

Bericht der Cheri Raffay Hamburg vom ARC 2006



vom 26.11.2006 bis zum 11.12.2006

von Hans-Lüder Hilken

Einführung:

Jedes Jahr startet gegen Ende November die Atlantic Rallye for Cruisers in Las Palmas auf Gran Canaria und ist für viele Segler zur festen Einrichtung geworden. Über hundert Boote aus der ganzen Welt treffen sich um diese Zeit, um im Verbund mit anderen Yachten den Atlantik zu überqueren. Zielhafen in der Karibik ist die Rodney Bay auf St. Lucia, einer der schönsten Inseln der Kleinen Antillen. Für die 2700 Seemeilen benötigen die Yachten je nach Bootsgröße und Stärke des Nordostpassats zwischen 12 und 24 Tagen.

An der Rallye können Einrumpfboote teilnehmen ab 8,23 m (27 Fuß) und Fahrtenkatamarane zwischen 8,23 - 18,29 m (27 und 60 Fuß) Lúa mit einer Mindestcrew von zwei Personen an Bord. In den Fahrtenseglergruppen, in denen Motoren erlaubt ist, werden die Resultate mit Hilfe eines von World Cruising festgesetzten Handikaps ermittelt. Darüber hinaus gibt es eine Regattagruppe, die unter dem IRC Handikap startet und in der Sponsoring zulässig ist. Auch Motoryachten können in einer eigenen Gruppe teilnehmen.

Die ARC ist ein freundschaftlicher Wettbewerb für Fahrtensegler, die den Atlantik in sicherer Gemeinschaft überqueren wollen. Das Mitführen von Sicherheitsausrüstung wie Rettungsinsel, EPIRB-Rettungssender und UKW-Funk ist Pflicht. Über ein tägliches Funknetz bleiben die Teilnehmer in Kontakt. Von den vielen erfahrenen Seglern, die am ARC teilnehmen, können auch Skipper mit weniger Hochsee-Erfahrung profitieren.

Die ARC hat ein ganz besonderes Flair, da bei dieser Veranstaltung Fahrten- und Regattasegler aller Altersklassen zusammenkommen. Für Unterhaltung ist von Fremdenverkehrsämtern auf Gran Canaria und St. Lucia bestens vor dem Start und nach dem Zieleinlauf gesorgt. Unterstützt wird die Veranstaltung von den Hafenbehörden von Las Palmas, der Firma Rol Nautic und dem Fremdenverkehrsamt von St. Lucia.

Einzelheiten

- Die ARC beginnt in Las Palmas de Gran Canaria mit Ziel Rodney Bay, St. Lucia an den folgenden Daten:

ARC 2006 26 Nov

ARC 2007 25 Nov

ARC 2008 23 Nov

- Teilnehmen können Boote mit einer Mindestlänge von 8,23 und 25,91m (27 bis 85 Fuß) und Fahrtenkatamarane zwischen 8,23 und 18,29 m (27 bis 60 Fuß).



- In der Regattagruppe wird nach IRC Handikap System ohne Motoren der Sieger ermittelt.
- In der Fahrtenseglergruppe kann in Flauten motort werden.
- Vor dem Start in Las Palmas und nach dem Zieleinlauf in St. Lucia organisiert World Cruising in Las Palmas bzw. St. Lucia ein umfangreiches Programm, das aus Parties, Vorträgen zur sicheren Atlantiküberquerung und Demonstrationen besteht.
- Die Teilnehmer erhalten regelmäßig Rundbriefe über die ARC, mit deren Hilfe sie ihre Atlantiküberquerung planen und die anderen Teilnehmer kennen lernen können. Darüber hinaus gibt es wertvolle Tipps zur Sicherheit.

Gran Canaria - Startort für die ARC:

Wegen seiner Vielseitigkeit wird Gran Canaria "ein Kontinent im Kleinformat" genannt: Endlose, grüne Bananenplantagen entlang der Nordküste, gewaltige Schluchten und Kiefernwälder im Landesinnern und schließlich die weißen Sanddünen in Maspalomas im Süden. An der schroffen Westküste gibt es tiefe Täler, die tropischen Enklaven ähneln und kleine Bauernstädte, die kaum glauben lassen, daß die geschäftiger Metropole Las Palmas nur einige Kilometer entfernt ist.

Die Nordeuropäer besuchen diese Insel, wo sie das ganze Jahr über Sonnenschein finden, zu Tausenden. Daher hat sich die Insel in den letzten dreißig Jahren erheblich verändert. Sei es die Playa de San Augustin, die Playa des Ingles oder der Strand von Maspalmos, überall wurden große Hotelkomplexe, Appartmenthäuser, Villen und Geschäfte gebaut, um diesem Andrang stand zu halten.

