ARC Atlantic Race for Cruisers

Der Atlantik, der grosse Teich. Manchmal zum Fürchten, manchmal ein Klacks. Geschichten über Furchterregendes und Geschichten wie es sich um einen einfachen Ausflug handelt. Hätte man es bis Gran Canaria geschafft, sei der Atlantik nicht mehr schwierig. Wir werden sehen.

Am Sonntag den 24. November 2013 geht es los. Zeitplan, um 10 Leinen los. Schlussendlich legen wir um 11:00 ab. 12:30 ist der Startschuss für die Multihulls. Die Startlinie ist zweigeteilt, wir müssen die offshore Seite nehmen. Der Start war fast perfekt, aber eine Wende mit Backhalten klappt überhaupt nicht, so wenden wir gemütlich und gehen mit 30 Sekunden Verspätung über die Startline. Trotzdem wir sind von der schnellen Truppe. Viele halten sich zurück und wollen nicht gleich die Ersten sein. Aber wir als alte Regattahasen….

Gleich nach dem Start der erste Squal. Die ARC-Leitung warnt uns über Funk. Regen, 35 Knoten Wind, Reff 2. Und gerade ein paar Minuten vorher habe ich über das Leichtwindsegel nachgedacht. Vor uns Monos mit Spi, ich bewundere sie, ein Spi bei 25 Knoten scheinbarem Wind, 35 Knoten wahren Wind. Ratsch, 45 Minuten nach dem Start der erste Spi kaputt. Wir bleiben bei unseren gerefften Segel und lassen die Racing Division ziehen.

In der ersten Zeit sieht man vor lauter AIS Anzeigen nichts auf dem Kartenplotter. Auch auf dem Wasser überall Yachten die in alle Richtungen streben. Man kann sich nicht vorstellen, dass sie alle nach St. Lucia wollen. Aber eben, viele Wege führen nach Rom.

Auch die erste Nacht, viele Yachten um uns herum, da Cocoloco, dort Blue Ocean.

6. Dezember ein Gedanke

Wer sagt, dass es auf einer Atlantiküberquerung nichts zu tun gibt? Heute ist wirklich ein Tag. Kein Moment ruhe, immer Action. Und der Höhepunkt ist unser 4ter Fisch, ein Tunfisch. 7.5 kg ist er schwer. Er ist schön und wir alle sind ein bisschen traurig weil wir ihn getötet haben. Die Makrele, ein Cero, ist unscheinbar daneben. Wow ein Tunfisch, 45 Minuten Arbeit, bis er an Bord ist. 2 Stunden Arbeit, bis er in 4 Stücke zerteilt ist. Bernard behält die Resten, er will Fischsuppe machen. Dann kommt noch einmal eine Stunde dazu für Deck und Utensilien waschen.

Heute war auch Ruder gehen angesagt. Ostwinde zwingen uns im Schmetterling (ein Segel Backbord, ein Segel steuerbord) zu segeln. Das ist recht anstrengend und der Autopilot von Furuno kann das sowieso nicht. Also abwechselnd steuern wir von Hand, das über Stunden. Edith zaubert wieder in der Küche, ich darf Gemüse rüsten und Baumnüsse schälen.

Via Satellitentelefon laden wir Mails mit Wetter und Positionsbericht herunter. Auch das dauert über eine Stunde, runterladen und auswerten.

Fototermin, der Fisch lässt uns die Kamera zücken. Wir fotografieren unseren Fisch, er soll ewig leben. Auch das Fotografieren beschäftigt uns.

Jetzt, es ist schon der 7. Um 02:45 schreibe ich an unserem Tagebuch. Und eben ich halte den Gedanken fest um mich daran zu erinnern, dass eine Atlantiküberquerung alles andere als langweilig ist. Du bist ständig dran. So jetzt noch Kurs und Wind kontrollieren und schauen dass wir nicht auf

Kollision gehen. Auch im Atlantik hat es Verkehr, ARC Boote, Transatlantik Segler und zwar selten, aber Cargoschiffe.

