

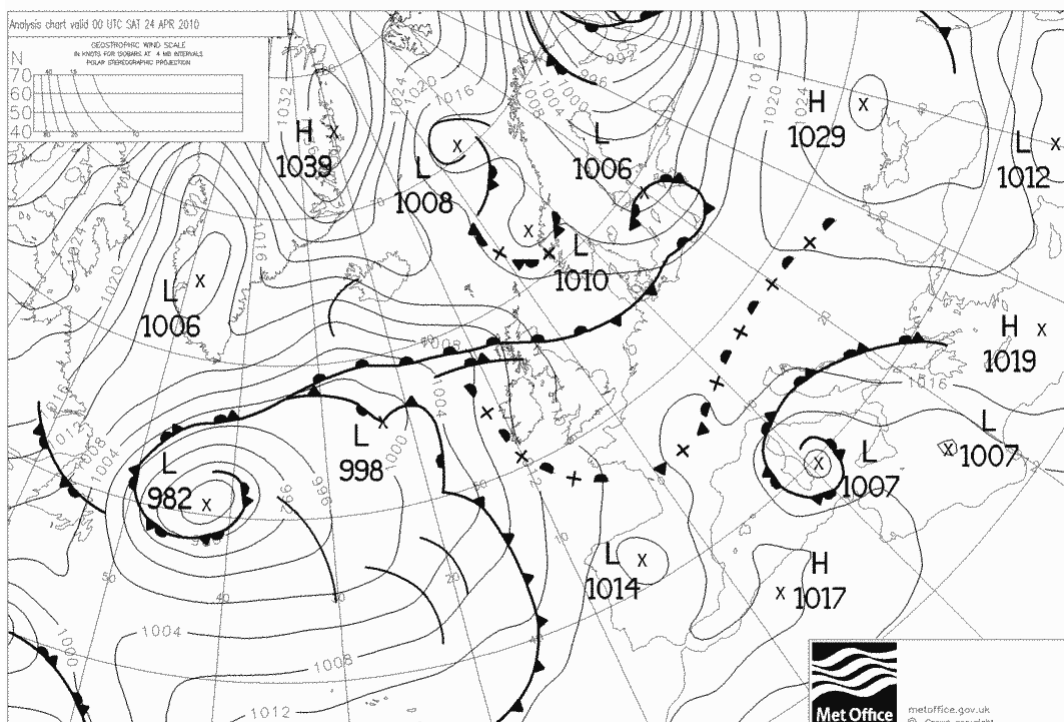
**Die Crew:** Torsten Grotjahn  
Barbara Grotjahn  
Robert Bauerdick  
Regina Bauerdick  
Dr. Peter Kolloch  
Andrea Höß

#### 24. April 2010

Ankunft der Crew auf der SY Dantés in Portsmouth Harbour, der Haslar Marina von Gosport.  
Bunkern von Proviant bereits am Vortag. Stauen der Ausrüstung.

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff und Ausrüstung.

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):

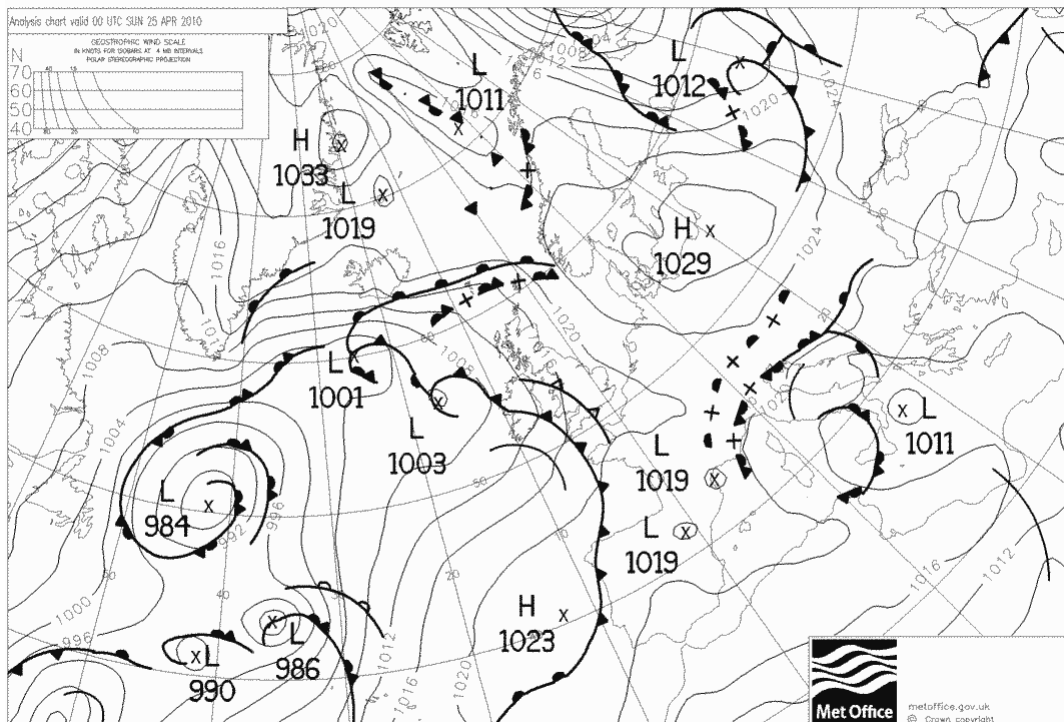


Um 17h20 BST legen wir von Gosport ab. Fahrt ohne Wind durch den östlichen Solent bis nach Cowes. Ankunft um 19h20. Distanz: 10 sm.

Angelegdrink im Cockpit und Dinner an Bord, anschließender Landgang.

