

Ausgabe 5/2013 • Donnerstag, 2. Mai

# kornati revue **CUP**

MURTER • BIOGRAD • PIŠKERA

**13.**  
**KORNATI  
CUP**

**pitter**  
yachtcharter

# Das war 2013



**Das Magazin zum Event:** Ein Service der **yachtrevue**



## EDITORIAL

### Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer!

**Natürlich** tut es auch mir sehr leid, dass wir am letzten Tag gar nichts mehr zusammengebracht haben – es wäre ja noch spannend geworden in manchen Klassen. Aber die Entscheidung unseres langjährigen, hervorragenden Wettfahrtleiters Gert Schmidleitner erachte ich als goldrichtig. Der Wind hatte auf der linken Seite des Parcours gewaltig gedreht, ein faires Rennen wäre sicherlich nicht mehr möglich gewesen. An dieser Stelle ein großes Danke an Gert, der wie immer eine professionelle Leistung abgeliefert hat.

Wir dürfen uns auch nicht beklagen, denn nach diesem langen, kalten Winter haben uns die letzten Tage doch sehr gut getan, zumindest ich empfinde dies so. Immerhin hatten wir in der Trainingsphase und an den ersten beiden Tagen super Segelwetter, da lässt sich die Flaute am Schluss doch relativ leicht verschmerzen.

**Ich hoffe**, dass Sie über die kleinen organisatorischen Mängel wohlwollend hinwegsehen; wir werden jedenfalls sicherstellen, dass es nächstes Jahr in der Piškera wieder genügend Beilagen gibt, der Kartoffelsalat war heuer leider schnell aus.

Ganz persönlich freue ich mich sehr, dass es meiner Mannschaft und mir nach drei Jahren Anlauf endlich einmal gelungen ist, das Team von Yachten Melzl zumindest in einer Wettfahrt in die Knie zu zwingen, und dies gelang nicht nur uns. Trotzdem: Gratulation an Paul Huber und seine Mannschaft für den Sieg in der Einheitsklasse, dort, wo die Trauben wie gewohnt sehr hoch hängen.

**Ich freue mich sehr**, dass ich viele von euch schon übernächste Woche beim Business Cup wiedersehe, hoffentlich ist uns der Wettergott dort ähnlich gut gesinnt. Und jenen, die nächstes Jahr wieder beim Kornati Cup teilnehmen, darf ich verraten, dass es 2014 interessante, neue Kurse geben wird.

Mit den besten Wünschen für eine schöne Segelsaison, Ihr

*Klaus Pitter*



### **Entschleunigung.**

Gemächlich ging der 13. Kornati Cup zu Ende. Da es Aeolus am dritten Tag mit den Teilnehmern nicht allzu gut meinte, nutzten die Crews die Wartezeit zum Relaxen. Um 15 Uhr wurde es kurz hektisch, als es so aussah, als könnte doch noch eine Wettfahrt gefahren werden. Aber bald wurde klar: Der Wind spielte einfach nicht mit. Abbruch der Wettfahrt und Aufbruch zur Siegerehrung nach Murter.





**Erschlagen.** Nicht nur für das Team Rossija war die „Wetscherinka“ am Vorabend ein bisschen zu heftig gewesen. Gut, dass gestern genug Zeit zum Ausschlafen war.

**Pantoffelhelden.** Segeln ohne Frauen? Langweilig! Kann der Taktiker der Eve sicherlich bestätigen. Das Schweizer Team der B-52 sieht das anscheinend ein bisschen anders: „Letztes Jahr hieß es immer nur Frauen, Frauen, Frauen. Da dachten wir: Moment einmal, und was ist mit uns?“ Die Diskriminierungsoffer haben daraufhin die Webseite [www.segeln-ohne-frauen.ch](http://www.segeln-ohne-frauen.ch) ins Leben gerufen und freuen sich über viele Clicks – auch von Frauen.



## 3 Fragen an Patrick Shaughnessy



**Boss von Farr Design**

### 1. Wie ist die Regatta bisher für Euch gelaufen?

Nicht schlecht, nur mehr Wind wäre schön. Wir segeln das erste Mal mit unseren Familien und es geht mehr darum Spaß zu haben. Für ein Schiff dieser Größe sind wir aber vielleicht etwas zu wenig Leute. Trotzdem sind wir gestern ein gutes Rennen gefahren. So wie es aussieht, werden wir heute wohl eher nur motoren. Was schade ist, denn so könnten wir den gestrigen Schwung gut ausnützen.

