

Freitag, 25.09.:

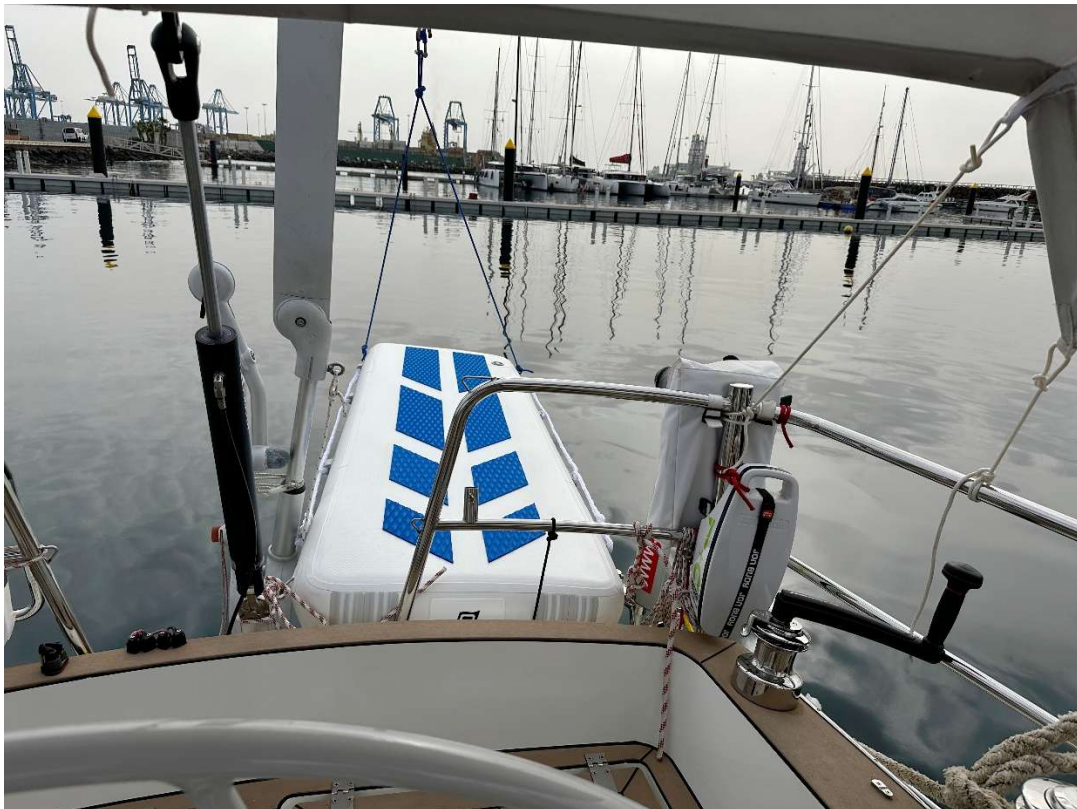
Gestern las ich einen Artikel über eine Frau, die sich beim Landgang ohne ordentliche Gangway einen Fersenbeinbruch auf einer privaten Yacht zugezogen hat. Der Skipper wurde von der Mitseglerin wegen mangelnder Sorgfalt von der Geschädigten verklagt und tatsächlich verurteilt.

Bei der Antigua Sailing Week 2000 gab es bei mir an Bord einen ähnlichen Unfall. Eine Dame aus meiner Crew wankte gut angeschickert im Nelsons Dockyard in English Harbour über die von mir aus einer schmalen Bohle improvisierte Gangway und konnte den Kurs nicht halten.

Natürlich fiel sie ins Wasser. Leider war ein kleiner gemauerter Drempe, dicht unter der Wasserlinie im Weg, auf dem sie – laut aufschreiend – mit dem gut „gepolsterten“ Hintern landete. Zwei oder drei Tage später konnten wir großes Hämatom an ihrem Allerwertesten erkennen. Der Bluterguss ging so tief, dass ihr – zurück in Deutschland – ein erhebliches Stück des Gesäßmuskels rausgeschnitten werden musste, weil das Gewebe um den Bluterguss herum schon abgestorben war.

