

Die 80. Nordseewoche auf den Segelyachten von Nautor's Swan

SY *Charisma*, Nautor's Swan 441 und SY *Dantés*, Nautor's Swan 48 im Juni 2014



Am 12. Juni 2014 segeln die SY *Dantés* unter Genua 1 und die SY *Charisma* unter Spinnaker nach über 500 sm in einem Kopf-an-Kopf Rennen über die Ziellinie beim Rund Skagen Race.

Logbuch-Törnbericht: Constantin Claviez

Quellen des Seewetters:

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

Fotos: Nico Krauss: SY *Charisma* beim Transatlantik-Race auf den Seiten 2, 35

Uwe Röttgering auf der Seite 3

Franco Zehnder: SY *Charisma* beim Schwerwettertraining auf der Seite 4

Constantin Claviez

Anhang:

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

Die Segelyacht

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



Die Segelyacht

Schiffsname: SY *Dantés*
Werft: Nautor's Swan, Pietarsaari in Finnland
Typ: Swan 48 S&S
Bau-Nr.: 43/1976
Konstruktion: Sparkman & Stephens
Identifikation: Rufzeichen: DEIU, MMSI: 211 190 770
Segel-Nr.: GER 5762
Verdrängung: 17,2 t
Länge ü.a.: 14,63 m
Breite: 4,14 m
Tiefgang: 2,42 m
Wasserlinie: 11,82 m
Segel an Bord: Großsegel (45 qm), Genua I (85 qm), Genua III (35 qm), Kutterfock (25 qm), Sturmfock (12 qm), Trysegel (18 qm), Leichtwind-Spinnaker (209 qm), Starkwind-Spinnaker (165 qm)
Motor: Yanmar 4JH4-TE (16V) mit 55,2 KW (75 PS)
Eigner: Torsten Grotjahn, www.schalkergrobbblech.de
Skipper: Michael Orgzey



Die SY *Dantés* beim Rolex Fastnet Race 2011



Schiffsführung - Die der Verantwortung bewussten Entscheidungen

Als Schiffsführer haben wir die Verantwortung, das Schiff mit der Crew souverän zu segeln. Die Yachten sind von Nautor's Swan in exzellentem Bootsbau und Design konstruiert. Die Schiffe haben sich seit vielen Jahren bewährt und werden von uns im Gewerbe professionell gefahren. Die Sicherheit hat in allen Belangen Priorität.

Hochseeregatten können dazu führen, dass die Crew ein persönliches Limit unter Segeln erfährt. Den verständnisvollen Seglern auf den SY *Charisma* und SY *Dantés* ist klar, dass gute Seemannschaft die Basis ambitionierten Segelns ist.

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. Da es trotz präziser Vorhersagen anders kommen kann als geplant, gibt es Varianten, die Hochseetörns sicher und optimal zu gestalten. In der umsichtigen und vorausschauenden Schiffsführung beziehen wir Optionen verschiedener Routen ins Kalkül ein, um einen sicheren Kurs in den schützenden Hafen zu gewährleisten.

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



Das SY *Charisma*-Team beim Sicherheits-Gate vor dem Rund Skagen Race am 9. Juni 2014.



Das SY *Dantés*-Team auf der Zielgeraden beim Rund Skagen Race am 12. Juni 2014.

5. Juni 2014

Die SY *Charisma* und die SY *Dantés* liegen startklar im *Hamburger Yachthafen* von Wedel.

Ankunft und Begrüßung der Crews anlässlich der 80. Nordseewoche.



Akkurate Arbeit beim Anbringen des Aufklebers Nordseewoche 2014.

Die Webseite des Veranstalters lautet: www.nordseewoche.org.

Die 80. *Nordseewoche* findet im Juni 2014 im Segelrevier der Nordsee und Ostsee statt. Die Zubringer-Regatten führen von verschiedenen Häfen der Nordseeküste nach Helgoland, wo alle teilnehmenden Schiffe und Segler zusammen kommen. Die Hochseeregatta von Helgoland rund um Skagen bis nach Kiel ist das Highlight des Segel-Events.

Die meisten Segelyachten sind leicht, schnell und prädestiniert für leichten Wind. Mit der SY *Charisma* und SY *Dantés* segeln wir auf Yachten, die zu den schweren Schiffen in der Flotte gehören. Um gegen die eingespielten Regatta-Crews auf den leichteren und ausgeräumten Booten eine Chance zu haben, müssen wir die Yachten möglichst 'laufen' lassen, d.h. behutsam mit den anstehenden Wendemanövern umgehen. Die Vorteile der Segelyachten von Nautor's Swan liegen im exzellenten Seeverhalten, speziell, wenn Wind und Seegang zunehmen.

Die Teilnahme an der *Nordseewoche* steht bei der Crew unter dem 'olympischen Gedanken' des Dabeiseins. In diesem Rahmen haben wir Freude am optimalen Segeln – in fairem Sportsgeist und in bester Atmosphäre unserer zusammenwachsenden Crews.

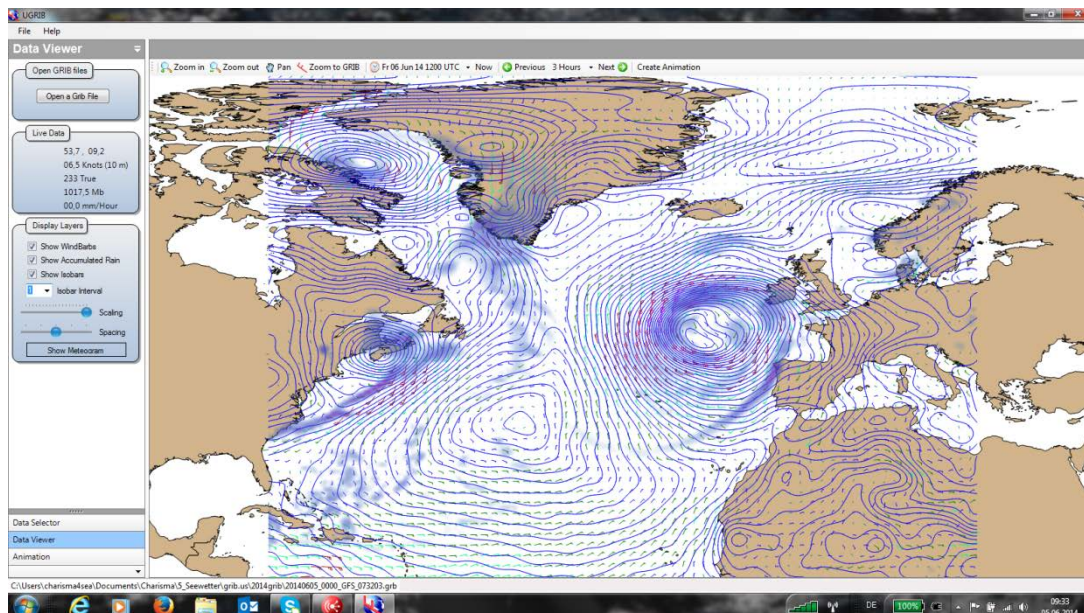
Bunkern des Proviantes. Stauen der Ausrüstung. Crewbesprechungen.

Sicherheitseinweisungen der Crews in Schiff und Ausrüstung.

Abends Seglerparty zum Farewell zur *Nordseewoche*.

Das Seewetter

Die Wetterlage auf dem Nordatlantischen Ozean anhand der US-Gribdaten am 06.06.2014



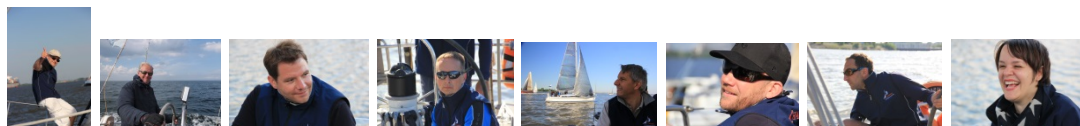
Das Seewetter im östlichen Nordatlantik wird durch ein umfangreiches Tief bestimmt, welches das zentral gelegene Atlantik-Hoch bedrängt, an dessen Randzonen sich die Isobaren mit hohem Luftdruckgradienten komprimieren. Auf den Breitengraden südlich vom Hoch weht von den Kapverden bis zur Karibik ein kontinuierlicher Passat aus NE bis E.

Das Wettergeschehen in der Nordsee wird dagegen durch schwaches Luftdruckgefälle eines Tiefs mit relativ hohem Luftdruck beeinflusst.

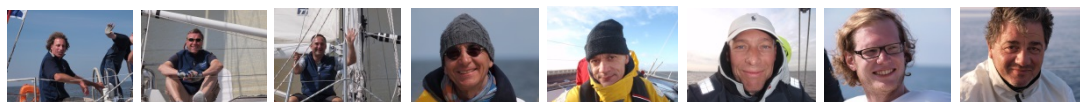
*

Die nachfolgend aufgeführten Wetterbilder der öffentlich zugänglichen Gribdaten vom US-amerikanischen Wetterdienst wurden während der Nordseewoche 2014 zum Verständnis und zum Erfassen der Wettersituation heruntergeladen. Die Webseite lautet: www.grib.us. Nach meinen Erfahrungen ist die Qualität und Präzision dieser Wettervorhersagen exzellent und hat zu einer Optimierung der Segeltörns geführt.

