

# **Kornaticup** 5 *RELOADED* **revue**

MAI

**2**

Donnerstag

## *Vereinte Kräfte*



DAS MAGAZIN ZUM EVENT.

POWERED BY  **pitter**  
yachtharter

PRESENTED BY  **yacht**  
revue



# Furioses Finale

**Flauer Beginn.** Wie von Gert Schmidleitner prognostiziert, setzte der Wind für die fünfte Wettfahrt nach einer kurzen Wartepause vor Züt ein und sorgte für einen schönen Spigang

Allen, deren Nachtruhe in Züt etwas zu kurz geraten war, konnten sich am vierten Wettfahrttag zunächst noch von den nächtlichen Strapazen erholen. Nach einer Erholungspause setzte der Nordwest zunächst schwach ein, bis zur Zielkreuz steigerte er sich zu einer frischen Brise. Auf der langen Vorwind mussten die 110 Crews ihr Leichtwind-Trim-Können unter Beweis stellen. Das gelang in der Einheitsklasse Bavaria Cruiser 41S einmal mehr Leonid Klepikov am besten, der seinen zweiten Tagessieg einfuhr. Bei den Bavaria Cruiser 46 zeigte Alexey Roshchin eine beeindruckende Leistung – er holte neun Plätze auf. Bei den Bavaria Cruiser 45 war erneut Petr Kochnev eine Größe für sich. In der ORC mit Spi siegte Petr Vinkl, in ORC ohne Fritz Renner und bei den Kats Lothar Weber.

**Absturz.** Stollhof liegt zwar nicht in der Arktis, sondern an der Hohen Wand in Niederösterreich, trotzdem ist die Crew rund um Andreas Neumann als „die Eisbär'n“ bekannt. Schuld daran ist Wolfgang, der ehemalige Chef der Siebdruckerei Halbritter, der den Skipper der Bavaria 46 Nabu überredete 2006 an einem Segeltörn teilzunehmen. Wolfgang war ein überaus freundlicher und netter Mensch, der seine Verantwortung als Skipper sehr ernst nahm. Alkohol trank er wenig, vielleicht ab und zu ein Bier oder ein Achterl Wein. 2008 führte ein Segeltörn die Stollhofer auf einer Athena 38 nach Skradin, wo die Crew dem

Heurigen Mate einen Besuch abstattete. Wer diesen Heurigen kennt, kann nachvollziehen, dass es dort immer lustiger wurde. Der Wein schmeckte mit jedem Achterl besser und so geschah es, dass der sonst so besonnene Wolfgang beim Heimgehen etwas mehr als ein „Damenspitzer!“ hatte. Zurück auf der Yacht war an Schlafengehen gar nicht zu denken. Ganz im Gegenteil – Wolfgang drehte die Musikanlage auf und beim Lied „Hey wir woll'n die Eisbär'n seh'n“ drehte er tanzend eine Runde auf dem Kat. Im vorderen Bereich verlor er aus nachvollziehbaren Gründen plötzlich sein Gleichgewicht und ging über Bord. Zum



Gluck konnte er selbstständig zurück schwimmen und unverletzt wieder an Bord klettern. Von einer nahegelegenen Yacht kam ein Mann und fragte, ob mit dem „Eisbär'n“ eh alles in Ordnung sei. Seit diesen Moment an waren die Stollhofer die „Eisbär'n“.

Wolfgang war die Aktion am nächsten Morgen natürlich fürchterlich peinlich. Für die Pension wollte er sich eigentlich eine eigene Segelyacht anschaffen, doch leider verstarb er zwei Monate vor seinem Pensionsantritt plötzlich und unerwartet. „Wäre er nicht gewesen würde ich jetzt nicht wissen, wie schön der Segelsport ist. Für das bin ich ihm ewig dankbar“, sagt Andreas Neumann, der nun schon zum zweiten Mal am Kornati Cup teilnimmt.



## Skippertraining

Reines Hafenmanöver Intensivtraining in Punat (Mono, Kat). Keine langen Anfahrten oder Nachtfahrten, maximal 6 Personen an Bord.