### 2. Warum nehmt ihr die weite Anreise auf Kauf, um am Kornati Cup mitzusegeln?

Wir sind jetzt schon zum dritten Mal dabei und es hat zwei Jahre gedauert, um ein bisschen zu relaxen, uns auf die Atmosphäre einzustellen und Spaß zu haben. Die Stimmung ist richtig ansteckend. Für gewöhnlich sind die Leute, wenn sie nach den Wettfahrten in den Hafen kommen, immer ein bisschen aufgebracht. Hier sind alle immer guter Laune.

### 3. Ihr müsst erst am Samstag zurück in die Staaten. Was sind eure Pläne?

Ein paar schöne Plätze entdecken und hoffentlich den Mut aufbringen, schwimmen zu gehen. Mit der großen Zehe war ich schon im Wasser.



**Wasserspiele.** Wozu Fender doch gut sind! Sie ersetzen problemlos den Wasserball. In welcher Disziplin die beiden Herren am oberen Bild antreten, ist allerdings nicht bekannt.

**Impressum:** Medieninhaber: Verlagsgruppe News GmbH, Yachtrevue, 1020 Wien, Taborstraße 1–3, Verleger: Pitter d.o.o., Biograd; Redaktion: Verena Diethelm, Luis Gazzari; Layout: Thomas Frik; Druck: Tiskara Malenica, Šibenik



**Stimmung.** Mit kroatischen Liedern fand ein durch und durch gelungener Kornati Cup in Murter stimmungsvoll sein Ende.

**Tag der Arbeit.**

Am 1. Mai darf ein Maibaum natürlich nicht fehlen. Das Team von Celox Sailing betätigte sich kreativ und bastelte kurzerhand seinen Maibaum aus Bordutensilien. Fehlt eigentlich nur noch ein großes Glas Nutella...



„We go to the marina because we run out of Lasko“

„Wir hätten von den 15 Paletten Bier, die an Bord waren, noch sieben über“

„Hier ist Startnummer 56. Wir haben drei 6er Tragerl Bier zu versteigern“

„Nummer 69 bietet eine Flasche Ouzo“

„Wir hätten einen Skipper anzubieten“

„Wir haben zwei Frauen an Bord zu versteigern“

„Darüber können wir reden“

„Gebt doch mal eure Koordinaten durch“

„Also bissi aufi, umi und owi und wenns untn seids, dann noch ein bissl umi und aufi und dann seids da“

„Wir möchten mal die Regattaleitung hören, ob sie auch was zu sagen hat“

„Die Regattaleitung ist sprachlos“

Angesichts der nachmittäglichen Konversationen auf Kanal 8 während des Wartens auf den Start auch kein Wunder

G. Ascherl GmbH  
Nautisch techn. Großhandel  
Industriestr. 43  
A-6971 Hard (Bodensee)  
T: +43 / (0)55 74 / 89 900-0  
F: +43 / (0)55 74 / 89 900-10  
Email: office@ascherl.at  
Homepage: www.ascherl.at

- ▶ bewährte Lieferfähigkeit
- ▶ qualitative Produkte
- ▶ ansprechendes Design



Nautik und Bootszubehör

**ASCHERL**

Der neue Marine Katalog 2013...

Einfach anfordern, per Mail, Fax oder bei Ihrem persönlichen Fachhändler!



**Nacht der Arbeit.** So verschnarcht ist der Schnarchwurm gar nicht. Mit 20 Knoten ging es mitten in der Nacht mit dem Motorboot von Kornati-Cup-Urgestein Peter Barnert auf der Suche nach einer funktionierenden Internetverbindung nach Opat, um die Kornati Cup Revue in die Druckerei nach Šibenik zu schicken. Nach 70 Litern war diese im Gegensatz zum Mond, der am sternklaren Himmel nicht und nicht auftauchen wollte, schließlich gefunden. Der Schnarchwurm erwies sich nicht nur als guter Chauffeur, sondern auch als großzügiger Barkeeper und kredenzte den „Helden der Arbeit“ Blondl und Verena einen Gin Tonic, der es in sich hatte. Die Druck-PDFs sind dann wie durch ein Wunder sogar noch rechtzeitig angekommen.

