

Wind- und Tidal-Awareness auf „Chill Factor“

Nach langer Abwägung sollte ein Neujahrsvorsatz endlich den entscheidenden Durchbruch bringen. Brauche ich nach erfolgreicher Absolvierung einer fundierten Segelausbildung beim Deutschen Seglerverband (DSV) überhaupt noch eine weitere Segelqualifikation in britischen Gewässern mit der sehr renommierten Royal Yachting Association (RYA) ... und bin ich mit meiner bisherigen, praktischen Skipper-Erfahrungen in Tidal- und Non-Tidal Waters schon gut vorbereitet und reif dafür? Meinem inneren Kompass nach Verbesserung von Professionalität und Sicherheit auf See folgend, war die Neugier sowie der Wunsch nach Abenteuer und kontinuierlicher Weiterentwicklung stets vorherrschend, aber letztlich müssen auch die Rahmenbedingungen, v.a. die zeitliche Verfügbarkeit stimmen.

Schließlich habe ich im Frühjahr 2019 zunächst mit der Aufarbeitung meines SSS- und SHS-Stoffes aus 2014 und 2015 begonnen ... und da war die eine oder andere Auffrischung ohnehin dringend überfällig, alleine das ist schon Grund genug! Dann ging es zügig weiter, mit der Beschaffung der aktuellen Yachtmaster-Literatur: „The Complete Yachtmaster“ von Tom Cunliffe, dem Navigation Handbook von Simon and Melanie Bartlett und dem Weather Handbook von Chris Tibbs sowie dem kompakten Yachtmaster Handbook und dem Yachtmaster Scheme, beide von der RYA, schließlich noch dem sehr lesenswerten Reeds Skipper's Handbook – eine Menge Literatur, sehr flüssig geschrieben, aber eben auch in fremder, teilweise sehr anspruchsvoller Seglersprache. Das braucht Zeit, mit häufigem Nachschlagen und wiederholtem Lesen, um das Verständnis abzurunden und zu vernetzen.

Irgendwann musste ich mich dann auch noch verbindlich anmelden, buchen und vorerschüssig bezahlen, aber war da noch etwas mit dem Brexit? Wird die Reisefreiheit eingeschränkt, was ist an Fähr- und Flughäfen los und wie steht's mit der Bonität der Segelschule und der lokalen Airline, schließlich habe ich einen nicht unerheblichen Betrag gutgläubig im Voraus geleistet – who knows? Kneifen gilt nicht, also habe ich im Juni für August verbindlich gebucht, schließlich sollte die Hauptsegelsaison im August zumindest eine stabile Wetterlage versprechen, aber dazu später mehr.

Nun war ich also „On Track“ und die Zeit im Juni und Juli rannte. Am 4. August schließlich touch down in Southampton am späten Sonntagabend kurz vor 22:00 Uhr (BST/UT+1, eine Stunde nach MESZ), dann gleich ins Taxi und weiter zur Mercury Marina in Hamble-Le-Rice zur Hamble School of Yachting (HSY) bzw. zu deren bereitstehender Segelyacht Galadriel (eine fiktive Figur, die in einem Legendarium über Mitteleuropa / Herr der Ringe von J.R.R. Tolkien auftaucht), einer etwas angejahrten und intensiv genutzten, aber gut gepflegten Jeanneau 36 am Pontoon A20. Inzwischen war es 23:00 Uhr Ortszeit und meinen Late Arrival hatte ich bereits frühzeitig abgestimmt, die Crew schlief schon und den Zugangscode hatte ich vorab angefragt und glücklicherweise noch einmal am Vortag abgesichert: „... ach ja, der wurde gerade gestern von 1013 auf 1975 geändert, gut das Sie nochmal nachgefragt haben“. Tatsächlich war der neue Code 1979, aber zum Glück war die Zugangstür offen.

An der Yacht angekommen, brannte für mich eine kleine Lampe über der zuletzt verbliebenen Koje im zentralen Salon unter Deck, mit dem Fußraum direkt unter dem Navigationstisch – wie nett und kuschelig! Um niemanden zu wecken, habe ich meinen Schlafsack noch am Steg ausgepackt, meine Tasche unkonventionell an Bord abgestellt und mich gleich in meine Koje verholt, ich war einfach nur müde.



