

ATLANTIKQUERUNG NORDROUTE 2017

Vortrag für den Yacht Club Beider Basel YCBB

Dienstag, 6. März 2018

RT

Schiff und Crew

- Thaani, Bénéteau Oceanis 44 CC (Center Cockpit)
 - 3 Kabinen, 6 Kojen
 - **Neuer** Volvo Penta (2016)
 - Roll-Gross, Genua, Kutter, ParaSailor (125 m²)
 - Speed 5 bis 8kt, durchschnittliches Etmal 140 sm
- Crew
 - PK, Owner und Skipper
 - RT
 - WN (bis Qaqortok)



Unsere Route 30.6. – 25.7.2017



Atlantik Nordroute

Halifax (NS) - Taylor Head Bay - Tor Bay - St. Peter - Kelly Cove - Norris Point (NFL) - Saunders Harbour - L'ante à Loup (LBR) - Battle Harbour - Narsaq (GRL) - Qaqortoq - Nanortalik - Aappilattoq - Reykjavik (ISL)

Total 2027 sm

Vorbereitungen

- Menuplan, Einkaufsliste, Einkaufen
- Wachplan (wie 2015)
- Diesel (Reserve-) Planung
- Routen (Alternativ-) Planung
- Eis- und Eisbergkarten Kanada & Grönland (DMI)
- Schiff aus- und aufrüsten
- Kommunikation: (KW), Sailmail, SatPhone Iridium, Eiskarten und Wetterberichte per Email (René's Service!)

HALIFAX - ISLAND

TÖRNHANDBUCH

JULI / AUGUST 2017



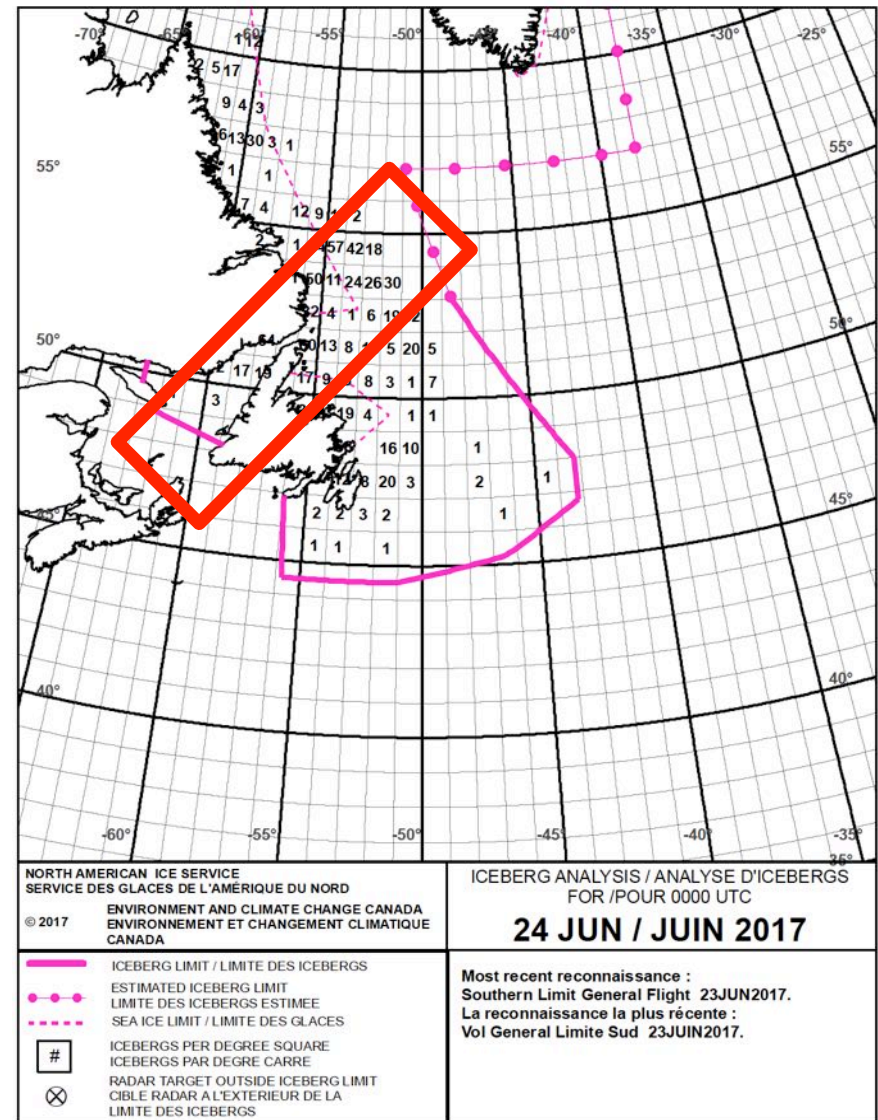
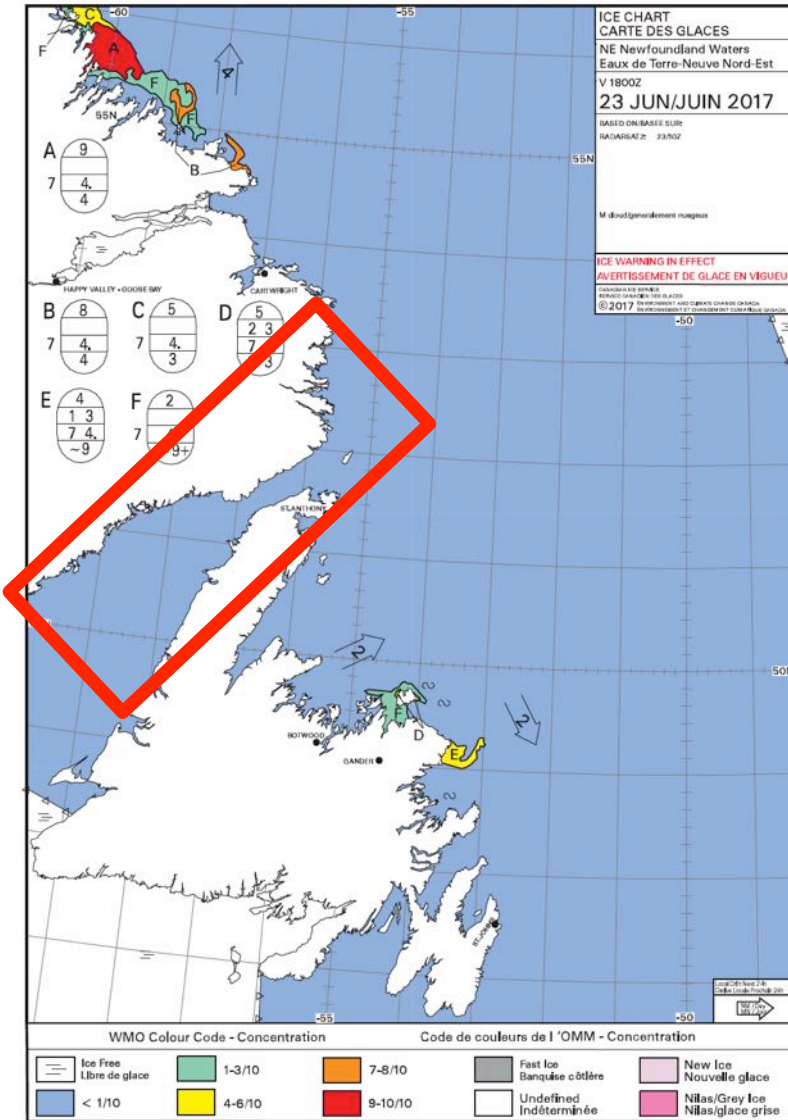
File: Handbuch Nordatlantik V10.docx