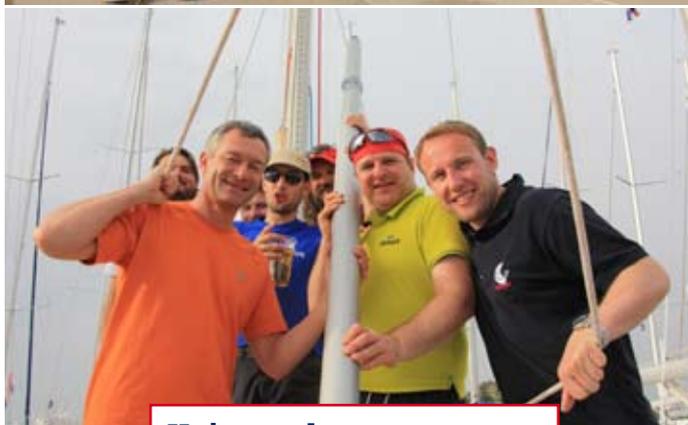
## Titelverteidiger.

So schaut eine perfekte Vorbereitung auf den Sieg aus. Ob das Team von Skipper Michael Burgstaller nächstes Jahr den Hat-trick schafft?



## Pechvögel.

Pech gehabt. Da hatte die *clegnes* unter Skipper Gerhard Putz einen tollen Start hingelegt und dann wurde die Wettfahrt wegen Windmangels abgesagt. „Das war das erste Mal dass wir ganz vorne weggefahren sind. Aber gut, nächstes Jahr sind wir wieder mit dabei“, sagt Stefan Mader.



**Heimwerker.** Gut, die Geschichte vom gebrochenen Spibaum kennen Sie ja schon. Die Crew der Ramande wusste sich selbst zu helfen und reparierte den Baum mittels Laško-Dose und viel Tape. Wer sagte noch mal, Alkohol sei keine Lösung?



**Happy Birthday!** Zum Geburtstag wünschte sich Werner Schroeder, Skipper der New York, ein „perfektes Spinnakermanöver“. Mangels Wind wurde daraus leider nichts. Die Gelegenheit das verspätete Geburtstagsgeschenk einzulösen, bietet sich für die Crew aus vier Österreichern und drei Deutschen dann halt erst nächstes Jahr.



# So sehen Sieger aus



Den Gesamtsieg holte wenig überraschend Hans Tesar auf der X-41 (rechts ganz oben), in der Klasse Bavaria 46 Cruiser siegte Skipper Frank Walther (oben), in der offenen Klasse ohne Spinnaker hatte Reinhard Otto (links) die Nase vorn, die Gruppe Cruiser 40 S entschied Yachten-Melki-Chef Paul Huber für sich (ganz oben links) und bei den Katamaranen siegte Johann Buchinger (links Mitte).



**Söll-Wein beim Kornati Cup 2013**

*"Qualität ist unsere Überzeugung"*



**Weinerlebnis Südsteiermark!**

Für alle Weingenießer, die auch gern einen Blick hinter die Kulissen werfen möchten! Wohnen Sie exklusiv beim Weingut Söll und buchen Sie Ihr Wochenende in der Südsteiermark!

*Eines der besten Weingüter Österreichs (Falstaff)*



*„Eines der 100 besten Weingüter international“ (AWC-Vienna)*

**Weingut Maria und Johannes Söll**

Steinbach 63a; A-8462 Gamlitz  
Tel.: 0043 3454 6667, Fax: +77  
Mobil: 0043 664 2132 664  
Familie@Weingut-Soell.at  
[www.weingut-soell.at](http://www.weingut-soell.at)

BOJEN

**Verlockend.**

Bojen sind überaus beliebt, über die Haltekraft des Betonblocks machen sich jedoch nur die wenigsten Gedanken

# Trügerische Sicherheit

**Die Leichtigkeit von Beton.** Warum es höchst gefährlich sein kann eine Yacht mit kurzer Leine an einer Boje festzumachen und was man in diesem Zusammenhang unbedingt wissen sollte. Luis Gazzari hat physikalische Überlegungen von Harald Melwisch für Nicht-Physiker aufbereitet