Morgens huschten zwei hübsche, junge Damen an meinem Schlafsack vorbei zu den Duschen – der Tag fängt gut an! Kurze Zeit später saßen wir alle vergnügt um den reich gedeckten Frühstückstisch und genossen den edlen britisch-kolumbianischen Coffee, ein einfacher Pulverkaffee, an den ich mich bis zuletzt nicht gewöhnen konnte. Aber die Crew war sehr nett und unser Instructor Jason ebenso, v.a. sehr kompetent. Bei der ersten, persönlichen Vorstellung hat sich ergeben, dass ich zusammen mit meinem neuen Segelbuddy Simon das Coastal Skipper Examen anstrebe, während Scott und seine beiden Töchter Addy (Adriane/17) und Nicky (15) als sog. Competent Crew, v.a. letzte beiden, erste Segelerfahrung sammeln wollten und uns anschließend vielfach bei der Seemannschaft unterstützen sollten – tolles Team, tolle Crew!

Nach intensivem Safety-Briefing und ersten Einweisungen an Bord, gings noch am Vormittag los: „Reiner, would you pls. take us to Cowes?“ Während die Crew Motor und Rigg checkte und das Boot bereit zum Ablegen machte, habe ich mir die Seekarten angeschaut und das Pilotage ausgearbeitet, schließlich fließt vor Cowes hochfrequenter Traffic in sehr engem Fahrwasser, mit großen Tankern, Car-Carriern und zahlreichen (High Speed-) Fähren, die uns nur so um die Ohren flogen ... und da gibt es ja auf diesem Weg auch noch die wunderschöne Bramble Bank, die regelmäßig trockenfällt. Anlegen in West Cowes und Lunchtime on board (das vorab bereitgestellte Catering und die Bunkerdispositionen von HSY waren hervorragend!), anschließend weiter vor den vorgelagerten, relativ neuen Breakwater. Dieses Mal durfte Simon seine erste Boje ansteuern – Wind gegen Strom unter Segel. Während der Strom anfänglich noch recht schwach war, hatte der Wind bereits wieder ordentlich auf 5-6 zugelegt. Deshalb hatten wir letztlich auch eine Pütz als Bremsanker geschleppt, um die erforderliche Fahrt aus dem Schiff zu nehmen und die Boje nicht einfach zu überlaufen – trotz frei flatterndem Vor- und geborgenem Großsegel.

Dann war ich wieder mit skippern dran: Auf nach Lyminster, mit relativ engem Fahrwasser, umgeben von zahlreichen Untiefen und großem Fährverkehr. Dort angekommen haben wir zahlreiche Hafenmanöver geübt, mit Strom von vorne und achtern sowie Windstärke 5-6 querab, nicht schlecht! Die dortigen Sanitäreanlagen waren übrigens die modernsten und schönsten, die im Solent zu finden sind. In dieser Taktung ging es die ganze Woche weiter. Die Stimmung an Bord war genauso heiter, wie die Sonne, vor der wir uns alle mit reichlich Sonnencreme schützen mussten, aber der Wind blieb auch immer wieder frisch mit 5-6 bft, in Böen tw. 7 bft.

Die vielen Aktivitäten bekomme ich nicht mehr alle chronologisch hintereinander, aber besonders eindrucksvoll war für mich die Ansteuerung von Newtown, die über eine sehr enge Y/o-Richtlinienansteuerung über flaches Wasser zu einem Ankerplatz unmittelbar hinter einer Einzelgefahrenecke führt, die bei LW gerade eben die Kiertiefe von 1,9 m ermöglicht (gut dass wir nur eine „kleine“ 36-Fuß-Yacht haben).

Sehr interessant war auch die Ansteuerung des Beaulieu-River, die über eine versandete, breite Barre führt, die ein Chart Datum von lediglich 0,9m trägt. Um eine solche Barre bei anhaltendem SW 5-6 in der Springtide und entsprechendem Schwell zu passieren, möchtest Du gerne reichlich Wasser (clearance) unter dem Kiel haben. Deshalb ist das Ein- und Auslaufen in diesen River tidenabhängig, zeitlich beschränkt und genaues Rechnen erfolgskritisch.