Las Palmas, der Startort für die ARC, ist eine moderne geschäftige Stadt, die sich um einen der größten Häfen Spaniens entwickelt hat. Während der letzten zwei Jahrzehnte haben sich in der Stadt zwei klar voneinander abgegrenzte



Bereiche gebildet:

Der Hafen im Norden und die Altstadt im Süden. Der Yachthafen liegt am südlichen Ende des Hafens, genau zwischen der Vegueta und dem Park Santa Catalina. In den vergangenen Jahren wurde der Yachthafen ständig erweitert: Es gibt neue Pontons, neue Duschen und seit 1996 einen schwimmenden Wellenbrecher. Diese Verbesserungen sind zum Großteil der ARC zu verdanken, der die Hafenbehörde am Süden der Marina ein festes Büro errichtet hat. Anlässlich der fünften ARC wurden Palmen im Hafen angepflanzt.

Seitdem sind mehr und mehr Palmen dazugekommen, so dass der Hafen inzwischen seinem Namen Ehre macht.

St.Lucia - Zielort der ARC:



St. Lucia gilt als die Perle der Karibik, da es unter all den traumhaften Inseln eine der schönsten ist. Wahrzeichen von St. Lucia sind die hoch emporragenden Pitons und die landumschlossene Marigot Bay, in der die britische Flotte sich angeblich vor den Franzosen während der napoleonischen Kriege versteckte. Um die Herrschaft über St. Lucia stritten sich die Franzosen und Briten, bis letztere 1814 ihren Anspruch durchsetzten. 1979 erlangte St. Lucia die Unabhängigkeit. Die Kultur der Insel ist eine einzigartige Mischung aus französischen, englischen und afrikanischen Einflüssen, wobei der französische Einfluss sich in den einheimischen Dialekten und Ortsnamen niedergeschlagen hat.



Rodney Bay, die Bucht im Norden von St. Lucia, ist das größte Yachtzentrum der Insel. Bei allen Veranstaltungen von World Cruising wird hier ein Landfall gemacht. In der Rodney Bay Marina, wo sämtliche Serviceeinrichtungen vorhanden sind und die in einer gutgeschützten Lagune liegt, werden Segler immer freundlich empfangen.

26.11.06, Sonntag

In bunter Reihe Auslaufen der Yachten aus dem Hafen zum Startgebiet. Die Mole und der Hafenausgang waren voller Menschen. Einige Kapellen marschierten die Mole entlang und spielten Musik. Es war eine beeindruckende Stimmung, die uns schon nahe ging.

Die Vorbereitungen auf den Start verliefen gut. Aus dem Gewusel der gut 200 Yachten hielten wir uns raus und kamen erst kurz vor dem Start vor die Linie. Das große Startschiff hatte schon um 12:40 h die Racer auf die Reise geschickt. Um 12:55 kam unser Startzeichen und um 13.00 h schickten uns der Startschuss und das Einholen der Flaggen ‚C‘ und ‚P‘ vom Startschiff auf die lange Reise. 2800 sm und ca. 20 Tage lagen vor uns. Der Start verlief optimal, wir waren im vorderen Feld und sind sehr gut weggekommen.

Nach dem Start entschieden wir uns, nicht mit Spinnaker sondern mit dem Genaker zu fahren. Dadurch konnten wir nicht ganz den optimalen Kurs laufen, durften aber bei gutem Wind bis Las Palomas die Küste von Gran Canaria genießen. Obwohl die Vorhersage uns stabiles Wetter für die Nacht "zugesagt" hatte, bargen wir vor Einbruch der Dunkelheit den Genaker und fuhren die Nacht mit Groß und Fok I. Die WS wechseln doch zu häufig und wir wollten in der ersten Nacht möglichst Ruhe im Schiff haben. Schließlich wollen wir zwar schnell segeln, aber die Überfahrt auch genießen. Zum Abend gab es das berühmte Ronni-Gulasch aus der Dose. Bei unserer 1. Nachtwache von 21:30 bis 24:00 h sahen wir noch die Lichter von 20 - 25 Yachten um uns herum. Bei der 2. ab 05:00 waren es schon bedeutend weniger. Wir kommen sehr gut voran.

27.11.06, Montag

Den ganzen haben wir bedecktes Wetter. Bei WS von 3 - max. 5 aus NNO und einem Kurs von 230 treiben die Wellen ihr Spielchen mit uns. Um 11:00 setzen wir den Spinnaker und hoffen, ihn bis zur Rodney Bay nicht wieder einziehen zu müssen. Wir fangen langsam an, uns an die Bewegungen (Schaukeleien) der Jacht zu gewöhnen und auch der „Bordalltag“ wird verinnerlicht. Er wird getragen durch das Eintragen der Position in den Überflieger, der 12:00 h-Meldung unserer Position per e-mail an das ARC-Centrum und die tägliche Gymnastikstunde durch Eddi. Auch der Wachrhythmus (4 x 2 1/2 und 4 x 3 1/2 Std.) beginnt, das Geschehen zu bestimmen.

In der Ferne sehen wir noch vier - fünf Yachten. U. a. eine Italienische, die wir in der Rodney Bay gerne nach uns einlaufen sehen würden. Etwas Ergeiz muss schon sein. Mit dem Kurs, den wir segeln, sind wir zufrieden. Wir hoffen, spätestens morgen weiter westlichen Kurs nehmen zu können.