Kaum zu glauben. Wir sind seit 13 Tagen unterwegs auf dem Atlantik und zum ersten Mal haben wir Wind von Achtern 120° Einfallwinkel und, das ist wichtig, das ist die richtige Richtung, er trägt uns westwärts in die Karibik. COG Kurs über Grund 280°, SOG Geschwindigkeit über Grund 5.5 Knoten und VMG (Geschwindigkeit Richtung Ziel) 5.5 Knoten. Manchmal ändern sich die Zahlen SOG und VMG auf über 6 Knoten. Die Windanzeige zeigt dabei nur 7 – Maximum 10 Knoten Wind an.

Würden wir mit dieser Geschwindigkeit weiterfahren, so wären wir in 10 Tagen am Ziel.

Tja die Winde waren uns im Allgemeinen nicht wohl gesinnt. Vielleicht war es unsere Strategie die uns immer im falschen Moment am falschen Ort sein liessen. Im ersten Drittel hatten wir Wind der uns beständig nach Westen führte. Eigentlich wollten wir nach Südwesten. Dann endlich nach langem ,Wind der uns erlaubte nach Süden zu segeln. Unser Ziel gemäss Strategie war ein Punkt westlich der Kapverden. In einer ersten Euphorie dachten wir, dass wir am Freitag dort sein werden, also setzten wir einen Wegpunkt und nannten ihn Freitag. Um es vorwegzunehmen, wir erreichten diesen Punk etwas westlicher erst am Mittwoch des darauf folgenden Tages.

Ein Crewmitglied wurde krank und so behielten wir nicht nur des Windes wegen einen südlichen Kurs bei. Wir wollten uns die Chance die Kapverden noch zu erreichen nicht gänzlich verbauen. Als Bernard das OK gab, kämpfen wir uns wieder weiter Richtung „Freitag“, weg von den Kapverden, näher an St. Lucia. Näher? Mit noch 1700 Sm (3000 km) vor uns?

Warum sind wir so langsam fragten wir uns immer wieder. Nun Allure als Segelyacht hat ihr bestes (oder einziges) Geschwindigkeitspotential bei 90 – 80° Windeinfallwinkel. Da läuft sie gut. Komfort ist grösser geschrieben als Geschwindigkeit.

Halbzeit

Wir sind langsam. Warum fragen wir uns immer wieder. Also Wind von Achtern passt uns gar nicht. Und der richtige Nordost Passat will sich nicht einstellen. Wir haben fast ständig Ostwind seit wir auf dem 16 Breitengrad Nord segeln. Wind 8 – 15 Knoten E und kein NE in Sicht.

Ein echtes Problem ist unsere Furuno-Instrumentierung. Seit Beginn funktioniert nichts Richtig. Der Tiefenmesser zeigt auch bei 4‘000 m Wassertiefe irgendeinen Wert an. So schwankend, dass er stimmen könnte. Aber den braucht man bei einer Atlantiküberquerung nicht unbedingt. Wir sind ziemlich sicher, dass wir immer so 4‘000 Wasser unter dem Kiel haben. Die Windanzeige funktioniert bestens. Aber am schlimmsten ist der Autopilot. Meistens schlängelt er sich mit plus – minus 30° durch die Meere. 30° wohlverstanden auf jede Seite! Also insgesamt schwanken wir wie besoffen hin und her. Jeder der uns sieht, denkt die können ja kein Ruder gehen.