Das Team der SY Charisma:

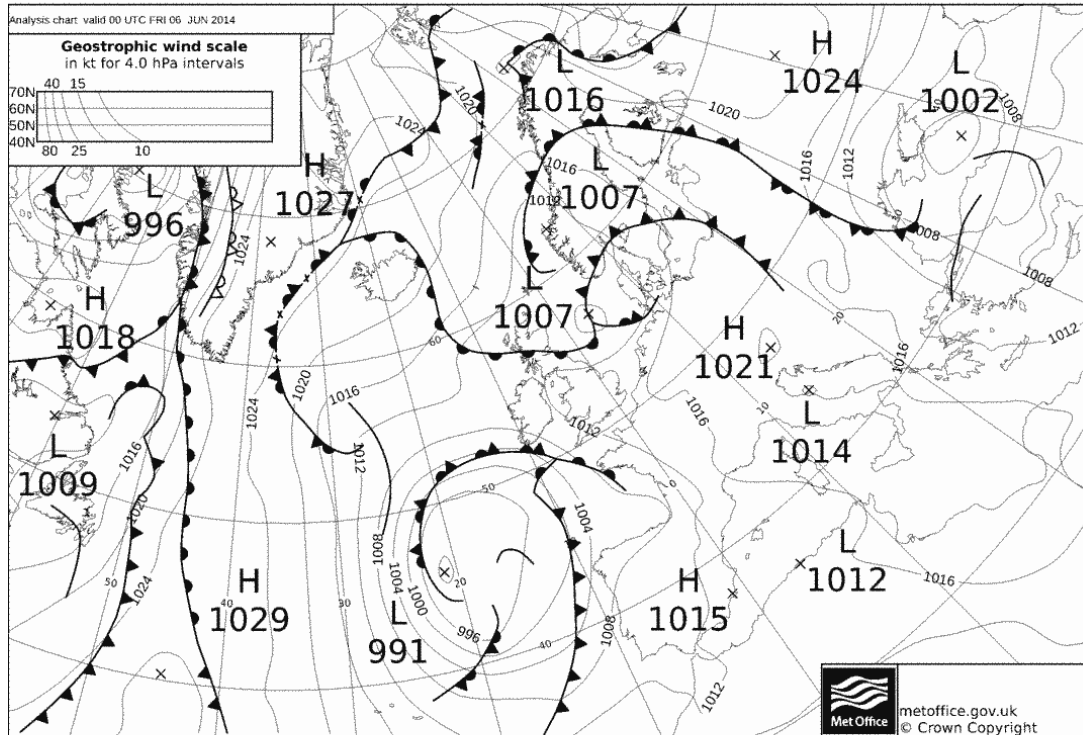


Das Team der SY Dantés:



6. Juni 2014

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



Das kontinentale Hochdruckgebiet sorgt für einen sonnigen Auftakt der Nordseewoche.

Die Wettfahrt: W1 von Hamburg/Wedel nach Cuxhaven.

Die Regatta-Bahn: Die Elbe unter Berücksichtigung von Seezeichen und Schifffahrtsverkehr.

Der Start in unserer Gruppe ist um 08h30 MESZ angesetzt. Über UKW-Arbeitskanal 72 kommuniziert die Regattaleitung Anweisungen und Mitteilungen zur Wettfahrt. Der Wind weht aus S -> SW -> SW-W 3-4 zunehmend 5-6 Beaufort und führt zu einem perfekten Segeltag. Das Regatta-Feld segelt mit anliegendem Kurs elbabwärts bis östlich Brunsbüttel und kreuzt mit ablaufendem Gezeitenstrom in westliche Richtung in die Elbmündung bis nach Cuxhaven.

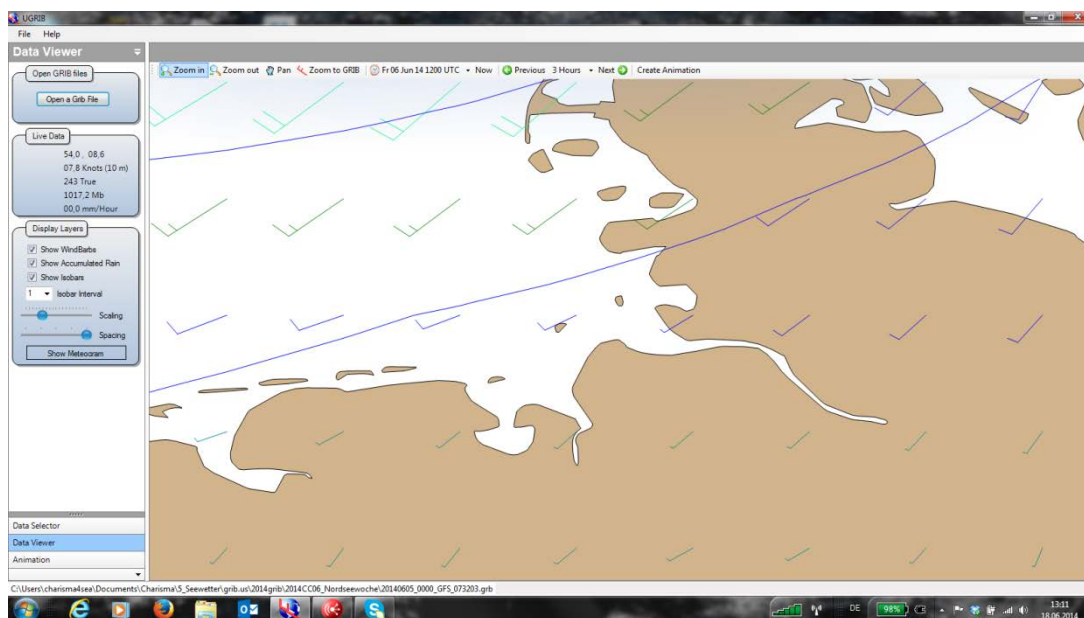
Besegelung auf der SY Charisma: G II; Gr bis Stadersand, anschließend unter Spinnaker am Limit bis vor Glückstadt, G II; Gr, unter Spi bis Brokdorf, G II; Gr bei WSW 5-6 Vorsegelwechsel von Genua II auf Genua III bis Cuxhaven.

Besegelung auf der SY Dantés: Genua I und Großsegel mit Vorsegelwechsel auf Genua III.

Ankunft und Zieldurchlauf vor Cuxhaven um 14h20 und 14h40.

Distanz: 54 sm.

Die Wetterlage auf der Nordsee anhand der US-Gribdaten am 06.06.2014



Die graphische Darstellung der Gribdaten zeigt das Wettergeschehen um 12h00 UTC. Zwischen dem Südostquadranten des Nordsee-Tiefs und Nordwest-Quadranten des Hochs über Europa weht Wind aus SW.

Impressionen vom Segeltag – Wettfahrt von Wedel nach Cuxhaven



Die Crew der SY *Charisma* beim Regatta-Start zur Nordseewoche.

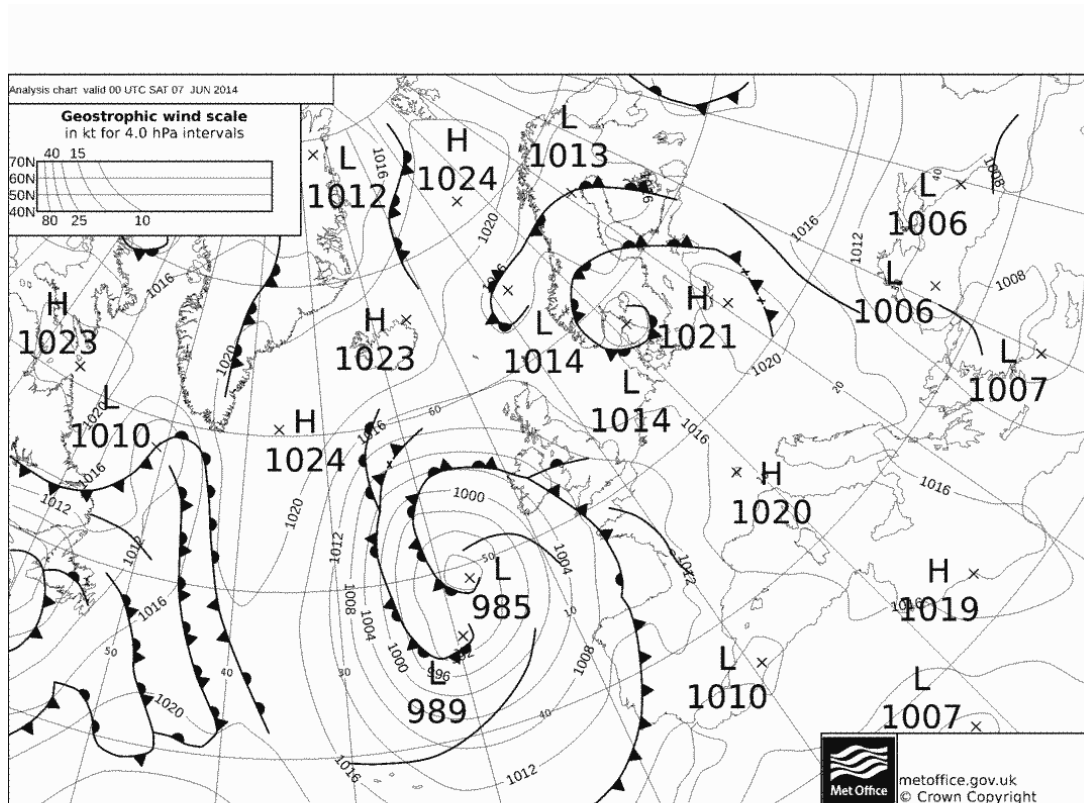


Das Hoch führt zu einem schönen Segelauftritt der Nordseewoche. Das Regattafeld segelt elbabwärts gen Elbmündung.

Nach Ankunft in Cuxhaven finden das Segler-Treffen und die Party zur offiziellen Eröffnung der *Nordseewoche* auf dem Freigelände der *Segler-Vereinigung Cuxhaven* statt.

7. Juni 2014

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



Die Nordsee steht unter Einfluss des Hochdruckgebietes über Nord-Europa. Der Luftdruck im dargestellten Tief über der Nordsee ist relativ hoch. Es gibt also kein ausgeprägtes Luftdruckgefälle. Im Südwestquadranten des Hochs resultiert Wind aus NE. Es herrschen somit ideale Bedingungen für die Wettfahrten nach Helgoland.

Die Wettfahrt: W2 von Cuxhaven nach Helgoland.

Die Regatta-Bahn: Die Elbmündung mit Start bei der Medem-Reede und weiterem Verlauf nördlich des Fahrwassers mit den roten Lateral-Tonnen sowie die Helgoländer Bucht nördlich der Reede bis zur Hochseeinsel mit Zieldurchlauf bei der Ostmole des Vorhafens.

Um 09h50 MESZ ist Start in unserer Gruppe. Der Wind weht moderat, im Tagesverlauf aus E -> NE -> N mit 2-3 zunehmend 4 Beaufort. Die ablaufende Tide begünstigt das Segeln durch die Elbmündung hinein in die Helgoländer Bucht, Kurs WNW gen Hochseeinsel.