28.11.06, Dienstag

Die vergangene Nacht haben wir den Spinnaker oben behalten. Der Wind war zwischen 3 und 5 WS, zwischendurch aber auch einmal bis WS 7. Da musste die Wache von Eddi schon zeigen, was sie können. Das Problem ist, die Wellen richtig auszusteuern, damit die Freiwachen nicht aus den Kojen fallen. Wir sehen in dieser Nacht nur noch 2 bis 3 Jachten in der Ferne. Eine kreuzt unseren Kurs achterlich. Wir versuchen, Funkverbindung aufzunehmen, offenbar ist ihnen aber die Nachtruhe heilig. Wir vermuten, es war die ALBATROS aus Deutschland. Der Himmel wird zunehmend sternenklarer.

29.11.06, Mittwoch

Heute sehen wir einen wunderschönen Sonnenaufgang. Der Himmel ist fast wolkenlos. Mit den Etmalen der ersten zwei Tage von jeweils ca. 180 sm sind wir sehr zufrieden.

Die ersten Duschen aus der Pütz mit Seewasser werden genossen. Mit dem Wasser aus den Tanks wird nur ganz kurz abgespült. Da das Atlantikwasser aber gut 23 Grad hat, ist es auszuhalten.

Was gab es als Hauptmahlzeit? Spaghetti mit Tomatensoße, verfeinert mit Corned Beef und natürlich Zwiebel und viel Knoblauch.

Da der Wind drehte und wir unter Spi unseren Kurs nicht halten konnten, holten wir um 18:00 h den Spinnaker ein und baumten die Genua aus.

Die vergangene Nacht sahen wir nur noch zwei Jachten. Um 04:30 h passierte uns achtern in ca. 500 m Entfernung auf Position 23:35'562 N und 021:41'134 W ein hellerleuchteter Kreuzfahrer. Zweimal versuchten wir vergeblich über Funkkanal 16 mit ihm in Kontakt zu treten, um seinen Namen zu erfahren. Leider meldete er sich nicht, offenbar war die Funkbude nicht besetzt?

Heute Morgen haben wir uns alle zum Frühstück im Salon getroffen. Es wurde unterbrochen, Leo hatte seine Angel draußen. Wir haben sofort die Genua geborgen, um die frische Mahlzeit an Bord zu holen. Nach einer halben Stunde war es endlich geschafft. Ein ca. 5 Kilo schwerer Thunfisch wird uns heute Abend verwöhnen. Nachdem der Fisch ausgenommen war, haben wir uns ein Vollbad verdient. Die Segel wurden geborgen, eine lange Leine von ca. 50 Metern Länge wurde mit einem Fender in's Wasser geworfen. Einer nach dem andern hat sich frisch gemacht. Die an Bord verbleibenden sahen natürlich jede Menge Haie. So kam jeder wieder sehr schnell an Bord zurück.

30.11.06, Donnerstag

Da wir weiterhin moderate Winde erwarteten, hatten wir uns gestern Abend entschlossen, den Spi in der Nacht oben zu behalten. Gegen 3:30 h wurden wir durch heftige Geräusche und schlingernde Bewegungen der Jacht aus dem

Schlaf gerissen. Schon gelte Ronnis Ruf durch das Schiff: „Spi bergen, alles raus“. Was war geschehen? Der Wind hatte schnell stark zugenommen und dreht um über 100 Gr. (oder war es nur der Kompass?). Die Jacht konnte mit dem Spi den Winddrehern nicht folgen und schlingerte stark. Also Spi bergen. Dies klappte wie in der vergangenen Nacht hervorragend und schnell. Anschließend wurden Genua und Groß auf backbord gesetzt und wir folgten bei halbem Wind (also doch nicht nur Kompassdreher!) wieder in Ruhe und mit 7 Kn. unserem Kurs. Die Nacht war dunkel, kein Mond wie in den vergangenen beiden Nächten und auch nur selten Sterne zu sehen. Uns fiel wieder auf, dass wir seit dem Auslaufen in Las Palmas außer dem von Leo geangelten Thunfisch keine Fische, weder Delfine noch Wale oder andere gesehen hatten. Dies war, so berichteten die erfahrenen Atlantiküberquerer an Bord, früher auch anders.

Der Tag begann, wie die Nacht endete: trüb und bedeckt. Auch der Wind schlief immer mehr ein, so dass wir um 11:00 h den Motor anmachten. Der Tag eignete sich somit ideal zu allerlei Reparaturen und zum Aufräumen. So wurden Fallen, Schoten und Leinen durchgesehen und z. T. neu gespleißt. Das frische Obst und Gemüse wurde inspiziert, umgelagert und teilweise gleich zu einem leckeren Obstsalat verarbeitet.

Gegen 14:00 hatten wir wieder WS 3-4 aus NO, der richtige Wind, um unseren neuen großen RAFFAY-Spi auszuprobieren. Er hat 300 qm, ist damit deutlich größer als der bisher gefahrene und ist aus sehr leichtem Tuch. Er ließ sich sehr gut fahren und zog uns unserem Ziel St. Lucia näher und näher. Aber noch lagen gut 2.000 sm und damit 12 bis 14 Tage vor uns.

