

Schwerwettertraining auf der Nordsee

auf der SY *Charisma*, Nautor's Swan 441, vom 29. März - 4. April 2014



Die SY *Charisma* (Nautor's Swan 441) beim Schwerwettertraining auf der Nordsee mit Kurs von Helgoland in die Elbmündung bis nach Brunsbüttel am 3. April 2014.

Logbuch-Törnbericht: Constantin Claviez

Quellen des Seewetters:

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

Fotos: Nico Krauss: SY *Charisma* beim Transatlantik-Race auf den Seiten 2, 29

Franco Zehnder: SY *Charisma* beim Schwerwettertraining auf der Seite 3

Constantin Claviez und die engagierte Crew der SY *Charisma*

Anhang:

Impressionen der SY *Charisma* samt Sicherheitsmanöver auf den Seiten 29 bis 32

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





Schiffsführung - Die der Verantwortung bewussten Entscheidungen

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

Die Schwerwettertrainings können dazu führen, dass die Crew ein persönliches Limit unter Segeln erfährt. Den verständnisvollen und gute Seemannschaft praktizierenden Seglern auf der SY *Charisma* ist klar, dass die Yacht auch bei stürmischem Wetter und in schwerer See zu jeder Zeit kontrolliert werden muss. 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. Da es trotz präziser Vorhersagen anders kommen kann als geplant, gibt es Varianten, das Schwerwettertraining 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





Die SY *Charisma* mit ihrer vereinten Schwerwetter-Crew im Cockpit am 4. April 2014.

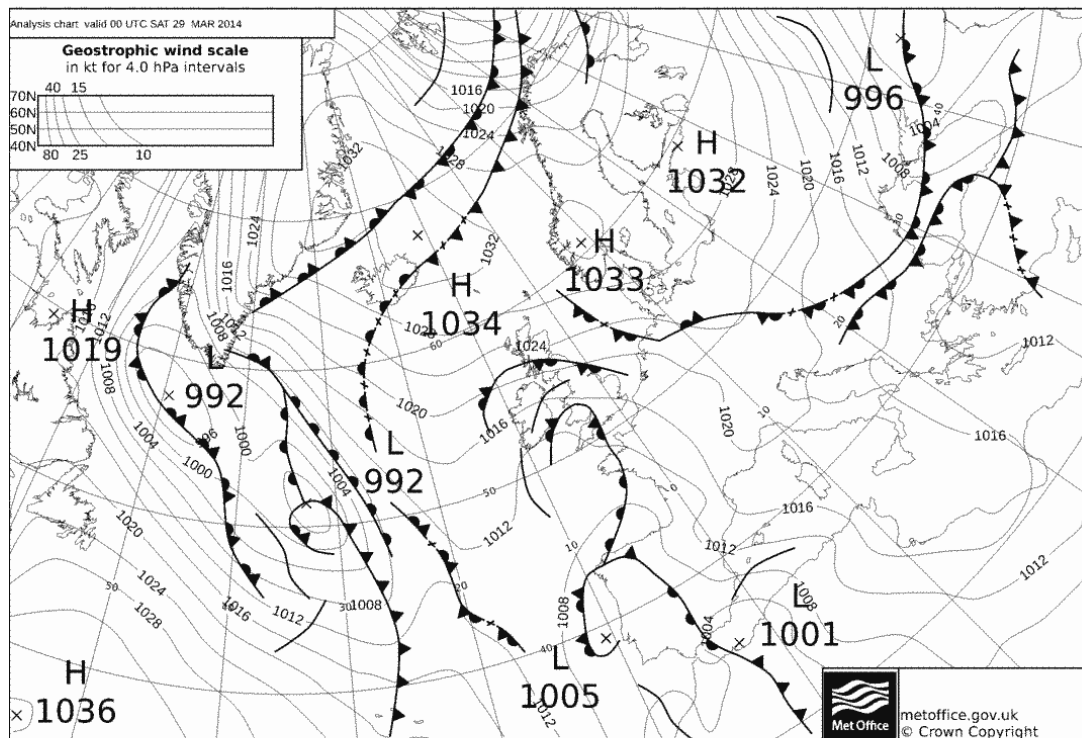
29. März 2014

Die SY *Charisma*, Nautor's Swan 441 (36/1980) liegt startklar in der *City Marina Cux*.



Ablegen zum dritten Schwerwettertraining der Saison. Die Klappbrücke öffnet die Passage.

Die Wetterlage am 29. März 2014 publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Die Nordsee liegt im Einfluss des Hochdruckgebietes über Süd-Norwegen.

*

Ankunft der Crew auf der SY *Charisma* um die Mittagszeit. Bunkern und Stauen des Proviantes sowie der persönlichen Ausrüstung. Törnbesprechung im Restaurant *Austernperle*.

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff und Ausrüstung.

Der Segeltag am 29.03.2014: Cuxhaven - Helgoland (Log über Grund: 37 sm)

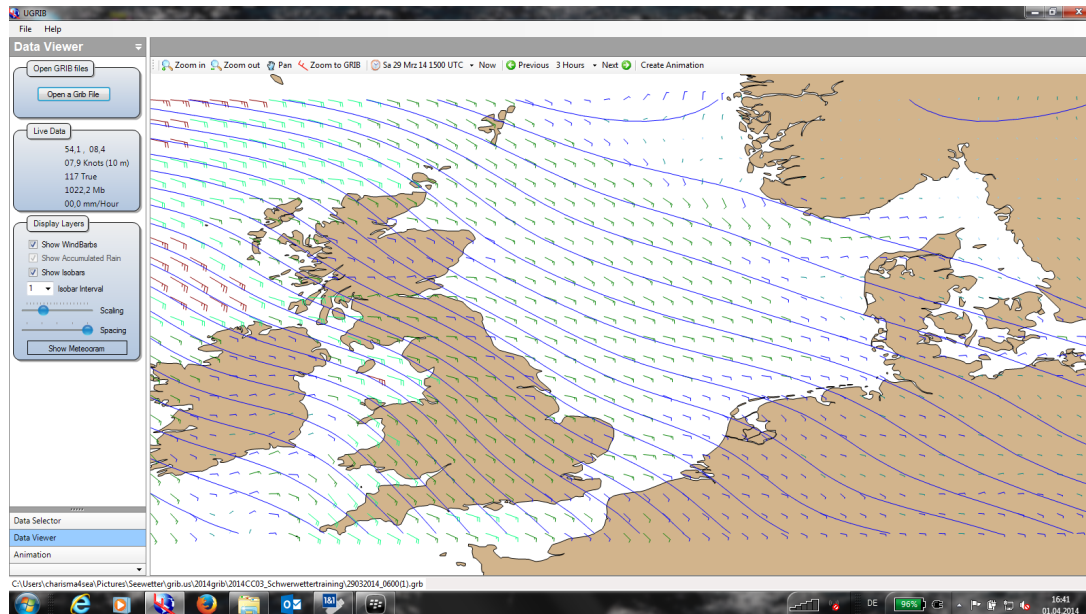
Ablegen von der *City Marina Cux* um 14h40 MEZ, Passieren der Klappbrücke um 15h00. Der Ebbstrom hat bereits eingesetzt. Bei NE 3 segeln wir unter Fock und Großsegel südlich des grünen Tonnenstrichs gen W in die Elbmündung. Als der Wind nachlässt starten wir den Motor, um die ablaufende Tide zu nutzen. Wir queren das Elbe-Fahrwasser bei den Tonnen 11/12 und setzen bei wieder aufkommendem Wind aus NE 3 Kurs WNW gen Helgoland ab.

Um 17h30 bereiten wir nach Einweisung der Crew auf den jeweiligen Positionen den Spinnaker zum Setzen vor. Für zwei Stunden segeln unter 180 qm Spi der Hochseeinsel entgegen. Mit der Ansteuerung des Roten Felsens bergen wir den Spinnaker und segeln unter Fock und Großsegel hinein in den inneren Hafen. Ankunft um 20h10.