**E**s ist ja wirklich höchst bequem: Einfach die Boje schnappen, eine Leine durch den (unteren) Ring scheren und am Bug belegen – fertig. Ein Lügner, wer die Vorteile von Bojen leugnen und lieber seinen Anker einsetzen würde. Das Festmachen an einer Boje, die per Muring mit einem Betonblock verbunden ist, spart Zeit, verringert den Schwójradius – und gaukelt höchste Sicherheit vor. Die in der Adria verwendeten Blöcke sind nämlich unterschiedlich groß und manche definitiv zu klein für Segelyachten mittlerer Größe. Dies hat beispielsweise Yachttrevue-Leser Werner Leitinger letzten August in einem nächtlichen Adria-Sturm in einer Bucht auf Dugi Otok in eine höchst missliche Lage gebracht. Seine Yacht ist samt Boje und Betonblock durch die Bucht getrieben; wir berichteten ausführlich in Heft 10/2010 (ganz leicht nachlesbar in der e-yachttrevue, [www.yachttrevue.at/e-magazin](http://www.yachttrevue.at/e-magazin)).

Leitinger konnte knapp vor dem Ufer den Motor starten und die Yacht gerade noch vor einer Strandung bewahren. Offensichtlich war in diesem Fall das Gewicht des Betonblocks zu gering – großes Aber: Die Halte-

Yacht erzeugt, wirkt am Betonblock auch als genau nach oben gerichtete Vertikalkraft. Je größer die Vertikalkraft, desto „leichter“ wird der Betonblock. Diese Vertikalkraft kann erstaunliche Ausmaße haben, und

**Man kann seine Yacht bei ruhigem Wetter ruhig kurz an eine Boje binden, bei Sturm sollte die Leine jedoch maximal verlängert werden**

kraft ist nicht allein vom Gewicht abhängig. Erstens spielt die Wassertiefe (eigentlich die Länge der Leine, die von der Boje zum Betonblock führt) eine Rolle und zweitens die Länge der Leine, die vom Bug zur Boje führt. Während man Erstes nicht oder kaum beeinflussen kann, ist Zweites durchaus variabel – falls man geeignete Leinen an Bord hat. Für die Haltekraft ist nämlich der Zugwinkel entscheidend, in dem der Betonblock belastet wird: Je steiler, desto geringer das wirksame Gewicht des Betonblocks, denn die Kraft, die eine abtreibende

um dies zu veranschaulichen, ist ein kleiner Ausflug in die Physik notwendig.

**KRITISCHE VERTIKALKRAFT: ENTSCHEIDEND IST DER ZUGWINKEL.** In der Regel ist die Leine, die von der Boje zum Betonblock führt, nur unwesentlich länger als die Wassertiefe. Der Betreiber eines Bojenfeldes will ja möglichst viele Bojen in einer Bucht und damit viele Einnahmen haben und sicherstellen,

dass die Yachten eng beieinander liegen können. In der Regel machen Yachten an solchen Bojen mit kurzer Leine fest, in unserem Beispiel ist sie vier Meter lang. Die Distanz von Boje zu Betonblock beträgt 10 Meter, der Block wiegt (unter Wasser) 1.000 kg.

Bei ruhigem Wetter ist das okay. Kommt Wind auf, spannt die Windkraft die Konstruktion und die Boje wird unter Wasser gezogen. Die entstehende Kraft ist von den Umrissen des Schiffes abhängig und sollte nicht unterschätzt werden. Bei einer 12-Meter-Yacht muss man ungefähr mit folgenden Belastungen\* rechnen:

- 6 Beaufort: 200 Kilopond
- 7 Beaufort: 330 Kilopond
- 8 Beaufort: 500 Kilopond

Diese Kräfte wirken horizontal auf das Schiff und werden – bitte nehmen Sie das als physikalisch gesichert einfach

\* Die Angaben sind Näherungswerte für eine 12-Meter-Yacht, die (beim Schwojen) 30 Grad zum Wind gedreht ist: nachzulesen übrigens bei Alain Fraysse, (<http://alain.fraysse.free.fr/Forces>)



## UNVERWECHSELBAR! CRUISER 56.



**Exklusivhändler für Deutschland, Österreich und Kroatien**

Yachtagentur  
Josef Meltil GmbH  
Chiemseestraße 65  
D-83233 Bernau/Chiemsee

Tel. +49 80 51-96 55 3-0  
[mail@yachten-meltil.de](mailto:mail@yachten-meltil.de)  
[www.yachten-meltil.de](http://www.yachten-meltil.de)  
[www.1-2-charter.de](http://www.1-2-charter.de)

