



Eine Crew bei der Vorbereitung auf eine Nachtfahrt im Solent

VORAUSSCHAUEND FAHREN

*Der Verlauf einer Reise lässt sich weithin bereits vor dem Auslaufen einschätzen, mit akribischer **PLANUNG**. Sie macht Spaß und muss Ernst genommen werden – als Teil seemännisch sorgfältiger Schiffsführung*

SKIZZEN-BUCH

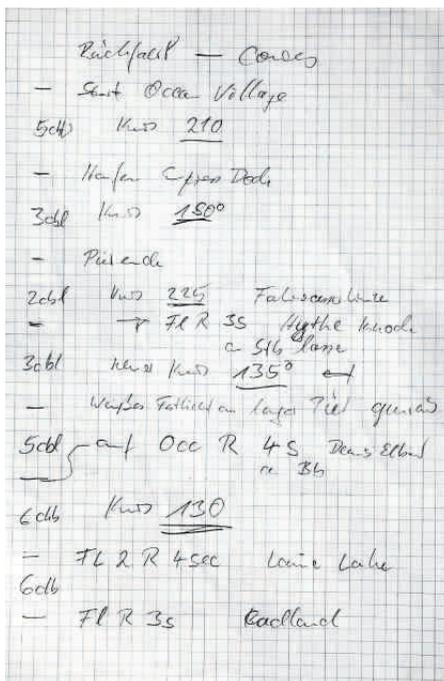
Dunkelheit hat sich über den Solent gelegt. Stockfinster ist es im Hafen von Southampton. Nur aus den Fenstern einer Yacht am Außensteg scheint helles Licht. Am Salontisch beugt sich die Crew, Teilnehmer eines Ausbildungstörns, über Seekarten, Gezeitentafeln, Almanache. Mit dem Bleistift werden Kurse, Kennungen, Tonnen und Stromgeschwindigkeiten auf Zetteln notiert. Heiko Preuss von der Yacht-Skipper Akademie, die den Kursus veranstaltet, stellt die Aufgabe, eine Nachtfahrt vorzubereiten: aus dem River Hamble durch die Southampton Waters in den River Itchen. Erlaubt sind lediglich terrestrische Hilfsmittel – die Elektronik wird in dieser Nacht ausgeschaltet bleiben.

In der britischen Führerscheinausbildung wird dieses Vorkoppeln – je nach Fahrtgebiet, Revier oder Hochsee, als „Piloting“ oder „Routing“ bezeichnet – als eigene Disziplin abgeprüft. Das Vorgehen ist Alltag auf englischen Yachten, und das ist nur konsequent. Denn eine gute Vorplanung ist international rechtlich vorgeschrieben.

Im „Navigation Handbook“ der Royal Yachting Association sind dem Thema daher satte 20 Seiten gewidmet. „Es geht darum, für den Fall gewappnet zu sein, dass die Elektronik ausfällt“, sagt Preuss und erzählt von den Prüfungen zum Yachtmaster. „Der Prüfer setzt sich mit dem Aspiranten eine oder zwei Stunden an den Kartentisch und spricht detailliert über eine Routing-Aufgabe, die es vorher zu lösen galt.“

Auch die Reaktion der deutschen Kurs Teilnehmer auf dieses Kapitel der Ausbildung sei durchweg positiv. „Die sind immer alle sehr glücklich, das gelernt zu haben“, sagt Preuss, denn eine gute Vorplanung schaffe ein Gefühl der Sicherheit. Und nicht zuletzt steigere die Beschäftigung mit nautischer Literatur vor Reiseantritt auch die Vorfreude auf den Törn.

Solche Art der Planung mag auf den ersten Blick eher bürokratisch erscheinen und der segelimanenten Freiheit zuwiderlaufen. Aber in Wahrheit findet sie ohnehin statt, nur nicht derart akribisch. Tim Bartlett, Autor des besagten Standardwerks für Navigation, weist darauf hin, dass sich auf jeder Yacht, die in den Sonnenuntergang segelt, vorher jemand Gedanken über die anstehenden Stunden auf See gemacht hat – und sei es auch nur, um rechtzeitig anzukommen, bevor der Pub geschlossen wird.