Version: V 1.0

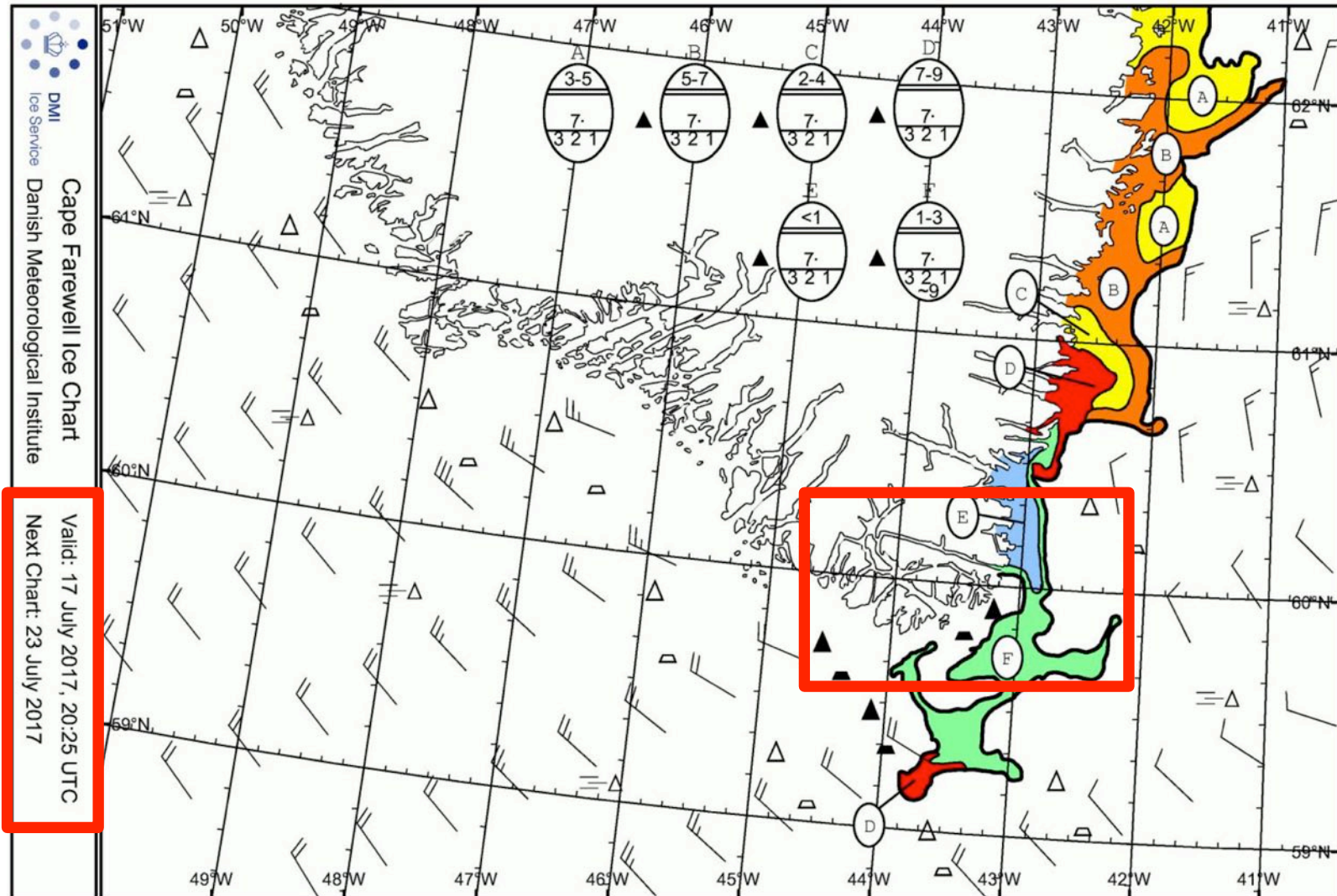
Date: 19. Juni 2017

Author: RT mit Input PK

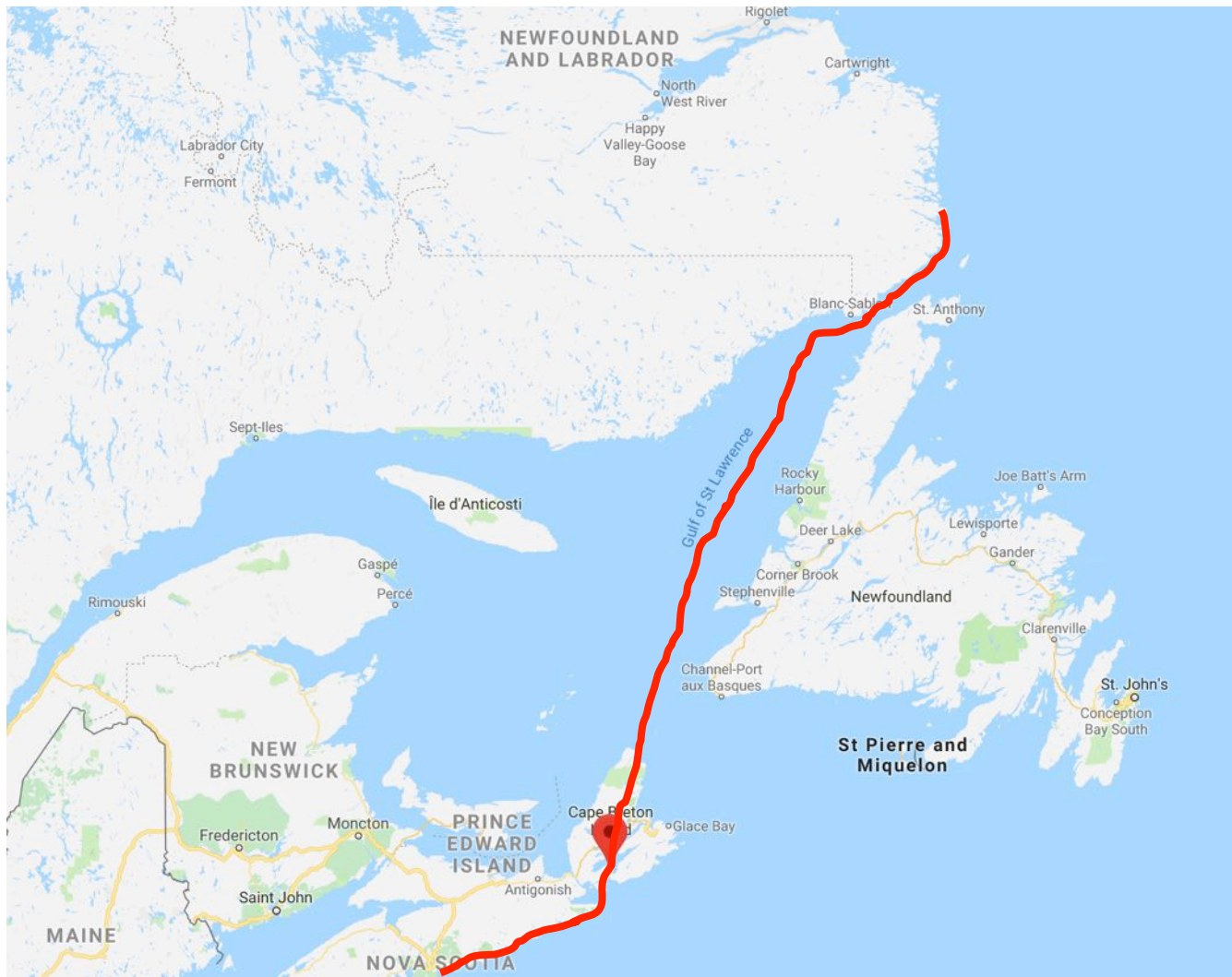
Eis- und Eisbergkarte Neufundland



Eiskarte Cape Farewell, Grönland



1: Halifax (NS) – Battle Harbour (LAB)