YM - Partner in Österreich

Multi Yachting  
Unterweger GmbH  
Sebastianstrasse 54  
A-7063 Oggau  
Tel. +43 664 260-57 21  
[office@yachtservice.at](mailto:office@yachtservice.at)

YM-Charterkauf  
Yachtcharter Pitter  
Raimund-Obendrauf-Straße. 30  
A-8230 Hartberg  
Tel. +43 33 32-662 40  
[info@pitter-yachting.com](mailto:info@pitter-yachting.com)



# KORNATI CUP REVUE

so hin – in der gleichen (!) Größe horizontal an den Betonblock weitergegeben. Dieser Block muss nun so „schwer“ sein, dass seine Reibung am Grund größer ist als die so entstehenden Kräfte. Aber wir wissen ja bereits, dass es eine Vertikalkraft gibt, die den Block „leichter“ macht.

Nehmen wir an, es bläst mit sieben Beaufort (ohne kraftverstärkenden See- oder Wellengang) und es wirken also horizontal rund 330 kp auf die Yacht. Bei dieser Belastung bilden Bojentrosse und Verbindungsleine in unserem Beispiel fast eine Linie. Diese Linie bildet – praxisnah – mit der Wasseroberfläche und der Vertikalen ungefähr ein gleichschenkeliges, rechtwinkeliges Dreieck; der Winkel, in dem die Kraft auf den Betonblock wirkt, beträgt also ca. 45°.

Und jetzt kommt's: Die 330 kp wirken wie oben erwähnt also

auch horizontal voll, also mit 330 kp, auf den Betonblock. Am Betonblock tritt allerdings gleichzeitig eine Vertikalkraft in gleicher Stärke auf, die genau senkrecht nach oben wirkt. Der Betonblock verliert also an Gewicht und „wiegt“ nur noch 670 kg, die Grundreibung wird entsprechend kleiner. Dazu kommt noch der Auftrieb der Boje, der den Block noch weiter erleichtert.

Wer jetzt zweifelt und meint, dass horizontal wirkende 330 kp an der Wasseroberfläche doch unmöglich am Meeresboden in gleicher Stärke und in verschiedenen Richtungen wirken können, vertraue dem Techniker Melwisch und seinem physikalischen Wissen. Übrigens: An der gesamten Trosse wirkt die 1,4-fache Kraft, also 465 kp.

Was jeder sofort verstehen wird: Je länger die Verbindungsleine zwischen Schiff und Boje, desto geringer die Vertikalkraft,