NOTIZZETTEL

Mit Bleistift hat der Navigator sich aufgeschrieben, wie er den Rudergänger über den Solent nach Cowes lotsen will. Die Seekarte soll er dabei nicht benutzen müssen

*Diese Art der Navigation bedient sich unkonventioneller Tricks. Das britische Standardwerk gestattet sogar **EINE KUH ALS PEILOBJEKT** – jedenfalls, solange sie liegt und sich nicht fortbewegt*

PLANUNG DER REVIERFAHRT

Wenn das Ziel naht, fangen die Schwierigkeiten oft erst an. So ist es beispielsweise ein beruhigendes Gefühl, nach stundenlanger Bolzerei über das Skagerrak in die geschützten Schärengewässer Skandinaviens einzulaufen. Ohne eine genaue Vorstellung davon, wie es nun bis zur Hafeneinfahrt weitergeht, wird dieser letzte Teil der Reise jedoch zum Nervenkitzel.

Die sorgsame Vorbereitung des Reiseabschnitts zwischen freiem Seeraum und Hafen, das sogenannte „Piloting“, steht deshalb am Anfang einer guten Routenplanung. Denn, so Autor Bartlett, es gehe schließlich nicht allein darum, von A nach B zu finden. Wichtig sei auch, dabei nicht irgendwo gehen zu fahren.

Der Navigator bereitet sich im Idealfall daher so intensiv vor, dass er dem Rudergänger allein anhand seiner Notizen alle erforderlichen Kursangaben machen kann. Er bezieht seine Informationen aus mehreren Quellen, studiert die detaillierteste Karte des Fahrtgebiets, Revierführer und regionale sowie aktuelle nautische Veröffentlichungen.

Ausgehend vom Hafen, für den Törnbeginn, oder von der Ansteuerung, für die letzten Meilen, wird nun jedes Detail über die zu passierenden Wegpunkte notiert. Und zur Sicherheit selbst bei erwarteter Sichtfahrt alle Kurse zwischen diesen Punkten.

PRAXIS DES PILOTING

Diese Art der Navigation bedient sich gängiger, unter Umständen aber auch unkonventioneller Tricks, die alle Teil der Vorplanung sein können. Denn wo Fahrwasser eng und Untiefen nah sind, versagen viele der klassischen Navigationsmethoden.

Vor Fahrtantritt in der Karte eine Route von einem Seezeichen zum nächsten festzulegen ist simpel, erfordert aber große Sorgfalt. Die Vorbereitung besteht darin, die einzelnen Tonnen und Türme, ihre Toppzeichen, Kennungen und die Peilung zum jeweils nächsten aufzuschreiben.

Ein häufiger Fehler bei dieser Methode ist das Auslassen einer Tonne. Das kann aus Flüchtigkeit bei der Aufstellung resultieren oder durch ungünstige Bedingungen vor Ort. Wer schon einmal bei blauem Himmel um die Mittagszeit herum von Nord nach Süd durch eine betonnte Rinne mit vielen Windungen laufen musste, kennt das Problem: Die Sonne blendet, die Toppzeichen sind schwer voneinander zu unterscheiden. Da kann die richtige Tonne durchaus einmal verpasst werden (s. Seite 48, u. l.).

Das zeigt, wie wichtig das Notieren der Peilungen zur nächsten Tonne ist: Das Ziel wird unter allen Umständen schnell gefunden. Selbst ohne Peilkompass kann der Rudergänger bei Erreichen einer Tonne auf den neuen Kurs gehen und das nächste Zielobjekt recht voraus ausmachen. →

KARTEN-SPIEL

In den Zusammenhang gehört auch die Empfehlung, bekannt aus der Schärennavigation, passierte Seezeichen sorgsam auf der Liste – besser noch in der Karte – abzhaken.