01.12.06, Freitag

Eine Jacht unter Spi mit der Segel-Nr. GBR 4754 passiert uns um 10:30 UTC. Der Tag war sehr sonnig und entspannend. Der Wind konstant gut und die See ruhig. Gegen 17:30 kam euphorische Stimmung auf, als die neuen Positionsdaten der ARC Org. eintrafen. Sie zeigten, dass unsere Jacht gut in vorderen Drittel aller Jachten lag. Unsere Kursführung also richtig war. Ronni bedauerte etwas, dass wir in der vergangenen Nacht nicht unter Spi gesegelt waren und damit sicher 20 sm „verschenkt“ haben. Wir beschlossen also, diese Nacht wieder unter Spi zu segeln. Die Nacht war ruhig; kein weiteres Schiff zu sehen.

02.12.06, Sonnabend

In unserer Wache von 02:30 bis 5:00 UTC lief die Jacht mit 8 bis 10 kn. Hervorragend!! Unsere größte Geschwindigkeit auf einer Welle lag bei 13,2 kn. Zum Ende der Wach frischte der Wind jedoch weiter auf und erreichte 6 bis 7 kn. Wir nutzten daher den Wachwechsel, um den Spi zu bergen und die Genua zu setzen. Vielleicht waren wir zu sicher, weil das Bergen des Spi bisher so gut

geklappt hatte. Auf jeden Fall war nicht die Präzision in der Aktion und Rainer „verhungerte“ auf dem Vordeck. Zum ersten Mal kamen Unzufriedenheit und etwas Missstimmung auf. Nach einer Woche war das wohl fällig. Wir beschlossen, nach dem Frühstück den Ablauf zu besprechen und zu verbessern. Die Aussprache war konstruktiv und die Aufgaben bei verschiedenen Manövern wurden geklärt.

Der Tag war sehr sonnig und warm. Von 14:00 bis 20.00 h zogen wir einen dritten Spi (140 qm) hoch, der etwas schwerer war und sehr gut stand. Aufgrund der etwas unruhiger werdenden See entschlossen wir uns, ihn zum Abend gegen die ausgebauten Genua auszutauschen. Die Nacht wurde sehr unruhig, da das Schiff durch die Besegelung an StB deutlich mehr Schräglage hatte und auch deutlich stärker schaukelte. In der Nacht machten wir aber trotzdem gute Fahrt zwischen 8 und 9 kn.

03.12.06, Sonntag

Das Schiff lief wieder ruhiger, den richtigen Kurs - und unsere Stimmung war wieder besser. Wir hörten, dass bei der Jacht Mustang der Mast gebrochen war. Das ist natürlich eine ganz andere Dimension an Schaden als bei uns und bedeutet für die Crew eine erhebliche Belastung. Einige in der Nähe fahrende Yachten boten sofort Hilfe und Unterstützung an und auch ein in der Nähe fahrendes Handelsschiff war zu Assistenz bereit. Gegen 13:15 h meldete der Skipper, dass die Situation unter Kontrolle sei. Sie werden wohl versuchen, ein Notrigg zu erstellen und mit den von anderen Yachten erhaltenen Diesel weiterzufahren.

Unser Nachmittag verlief dann ruhig. Gegen 16:00 h wurde ein Stollen und Gebäck serviert, immerhin war der 1. Advent. Die Gedanken liefen auch zu den Familien daheim. In dieser Nacht bzw. am frühen Morgen erwarten wir das Bergfest. Dann werden wir die Hälfte der Strecke zurückgelegt haben. Sehr viel schneller, als wir erwartet bzw. befürchtet hatten.

Gegen 21:00 h hätten wir beinahe unseren Gau erlebt. Oben am Top bracht ein Schäkel für das Spinnakerfall. Das Fall scheuerte dadurch am Masttop durch, der Spinnaker kam runter und fiel vor dem Boot in das Wasser und wurde natürlich gleich unter das Boot gezogen. Wir stürmten, sofern Freiwache, sofort an Deck und versuchten zu retten, was zu retten war. Da es dunkel und auch wellig war, ging natürlich die eigene Sicherheit vor. Also Rettungsweste und Life-Belt an. Wer einmal so angezogen zwei Stunden bei Dunkelheit und Wellen versucht hat einen Spi zu bergen, weiß, wie uns zumute war. Leider war der Spi nicht mehr an Bord zu ziehen. Offenbar war er durch den Kiel und das Überfahren angerissen. Er zerriss uns jedenfalls, so dass wir die Schoten abschnitten und „Tschüß auch“ riefen. Zum Unglück war der Spibaum während dieses Rettungsmanövers offenbar nicht ausreichend gesichert. Denn er knallte

plötzlich mehrfach gegen die Bb-Want und knickte ein. Wir lösten den Baum und betrachteten den Schaden. Der Baum war ziemlich in der Mitte durchgebrochen und daher für uns eigentlich nicht mehr zu gebrauchen. Trotzdem wurde er am nächsten Tag notdürftig repariert, so dass wir ihn wenigstens noch sehr eingeschränkt zum Ausbaumen der Genua nutzen konnten.

