

## Rund Bornholm und die Technik

Inschallah VI gewinnt 270 sm Rund Bornholm gegen 62 Starter

-----

Alles ist wasserdicht und alles ist naß: Unser Panasonic CF 08 Wireless Tablet PC muß regelmäßig mit Süßwasser nachgespült werden, damit überhaupt noch etwas zu lesen ist. Das über WLAN verbundene Masternotebook Panasonic CF 18 ist ebenfalls wasserdicht und soll Stürze über 1 Meter überstehen. Das können wir in zahlreichen Fällen bestätigen, mein Ellenbogen hat jene eine Welle hingegen nicht so locker hingenommen.

Sieg durch Technik? Von den ursprünglich 2 USB Anschlüssen haben wir den Panasonic auf mittlerweile 9 durch einen USB Hub mit eigener Stromversorgung aufgerüstet, mit dem unschönen Nebeneffekt, daß dieser Hub die Kurzwelle stört. Denn an den Verteiler ist auch eine WIBE Wetterbox von Moerer angeschlossen, die nicht nur den Seewetterbericht auf 147,3 KHz oder Navtex Meldungen empfängt, sondern ebenso Wetterfax- Karten.

Das Geniale an dieser Box ist, dass man die zu empfangenen Sendungen sehr einfach mit dem PC programmieren kann und sich dann um nichts mehr kümmern muß, selbst wenn der PC abgeschaltet ist. Zumindest theoretisch. Denn die RTTY Text-Wetterberichte kommen problemlos und zuverlässig herein, mit den Faxkarten wird es jedoch schwieriger. Die Box empfängt die DWD Ausstrahlungen und den englischen Sender Northwood, sie wählt für jede Sendung die am besten zu empfangende Frequenz automatisch aus. Gleichwohl sind die Empfangsbedingungen kurzwellenbedingt extrem unterschiedlich, mal ist die im PC gespeicherte Karte glasklar und perfekt zu lesen, dann wieder völlig unbrauchbar. Neben den atmosphärischen Störungen sind Antenne, Erdung und Installation an Bord von ausschlaggebender Bedeutung, wobei der PC selbst der größte Störenfried ist (auf einem Regattaschiff gibt es keinen Kühlschrank).

Nicht ganz unberechtigt ist die Frage, warum wir uns im Internetzeitalter noch mit dem Kurzwellen-Fax herumplagen. Die Antwort ist aber einfach, es kommt auf den Redundanz der Systeme und die Vielfalt der Informationen an. Typischerweise hat man gerade dann keinen Handy Empfang, wenn die neuen Grib Daten zum Download bereitstehen. Und die Übertragungsraten des Iridium Satelliten Handys sind so niedrig und teuer, dass der Download von Wetterkarten nicht die beste Option bleibt. Hier ist KW Fax deutlich überlegen.

Zurück zu den für den taktischen Beitrag noch verbleibenden 8 USB Anschlüssen. Gerade Rund Bornholm hatten wir den Eindruck, gegen den Computer Schach zu spielen. Denn natürlich war er vollgeladen mit verschiedenen GRIB Dateien für Wind, Luftdruck, Niederschlag und Strömungen, und zwar nicht nur aus einer Quelle. Mit diesen digitalisierten Vorhersagen erzeugt die Software Routenvorschläge anhand der Inschallah- Geschwindigkeits- Polaren. Der Reiz dieser Regatta und die entscheidene, zur Beantwortung jedem freigestellte Frage ist: Bornholm links oder rechtsherum umsegeln?

Mit welchen GRIB Files der Rechner auch gefüttert wurde, er schlug in allen Varianten vor: Linksherum, zum Teil mit einem Vorteil von 1 Stunde. Selbst eine Kreuz auf der Nordostsseite der Insel schien die Software nicht zu beeindrucken, sie wollte nach Norden, um dann auf BB Bug Kap Arcona anzuliegen.

Was Expedition in den GRIB Daten nicht von selbst sehen konnte, auf den Faxkarten aber zumindest möglich erschien, war ein früherer Aufzug des Schlechtwettergebietes mit einer starken Winddrehung auf Südwest bis fast Süd. Aufgrund dieses Risikos war eine Entscheidung gegen den Rechner für die Rechts-Rundung geradezu zwingend, um in jedem Falle rechtzeitig im Süden zu sein. Und wie vermutet, so kam es. Die Schiffe im Norden sind Stunden später ins Ziel gekommen.

Der nächste USB Port stellt eine Bluetooth-Verbindung zu einem GPS Empfänger im Vorschiff bereit, der immerhin 4 Positionen pro Sekunde an das Startprogramm funkt. Macht für den Countdown auf den letzten Metern zur Linie einen grossen Sinn, da diese nun gleichmässig heruntergezählt werden. Bei 1 Position/ Sekunde der üblichen GPS Geräte gibt es zu grosse Sprünge für eine ernsthafte

Startunterstützung nahe der Linie. Moderne Programme wie Deckman oder Expedition sagen dem Taktiker/Steuermann recht genau, wie viele Sekunden er zu schnell oder zu langsam ist, welche Seite der Linie um wieviele Bootslängen bevorteilt ist und vieles mehr. An die auf dem Screen herumtanzenden vielen Zahlen muss man sich aber gewöhnen, und vor allem die Kommunikation mit dem Taktiker üben: 14 Sekunden! Welche? To burn, to gun, to line??