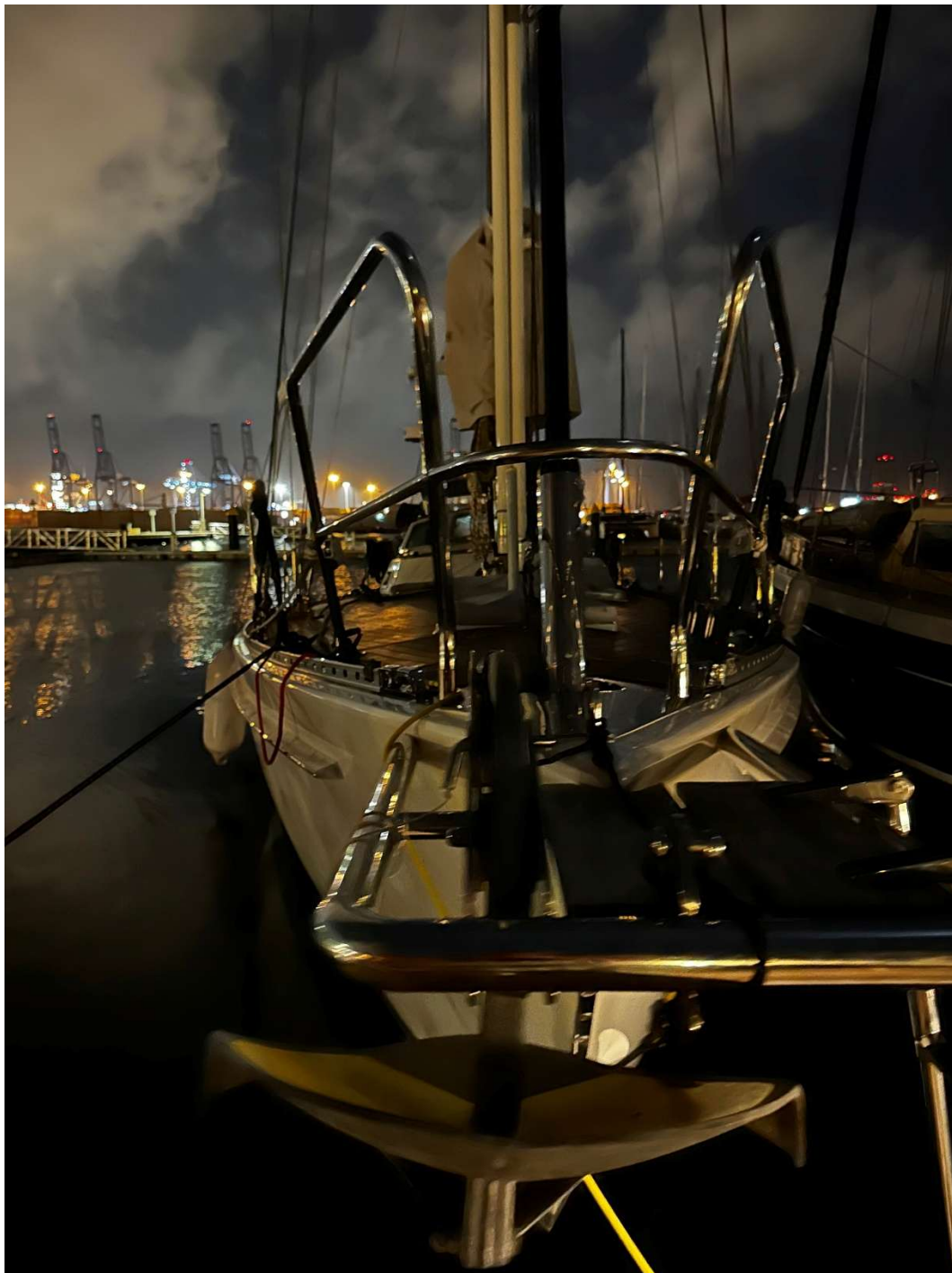
Um ähnliche Unfälle zu vermeiden, benötigen wir deshalb eine ordentliche Gangway. Eine gute Option scheint mir eine aufblasbare Gangway aus verstärktem PVC zu sein. Mit Maßen 250 x 70 Zentimetern und einer Belastbarkeit in der Mitte von 200 kg lässt sich die Gangway gut begehen und ist sehr vielseitig.

