

Ausgelassene Stimmung an Bord. Junge Crew auf einer First 47.7 während der World ARC 2008/09



KONZENTRATION AUFS WESENTLICHE

Navigation, Seemannschaft, Technik: Skipper-Ausbilder Leon Schulz zählt auf, was jede Langfahrtcrew **SICHER BEHERRSCHEN** sollte – und welches Wissen und welche Fertigkeiten eher nachrangig sind

13 — 2016

Die wichtigste Kompetenz für angehende Blauwassersegler besteht vielleicht darin, den Mut aufzubringen, überhaupt abzulegen. Sich von den gesellschaftlichen Konventionen zu lösen. Den vielen Warnungen vor Stürmen, Piraten und anderen Unwägbarkeiten standzuhalten. Mit Vorwürfen umzugehen, man sei egoistisch, stehle sich aus der Verantwortung, lasse seine Karriere sausen und die Zukunft außer Acht sowie – falls Kinder mit auf Törn sollen – man kümmere sich nicht um die Bedürfnisse des Nachwuchses.

Und es ist ja auch in der Tat schwierig, das vertraute soziale Netz mit all seinen Sicherheiten und Auffangmechanismen – vom familiären Rückhalt bis hin zur staatlichen Arbeitslosenversicherung – plötzlich hintanzustellen. Ausgetretene Pfade zu verlassen. Alte Zöpfe abzuschneiden.

Genau das gelingt am besten, wenn man sich vor Augen führt, welche Anforderungen der Alltag an Bord während einer Langfahrt im Gegensatz zu dem an Land eigentlich mit sich bringt. Und dann Strategien entwickelt, wie sich diesen teils anderen, teils ganz neuen Herausforderungen begegnen lässt.

IM ALLTAG BESTEHEN

Ob eine Langfahrt alle an Bord glücklich und zufrieden macht, hängt meist nicht davon ab, wie groß das Schiff und wie perfekt es ausgerüstet ist. Auch nicht davon, wie viele verschiedene Länder in welchem Zeitraum angesteuert werden, sprich, wie viel Strecke man macht. Die größte Herausforderung unterwegs ist die, auf engstem Raum zusammenzuleben. Darauf sollten sich Blauwassercrews umfassender vorbereiten als auf Stürme oder anhaltende Flaute.

Gegenseitiger Respekt ist wichtig. Der Wille, zu kommunizieren und gemeinsam zu agieren. Die Bereitschaft, Kompromisse einzugehen, sich Konflikten zu stellen und diese fair auszutragen. Oder kurz gesagt: An Bord sollte man sich tunlichst gut verstehen. Viele Paare und Familiencrews machen vor, dass und wie es geht. Sie zeichnen sich in der Regel aus durch ein hohes Maß an Toleranz, Gelassenheit, Flexibilität, Offenheit sowie einen demokratischen Umgangsstil.

All diese Eigenschaften sind bei jedem Menschen unterschiedlich stark ausgeprägt. Aber keine Bange, man kann sie erlernen, sie



*WUNSCH & WIRKLICHKEIT
Einsame Palmenstrände, davon träumen alle. Doch der Weg dorthin ist nicht nur weit, sondern zu bestimmten Zeiten auch unpassierbar. Langfahrer müssen die grundlegenden weltweiten Windströmungen verinnerlichen*

sich Stück für Stück zu eigen machen. Wichtig ist: Die Bereitschaft dazu muss vorhanden sein. Dann ist eine der größten Hürden schon genommen.

IN VERBINDUNG BLEIBEN

Um in Kontakt mit Freunden und Familie bleiben zu können, insbesondere aber aus Sicherheitsgründen, liegt es nahe, die Kommunikationssysteme an Bord auf den aktuellen Stand zu bringen. Für vieles, wie WiFi-Booster oder Satellitentelefon – um Wetterdaten abzurufen, Bilder zu verschicken, einen Internet-Blog zu führen oder bei Bedarf einen Arzt von der Mitte des Ozeans aus anzurufen –, braucht man weder eine spezielle Lizenz noch Kompetenz.