25. April 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Im Südostquadranten des die Britischen Inseln erreichenden Tiefs wehen nach Durchzug von zwei Fronten frische SW-W Winde, die im Tagesverlauf abnehmen und zurückdrehen.

Um 09h30 legen wir mit ablaufender Tide von Cowes ab. Wir segeln mit Kreuzschlägen durch den westlichen Solent und passieren die Needles, die an der weißen Kreideküste der Isle of Wight bizarr erscheinen.

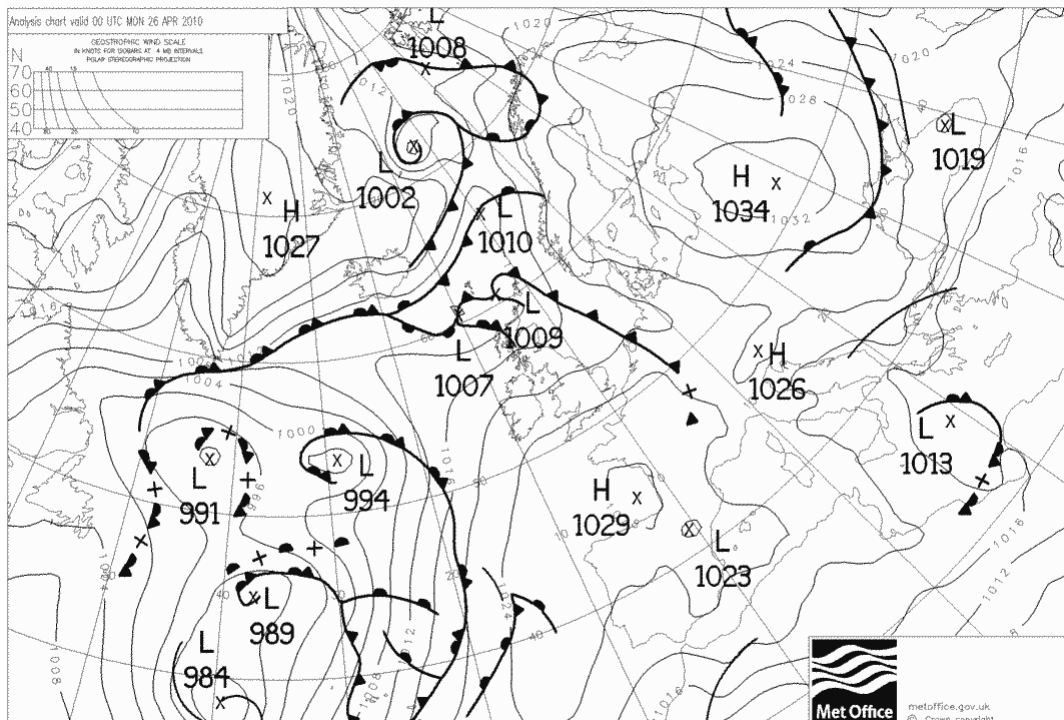
Mit Einsteuern in den Englischen Kanal segeln wir südlichen Kurs durchs Wasser, der durch den westsetzenden Gezeitenstrom in einen südwestlichen Kurs über Grund resultiert. Mit Kentern der Gezeit ändert sich die Fahrt über Grund bis hin zu südsüdöstlichen Kurs. Wir passieren den Schifffahrtsweg rechtwinklig. Den regen Schiffsverkehr beobachten wir mit wachsamer Seemannschaft und mit unserem AIS-Radar. Dabei zeigt sich, dass bei aller elektronischen Unterstützung in der Navigation das persönliche Wahrnehmen an Deck in der Einschätzung der Situation immer noch unabdingbar bleibt. Das hat natürlich mit nicht ersetzbaren Erfahrungswerten zu tun.

Am Abend steuern wir bei schwachen Winden Cherbourg an und machen um 21h20 in der Marina fest. Distanz: 80 sm.

Anleger und Dinner an Bord.

26. April 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Über der Biskaya hat sich ein Hochdruckgebiet etabliert, auf dessen Nordseite schwache bis mäßige SW-Winde in den zentralen Englischen Kanal wehen.

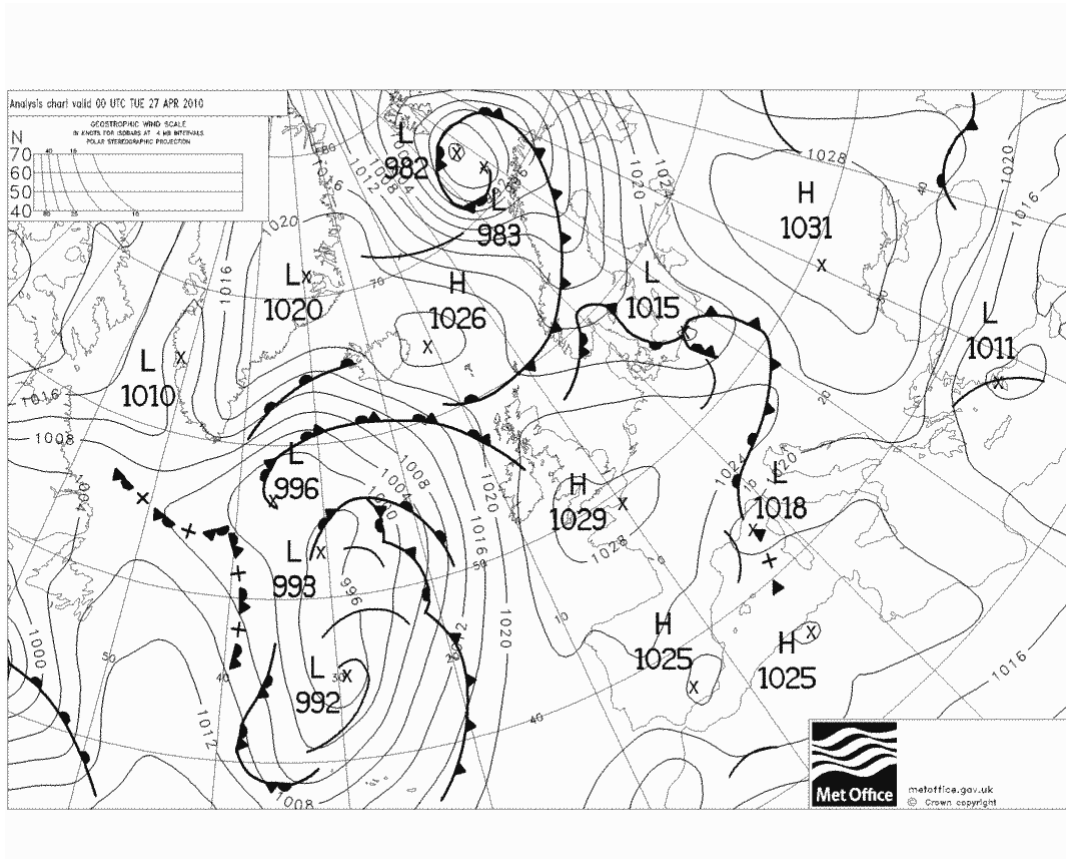
Um 10h00 legen wir bei Hochwasser von Cherbourg ab, nachdem ‚Les Douanes Françaises‘ ihrer Arbeit nachgekommen sind. Mit westsetzender Tide segeln wir mit Kreuzschlägen rund um das Cap de la Hague und nutzen dabei die volle Intensität des ‚Race of Alderney‘ - dem stärksten Gezeitenstrom in Europa.

