

## Offshorechallenge 2021, schönes segeln mit Hindernissen



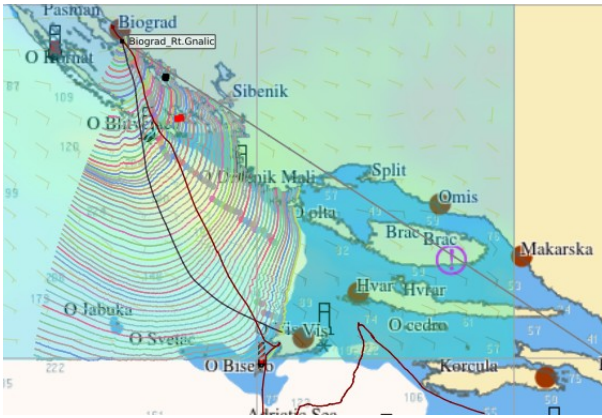
Der fliegende Start war ein Novum, beim heurigen OffshoreChallenge 2021, bei mäßiger Bora segelten wir über die Startlinie 5 Minuten nach dem Beginn des 15. minütigen Zeitfensters. Klar war diesmal nach den Vorgaben des Wetter routings zu segeln. Da war eindeutig: alle Modelle, die wir zu Rate zogen, gaben den Kurs von Biograd über die Durchfahrt zwischen Žirje und Kakan und Korcula an der Backbordseite liegen lassen vor. Bei kräftig auffrischenden Wind und ordentlicher Welle, war noch alles in Ordnung. Die ersten 40SM mit Groß Genua, anschließend ein schöner

Spikurs für unsere Bavaria41s. Es war eine dieser Wellen, die ein Crewmitglied von der Sitzbank abhob um anschließend auf dem Gashebel zu landen, der dabei abgebrochen ist. „Naja wir sind ein Segelboot, das braucht keinen Motor“, war mein Irrtum. Bis uns westlich von Korcula der Strom der Servicebatterie ausging, und wir uns für die Navigation auf den Laptop und Handy verlassen mussten. So wollte ich nicht nach Dubrovnik weiter segeln. Starten des Motors ging nicht, der Faltpropeller erfordert den eingelegten Rückwärtsgang und das Starten der Bavaria war somit verriegelt. Eine Reparatur in rabenschwarzer Nacht war angesagt. Also in den hinteren Teil des Rumpfes hinein klettern und versuchen die Verriegelung zu überbrücken und den Gang irgendwie heraus zu bekommen. Das gelang nach einiger Zeit und dem Aushängen des Schaltseils am Getriebe im Motorraum. Das Gas ließ sich im Motorraum einfach verstellen. Die Maschine läuft wieder, und wir hatten wieder Navigationsinstrumente. Verloren haben wir bei der Aktion kaum was. Wir waren auch ganz ordentlich Unterwegs am 2. Platz in der Einheitsklasse.

Es war der Wind, der uns um Korcula verließ, eine leichte Bora, abgelöst von Flauten mit alter Dünung eine Nervenaufreibende Angelegenheit. Die in der Vorbereitung mit SAS-Planet für OpenCPN erstellten Karten und Satellitenaufnahmen sind so exakt, dass die Position des Schiffes auf ganz wenige Meter am Bildschirm angezeigt wird. Das erlaubte uns, zugunsten der Geschwindigkeit auch in der Nacht knapp unter Land zu segeln.



Im Vergleich der Wettermodelle, war es der Aladin des kroatischen Wetterdienstes, der die genaueren Vorhersagen lieferte. Obwohl das Routing einen Kurs am offenen Meer mit etwas mehr



Wind empfahl, kamen die Schiffe knapp unter Land schneller voran. Es war nicht zu spät für uns und wir wechselten den Kurs auf knapp südlich Miljet bei schwachen Wind. Die Schwachwindsituation, abgelöst von ca. 10 minütlichen mäßigem Boraeschüben sollten uns bis ins Ziel bei der Insel Daksa begleiten. Da wurde der Kampf um den 3. Platz noch richtig spannend, als 2 weitere 41s noch aufgekommen sind. Die aufgehängten Kassettenbänder zeigten im Dümpeln 100m vor der Ziellinie plötzlich achterlichen Wind an. Die Schoten weit auf und

wir nahmen den Verfolgern noch 6 Minuten ab. Zieleinlauf 21:49, 3. Platz und wir waren glücklich. Das Boot zum Schleppen, wir hatten ja die Maschine nicht zur Verfügung, trafen wir unter der Tudman-Brücke, und ab ging es in die neue Marina Frapa in der Gruž vor dem Stadthafen.