Dennoch ist es hilfreich, vor der großen Fahrt zumindest das Long Range Certificate (LRC), also das Allgemeine und international anerkannte Funkbetriebszeugnis als Ergänzung zum SRC-UKW-Schein zu erwerben und einen Amateurfunkkurs zu besuchen. Viele Langfahrer tauschen sich mittels SSB-Anlagen über Mittel- und Kurzwelle aus. Um Kontakt zu halten, um Wetter- und Revierinformationen weiterzugeben oder um gemeinsame Pläne zu schmieden.

Nicht zuletzt vermittelt es ein Gefühl der Sicherheit, im Notfall mit anderen – nicht nur Seglern – via SSB in Kontakt treten zu können. Die Amateurfunkszene ist weltweit groß und hilfsbereit.

GUT BETUCHT SEGELN

Die meisten gehen mit dem Rigg und den Segeln auf Törn, die sie an Bord haben. Dennoch sollte man den ein oder anderen Gedanken auf die Tuchgarderobe und den Segelplan verwenden. Mit welchen Kombinationen verhält sich mein Schiff auf welchen Kursen ausgewogen? Wie gut sind die vorhandenen Segelflächen im Zweifel auch für eine Person beherrsch- und bedienbar?

Nicht zuletzt kann es je nach geplanter Route sinnvoll sein, spezielle Passatsegel anzuschaffen. Ferner gilt natürlich: Je robuster Tücher, laufendes und stehendes Gut sind, desto besser. Die wenigsten wollen im Regattamodus um die Welt. Und noch ein Tipp aus der Praxis: Insbesondere während langer Überfahrten sorgsam darauf achten, dass Leinen und Segel nirgends schamfilen. Die Materialien scheuern schneller durch, als man gemeinhin annehmen würde. →

Die größte Hürde besteht für viele darin, die Leinen überhaupt loszuwerfen



AUF SEE & AN LAND
Einen sicheren Ankerplatz finden, die Position ohne GPS bestimmen, in Kontakt mit der Außenwelt bleiben, den Stand von Rigg und Segeln checken – Langfahrer sind Multitalente. Doch keine Bange, vieles geht schneller in Fleisch und Blut über als befürchtet

ALLES IM BLICK

Moderne Radarnavigation erfordert heute kaum mehr eine spezielle Ausbildung. Die Interpretation der Radarbilder übernimmt weitgehend das Gerät. Zudem lassen sich Radarbilder auf elektronische Seekarten dank Overlay-Funktion übertragen. Und moderne Geräte unterscheiden, ob ein Echo stillsteht oder sich bewegt.

Die Radar-Software schnappt sich relevante Ziele praktisch von selbst, rechnet die potenzielle Kollisionsgefahr – bei gleichbleibenden Kursen und Geschwindigkeiten – minuten- sowie seemeilengenau aus und warnt vor als gefährlich identifizierten Objekten. Zudem fokussiert und erkennt das Radar Bojen, Leuchttürme und andere Echos und präsentiert sie zusammen mit AIS-Zielen. Wem es das Budget also nicht hoffnungslos sprengt, dem sei die Anschaffung eines Radargeräts empfohlen.

IM TAKT DER TIDE

Basiswissen über die Navigation in Gezeitenrevieren ist ausreichend. Das kann man sich nötigenfalls vor der Fahrt aus Büchern

*Niemand muss
Tidennavigation
in Perfektion
können – Basis-
wissen genügt*

anlesen. Wichtig ist, aus den Tabellenwerken die Zeiten für Hoch- und Niedrigwasser am eigenen Standort ablesen und die Stromkarten deuten zu können. Ansonsten genügt es in der Regel, Strom-gegen-Wind-Situationen zu meiden. Desgleichen bei Starkwind Gebiete, die in der Seekarte mit den Bezeichnungen „Overfalls“ oder „Eddies“ versehen sind.

Für die europäischen Reviere sind alle navigatorisch relevanten Informationen im „Reed's Nautical Almanac“ aufgeführt. In diesem recht voluminösen Standardwerk sollte man schon vor der Abfahrt blättern, um sich später darin zurechtzufinden.

Generell gilt: Seekarten stellen „Worst Case“-Bedingungen dar. So wenig Wassertiefe, wie darin vermerkt, gibt es nur bei LAT (Lowest Astronomical Tide), also in Ausnahmefällen. Beim Ankern in Gezeitengewässern ist es wichtig, einerseits darauf zu achten, um wie viele Meter das Wasser bei Flut noch steigt, sprich, ob ausreichend Kette gesteckt ist. Beziehungsweise umgekehrt, wie viel Wasser bei Ebbe noch abläuft. Das Boot könnte ansonsten ungewollt aufsetzen.