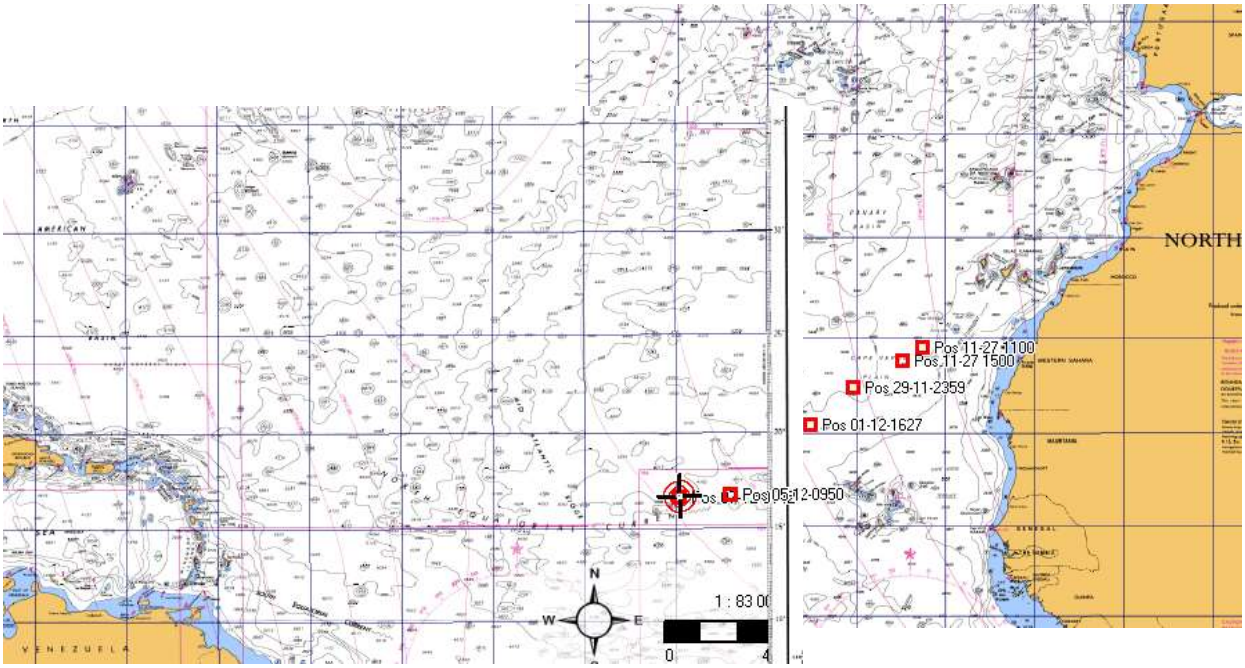
Das wäre ja so gesehen nicht schlimm, im Schnitt fahren wir ja gerade aus. Aber ein Segelboot, welches der Windkannte entlang fährt, erlaubt höchstens eine Toleranz von 10°. Jeder Steuermann bekommt Schläge von seiner Mannschaft wenn die Windfäden steigen oder fallen, oder mit mehr als 10° in der Gegen herumschwankt. Also entweder ist der Wind richtig für die Segelstellung und unser Autopilot oder wir müssen von Hand steuern oder eben den Kurs ändern. Unter Tags kein Problem

von Hand, aber jede Nacht? Also segeln wir nachts manchmal einen schlechteren Kurs um ausruhen zu können.

Wenn der Autopilot so schlecht eingestellt ist, dann lass es doch richtig machen! Ich höre die Worte von den Leserinnen und Leser. Vom ersten Tag an als wir Allure übernommen haben, bis jetzt hat es noch kein echter Spezialist noch ein Möchtegernspezialist geschafft das Instrument richtig einzustellen. Ist es das falsche Model? Hat Fountaine Pajot einfach wieder ein Paar Euro gespart? Wir wissen es nicht, aber wir müssen sicher etwas unternehmen.