Als der Wind ab dem frühen Nachmittag einschläft, setzen wir unsere Fahrt mit SW-Kurs unter Motor fort, passieren die Westküste von Jersey, runden das Cap Corbière und steuern mit St. Helier den tidenunabhängigen Hafen an. Ankunft um 18h10. Distanz: 65 sm.

Beim Anleger im Cockpit beobachten wir am Schwimmsteg liegend, wie schnell sich der Wasserstand im Vorhafen verändert. Die Amplitude beträgt über 10 m Tidenhub. Mit dem Meeresbecken vor St. Malo sind die Kanalinseln die eindrucklichste Region in Europa diese gewaltigen Ausmaße der Gezeiten wahrzunehmen.

27. April 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Das Hoch hat sich im Kern von der Biskaya in den Englischen Kanal verlagert. Auf der südlichen Seite des hohen Luftdrucks wehen im Tagesverlauf moderate östliche Winde.

Um 12 Uhr mittags legen wir ohne Wind von St. Helier ab. Mit Kurs 240° steuern wir mit der Tide die Nordkardinaltonne des Plateaus ‚NW-Minquiers‘ an, um die Untiefen westlich zu passieren. Den aufkommenden E-Wind nutzen wir zum Segeln und steuern St. Malo mit dem roten Starkwind-Spinnaker an, den wir über den Jockeypole hoch zum Wind trimmen.

Mit wachsamer Seemannschaft und aufmerksamer Navigation segeln wir mit bei diesen Verhältnissen maximaler Bootsgeschwindigkeit in den Schärengarten von St. Malo hinein und passieren den markanten Leuchtturm ‚Phare Le Grand Jardin‘.

Als der Wind schrallt und zu weit vorlich einfällt leiten wir das Bergemanöver ein. Wir lassen den Spi fliegen, fallen kurzfristig ab, ziehen das Tuch über die Schot ins Cockpit und haben dadurch in kürzester Zeit die Dynamik, die dem Steuermann zuviel Druck aufs Ruder brachte, eliminiert.

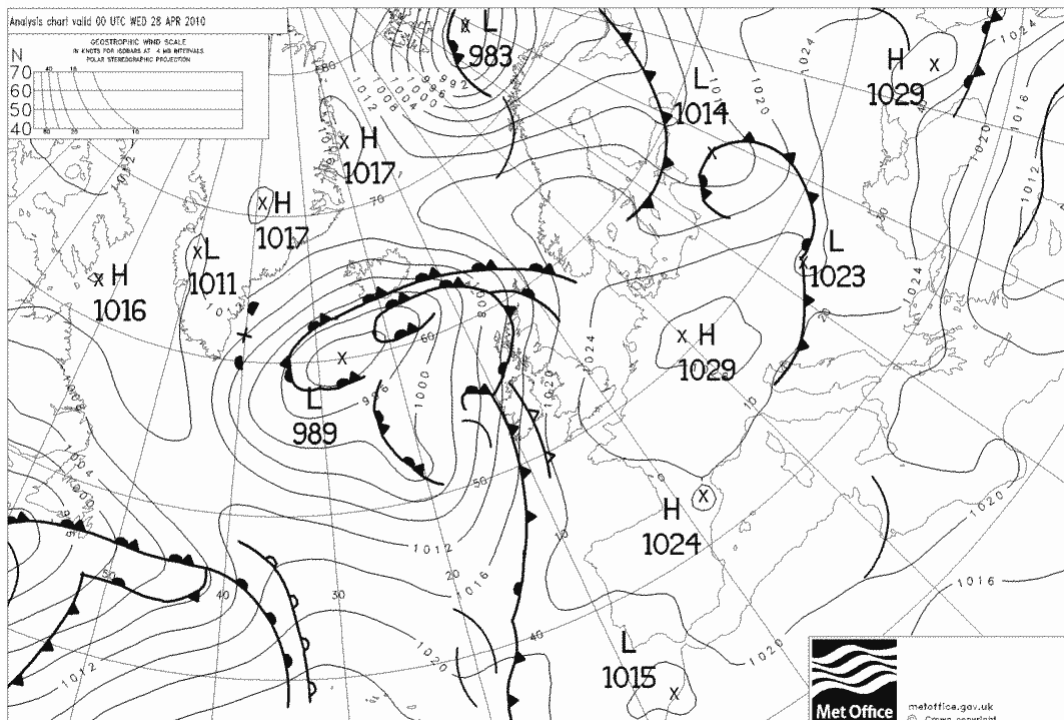
Mit geborgenen Segeln steuern wir in den Vorhafen und manövrieren durch die Schleuse in den Hafen Bassin Vaubin, wo wir um 19h20 dicht an den Stadtgemäuern festmachen.