Sehr lehrreich waren auch die wiederholten Aufgaben zur Blind-Navigation, bei der exaktes Koppeln und Timing genauso wichtig sind, wie die erfahrene Stromeinschätzung und das Zusammenspiel mit dem Rudergänger (Helm), der präzise steuert und regelmäßig die Wassertiefe angibt. Beim simulierten Aufzug von dichtem Nebel muss sofort eine möglichst exakte Standortbestimmung vorgenommen werden, entweder über nahegelegene See- oder Landmarken, durch direkte Ortung, Kreuzpeilungen oder diverse transits (Deckungspeilungen), dazu Loggenstand, Tiefenangaben und Start der Stoppuhr. Danach wird es dunkel bzw. abgedunkelt unter Deck, ohne Tageslicht und Ausguck. Dies hat überraschenderweise sehr gut und viel besser geklappt, als ich gedacht hätte, denn ich bin mit meiner Crew jedes Mal weniger als ein bis zwei Schiffslängen bzw. sogar unmittelbar neben meinem Target gelandet.

Ähnliche Erfahrungen habe ich mit meiner Crew (mit einem kleinen Umweg) bei der nächtlichen Ansteuerung einer unbeleuchteten Backbordtonne (Porthandmarker/PHM) gemacht, die ein gesunkenes Wrack in der bekannten Osborne Bay vor Cowes kennzeichnet. Es ist wirklich erstaunlich, wie exakt man sich mit nächtlicher Kreuzpeilung und kontinuierlicher Tiefenlotung auch bei unsichtigem Wetter und nachts orientieren kann. Wir haben in den ganzen zwei Wochen tatsächlich nicht ein einziges Mal elektronische Hilfsmittel, wie Kartenplotter, Radar oder AIS benutzt ... und das ist gut so - ein Fest für die Sinne!

Der regelmäßige Drill umfasste selbstverständlich auch immer wieder MOB-Manöver aus unterschiedlichen Kursen zum/vom Wind sowie diverse Anker- und Bojen-Ansteuerungen, jeweils bei Wind und Strom aus der gleichen Richtung, v.a. mit dem Großsegel (Main), sowie bei Wind gegen Strom, nur mit der Fock (Gib) oder zu jeweils ca. 60-90 Grad mit sog. Ferry-Gliding und Fine Reaching. Genau deshalb habe ich mich für diese Zusatzqualifikation in England entschieden und das war gut so!

Im Unterschied zu unserer MOB-Technik, die immer sehr zügig umgesetzt wird (v.a. bei sehr kaltem Wasser), nehmen sich die britischen Skipper etwas mehr Zeit und beginnen ihr Manöver mit einem sog. „Crash-Tack“, ein spontanes Beiliegen aus Amwind-, Halbwind- oder auch Raumschotkurs, mit dem Vorteil, sich nicht all zu weit von dem MOB (Casualty) zu entfernen und darüber hinaus Gelegenheit zu haben, die Crew zu organisieren und auf die Ansteuerung und Bergung vorzubereiten. Bei dieser Gelegenheit wird alleine präventiv der Motor gestartet, ein Distress bzw. Maday gesendet und auch die Hilfsmittel für die Rettung und Bergung, v.a. Bergeleinen bereitgelegt und die Jobs verteilt. Anschließend wird das Vorsegel geborgen. Der zweite Teil folgt im Wesentlichen unserer Ansteuerung mit der bekannten Q-Wende. Trotz teilweise kontroverser Diskussionen, wird das Casualty im Gegensatz zur Bojen-Ansteuerung stets in Lee (Downwind) aufgenommen.

MOB Procedures

Prevention

MOB is best cured by prevention. If we remember just a few simple golden rules you should never hopefully have to do this procedure for real.

Always remember

- "one hand for you and one for the boat"
- Clip on when going forward in rough conditions
- Clip on if you are suffering from sea sickness
- Do not run around the yacht, you should never have to rush around for any reason

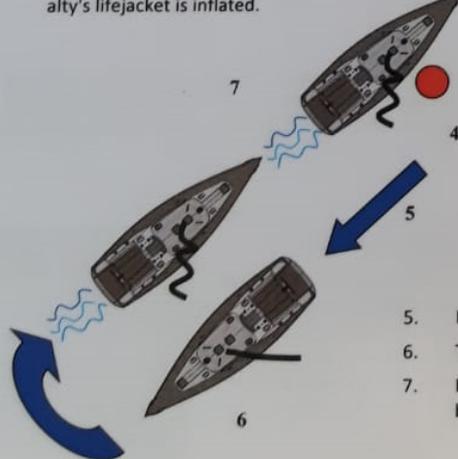


Returning to a MOB

However if the worst was to happen you need to know a set procedure for returning back to the MOB.