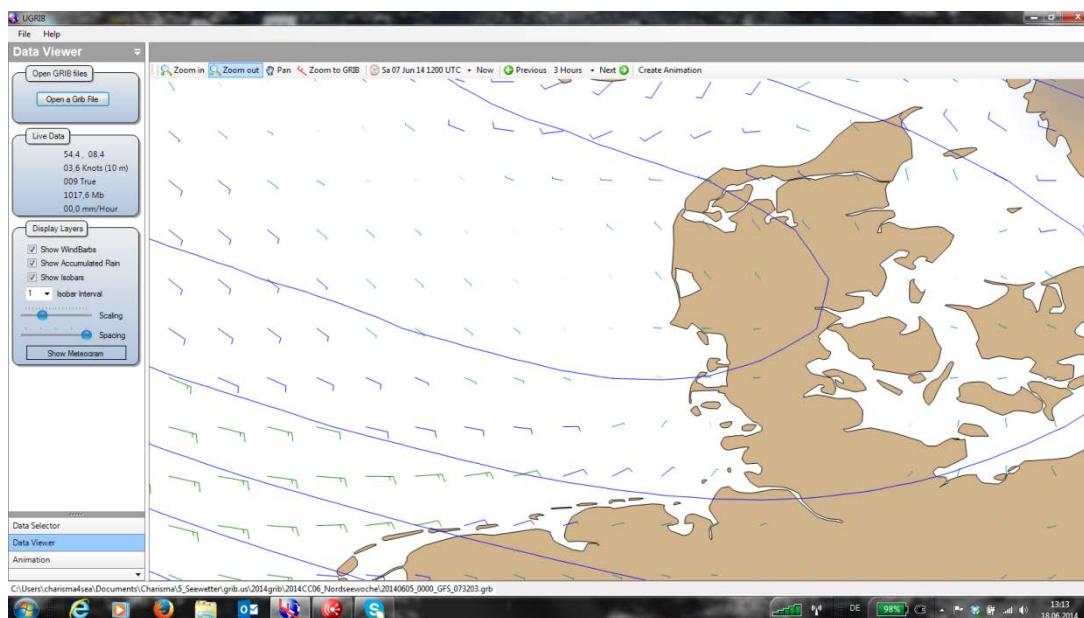
Besegelung auf der SY Charisma: Spinnaker und Großsegel, Genua II und wieder Spinnaker.

Besegelung auf der SY Dantés: Genua I und Großsegel, Spinnaker und wieder Genua I.

Ankunft und Zieldurchlauf vor Helgoland um 14h30 und 14h40.

Distanz: 38 sm.

Die Wetterlage auf der Nordsee anhand der US-Gribdaten am 07.06.2014



Die graphische Darstellung der Gribdaten zeigt im südlichen Sektor beim Kern des Hochs leichten Wind aus nordöstlicher Richtung.

Impressionen vom Segeltag – Wettfahrt von Cuxhaven nach Helgoland



Die aufmerksame Crew der SY Charisma unter Spinnaker Kurs Helgoland.



Die SY *Dantés* segelt unter Genua I und Großsegel. Die ästhetischen Linien des Designs von Sparkman & Stephens machen die Nautor's Swan 48 zu einer der schönsten Yachten im Regatta-Feld der Nordseewoche. Die SY *Charisma* segelt während der Wettfahrt von Cuxhaven nach Helgoland in unterschiedlichen Windanstell-Konstellationen zum Schiff zunächst unter dem Leichtwind-Spinnaker, danach unter einem Spi, der bei einem Kurs höher zum Wind flacher getrimmt werden kann.

Das Segler-Festival der Nordseewoche auf Helgoland

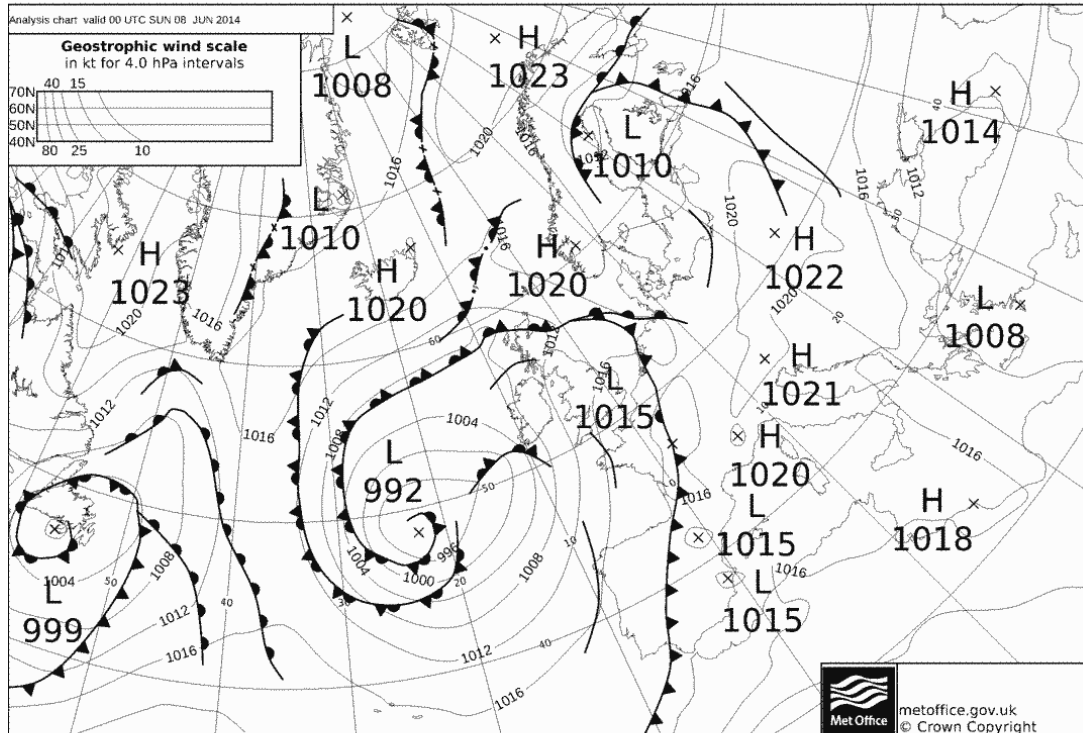


Sympathie pur – Die SY *Charisma*, Nautor's Swan 441 mit Design Ron Holland liegt neben ihrem Schwesterschiff SY *Jeniffer* und der befreundeten SY *Charisma*, einer Bavaria 42.

Nach Ankunft auf Helgoland unternehmen wir einen Landgang ins Regatta-Getümmel rund um den Hafen. Abends Menü in gemütlicher Atmosphäre an Bord der SY *Charisma*.

8. Juni 2014

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



Die Nordsee befindet sich bei hohem Luftdruck in einer von Isobaren befreiten Zone und wird durch eine schwach ausgeprägte Warm- und darauf folgende Kaltfront überzogen.

Die Wettfahrt: W6 Rund Helgoland

Die kleine Regatta-Bahn: Die Route führt im Uhrzeigersinn rund um Helgoland und die Düne. Der Start ist östlich der Sandinsel Düne zwischen Startschiff und Boje, mit Kurs E bis zur *Luv-Boje* an Stb; rund um die Naturschutzgebiete bleiben alle Untiefentonnen *Düne-E*, *Düne-S*, *Helgoland-E*, *Helgoland-W*, *Nathurn-N*, *Sellebrunn-W* und *Düne-N* an Stb, mit S-Kurs die Untiefentonne *Düne-S* sowie die Fahrwassertonne 3 auf Stb mit Zieldurchlauf östlich Helgoland in Peilung der Äußeren Mole zur grünen Fahrwassertonne Nr. 5.

Nach einer Startverschiebung ist um 10h40 MESZ Start in unserer Gruppe. Der Wind weht leicht, im Tagesverlauf variabel, schließlich aus NW 3-4. Die Bahn wird verkürzt.

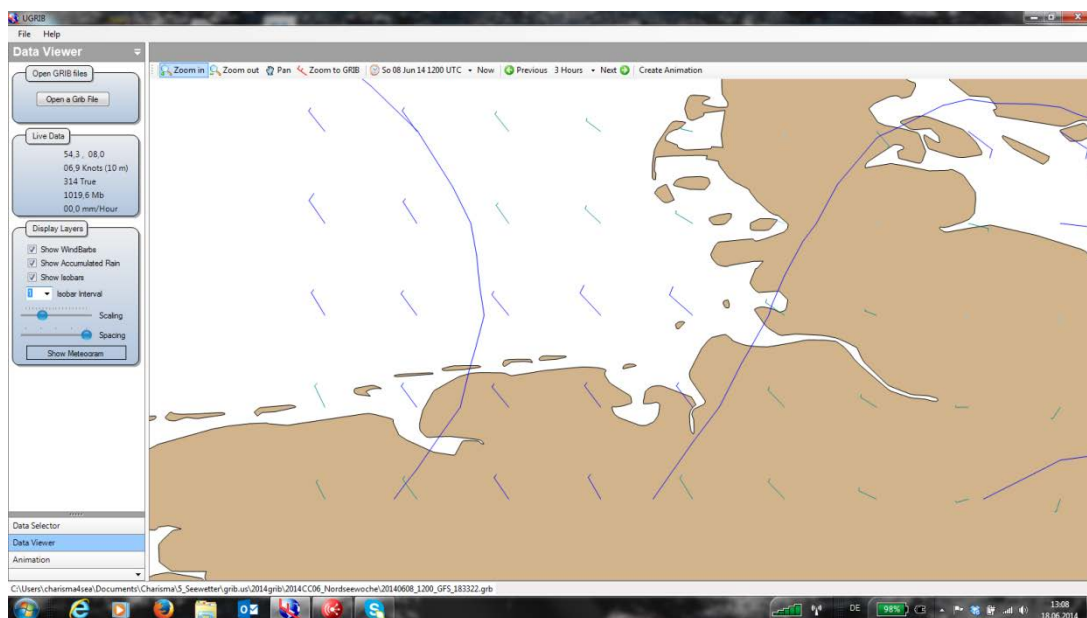
Der Regattatag gestaltet sich vielseitig und fordert die sich einspielenden Crews.

Besegelung auf der SY *Charisma* und SY *Dantés*: Genua, Spinnaker und Großsegel.

Ankunft und Zieldurchlauf vor Helgoland um 17h10 und 17h20.

Distanz: 28 sm.

Die Wetterlage auf der Nordsee anhand der US-Gribdaten am 08.06.2014



Die graphische Darstellung der Gribdaten zeigt das Wettergeschehen um 12h00 UTC. Die Isobaren gehen rund um Helgoland auseinander. Die angezeigte NW-Windströmung ist nicht kontinuierlich und nur bedingt zutreffend. Bei schwach ausgeprägtem Luftdruckgradienten sind die Windvorhersagen erfahrungsgemäß schwierig.

Impressionen vom Segeltag – Wettfahrt Rund Helgoland



Flaute beim Start der Wettfahrt rund um Helgoland.