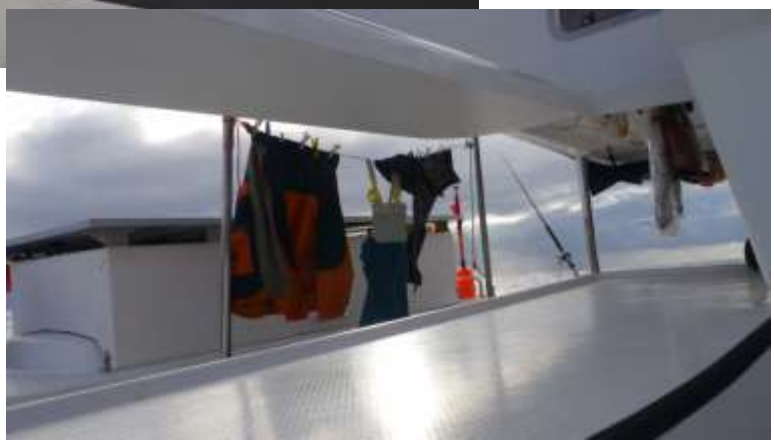
Übrigens, unser Autopilot sollte auch als Windsteuerung funktionieren. Ja Du hast recht er kann nicht. Und um das Bild noch aufzurunden, wir haben oben beim Steuerstand alle Anzeigen und beim Navigationstisch eine Tochteranzeige die 3 gewünschte Werte anzeigen sollte. Am Anfang ging das noch, aber die Spezialisten haben diese Funktion abgestellt. Das Display zeigt einfach immer drei gestrichelte Linien.

Also insgesamt, Furuno Instrumentierung ist nicht das was man sich wünscht auf einer langen Fahrt. Und Heute, wir haben inzwischen den 12. Dezember, steuern wir seit 2 Tagen von Hand. Bei 25 – 30 Kn Wind von Osten bleibt uns nichts anderes übrig. Zum Glück sind wir zu viert. Jeder ist zwei Stunden am Ruder. Jetzt gerade gilt 285° als bester Kurs. In 30 Minuten bin ich dran. Wellen rauf, Wellen runter, Ruder nach Steuerbord, Ruder nach Backbord und die Augen immer auf den Kompass für den besten Kurs und auf den Windmesser für den besten Wind. Noch 750 Seemeilen, das dürften bei dieser Geschwindigkeit gute 5 Tage sein.



Squalls

Unter Tags geht es gut. Nachts, ja da sieht man nicht viel, vor allem die Segelstellung sieht man kaum. Also nach Instrument fahren. Nachts kommen dann auch die Squalls. Ein Squall ist ein kleines



beschränktes Wettersystem, eigentlich eine Wolke. Da drin herrschen dann Windgeschwindigkeiten von über 30 Knoten und das aus irgend einer Richtung, eine Richtung, die nichts mit dem Passat zu tun hat. Und meistens Regnet es. Nicht Regen wie wir ihn kennen, wirklichen Regen, horizontal. Nach dem Squall ist man bis auf die Haut nass. Kleider wechseln lohnt sich nicht, der nächste kommt bestimmt.

Man soll sie auf dem Radar sehen können. Tagsüber nicht notwendig klar, nachts angenehm. Denn der Wind kommt schlagartig. Also ist es besser, ein paar Minuten vorher gewarnt zu werden. Man kann sich anziehen und vor allem man kann reffen oder mindestens die Segelstellung anpassen.

Nachts, ohne Radarvorwarnung geht es los mit schlagenden Segeln. Woher kommt der Wind, die Windanzeige offenbart es. Dann kaum hast Du dich orientiert folgt der Regen. Sintflutartig, der Bug verschwindet hinter einer Regenfront. Eben, nur noch die Instrumente, Windanzeige mit Richtung und Stärke sowie der Kompass. Hast Du schlagende Segel gebändigt und zwei Reff eingesteckt, geht es in einem wilden Ritt in eine Richtung. Je nach dem sogar in die Richtige.

Beide Radarbilder: die Feste Linie entspricht dem gesegelten Kurs also im ersten Bild 225°, im zweiten 150°. Die gestrichelt Linie zeigt den Kurs an, den man sich vorgegeben hat anhand der Route. Also im ersten Bild 200°, im zweiten 280°. Richtig im zweiten Bild wollten wir nach Westen und sind aber während dem Squall gen Südosten gesegelt.