## Trimmseminare

Die Racing-Academy bietet seit 2019 Trimmseminare für Fahrten- und Regattasegler an.



## Regatta Coaching

Unsere Trainer (Championsleague, Bundesliga) bereiten euch perfekt auf eine Regatta vor. Regattastart, Leeline, Tipps und Tricks, ISAF Regeln.

## Fb2, Fb3

Ausbildung für FB2 und FB3 auf unseren eigenen Schiffen. Mit unseren „Interaktiven Lernunterlagen“ für Skipper ist die Theorie ein Kinderspiel.



## Skipper-Apps

Neu im Programm ist ein „Virtueller Skippertrainer“, ein Hafenmanöversimulator mit vielen Einstellungsmerkmalen.



Web: [www.blue-2.at](http://www.blue-2.at)  
Tel: 0699 197 456 91



**Zeitmaschine.** *Wissentlich oder unwissentlich segelt die Crew der „Ziggy Stardust“ (Skipper Gerold Zauner, Crew Robert Krautgartner, Viktor Zauner, Christian Weiß, Mike Huber, Thomas Neubauer, Michael Krautgartner, Michael Simmler) ein Stück Musikgeschichte: Schließlich war ein Großteil der Crew zuvor beim Cup auf der „Major Tom“ unterwegs – beides sind Kunstfiguren des Musikgenies David Bowie. Die Segler sind Kornati Cup-Veteranen, schließlich sind sie seit 2013 dabei. Und der Einstieg war alles andere als sanft: Bei ihrem ersten Cup im Jahr „13“ hatten die Segler tatsächlich Pech, als im starken Südwind der Spi-Baum „wie ein Soletti brach“.*



**Schaffe, Schaffe.** *„Schritt für Schritt oder solides deutsches (Segel-)Handwerk: So steigerte beziehungsweise definiert die Crew der „Sieben Schwaben“ – benannt nach ihrem Sponsor-Partner - ihr seglerisches Können und ist seit 2017 beim Kornati Cup in der Einheitsklasse dabei. 2013 fand sich um Skipper Frank Härer eine teilweise wechselnde Crew von Seglern, unerfahrenen Seglern und Nicht-Seglern zusammen. Bei Urlaubstörns und ersten Regatta-Erfahrungen bauten die heute hartgesottenen Segler ihr seemannisches Wissen und Können aus. Ziel ist, beim Kornati Cup ebenso Schritt für Schritt ihre Wettfahrt-Ergebnisse auf solider Basis zu verbessern.“*



## Feingefühl erforderlich

Auf der langen Vorwind von Rončić nach Gangaro galt es bei Leichtwind Geschwindigkeit mitzunehmen und auch in den Halsen nicht zu verlieren

Der Start der fünften Wettfahrt war eine eindeutige Sache: Auf der rechten Seite war der Wind nicht nur stärker, er wehte auch weiter von rechts. Darüber hinaus lag die Linie bevorteilt. Wer rechts startete, sparte sich eine Distanz von 40m. Gerade bei Leichtwind ist es jedoch keine gute Idee zwar rechts, aber aus der zweiten oder dritten Reihe zu starten. Die größere Distanz macht den Vorteil der rechten Startposition wieder zunichte. In so einem Fall wäre es vorteilhafter, sich einen freien Platz weiter in Lee zu suchen und mit mehr Geschwindigkeit die Startlinie zu überqueren.

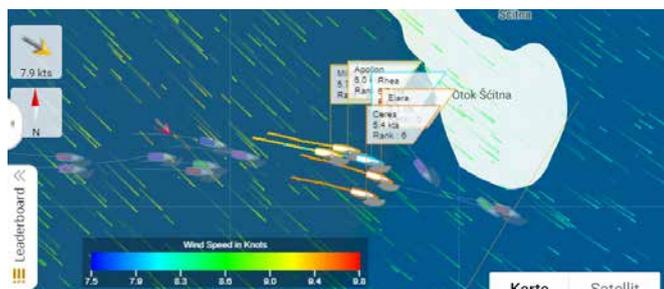
Auf der Vorwind startete bei den Bavaria Cruiser 46 die Milky Way von Skipper Alexey Roshchin eine beispiellose

Aufholjagd und holte neun Plätze auf. Sein aggressiverer und höherer Fahrstil machte sich mit einem 2. Platz bezahlt. Auch bei der Rundung von Scitna konnte ein Vorteil lukriert werden, in dem man sich näher unter Land hielt. Man war zwar zunächst benachteiligt, erreichte dann jedoch schneller den frischen Wind.

