

## **Montag, 23. April 2012 Jacaré, Brasilien**

Seit einigen Tagen gewöhnen wir uns langsam an dieses Leben in Brasilien und vor allem an die gegenüber dem hiesigen Sonnenstand komischen Tageszeiten.

Hell wird es bereits am Morgen um 05.30 (lokale Zeit, UTC unsere ehemalige Bordzeit waere das 08.30) und dunkel wird es aber bereits kurz nach 17.30 Uhr. Der Schlafrythmus passt sich erst langsam an die Gegebenheiten an (morgens), wir erwachen somit bereits und wie immer bei Tagesanbruch und gehen aber oft erst so zwischen Mitternacht und zwei Uhr zu Bett (Segler sitzen hier zusammen und quatschen), mit dem Resultat - wenig Schlaf ! Wir sollten dies mit einer Siesta kompensieren !!

Unsere Sorge, der Mastfuss:

Dank einer Inspizierung des Mastfusses und Systems durch Karl Heinz, einem deutschem erfahrenen Segler und Metallingenieur aus der deutschen Zulieferungsbranche für Automobilteile, wir trafen ihn in Fernando do Noronha und jetzt wieder hier in Jacaré, dürfen wir uns vorerst bezüglich Mastfuss Entwarnung geben. Er überprüfte das Material rundum sehr genau. Es sind unterschiedliche Metalle. Sie zeigen keine Schwachpunkte, Risse oder Spuren von Abnutzung und der Mast steht noch solide. Somit werden wir, wie bereits ja seit längerem schon vorgesehen und geplant, den Mast erst in Grenada (Karibik) legen lassen, dann das Rigg inspizieren, vermutlich alle Wanten und Doggels ersetzen lassen.

Jetzt bleibt betreffend Mast nur noch die Frage offen, wie fädeln wir wohl das beim Blisterbruch entschwundene Blisterfall wieder durch unseren stehenbleibenden Mast. Eine Lösung wir uns wohl einfallen müssen.

## **Resumé Atlantiüberquerung 2012 Gambia-Brasilien**

### **Wind, Wetter und Route:**

Abgesehen vom ersten Tag, wo wir wirklich gegen Wind und Wellen gegen an mussten, dürfen wir mit den angetroffenen Winden sehr zu frieden sein. Sowohl die Richtung als auch die Windstärken erlaubten ein angenehmes Segeln.

Einzig, die im zweiten Teil der Ueberfahrt auftretenden Squalls, stellten uns manchmal vor die Fragen:

- Wieviel Segel und welche, mag es wohl unter diesen Wolkentuermen leiden?
- Wo liegt der Kompromiss zwischen Schnelligkeit und materialschonender Sicherheit?

Tagsüber konnten wir bald einmal, nach den ersten paar Squalls, diese Frage, leider mit einer Ausnahme, relativ einfach beantworten.

Nachtsueber aber muesste der Radar zu Hilfe genommen werden, doch der ist noch von einer älteren Generation und somit zu energieaufwendig und damit für nur diese Fragestellung bei unserem Strombudget nicht wirklich einsetzbar.

Die Windprognosen und Wettervorhersagen, hauptsaechlich von Klaus, Intermar und teilweise auch von Christoph, Seelotse trafen auf einem grossen Teil der Strecke oft wohl in der Windrichtung zu, in den Windstaerken gab es aber vielfach Abweichungen. Eigentlich in der Natur der Sache, da die Prognosen ja jeweils von geglaetteten Werten ausgehen. Auch in den Kalmen und am Equator traten die Prognosen erst recht nicht

immer ein. Schnell lernten wir aber, man muss nehmen was vorhanden ist ! In diesem Gebiet wissen scheinbar nicht einmal der Wind und die Wellen selbst, was sie wirklich wollen. Aber dennoch eine grobe Stuetze waren sie auch dort alleweil. Wir wollten windstille Zonen vermeiden und dies ist uns auch grösstteils gelungen. Will man in den suedlichen Atlantik, so ist das richtige Einschaaetzen des weiteren Verlaufs der sich dauernd verschiebenden ITC- und windstillen Zone noerdlich des Equators bestimmend fuer die guenstigste Routenwahl. Natuerlich, wo zwei Aerzte, da drei Meinungen - doch die von Klaus und Christopf vorgeschlagenen Kurse waren schlussendlich absolut richtig und fuer uns optimal. Segeln, und an Ort und Stelle sich immer den Umstaenden gemaess an zu passen, war unsere Aufgabe und mussten wir bewaeltigen. Gemeinsam gelang es so, den Prognosendeuter und uns gemeinsam, das Aussitzen laengerer Flauten zu vermeiden und den zurueck zu legende Weg auf ein Minimum reduzieren. Ein herzliches Dankeschoen an Klaus und auch an Christopf, beide brachten uneigennuetzig ihre eigene Erfahrung in unser gemeinsames Anliegen.