04.12.06, Montag

Die Nacht verlief ziemlich unruhig. Dadurch, dass die Genua nicht ausgebaumt war, lag die Jacht unruhiger in den Wellen, die zudem an Höhe zunahmen und in der Richtung nicht einheitlich verliefen. Die Segel knallten und zuckten. Der ziemlich stetige O-Wind verließ uns jedoch nicht, so dass wir trotzdem erstaunlich gut vorankamen.

Am Morgen begann die notdürftige Reparatur des „Rest“-Spibaumes, die mit Schellen und Exposit Kleber auch gelang. So konnten wir den verkürzten Baum wieder zu Stabilisierung des Schiffes nutzen.

05.12.06, Dienstag

Wir hatten lange kein Schiff mehr gesehen. Gegen 6:00 h morgens kreuzte uns jedoch eine Jacht von Bb, mit der wir Funkkontakt aufnahmen. Es war die finnische Anya, die größer und schneller ist als unser Schiff. In den nächsten Tagen haben wir sie jedoch immer wieder gesehen. Der Tag war ausgesprochen sonnig. Die Lust am Schreiben dieses Berichtes ließ etwas nach. Es passierte einfach zu wenig Spektakuläres. Der Kontakt über e-mail zur ARC-Org. brachte uns neben der aktuellen Wettervorhersage für unser Seegebiet auch Nachrichten über Probleme von anderen Schiffen. Einer weiteren Jacht ist der Mast gebrochen. Zwei Jachten haben das Ruder verloren, ein Skipper musste sich abbergen und medizinisch behandeln lassen u.s.w. All dieses passierte jedoch in Entfernungen zu unserem Schiff, dass wir nicht helfend eingreifen konnten. Andere Jachten waren jedoch zur Hilfe bereit und die Organisatoren sorgten notfalls auch für Unterstützung durch Handelsschiffe. Diese Probleme zeigen, dass eine Atlantiküberquerung eben doch etwas anderes ist, als Segeln auf der Ost- oder Nordsee. Und auch, wie gut und hilfreich die ARC-Organisation und die gemeinsame Überquerung von vielleicht 300 Jachten ist.

Da morgen Nikolaustag ist, habe ich eine Nikolausmail vom Atlantik nach Hause geschickt. Meine Schuhe blieben diese Nacht leer. Na ja, es ist vielleicht auch etwas viel von Nikolaus verlangt.

06.12.06, Mittwoch

Das Ereignis ist, dass es eigentlich keine besonderen Ereignisse gibt. Der Wind bläst sehr konstant aus Ost mit 5 bis 6 WS. Mal etwas weniger, mal etwas mehr. Die See ist mal etwas weniger, mal etwas mehr bewegt. Schiffe sehen wir wenige, Fische so gut wie nie. Es sei denn, die kleinen fliegenden Fische. Die sind häufig zu sehen, morgens liegen oft auch einige an Deck. Es ist ein wenig Abwechslung zu bewundern, wie geschickt sie die Bewegungen der Wellen zum Starten, manchmal auch zum erneuten Durchstarten nutzen. So bestimmt weiterhin die Bordroutine das Tagesgeschehen. Die Gymnastikstunde mit Eddi dehnt sich schon zu 45 Minuten aus. Es tut aber gut, etwas für die an Bord wenig benutzten Muskeln zu tun. Nachmittags gibt es weiterhin noch den Obstsalat von Rainer. Sehr fein geschnitten und inzwischen mit allem möglichen verlängert. Für zwei Tage wird der Vorrat an Obst noch reichen. Da heute Nikolaustag ist, gibt es nachmittags wieder von Rainer und Helmar mitgebrachten Stollen und Kekse. Heute Vormittag haben wir die 1.000 sm Restmarke durchbrochen. Nun ist die Zahl der noch vor uns liegenden Seemeilen nur noch dreistellig. Ein schönes Gefühl, zeigt die Zahl doch, dass wir super vorankommen und nur noch rd. 5 Tage vor uns liegen. Unsere Hoffnung ist, dass wir am Montag möglichst am Tage in die Rodney Bay einlaufen.

Auch die Champions League und der HSV haben uns heute einmal eine Freude gemacht. Ronni saß während des Spieles gegen Moskau natürlich vor der KW und hörte sich die Übertragung an. Die Freude und Erleichterung nach dem späten Siegtreffer und dem Abpfiff war groß. Nun hoffen wir, dass die Mannschaft endlich ihre oftmals guten Leistungen auch in Erfolge umsetzen kann.