Die Analysen von SAP-Sailing-Analytics kann man sich übrigens auch aufs Handy holen. Die der Mobile-App SAP Sail InSight für Android-



Telefone ermöglicht es Rennfahrern, sich bei einer SAP-Sail-InSight-fähigen Regatta anzumelden, ihren Standort sowie die Leistungskennzahlen wie Geschwindigkeit oder zurückgelegte Entfernung nachzuverfolgen und ihre Leistung zu analysieren.



# Sicherheit kommt zuerst

**Zehn Tipps.** Bisher kam es zu 13 medizinisch relevanten Vorfällen am Kornati Cup – die Bandbreite reicht von einem dreifach gebrochenen Kiefer nach einem Sturz vom Boot bis hin zu Platzwunden oder verletzten Fingern. Die am Kornati Cup anwesende Notärztin Tanja Hamberger gibt zehn Tipps zur Vermeidung häufiger oder schwerer Verletzungen und Erkrankungen an Bord.

### 1 Aufpassen!

Am häufigsten sind Verletzungen an Fingern, Händen oder Armen auf Segelschiffen. Eine Hauptursache dafür ist Unaufmerksamkeit – wird zum Beispiel eine Bremse ohne anderen Bescheid zu geben gelöst und kommt Zug auf eine Leine, ist oft schnell ein Finger eingeklemmt.

### 2 Finger weg!

Dasselbe gilt für Arbeiten an Winschen oder Klampen mit Leinen: „Auf Leinen ist oft großer Zug – man muss sich immer fragen: Haben meine Finger da etwas zu suchen?“ Respektabstand bewahren und nicht mit den Fingern an der Winsch oder an Klampen fassen, wenn diese von Leinen eingeklemmt werden können.

### 3 Langsam ist schnell!

Viele Verletzungen passieren, weil – gerade auf Regatten – schnell und nicht sorgfältig an Leinen hantiert wird. Die Notärztin: „Etwa an der Winsch bei der Leinenarbeit zu ‚hudeln‘ kann rasch zu Verletzungen führen!“

### 4 Eine Hand für den Mann/ Frau, eine Hand für das Schiff!

Eine weitere, häufige Verletzungsursache sind Stürze auf oder von Bord. Daher: Immer festhalten und für einen guten Stand sorgen. Sich mit einer

Lifeline/Lifebelt an einer sicheren Befestigung einzupicken ist kein Zeichen von Ängstlichkeit, sondern von seemännischer Vorsicht und Verantwortung (für sich selbst).

### 5 Kopfeinziehen!

Auf der Raumen und vorm Wind kann es gerade in der Hektik einer Regatta rasch zu einer Patenthalse kommen. Schon auf kleineren Schiffen kann der Baum Seglern schwere (Kopf-)Verletzungen zufügen – das gilt aber auch für Leinen wie etwa die Großschot, die Crewmitglieder erwischen kann.

### 6 Schwimmweste tragen!

Automatik-Schwimmwesten behindern kaum bei der Arbeit an Bord – verhindern aber, dass man im Fall des Falles ertrinkt, wenn man bewusstlos nach einem Unfall über Bord gehen sollte.

### 7 Gutessen!

Eine der wohl häufigsten Erkrankungen an Bord sind Beschwerden mit der Verdauung – oft ausgelöst durch Essen, dass Segler nicht vertragen bzw. ungewohnte Nahrungsmittel oder Keime. Ein Tipp: Nicht mit Tankwasser bzw. Leitungswasser in der Marina sondern mit (stillem) Mineralwasser Zähneputzen.