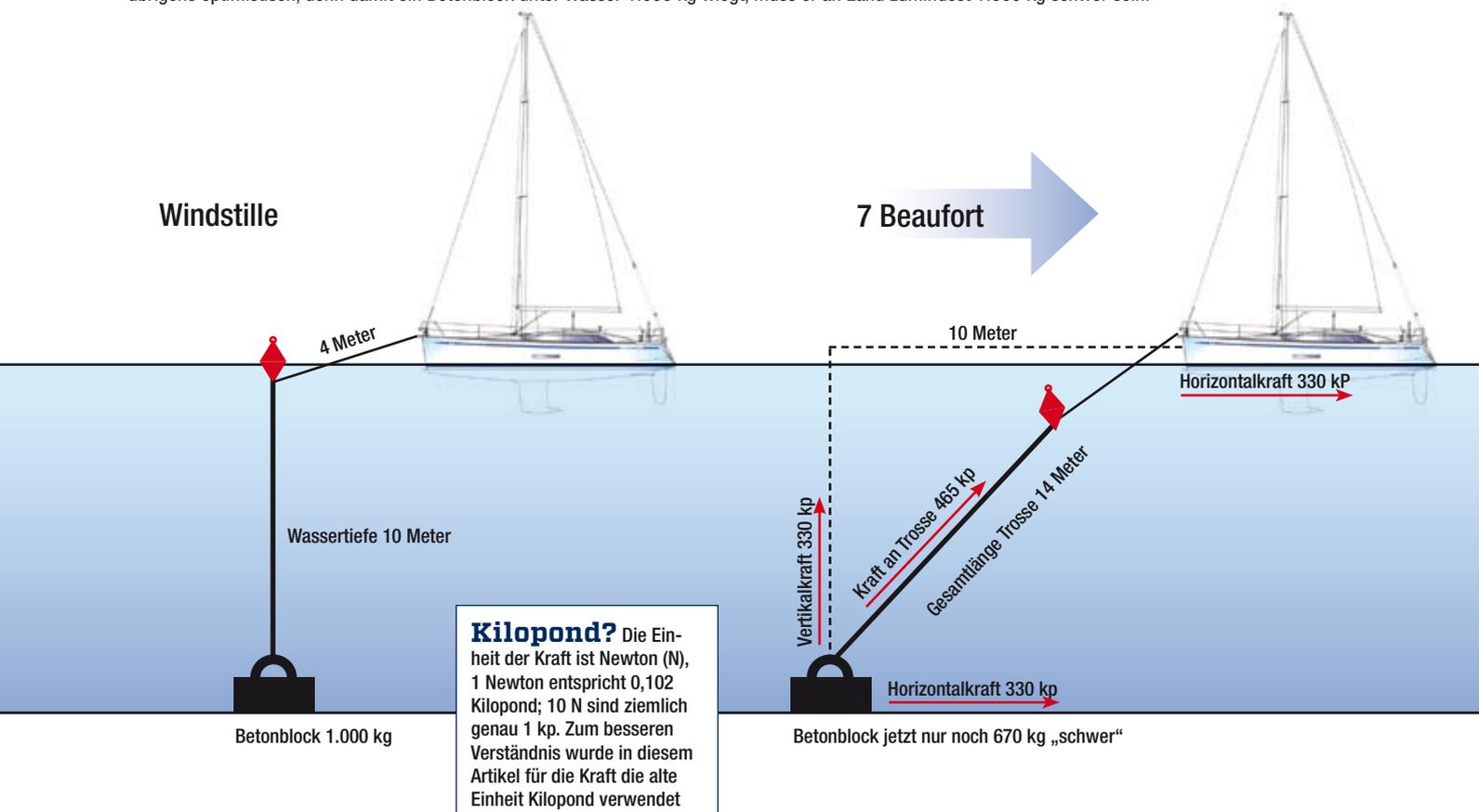
denn das obige Beispiel gilt ja nur bei einem gleichschenkeligen Dreieck. Ist beispielsweise die Verbindungsleine doppelt so lang wie die Wassertiefe, so reduziert dies die Vertikalkraft am Betonblock auf etwa ein Drittel der auf die Yacht einwirkenden Horizontalkraft. Bei un-

serem Beispiel wären das dann nur rund 100 kp, der Betonblock würde immer noch gute 900 kg wiegen.

Beide Varianten könnten bei Starkwind also noch gut ausgehen – noch, wohlgemerkt. In kroatischen Bojenfeldern sieht man nämlich manchmal Yach-

## Vertikalkraft „erleichtert“ Betonblock

Je flacher (= kleiner) der Zugwinkel, desto geringer die auf den Betonblock wirkende Vertikalkraft und desto besser dessen Haltekraft. In diesem Beispiel misst die zur Boje führende Leine immerhin 4 m. In dem dadurch bei Belastung (hier: 7 Bft.) entstehenden gleichschenkeligen, rechtwinkligen Dreieck wirken bereits 330 kp senkrecht nach oben; ist die Leine kürzer (wie so oft) steigt diese Kraft. Das Beispiel ist übrigens optimistisch, denn damit ein Betonblock unter Wasser 1.000 kg wiegt, muss er an Land zumindest 1.600 kg schwer sein.





### Leichtgewichte.

Die Größe der Betonblöcke in kroatischen Bojenfeldern ist nicht genormt, manche sind definitiv zu klein. Bekanntlich ging letzten Herbst in der Bucht Lučina bei Brbinj eine Yacht im Sturm auf Drift, der Betonblock hinterließ eine deutliche Schleifspur am Grund (links). Nachzulesen in der e-yachtrevue 10/2010

ten, die gar nur mit zwei Metern Leine richtiggehend an der Boje „festgezurt“ sind. Bei 10 m Wassertiefe erhöht sich so die entstehende Vertikalkraft auf das 1,5-fache der Horizontalkraft. Und wenn man nun eine Böe mit 8 Beaufort (500 kp Horizontalkraft) annimmt, erzeugt diese 750 kp Vertikalkraft. Ein 1000-kg-Block wiegt dann nur mehr 250 kg und wird wohl den horizontal wirkenden 500

kp sicher nicht widerstehen können, ohne über Grund gezogen zu werden.