Für den Fall, dass der Taktiker nach dem Start entnervt über Bord springt, haben wir jetzt einen weiteren USB Stecker, der mit einem roten ISY MOB Knopf nahe des Gashebels im Cockpit verbunden ist. Auf Knopfdruck gibt der dem Computer den Tastenbefehl F10, woraufhin die Software fragt:

"Wollen Sie wirklich die MOB Funktion auslösen?"

Typischer Softwarefehler, wird aber mit dem nächsten Update behoben, der Knopf kann dafür nichts. Nicht richtig bedacht hingegen haben wir die Lage des Knopfes auf dem Pinkelpfad nahe dem Heckkorb, ein Ausrutscher, und er ist ab..

Die weiteren USB Ports dienen dem AIS und der Wettermessung wie Druck, Temperatur und Feuchte, weil wir hoffen, so besser einen Frontdurchgang erkennen zu können. Nicht gefunden haben wir für den Temperatursensor bislang ein schattiges Plätzchen. Wenn die Sonne kommt, stimmt nichts mehr, aber dann ist die Front meist auch schon durch. Die AIS Integration zeigt auf der Seekarte Kurs und Geschwindigkeit von grösseren Schiffen in der Nähe, gerade nachts oder bei schlechter Sicht eine gute Hilfe. Beispielsweise beim Zieleinlauf Warnemünde, als wir die Mole anliegend in sehr spitzem Winkel die Fahrerinne kreuzen mußten, um gerade noch vor einer mit 18kts auflaufenden Fähre nach Luv zu kommen.

Der wichtigste Rechnerinput ist neben dem GPS aber die B&G Anlage mit unzähligen echten und gerechneten Werten wie True Wind Angle/Speed, Strom Versatz, Boatspeed etc.. Von der Südspitze Bornholms bis Warnemünde war die Kreuz etwa 125 sm lang, auf der 2. Hälfte mit 24kts Wind, Boen bis 32. Auf dem Stb-Streckbug kam die kurze Welle genau von vorne, was u.a. zu der erwähnten Prellung am Ellenbogen führte. Der Punkt war jetzt herauszufinden, wie schnell man gegen diese Welle segeln mußte. Stimmt noch die Polaren mit einer Vorgabe von 7,3 kts?

Mit einer Software wie Expedition kann dies schnell herausgefunden werden, alle Daten lassen sich als Charts aufzeichnen und es können über beliebige Zeiträume Mittelwerte gebildet werden. Ändert man etwas, gibt man ein "Event" ein und beschreibt, was man geändert hat. Da alle Daten übrigens aufgezeichnet werden, kann das Rennen zuhause vollständig auf der Karte wieder abgespielt werden.

Auf dieser Kreuz haben wir die Mittelwerte % Polarspeed, VMC (Geschwindigkeit zum Ziel) und VMG (Geschwindigkeit nach Luv) mit verschiedenen Einstellungen ausgewertet und sind zu dem Ergebnis gekommen, zumindest über 7kts segeln zu müssen. Freiwillig segelt das Schiff bei diesem Wetter jedoch lieber 0,8 kts langsamer, man muss es treiben, ständig die Einstellungen prüfen und sich als Steuermann sehr, sehr konzentrieren und festhalten.

Der Kern unserer IT Strategie ist aber die Konzentration auf "nur" 2 Programme, in denen alle Daten zusammenlaufen: Expedition und die WIBE Software für die Wetterlage. Unsere Erfahrung ist, dass besonders die Wetterdaten nie genau stimmen, auch auf den Strom vom BSH ist nicht immer Verlaß. Hinzu kommt die Ungenauigkeit der Bordinstrumente, den Strom kann die Software nur richtig errechnen, wenn Bootsspeedo und GPS gegeneinander kalibriert sind.

In Summe bleibt daher die persönliche Einschätzung besonders aus der Gesamtlage hochwichtig, und hierzu helfen alle verfügbaren Informationen, so unterschiedlich sie sein mögen. Und es hilft eine Strategie, die man sich schon lange vor dem Start anhand der Wetterdaten und lokalen Informationen zurechtlegen kann. Es ist auf der Bahn immer leichter und besser, eine Strategie zu überprüfen und anzupassen, als keine zu haben. Wichtig sind auch Checklisten: Wie steht morgens um 5h der Strom bei Poel? Der Navigator hat gerade Freiwache!

Am 12. August starten wir (hoffentlich) zum Fastnet Race mit 300 Schiffen. Nachdem wir in der Ostsee die Grundschule geschafft haben, treten wir jetzt mit hohem Respekt im Gymnasium an. Das Segeln im Strom ist eine andere Hausnummer. Wo stehen wir im internationalen Vergleich?

Volker Andreae