A MOB procedure should always include the use of the engine (think of the yacht as a power driven vessel with auxiliary sails!). The procedure shown can easily be adapted if the engine was to fail!

1. Shout Man Over Board and point.
2. Check for lines and start the engine.
3. Crash tack (pull main in tight to prevent it crashing).
4. Throw horseshoe buoy and check that the casualty's lifejacket is inflated.



5. Motor down wind with the wind on the quarter.
6. Tack the yacht around.
7. Motor back up to the casualty placing him on the leeward beam.

Zum Safety Drill gehörte auch das ordnungsgemäße Absichern des Großsegels (Main) auf Vorwindkursen (Running), mit dem Bullenstander (Preventer) und 4-Punkt-gesichertem, ausgebaumtem Vorsegel beim Schmetterlingsegeln (Goosewing-Sailing).



Bei all diesen vielfältigen, praktischen und sehr lehrreichen Übungen, die mit zahlreichen Hafenmanövern abgerundet wurden, haben wir in den 102 nm, die wir kreuz und quer durch den Solent gesegelt sind, einen sehr guten Überblick über dieses wunderschöne und einzigartige Segelrevier gewonnen. Darüber hinaus haben wir insbesondere die Southampton Waters und den Hamble River intensiv erkundet und dabei sogar auch noch zwei sehr schöne Dreipunkt-Regatten gesegelt (die ich mit erfolgreicher Führung der gleichen Crew und Yacht, beide gegen meinen Segelbuddy Simon gewonnen habe).

Ach ja, da war doch noch etwas: „The 200th anniversary of the Cowes week“, mit tausenden Seglern aus aller Welt, die mit ihren vielen bunten Spinnakern und Ocean Racern durch den Solent pflügten und man vereinzelt den Eindruck gewinnen konnte, trockenen Fußes von der Isle of Wight auf das Festland zu gelangen – and it shows!



Mit vielen neuen Eindrücken und „Learnings“ neigt sich die erste Woche ihrem Ende zu und es hat richtig viel Spaß gemacht! Besonders eindrucksvoll habe ich die freundliche, höfliche und stets respektvolle Umgangsform (Would you pls....) an Bord in Erinnerung behalten. Wir haben es am frühen Freitagnachmittag gerade noch vor dem Durchzug einer sehr kräftigen Kaltfront, mit heftigen Schauern in den Heimathafen, der Mercury Marina in Hamble geschafft und kaum haben wir unser Gepäck verstaut und das Boot gereinigt, öffneten sich bereits alle Schleusen ... und das Unwetter sollte auch noch am ganzen Wochenende, mit Windstärken 9-10 anhalten – im Hochsommer August !!!

EE 12:46 100%

BRAN

WEATH

Latest Report Wir

Last Updated Saturday, 10 August at 12:45 pm

Wind

Mean Speed	40.6 kn (F9)
Highest Gust	48.1 kn (F10)
Direction	SW



Sea Conditions

Tidal Height	2.14 m
--------------	--------

Atmospheric Conditions

Air	18.3 °C
Sea	19.3 °C
Barometric Pressure	1007 mb
Visibility	7 nm

Zur Belohnung gab es abschließend noch die erfolgreiche Auszeichnung zum Coastal Skipper und ein wenig Wochenendruhe, zum Relaxen und Final Review in einem netten und nahegelegenen Wochenend-Apartment.

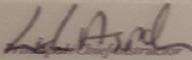
**PRACTICAL SAILING COURSE
COASTAL SKIPPER**

RAINER ADAM EBCKLE
Holder's name

The holder has attended a course at sea and demonstrated practical ability in all aspects of the syllabus for RYA Coastal Skipper.

Assistance required to complete the course.

Signed 
Date **9/8/19**

ATTACH
PASSPORT
PHOTO HERE

**SAILING -
COASTAL SKIPPER**

Certificate not valid unless registered by the training centre

Am Sonntagabend begann meine zweite Woche, der RYA Yachtmaster Offshore preparation & exam week an Bord der Segelyacht **CHILL FACTOR !!!**, einer Dufour 365. Ein leicht feuchter Geruch strömt uns aus der Galley bzw. dem Salon entgegen, Spinnaker und -baum fehlten, das Radar war außer Betrieb, aber ansonsten eine ordentlich genutzte Trainingsyacht, noch recht gut in Schuss. Gegenüber der recht gefälligen SY Galadriel mit klassischer Heckschraube und gut einschätzbarem Radeffekt, verfügte die SY Chill Factor jedoch über einen kompakten Saildrive und relativ kleinem Ruderblatt, was diese Yacht in Vorausfahrt sehr handlich und insbesondere mit leichtem Bug recht drehfreudig, bei geringer Achterausfahrt aber schwer steuer- und berechenbar macht. Enge Hafenanöver bedürfen daher besonderem Training.