Die Reparaturen an der Motorsteuerung zogen sich fast den ganzen nächsten Tag hin, so blieben nur wenige Stunden für mich, die Altstadt von Dubrovnik, mit all den nach den Figuren aus Games Throne kostümierten Besuchern, zu besichtigen. Es war aber ein schöner erholsamer Tag, der Shutteldienst war Top organisiert, das Essen war gut, ein wenig ausgeruht von der fast durchwachten Nacht.

Wettfahrt 2 startete am Mittwoch 12:25 nördlich von Daksa. Für alle YCBS-ler, die beim Dubrovnik-Törn 2011 dabei waren, ganz nahe dem Ziel des Cups. Wieder war ein stressloser, fliegender Start angesagt, das Routing ergab: bis zur letzten Ausfahrt vor der Bucht von Stone ganz innen bleiben, da



matchten wir uns mit dem Klaus Pitter auf seiner brandneuen Dufour470 Performance und den anderen ganz Guten. Im letzten drittel des Miljetskanal frischte eine ordentliche Bora mit 20 Knoten auf. Wir konnten in der Einheitsklasse den 2. Rang zeitweise auch den 1. Rang ersegeln. Im 2. Reff, der Wind erreichte in Böjen bereits mehr als 30 Knoten, zwischen Korcula und Hvar um 1:00 eine Patenthalse. Dabei wurde ein Crewmitglied vom Großbaum am Kopf getroffen. Nach kurzen Versuch, die Wettfahrt fortzusetzen, entschloss ich mich wegen der hohen Wellen die Situation am Schiff zu beruhigen. Abbruch und



Ablaufen bis Klärung des Gesundheitszustandes weiter draußen einen windgeschützten Ort mit einen Arzt suchen. Bei der Patenthalse ist der Großschotbeschlag am Baum gebrochen, auch hat sich die Schot im backbordseitigen Steuerstand verfangen und ihn kräftig verbogen. Steuern war noch uneingeschränkt möglich, nur hat sich in der Nacht das Steuerrad am steuerbordseitigen Steuerstandes erheblich gelockert. Ein Glück war noch, daß es sich erst am nächsten Tag vollständig gelöst hat.

Nach dem hell werden sind wir Komiza auf Vis angelaufen. Fest an einer Boje klarierten wir die Segel, improvisierten mit Blöcken des Genackers die Befestigung der Großschot, lösten Unklarheiten am Reff und am Lazycheck.



Die Schäden, die sich zeigten, waren erheblich: verbogener Großbaum, gebrochener Kicker, Refftrommel Fock gebrochen, Steuerstand verbogen, Backskiste beschädigt und nicht mehr zu öffnen.

Die Verletzungen am Kopf von Christian, waren eine große Beule (hat fast wie ein Klingone aus Star Trek ausgesehen) und ein Bluterguß. So eine Regatta und eine Sturmnacht sind kein Urlaubstörn, trotzdem verließen uns in Vis 2 Crewmitglieder ohne vorherige Ankündigung, eine für mich als Skipper neue Erfahrung und äußerst unangenehme Situation. So blieben mir

für die 60SM nach Biograd am Freitag bei angesagter Bora von 25 Knoten, ein Verletzter und ein krankes Crewmitglied mit erheblichen Kreuzschmerzen.

Auslaufen um 3:50, wir schafften die Strecke unter Maschine bis Zirnje, dann unter Segel bis Biograd in fast exakt 10 Stunden. Tanken und Anlegen, die Schäden mit dem Stützpunkt klären. Ich habe noch nie ein Schiff so demoliert, der Spagat zwischen Seemannschaft und Regattaspeed war für die Crew diesmal nicht zu schaffen. Die Siegerehrung verpassten wir, 5. Platz im Gesamtklassament der Einheitsklasse, ein kleiner Trost. Bedanken möchte ich mich bei der Mannschaft von Pitter, für die Unterstützung, und Gerd Schmidleitner, der sich, nachdem das Tracking gezeigt hat, daß wir Probleme haben, telefonisch Unterstützung angeboten hat. Vor allem möchte ich mich bedanken beim Christian Weiss, trotz Verletzung, und Mike Huber mit seinen Schmerzen. Die beiden haben alles gegeben, wieder gut nach Hause zu kommen.



Gerold Zauner