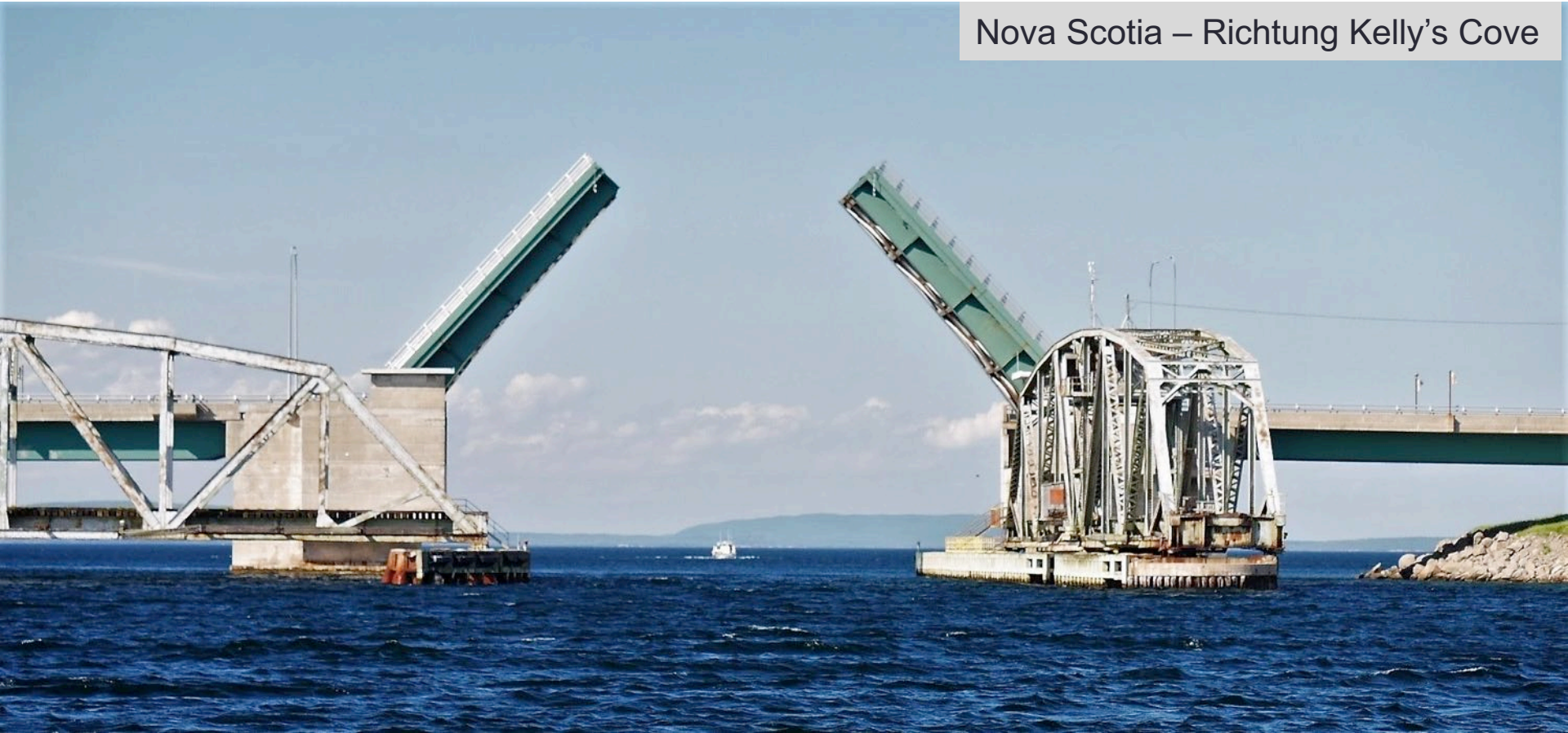
Nova Scotia – Lighthouse Peggy's Cove





Nova Scotia – St. Peter Marina

Nova Scotia – Richtung Kelly's Cove



NFL – Nach der Cabot Strasse zum Norris Point



NFL – Norris Point, Warten auf Diesel