07.12.06, Donnerstag

Unsere zurückgelegten Seemeilen liegen seit sechs Tagen konstant um die 200 sm, zwischen 198 und 215. Auf der gesamten Strecke haben wir durchschnittlich 191 sm pro Tag zurückgelegt. Auch heute läuft es wieder wie geschmiert. Ständig zwischen 8 und 9 kn, es ist eine Freude. Die Atlantikwellen kommen zumeist direkt von hinten, aber auch immer wieder welche schräg von Bb. Diese bringen das Schiff seitlich zum Schaukeln. Es wird viel Gefühl vom Rudergänger verlangt, diese Bewegungen so gut wie möglich zu antizipieren und das Schiff nicht zu sehr drehen zu lassen. Auch wenn wir vor allem nachts viel unter Autopiloten fahren, ist doch jeder täglich auch längere Zeit direkt am Ruder. Zur Übung, aber vor allem, weil es Spaß bringt, die Wellen abzureiten. Unsere bisherigen gesehenen Spitzen-Geschwindigkeiten auf der Welle lagen bei 13,2 kn (Ronni + Hans), 13,6 kn bei (Eddi + Helma) und 13,9 kn bei Rainer und Leo.

Seit beinahe vier Tagen fahren wir, ohne die Segel zu verändern. Unsere Placierung in der täglichen Übersicht zeigte uns, dass wir damit bisher gut gefahren waren. Allmählich kamen wir jedoch etwas zu südlich, so dass wir seit

gestern immer wieder überlegten, wann der richtige Zeitpunkt für eine Halse ist. Da der Wind nicht in die gewünschte etwas südlichere Richtung drehte, entschloss Ronni sich um 16:30 zur Halse. Das Manöver erwies sich als goldrichtig, da wir seither direkten Kurs auf unser Ziel, die Rodney Bay auf St. Lucia, nehmen konnten. Uns brachte es etwas Abwechslung, endlich einmal wieder ein Segelmanöver!

Seit Mittag beobachteten wir eine Jacht an Bb. deutlich hinter uns. Der Abstand betrug nach unserer Meinung 3 bis 4 sm. Wir vermuteten, dass es die finnische Anya ist, die uns schon häufiger querte.

08.12.06, Freitag

Heute Nacht brachte das Segeln richtig Spaß. Es war Vollmond und die Wellen luden richtig zum Surfen ein. So konnten wir unsere bisherigen Spitzenergebnisse alle übertreffen. Meine Höchstgeschwindigkeit betrug 14,4 kn, die absolute Spitzengeschwindigkeit betrug 15,6 kn. Die Logge zeigte die ganze Nacht zwischen 4,4 und 4,6 sm pro 30 Minuten an. Es war toll, aber auch anstrengend, so dass wir uns alle 30 Minuten am Ruder abwechselten.

Gegen 04.00 wurden wir durch das Anlassen des Motors und vorher schon Funkkontakt geweckt. Alle kamen hoch an Deck, um zu sehen, was los war. Eine Jacht, die uns den ganzen Donnerstag an Bb deutlich achteraus folgte, kam uns bedrohlich nahe. Eddi und Helmar auf Wache hatten versucht, Funkkontakt aufzunehmen. Es meldeten sich aber nur Mädchenstimmen in einer uns nicht verständlichen Sprache. Auf Lichtzeichen von uns wurde nicht reagiert. Die Jacht segelte unter ausgebaumten Passatsegeln, so dass für sie wie auch für uns eine kurzfristige Richtungsänderung nicht möglich war. Die Sicherheitsdistanz war nach unserer Meinung bereits deutlich unterschritten. Die Jacht war vielleicht noch 100 m entfernt und fuhr weiter auf uns zu. Vermutlich wollte sie hinter uns passieren. Aber bei dem Seegang und den Geschwindigkeiten war uns diese Distanz deutlich zu gering. Also wurde der Motor angeworfen und wir versuchten unser Heil in der Flucht. Nachdem wir uns ein Stück entfernt hatten, behielt die andere Jacht ihren Kurs querab bei. Erst nachdem wir ein zweites Mal unter Motor unseren Kurs geändert hatten, fiel die andere Jacht ab, blieb an Bb und passierte uns. Wir waren alle hellwach und ärgerten uns über das Verhalten des anderen Skippers (falls der nicht schlief).

Gegen Mittag sahen wir endlich auch erstmals einen Schwarm Delfine. Wie wir es von anderen Törns kannten, spielten sie mit dem Schiff und der Bugspitze. Immer wieder kamen sie mit hoher Geschwindigkeit an und tauchten, sprangen förmlich zu viert und fünf vor den Bug, um sich von der Bugwelle auf die andere Schiffseite treiben zu lassen. Nach 30 Minuten hatten sie offenbar genug gespielt und verließen uns.

Da die Wellen heute wieder sehr quer und achterlich kamen, steuerten wir wieder viel direkt. Bei brennender Sonne schweißtreibend und anstrengend. Aber der Erfolg war, dass die Entfernung zum Ziel inzwischen weniger als 500 sm betrug. Lohn genug!