FOTOS: L. SCHULZ

Leider sind noch viele elektronische Programme zur Berechnung der Gezeiten mit Fehlern behaftet. Daher sollte man sich nicht ausschließlich auf sie verlassen, sondern stets auch eigene Berechnungen auf Grundlage der gedruckten Tabellen anstellen.

SEGELN MIT DEN GESTIRNEN

Seit Anfang der Neunziger ist für viele Segler GPS quasi die Antwort auf alles. Es liefert die Position, die Uhrzeit, den Kurs sowie die gesegelte Distanz. Nur, was tun, wenn man dann doch plötzlich mal ohne dasteht? Sei es, weil der Strom zur Neige geht oder gar ein Blitz eingeschlagen und sämtliche Elektronik an Bord lahmgelegt hat. Oder weil sich Terroristen ins System gehackt haben und die GPS-Daten manipulieren. Unwahrscheinlich? Mag sein, aber selbst bei der US-Navy steht Astronavigation seit Oktober 2015 – nach zehnjähriger Pause – wieder auf dem Lehrplan für angehende Offiziere.

Der Sextant erlebt aber noch aus anderem Grund ein Revival – jedes Jahr werden wieder allein von zwei großen Herstellern weit über 1500 hochwertige Exemplare an Yachtsegler verkauft: Astronavigation ist so einfach wie schön, eine sinnvolle und auch unterhaltsame Beschäftigung während der langen Wochen auf See. Keinen Sextanten an Bord zu haben sowie nicht damit umgehen zu können wird in der Seefahrernation Großbritannien übrigens als fahrlässig angesehen.

ALLE WETTER

Während langer Winterabende vor der geplanten Abreise kann man sich mit dem Wetter und Klima der verschiedenen Segelgebiete dieser Welt vertraut machen. Insbesondere sollte niemand die heimatlichen Gewässer verlassen, ohne vorher die „Pilot Charts“ der Ozeane studiert zu haben. Darin gehen die seit vielen Generationen gesammelten Wetterdaten ein. Für jeden Monat lässt sich ablesen, mit welchen Bedingungen wo zu rechnen ist (Daten zum Download beispielsweise unter <http://msi.nga.mil>).

Jimmy Cornells berühmtes Buch „World Cruising Routes“ („Segelrouten der Welt“) sollte in diesem Zusammenhang ebenfalls einen festen Platz auf der Literaturliste angehender Blauwassersegler finden. Und für den täglichen Gebrauch sollte eine Crew in der Lage sein, synoptische Wetterkarten zu lesen und zu interpretieren. Diese gelan- →

Parasailor¹⁵

NEW
Easysnuffer[®]
GENERATION
Bergeschlauchs
@nc

Parasailor, das Segel der Weltumsegler

Genießen Sie den Komfort und die Sicherheit, die der Parasailor auf Vorwindkursen ermöglicht. Lassen Sie mit maximaler Bugentlastung Ihrem Autopiloten freien Lauf und relaxen Sie, während der Staudruck gefüllte Flügel die Lieken spreizt wie eine weiche Segellatte. Segeln Sie entspannter und aufrechter auch zu weiter entfernten Zielen.

ISTEC The Downwind Company

www.istec.ag

Trailerbare Segelboote 17-32 Fuß

DELTA NIA
YACHTS

Hahendyk 89
D-47906 Kempen
Tel. 02152|9947647
mobil: 0170 9325699

Viel Schiff zum fairen Preis

www.deltania.de

Sonnenstrom ↗

www.SOLARA[®].de

Made in Germany – seit 20 Jahren Qualität!