### 8 Genug trinken!

Zuviel Sonne, Hitze, körperliche Belastung: Zumindest drei Liter Flüssigkeit (Wasser, Saft – damit ist nicht Alkohol gemeint) sollte jeder Segler pro Tag zu sich nehmen. Tut man dies nicht, droht Dehydrierung, die sich in Kreislaufbeschwerden, Kraftlosigkeit, Unkonzentriertheit uä. äußert.

### 9 Seefest werden!

Seekrankheit ist mitunter auch bei erfahrenen Seglern

noch ein Problem. Es gibt Mittel dagegen, diese machen allerdings müde und müssen einige Tage lang vor dem Törn eingenommen werden, um den Körper daran zu gewöhnen. Ein Trick bei akuten Beschwerden: An einem Alkohol-Tupfer schnüffeln und ausreichend trinken, um Beschwerden zu lindern.

**Alkohol in Maßen und nicht in Massen!**

Einige Unfälle bzw. „Beschwerden“ beim Segeln (auch am Kornati Cup) sind letztlich auch auf übermäßigen Alkoholkonsum zurückzuführen – etwa, wenn jemand „etwas“ illuminiert einen Ausflug vom Steg ins Meer macht und dort unfreiwillig mit Seeigeln „kuschelt“.

Dr. Tanja Hamberger (ua. tätig für „SkipperCard“) ist über Funk-Kanal 8 oder per Telefon +43 676 921 44 34 erreichbar.



**RUG**  
powered by **LTV BATTERY**

3/3/48/10.2A  
powered by **SOLI TEK**

People with RUG don't lose their work.

**www.ltv-battery.com**



# Der perfekte Sundowner

**Ausklang.** Im Wasserball-Stadion von Biograd labten sich die Crews an Fisch und Fleisch. Ein Schluck passend zum Sonnenuntergang durfte natürlich auch nicht fehlen.



**500 € für ein Milky Way.** So spart man die Teilnahmegebühr für den Kornati Cup 2020: Im Semifinale in einem Herzschlagfinale knapp gescheitert (rechts oben) gewann das Crewmitglied der Milky Way (Mitte) frierend das SUP-Finale überlegen.

## Positive Grundhaltung

**Verankert.** Der Jambo-Anker verhindert schlaflose Nächte – von Charterern und Vercharterern

Wenn der Anker nicht hält, kann einem das ganz schön den Urlaub vermiesen – der geplante Landausflug muss verschoben, die Nacht durchwacht werden. Der Anker wird nicht umsonst als einer der wichtigsten Ausrüstungsgegenstände an Bord angesehen.

In der Adria gilt der Jambo Anker, der vom Grazer Skipper Michael Walzl entwickelt wurde, als Garant für ruhige Nächte. Gerade Charterkunden, die meist nur ein-, zweimal im Jahr ankern, schätzen seine einfache Bedienbarkeit. Selbst wenig versierte Skipper benötigen nicht mehr als ein Ankermanöver und können sich auch bei hartem Ankergrund darauf verlassen, dass der Anker bombenfest hält.

Das freut auch die Charterfirma, die die Sicherheit hat, dass ihren Schiffen nichts passiert. Etliche Vercharterer, darunter Pitter Yachting, haben

ihre Flotten bereits mit dem Jambo Anker ausgerüstet. Dabei hat sich der Jambo Anker bisher nicht nur in der Adria, sondern auch in den Starkwindrevieren Griechenland und Türkei beweisen müssen.

Der patentierte Jambo Anker verfügt über weit auseinander stehende Flunken, die in Dornen enden, dadurch kippt der Anker nicht zur Seite und kann mühelos in hart gepressten Sand oder Seegras eindringen. Dank der Form der Flunken nimmt die Haltekraft progressiv zu, je tiefer sich der Anker eingräbt. So wird auch auf weichem Grund hohe Haltekraft erreicht. Aufgrund seines großen Anstellwinkels graben sich die Spitzen sofort in den Boden. Der Einfahrtsweg kann so kurz gehalten werden. Der Jambo Anker wird in sechs Größen – 8kg, 11kg, 16kg, 22kg, 30kg, 40kg, 60kg und 90 kg – angeboten.