NFL – Norris Point, Fische haben wir nun; bereit um 2 Tage abzuwettern



LAB – Am Steg in Saunders Harbour



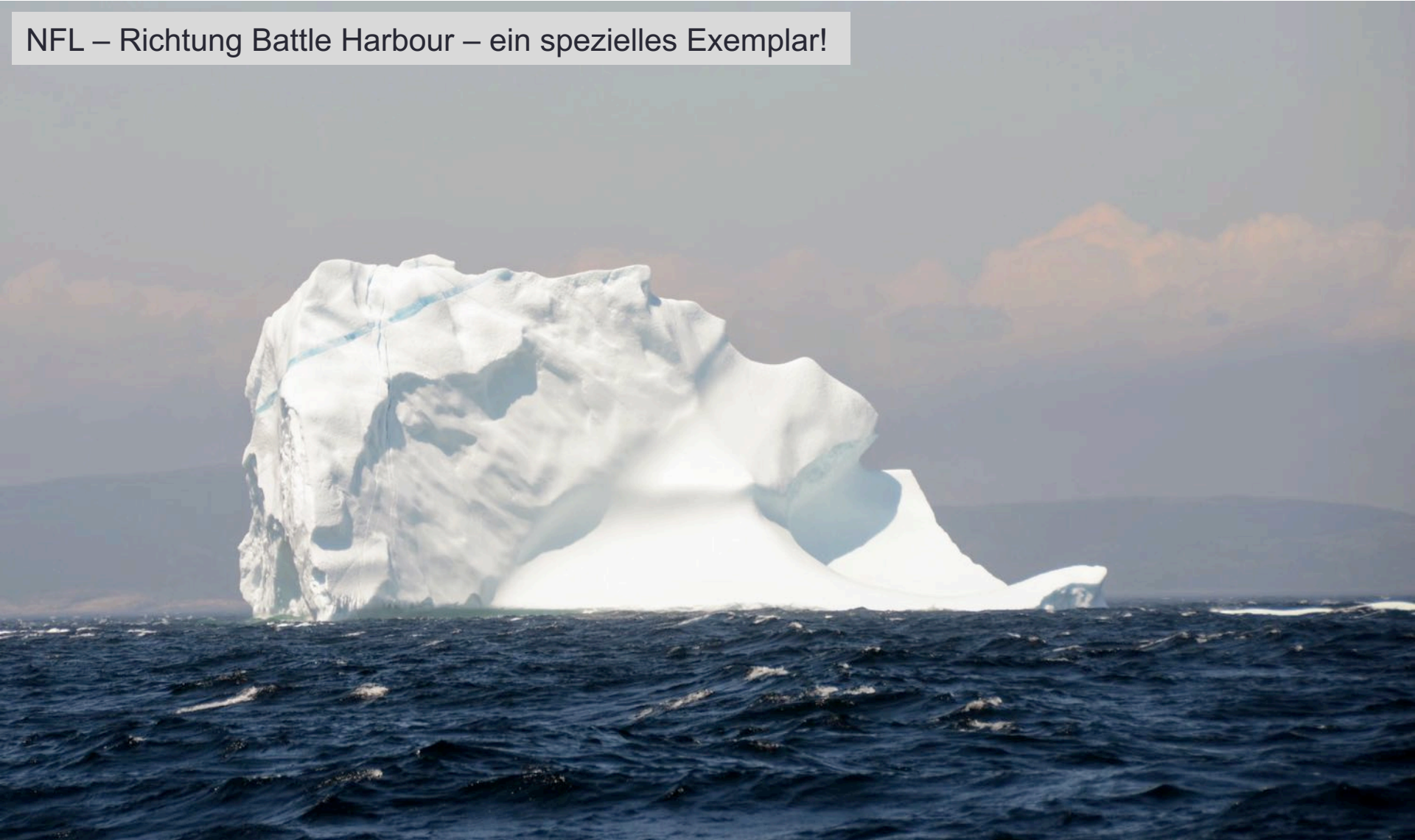
LAB – Bei Nebel nach L'ante à Loup



NFL – Richtung Battle Harbour - die ersten Eisberge!