www.delius-klasing.de/wassersport

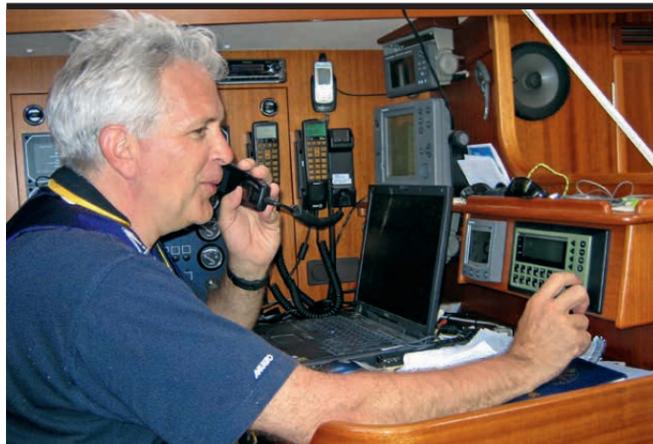
EXPERTENTIPPS

Die beiden Weltumsegler geben detailliert Antworten auf alle Fragen rund um das Langfahrtsegeln: Schiff, Rigg, Segel, Ausrüstung, Energiemanagement, Kommunikation, Navigation, Sicherheit, Versicherungen, Versorgung, Proviantierung, Alltag an Bord und Kosten.

Sönke und Judith Roever
Blauwassersegeln kompakt
ISBN 978-3-667-10173-0 · € 29,90 [D]

Im Handel oder unter 0521 / 5599 11

DEL IUS KLASING



OFFEN & EHRlich
Langfahrer sollten einigermaßen kontaktfreudig sein. Ob man via Funk oder am Marktstand auf andere Menschen trifft, spielt dabei keine Rolle

gen auf See zum Beispiel als Wetterfax via Kurzwele an Bord. So erhält man einen Überblick über die aktuelle Wettersituation und kann diese mit ebenfalls heruntergeladenen Grib-Files sowie eigenen Beobachtungen vergleichen. Aus diesem Grund gehört auch ein Barograf an Bord.

Selbstverständlich lässt sich auch nur anhand von Grib-Files oder Wetterrouting-Programmen navigieren. Doch auch hier gilt: Was, wenn das Satphone ausfällt?

SICHER AM HAKEN

Blauwassersegler ankern – die Liegezeiten in Marinas sind aufgrund der Kosten meist stark begrenzt. Umso wichtiger, dass das Ankergeschirr gut in Schuss ist. Das CQR-Fabrikat aus dem Jahre 1934, das fast 50 Jahre ein regelrechtes Monopol an Bord von Fahrt-yachten innehatte, ist allerdings passé.

Die heutigen Anker erleichtern das Manövrieren um ein Vielfaches, da sie sich schnell und sicher eingraben und eine vorher nicht gekannte Haltekraft bei verschiedensten Bodenbeschaffenheiten bieten. Die Ankertechnik bleibt zwar weitgehend die gleiche. Doch schläft man mit einem modernen Anker, auf den man sich voll verlassen kann, bei Weitem besser und kann auch bei heulendem Wind in den höheren Breitengraden gemütlich in der Koje liegen bleiben.

Nichtsdestotrotz: zu ankern sollte jeder sicher beherrschen. Notfalls vor der Abfahrt im Heimatrevier immer wieder üben.

SELBST IST DIE CREW

Werften und Bootsaurüster und erst recht Fachhändler mit Ersatzteilservice sind in einigen Regionen der Welt rar gesät. Auf manchen Karibikinseln ist die Bootsbranche zwar längst ein bedeutender Wirtschaftsfaktor.

Spätestens jedoch, wenn der Panamakanal achteraus liegt, ist man mehr und mehr auf seine eigenen Fähigkeiten angewiesen. Ob Motor, Generator, Wassermacher oder Steueranlage, die wichtigsten technischen und auch elektronischen Systeme und Komponenten sollte ein Langfahrtskipper selbst warten und im Zweifel auch selbst reparieren können – wenn es sein muss, mit Bordmitteln und Improvisationstalent.

Vor der Abfahrt ist es demnach ratsam, so viel wie möglich vom Schiff und seiner Ausrüstung zu verstehen, notwendige Handbücher zu studieren und das ein oder andere Ersatzteil mitzunehmen. Die werden zwar bei Bedarf heutzutage per Kurier bis in die entlegensten Ecken der Welt versandt, bleiben dann aber leider doch des Öfteren im Zoll hängen.

WOHL UND WEHE

Fast noch wichtiger als die Wartung des Schiffs ist die der eigenen Gesundheit. Auch wenn es vielerorts auf der Welt Ärzte und Krankenhäuser gibt – und man als Blauwassersegler immer interessiert ist, wo der nächste segelnde Arzt oder die nächste Krankenschwester so zufälligerweise gerade ankert –, ist es dennoch wichtig, sich über mögliche Unfälle oder Krankheiten sowie deren Behandlung schon vor der Abfahrt Gedanken zu machen.