# Vertraue auf dein Können, aber verlass dich nicht auf dein Glück ...

## ... SkipperCard ist dort, wo du bist.



[www.skippercard.net](http://www.skippercard.net)



*Jury-Chef Alen Kustić (links) und Wettfahrtleiter Gert Schmidleitner grübeln über Wetter und Kurse. Antonia kiebitzt.*

# Äolus ließ warten

**Zeitvertreib.** Während die Wettfahrtleitung über den Wetterdaten brütet, vertreiben sich die auf den Start wartenden Teilnehmer die Zeit anderwertig. Da gibt es einerseits die russischen Tanzmäuse und -bären, die Sonnenanbeter und -grüßenden, sowie die Wasserköpflenden – und Pirouttendrehenden.





## Anlegen mit Twist

**Großanleger.** So geht Anlegen mit Stil: Nach fünf ersten Plätzen in Folge in der Katamaran-Klasse wechselte die Crew von Skipper Lothar Weber von der Tequila Sunrise (Lagoon 52) blitzartig vom Race- in den Partymodus. Schon beim Anlegen eröffnete die Masteryachting-Crew die Stegparty. Der bekannte Boogie-Pianist Richie Loidl haute in die Tasten, die Seglerinnen und Segler legten eine heiße Sohle auf den Steg.

## Heute Abend **live** in Murter: Jimmy Shakers Band

Sänger und Bass James Craighead, Gitarrist Ivan Petani und Drummer Goran Šučurević sind seit 2017 die Jimmy Shakers Band

### 1. Was beschreibt euren Musikstil am besten?

Wir spielen Rock'n'Roll-Musik. Das ist die einfachste Antwort. In unserem Repertoire ist R'n'R, ebenso wie Blues, Country, Rocka Billy, Gubmo .... Wir spielen Songs zum Beispiel Lieder von Johnny Cash, Elvis Presley, Eddie Cochran, Bo Didley, Chuck Berry ... Alle unsere Songs haben gemeinsam, dass sie zum Tanzen animieren, wir spielen nichts Langweiliges oder Langsames.

### 2. Wie sind eure Erwartungen an euren Auftritt?

Wir sind zum ersten Mal beim Kornati Cup, aber wir sind langjährige Musik-Profis und haben in den verschiedensten Konstellationen schon unzählige Gigs gespielt. Unser Sänger und Bassist kommt zum Beispiel aus London, wo er früher bei der BBC und in Locations wie der Royal Albert Hall und dem Wembley-Stadion auftrat. Wir haben vor ein paar Jahren schon mal bei einer Regatta gespielt und wissen daher, welches Publikum Segler sind. Das sind meist Leute, die Spaß haben wollen und wir geben ihnen einen Abend mit viel guter Musik und guter Stimmung.

### 3. Welches Lied wird auf jeden Fall in eurer Setlist stehen?

Wir werden definitiv „Folsom Prison Blues“ von Johnny Cash spielen. Das spielen wir bei jedem Gig, weil bei diesem Lied keiner still stehen bleiben kann. Dieser Song bringt jeden einfach mit einem Lächeln auf dem Gesicht zum Tanzen.



**Wetterkapriolen.** Der Plan, im Winter Richtung Süden und damit der Wärme entgegen zu segeln, ist nicht aufgegangen. In Griechenland erwarten Redakteurin Verena Diethelm verschneite Gipfel



# Zwischen Pest und Cholera

**Winterfreuden.** Geht nicht gibt's nicht: 740 Seemeilen von Trogir nach Volos im Schnelldurchlauf

Es hat nach einer guten Idee geklungen: Dem Winter eins auswischen und in Richtung Sonne segeln. Da kommt ein nachweihnachtlicher Überstellungstörn mit gleichgesinnten (verrückten?) Freunden von Trogir nach Volos zur neuen Basis von Pitter Yachting gerade recht.