Entgegen der recht entspannenden Namensanmutung: „Chill Factor“, sollte die zweite Woche als konkrete Prüfungsvorbereitung zum RYA Yachtmaster Offshore deutlich anspruchsvoller werden. Im Vergleich dazu glich die erste Woche einem Kindergeburtstag! Wir haben mit unserer internationalen Vierer-Crew und unserem, sehr professionellen Instructor Richard jeden Tag von 09:00 Uhr bis um Mitternacht – ohne große Atempausen und im ständigen Wechsel - sehr intensiv trainiert. Ich kann mich an keine vergleichbar intensive und strapaziöse Trainingswoche, zumindest in den vergangenen 10 Jahren erinnern.

Während Fernando, ein 30-jähriger „Segel-verrückter“ aus Uruguay, mit reichlich Clipper-Around-the-World-Erfahrung und über 51.000 (!!!) Seemeilen auf seinem noch recht jungen „Salzbuckel“ und ich, mit meinen vergleichsweise noch bescheidenen, rund 8.000 nm bereits konkret auf die bevorstehende Wochenendprüfung vorbereiteten, haben Silke (D) und Piers (UK) diese Woche als zusätzliche „Aufwärmrunde“ für deren RYA Yachtmaster Offshore Prep. & Exam Week in zwei Wochen genutzt.

Wir sind in dieser Woche wirklich von Hamble-Chichester-Bembridge-Newtown-Portsmouth-Port Solent-Wootton Creek-Yarmouth-Southampton-Hamble in 135 nm kreuz und quer, auf und ab durch den Solent gepflügt, haben jeden Tag mindestens 3-4 Häfen, Creeks und alle wichtigen Anker- bzw. Mooring-Plätze angesteuert sowie in 15 Stunden täglich ständig wechselnde, teilweise sehr anspruchsvolle Einzelaufgaben bei Tag und Nacht gelöst – unglaublich! Wir waren bereits am Donnerstagabend recht platt und haben uns die Prüfung sehnlichst herbeigewünscht. Aber unser Instructor Richard, ein durch und durch erfahrener Seebär, der viele Jahre eine eigene Segelschule auf Antigua in der Karibik geleitet hat, gab nicht auf und war auch nicht klein zu kriegen. Ständig haben wir uns gegenseitig gepusht und die letzten Reserven herausgekitzelt – da geht noch was! Nachtansteuerungen, Blind-Navigation, MOB-Manöver bei strömendem Regen am ganzen Freitag und zuletzt 6-7 bft. und 1,5m-Welle im geschützten Solent (!!!) vor Chichester, dann immer wieder Bojen-Ansteuerungen mit allen möglichen Konstellationen Wind gegen Strom, Wind mit Strom, dann wieder Wind von der Seite (Fine Reaching and Ferry Gliding), schließlich noch gegen den Strom Anker und unter Segel ablegen, tw. beim Ankerauf-Manöver gegen den Wind aufkreuzend usw. – und immer wieder „Tidal and Wind Awareness, you must be aware of tide and wind – any time !!!“.

Gewürzt wurden diese ständigen Manöver-Trainings mit regelmäßigen Tidal stream calculations, anspruchsvollen Pilotage-Aufgaben und einer großen Passage Planning Exercise. Das eine Team arbeitete die Long Distance Passage vom Beaulieu River nach St. Helier auf Guernsey aus, während Silke und ich den Rückweg detailliert planen mussten. Da gibt es natürlich das wunderbare Alderney Race, das nur bei HW-1 Dover und Stillwasser befahren werden kann bzw. sollte sowie die Needles, die bei Wind gegen Strom eine üble See aufweisen – und wir hatten 6-7 bft. aus SW und würden nach 12 Stunden von den Kanalinseln natürlich erst bei kippendem (Gegen-) Strom (planmäßig) an den Needles ankommen. Dazu kommt noch die o.g. Barre vor dem Beaulieu River, bei SW 6-7 und Springtide mit entsprechendem Schwell und begrenzten An- und Auslaufzeiten. Dazu ist das 3m-Sill zur Sicherung des Hafenbeckens von St. Helier noch die kleinere Herausforderung und das Auslaufen eben abhängig vom aktuellen Tidenstand. Damit sind die Rahmenbedingungen und Abhängigkeiten gesetzt, aber was ist die richtige Strategie und Taktik, wie ist das perfekte Timing und

was ist der Course-to-Steer, was sind die (sicheren) Alternativen und vor allem die sog. Bolt Holes, Ports of Refuge bzw. Ausweichhäfen etc.? All das muss sehr sorgfältig geplant und abgestimmt werden.