Distanz: 55 sm.

Anleger und Landgang für ein delikates Menue im Restaurant in der Altstadt.

28. April 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Die Wetterlage wird durch das im Kern über Zentraleuropa verlagerte Hochdruckgebiet bestimmt, auf dessen Westseite leichte südöstliche Winde in den Englischen Kanal wehen.

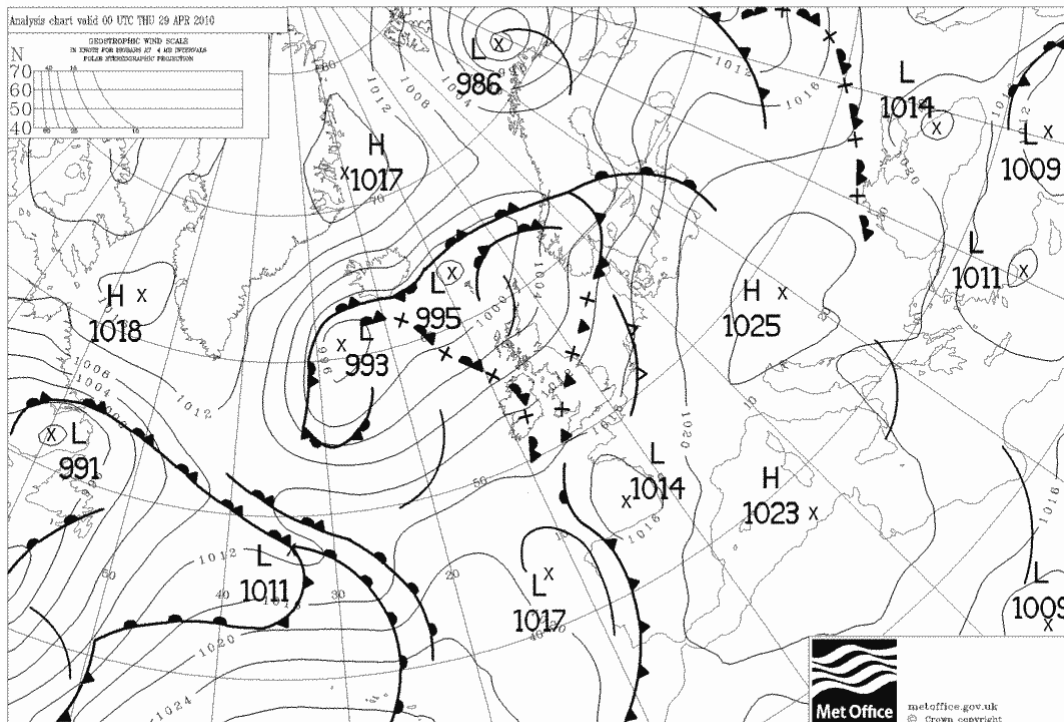
Um 08h30 legen wir bei hohem Wasserstand von St. Malo ab. Mit leichten Brisenstrichen gleiten wir unter Genua III durch den Schärengarten gen NW. Wir setzen den Leichtwind-Spinnaker und segeln der Bretagne entgegen. Als der Wind nicht mehr segelbar wird, setzen wir unsere Fahrt unter Motor fort.

Im weiteren Tagesverlauf setzt wieder eine SE-Brise ein, die wir erneut zum Segeln mit dem Spinnaker nutzen. Unter optimaler Ausnutzung der nach Westen ablaufenden Tide erreichen wir am frühen Nachmittag die Flussmündung Trieux, bergen die Segel und lassen die Ile de Bréhat Backbord liegen. Wir steuern durch die idyllische Flusslandschaft der Bretagne. Bei Niedrigwasser erscheint aufgrund der schroffen Strukturen der Steine und Felsen die Landschaft im Sonnenlicht einzigartig. Um 16h40 erreichen wir Lézardrieux.  
Distanz: 45 sm.

Anleger und Landgang der Crew. Abends gehen wir in einer alten Crêperie, in der uns der Wirt familiär bedient, in guter Stimmung in fröhlicher Runde Essen.

29. April 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Am Rande des sich über Westeuropa abschwächenden Tiefs weiten sich die Isobaren.

Um 09h20 legen wir von Lézardrieux ab. Es weht kein Wind und Nebel hüllt die Flusslandschaft in eine dichte grau umwobene Szenerie. Wir navigieren mit Radar durch den River Trieux in nordöstliche Richtung bis es im Mündungsbereich aufklart.

Mit anschließendem westlichem Kurs steuern wir entlang der mit Felsen gespickten nordbretonischen Küste. Den aufkommenden leichten N-Wind nutzen wir zum Segeln und steuern die Les Sept Isles an. Südöstlich der Isle aux Moines lassen wir den Anker fallen.  
Distanz: 27 sm.

Wir haben den ablaufenden Gezeitenstrom für unseren W-Kurs genutzt, warten nach dem Kentern jedoch die nun auflaufende Tide ab, um mit einsetzendem Hochwasser die Marina von Perros-Guirec zu erreichen. Die Zufahrt des Hafens fällt bei Niedrigwasser trocken und kann nur bei hohem Wasserstand befahren werden.