Ronni hatte sich seit Tagen Bohnensuppe gewünscht. Helmar als Koch fand es jedoch etwas unter seiner Würde, nur Dosensuppen zu kochen. Seine Aussage: „Der Koch bestimmt, was auf den Tisch kommt!“ Dabei waren die Dosen extra für diese Reise gekocht und zubereitet. Sie waren hervorragend. (Wir vermuten, dass Helmar keine Bohnensuppe mag). Trotzdem, heute war Bohnensuppentag, dazu gab es Kartoffelbrei. Helmar bereitete die Mahlzeit in der Kombüse zu, wir anderen traten oben an Deck zur Eddi-Gymnastikstunde an. Während wir unsere Aufwärmübungen hinter uns hatten und uns gerade um die Balance auf dem schwankenden Schiff bemühten, brummte es unten aus der Kombüse: „Essen ist fertig“. Helma saß allein am Tisch und aß. Ganz der Koch, der seine Bemühungen nicht ausreichend gewürdigt fand. Also brachen wir schnell unsere Gymnastik ab und genossen die von Helmar noch etwas verfeinerte Bohnensuppe.

Die tägliche Positionsmeldung des ARC-Org. brachte die Gewissheit, dass gestern Abend die ersten beiden Jachten in der Rodney Bay eingelaufen waren. Die Jacht Nr. 28 um 18:12 h in einer neuen Rekordzeit. Die zweite Jacht kam um 19:15, also nur eine Stunde später. Beide Jachten waren die ganzen Tage zwar unterschiedliche Kurse gesegelt, aber die Entfernung zum Ziel (DTF) lag immer nur wenige Seemeilen auseinander. Glückwunsch auch von uns. Am 8.12. um 22:44 lief die dritte Jacht über die Ziellinie.

09.12.06, Sonnabend

Jeder Tag brachte uns 200 sm näher an unser Ziel. Er brachte aber auch brennende Sonne und der bisher so konstante Wind aus ONO mit WS zwischen 4 und 6 ließ etwas nach, so dass wir kurzfristig fürchteten, unser Ziel nicht mehr am Montag bei Tageslicht zu erreichen. Aber wir liefen auch an diesem Tag 197 sm, wenn auch nicht mehr ganz auf dem idealen Kurs. Wir liefen etwas zu tief und hofften auf eine kleine Drehung des Windes in nördliche Richtung.

Nachmittags wurde uns aus den letzten Früchten der tägliche Obstsalat serviert und danach kam wieder die Gymnastikstunde mit Eddi. Wir zeigten uns in guter Form.

Heute Vormittag liefen drei weitere Jachten und bis zum Abend noch fünf Jachten im Ziel ein, so dass jetzt bereits elf Jachten das Ziel erreicht hatten. Wir lagen nach der Positionsmeldung weiterhin auf der 30. Position von allen 253 Jachten und waren nach der Glücksborg vom DHH die zweite deutsche Jacht. Ein Ergebnis, das uns ein wenig stolz machte und uns anspornte. Mittags hatten wir noch rd. 400 sm vor uns.

10.12.06, Sonntag

Beim Wachwechsel morgens um 7:00 h fuhren wir noch eine Halse und hofften, mit dem wirklich etwas nördlichen Wind so bis St. Lucia laufen zu können. Der Wind ließ aber etwas nach. Nun waren wir ohne Spi den anderen Jachten leider unterlegen. Aber mit großer Genua, Kuttersegel und ausgebaumten Großsegel segelte unsere CHERI weiterhin beachtliche 8 kn.

Um 12:00 UTC hatten wir nach der Positionsmeldung des ARC nur noch 218 sm vor uns und waren etwas auf die 34. Position abgerutscht. Allerdings aus unserer Klasse weiterhin weit vorn und auch weiterhin zweite deutsche Jacht (von immerhin 35) nach der Glücksburg, die gestern noch über die Ziellinie gelaufen war. Unser Etmaal war mit 185 sm das schwächste der letzten fünf Tage. Aber was heißt schon schlecht, wenn man so gut liegt. Wir wussten, morgen Mittag lokaler Zeit hatten wir es geschafft!

Nachts sahen wir jetzt die Lichter dreier Jachten, die wie wir der Rodney Bay entgegen sahen.

Um Mitternacht hatten bereits 21 Jachten die Rodney Bay erreicht.

11.12.06, Montag

Was wir nicht wussten: 36 Jachten würden an diesem Tag die Ziellinie in der Rodney Bay überlaufen. Nach der Wache um 7:30 h legte sich keiner mehr zum Schlafen. Die Anspannung und die Vorfreude waren jetzt zu groß. Wir sahen drei, vier, fünf Jachten aus allen Himmelsrichtungen dem Ziel entgegenlaufen. Leider drehte der Wind jetzt etwas in südliche Richtung, so dass uns noch eine Halse kurz vor St. Lucia bevorstand.

Aus nördlicher Richtung sahen wir den rot-weißen Spi der Sunrise Diese Jacht wollten wir gerne auf der Ziellinie hinter uns lassen.