Anleger und abendliches Essen im Restaurant *Helgoländer Fährhaus*.

Das Seewetter

Die Wetterlage in der Deutschen Bucht anhand der US-Gribdaten am 29.03.2014



Die Nordsee liegt im Südwestquadranten eines Hochs über Norwegen. Die Deutsche Bucht ist im Einfluss schönen Wetters und einer moderaten E-Lage.

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.

Impressionen vom Spinnakersegeln gen Helgoland



Die SY Charisma segelt unter Leichtwind-Spinnaker der Hochseeinsel Helgoland entgegen.



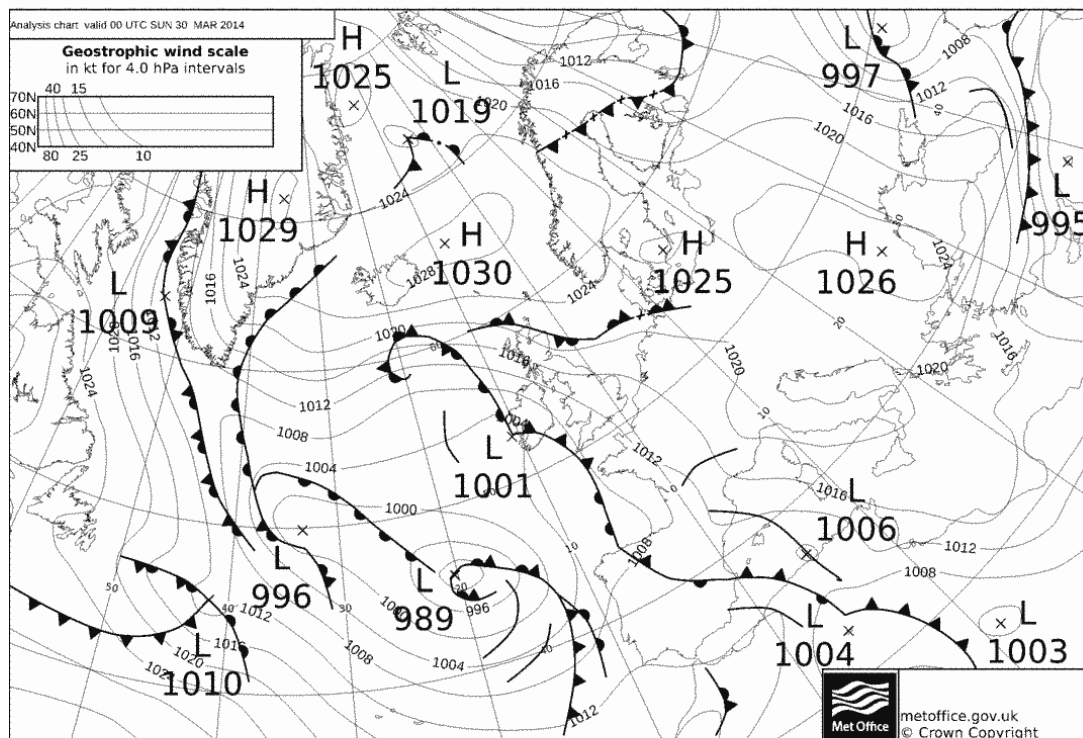
Die SY *Charisma* segelt mit 225 qm Segelfläche am 3-Saling-Rigg gen Helgoland.



Bei leichtem Wind kann ein Anstellwinkel der Yacht bis 70° zum Wind erreicht werden.

30. März 2014

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



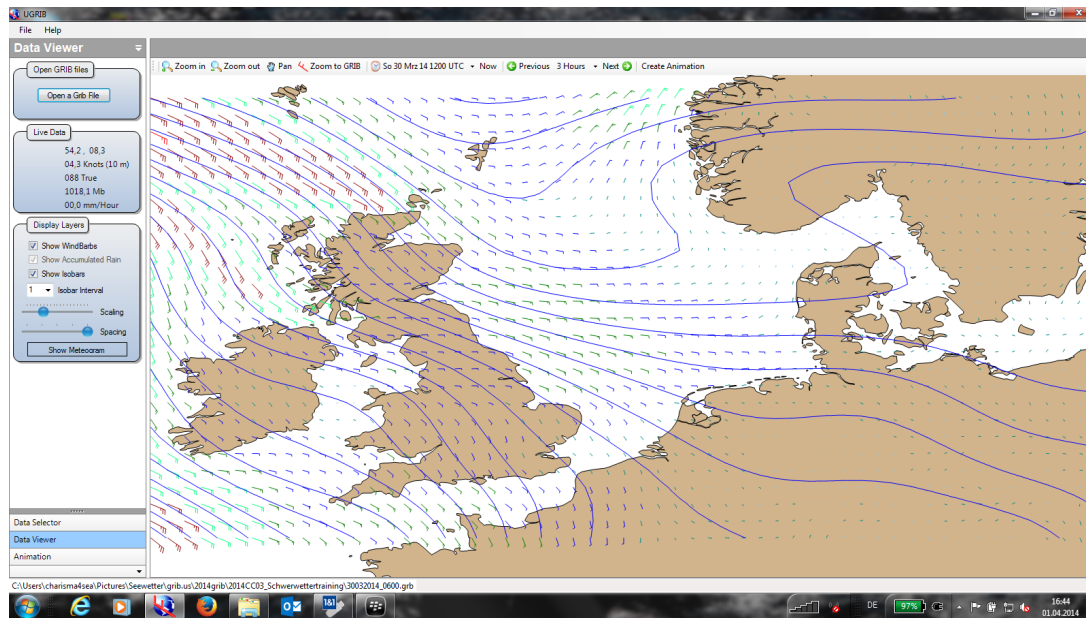
Die Nordsee unterliegt weiterhin Hochdruckeinfluss mit sehr geringem Isobarengefälle. Das Wettergeschehen rund um Helgoland wird durch dichten Nebel bestimmt.

Radartraining bei sehr dichtem Nebel und einer Sicht bis zu 30 m.

Der Segeltag am 30.03.2014: Helgoland - Helgoland (Log über Grund: 26 sm)

Ablegen von Helgoland um 12h00 MESZ. Wir fahren in Schleichfahrt unter Motor durch den Hafen mit Begegnungen von zwei einlaufenden Schiffen. Aufgrund der auf dem Radar (Broadband 4 G von B&G) projizierten AIS-Signale sind wir informiert und weichen rechtzeitig aus. Im dichten Nebel passieren uns hohe Stahlwände des einlaufenden Seebäderschiffes. Auch die Fahrt zur Tankstelle findet ohne Sicht statt. Die Hafenmolen sowie die Tonnen sind erst zu sehen, als die Objekte dicht passiert werden. Der weitere Kurs führt uns durch die Nordwestansteuerung Helgolands in die Deutsche Bucht. Bei leichtem E-NE Wind von 2-3 Beaufort setzen wir den Spinnaker und segeln weiterhin bei verminderter Sicht in westliche Richtung. Anschließend führen wir ein Schiffmanöver durch und bergen den Spi, um das Verkehrstrennungsgebiet südlich Helgolands zu vermeiden. Unter Fock und Großsegel segeln wir der Südansteuerung der Hochseeinsel entgegen. Die sichere Navigation ist weiterhin ausschließlich mit elektronischer Navigation und wachsamen Ausguck zu realisieren. Mit Erreichen der Fahrwassertonnen bergen wir die Segel und steuern unter Motor wieder in den Hafen von Helgoland.

Die Wetterlage auf der Nordsee anhand der US-Gribdaten am 30.03.2014



Die östliche Nordsee weist keinen nennenswerten Wind auf, dafür aber sehr dichten Nebel.

