



KONTROVERSE
Die YACHT hat in zwei Ausgaben ausführlich über den Fall Vestas und die Folgen berichtet

»WIR SIND NICHT GEFEIT«

Die spektakuläre **HAVARIE** des dänischen Teams Vestas Wind im Volvo Ocean Race hat die Diskussion um den Wert guter **SEEMANNSCHAFT** neu belebt. Wir dokumentieren, wie Hochseeprofis und Freizeitskipper das Thema bewerten

TIM KRÖGER Mehrfacher Teilnehmer am Volvo Ocean Race und am America's Cup

Der Begriff „Seemannschaft“ lässt (zu) viel Raum für Interpretationen. Aber er trifft den Kern dessen, was auf See gefragt ist: die Fertigkeiten, die ein Seemann zur praktischen Handhabung eines Wasserfahrzeuges beherrschen muss. Dass die Anforderungen mit der Art des Bootes, dem Revier und den Wind- und Wetterbedingungen krass variieren können, versteht sich von selbst. Ein Optisegler hat andere Aufgaben zu lösen als der Skipper auf Transatlantik-Fahrt.

Wenn man zum Beispiel mit einer modernen Rennyacht bei fünf Windstärken von der Seite rückwärts in eine Box einfahren will, mag die Umsetzung von außen möglicherweise unseemannisch aussehen, denn man nimmt wahrlich Anlauf mit dem Boot, mindestens drei bis vier Knoten Fahrt. Irre? Nein, die einzige Chance, da das Boot kaum Lateralfläche hat. Kiel und Ruder halten es nur auf Kurs, wenn sie angeströmt werden.

Wer Seemannschaft beherrscht, weiß das. Eine ähnliche Yacht hat einen solchen Anleger vor einigen Jahren bei gleichen Bedingungen auf halber Strecke abgebrochen. In der Folge schlug das Boot zwischen den Pfählen quer und verklemmte sich. Dabei brach ein Ringspant. Gute Seemannschaft? Die Bewertung überlasse ich Ihnen.

Leider gibt es keinen Indikator, wie gut ein Segler oder eine Seglerin den Sport insgesamt beherrscht. Anders als beim Golfen

haben wir kein Handicap, das zumindest Aufschlüsse über die Leistungsstärke gibt. Deshalb glauben manche, die seit 30 Jahre auf dem Wasser sind, gute Segler zu sein. Dabei hat jemand, der in dieser Zeit jeweils nur einmal im Jahr eine Woche mit Freunden auf Törn geht, nicht den Horizont und die Erfahrung – unabdingliche Voraussetzung für gute Seemannschaft – wie einer, der jedes Jahr Monate auf See verbringt.

Für mich ist Seemannschaft elementar! Sie ist die Definition für sichere Schiffsführung und möglichst optimales Bootshandling unter allen Bedingungen. Womit wir beim nächsten Problem sind: Nehme ich an einem Rennen teil, pushe ich extrem hart für den Sieg. Auf Basis der Kompetenz meiner Mannschaft kann und muss ich an die Grenzen gehen. Ich bewege mich dabei aber immer im Bereich der sicheren Seemannschaft.

Der Fall der im Volvo Ocean Race auf ein Riff gelaufenen Vestas Wind hat ein bisweilen scharfes Echo hervorgerufen. Ich habe mich darüber geärgert. Ich sehe nicht, dass man der Mannschaft um Skipper Chris Nicholson und Navigator Wouter Verbraak schlechte Seemannschaft vorwerfen kann. Im Gegenteil: Das Team hat extrem professionell auf die Notsituation reagiert. Dem Unfall sind offensichtlich individuelle Fehler vorausgegangen, die im Segelsport auf diesem Niveau zwar nicht geschehen sollten, aber passieren können.

Wouter Verbraak hatte ich schon vor dem Start zum Volvo Ocean Race als Navigator für unser Team im Nordstream Race engagiert. Ich kenne ihn gut und arbeite gern mit ihm. Er ist sehr gewissenhaft in Umsetzung und Planung – einer, dem ich vertraue. Dennoch sind wir alle nicht vor Fehlern gefeit, die in Ausnahmefällen wie bei Team Vestas eine gigantische Wirkung haben können. Ich nenne es die Banalität des Bösen. Ein kleiner Fehler kann sich übel rächen.

Vielleicht wäre die Vestas-Havarie bei intensiverer Kommunikation zwischen Skipper und Navigator zu vermeiden gewesen. Denn die an Bord bekannte Tatsache, dass aus einer Wassertiefe von 2000 Metern auf einmal 40 werden, hätte durchaus stutzig machen können. Aber es gilt auch die alte Weisheit: Hinterher ist man immer schlauer.