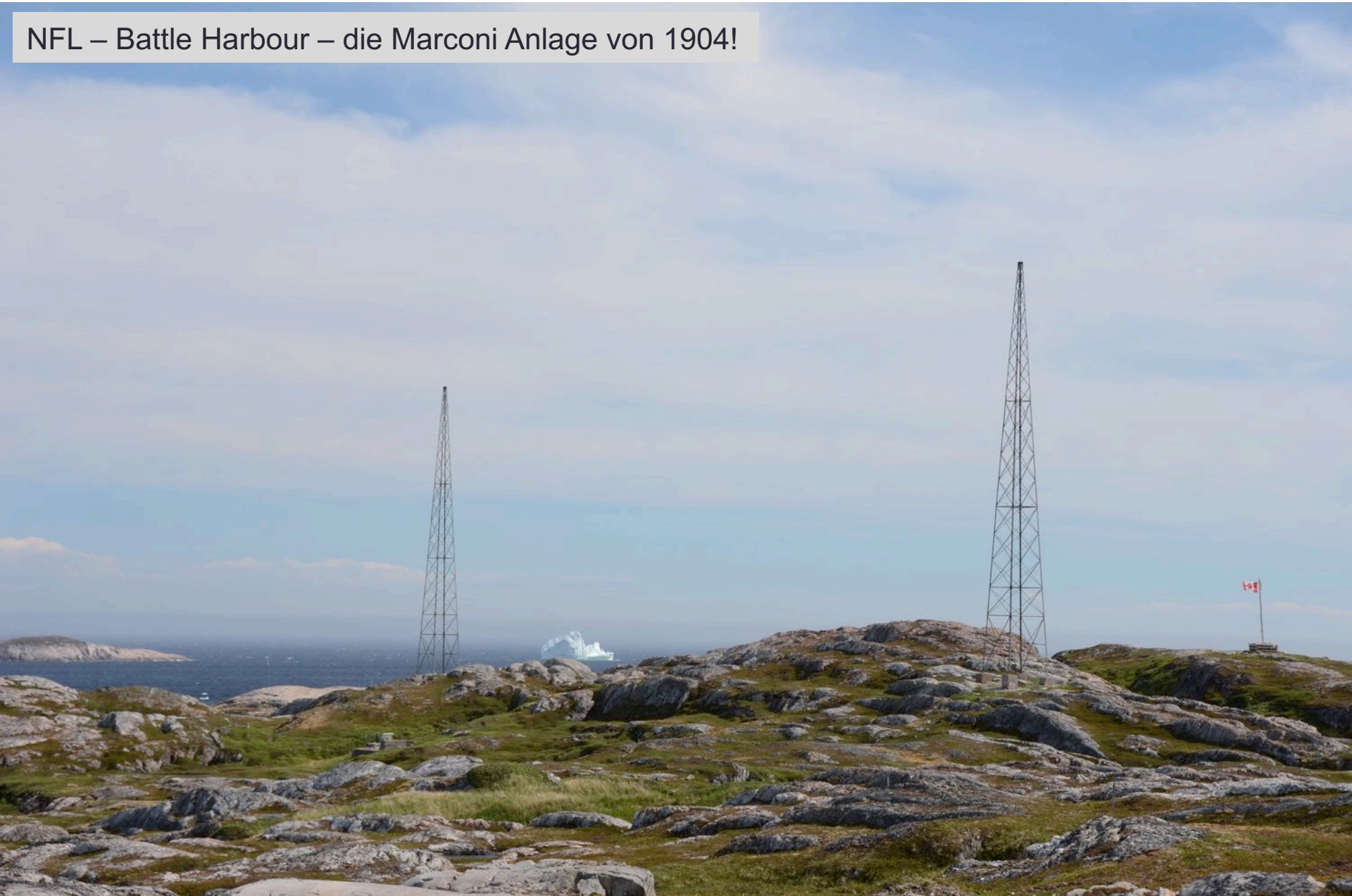
NFL – Richtung Battle Harbour – ein spezielles Exemplar!





NFL – Battle Harbour – Unser Liegeplatz

NFL – Battle Harbour – die Marconi Anlage von 1904!