Medikamentenvorräte und Verbandsmaterialien sollte die Crew mit einem kom-

petenten (segelnden) Arzt oder ihrem Hausarzt zusammenstellen. Sollte der nicht weiterhelfen können, gibt die Merchant Shipping Notice (MSN) 1768 Auskunft, welche Arzneimittel auch auf Blauwasserfahrten mitgeführt werden sollten – einfach im Internet nachgucken. Darüber hinaus bietet sich ein spezieller medizinischer Lehrgang für Segler an.

AUF NUMMER SICHER

Vor dem Ablegen zur großen Fahrt ist auch ein Sicherheitstraining nicht die schlechteste Idee. Verschiedene maritime Ausbildungsschulen bieten vor allem den sehr interessanten STCW-Kurs der IMO an, der sich über fünf Tage erstreckt. Dabei geht es insbesondere um das Training eines effektiven Umgangs mit möglichen Notfällen an Bord.

Wer nicht ganz so viel Zeit investieren möchte, für den offeriert etwa die Kreuzer-Abteilung des DSV einen Sicherheits-Wochenendkurs in Neustadt in Holstein in Zusammenarbeit mit der Deutschen Marine (www.kreuzer-abteilung.org/ausbildung).



LEON SCHULZ

Der Buchautor („Sabbatical auf See“, Delius Klasing Verlag) ist RYA Yachtmaster Ocean Instructor. Auf seiner Hallberg-Rassy 46 „Regina Laska“ bildet er unter anderem angehende Blauwassersegler aus. Seine Törns finden entlang der europäischen Atlantikküsten statt, von Portugal bis Shetland und von Irland bis Skandinavien

Infos: www.reginasailing.com

FOTOS: L. SCHULZ

Yacht
BLUEWATER



Blue Yachting



DAS NEUE EVENT FÜR ALLE SEGLER

10.-12.06.2016
Hohe Düne / Warnemünde

TRÄUMEN AUCH SIE VON EINER LÄNGEREN AUSZEIT UNTER SEGELN?

Davon, auf eigenem Kiel die Welt zu entdecken? Sehnen auch Sie sich nach der Weite der See, nach grenzenloser Freiheit, nach Abenteuern, nach Begegnungen mit fremden Kulturen?

Dann sollten Sie YACHT Bluewater auf keinen Fall verpassen! Ein neuer Event für alle, die ferne Horizonte suchen. Erstmals bringen wir in Rostock-Warnemünde ein Wochenende lang erfahrene Langfahrtsegler und solche, die es werden wollen, zusammen.

KONFERENZ ZUBEHÖR-MESSE SEMINARE PRAXIS-WORKSHOPS INWATER-EXPO

Einen Liegeplatz für Sie und Ihr Schiff halten wir in der Marina Hohe Düne für Sie bereit. Sollten Sie im Hotel Yachthafenresidenz übernachten wollen, haben wir ein Sonderkontingent reserviert. Natürlich können Sie auch in Rostock oder Warnemünde übernachten, hier hilft Ihnen bei der Hotelsuche der Tourismusverband, Tel. +49 (0) 381 381 2222.

MELDEN SIE SICH JETZT AN: YACHT-BLUEWATER.DE

Ein Event von **Yacht** **DK**
DELIUS KLASING

AUSZUG AUS DEM PROGRAMM

NAVIGATION UND KOMMUNIKATION IM GPS- UND INTERNETZEITALTER

Sönke Roever

MIT DEM PASSAT UM DIE WELT

Meeno Schrader

KOMPETENTE CREW – WAS LANGFAHRT- SEGLER KÖNNEN SOLLEN

Leon Schulz

WORKSHOP MOTORENKUNDE – TROUBLESHOOTING AUF HOHER SEE

Andreas Neumeister

MEDIZIN AN BORD – BORDAPOTHEKE, ERSTE HILFE UND NOTFALLVERSORGUNG

Dr. Fabian Steffen

SICHERHEIT AN BORD – DEMONSTRATION VON RETTUNGS- UND SEENOTSIGNALMITTELN

Veit S. Hilger