### **Materialschaden:**

- Blisterrolle gebrochen, aus der Not und mangels Ersatzteile falsches Material eingesetzt. Wir werden das Ersatzteillager bezüglich Rollen, Wanten und Toggels erweitern.
- Ein Blister gerissen - ein unschoener und unnoetiger Schaden, menschlicher Fehler und aber verkraftbar.
- Das Unterliek der Genua ist ausgefranst. Es muss genaecht werden - eine vermutlich dem Alter der Genua entsprechende Abnuetzungerscheinung.
- Metall auf Metall kratzendes Geraeusuch am Mastfuss und heftiges Knarren an der Befestigung des Mastfusssockels  
Fuer uns wurde es ein grosser Unsicherheitsfaktor, der uns schlussendlich auch dazu bewegte, eher langsamer mit unterdimensionierten Segeln, als mit optimalem Speed und groesseren Belastungen auf das Rigg, durch die Wellen zu fahren. Dabei haben wir aber auch rausgefunden, dass es wohl der langsamere, aber auch der bequemere Weg ist, eine Atlantikueberfahrt an zu gehen. Wir kamen top fit in Brasilien an, kein Schlafmangel keine Entzugerscheinung.

### **Motorenstunden und Diesel:**

Wir wollten den Atlantik, wenn immer es ging, moeglichst ohne viele Motorenstunden ueberqueren. (Ein wenig Statistik muss jetzt sein !)

Wir setzten daher unsern Motor auf der ganzen Ueberfahrt nur 6 Mal ein, sei es zur Enegiegewinnung, oder fuers Manoeverieren und Vorwaertskommen.

1. Ab der Lamin Lodge, durch das Gambia-River Becken, wo wir bis Mitternacht gegen Wind und Wellen ankaempften und dabei 2 Mal in Fischernetze fuhren.  
*10 Stunden, 34 Seemeilen.*
2. Dann 13 Tage spaeter, wo wir wegen eines falsch angenommenen Wegpunktes unsern Kurs korrigieren mussten und die Insel Peter und Paul schlussendlich nur noch gegen Wind und Welle anlaufen konnten.  
*7 Stunden, 17 Seemeilen*

3. Beim naechtlichen Auslaufen von Peter und Paul, wo auch die Stromversorgung wegen dem dauernd tagsueber bedeckten Himmel und den starken Regenguesse arg ins Leiden kam und wir auf dieser Strecke wegen ungenauen Karten auf den Radar nicht verzichten wollten.  
*2,5 Stunden, 8 Seemeilen.*
4. In den letzten 24 Stunden vor dem Anlaufen der Insel Fernando do Noronho juckte es uns so, dass wir eine kurzandauernde Flaute doch wohl nicht aussitzen wollten und den Motor zur Unterstuetzung mitlaufen liessen. Der noch immer knappe Batterienstand liess es uns danken. Inkl. Anlaufen der Insel und Ankermanoever.  
*7 Motorenstunden und 32 Seemeilen Motorunterstuetzung.*
5. Anlaufen und Aufbruch um Mitternacht von Fernando do Naronho, entlang der Naturschutzzone, bis Ende der Insel.  
*1.5 Stunden, 8 Meilen.*
6. Fünf Meilen vor der Ansteuerungstone beim Anlaufen von Cabedelo und bei der Flussfahrt bis zum Ankerplatz.  
*3.5 Stunden, 12 Seemeilen.*

*Dadurch ergeben sich für diese 1865 Seemeilen Ueberfahrt und runde 490 Stunden Fahrt, davon insgesamt waehrend 31.5 Stunden(6,4 %) 111 Meilen (6 %) unter Motor zurueckgelegte wurden, mit einem Dieserverbrauch von 65 Litern.*

### **Energiehaushalt an Bord der Red Harlekin:**

Die Energiebeschaffung kann aus 4 Quellen entnommen werden:

- 4 Solarpanellen mit je 100 Watt ergibt eine theoret. Spitzenleistung = 400 Watt  
prakt. Spitze  $400 * 0.7 = 320$  Watt, entspricht in etwa 26 AH)
- 1 Windgenerator, max. Leistung 400 Watt(theoret.) in etwa 33 AH
- 1 am Dieslmotor angeschlossener Alternator mit Leistung 120 AH
- 1 Benzinbetriebener Generator "Honda 1000 Watt".