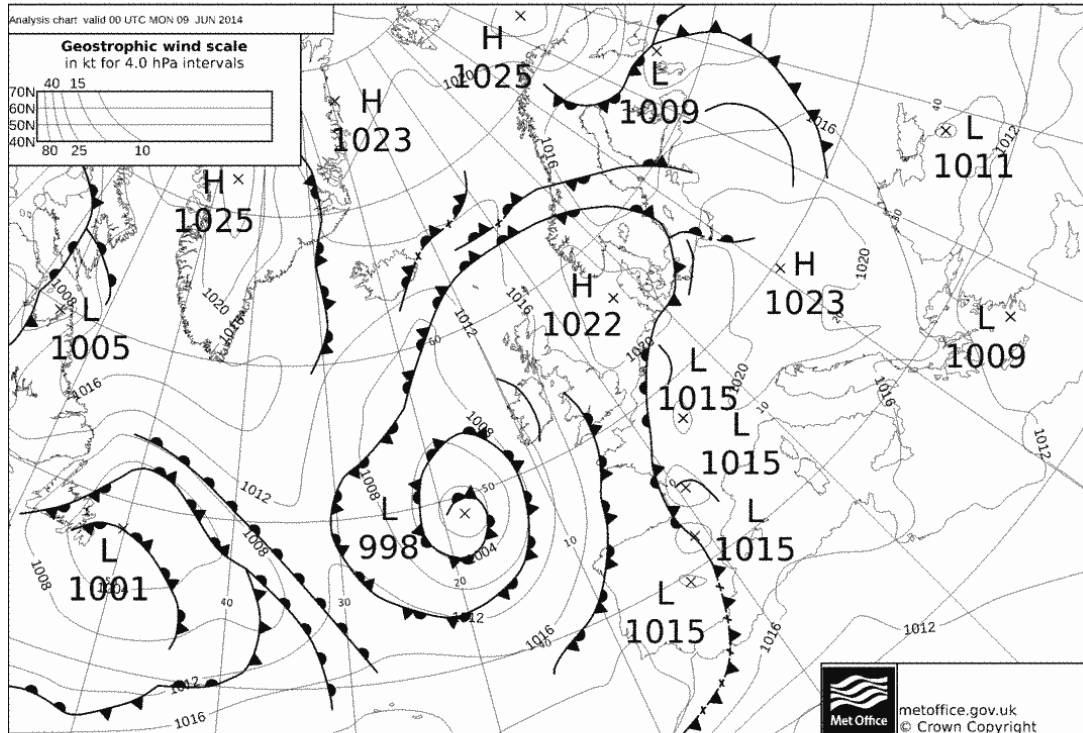
Die Vielfalt des Regatta-Tages – Die Nordseewoche auf Helgoland



Landgang, am Abend Dinner an Bord, anschließend Landgang zur Nordseehalle, wo die Preisverleihungen vom Veranstalter für die bisherigen Wettfahrten stattfinden.

9. Juni 2014

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



Die Nordsee liegt weiterhin im Einfluss eines Hochdruckgebietes.

Der Tag steht im Zeichen der Vorbereitungen zur Hochseeregatta Rund Skagen. Es sind ausreichend Proviant und Getränke gebunkert, die Segelyachten *Charisma* und *Dantés* sind bestens vorbereitet.

Die Wettfahrt: W8 von Helgoland nach Kiel.

Die Regatta-Bahn: Der Start findet zwischen der Außenmole des Hafens Helgoland und der grünen Fahrwassertonne 5 statt. Die Route verläuft mit S-Kurs, die Fahrwassertonne 1 und Untiefentonnen *Düne-S*, *Düne-E* und *Düne-N* bleiben auf Bb, der Kurs führt NNW durch die Deutsche Bucht, die Untiefentonne *Horns Rev-W* bleibt Stb., Kurs rund um Jütland durch die Seegebiete Fischer, Skagerrak und Kattegat in den Großen Belt, durch die Brücke hinein in die Westliche Ostsee bis zur Ziellinie vor Strande bei Kiel.

Die Auslaufparade findet ab 15h30 statt. Die teilnehmenden Yachten müssen zur Kontrolle ein Gate passieren, um die an Bord befindliche Sturmbesegelung samt aller an Bord befindlichen Crewmitglieder mit angelegten Rettungswesten und Sicherungsleinen von der Regattaleitung als Startvoraussetzung abnehmen zu lassen.

Nordseewoche 2014 - Das Rund Skagen Race

Der Start findet um 17h10 MESZ in unserer Gruppe statt. Der Wind weht mit E-NE 4-5 Bft. Das Regattafeld startet engagiert und segelt östlich von Helgoland in nördliche Richtung.

Das Wachsystem für das Rund Skagen Race auf der SY Charisma:

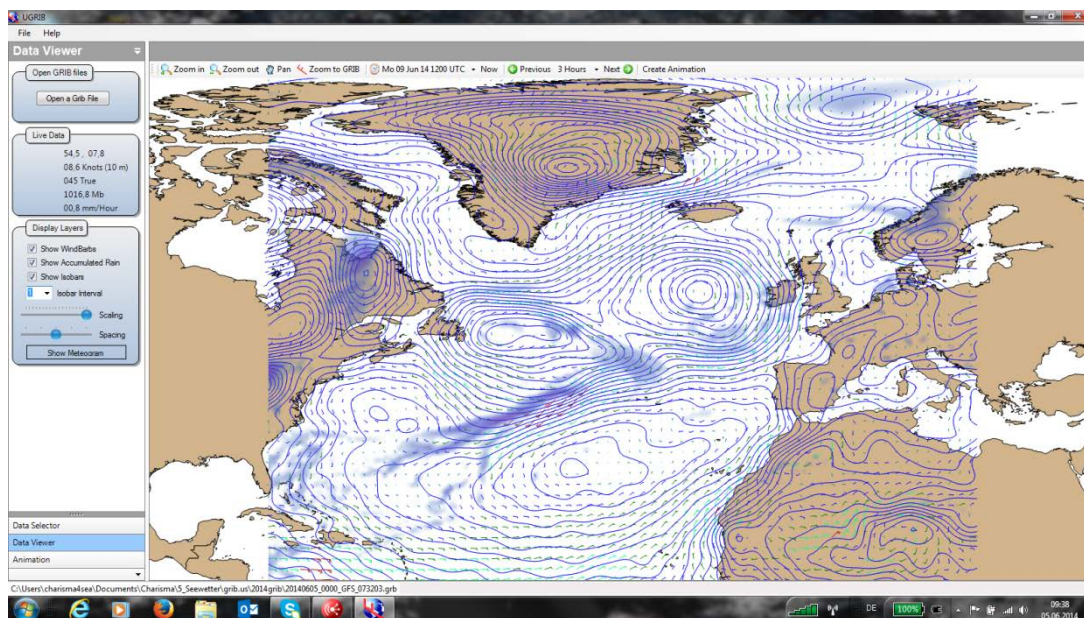
Jedes Crewmitglied geht 3 Stunden Wache, 1,5 Stunden mit dem ersten, 1,5 Stunden mit dem zweiten Wachpartner. Bei sieben Crewmitgliedern kommen somit 7,5 Stunden Freiwache zustande, die Raum für zusätzliche Sondereinsätze lassen.
Als Skipper bleibe ich in bewährter Manier wachfrei, um für jede Situation da zu sein.

Der Wach-Zyklus startet ab dem 09.06.2014:

21h30 - 00h30 Michael
23h00 - 02h00 Stefan
00h30 - 03h30 Thomas
02h00 - 05h00 Toby
03h30 - 06h30 Sven
05h00 - 08h00 Constantin
06h30 - 09h30 Andrea

und setzt sich kontinuierlich bis zum Ziel am 12.06.2014 fort.

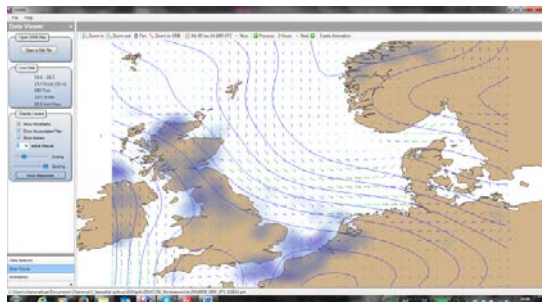
Die globale Wetterlage anhand der US-Gribdaten am 09.06.2014



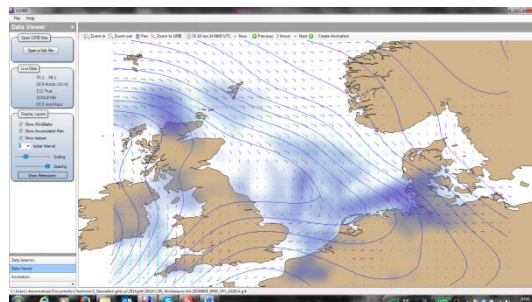
Im Nordatlantischen Ozean beherrscht ein lang gestrecktes Hochdruckgebiet die Breitenparallele von den Kanaren bis in die Karibik. Im östlichen Nordatlantik wirkt sich das Tief bis zur Westküste Englands aus. Die Nordsee wird dagegen von einem Hoch beherrscht, das sich jedoch an seiner Südflanke am Tief über Norddeutschland reibt. Daraus resultiert östlicher Wind in der Deutschen Bucht mit idealen Startbedingungen der Hochseeregatta Rund Skagen.

Die prognostizierten Wetterbilder anhand der US-Gribdaten vom 9. Juni 2014 mittags

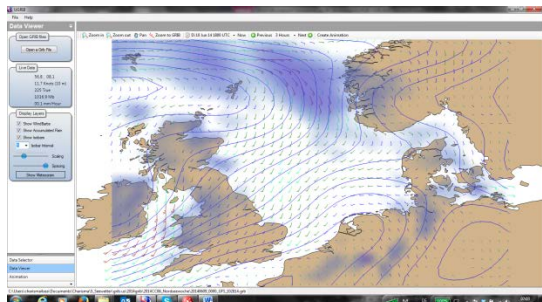
09.06.2014 um 18h00 UTC



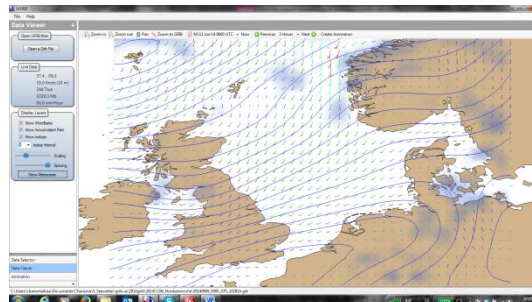
10.06.2014 um 06h00 UTC



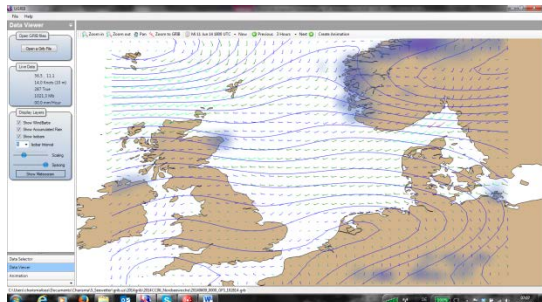
10.06.2014 um 18h00 UTC



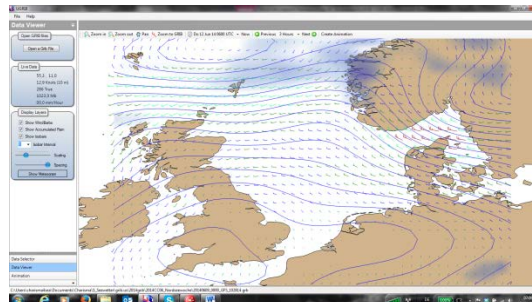
11.06.2014 um 06h00 UTC



11.06.2014 um 18h00 UTC



12.06.2014 um 06h00 UTC



Die Bilder-Sequenz veranschaulicht, warum das Rund Skagen Race 2014 als eines der schnellen Rennen für die 'langsameren' Yachten in die Historie eingehen wird.