Auch kamen in beiden Wochen die schönen Colreg-(KVR-) Karten regelmäßig zum Einsatz, bei denen sämtliche Kennzeichnungen und (Schall-) Signale bei Tag und Nacht abgefragt und einstudiert wurden. Die Analyse und Interpretation des Shipping Forecast (Wight), des Inshore Forecast (Selsey Bill to Lyme Regis) und der Synoptic Charts (Wetterkarten für Nordatlantik und den britischen Kanal) für die Gesamtbetrachtung gehörten selbstverständlich genauso zum täglichen Repertoire, wie die regelmäßigen Checks von Technik und Rigg. Noch Fragen?

Im „hochsommerlichen“ August hatten wir in dieser Woche durchgängig, sehr böigen, um 25 Knoten schwankenden Wind, d.h. 6 bft, in Böen 7 aus südlichen bis westlichen Richtungen, garniert mit strömendem Regen am Mittwoch und Freitag. Das Wochenende sollte nicht viel besser werden, aber immerhin war es ab Samstagfrüh ab ca. 03:00 Uhr trocken. All' das hat aber unseren Trainingsenthusiasmus und unsere Motivation nicht getrübt, sondern vielmehr zusätzlich angespornt, sämtliche Manöver noch besser zu beherrschen.

Während wir am Donnerstag der ersten Woche noch ein schönes Abschieds-/Captains-Dinner in einem netten Restaurant in Southampton genießen konnten, hatten wir in der zweiten Woche lediglich am Sonntagabend zum warm-up ein schönes Dinner in Hamble und später noch einen kurzen „Absacker“ in Port Solent. Zur netten Einstimmung bzw. Auftakt und zum Team-Building haben wir gleich montags eine Yacht an unserem Steg mit mehreren Leinen und Muskelkraft verholt. Bei all' den Anstrengungen hatten wir aber immer sehr viel Spaß und einen tollen Team-/Crew-Spirit – eine nicht zu unterschätzende und wesentliche Voraussetzung für den Prüfungserfolg - and it shows!

Nach einer bis an sämtliche Belastungsgrenzen zehrenden Woche, ging unser Instructor Richard am Freitagabend planmäßig von Bord und überließ die SY Chill Factor uns beiden Prüfungskandidaten, Fernando und mir als verantwortliche Skipper.



Rechts unten im Bild: unser Instructor Richard



Der Prüfungstag!

Nachdem unser planmäßig vorgesehener RYA-Examiner leider spontan krank ausgefallen ist und während der Cowes-Week ohnehin der „Baum brannte“, musste ein Ersatz-Examiner kurzerhand vorzeitig aus seinem Urlaub abberufen werden und einspringen. Unser junger und sehr dynamischer Prüfer, Matt war sehr sympathisch und fair, aber auch sehr tough. Er landete am Freitagabend um 22:00 Uhr aus Spanien kommend und kam gleich am Samstagfrüh zu uns an Bord, für eine ganztägige Prüfung, die es wahrlich in sich haben sollte!

Er hat das gesamte, o.g. Repertoire abgespult und abgefordert, aber aufgrund der zeitlichen Beschränkung sind wir immerhin im überschaubaren Bereich von Hamble, Southampton, der Bramble Bank und weitläufig um Cowes herum geblieben. Größere Distanzen waren also nicht notwendig, aber die zu dieser Zeit vorherrschende, stärkste Springtide hatte es in sich. Er hatte enge Korridore künstlich auf der Karte vorgegeben, um diverse Riffe mit kritischen Untiefen zu simulieren, die wir ohne technische/elektronische Hilfsmittel durchsteuern mussten. Dabei hatte er mich tatsächlich bei fallender Springtide an die kritische/unmittelbare Grenze der trockenfallenden Bramble Bank herangeführt. Die exakte Berechnung der Höhe der Gezeit und die richtige Einschätzung der Tidal Streams mit Richtung und Stärke waren dabei die entscheidenden Erfolgsfaktoren. Selbstverständlich fiel bei sämtlichen Manövern immer wieder die Maschine aus – sorry, engine is not working!