Zugegeben, unser Zeitplan war recht optimistisch. Nicht ganz zehn Tage für mehr als 700 Seemeilen – mehr geben

## Volos. Neue Pitter-Basis in Griechenland



Volos ist der neueste Stützpunkt von Pitter Yachting. Es stehen fünf Monohulls von Bavaria und Hanse zwischen 40 und 55 Fuß sowie ein Katamaran Nautitech Open 40 zur Verfügung. Volos verfügt über einen eigenen Flughafen, der allerdings nur zur Saison geöffnet hat. Sonst kann man Volos über Athen oder Thessalonki erreichen. Stützpunktleiter Alex Karakostas ist halb Grieche halb Österreicher und spricht beide Sprachen fließend. Als ehemaliger Mitarbeiter von Marina Yachting Development am Stützpunkt in Achilleon ist er bereits etlichen Österreichern als kompetenter und hilfsbereiter Ansprechpartner bekannt.

Büroalltag und Zeitbudget nicht her. Ein Segler, der die gleiche Strecke in 28 Tagen – allerdings mit einigen Boxenstopps zum Sightseeing – zurücklegte, nannte unsere Planung „sehr sportlich“.

Leider machen wir die Rechnung ohne FlixBus. Der verteilt die Taschen zweier Crewmitglieder auf der Bundesstraße statt sie zum Flughafen zu bringen – zwei Tage verloren. Das Nervenkostüm ist ausgedünnt, das ideale Wetterfenster verpasst.

Zunächst geht es noch gemächlich frühlingshaft gen Süden. Nach zwei Tagen entspannten Cruisings, teilweise unter Gennaker, erreichen wir Korfu, wo wir hoffen, einklarieren und den Dieseltank auffüllen zu können. Weit gefehlt. Die Zapfsäulen in der Marina Gouvia präsentieren sich als leere Hüllen und die Beamten der Zoll- und Hafenbehörden haben keine Lust, ihre Weihnachtspause für uns zu unterbrechen. So kritzelt mir nach 1,5 Stunden Wartezeit die anwesende Polizistin einfach ein paar griechische Buchstaben auf ein Post-it. Fortan ist dieser Zettel unser Passierschein A38, mit dem wir wie Asterix und Obelix gegen die Mühlen der Bürokratie kämpfen.

Die einzige offene Tankstelle weit und breit gehört glücklicherweise einem sehr freundlichen Griechen, der selbst zur See gefahren ist und der uns sämtliche Gefäße, die uns zur Verfügung stehen, mit Diesel anfüllt und per Auto

zum Schiff transportiert.

Weiter Richtung Süden. Je mehr die Breitengrade abnehmen, desto kälter und unwirtlicher wird es. Bei Lefkas geraten wir in mehrere Gewitter, es schüttet wie aus Schaffeln. Doch das ist nichts gegen den Sturm, der uns im Golf von Patras erwischt. Der Windmesser zeigt immer wieder über 50 Knoten, ein Crew-Mitglied will in einer Böe kurzzeitig sogar 60 Knoten abgelesen haben. Mühsam kämpfen wir Meile für Meile gegen die Wellenberge an, unsere Bavaria Cruiser 55 hält sich tapfer. Der nächste sichere Hafen liegt in Patras, das wir nach siebenstündiger Knochentour erreichen. Gerade noch rechtzeitig, um den Jahreswechsel würdig mit improvisiertem Fondue, Sprühkerzen und Donauwalzer am Vorschiff feiern.

Die Verschnaufpause ist kurz. Die Wetterdaten zaubern tiefe Furchen auf die sonst glatte Stirn unseres Meteorologen. Ein mächtiges Tiefdruckgebiet ist im Anmarsch. Den Schnee, der von den Gipfeln ringsherum blitzt, können wir uns auch nicht mehr schönreden. Im Eiltempo queren wir den Golf von Korinth, durchfahren den teuersten Kanal der Welt, lassen idyllische Buchten, urige Tavernen und geschichtsträchtige Orte rechts und links liegen. Schade, doch die Zeit drängt.

Die Wetterentwicklung hat uns die Entscheidung abgenommen, ob wir um Euböa außen herumfahren oder doch

bei Chalkis den Abkürzer über die Brücke wagen. Es ist die Entscheidung zwischen Pest und Cholera. Entweder östlich bei Euböa gegen nie weniger als 40 Knoten Wind gegenanbolzen oder eine Wartezeit bei Chalkis in Kauf nehmen. Einer unserer Vorgänger musste drei Tage warten, bis sich die Brücke öffnete. Sie geht nämlich nur auf, wenn mindestens zwei Schiffe passieren wollen. Unser gesamter Zeitplan steht auf der Kippe, dennoch gehen wir auf volles Risiko.