Der Energiespeicher für all die folgenden Energieverbraucher besteht aus:

- 6 Gel-Batterien, je 90 AH, ergibt 540 AH Speicherkapazitaet.

Energieverzehrende Geraete und Aperaturen auf der Ueberfahrt waren:

- Autopilot
- Diverse Navigationsinstrumente, wie
  - Karten-Plotter
  - Autopiloten
  - Windmessenanlage
  - Speedometer
  - Tiefenmesser
- AIS- Transiever
- Radargeräet
- Schiffsbeleuchtung aussen,
- UKW-Radio

- Kurzwellenfunkgeraet
- diverse Laptops
- Schiffsbeleuchtung innen
- Kuehlschrank
- Wasserentsalzungsanlage
- Stereoanlage
- Kamera- und Taschenlampenbatterienauffladegeraet
- elektrische Zahnbuerste
- Waschmaschine.

Den Autopiloten und die meisten Navigationsgeraete waren permanent im Einsatz.

Der Kartenplotter liessen wir, wenn immer moeglich tagsueber nicht laufen und machten aber damit taeglich 3 Positionsbestimmungen.

Der Radar kam nur in Spezialfaellen zum Einsatz.

Der AIS-Transmitter war immer im Einsatz, der AIS-Reciever jedoch nur nachts und bei Bedarf.

Das UKW-Funkgeraet (Not- und Kontaktkanal 16) war immer im Einsatz.

Die Schiffsaussenbeleuchtung (Navigationslichter) waren nachts immer in Betrieb.

Die Wasserentsalzungsanlage war im ersten Teil der Ueberfahrt alle 2 bis 3 Tage kurz im Einsatz.

Der Kuehlschrank lief nur an wenigen Tagen reduziert, ansonsten war er immer in Gebrauch.

Das Kurzwellenfunkgeraet mit Pactor war taeglich zwischen einer und drei Stunden im Gebrauch.

Die Laptops waren taeglich in Gebrauch, war es im Zusammenhang mit dem Pactorbetrieb oder mit administrativen Arbeiten oder Photobearbeitungen, so dass sie tag-taeglich wieder aufgeladen werden mussten.

Die Innenbeleuchtung reduzierten wir auf ein Minimum, andere Aufladegeraete wurden nur bei Bedarf eingesetzt.

Die Waschmaschine wurde nicht eingesetzt (Waere unter Wellengang auch nicht moeglich).

Auf dem ersten Teil der Ueberquerung hatten wir oft wenig Bewoelkung und somit viele Stunden Sonnenschein mit Solarenergiegewinnung. Dazu unterstuetzte der Windgenerator die Energiegewinnung bei scheinbaren Windstaerken von etwa 10 Knoten. Dies ergab taeglich eine Energiebilanz von leicht Minus, welche also die Batterienreserve taeglich (in 24 Stunden gemessen) nur gering reduzierte.

Erst nach dem Eintreten in die tropische Zone, mit dichter Bewoelkung, Squalls und Regenschauer und den teilweise eher windarmen Zonen, begann unser Stromvorrat massiv zu schrumpfen.

Am 13 Tag war es dann auch fuer unsere Batterienbilanz ein Segen, den Weg nach und von "Peter und Paul" unter Motor zu fahren und dadurch wenigstens einen grossen Teil des Batterienbestandes wieder auf fuellen zu koennen.

Das selbe konnte mit dem An- und Auslaufen unter Motor von der Insel Fernando do Noronha gesagt werden.

Wegen Kuestennaehel und dadurch zu erwartenden Fischerbooten konnten wir in unserer letzten Nacht den Radar nur mit dem Wissen unter Betrieb nehmen, dass die Flussfahrt voraussichtlich mit Motor erfolgen muesse und es ja so wie so unser fuer eine Weile letzter Tag der Reise sein wird.

Der Generator wurde gar nicht eingesetzt. Er dient eher dazu, die Waschmaschine vor Anker mit Strom zu versehen oder, aber auch nur Notfalls, Batterien wieder auf zu laden.

## Fazit:

Ohne reparierten Windgenerator haetten wir den Motor vermehrt zur Energiegewinnung einsetzen müssen.

Einen noch effizienteren Windgenerator (auch für Schwachwinde) haette vermutlich die durch Bewoelkung reduzierte Solarenergiegewinnung genügend kompensieren koennen (Heute existieren solche Windgeneratoren bereits im Marine-Handel).