Hier kann man schön 2 Squalls sehen. Es waren übrigens 3 und ich konnte immer schön vor der Front in den nächsten Squall segeln. Hat schön Tempo gebracht, ständig 10 Knoten und mehr, meist so 12 – 14. Zurzeit herrschte nur ein Wind von 10 Knoten vor. Aber die Squalls brachten um die 30 Knoten. Angenehm, nicht der Regen, aber der Wind. Mit dem G4 Broadband-Radar sieht man die Squalls übrigens nur so ab 2 bis 3 Meilen, weiter entfern nicht. Übrigens unter Technik wird es ein Artikel über das Broadband Radar geben, schon vorab, es ist nicht das Gelbe vom Ei. Die Werbung verspricht mehr als sie hält.

Am Tag kann man teilweise ausweichen weil man sie schon von weitem sieht. Nachts natürlich nicht.

Und vor dem bösen Kerl hier sind wir geflüchtet. Falsche Richtung, Zuviel Wind. Eigentlich war der Kurs nach Westen abgesetzt, aber es war wohl besser kurz in den Süden auszuweichen. Der Kerl hatte sicher ein Potential von über 50 Knoten Wind.

Wie kann man erkennen woher der Wind kommen wird? Nun Squall sind Tiefdruckgebiete. Also wäre hier Wind aus Süden zu erwarten gewesen. Im oberen Bild herrschten östliche Winde, also genau richtig um schnell nach St. Lucia zu segeln. Übrigens herrsche zu der Zeit ein Südwest Wind vor, denkbar unglücklich für unseren Kurs über den Atlantik

Im Passat kommen die Wolkensysteme natürlich von hinten und überrollen dich. Segelst du im raumen Wind, ist es schwierig zu sagen ob dich der Squall trifft oder nicht. Ich habe schon erlebt, dass eine riesige schwarze Wolke von hinten aufholt. Ich habe Himmel und Hölle angeschrien, dass ich nicht schon wieder nass werden und ein Reff einstecken will. Der Himmel hat mich erhört, die Wolke geteilt und rechts und links an mir vorbeiziehen lassen. Von sanften 15 Knoten ist der Wind auf 18 gestiegen.

Hier auf diesem Bild sieht man schön wie der Squall von hinten kommt, er wird an Steuerbord vorbeiziehen uns nur wenig Feuchtigkeit bescheren.

Schön ist es im Mondschein, da sieht man fast alles wie am Tag. Nur sind die Wolken jetzt nicht weiss oder grau, sie sind rabenschwarz. Man hat fast Angst.

ARC-Teilnehmer haben uns von Squalls mit Winden von 65 Knoten erzählt. Wir hatten maximal 50 Knoten. Aber bei durchschnittlichen Winden von 25 Knoten setz du ein Reff in‘s Gross. Bei 50 bist du im 3ten Reff und hast auch die Genua 50% eingerollt. Also man kann nicht einfach nichts tun und nur nass werden.

Wind und Wellen

Nun ich habe erwartet, dass der Wind sehr stetig ist in Stärke und Richtung. Und von den Wellen wurde mir erzählt, die seien zwar hoch, aber sehr lang gezogen und Rund. Also keine spitzen, sich übererschlagenden Wellen wie im Mittelmeer.

Mitnichten. Der Wind schralt regelmässig bis 30 Grad und die Stärke ändert sich im Bereich von +-20%. Also hat man entweder eine suboptimale Segelstellung die der durchschnittlichen Richtung entspricht, eine Windfahnen-Steuerung oder man greift in die Steuerung oder in die Segel. Also eigentlich ist man ständig beschäftigt will man schnell segeln. Und wie ich gehört habe, gibt es bei den schnellsten tatsächlich keinen Autopiloten.