Es mag sein, dass Leute ohne Kenntnis unseres Berufs und der Boote, auf denen wir ihn ausüben, uns gute Seemannschaft absprechen. Dem möchte ich vehement widersprechen. Es wird auch Formel-1-Fahrern nicht herausragendes Fahrkönnen abgesprochen, nur weil sie an die Grenzen gehen.

Für mich steht der Begriff Seemannschaft also nicht für das alte Bild, für prima Knoten, gut sortierte Papierkarten und Stechzirkel. Seemannschaft bedeutet für mich, mit Boot und Mannschaft auf See eins zu werden, um sicher und gesund heimzukommen. Egal, mit welcher Mission man unterwegs ist.



GETRENNT
Nach der Havarie
feuerte Vestas-Skip-
per Nicholson (r.)
seinen Navigator
Wouter Verbraak

WILFRIED ERDMANN *Einhandsegler, zweimal nonstop um die Welt*

Die Strandung ist traurig, nicht nur für den Navigator, auch für die Mitsegler. Nicht jeder wird die Gelegenheit bekommen, wieder in so ein Ding einzusteigen. Meine Einstellung dazu,

von einem, der mehrere Fast-Strandungen erlebt hat:

Wo gehobelt wird, fallen Späne.

Gesundheit und persönliche Geldmittel hat ja keiner verloren.

FRANZ KIMMEL *YACHT-Forum*

Der Fehler des Navigators ist unverzeihlich. Wellen schlägt er jedoch nur, weil er so spektakulär bestraft wurde. Begangen wird er täglich hundertfach. Wir unterliegen dem Trugschluss, ein Meer von Informationen würde kritisches Denken ersetzen. Dabei ist die Kombination Mensch-Technik umso anfälliger, je sorgloser der Mensch der Technik vertraut. Beim Umgang mit Bleistift und Zirkel übernimmt der Navigator zu 100 Prozent die Verantwortung, er kann sie nicht auf seine Striche in der Papierkarte abschieben. Elektronische Hilfsmittel machen die Navigation nicht sicherer, nur bequemer.

PROF. DR. HERWIG PARETZKE *Fahrtensegler, umrundete auf seinem Kat „Jonathan“ von 2010 bis 2013 die Erde*

Nachdem ich auf den 47 000 Meilen meiner Weltumsegelung auch im Unfallgebiet gesegelt bin, wenn auch nur mit halber Geschwindigkeit der Volvo-65-Renner, hat mich diese bedauernswerte Havarie und ihre Ursache natürlich besonders interessiert.

Zwei fast triviale Navigations-Praktiken

aus der Fahrtenseglerwelt hätten diesen Unfall verhindert. Auf Blauwassertörns überprüft der Navigator in einem derartigen Seegebiet mit „Steinen im Weg“ klugerweise und mit hinreichend guter Auflösung auf dem Kartenplotter den „geraden“, gegenwärtig optimalen Kurskanal unter Berücksichtigung von möglichem Versatz für die nächsten zig Seemeilen sorgfältig auf Probleme. Dann gibt er den sicheren Kurs bis zu einem bestimmten Wegepunkt als eine optisch klare „Soll-Linie“ auf dem Plotter sichtbar ein. Nur für diese so dokumentierte Linie gilt die Sicherheitsaussage des Navigators. Dieser Kurs ist dann vom Steuermann – in der Fahrtenwelt: vom Autopiloten und dem ihn beobachtenden und nachjustierenden Wachhabenden – in engen, vom Navigator spezifizierten Toleranzen bezüglich Abweichungen bis zum Wegepunkt einzuhalten. Der Cross Track Error (XTE) sollte in derartigen Gebieten plus/minus zwei Seemeilen betragen. In manchen Kanälen Feuerlands und Patagoniens waren es bei uns aber auch nur 0,05 Seemeilen!

Wenn Windparameteränderungen, Stromversatz, taktische Überlegungen etc. schon vorher eine signifikante Kursänderung angeraten sein lassen, wie dies in Hochseerennen oft der Fall sein wird, ist zuerst vom dann gerade verantwortlichen Navigator für den geplanten neuen Kurs diese Sicherheitsüberprüfung und optische Kurseingabe zu wiederholen. Erst danach darf der neue Kurs gesteuert werden – dies alles ist natürlich auf barrierefreier, hoher See, dem sichersten Platz für Segelschiffe, nicht so streng zu sehen. So kann es keine Probleme des Übersehens von Hindernissen oder Verwechslungen geben. Nicht Glauben, sondern Wissen ist Macht (= Sicherheit)! Dazu ist digitale Navigation in derartigen Situationen sehr wichtig und hilfreich. Aber sie ist immer noch „hybrid“: Der Mensch muss rechtzeitig die richtigen Fragen in richtiger Form an den Computer stellen. Dessen Antworten muss er dann selbst vor dem Hintergrund seines Fachwissens auf Plausibilität prüfen, interpretieren und entsprechend danach handeln!