Mit Start am späten Nachmittag des 9. Juni 2014 liegt südlich der Nordsee ein Tief über Kontinental-Europa. In der Deutschen Bucht resultiert frischer östlicher Wind, während im nördlich davon gelegenen Seegebiet Fischer bedingt durch das skandinavische Hoch nur eine schwache Brise weht. Am Morgen des 10. Juni 2014 hat sich das Hoch weiter nach Osten verlagert und lässt dem Tief mit Kern östlich von England mehr Raum. Auf der Vorderseite des Tiefs entwickelt sich auf der Nordsee südöstlicher Wind. Das Regatta-Feld kommt gut nach Norden voran, segelt den dunklen nassen Wolken davon und passiert mit Horns Rev einen markanten Wegepunkt der Regatta. Im Tagesverlauf setzt in den achterauss liegenden Seegebieten Deutsche Bucht und Fischer die Winddrehung auf SW-W ein, während im Skagerrak noch angenehmer ablandiger SE-Wind weht. Die schnellen Yachten segeln in das Kattegat, wo der Wind ihnen aus südlicher Richtung schwach entgegen weht.

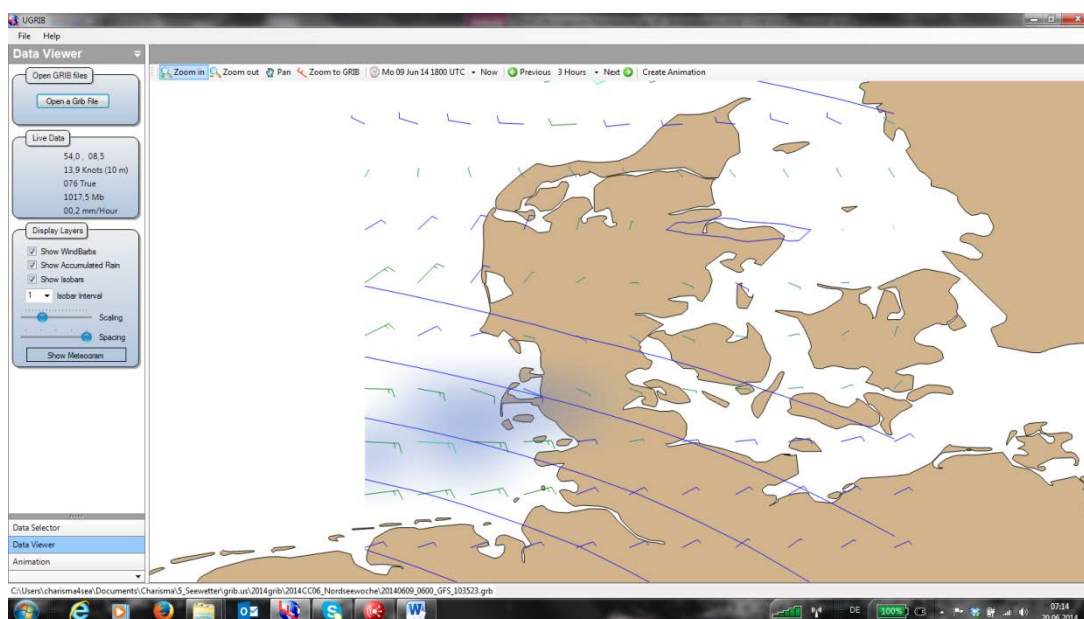
Mit dem Morgen des 11. Juni 2014 entwickelt sich über dem Englischen Kanal ein sich nach Osten ausdehnendes Hochdruckgebiet. Im Kattegat weht zunächst wenig Wind. Im Tagesverlauf komprimieren sich jedoch die Isobaren im Gefälle zur Südflanke des Tiefs über Skandinavien, so dass sich Wind aus W-SW entwickelt. Am Morgen des 12. Juni 2014 intensiviert sich das Wettergeschehen - das Regattafeld jagt mit frischem bis starkem Wind in den Großen Belt hinein. In der Westlichen Ostsee nähern wir uns dem Kern des Hochs, das Wetter bleibt schön und der Wind lässt allmählich nach. Beim Zieleinlauf nutzen die Yachten zudem thermischen Wind.

+++++

Das Logbuch am 09.06.2014:

UTC+2	HPa	Wind	Segel	Kurs	Position & Anmerkungen
17h10	1016	ENE 4-5	G II; Gr	S -> E -> N	Start zur Wettfahrt W 8 der <u>80. Nordseewoche - Rund Skagen</u> Fahrwassertonne <i>Helgoland-1</i> und Untiefentonne <i>Düne-S</i> auf Bb, Wende, Kurs 355°, Untiefentonne <i>Düne-N</i> auf Bb
19h20		E 5-6	G II; Gr	350°	GPS: 54°24'N; 007°55'E
22h50	1017	E 4-5->6	G II; Gr	345°	GPS: 54°51'N; 007°47'E

Die Windlage anhand der US-Gribdaten am 09.06.2014 um 18h00 UTC



Die Ostlage in der Deutschen Bucht ermöglicht nach dem Start der Rund Skagen Wettfahrt ein schnelles Vorankommen des Regattafeldes in nördliche Richtung.

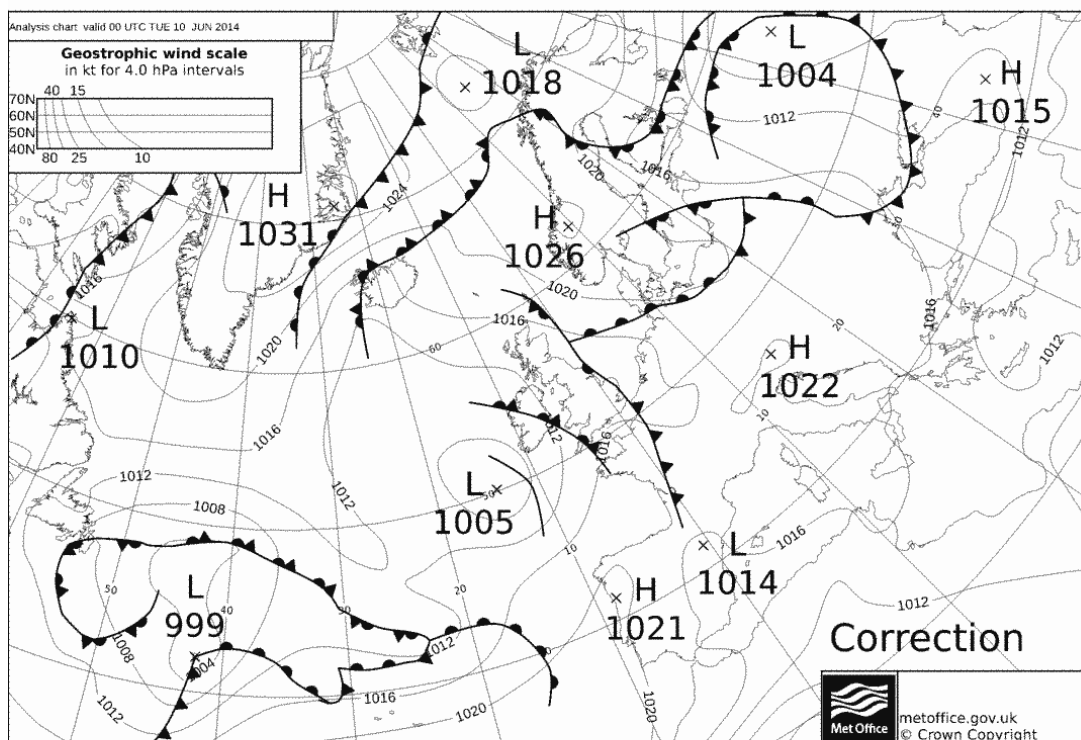
Segel-Impressionen der 80. Nordseewoche – Start zum Rund Skagen Race am 9. Juni 2014



Die SY *Elan*, GER 1950, Nautor's Swan 48 (S&S) ist vielfacher Sieger des Rund Skagen Race.

10. Juni 2014

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

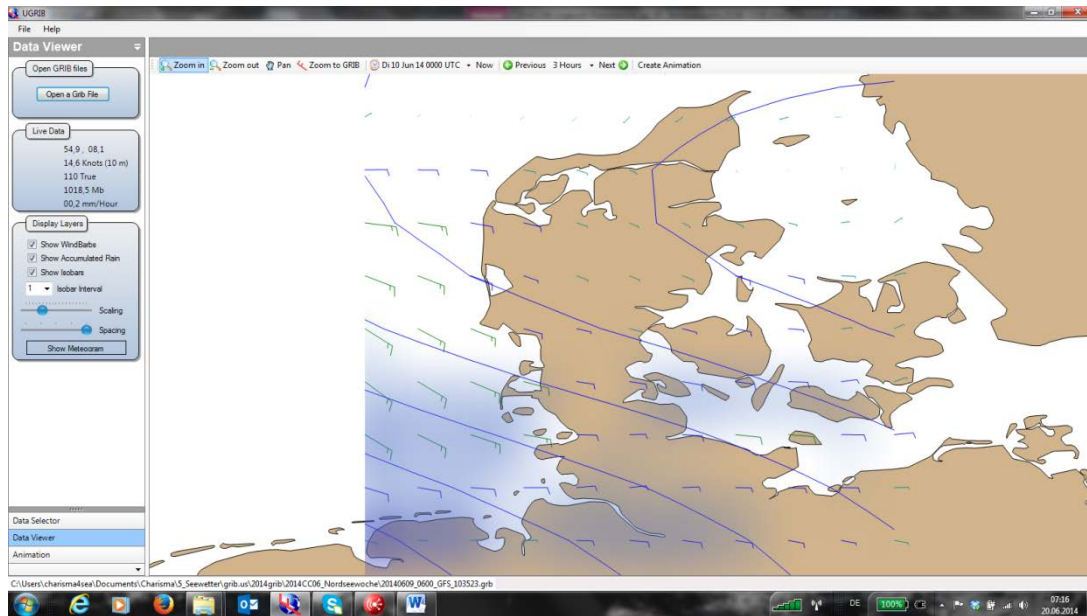


Die Nordsee steht im Einfluss des Hochs über Skandinavien. Eine Warmfront schwenkt über die Deutsche Bucht.