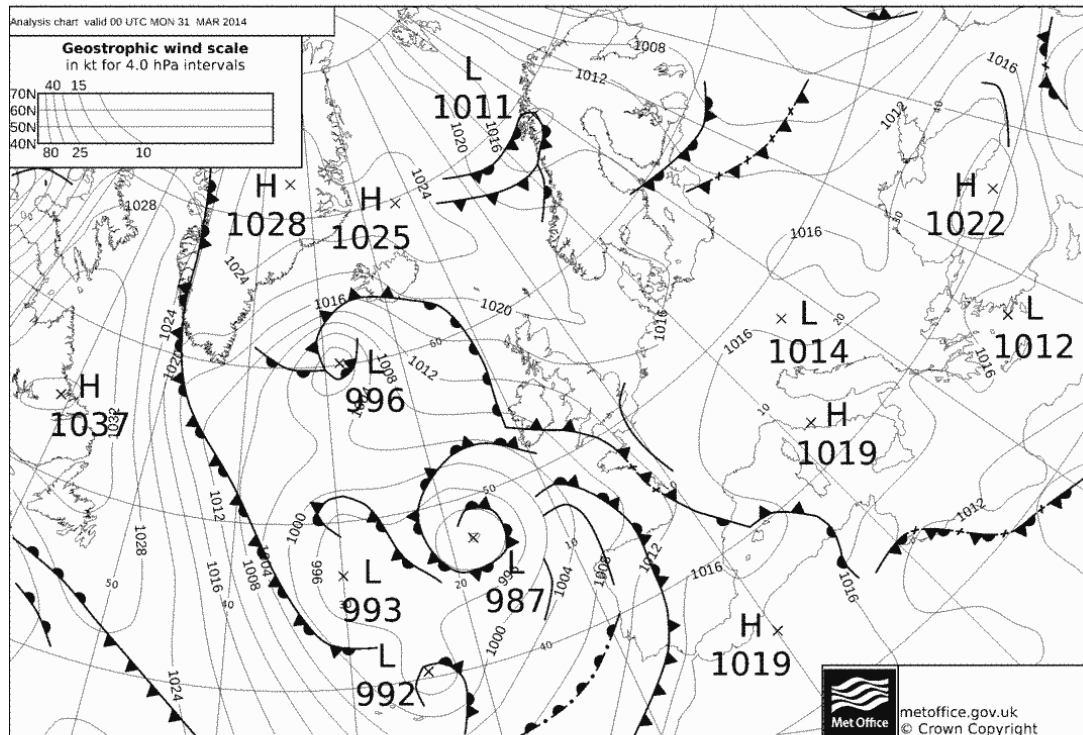


Das Radarbild - Kurs ESE auf die Seezeichen der Südansteuerung von Helgoland. Der im wahrsten Sinne *Rote Felsen* liegt nördlich von uns auf Backbord. Die AIS-Signale vermitteln Detailinformationen der umliegenden, in Fahrt oder im Hafen befindenden Schiffe.



31. März 2014

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



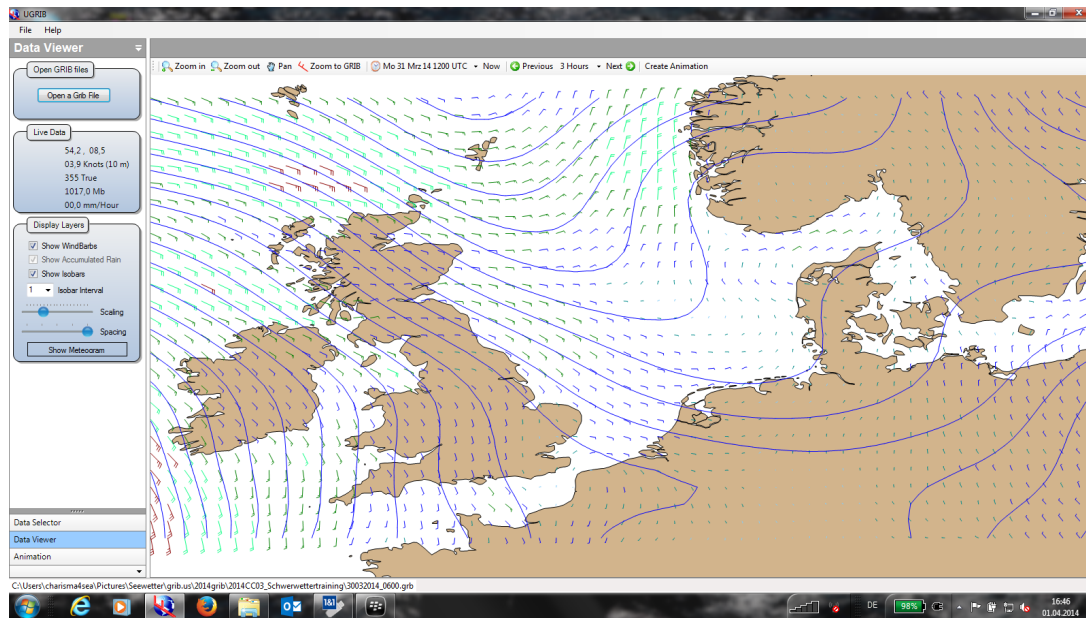
Die Wetterlage auf der Nordsee ist durch Nebel ohne Luftdruckgefälle geprägt.

Der Segeltag am 31.03.2014: Helgoland - Büsum (Log über Grund: 37 sm)

Aufgrund der moderaten Windlage führen wir noch am Liegeplatz einen Vorsegelwechsel von der Fock zur großen, 72 qm umfassenden Genua II durch. Ablegen von Helgoland bei weiterhin verminderter Sicht um 10h00 bei schwachem NE-Wind der Stärke 3 Beaufort. Wir segeln durch die Helgoländer Bucht in östliche Richtung der Mündung der Süderpiep entgegen. Mit gutem Segeltrimm erreichen wir auf der für diese Windverhältnisse relativ schweren Yacht (in voller Ausrüstung verdrängen wir bis zu 15 t) eine gute Fahrt von 7 kn über Grund. Mit Erreichen des Wattenmeers lässt der schwache Wind weiter nach. Wir nutzen die restliche auflaufende Tide unter Motor und fahren durch das Fahrwasser der Süderpiep bis nach Büsum. Ankunft im Fischereihafen um 15h00.

Abends kehren wir ein und genießen die gute Küche des Restaurants *Moin Moin*.

Die Wetterlage auf der Nordsee anhand der US-Gribdaten am 31.03.2014

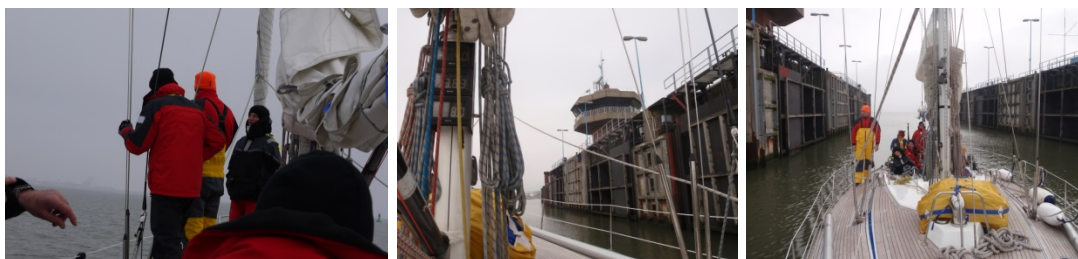


Die Nordsee liegt weiterhin in einer Schwachwindzone. Der Nebel löst sich im Tagesverlauf auf und wandelt sich in diesige Sicht.