Das Ganze wurde angereichert durch fundierte Sicherheitseinweisungen der Crew vor dem Ablegen und diversen Checks über und unter Deck. Dazu kamen wechselnde Aufgabenstellungen zu Pilotage, Berechnung einer Brückendurchfahrtshöhe (HAT!) und diversen Courses-to-Steer. Unsere bereits zuvor detailliert ausgearbeiteten Passage Plans wurden en Detail durchgesprochen. Auch seine wunderschönen Colreg-Karten hatte er dabei. Während die „Mainstream-Karten“ „a piece of cake“ waren, habe ich 2-3 Karten noch nie zuvor gesehen: Welche Kennung zeigt ein RIB (ein kleines Schlauchboot), das einen Taucher unten hat? Klar, tagsüber den blau-weißen Stander ... aber nachts? Rot-Weiß-Rot: restricted in it's ability to Maneuver – lesson learned! Noch ein Beispiel gefällig? Fishing Vessel (rot über weiß) under way, mit rot für Port-side Aspect, aber dann noch zusätzlich zwei kleine Lichter rot über weiß am Vorschiff? Ein Fischer, der seine Netze ausschießt! Zwei weiße würde er zeigen, wenn er diese Netze einholt und zwei rote, wenn die Netze fest sind. Noch Fragen? Referenz siehe Anhang KVR.

Weitere Fragen kamen zum Wetter. Eine detaillierte Beschreibung von Advection Fog (Kaltwassernebel) und den Kennzeichen eines ausgeprägten Tiefdruckgebiets, von Wind, Wetter/Niederschlag, Luftdruck etc. über damit verbundene Risiken und Gefahren. Schließlich wurden noch zahlreiche spezifische Bezeichnungen konkret abgefragt, die regelmäßig in sämtlichen Weather Forecasts vorkommen (z.B. Knotenangaben für bft., Sea state rough, soon, poor visibility, quickly changing baro etc.).

Auch eine dynamische Radarentwicklung und einzuleitende Gegenmaßnahmen wurden auf einem Radarplott entwickelt, analysiert und interpretiert, da unser Onboard-Radar außer Betrieb war.

Meine größten Herausforderungen sollten jedoch ganz am Schluss kommen: Die abendliche Endansteuerung zur Mercury Marina im Hamble River, zur höchsten, mitlaufenden Stromgeschwindigkeit (Intermediate zwischen LW and HW) von 2,5 Knoten und zusätzlichen rund 15 Knoten achterlichem Wind und einsetzender Abenddämmerung beim Zwischenstopp an einem Pontoon im vorgelagerten, engen Hafen Port Hamble – alleine unter Segel (im 3. Reff, leider etwas übervorsichtig/unterpower)! Eine große Herausforderung war es, von unseren rund 6-7 Knoten SOG rechtzeitig ausreichend Fahrt aus dem Schiff zu bekommen und das erforderliche Wendemanöver so einzuleiten, dass noch hinreichend Segelpower und Fahrt im Schiff blieb, um im Ferry Gliding smooth zum Steg zu gelangen. Das war echt sehr tricky, zumal ich das noch nie zuvor gemacht hatte. Anschließend musste ich noch bei vollständiger Dunkelheit in einem sehr kleinen Nadelöhr in unserem Zielhafen unter Maschine mit reichlich Schwung 270 Grad eindreuen, mit 10cm Platz am Bug und einem halben Meter achtern (sowie 2,5 Knoten Strom und mind. noch 3-4 bft. Wind querab auf meinem windempfindlichen, leichten Bug), schließlich sicher anlegen – q.e.d., ich spürte meinen Puls am Hals! Diese immerwährende und jederzeit erforderliche Wind and Tidal Awareness werde ich nicht vergessen.

Anschließend gab es noch nach einem sehr ausführlichen Debrief das lang ersehnte: congratulation – good job, well done, Reiner! Auch mein Segelbuddy Fernando war erfolgreich und wir feierten anschließend mit einer Auswahl an britischen Bieren alleamt sehr glücklich, in einem nahegelegenen Pub unseren gemeinsamen Crew-Erfolg.

RYA Yachtmaster Offshore Mission Accomplished!