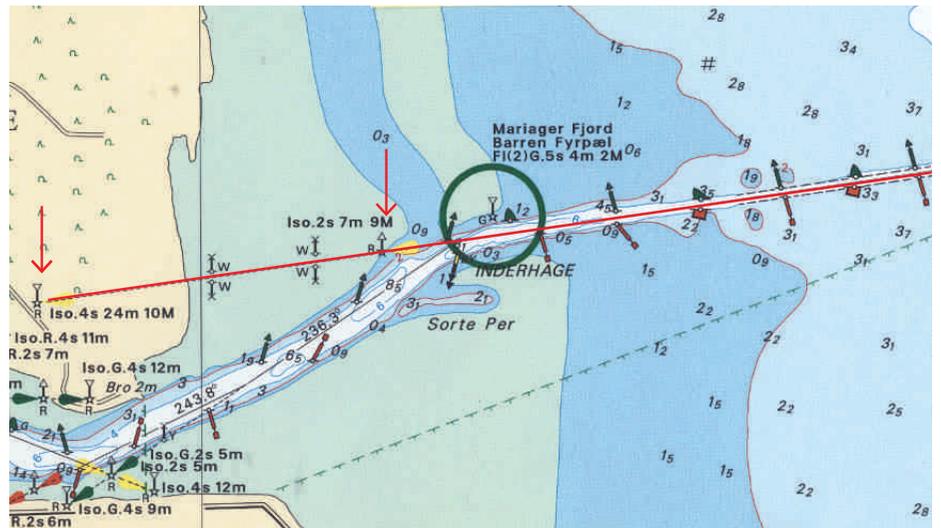
Die zweitgrößte Gefahr beim Segeln von Tonne zu Tonne ist starker Versatz durch Wind und Strom. Diese Faktoren müssen bei Revierfahrt besonders beachtet werden. Gerade das Ansteuern eines Wegepunkts nach Sicht verleitet dazu, ihn recht voraus zu nehmen, selbst wenn das Boot stark versetzt wird. Es legt über Grund dann einen bogenförmigen Kurs zurück, der schlimmstenfalls über eine Untiefe führt (u. r.).

Ein wirksames Hilfsmittel zur Orientierung ist in solchen Situationen die Achteraus-Peilung. Dreht der Rudergänger am Wegepunkt auf den neuen Kurs ein, befindet er sich ja auf der richtigen Seite des Tonnenstrichs, jener imaginären Linie zwischen den beiden als Wegepunkt dienenden Seezeichen. Die regelmäßige Peilung zum passierten Seezeichen achteraus zeigt ihm, ob er ausreichend vorhält, um sich weiterhin vom Tonnenstrich freizuhalten. Eignet sich kein Seezeichen zur Peilung achteraus, wäre es sinnvoll, schon vor Fahrtantritt ein geeignetes Objekt in der Karte gesucht und mit den Peiloting-Aufzeichnungen versehen zu haben.

Eine gute Orientierungshilfe, die sich ebenfalls schon vor Fahrtantritt aus der Karte einplanen lässt, sind Richtpeilungen (o.). Hierzu können Peilmarken an Land, aber auch alle anderen Objekte benutzt werden, die sich klar identifizieren lassen. In alten Handbüchern befanden sich zu diesem Zweck zahlreiche Zeichnungen der Küstenlandschaft mit markanten Baumgruppen, Gebäuden und den Hinweisen, wie sie zur Ansteuerung verwendet werden können.

Das System funktioniert sogar, wenn nur ein Peilobjekt zur Verfügung steht. Bei der Vorbereitung wird eine Richtlinie in die Karte eingezeichnet und die Peilung entnommen. Kommt das Objekt in Sicht, wird darauf zugesteuert, sowie es in der betreffenden Linie peilt. Der dänische Inselhafen Bågø im kleinen Belt wurde über lange Jahre auch bei Dunkelheit havariefrei von der Fähre angefahren, weil der Steuermann die Straßenlaterne am Hafen in 320 Grad ansteuerte.