NFL – Battle Harbour



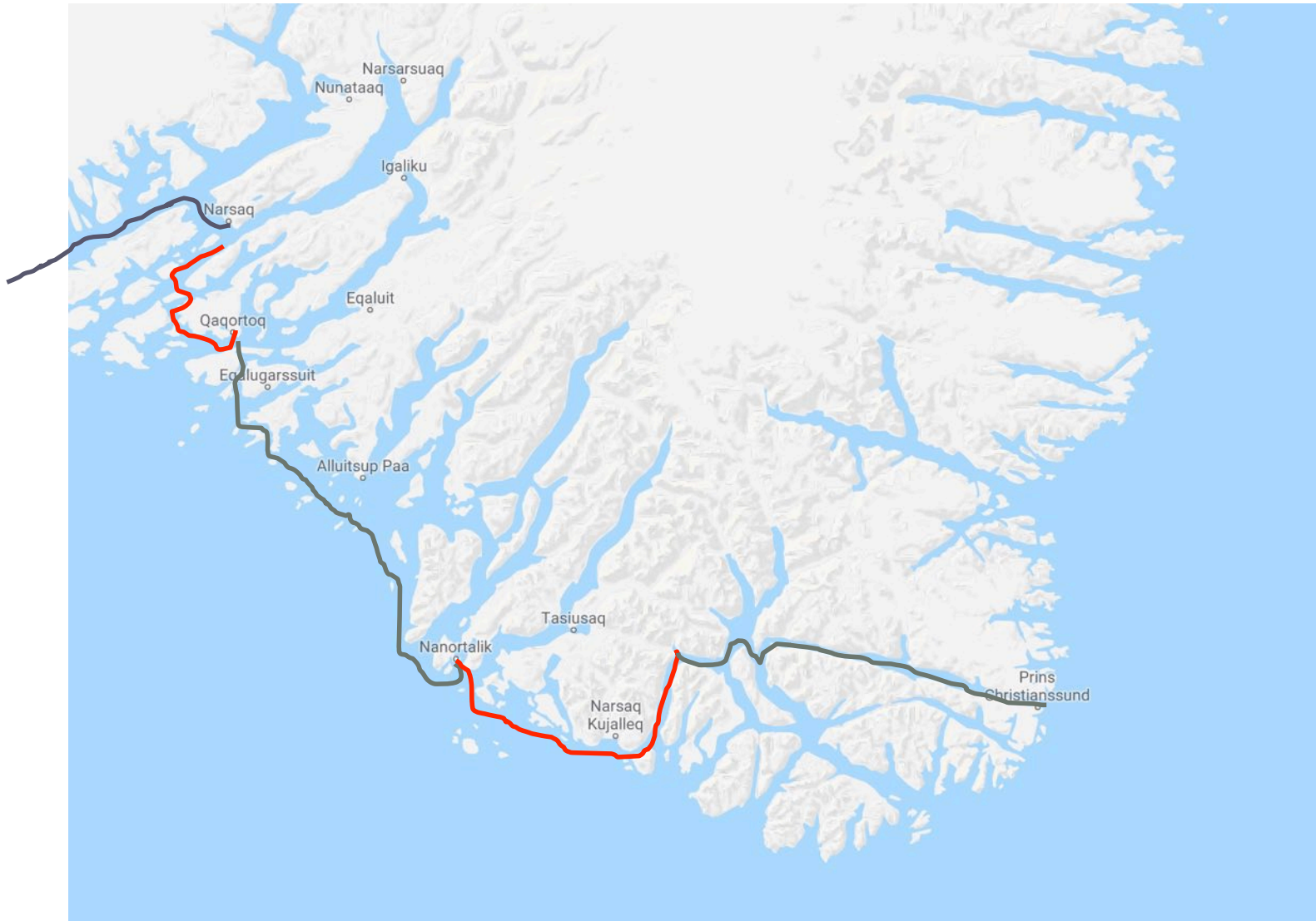
NFL – Battle Harbour - Abendstimmung



NFL – Battle Harbour - Abendstimmung



2: Battle Harbour – Christians Sund (GRL)



