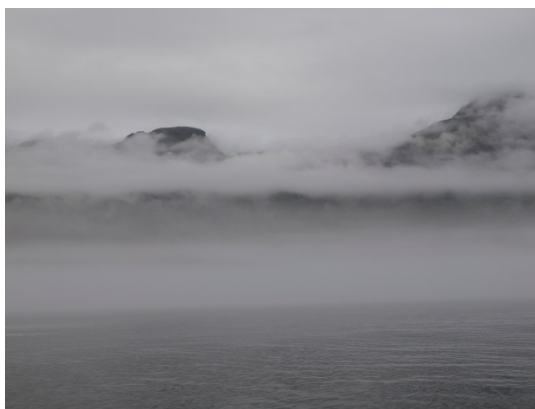
Um 09h50 holen wir den Anker ein. Wir steuern zunächst in grauer Kulisse durch den Eskifjörður und den Reyðarfjörður gen E in den Atlantik. Im Tagesverlauf klart es auf und der S-Wind setzt sich durch. Die Szenerie der Ostküste Islands zeigt sich erneut eindrucksvoll. An der hohen, von Wolken umhüllten Steilküste verstärken Kappeffekte den achterlich einfallenden S-Wind, den wir nur unter unserem soliden Vorsegel nutzen.

Die Sonne bricht durch die Wolkenschwaden - die Steilküste mit Ansteuerung des Seydisfjörður ist grandios. Im Schutze des Fjords lässt der Wind schlagartig nach, wir bergen die Segel und nehmen die Ansteuerung unseres Zielhafens unter Motor vor.

Um 18h00 machen wir nach Anweisung vom Hafenmeister an der Holzpier längsseits fest. GPS-Position: 65°16,0'N; 013°59,6'W. Anleger, Hors d'oeuvre & Dinner4Sea an Bord...

Die Gesamtstrecke beträgt 840 sm.

Impressionen vom Segeln an der Ostküste Islands am 24. Juli 2014



Als Skipper danke ich meiner charismatischen Crew zum Gelingen der Segelreise.



Den Abschlussabend unseres sehr gelungenen Hochseetörns der großen Nordlandreise 2014 gestalten wir in heimischer Atmosphäre an Bord der SY *Charisma*.

25. Juli 2014

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





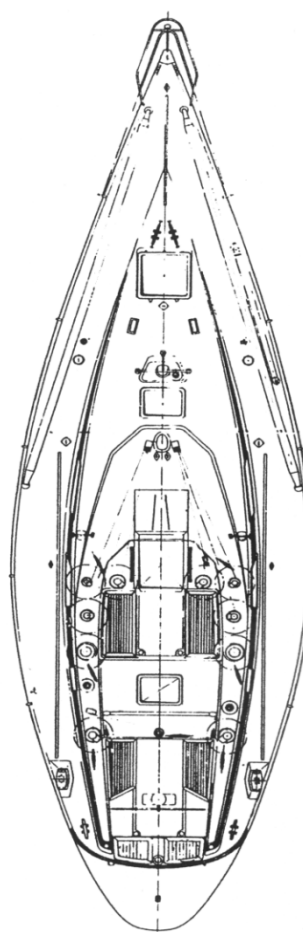
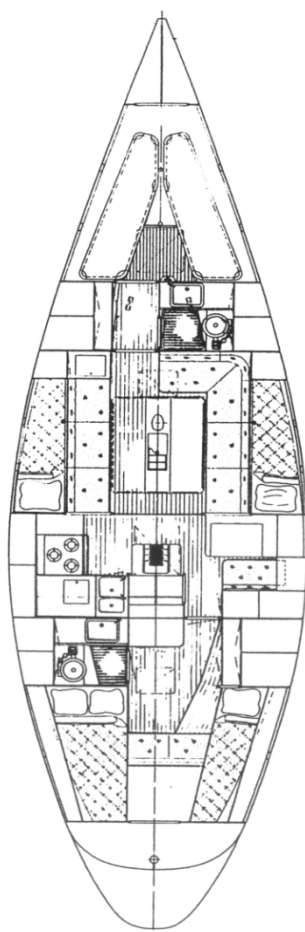
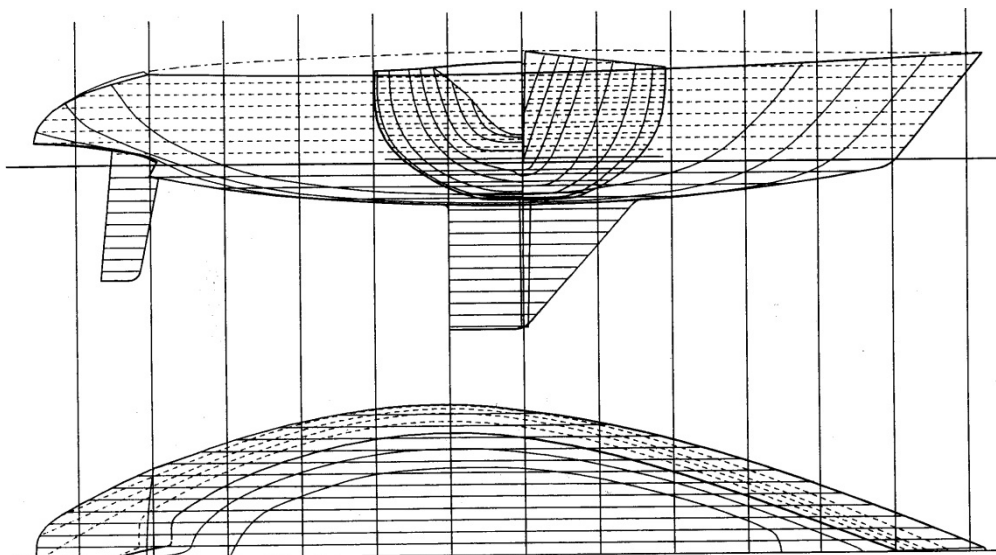
Die SY *Charisma* liegt mit ihrer seefesten Atlantik-Crew im Hafen von Seydisfjörður.