**ZU KURZE LEINE: WER TRÄGT DIE VERANTWORTUNG?** Es ist klar, dass Betonblöcke nicht so schwer sein können, dass sie jeder Kraft widerstehen können. Eigentlich, meint Melwisch gar, müssten die Besitzer von Bojenfeldern jene SkipperInnen zur Verantwortung ziehen, die Be-

tonblöcke auf diese Art versetzen.

Jedenfalls sollte man bei der Wahl der Boje bei möglichem Schlechtwetter auf Freiraum in der zu erwartenden Windrichtung achten und eine Leine einsetzen, die möglichst extrem verlängert werden kann – auf Charteryachten leichter gesagt als getan. Im Extremfall wäre es sogar opportun, die Leine nicht durch den Ring zu scheren und damit doppelt zu führen, son-

dern anzuknoten, damit sie maximal verlängert werden kann. In der Not, wenn nämlich nicht acht, sondern zehn oder elf Beaufort wehen und der Block in jedem Fall nachgibt, kommt man mit einer einfachen Leine sogar schneller frei, weil nur ein Ende an Deck losgeworfen werden muss; sie sinkt rasch auf den Grund und kann zu einem späteren Zeitpunkt geborgen werden. Liegt eine Yacht in Windrichtung, sollte man mit der Nachbarcrew besprechen, dass sie im Falle eines Falles ebenfalls die Leine fiert. Kommt man durch eine lange Leine knapp ans Ufer, so muss das nicht unbedingt schlecht sein. Besser an einem „schweren“ Block knapp am Land als an einem „leichten“ Block auf den Felsen driften. ■

D.I. Harald Melwisch ist Nachrichtentechniker, langjähriger Fahrtensegler, MSVÖ-Prüfer sowie Ausbilder und hält Vorträge zum Thema. Auf seiner Webseite widmet er sich auch dem Thema Seefahrt: <http://members.kabsi.at/melwisch>

**DIE RED BULLETIN APP!**

**EINZIGARTIGE GESCHICHTEN  
ATEMBERAUBENDE VIDEOS  
EXKLUSIVE FOTOS**

**FREE DOWNLOAD**

[www.redbulletin.com](http://www.redbulletin.com)

Erhältlich im App Store | Google play | Like us on Facebook

© Brian Belmann/Red Bull Content Pool



# Croatia Coast Cup

Feine Modifikationen: Innovatives Konzept und neues Etappenziel in Cres

**D**ie Mittelstrecken-Regatta für Charter- und Eigennyachten mit und ohne Spinnaker, die heuer am 5. Oktober in Biograd startet und von Pitter Yachtcharter veranstaltet wird, führt erstmals in den anspruchsvollen Norden, nämlich nach Cres, was die taktische Komponente in den Vordergrund rückt. Interessant auch der Wertungsmodus: Falls es die Windverhältnisse erlauben, wird vor Biograd ein Bojenkurs gesegelt, anschließend geht's nonstop nach Cres, wobei drei Wertungen ermittelt werden:

Erste Hälfte, zweite Hälfte und die gesamte Strecke werden jeweils getrennt gewertet. Am Dienstagnachmittag – so zumindest die Planung – findet bei einem gemütlichen Snack die Siegerehrung für den ersten Abschnitt der Regatta statt. Tags darauf wird das Feld – wieder mit drei Wertungen – zurück nach Biograd geführt. Selbstverständlich ist ein Livetracking vorgesehen, bei dem man während der Wettfahrt die Konkurrenz beobachten kann, was in der Nacht durchaus aufschlussreich sein kann. Pfiffig:

Es gibt eine Gesamtwertung aller Yachten in allen Klassen (mit und ohne Spi), die mit einem schönen Wanderpokal prämiert wird.

Über Pitter Yachtcharter buchbare und verfügbare Yachten:

Einheitsklasse: 20 Bavaria Cruiser 40 S mit Spi; Bavaria Cruiser 45 mit Gennaker, weite Yachten für die offene Klassen mit und ohne Spi

Termin: 5.–11. Oktober 2013; Biograd–Cres–Biograd  
[www.croatiacoastcup.at](http://www.croatiacoastcup.at)

# GAUGL

M E T A L L E