

Korsika Logbucheintragung, Loran C,

Mitte der 1980er Jahren organisierte ich für den Windsurfclub Main Kinzig in Gelnhausen einen Clubtörn. Geplant war mit einer Segelyacht von Cogolin (bei Saint Tropez) nach Korsika zu segeln.

Wir starteten abends bei mittlerem Wind um nach einer Nachtfahrt morgens im Hafen von Calvi festzumachen.

Als mich der Wachführer morgens um 4 Uhr weckte griff ich nach der Seekarte um mir unseren Standort anzuschauen. In der Seekarte war allerdings kein aktueller Ort zu finden.

„Wir haben in der Nacht bei mehreren Windänderungen den Kurs ändern müssen“ erklärte der Segelfreund.

„Dann reich mir mal das Logbuch damit wir unseren Standort koppeln“, „ich habe die Kursänderungen nicht ins Logbuch eingetragen“ gestand uns der Segelfreund.

„Dann haben wir jetzt ein Problem, denn die Sichtweite im Morgennebel beträgt nur ca 100 m. Wir wissen nicht wie weit voraus die Ansteuerung von Calvi liegt“

„Aber wir haben ja noch unser Loran C Navigationssystem“ bemerkte ich.

Das Loran C Gerät (*Loran C war ein landgestütztes Hyperbelnavigationssystem*) zeigte nach einigen Minuten einen Standort an der ca 40 sm vom letzten Standort von 24 Uhr entfernt war. Dies konnte nicht sein, da wir höchstens mit 5 kn unterwegs waren.

Die Westküste Korsikas sollte mit einer Station bei St. Tropez, einer Station Calvi/Korsika, und einer Station in Ägypten abgedeckt sein.

Ich erinnerte mich das Radiowellen sich auch über die Ionosphäre ausbreiten. Insbesondere nachts können sich „Raumwellen“ stärker als Bodenwellen ausbreiten.

Und so war es, die Raumwelle der Station in Griechenland wurde von unserem Loran C Navi der Station bei Calvi vorgezogen.

Die Raumwelle verfälschte begreiflicherweise die Lorandaten.

Störungen, die möglicherweise durch die Raumwelle auftreten, führen zu einer Verschiebung der Phasenlage und damit auch zu einer Verringerung der Genauigkeit.

Durch asynchrone Überlappung von Boden- und Raumwelle können nächtliche Empfangsstörungen auftreten.

Wir änderten, bis der Bodennebel sich auflöste, daher den Kurs auf parallel zur Küste.

Hätte der Wachführer die Kursänderungen, Uhrzeiten und Geschwindigkeit wie vorgesehen ins Logbuch eingetragen, hätten wir den Standort (Koppelort) über Koppelnavigation (gissen) bestimmen können.