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 angeluvt wird.

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

5. Aktive Zielfahrt

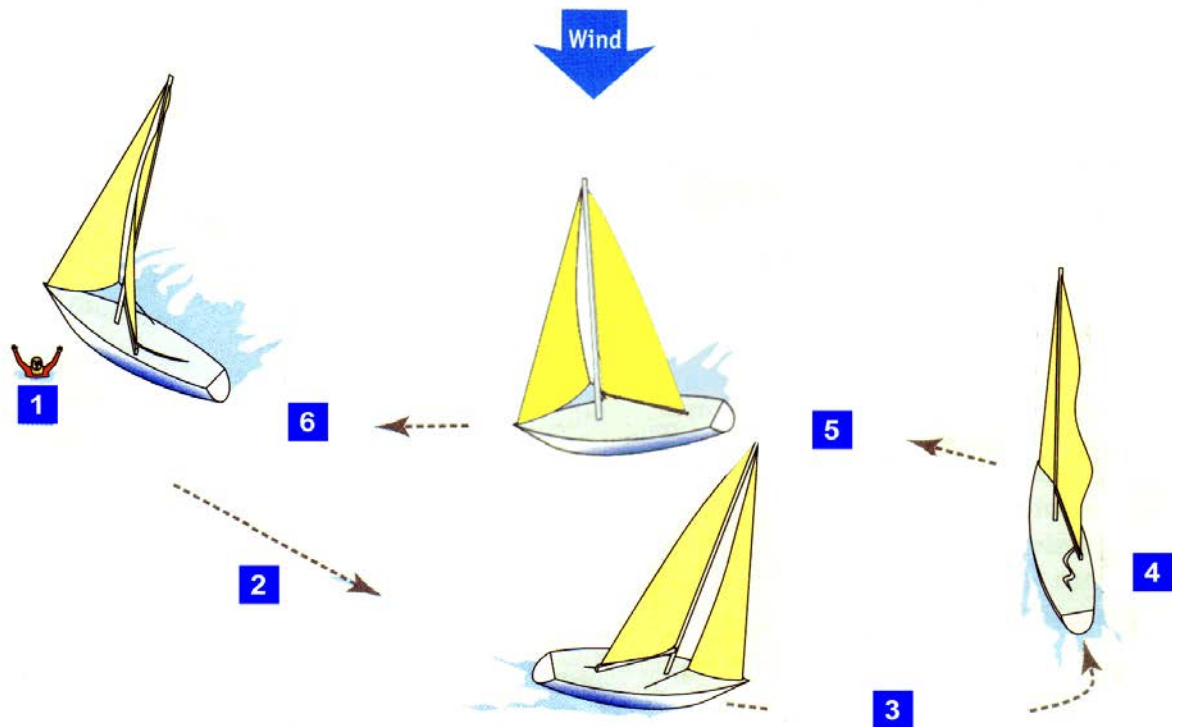
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird.

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 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.