Auch die Wellen waren ganz anders als ich mir das vorgestellt habe und auch anders als andere berichtet haben. Vielleicht war es eine spezielle Regatta und alles war anders oder der Atlantik hat eben chaotische Wellen und das stetige gleichmässige Wellenbild ist nur eine Mähr, wie vieles dass von Mitseglern erzählt wird. Aber lass mich etwas über Wellen erzählen. Oh ja Wellen sind nicht gleich Wellen.

Wellen – gemäss Google eine orbitale Bewegung des Wassers. Nun Google weiss alles, aber da hat Wikipedia einmal nicht recht. Und ich erzähle gerne was ich über Wellen weiss.

Wellen sind schön
Sie kommen in allen Farben daher. Auf dem Atlantik, 4000 Meter tief und ja die Wellen haben verschiedenste Farben. Manchmal ein helles Grün wie in der Karibik, wenn das Wasser nicht sehr tief ist. Manchmal Schwarz wie die Nacht. Blau? Ja ja blau, aber welches Blau? Und oft haben sie weisse Schaumkronen.

Wellen sind grausam
Sie überrennen Dich, deine Yacht. Sie werfen dich aus dem Kurs, du kannst nicht steuern. Sie springen dich an und mache dich von oben bis unten nass. Sie klatschen an deine Yacht dass das arme Boot schüttelt und dröhnt. Sie füllen die Plicht bis zum Rand mit Wasser und du denkst jetzt geht das Schiff unter.

Wellen sind nett
Sie schieben Dich vor sich her und beschleunigen deine Yacht. Sie bringen dich auf Kurs wenn eine Böe dich wegdrücken will. Sie wiegeln dich sanft in den Schlaf. Und sie spielen eine Melodie, manchmal lieblich, manchmal hart.

Wellen sind hinterhältig
gerade wenn du denkst alles OK kommt sie aus dem Hinterhalt und trifft dich wo du es am wenigsten erwartest. Warschau heisst es da in der Seemannssprache, warschau. Besonders wenn du nach vorne musst um ein Reff zu stecken. Dann sind sie da die Wellen. Sie rütteln und schütteln am Boot und versuchen dich umzuschmeissen. Noch schlimmer, wenn du Kaffee servieren willst, dann sind sie alle da, von allen Seiten, stark, schwach aber immer nachhaltig. Du gehst einfach ein Paar Schritte. Alles ist gut, die Balance ist perfekt, denkste, da kommt sie die Hinterhältige. Und schon schlägst du dich an, am Tisch, an der Kante. Der Welle ist egal wo du dich anschlägst, Hauptsache du hast einen blauen Fleck mehr. Es kommt vor, dass du am Tisch sitzt, jawohl sitzt. Eine der hinterhältigen Wellen beschleunigt deine Yacht, so dass du über den Tisch fliegst in die nächste Ecke. Du glaubst es nicht? Nun überquere mal den Atlantik und studiere die Wellen

Wellen sind sanft
regelmässig kommen sie aus der gleichen Richtung im gleichen Rhythmus. Und wenn du ein bisschen Übung hast kannst du wunderbar mit ihnen spielen. Das sanfte auf und ab wiegelt dich in den Schlaft. Und schläfst du, kannst du zum sanften schaukeln träumen. Sie helfen dir, gerade im richtigen Moment, beim Füllen des Weinglas kommt der sanft schups und schon ist das Glas etwas zu voll, genauso wie du es magst, aber wie es der Anstand verbietet. Aber aufgepasst, lass dich von diesen sanften Wellen nicht einlullen. Es hat immer irgendwo eine Welle der anderen Sorten.

Wellen sind hart
jawohl, du solltest einmal hören wie so eine Welle an dein Boot klatscht und dann der Bootskörper dröhnt. Oder du stehst auf der Treppe zum Niedergang, eine Welle rauscht durch das Tunnel zwischen deinen zwei Schwimmern. Tatsächlich, die Treppe will dich abwerfen, du musst das erleben um es zu glauben. Oder du fährst eine Welle hoch. Auf dem obersten Punkt kippt deine Yacht ins Wellental. Je nach Länge klatscht dann der Rumpf ins Wasser, Yacht und Rigg schütteln sich wie ein nasser Hund, unglaublich, wiegen wir doch fast 16 Tonnen.