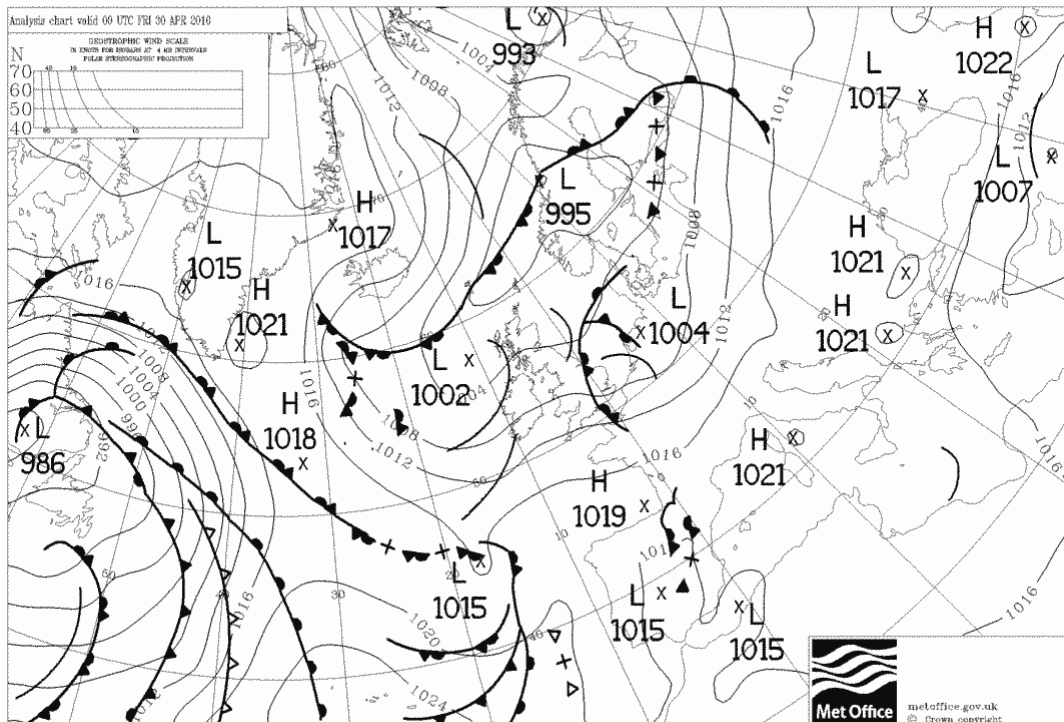
Die Gezeit gibt die Zeit an den tidenabhängigen Küsten vor.

Mit vorsichtiger Ansteuerung passieren wir das geöffnete enge Tor zur Marina und lassen uns durch den Hafenmeister einen Liegeplatz zuweisen. Ankunft um 18h50. Distanz: 6 sm.

Anleger, Landgang, Diner au Restaurant.

30. April 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Zwischen dem Hoch über der Biskaya und dem Tief über den Britischen Inseln wehen bei schönstem Wetter angenehme westsüdwestliche Winde in den Englischen Kanal.

Um 09h30 legen wir bei Hochwasser von Perros-Guirec ab. Unter Ausnutzung der nach Westen ablaufenden Tide segeln wir mit NW-Kurs entlang der Küste der Bretagne.

Die Bedingungen sind gut für eine Demonstration des Spinnakersegelns. Wir setzen den roten Starkwind-Spinnaker, den wir höher zum Wind trimmen können, als den umfangreicheren Leichtwind-Spi. Bei 4 Beaufort ist bei ruhigem Seegang mit aufmerksamen Steuerleistungen ein Halbwind-Kurs möglich. Dabei setzt die Segelphysik den Rahmen dessen, was auf der Yacht umsetzbar ist. Bei herrlichen Segelbedingungen segeln wir für zwei Stunden nördlichen Kurs in den Englischen Kanal.

Unser abgesetzter Kartenkurs führt uns jedoch gen NW in Richtung Cornwall. Wir bergen das Tuch und segeln bei leicht auffrischenden Winden und zunehmenden Seegang unter Genua III und Großsegel im ersten Reff durch den westlichen Englischen Kanal.

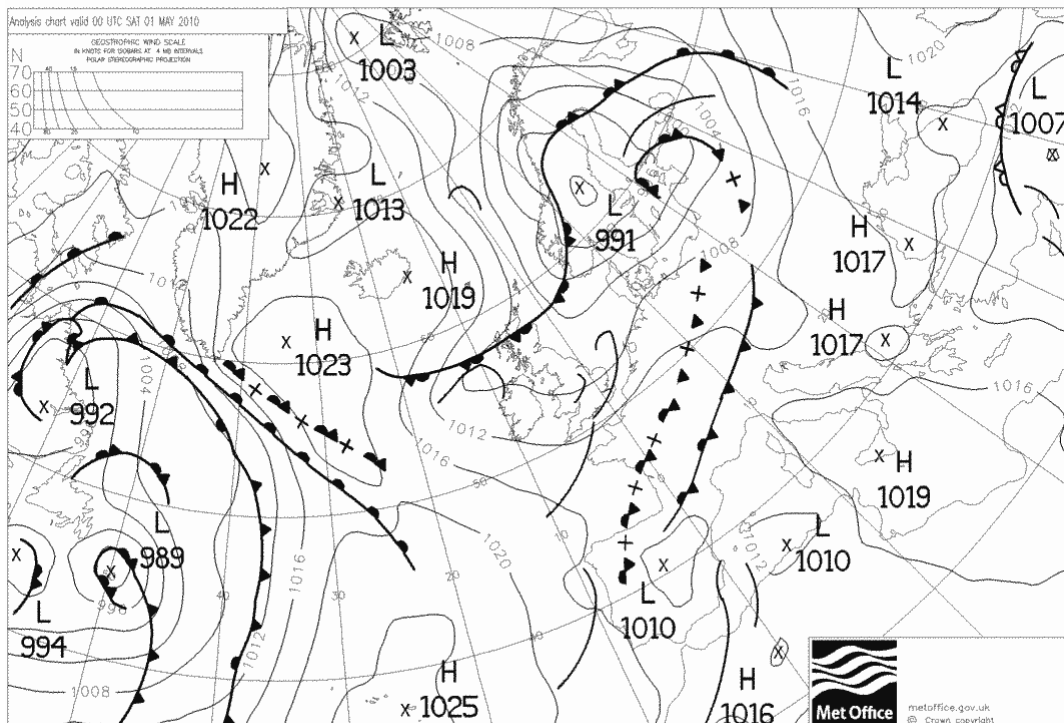
In der Abenddämmerung erscheint das weit tragende Leuchtfeuer von Lizard Point, dem wir in bewegter See entgegen segeln. Durch eine aufkommende Wetterstörung dreht der Wind rechts auf NW, entsprechend müssen wir unseren Kurs anpassen.