Die elektronische Navigation der SY Charisma: B&G Zeus 12 mit Broadband 4 G Radar



Der Kurs nach Büsum von der Helgoländer Bucht durch das Wattenmeer der Süderpiep



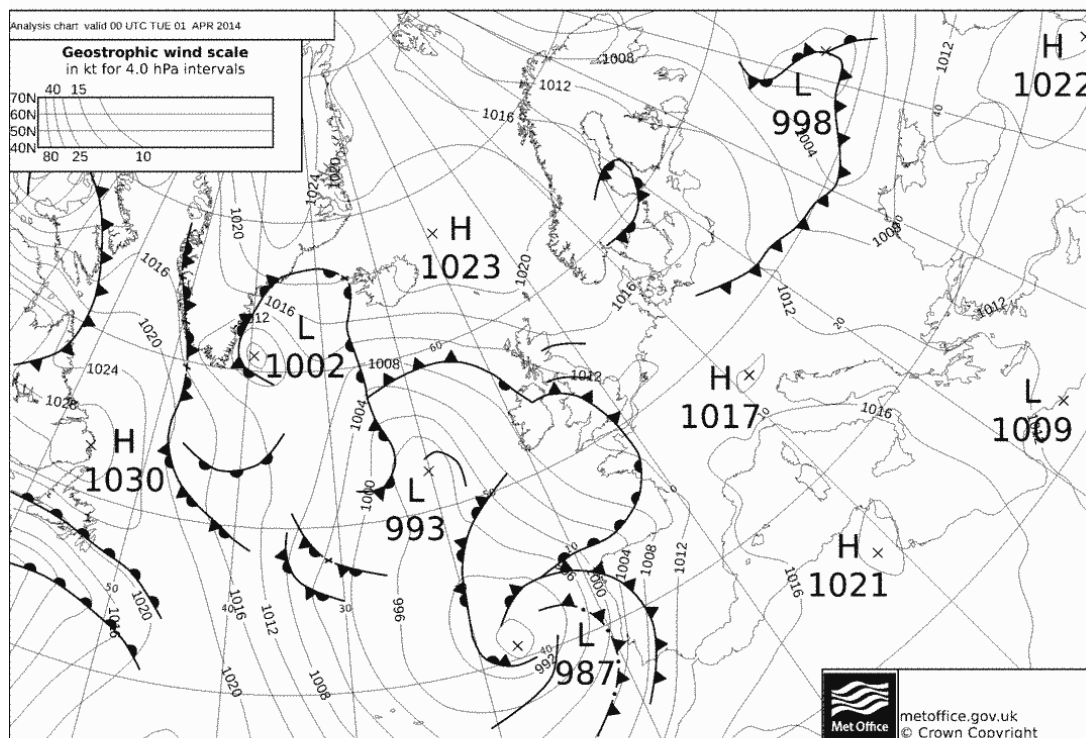
Die SY Charisma passiert mit ihrer Crew die Flutschutzanlage des Hafens von Büsum.



Im Fischereihafen von Büsum - Die Schwerwettertrainings-Crew im Cockpit der SY Charisma

1. April 2014

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

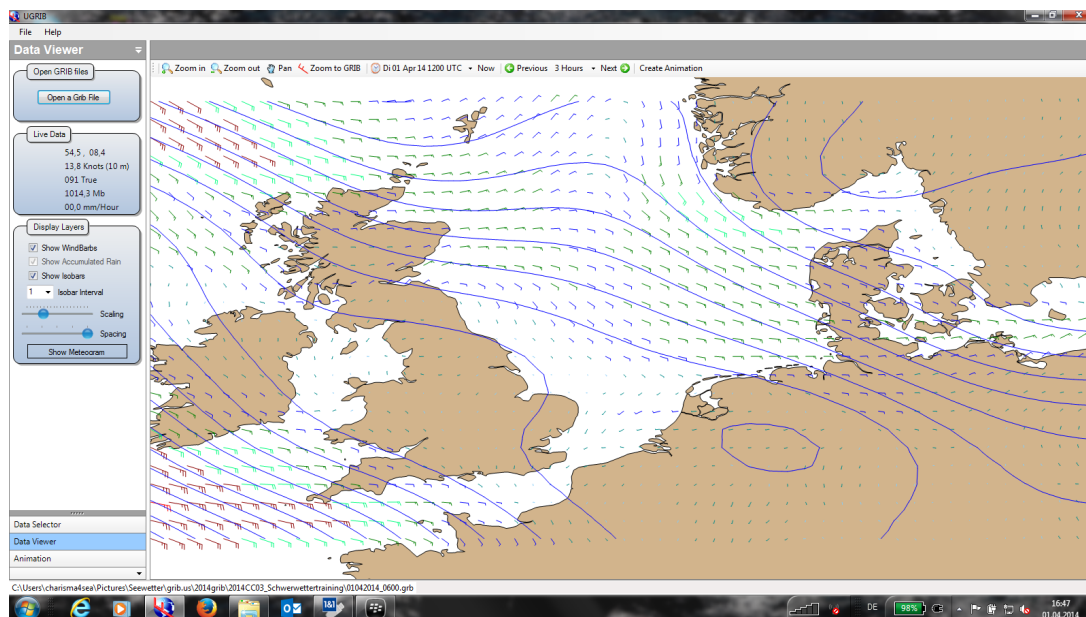


Die Nordsee wird durch ein großräumiges Gebiet höheren Luftdrucks bestimmt. Es resultiert leichter Wind aus östlichen Richtungen.

Der Segeltag am 01.04.2014: Büsum - Wyk auf Föhr (Log über Grund: 58 sm)

Ablegen bei hohem Wasserstand um 05h30. Die Navigation betreiben wir nach Sicht und Leuchtfuern, unterstützt durchs Radar mit lehrreicher Interpretation der Anzeigen am Bildschirm. Wir steuern mit ablaufender Tide durch das Fahrwasser der Süderpiep in westliche Richtung. Um 07h50 setzt der Wind ein, ENE 3. Unter Genua II und Großsegel passieren wir die Ansteuerungstonne der Süderpiep, halsen und segeln Kurs 345° mit zunehmendem Wind zum neuen Wegpunkt der Ansteuerungstonne des Rütergats. Bevor wir ins Wattenmeer hineinsegeln, wechseln wir das Vorsegel. Wir bergen mit vereinten Kräften das 73 qm umfassende Tuch der Genua II, das auf der Strecke durch die östliche Helgoländer Bucht gute Dienste geleistet hat. Mit Eintauchen ins Wattenmeer liegt unser Kurs höher zum Wind, so dass die Fock auch im Hinblick auf die Manövrierfähigkeit sowie die anstehenden Manöver prädestiniert ist. Der Wind nimmt zu auf E 5-6 Beaufort, entsprechend binden wir die Reffs ins Großsegel. Mit Kurs NE segeln wir mit dem auflaufenden Gezeitenstrom durch das Fahrwasser des Rütergats den Nordfriesischen Inseln entgegen.

Die Wetterlage auf der Nordsee anhand der US-Gribdaten am 01.04.2014



Das Tief über dem westlichen Europa führt in seinem nördlichen Sektor zu einer Ostlage in der Deutschen Bucht.

*

Auf der Fahrt nach Föhr führen wir die lehrreichen Manövertrainings auf der Swan durch.

Der Wind weht im nordfriesischen Wattenmeer aus E mit 5-6 Beaufort.

Besegelung: Fock (Genua IV) und Großsegel im dritten Reff.

Das Sicherheitstraining wird mit folgendem Ablauf auf der SY Charisma durchgeführt:

Die Markierungsboje geht über Bord, wir setzen die Segel dicht und bringen die Yacht auf Kurs halben Wind, wenden in den beiredrehten Zustand und steuern mit Kurs halben Wind wieder aufs Objekt zu, anvisiert über die freie Sicht im leewärtigen Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Unterwant, da das Vorsegel luvwärtig back steht.

Die Fock steht back im beiredrehten Zustand, die Boje wird leewärtig aufgenommen.