Mit zwei eingesteckten Finnen und dem mitgelieferten Paddel lässt sich das Ding auch als SUP und als schwimmende Arbeitsplattform verwenden. Sie wurde deshalb nicht nur gekauft, sondern gleich als Arbeitsplattform getestet. Mit Seifenlappen, Schwamm und Wasserschlauch zum Spülen bewaffnet mache ich den Rumpf sauber.



Die neue aufblasbare Gangway, die sich auch als schwimmende Arbeitsplattform und SUP nutzen lässt.

Um 19 Uhr geht es wieder auf ein paar Hopfenkaltschalen in die Sailors Bay und dann in die gemütliche Koje.



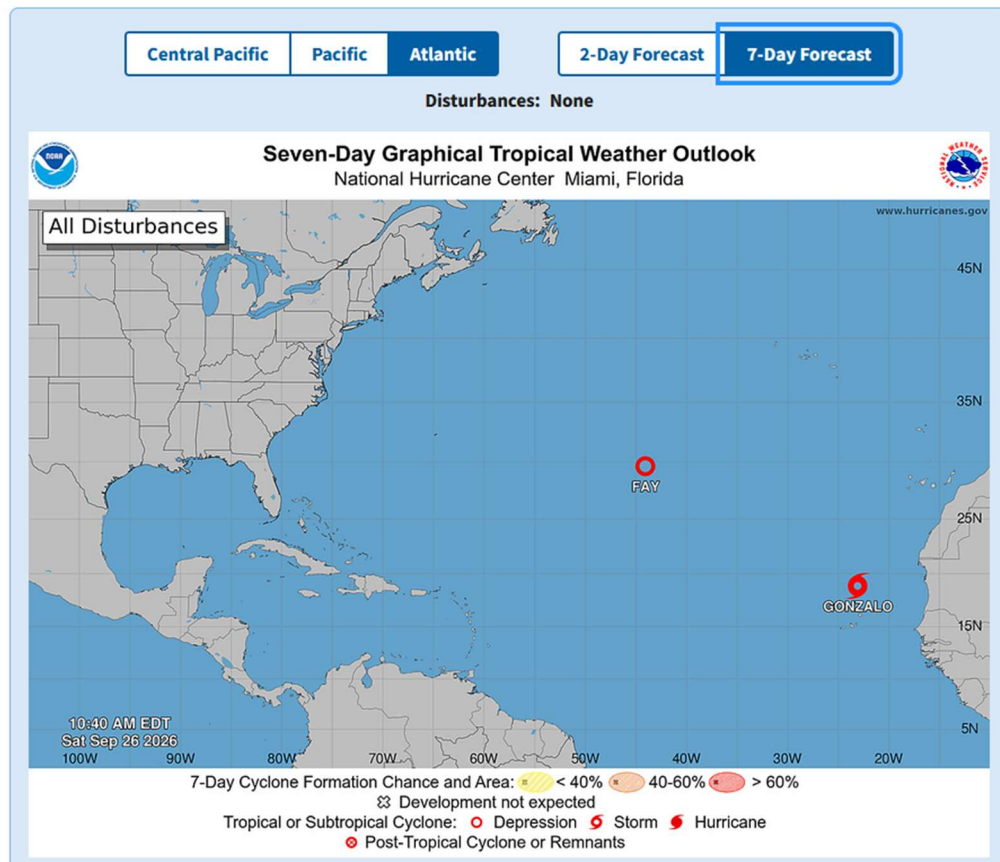
Die Koje ruft...

Samstag, 26.09.:

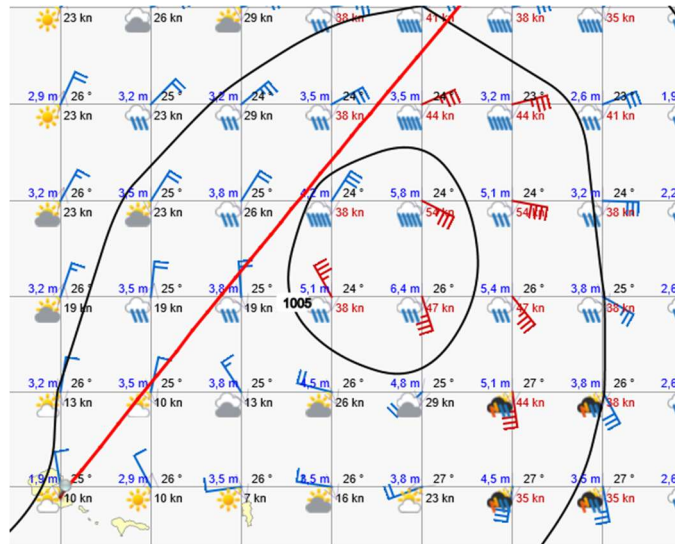
Bedeckter, langweiliger Tag ohne besondere Vorkommnisse mit gemütlichem Frühstück, viel Chillen und Wetter- bzw. Hurrikan-Kunde an Bord...

Da die Hurrikan-Season ja noch nicht vorbei ist und Pantaenius bis zum 01. Dezember jegliche Schäden, die durch einen „mit Namen benannten tropischen Sturm“ in unserem Fahrtgebiet ausschließt, beschäftige ich mich mit den verfügbaren Informationsquellen zu derartigen Stürmen.

Fündig werde ich bei der NOAA, der amerikanischen National Oceanic and Atmospheric Administration. Hier gibt es detaillierte Informationen über Hurrikane und Tropische Stürme im Atlantik und Pazifik-



www.nhc.noaa.gov: Aktuell gibt es zwei mit Namen benannte tropische Stürme auf dem Atlantik.



Ausschnitt aus der Wetterwelt-Prognose für heute, 08:00 LT: „Gonzalo“ sollte man momentan besser nicht begegnen. Die rote Linie zeigt den direkten Kurs von Las Palmas nach Mindelo. In der Nähe der Kapverden hätte man zwar mit halben bis raumen Wind, dafür mit bis zu 54 Knoten in den Böen bei fünf bis sechs Meter hohen Wellen zu rechnen...

Wie weicht man nun einem Hurrikan aus, der einem in die Quere kommen könnte?

Zunächst muss man feststellen, ob man sich nördlich oder südlich der voraussichtlichen Zugbahn befindet. Da der Wind auf der Nordhalbkugel immer tangential gegen den Uhrzeigersinn aus dem Kern des (Sturm-)Tiefs rausdreht, muss man besonders aufpassen, dass man nicht in die gefährliche Hälfte des Tiefs gerät. Diese befindet sich in Zugrichtung an der vorderen rechten und hinteren Seite, bei einem nach Westen ziehenden Hurrikan also nördlich der Zugbahn.

Die etwas sichere „befahrbare Hälfte“ liegt in Zugrichtung an der linken Seite (also südlich der Zugbahn). Sie ist keinesfalls harmlos, aber wenigstens etwas weniger gefährlich.

Grundsätzlich sollte man versuchen, Hurrikane komplett aus dem Wege zu gehen. Möchte man Winde mit mehr als 34 Knoten (Windstärke 8) vermeiden, sollte man mindestens 200 sm Abstand zum Auge des Hurrikans halten. Bei der Planung muss man jedoch den sogenannten „Vorhersage-Ungenauigkeitskegel“ berücksichtigen, weil die Zugbahn der Hurrikane schlecht vorhersehbar ist. Man sollte hier deshalb bei einer 24h-Vorhersage 100 sm, bei einer 48h-Vorhersage 200 sm Sicherheitspuffer und bei 72 h 300 Seemeilen berücksichtigen.

Ausgehend von einem durchschnittlichen Etmaal in 24h von 160 bis 180 Seemeilen sollte man also die Zugbahnen der Hurrikane sehr genau verfolgen und gar nicht erst versuchen noch vor einem Hurrikan die Zugbahn zu kreuzen.

Sollte man zu dicht (also dichter als 200 sm) an das Zentrum des Hurrikans herankommen, werden – nach KI-Recherche im Internet – die folgenden Strategien empfohlen:

Wahrscheinlich in der gefährlichen Hälfte: Mit Wind von Steuerbord mit einem kleinen Schrick in der Schot maximal schnell, also mit einem Winkel von 90° vom Zentrum wegfahren.

Wahrscheinlich in der „befahrbaren Hälfte“: Ebenfalls mit Wind von Steuerbord raumschots ablaufen.