Auch ohne Peilkompass ist das möglich. Der Rudergänger hält für einen kurzen Moment auf das Objekt zu und schaut auf den Kompass, welchen Kurs er steuert. Stimmt der Kurs mit der vorab ermittelten Richtlinie



Die Ansteuerung des **MARIAGER-FJORDS** ist dank der Richtfeuer auch bei Dunkelheit unproblematisch. Auch **LANDMARKEN** können der Richtpeilung dienen

TYPISCHE PROBLEM-ZONEN



TONNEN AUSMACHEN
In kurvigen Rinnen werden Seezeichen schnell übersehen. Deshalb hilft es, vorher die Kurse zu ermitteln



TIEFEN LOTEN
Die Tiefenangaben in der Karte lassen sich in Ergänzung mit dem Lot als regelrechte Leitlinien nutzen



ABDRIFT BEACHTEN
Wird ein Seezeichen bei Stromversatz recht voraus genommen, fährt es ungewollt einen Bogen

überein, hält er auf das Objekt zu. Wichtig ist nun, dass der Rudergänger den Kompass im Auge behält. Bei starkem Versatz durch Wind oder Strom muss er nämlich vorhalten und dabei ständig kontrollieren, ob sein Kurs über Grund weiterhin mit der ermittelten Richtlinie übereinstimmt. Er kann entweder den Peilkompass benutzen oder wieder kurzzeitig auf das Objekt zuhalten und auf den Steuerkompass schauen.

Eine weitere Möglichkeit, sich ohne Navigationselektronik dicht unter Land zu rechtzufinden, liefern die Tiefenlinien, die ebenfalls schon bei der Vorbereitung begutachtet werden sollten. So kann eine Ansteuerungstonne leicht gefunden werden, wenn man auf der gleichen Tiefe, auf der sie steht, entlang der Küste segelt. Auch die Durchfahrt zwischen zwei Untiefen kann allein mithilfe kontinuierlichen Lotens erfolgen (u. M.).

ROUTING

Seit 2002 ist die Reiseplanung beim Verlassen küstennaher Gewässer international rechtlich festgeschriebene Pflicht eines jeden Skippers. „Sichere Schiffsführung und Vermeidung gefährlicher Situationen“, lautet die Überschrift von Regel 34 im fünften Kapitel des internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (Solus V). Und das gilt auch für seegehende Sportboote.

Danach ist die beabsichtigte Reise vor dem Auslaufen anhand der für das betreffende Gebiet geeigneten Seekarten und nautischen Veröffentlichungen zu planen und die Route festzulegen. Dabei ist auch die von der International Maritime Organisation (IMO) erarbeitete „Richtlinie für die Reiseplanung“ zu beachten (zu finden im Internet unter www.bsh.de).

Laut dieser muss die Route ausreichenden Seeraum für die sichere Fahrt gewährleisten und die Wetterverhältnisse, nautische Gefahren und den Meeresschutz berücksichtigen.

Es ist nicht vorgeschrieben, diese Planung schriftlich festzuhalten. Sollte es aber einmal erforderlich sein nachzuweisen, dass die Regeln der seemännischen Sorgfalt eingehalten wurden, helfen Aufzeichnungen über die entscheidungsbildenden Faktoren vor Fahrtantritt.

Im „Reeds Nautical Almanac“ findet sich der nebenstehende Vordruck. Wetter, Tide, Boot, Crew, Navigation, Zielalternativen und die Kommunikation unterwegs, all das soll

Passage planning

Fig 3(1) Passage planning form

DATE:..... FROM:..... TO:..... DIST:.....
 ALTERNATIVE DESTINATION(S):

WEATHER FORECAST:

FORECASTS AVAILABLE DURING PASSAGE:

TIDES

DATE:.....	DATE:.....	DATE:.....
PLACE:.....	PLACE:.....	PLACE:.....
HW	HW	HW
LW	LW	LW
HW	HW	HW
LW	LW	LW

COEFFICIENT:

HEIGHT OF TIDE AT:

..... hrs m hrs m hrs

DEPTH CONSTRAINTS:

TIDAL STREAMS AT:

..... AT TOTAL SET (FM TO):° M

..... AT TOTAL SET (FM TO):° M

NET TIDAL STREAM FOR PASSAGE:° M

ESTIMATED TIME: hrs ETD: ETA:

SUN/MOON SUNRISE: SUNSET:

 MOONRISE: MOONSET: PHASE:

WAYPOINTS	NO	NAME	TRACK/DISTANCE (TO NEXT WAYPOINT)
.....
.....
.....
.....