Die Geschwindigkeit reduziert sich und das Schiff bleibt steuerbar. Im Einzugsbereich der Boje leewärtig vom Bug geben wir hart Luvruder, so dass die Yacht mit ihrem windbedingt niedrigen leewärtigen Freibord sich zum Objekt dreht, das dann an Bord aufgenommen werden kann. Die Fahrt durchs Wasser hat sich dabei auf ein geringstes mögliches Maß reduziert. Das Ruder ist luvwärtig fixiert, die Großschot gefiert. Die Yacht kann sich selbst in der See überlassen werden, während alle verfügbaren Crewmitglieder sich am Abbergen des potentiell Verunglückten beteiligen können. Bei diesem Manöver geht keine Gefahr von schlagenden Schoten, Lärm und einer unkontrolliert in der See und im Wind stampfenden Yacht aus. Es besteht eine permanente Kontrolle über das steuerbare Schiff mit einfachem Handling dicht gesetzter Schoten. Nur der Rudergänger ist in ‚Charge‘, während alle anderen Crewmitglieder sich ausschließlich auf die Rettungsaktion konzentrieren können.

Das *Hamburger Manöver* ist in der Yacht-Reportage ‚Fit für alle Fälle‘ (Ausgabe 10/2006) beschrieben, gegenüber weiteren Sicherheitsmanövern in Relation gestellt und im Internet auf www.charisma4sea.de sowie www.schwerwettertraining.de veröffentlicht.



Segelfreude bei der Crew - die Swan besticht mit ihrem ausgezeichneten Seeverhalten.

Impressionen des Segeltages von Helgoland bis Wyk auf Föhr





Nach Abschluss des Manövertrainings steuern wir Wyk auf Föhr an.

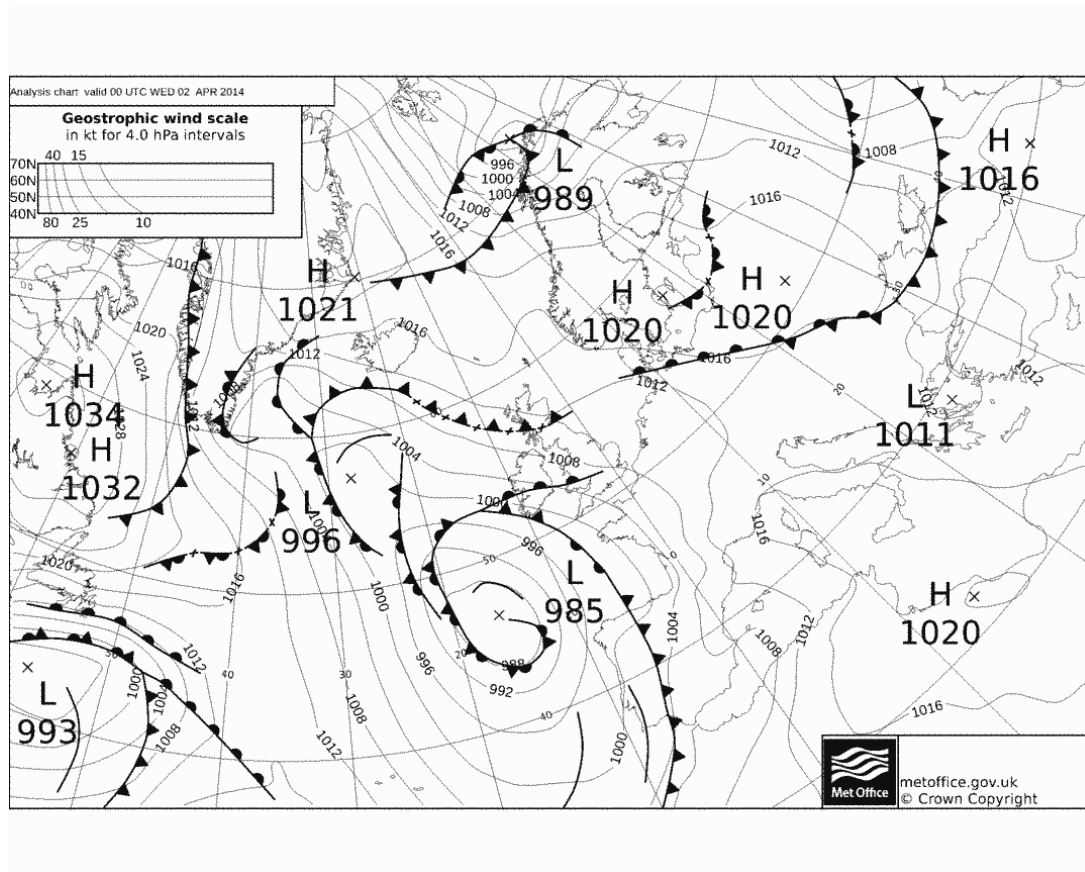
Um 14h50 machen wir im Stadthafen fest. Anleger, Landgang und ...



... in den Abendstunden Dinner mit gemütlichen Zusammensein an Bord.

2. April 2014

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



Die Nordsee liegt im Einfluss des Hochs über Süd-Norwegen.

Der Segeltag am 02.04.2014: Wyk auf Föhr - Helgoland (Log über Grund: 50 sm)

Um 05h30 legen wir kurz nach Hochwasser vom Stadthafen ab. Wir steuern mit sehr aufmerksamer Navigation durch die Dunkelheit im Wattenmeer und beobachten das Radar. Zudem leuchten wir mit dem Suchscheinwerfer die unbefeierten Tonnen, die als grauer Schatten an uns vorbeihuschen, aus. Dabei muss der Versatz des Schiffes durch den einsetzenden Gezeitenstrom berücksichtigt werden. In der Morgendämmerung erreichen wir das Fahrwasser. Wir rollen das Vorsegel aus und segeln dem Leuchtfeuer von Amrum entgegen. Der Wind weht mit E 2-3, zunehmend 4 Beaufort. Als der Fahrwasserverlauf nach SW abknickt, setzen wir zusätzlich zur Fock das Großsegel und segeln einen rasanten Kurs am Wind. Um 08h30 passieren wir die Ansteuerungstonne des Rütergats und segeln neuen Kurs SSW durch die Helgoländer Bucht. Bis zum Breitenparallel von Helgoland machen wir gute Fahrt. Wir setzen den Spinnaker. Das Segeltraining östlich von Helgoland endet jedoch wenig später mit Flaute in ölglatte See im gleißenden Sonnenschein. Die Crew bereitet einen Mittagssnack vor. Um 13h20 steuern wir unter Motor gen Hochseeinsel. Ankunft im Hafen um 14h50.

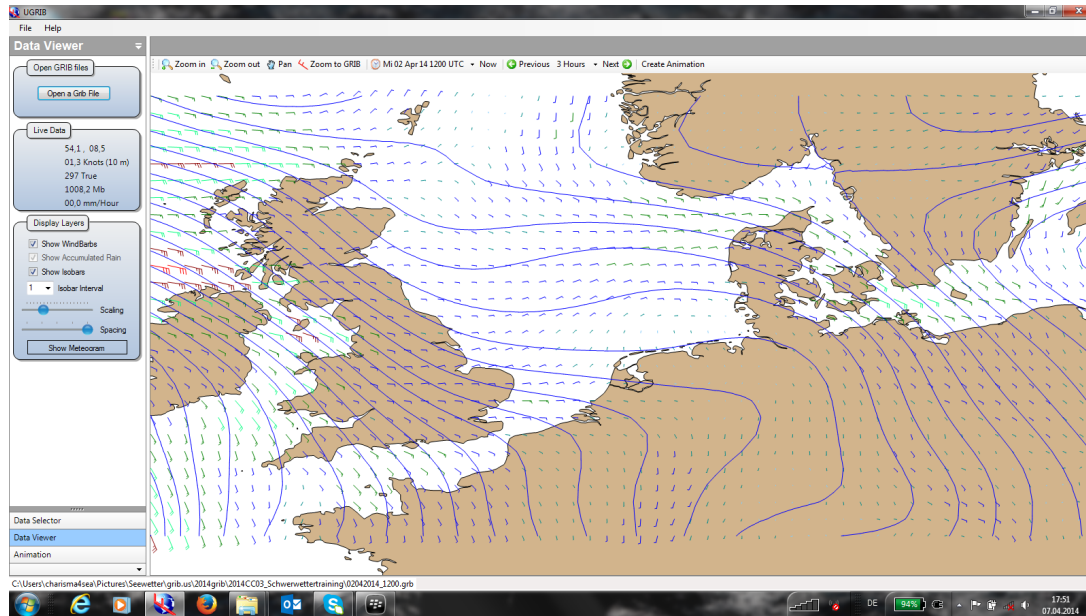
Landgang, Wetterkunde mit praxisnahen Informationen zu den Gribdaten und abendliches Essen im Restaurant *Atlantis* im Oberland.