Um 11:00 h, fünf sm vor dem Leuchtturm von Cape Marquis Light, gaben wir unsere erste Ankunfts meldung an ARC RADIO auf Channel 77 ab und gaben unsere ETA mit 12:10 h an. Über diesen Kanal, der während der gesamten Regatta der ARC-Sprechfunkkanal war, hörten wir jetzt auch die Meldungen der anderen ankommenden Jachten. Wir halsten das letzte Mal und fuhren um die Nordspitze von St. Lucia Richtung Pigeon Island. Die Sunrise kam uns näher, wir konnten aber jetzt bei halbem Wind weiterhin gutes Tempo machen. Zwei Meilen vor der Ziellinie meldeten wir bei ARC CONTROL unsere bevorstehende Ankunft und erhielten noch einmal die genaue Position und Kennzeichnung des Zielschiffes. Die Sunrise meldete sich kurz nach uns an.

Jetzt noch Pigeon Island umrunden, die letzte Meldung bei ARC CONTROL und die Nachricht, dass wir nur noch wenige hundert Meter zur Ziellinie hatten. Wir sahen inzwischen auch das Zielschiff mit der gelben Flagge und die CHERI legte sich bei Wind von vorn für einen fotogenes Finish ordentlich auf die Seite. Zwei Boote mit Fotografen kamen uns entgegen und fotografierten bzw. filmten den

Endspurt und den Zieleinlauf. Die Sunrise hatten inzwischen natürlich auch den Spi runter genommen, so dass wir sie gut auf Distanz halten konnten. Als die Sirene des Zielschiffes um 12:15 h lokaler Zeit ertönte, wich die Spannung purer Freude. Wir hatten es geschafft. In 15 Tagen, 3 Stunden, 15 Minuten und 28 Sekunden hatten wir die Strecke Las Palmas bis St. Lucia zurückgelegt und waren dabei 2.922 sm gesegelt. Das Zielschiff meldete sich und gratulierte zu dem fotogenen Finish! Wir waren als 37. Schiff und als zweites deutsches Schiff eingelaufen. Die Sunrise folgte uns um 12:25 h. Insgesamt folgten in dieser Stunde noch drei weitere Jachten.

Nach dem Zieleinlauf suchten wir uns ein freies Feld und sprangen beikedreht erst einmal in den Atlantik. Eine Stunde später hatten wir unseren Liegeplatz in der Rodney Bay Marina erreicht und wurden dort wie alle ankommenden Jachten mit Hupen und einem Empfangskomitee des ARC begrüßt. Ein karibischer Drink und ein Korb voller Früchte und mit einer Flasche St. Lucia Rum wurden uns überreicht und wir hatten ein wenig Ruhe.

Leider hielt diese nicht lange an, denn die Einclarierung beim ARC und der Hafengebörde und das Aufräumen und Säubern des Schiffes standen uns bevor.

Einlauf vom 11.12.2006:

Platz	ARC-Nr.	Name	Zeit:
34	23	Mustang	11:25
35	218	Skagerrak	11:30
36	135	Movomotapa	11:49
37	94	CHERI	12:15
38	201	Sunrise	12:25
39	118	Yo Yo	12:32
40	45	Catman	12:34
41	58	Berge Viking	12:54
Ankunft:	Platz-Nr.:		
9.12.	6 bis 15		
10.12.	16 bis 21		
11.12.	22 bis 57		

PS.

Eine Atlantik-Überquerung, selbst zum 3. Mal, ist jedes Mal eine besondere Herausforderung.

Jedes Mal sind das Wetter, die See und die Zusammenarbeit mit der Mannschaft eine neue Herausforderung, man muss sich immer wieder mit den neuen Problemen von Schiff und Leuten arrangieren.

Ein Bericht von Leo und Hans

Course history der Cheri Raffay Hamburg:

Date / Time	Latitude	Longitude	Heading	Speed
26/11/06 13:00:00	N 28° 9' 0"	W 15° 25' 0"	0	0
27/11/06 12:00:00	N 26° 22' 0"	W 17° 16' 0"	225	6
28/11/06 12:00:00	N 23° 43' 0"	W 20° 37' 0"	225	10
29/11/06 12:00:00	N 22° 55' 0"	W 23° 10' 0"	226	6
01/12/06 12:00:00	N 21° 46' 0"	W 28° 13' 0"	227	6
02/12/06 12:00:00	N 20° 15' 0"	W 31° 9' 0"	226	8
03/12/06 12:00:00	N 18° 57' 0"	W 34° 10' 0"	226	8
04/12/06 12:00:00	N 17° 46' 0"	W 37° 12' 0"	226	8
05/12/06 12:00:00	N 16° 57' 0"	W 40° 13' 0"	226	7
06/12/06 12:00:00	N 16° 4' 0"	W 44° 9' 0"	226	10
07/12/06 12:00:00	N 14° 55' 0"	W 47° 15' 0"	226	8
08/12/06 12:00:00	N 14° 52' 0"	W 50° 46' 0"	227	9
09/12/06 12:00:00	N 14° 45' 0"	W 54° 6' 0"	226	8
10/12/06 12:00:00	N 14° 46' 0"	W 57° 16' 0"	226	8
11/12/06 12:00:00	N 14° 3' 0"	W 60° 33' 0"	226	8
11/12/06 16:15:28	N 14° 3' 0"	W 60° 58' 0"	0	0