## 1. Mai 2010

Wir entscheiden uns für die Leeabdeckung der Huk und steuern in der Nacht nach Sicht, Leuchtfuern und Radar der Mündung des Helford Rivers entgegen. Um 01h50 fällt auf Position 50° 50,7'N; 005° 05,2'W der Anker. Distanz: 110 sm.

Mit einem nächtlichen Ankerdrink lassen wir einen schönen Segeltag ausklingen.

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



In der Schneise zwischen dem über Skandinavien liegenden Tief und dem Azorenhoch wehen frische SW-W Winde in den Englischen Kanal.

Die Winde wehen SW-W mit 5 Beaufort. Um 10h20 lichten wir den Anker, setzen das Großsegel ins erste Reff und rollen die Genua III aus. Wir segeln entlang der Küstenformation rund um das Kap von Lizard Point.

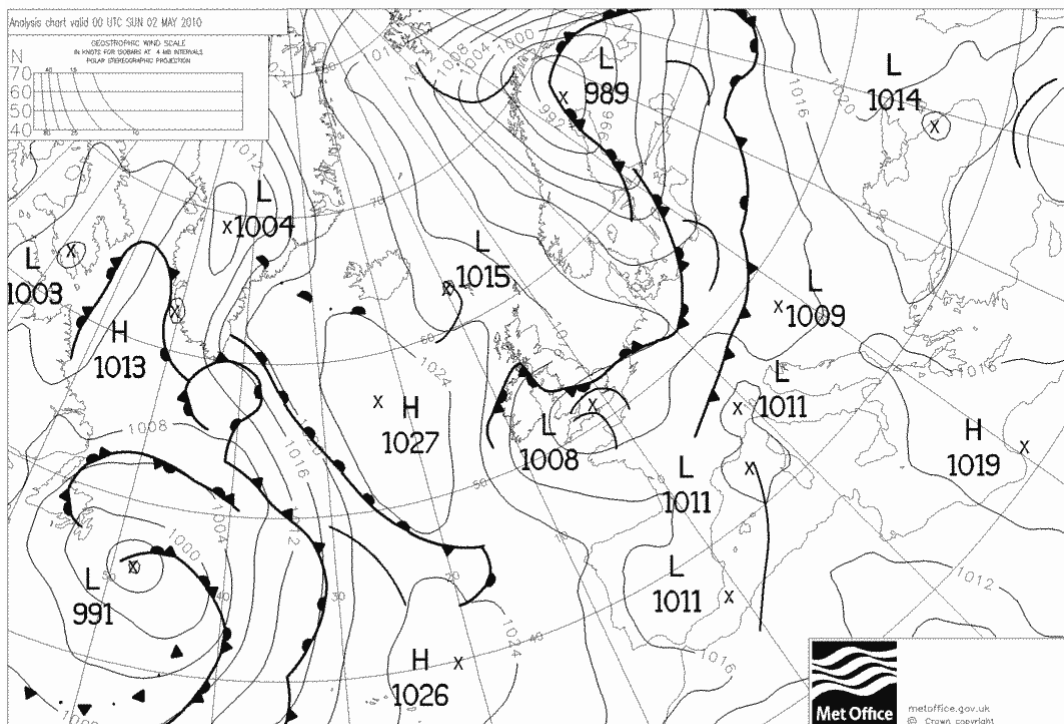
Mit einer aufkommenden Regenfront binden wir bei rückdrehenden Winden vorübergehend das zweite Reff ins Großsegel, passieren den Mont St. Michael und steuern am Rande eines Regattafeldes den Hafen von Penzance an.

Bei Hochwasser öffnet das Hafentor. Der Hafenmeister weist uns den Liegeplatz längsseits an einem Frachtschiff, dessen Leeabdeckung für den kommenden Starkwindtag einen guten Schutz bieten wird. Ankunft um 17h40. Distanz: 30 sm.

Anleger, Landgang und Dinner an Bord.