Über die Labradorsee Richtung Grönland
Wassertemperatur 1,6 Grad



Richtung GRL – Die Schräglagen werden auf die Dauer etwas ungemütlich



Ankunft in Grönland, Fahrt Richtung Narsaq





GRL – Richtung Narsaq



Wir begegnen einem CH Boot, unterwegs nach Nuuk <http://www.sailworks.net/>



GRL - Blick Richtung Inlandeis



GRL – Aussenmohle Narsaq, umgeben von Eisbergen



Unser Liegeplatz in Qaqortok

Qaqortok



Qaqortok – 3h-Wanderung um den See



Liegeplatz in Aappilattoq



Aappilattoq – fachkundige Beobachter





Aappilattoq – Die Fischer präparieren ihre Langleinen



Aappilattoq – Typisches Haus



Weiter auf dem Prins Christians Sund
Timing wegen Strömung ist angesagt

Prins Christians Sund – Immer wieder Gletscher. die in den Fjord kalbern



Robbentaxi



Prins Christians Sund



3: Prins Christans Sund - Island



Prins Christians Sund – Blick zurück



12 sm Packeisgürtel vor uns, (noch) nicht zu dicht

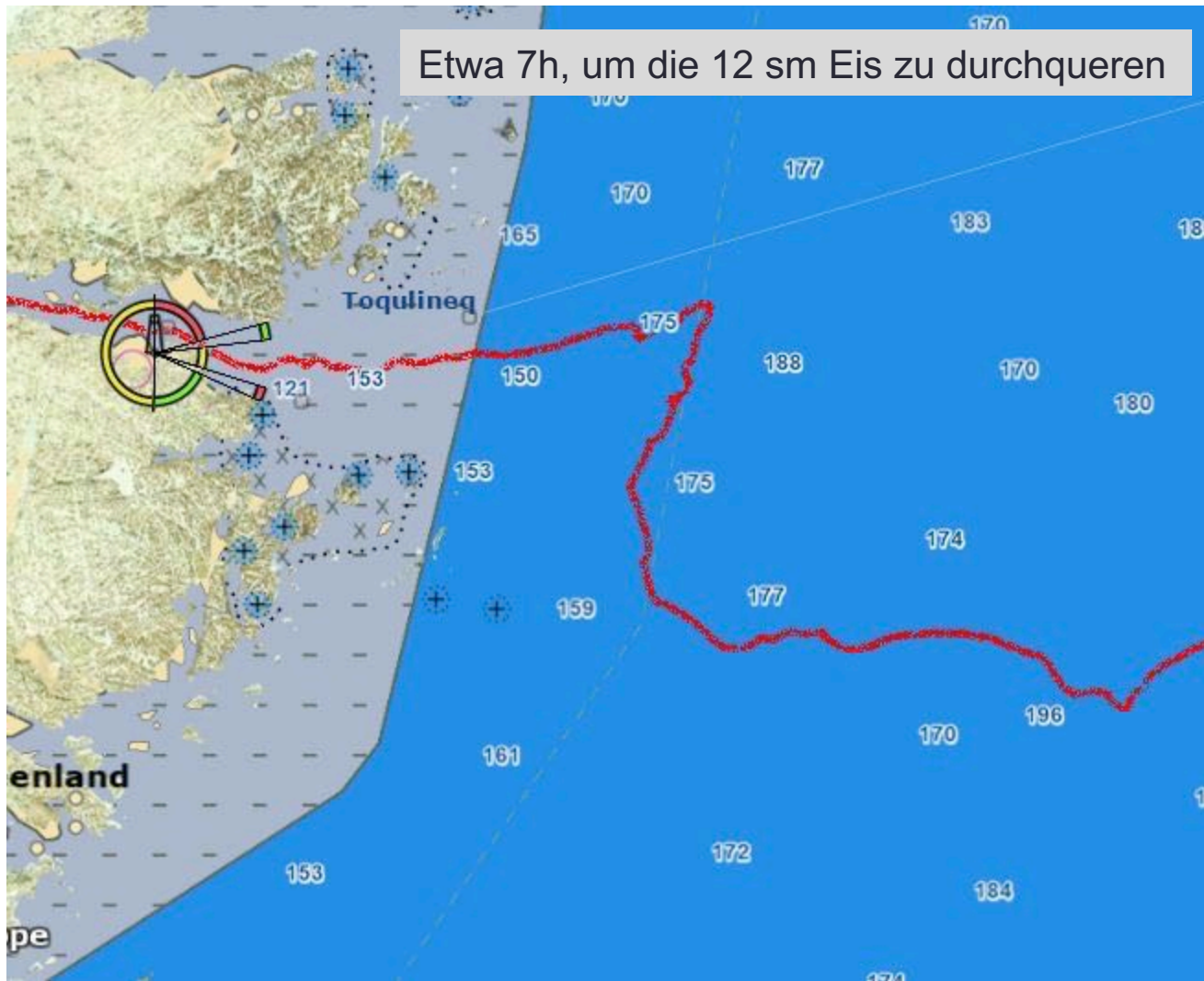


Unser polnischer Kollege auch mit Ziel Island – wir sind noch froh für seinen Tip



Mitten im Packeis – wir suchen den Durchgang zum offenen Wasser





Etwa 7h, um die 12 sm Eis zu durchqueren

Zwischen GRL und ISL folgen uns etwa 30 Grindwale für mehr als eine Stunde!



Wir schlafen bei den Wellen und Schräglagen über die 6 Tage nur noch im Salon



Die letzten 60 sm ohne Autopilot, dann sehen wir Reykjavik vor uns.



Reykjavik Marina, gerade hinter dem Konzerthaus





Ausflug zu einem der imposanten Wasserfälle

Pflege des Gründachs in Reykjavik



Segeln auf den Überfahrten

- Segelanteil bei den Überfahrten > 80%. Praktisch immer hart am Wind!
- 50% mit Kutter 1 Reff und Gross im 3. Reff. Ohne Motor ca. 4.5 bis 6.5 Knoten Fahrt, 30% davon mit dieser Besegelung 6.5 bis 7.5 Knoten. Aus diesen Zahlen kann man ableiten wie es dort draussen geblasen hat.
- Der Autopilot war im Dauerstress. Er hat dann auch 60 SM vor Reykjavik den Geist aufgegeben
- Wenn die Wellen über 3 – 4 m hoch waren, lief die Maschine mit ca. 1200 Touren mit, um die Wellenstopps schneller zu überwinden und die Durchschnittsgeschwindigkeit auf über 5 Knoten zu halten. Gründe:
 - A) Wir hätten sonst einen schlechteren Windwinkel segeln müssen, um die Segelanströmung zu gewährleisten, was uns eine längere Distanz beschert hätte und wir von herannahenden Tief erwischt worden wären.
 - B) Wir wollten die Batterien im Vollzustand zu halten, da bei noch mehr Schräglage der Motor wohl hätte ausgeschaltet werden müssen.
- Segler, die 2 Tage nach uns in ISL eingetroffen sind, haben gemeint, sie hätten den Fehler gemacht, das Wetter nicht grossräumig genug betrachtet zu haben und aus Angst, der Diesel könnte nicht reichen, zu lange ohne Maschinenhilfe gesegelt sind. So hat sie das Tief voll erwischt, 48 Std am Wind mit über 30 – 40 Knoten und entsprechendem Wellengang.

Fazit, Erlebnis

- Vorbereiten, vorbereiten, vorbereiten
 - Physisch und mental “bereit sein fürs Neue”
 - Langfristige Betrachtung des Wetters unabdingbar
 - Routing SW hilft!
-
- Fantastische Natur in Kanada und Grönland sowie in Island
 - Weder überfüllte noch Marinas ;-)
 - Direkter Kontakt zur Bevölkerung, eine Segelyacht ist ein Ereignis ;-)