Und haben gleich dreifaches Glück. Den Hafenmeister von Chalkis erwischen wir 20 Minuten bevor er um 22 Uhr Feierabend macht, es wartet bereits ein kleiner Frachter vor der Brücke und die Polizisten akzeptieren aus Mitleid unseren „Passierschein“. Auch sie kennen den Wetterbericht ...

Die Brücke öffnet sich kurz vor Mitternacht und wir preschen durch die finstere Nacht Richtung Volos. Diesmal wird es auch in der Früh nicht wirklich hell. Die Wolken werden immer dichter, der Wind nimmt stetig zu. Wir erreichen Volos sechs Tage nach unserem Aufbruch in Trogir gerade noch rechtzeitig. Kaum hat sich der Buganker festgegraben und sind die Heckkleinen fixiert, fängt es auch schon zu schneien an. Die Freude über unsere Ankunft ist nicht nur bei uns, sondern auch Stützpunktleiter Alex Karakostas groß. Das nächste Mal dann ohne Zeitdruck ... und im Sommer!



# NAUTI SATTTLER

NAUTI SATTTLER e.K.  
Im Haselbusch 9 – 13  
78224 Singen / Germany  
Tel. +49 (0)7731 91228-0  
Fax +49 (0)7731 91228-88  
info@nauti.de

[www.nauti.de](http://www.nauti.de)

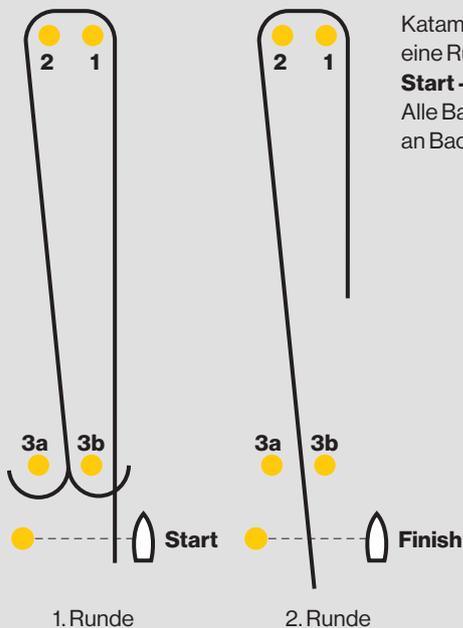
# Kurse für Donnerstag, 2. Mai

## Kurs 1



Signalisiert mit Zahlenwimpel 1 – **Up-and-down-Kurs**

- **Start** zwischen Startschiff und Starttonne
- Luvtonne **1** und Offsetmarke **2** Backbord runden.
- Leegate passieren: Boje **3a** Steuerbord oder Boje **3b** Backbord runden;
- dann Luvtonne **1** und Offsetmarke **2** Backbord runden.
- Leegate zwischen Boje **3a** und Boje **3b** passieren;
- **Ziel** zwischen Zielschiff und Tonne.



Katamarane segeln nur eine Runde  
**Start - 1 - 2 - 3a/3b - Ziel**  
 Alle Bahnmarken bleiben an Backbord.

## Kurs F



Signalisiert mit Flagge F

Der gesamte Kurs wird über Funk (UKW-Kanal 8) bekannt gegeben.

**Hinein ins Urlaubsvergnügen!**  
[www.pitter-yachting.com](http://www.pitter-yachting.com)

**Ihr Charter Spezialist**

- 15x Kroatien  
NEU: Puntat / Krk Rijeka
- 4x Griechenland  
NEU: Volos Santorin
- 2x Türkei
- 3x Italien
- Karibik
- Schweden
- Charter-Weltweit

**pitter**  
 yachtcharter

**pitter** yachtcharter Member of NAUTIC ALLIANCE **NA**

**Neue Basen!**

15x Kroatien | 4x Griechenland | 3x Italien | 2x Türkei  
 Schweden | Karibik - St.Lucia | Charter Weltweit