Die Wetterlage auf der Nordsee anhand der US-Gribdaten am 02.04.2014 um 06h00 UTC



Das perfekte Seeverhalten der ausgezeichneten Swan bildet mit souveräner Schiffsführung und sehr guter Seemannschaft das Gesamtgefüge des lehrreichen Schwerwettertrainings, das viel Sicherheit vermittelt.

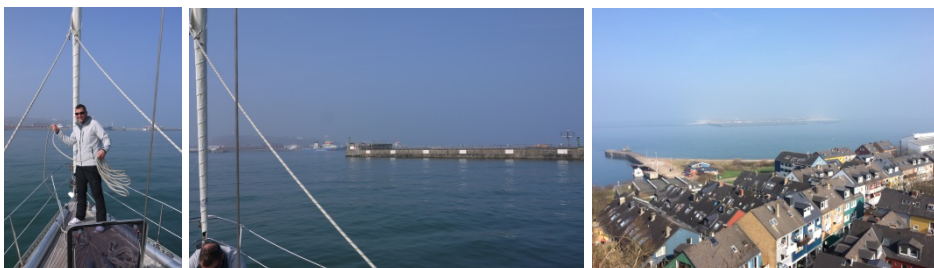
Die Wetterlage auf der Nordsee anhand der US-Gribdaten am 02.04.2014 um 12h00 UTC



Durch den sich vom Süden ausweitenden Kern des Tiefs gerät die Deutsche Bucht in ein Flautenfeld, die Ostlage verschiebt sich ins Seegebiet Fischer in nördliche Richtung. Das Windfeld, das uns sechs Stunden zuvor mit frischem SE-Wind an der Nordfriesischen Küste einen perfekten Segelschlag durch das Wattenmeer ermöglicht hat, löst sich auf.



Entspannung beim Schönwettersegeln - Flautensegeln unter 180 qm Leichtwind-Spinnaker.



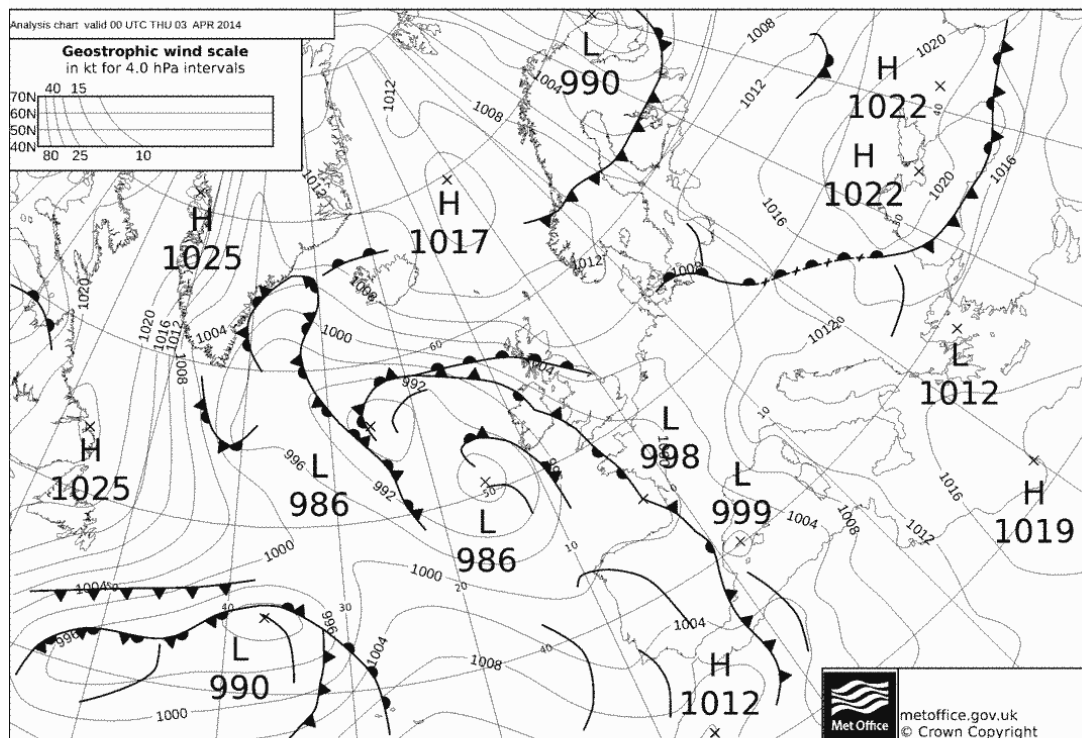
Ansteuerung von Helgoland und Blick über Deutschlands Hochseeinsel.

Impressionen der Crew vom Landgang auf dem Roten Felsen - der Hochseeinsel Helgoland



3. April 2014

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



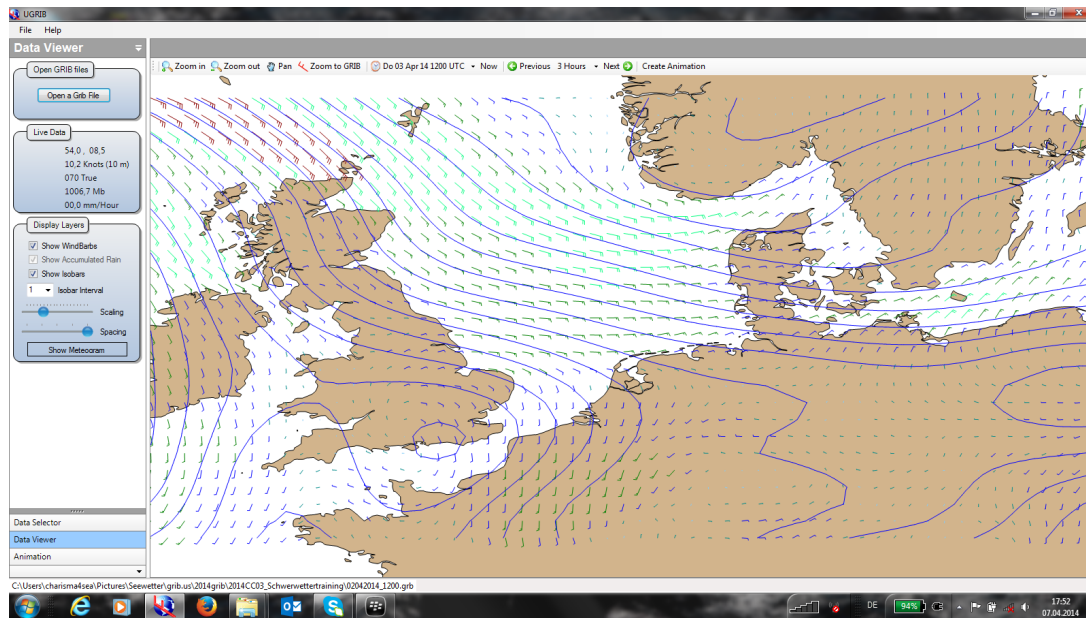
Die Nordsee gerät ins Luftdruckgefälle von 1017 HPa des Hochs über der Norwegischen See und 998 HPa des Tiefs über West-Europa. In der Deutschen Bucht resultiert Wind aus Ost.