DANGERS CLEARING BEARINGS/RANGES/DEPTHS

.....

LIGHTS/MARKS EXPECTED

COMMUNICATIONS PORT/MARINA VHF ☒

 PORT/MARINA VHF ☒

NOTES (CHARTS PREPARED & PAGE NUMBERS OF RELEVANT PILOTS/ALMANACS/ETC):

*VORDRUCK
 In „Reeds Nautical Almanac“ findet sich dieses zur Vervielfältigung gedachte Formblatt für Navigatoren. Es entspricht Solus und ist auf die Belange der Sportschiffahrt ausgelegt*

„Wenn Sonne, dann Daylong!“

Für alle Hauttypen und jede Situation der passende Sonnenschutz

Daylong ultra
Liposomal Sonnenschutz Lotion
SPF 25
NEU

Daylong extreme
Liposomal Sonnenschutz Lotion
SPF 50
NEU

Daylong after sun
Balsamisches Gel
SPF 15
NEU

- ☀️ Umfassender UVA- und UVB-Schutz
- ☀️ Hervorragende Wasser- und Schweißresistenz
- ☀️ Sonnenschutz in Süß- und Salzwasser getestet

Daylong® ist exklusiv in Apotheken erhältlich!

Spirig Pharma GmbH · info@spirig-pharma.de · www.spirig-pharma.de

Atlantic-Crossing tested*

Daylong® extreme

www.atlantic-crossing.de

*Atlantic report Dermatology 2010



Hinaus ins Blaue – in England wird dabei eine detaillierte Planung gefordert

laut „Reeds“ Gegenstand der Planung vor Törnbeginn sein.

Naturgemäß spielen die Überlegungen zur Navigation eine wichtige Rolle. Empfohlen wird, sich zunächst Gedanken zu machen, welche Möglichkeiten der Standortbestimmung unterwegs zur Verfügung stehen werden. Ähnlich wie beim Piloting werden alle Landmarken und Seezeichen aufgeschrieben, die auf dem geplanten Kurs in Sicht kommen werden. Auf der anderen Seite sind Hindernisse zu betrachten: Hochgeschwindigkeitsfährlinien, Verkehrstrennungs- und Sperrgebiete lassen sich bereits vorab berücksichtigen.

Bei der Vorbereitung auf die Nachtfahrt sollte vermerkt werden, wann Leuchtfeuer in Sicht kommen werden, welche Sektoren zu sehen seien müssen und welche Kennungen sie haben.

Für den Seeschlag sind außerdem alle verfügbaren Informationen über das Wetter einzuholen. Und es ist sicherzustellen, dass auch unterwegs ein Wetterbericht empfangen werden kann.

Der routinierte Check des Bootes gehört laut Solas V ebenso zur vorgeschriebenen

Reiseplanung. Die Yacht wird seeklar gemacht: Tanks werden gefüllt, Batterien geladen, die Verpflegung für die Crew vorbereitet, der Seeverschlusszustand über Wasser hergestellt, Ventile geschlossen. Und auch die Crew wird gecheckt. Sind alle ausgeschlafen und fit, reicht die Erfahrung für das bevorstehende Seestück, oder gibt es Besatzungsmitglieder, die einer besonderen Vorbereitung bedürfen – all das wird geklärt.

Ein weiterer Tipp ist es, die UKW-Kanäle beziehungsweise die MMSI und die Mobilfunknummern der entscheidenden Häfen, Schleusen, Brücken und sonstigen Anlagen bereits vor Fahrtantritt zu notieren. Das erspart im Bedarfsfall langes Suchen.

In Gezeitengewässern bedarf schließlich eine weitere Frage der Klärung – ob nämlich der Zielhafen zur voraussichtlichen Ankunftszeit überhaupt angelaufen werden kann oder ob eine Barre oder ein Schleusentor das Einlaufen auf bestimmte Zeiten vor und nach Hochwasser beschränkt. Für diesen Fall sollte der Schiffsführer eine Alternative parat haben – oder Seeraum.

DER CHECK DES BOOTES GEHÖRT ZUR PLANUNG UND IST DAMIT VERBINDLICHE PFLICHT

LASSE JOHANNSEN