Das Logbuch am 10.06.2014:

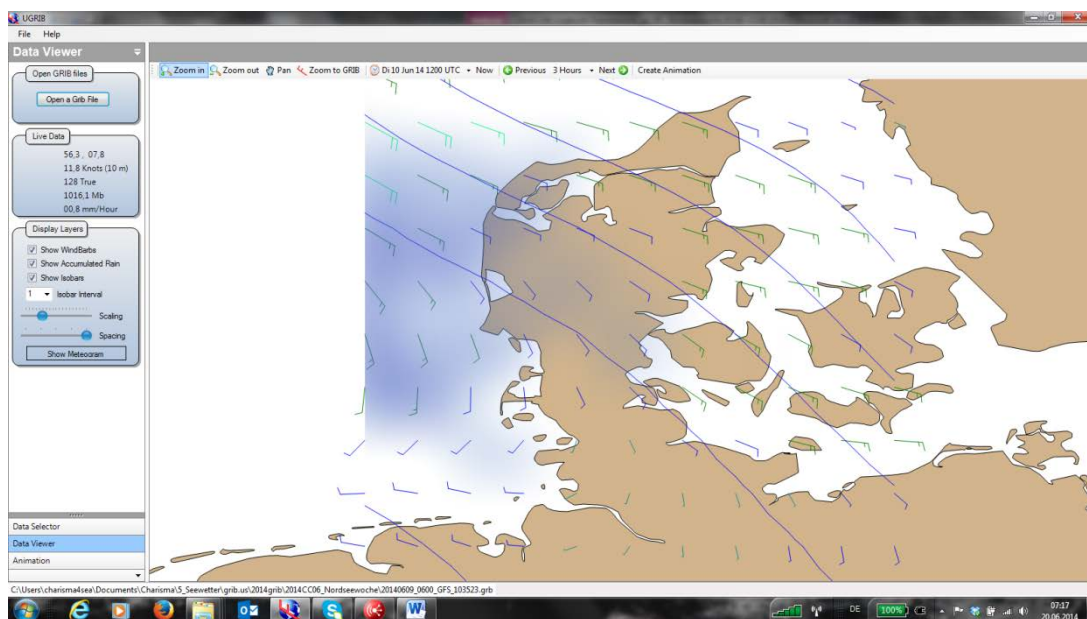
UTC+2	HPa	Wind	Segel	Kurs	Position & Anmerkungen
04h00	1015	SE 5-6	G II; Gr,	020°	Untiefentonne Horns Rev W auf Stb.
09h20	1017	SE 5	G II; Gr,	015°	GPS: 56°13'N; 007°47'E
10h20		SE-E 4-5	Spi; Gr	355°	GPS: 56°19'N; 007°49'E
11h40	1016	SE 4-5	G II; Gr	025°	GPS: 56°29'N; 007°51'E
13h40		SE-E 4-5	G II; Gr	025°	GPS: 56°43'N; 008°03'E
17h30		SE 4	G II; Gr	055°	Hanstholm auf Stb.
18h40		SE 3-4	Spi; Gr	055°	GPS: 57°12'N; 008°48'E
20h20	1017	SE 2	Spi; Gr	050°	GPS: 57°17'N; 008°58'E Wechsel auf Leichtwind-Spi
21h00		NW 2	Spi; Gr	055°	Schiffmanöver durch rechtsdrehenden Wind

Die Windlage anhand der US-Gribdaten am 10.06.2014 um 00h00 UTC



Im Seegebiet Deutsche Bucht wird der Himmel durch Wolken der Warmfront verdunkelt, das Regattafeld segelt jedoch bei günstigem ESE-Wind gen Norden in das Seegebiet Fischer.

Die Windlage anhand der US-Gribdaten am 10.06.2014 um 12h00 UTC



In den Seegebieten Fischer, Jammerbucht und Skagerrak weht der Wind für das Regattafeld günstig ablandig aus südöstlicher Richtung.

Segel-Impressionen der 80. Nordseewoche – Rund Skagen Race am 10. Juni 2014



Der Leichtwind-Spinnaker *Runner* der SY *Charisma* umfasst 191 qm und wurde vom Team der Segelmacherei T1 in bester Qualität gefertigt.

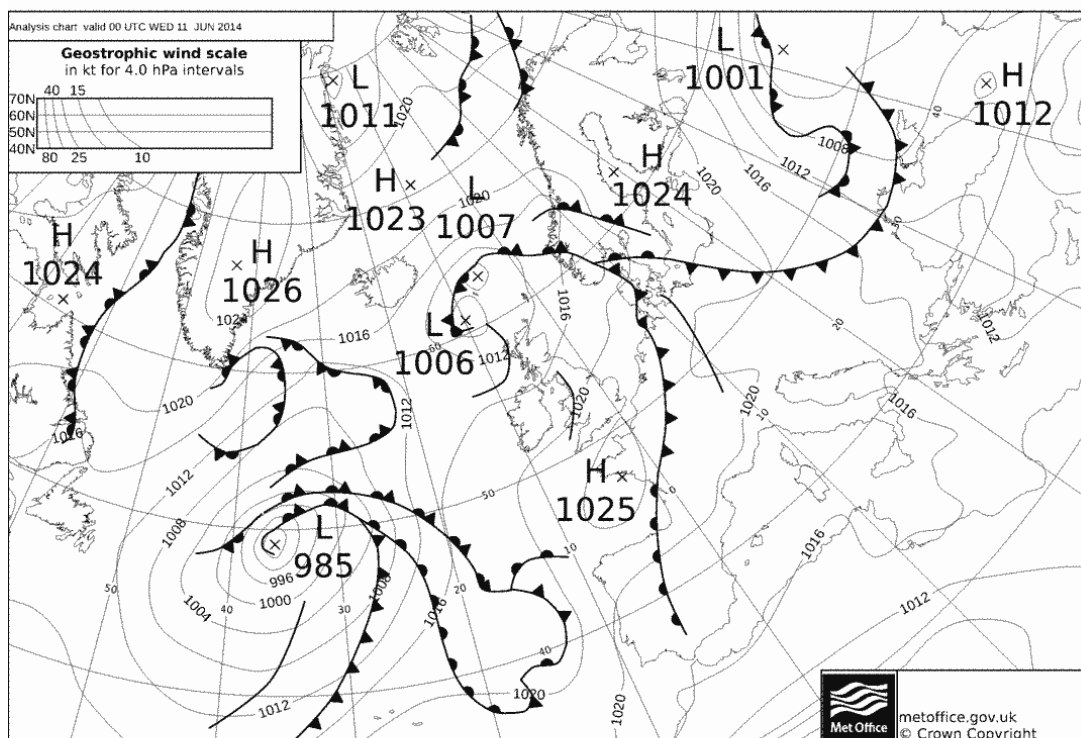
Segel-Impressionen der 80. Nordseewoche – Rund Skagen Race am 10. Juni 2014



Bei einer leichten Brise segeln wir unter Leichtwind-Spinnaker durch die Jammerbucht in die Nacht. Das Foto zeigt die SY *Dantés* mit nordöstlichem Kurs unter ihrem Leichtwind-Spinnaker, der 219 qm umfasst.

11. Juni 2014

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

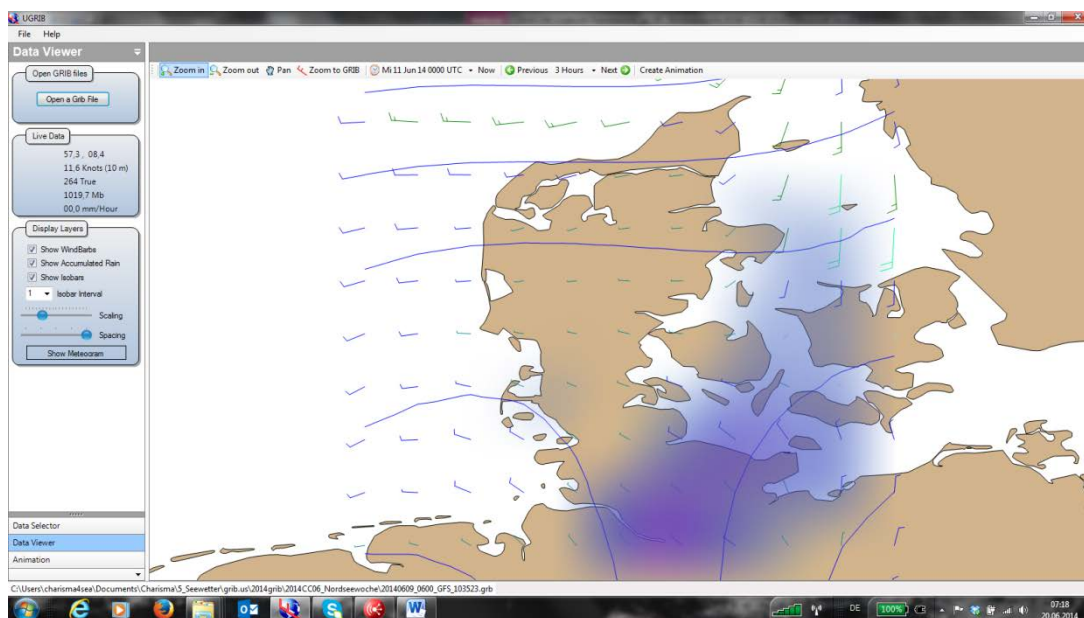


Die Nordsee und Ostsee stehen im Einfluss der Hochdruckgebiete von der Biskaya bis Skandinavien. In der östlichen Verlängerung des Tiefs über den Färöer Inseln schwenkt eine Warmfront, gefolgt durch eine Kaltfront über das Skagerrak.