Der Segeltag am 03.04.2014: Helgoland - Brunsbüttel (Log über Grund: 75 sm)

Ablegen von Helgoland um 08h20 mit NE 5 bei noch restlicher ablaufender Tide. Wir segeln unter Arbeitsfock (Genua IV) und zweifach gerefftem Großsegel mit Kurs SE durch die Helgoländer Bucht. Durch die uns entgegengesetzte Gezeit werden wir südlich unserer geplanten Kurslinie nach Steuerbord versetzt. Als wir das Außenelbe-Reedegebiet erreichen, unternehmen wir einen Kreuzschlag gen N, um nach einer weiteren Wende die Elbmündung anliegen zu können. Die Tide kentert. Nach Funkkontakt zur Revierzentrale *Elbe Traffic* queren wir das Fahrwasser rechtwinklig zwischen den *Baken Z* und *A*. Wir segeln unterstützt durch den Flutstrom mit kurzen und sportlichen Kreuzschlägen außerhalb des Fahrwassers, südlich des grünen Tonnenstrichs gen E. Als wir Cuxhaven passieren, queren wir erneut das Fahrwasser und kreuzen nördlich des Fahrwassers mit ausreichend Abstand südlich der überspülten Sände. Mit Erreichen des Ankergebietes bekommen wir mehr Raum für Kreuzschläge bis wir nach einem ereignisreichen Segeltag bei der Schleuse Brunsbüttel vom Nord-Ostsee Kanal ankommen. Schleusung um 17h20, Ankunft im Yachthafen um 17h50.

Essen gehen im *Torhaus*, anschließend adäquater Abschlussabend an Bord der SY *Charisma*.

Die Wetterlage auf der Nordsee anhand der US-Gribdaten am 03.04.2014



Die Nordsee liegt im Luftdruckgefälle zwischen dem Hoch über Norwegen und dem Tief über dem Englischen Kanal. Es resultiert eine frische Ostwindlage.



Top - Die Charisma Schwerwetter-Crew bei strammen Kurs am Wind in der Elbmündung.

Charismatische Impressionen der Crew - vom Team und Segeln von der Nordsee in die Elbe

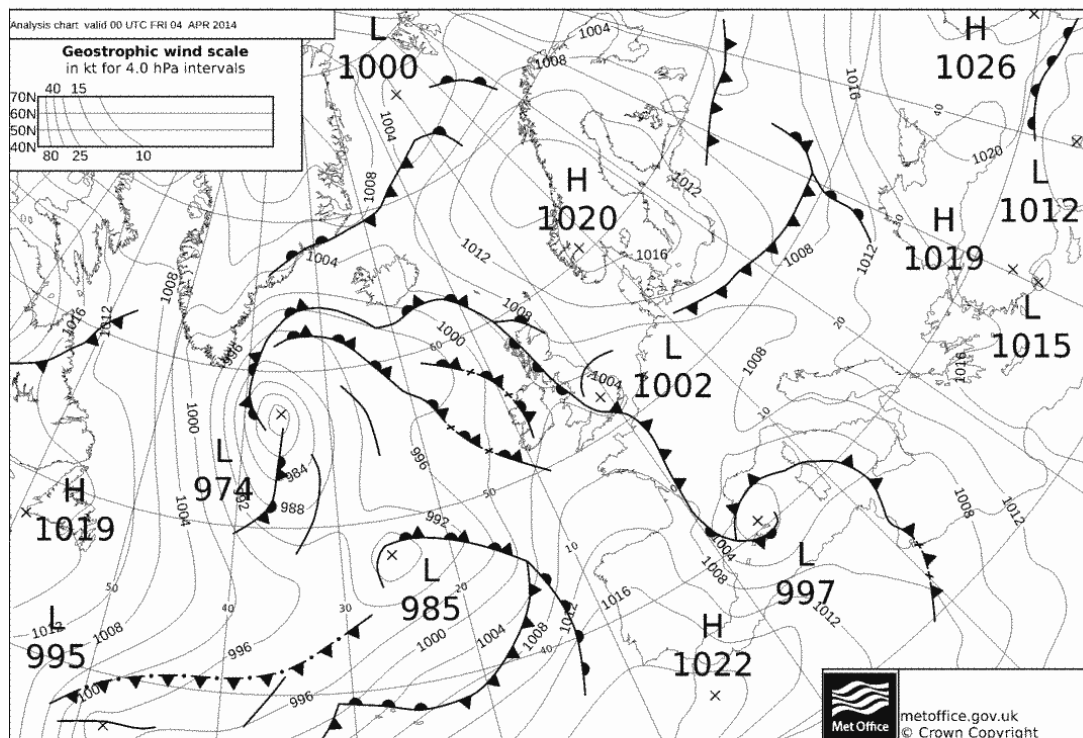






4. April 2014

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



Die Nordsee liegt weiterhin im Luftdruckgefälle vom Norwegen-Hoch mit 1020 HPa und dem Tief, das vom Englischen Kanal gen Osten gezogen ist mit 1002 HPa. Der Wind weht an der deutschen Nordseeküste aus östlicher Richtung.

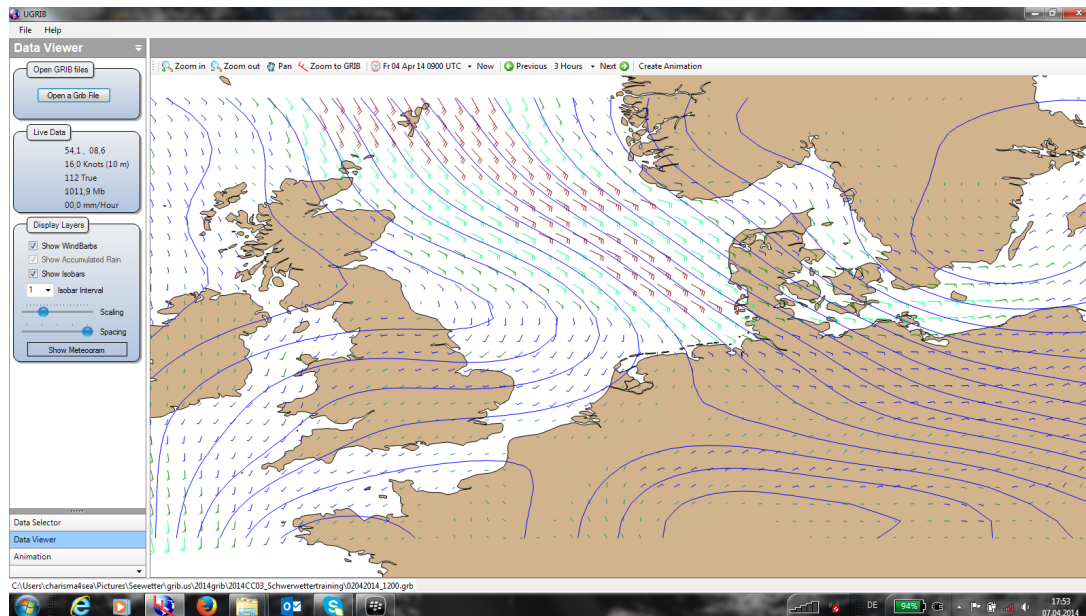
Der Segeltag am 04.04.2014: Brunsbüttel - Cuxhaven (Log über Grund: 17 sm)

Ablegen vom Yachthafen Brunsbüttel um 08h00, Passieren der Schleuse vom Nord-Ostsee Kanal um 08h30.