2. Mai 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):

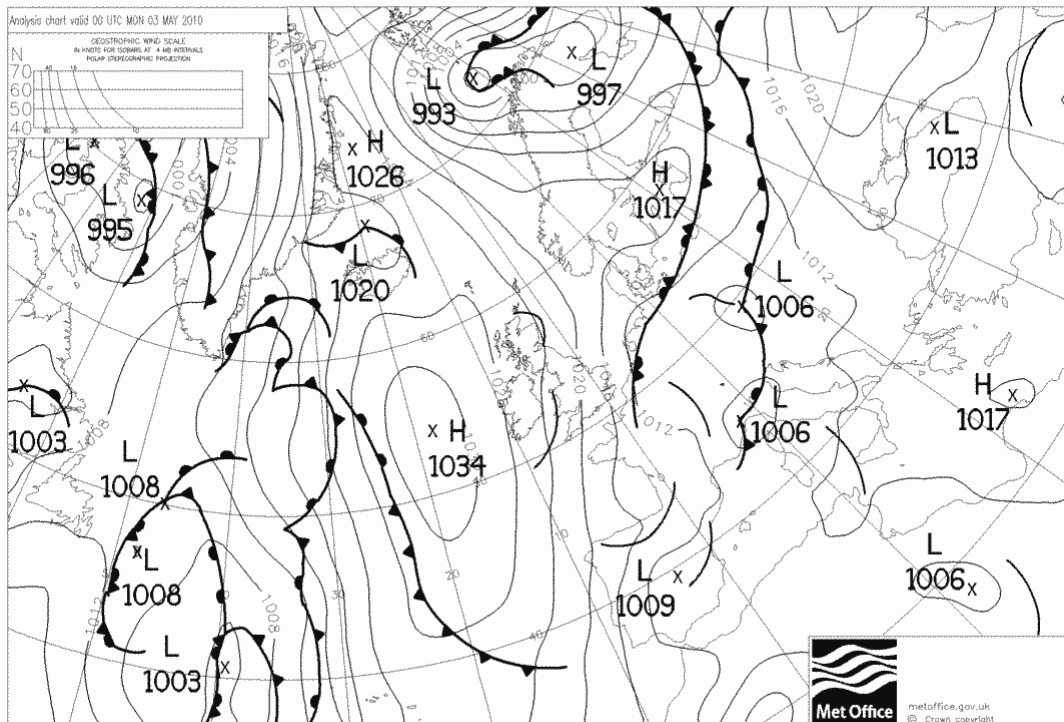


Auf der Rückseite des nach Osten ziehenden Tiefs wehen starke nordwestliche Winde in die Keltische See.

Wir gestalten unseren Hafentag in Penzance bei wolkigen und sonnigen Wetter mit individuellen Landgängen durch die von den Ausläufern des milden Golfstroms beeinflussten blühenden Gärten von Cornwall.

### 3. Mai 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Auf der Rückseite des nach Osten abziehenden Tiefs folgt ein sich auf dem Atlantik ausweitendes Hoch. Im Isobarengefälle wehen nunmehr frische Winde aus N-NE.

Aufgrund der Wetterlage sehen wir von einer Ansteuerung der Scilly Islands ab, da wir zum einen keinen ruhigen Liegeplatz finden würden, zum anderen sich unser Windanstellwinkel mit Kurs gen Südküste Irlands ungünstiger gestalten würde.

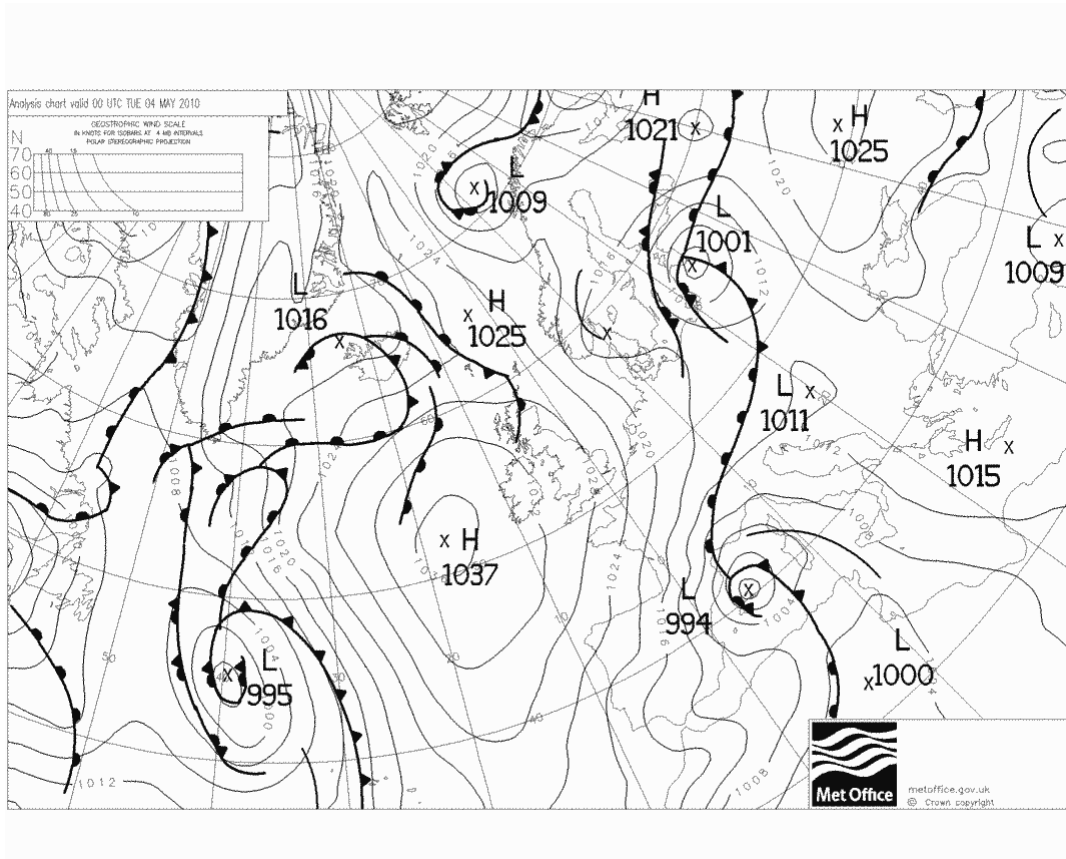
Um 08h40 legen wir von Penzance ab. Wir segeln zunächst unter der Landabdeckung von Cornwall gen Westen und verringern sukzessive die Großsegelfläche. Die Atlantikdünung bricht sich an den Felsen von Landsend und wir passieren den markanten vorgelagerten Leuchtturm Longships. Mit nordwestlichem Kurs segeln wir im zweiten Reff am Rande der Rumpfgeschwindigkeit in die Keltische See.