Nun hast Du etwas über den Charakter der Wellen gelesen. Nun wenn ich dir erzähle, dass ich noch nie so chaotische Wellen gesehen habe wie im Atlantik so nennst du mich sicher einen Lügner. Uns wurde vor dem ARC-Start auch noch weisgemacht, dass die Wellen gross, aber langezogen daher kämen. Nun ich habe es anders erlebt. Chaotisch, eine lange Welle aus einer Richtung, fast eine Dünung, darüber eine alte Windwelle aus einer andern Richtung

und noch einmal darüber die aktuelle Windwelle. Wellen runtersurfen und Geschwindigkeit holen? Mitnichten, in die Welle stechen, oder gleich den Rumpf einschlagen und abbremsen. Schon erstaunlich, was ein Boot aushalten muss.

Das Ankommen

Ein Tag also etwa 24 Stunden vor Ankunft ist es mir durch den Kopf gegangen, schon fertig? War's das? Ich habe doch noch gar nicht alles gemacht was ich wollte? Aber ja in weniger als 24 Stunden werden wir in St. Lucia ankommen.

Ankunft, natürlich nachts, als hätten wir es schon lange geplant. Dass der Wind um ein Kap zunimmt ist wohl allen klar. Wir sind die letzte 10 Tage nur mit Genua gesegelt, Wind direkt von Achtern. Jetzt mussten wir kurz vor dem Zieleinlauf noch aufkreuzen, das geht beim Kat überhaupt nicht ohne Gross. Also in der Hektik auch das noch erledigen. Und gemäss AIS hätten 2 Yachten in der Bucht vor Anker liegen sollen. Ein Hohn, sicher 100 wovon 50% ohne Licht.

Irgendwie habe ich mir das Ankommen anders vorgestellt. Heroisch? Etwas Spezielles? Nun nach den 22,5 Tagen war es eine Ankunft wie nach einem 24 Stunden Segeltag. Eben ganz normal. Vielleicht schwankte der Steg ein bisschen mehr als sonst? Die normale Ankunft könnte auch daran gelegen haben, dass wir nicht viele Meilen vorher Land in Sicht rufen konnten. Wir wussten einfach dank GPS, dass das Land jetzt da sein müsste. Und dann waren da noch die Navigationslichter, die bestätigten, dass wir bei Pigeon Island sind. Ausser vielen Lichtern und noch mehr ohne Lichter haben wir eigentlich nichts vom Land gesehen. So wenig, dass wir mühe hatten schlussendlich die Hafeneinfahrt zu finden.

Nur auf dem AIS konnten wir das spannende Finish von 5 Yachten mitverfolgen. Wir, das kleine Dreieck gegen die 4 grossen Dreiecke. 2 Minuten hinter uns ging der zweite der 5 Yachten durchs Ziel. Die andern? Keine Ahnung, wir mussten den Weg in den Hafen suchen, geblendet von den Blitzen eines Fotographen.

Am Steg wurden wir von einer ARC Delegation mit einem Punsch begrüsst. Ob es der Punsch war, die Müdigkeit oder die 3 Wochen See, auf jeden Fall schwankte der Steg ganz tüchtig. Irgendwie war an Schlaf nicht zu denken, obwohl wir hundemüde waren. Endlich auf der anderen Seite. Sind wir jetzt richtige Blauwassersegler?

Resümee und ein paar Fakten

24. November 12:30 Start

Ankunft 17.12.2013 01:30

Also 22.5 Tage, mit 16 habe ich gerechnet

Versegelte Distanz: 2‘965 Sm

Durchschnittsgeschwindigkeit: 5.5 kn