Wir segeln mit dem ablaufenden Gezeitenstrom bei E 5-6 nördlich des Elbe-Fahrwassers dicht entlang der roten Tonnen in westliche Richtung bis nach Cuxhaven. Um 10h30 passieren wir die Klappbrücke und machen auf Empfehlung des Hafenmeisters an einem Anleger dicht bei der City Marina Cux fest.

Die Wetterlage auf der Nordsee anhand der US-Gribdaten am 04.04.2014



Das skandinavische Hoch verlagert sich gen E in die Zentrale Ostsee. Im Südwestquadranten weht der Wind unter dem schützenden Landeinfluss frisch aus östlicher Richtung. In der Nordsee entsteht eine Starkwind-Schneise, die von der Deutschen Bucht sich gen NW zieht über die Shetland Inseln hinaus.

*

Ausklang des Nordseetörns im Salon der SY *Charisma*.

Gesamtstrecke: 300 sm.

Als Skipper danke ich meinem Team vom Schwerwettertraining für Ihre Kameradschaft.



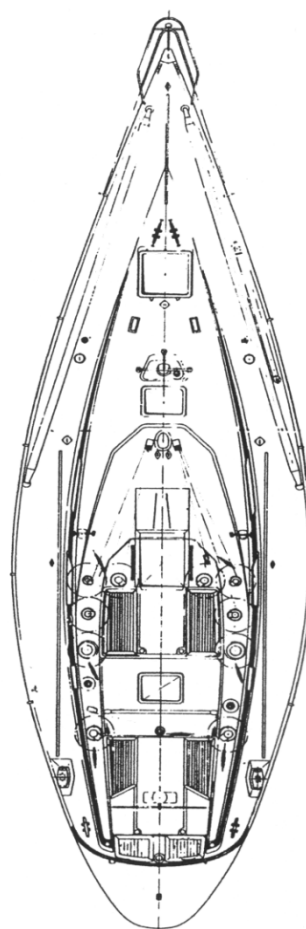
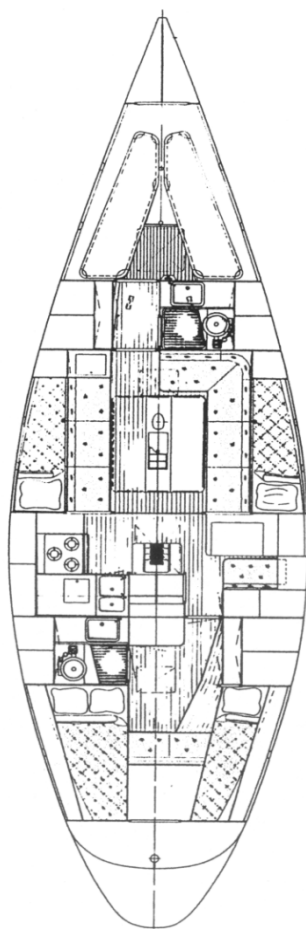
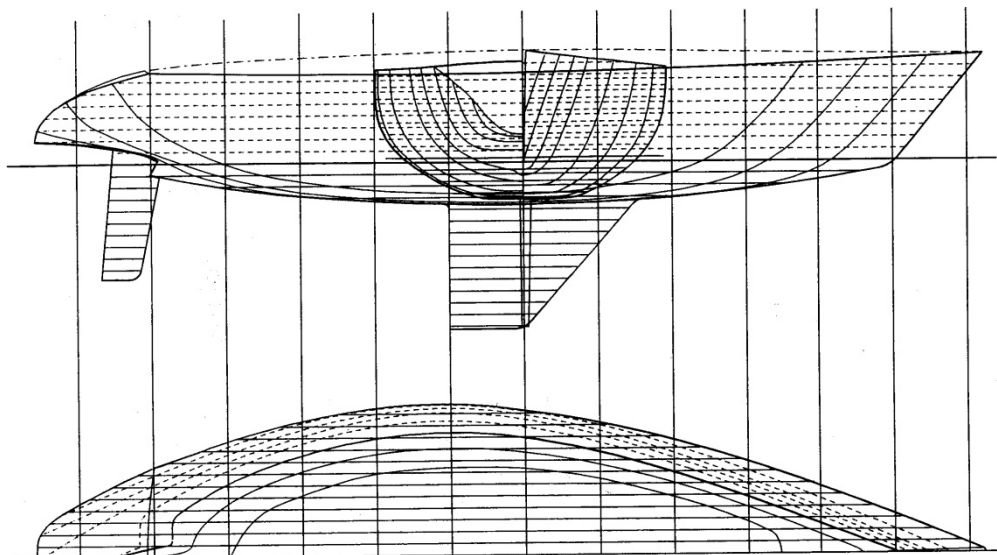
Abschied der Crew. Reinschiff. SY *Charisma* klar zum nächsten Schwerwettertraining.

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 angeluv wird.

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

5. Aktive Zielfahrt

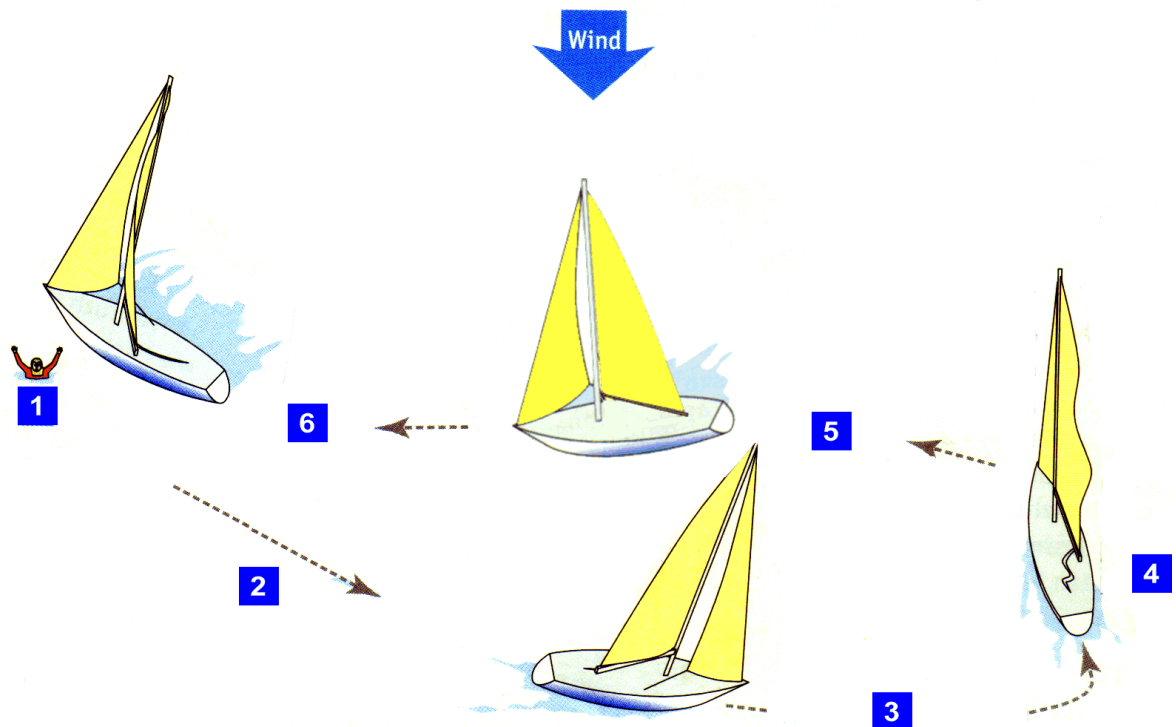
- mit möglichen Kurskorrekturen im beigedrehten Zustand
- mit abnehmender Fahrt aufs Objekt,
- das im Dreieck zwischen Vorstag und leewärtigen Wanten anvisiert wird.

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.