Zweiter Sicherheitshinweis aus der Fahrtenwelt: Wenn voraus eine Brandung rauscht, ist es eine alte Weisheit, binnen Sekunden den Kurs um möglichst 180 Grad zu ändern – dort war Segeln nämlich gerade noch sicher möglich, da komme ich ja her! Leider gilt aber trotz aller Vorsicht und Erfahrung Edward A. Murphys Gesetz auch in der Segelei, das salopp formuliert heißt: „Sh.. happens“!

PROF. DR. GISELA MÜLLER-PLATH *Institut für Psychologie, TU Berlin*

Zur Thematik der elektronischen Medien auf Segelbooten und der „digitalen Demenz“ habe ich ein Forschungsprojekt initiiert. Das Titelthema der YACHT 3/15 habe ich deshalb mit besonderem Interesse und Gewinn gelesen.

Die Verwendung von **Multifunktions-Displays**, die zum Zweck der effizienten Navigation und Schiffssicherheit GPS-Kartenplotter, Log, Windmesser, Lot und vieles mehr am Steuerstand vereinen, wird auf Fahrtenyachten immer beliebter. Aus Sicht der Human-Factors-Forschung stellt sich hier die Frage: Profitiert der Segler beziehungsweise die Crew von der Multifunktion, oder ist er von der Informationsmenge und der Vielzahl der Funktionen überfordert?

Für Psychologie und Sportwissenschaft ist von Interesse, ob die regelmäßige Nutzung solcher Displays kognitive Fähigkeiten des Seglers steigert oder beeinträchtigt. Für Action-Videospiele am Computer wurde eine Verbesserung visueller Aufmerksamkeitsleistungen bereits wiederholt gezeigt (z. B. Green & Bavelier, 2003). Bei Navigationsgeräten im Straßenverkehr fand man hingegen, dass deren Verwendung, insbesondere die Weg-Voraus-Ausrichtung der Kartenanzeige, Raumvorstellung und Orientierungsleistungen des Fahrers beeinträchtigt (z. B. Burnett & Lee, 2005).

Für unsere erste Projektphase haben wir für den August 2015 Törns geplant, auf denen wir Fahrtensegler in deutschen und dänischen Ostseehäfen zu ihrer Nutzung elektronischer Navigationshilfen befragen werden.

TORSTEN U. VINCENT GROTJAHN *YACHT-Leser*

Bei der Strandung der Vestas Wind aus Dänemark möchten wir als Segler anmerken: Auch der Navigator an Bord muss einen Vertreter haben, der ihn in Ruhezeiten ablöst. Ansonsten ist die Verantwortung des Skippers auf See nicht teilbar. Natürlich funktioniert so ein komplexes Boot auf See nur mit Teamwork. In Ihrem Artikel heißt es, der Unfall habe sich „200 Seemeilen nordwestlich von Mauritius“ ereignet. Wenn ich mir die Grafik auf Seite 26 anschaue, verläuft der Kurs jedoch 200 Seemeilen nordöstlich von Mauritius. Murphys Law eben! Daran sieht man, wie schnell sich aus einer Kleinigkeit auf See ein Desaster entwickeln kann. Wir Segler wissen das und leben damit. Tim Kröger hat Recht: Ich würde Wouter Verbraak, der schon viele erfolgreiche Regatten gesegelt hat, auf meinem Boot auch wieder ins Team nehmen. Wichtig ist: Niemand hat Schaden genommen.

Fehler passieren. Dieser Fehler geschieht auf diesem Boot – und bei allen, die sich damit beschäftigt haben – aber garantiert kein zweites Mal.

BOATFIT



27.02. – 01.03.

MESSE BREMEN

BERATUNG
& VERKAUF



AUSRÜSTUNG
& ZUBEHÖR



HOLZWERK



NAUTISCHER
FLOHMARKT



KLEIN-
KREUZER



VORTRÄGE &
WORKSHOPS



NEU!

Online-Tickets zum Vorverkaufspreis
auf www.boatfit.de

VERANSTALTER:
MESSE
BREMEN

PARTNER:
palstek

MEDIENPARTNER:
WESER
KURIER

FACEDON

Bremen erleben!