Das Logbuch am 11.06.2014:

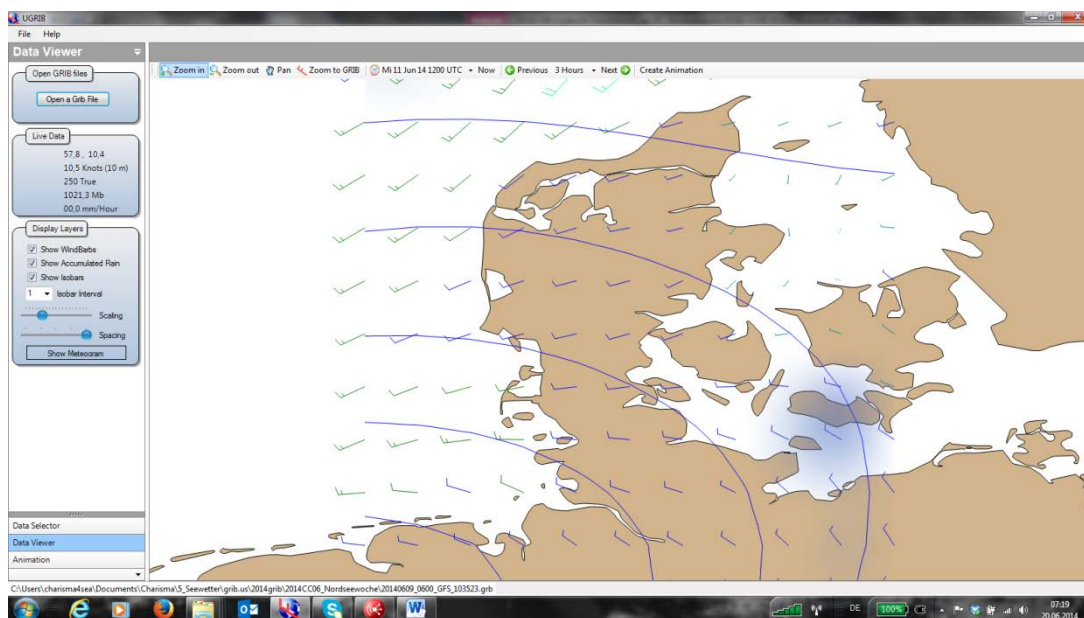
UTC+2	hPa	Wind	Segel	Kurs	Position & Anmerkungen
02h20	1018	NW-W 2	Spi; Gr	040°	GPS: 57°36'N; 009°40'E
03h30		SW 3-4	Spi; Gr	080°	GPS: 57°42'N; 009°51'E - Schiffmanöver
07h30	1019	W 3-4	G II; Gr	190°	Untiefentonnen Skagen-Rev N Stb. qa.
10h00		Flaute	Spi; Gr	-	Laesø Rende
12h30	1020	S 3-4	G II; Gr	SW/SE	Kreuzschläge durchs nördliche Kattegat
16h30		S 3-4	G II; Gr	130°	GPS: 57°07'N; 010°32'E
18h20		WSW 3-4 WSW 5-6	Spi; Gr	160° 155°	einsetzender W-Wind - Spinnakersegeln, Super-Spinnakerritt durchs Kattegat
22h50	1021	W 5-6	G II; Gr	185°	GPS: 56°27'N; 011°00'E

Die Windlage anhand der US-Gribdaten am 11.06.2014 um 00h00 UTC



In der Jammerbucht weht es aus SW-W, während es im Kattegat aus S weht.

Die Windlage anhand der US-Gribdaten am 11.06.2014 um 12h00 UTC



Im Kattegat herrscht vorübergehend ein weites Flautenfeld.

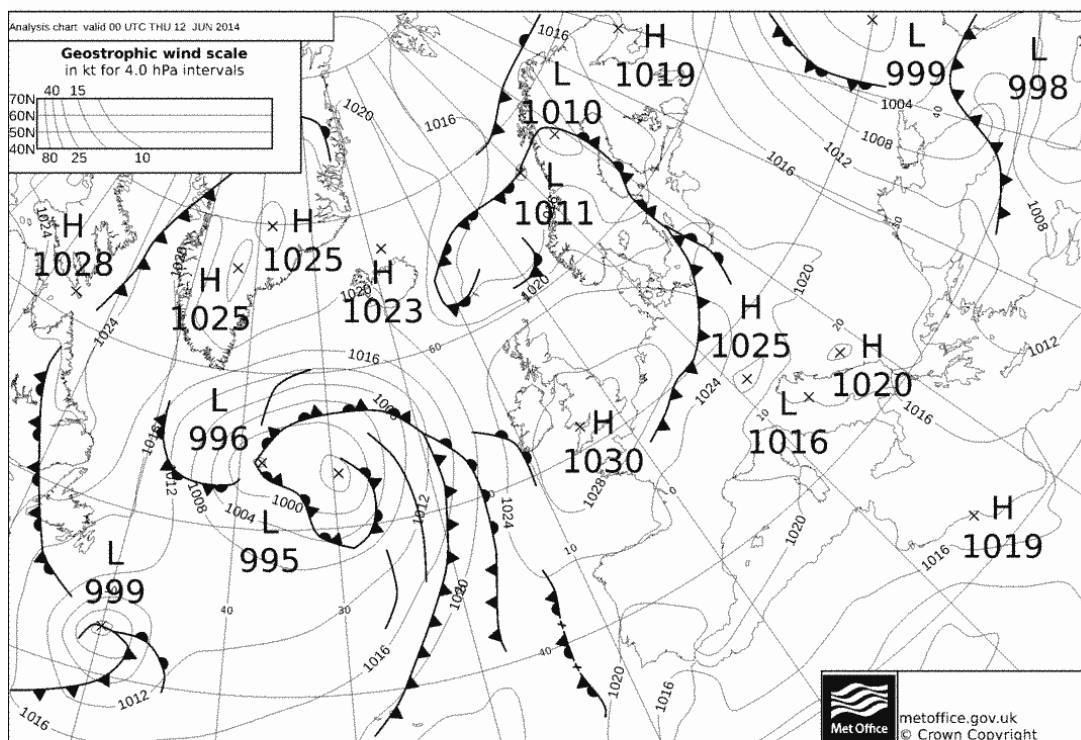
Segel-Impressionen der 80. Nordseewoche – Rund Skagen Race am 11. Juni 2014



Spinnakersegeln am Limit: Je nach Windstärke, Seegang und Schnitt des Spinnakers kann ein Anstellwinkel bis zu 60° zur Schiffslängsachse erreicht werden. Der Jockeypole lenkt den Achterholer um die luvwärtigen Wanten. Die Physik des Segelns, aufmerksames Steuern mit Gefühl sowie wachsame Seemannschaft bestimmen das, was machbar und sinnvoll ist.

12. Juni 2014

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

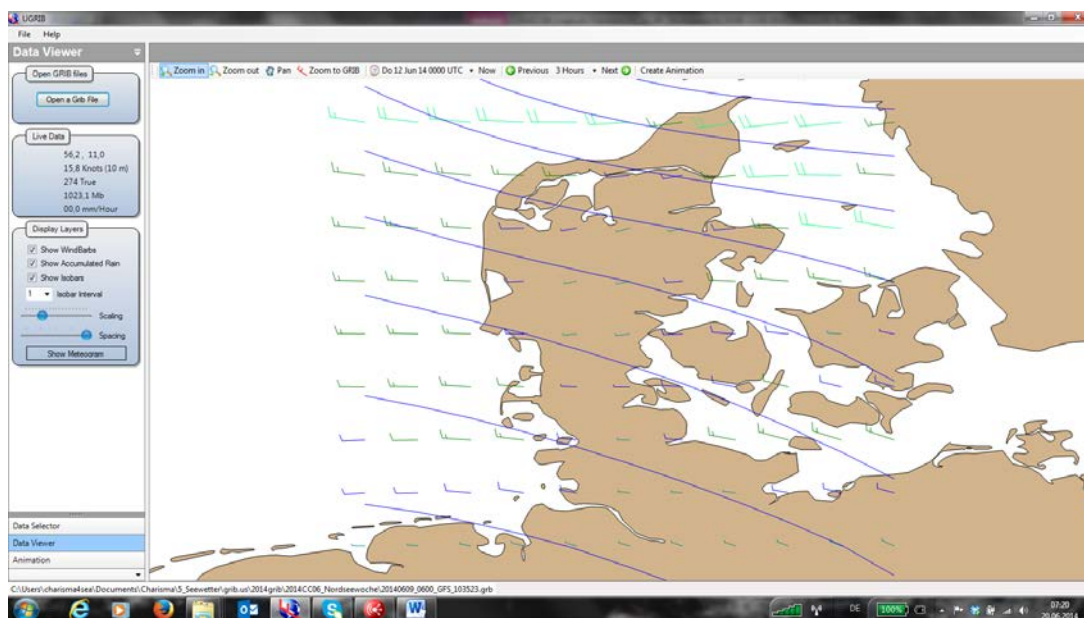


Die Seegebiete von Kattegat, Großem Belt sowie Westlicher Ostsee liegen im nordöstlichen Sektor des Hochs über dem Englischen Kanal. Die Kaltfront führt zu Starkwind.

Das Logbuch am 12.06.2014:

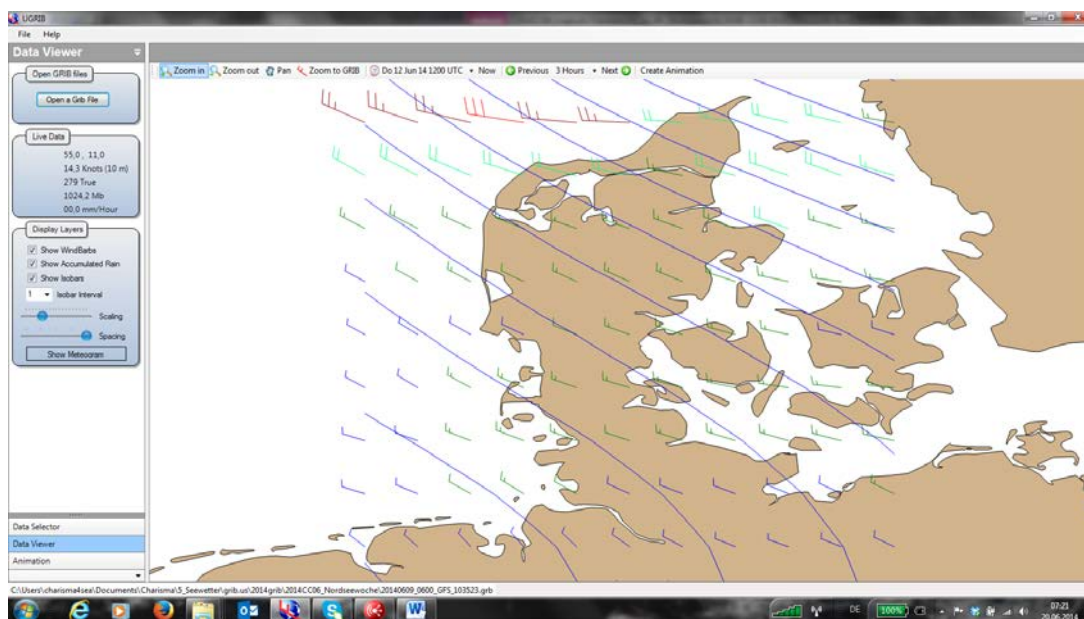
UTC+2	HPa	Wind	Segel	Kurs	Position & Anmerkungen
02h00		W 6	G II; Gr, G II; Gr,,,	175°	Yderflak Bb. qa. – Reffmanöver, Querung des Samsø Belt nördlich des VTG
04h50	1022	W 5-6	G II; Gr	160°	Roesnaes Puller Stb. qa.
08h10		W 5	G II; Gr	S	Große Belt Brücke unterquert
09h00	1023	W 5	Spi; Gr	170°	Spinnakersegeln
11h00		W 5-6	G II; Gr	200°	Spodsbjorg auf Stb.
13h00		W 5-6	G III; Gr	200°	Vorsegelwechsel auf Genua III
13h40		W-NW 4	G II; Gr	225°	Vorsegelwechsel zurück auf Genua II
16h30		W 2-3	Spi; Gr	S-SW	Kiel-Leuchtturm Bb. qa – Setzen des Spis Kopf-an-Kopf Rennen mit der SY <i>Dantés</i>
17h25					Zieldurchlauf Rund Skagen Race