## Trink- und Suesswasser:

Bei der Abfahrt hatten wir nur Liter Suesswasser in unsern Tanks (Total möglich waeren 450 Liter) und fuehrten rund 100 Liter Trinkwasser in Flaschen und Wassersaecklein mit. Der Wassermacher liessen wir im ersten Teil der Ueberfahrt nur für 10 Stunden laufen und produzierten damit für unsern Suesswassertank zusaetzliche 140 Liter. Gegen den Equator hin reichten dann die haeufig auftretenden Squalls mit ihren tropischen Niederschlaegen vollauf, die Wassertanks fortlaufend immer wieder voll fahren zu koennen.

Das Inbetrieb nehmen des Wassermachers hat sich im Nachhinein als unnoetig erwiesen.

## Alkohol

Auf laengeren Ueberfahrten trinken wir meist keinen oder wenig Alkohol, so dass die 24 kleinen Bierfläschchen von Gambia noch immer nicht getilgt sind, obwohl wir in Peter und Paul mit der Inselbesatzung damit anstiessen und auch Bier dort liessen. Auch der Rotwein an Bord hatte eigentlich kaum Abnehmer und der Prosecco kam nur bei der Equatorueberquerung zum Zug.

## Esswaren:

Kühlschrank sei dank hatten wir für ca. 10 Tage frisches Gemüse, Früchte und Fleisch. Die restliche Zeit halfen diverse Konserven und eingemachtes Gehacktes zu einer abwechslungsreichen Ernährung. Frühstück mit frisch gebackenem Brot oder Müsli und früh abends vor dem Sonnenuntergang ein warmes Abendessen, zwischendurch ein Griff in unsere Knabberkiste, so pendelte sich unser Essenrythmus ein. Mit Grundnahrungsmitteln und Konserven waren wir reichlich eingedeckt, hätten problemlos noch einige Tage/Wochen länger segeln können.

## Fischen:

Stand komischerweise auf dieser Überfahrt nie richtig zum Thema. Die ersten 3 Tage wollten wir keinen Fisch zubereiten müssen, also ist die Devise keinen fangen, also keine Leinen ins Wasser. Später begannen wir Berge zu verschlingen, Frisches Fleisch hatten wir noch. Als die Lust nach Fisch und fischen erwachte, gab es viel Seegras oder Algenflächen im Wasser. Die Lust nach Fisch blieb, aber die nach Fischen verschwand. Und dann, im Südatlantik hatte nur einmal ein grosser Fisch gebissen, die Leine riss, ich war zu ungeduldig. Danach verloren die Fische selbst die Lust zum Beissen. Jeder macht halt, vorauf er Lust hat.

Vielleicht kommt ja später der Moment ein Mal wieder, wo der Esser, der Koch, der Fischer und der Fisch alle gleichzeitig Lust verspüren, dem Erlebnis des Fischens nach zu gehen !

## **Buecher lesen / Funk:**

Hatte Jrmina Zeit, einige Bücher zu lesen, verbrauchte ich sie in den Funkenrunden, Informationsbeschaffung mittels Pactor und dem Mailen. Doch mein Bücherlesen war geplant, die Transatlantiküberquerung war aber dazu für mich zu schnell beendet! Ist unser Schiff doch viel zu schnell !!

## **Meinungsverschiedenheiten unter der Besatzung:**

In den meisten Fällen waren wir uns immer einig. Im anzugehenden Kurs, Grösse der Besegelung, Wetterbeurteilung. Der Wachhabende entscheidet oder nimmt Rücksprache.

Im allgemeinen Leben an Bord herrschte ebenfalls Liebe, Glückseligkeit und Eierkuchen: Fürs Individuelle oder auf eine jeweilige Verfassung einer Person wurde Rücksicht genommen und auch darüber gesprochen. Jrmina kocht wunderbar, organisierte und plante den Einkauf bestens, so dass sich da kaum Grund für den andern (mich) ergab, sich nicht über die Speisen und ihrer Zubereitung zu erfreuen (ich könnte übrigens auch selbst kochen!). Mir blieb nur noch das Loben und es fiel mir leicht. Wo die Frau an Bord glücklich ist, herrscht auch Zufriedenheit bei der ganzen Mannschaft !

Unser Wachsystem erlaubte jederzeit eine ausgeruhte Crew und erleichtert dadurch „das auf einander Eingehen“

Waren früher unsere meist geführten Auseinandersetzungen an Bord, den genauen Platz eines „Anker down“ in einem Ankerfeld oder in einer einsamen Bucht zu bestimmen, so fiel diese Challenge bei dieser Ueberfahrt dahin !

Doch, wir haben einen andern gefunden ! Wann soll der Motor gestartet werden oder wie lange wartet man auf mehr Wind und sitzt die Flaute aus!

Jrmina würde ich nicht gegen einen andern Segelpartner tauschen wollen, die einzige Variante wäre wohl dann Einhand, aber nur, in Kombination mit einer Schlankheitskur.