Das Wachsystem fahren wir überlappend, jedes Crewmitglied vier Stunden, zwei Stunden mit dem ersten und zwei Stunden mit dem zweiten Wachpartner. Der Vorteil liegt darin, dass nur einer zurzeit sich an Bord umziehen muss und zudem zu einem Wachpartner an Deck kommt, der an die äußeren Gegebenheiten bereits akklimatisiert ist.

Am Abend lassen die Winde nach und wir segeln bei milden Temperaturen bei nachlassendem Seegang in eine ruhige Nacht.

#### 4. Mai 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Das kräftige, sich weiter ausweitende Hoch führt auf seiner Vorderseite weiter zu moderaten N-NE Winden und zu schönstem Wetter auf hoher See.

Mit nordwestlichem Kurs segeln wir im ersten Reff der Südwestküste Irlands entgegen.

Zur Mittagszeit schläft der Wind ein. Wir nehmen die Ansteuerung von Baltimore Harbour unter Motor vor und lassen im Schutze der Bucht angesichts der Ortschaft um 13h00 den Anker fallen. Distanz: 175 sm.

Dem Anker Sitin im Cockpit folgt das Klarmachen des Dingis samt Außenborder, der uns jedoch zu einer Paddeltour an Land genötigt hätte, wäre da nicht ein aufmerksamer Kumpan einer Nachbar-Yacht der uns mit seinem Beiboot in einer vergnüglichen Aktion in den Hafen schleppt...

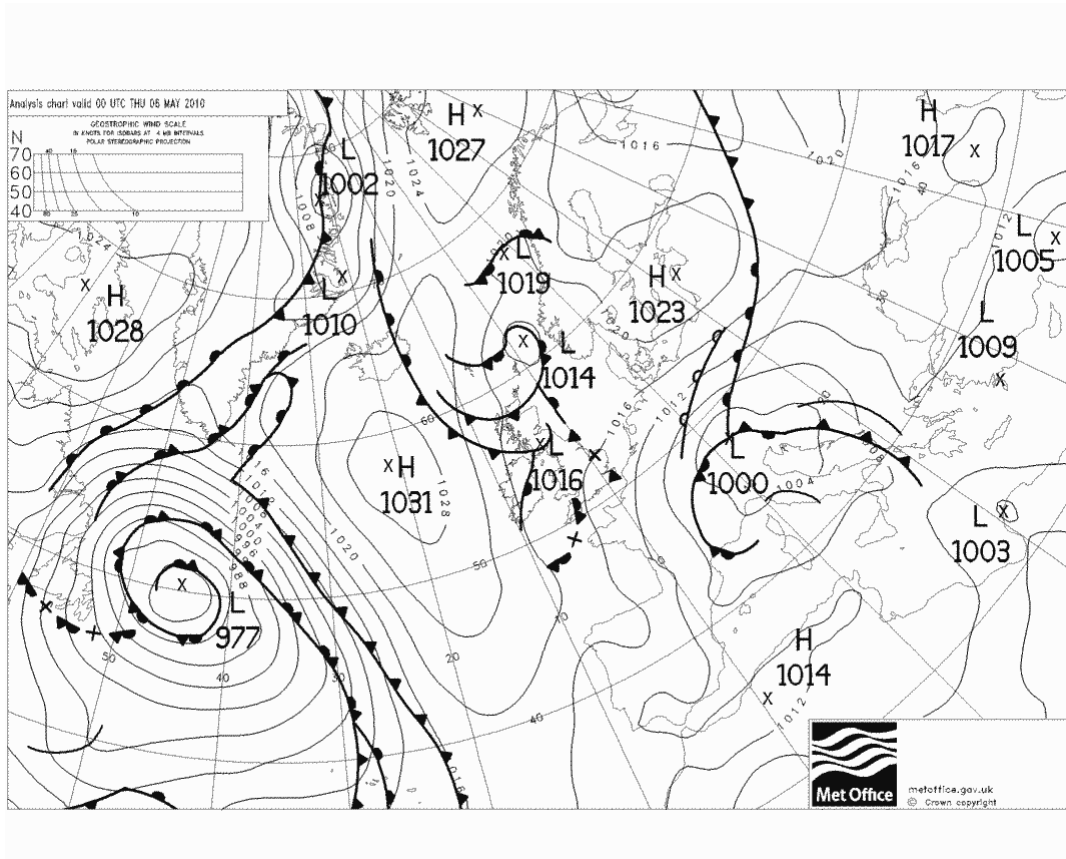
Landgang durch den kleinen Fischereihafen und Rückkehr an Bord.

Am Abend gestalten wir anlässlich Captain's B'day ein Dinner an Bord.



## 6. Mai 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de):



Mit Durchzug eines Teiltiefs wehen die Winde wechselhaft zwischen N und E.

Um 11h00 legen wir von Kinsale ab und segeln entlang der Südküste Irlands dem Leuchtturm Roches Point mit Kreuzschlägen entgegen. Ankunft in Crosshaven um 16h00.  
Distanz: 25 sm.

Gesamtstrecke: 660 sm.

Dinner zum Törnabschluss an Bord.

## 7. Mai 2010

Packen der persönlichen Ausrüstung und Abschied der Crew.

Reinschiff und Yachttechnik - SY Dantés klar für den nächsten Törn.

## Fazit

Der Törn vereinte die Aspekte der Vielseitigkeit des Segelns und führte zu einer wertvollen Zeit der Crew miteinander.

\*\*\*\*\*