Die Windlage anhand der US-Gribdaten am 12.06.2014 um 00h00 UTC



Im Kattegat setzt sich Starkwind aus W durch. Das Regattafeld jagt nach Süden in den Großen Belt.

Die Windlage anhand der US-Gribdaten am 12.06.2014 um 12h00 UTC



Im Großen Belt und in der Westlichen Ostsee weht es mäßig bis frisch aus W-NW. Günstig ist zudem der ablandige Wind entlang von Langeland, der jedoch in der Praxis aufgrund von Kapeffekten trotz der flachen Topographie mit Starkwindböen aufwartet. In der Westlichen Ostsee weht es wechselhaft, mit Einstuern in die Kieler Förde nachlassend.

Segel-Impressionen der 80. Nordseewoche – Rund Skagen Race am 12. Juni 2014



Die Vielfalt des Regatta-Segeltages auf der SY *Charisma* am 12. Juni 2014: Am frühen Morgen erfolgt die Passage nördlich des Verkehrstrennungsgebietes des Samsø Belt. Die Kaltfront führt zu Starkwind und den damit verbundenen Reffmanövern. Mit Einsteuern in den Großen Belt fallen wir ab und steuern der Brücke entgegen. Nach der Passage setzen wir bei böigem frischem Wind den Spinnaker und segeln insgesamt 225 qm Segelfläche am Limit. Als der Wind zu weit vorlich einfällt, bergen wir den Spi, segeln weiter unter Genua II, führen mit einsetzendem Starkwind einen Vorsegelwechsel zur Genua III durch und wechseln in der Westlichen Ostsee bei wieder nachlassendem Wind zur Genua II.



Das spannende Finish der Swan-Yachten beim Rund Skagen Race: Die SY *Dantés* zieht an der SY *Charisma* in der Kieler Förde vorbei. Die Charisma-Crew kontert mit dem Spinnaker hoch zum Wind, jedoch luvt die SY *Dantés* bei einsetzendem frischem Wind hoch und passiert vor der SY *Charisma* die Ziellinie des Rund Skagen Race 2014.



Zieleinlauf der SY *Charisma* beim Rund Skagen Race am 12. Juni 2014 um 17h25 MESZ.

Gratulation an Skipper und Crew der SY *Dantés*, die wenige Kabellängen vor uns das Ziel erreicht hat.

Es war ein spannendes Duell mit im Rennverlauf der Hochseeegatta wechselnder Führung zweier gleichwertiger und gut aufgestellter Teams.

Distanz: 510 sm.

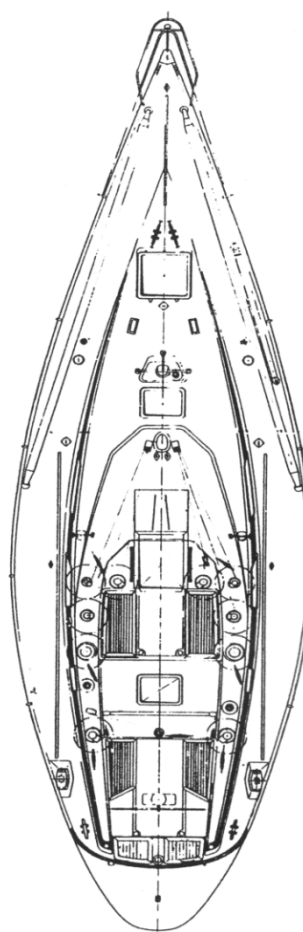
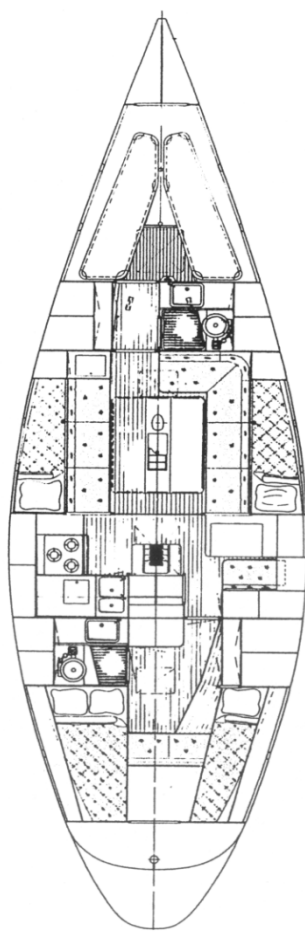
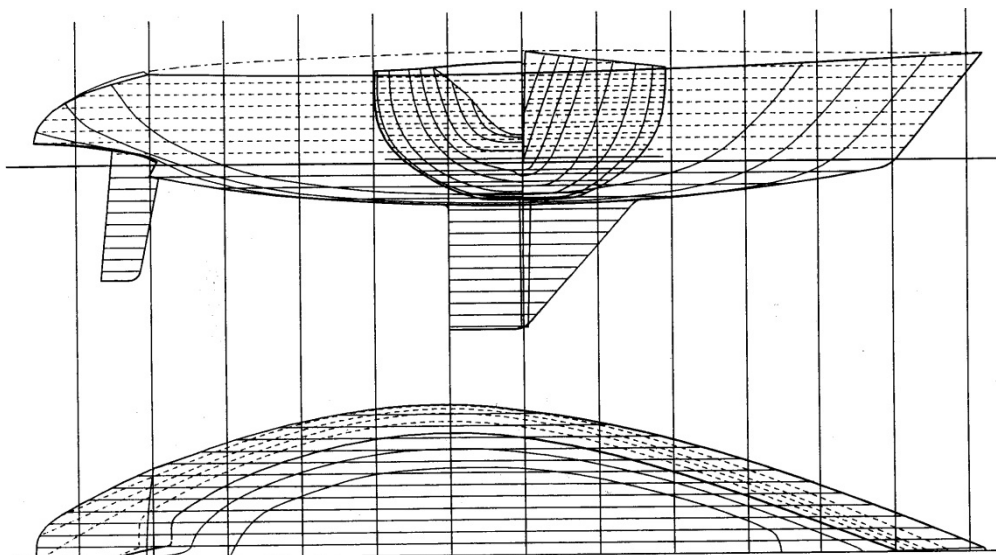
Gesamtstrecke aller Wettfahrten bei der 80. Nordseewoche: 630 sm.

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

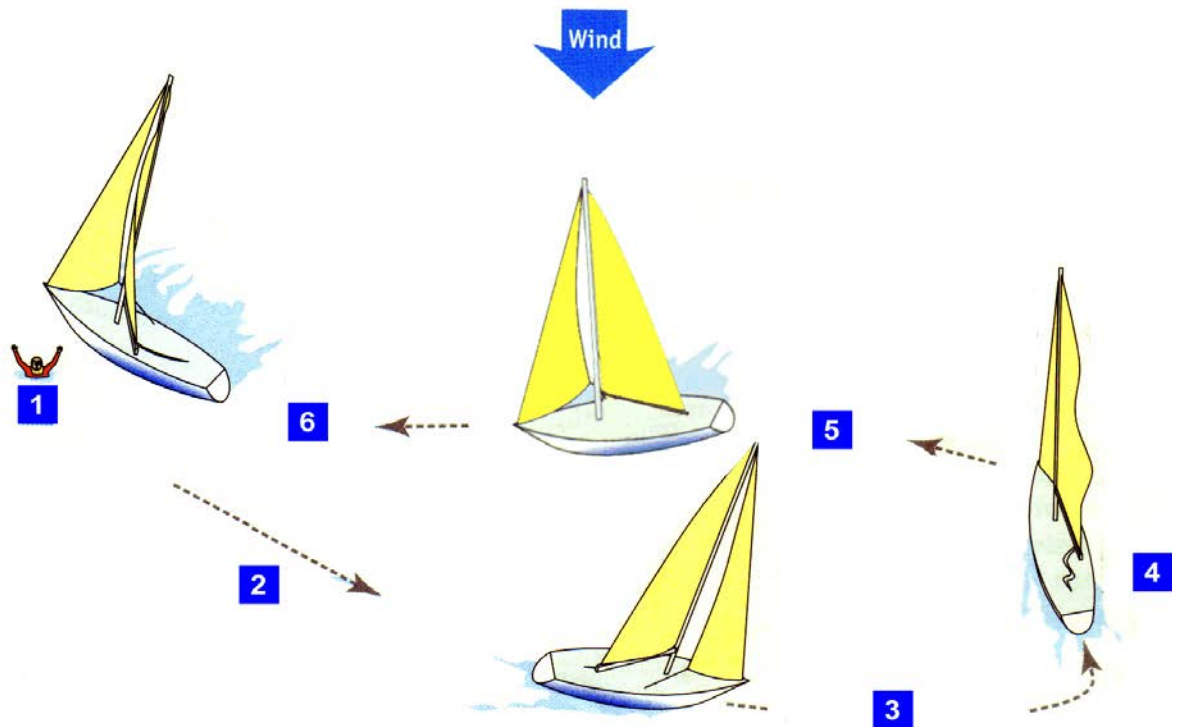
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird.

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 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.