



Törnbericht von der Hessenregatta 2013

Die Vorbereitung

Dieses Jahr ist alles anders!

Nach dem missglückten Versuch im letzten Jahr für die Regatta 2012 drei Schiffe vom SRCA für die Vereinswertung in die Regatta zu schicken, wurden für 2013 fünf Schiffe gemeldet – sensationell! Zusammen mit den SCG 84, dem Gießener Segelclub waren es sogar sieben Schiffe. Das reichte auf jeden Fall für die Vereinswertung um den Hessenpokal!

Der SC Gießen hatte leider wieder nur zwei Schiffe bemannen können, in die Wertung für den Hessenpokal kommen aber nur Vereine, die mindestens drei Schiffe gemeldet haben. Nachdem letztes Jahr das Schiff des SRCA unter der Flagge des SC Gießen fuhr damit wir in die Wertung kamen, haben wir dieses Jahr ein „Luxusproblem“. Fahren die Gießener unter der Flagge des SRCA und damit sieben Schiffe für einen Verein?

Bei der Wertung der Regattaergebnisse um den Hessenpokal kommen immer alle Schiffe eines Vereins in die Wertung und es werden die Gesamt-Wertungspunkte aller Teilnehmer eines Clubs ermittelt. Dadurch hat ein Club der nur drei Schiffe meldet, bessere Chancen als ein Club der sieben Yachten meldet, da sich die Vielzahl gegenseitig Konkurrenz macht, vor Allem wenn mehrere Teilnehmer in einer Gruppe gewertet werden.

Daher hatten wir beschlossen, dass eines der Schiffe des SRCA unter der Flagge des SC Gießen fährt. Volker mit der „noLimit“ hatte sich dafür freiwillig bereit erklärt. Also fuhren die teilnehmenden sieben Schiffe wie folgt:

1. „noLimit“ - Gib Sea 35 Master
Skipper Volker Krauhausen, Co-Skipper Antonio Förderreuther
Start für SC Gießen, Gruppe A Eigner, Startnummer 12



2. „Summerwind“ – Bavaria 32 CR Farr
Skipper Jürgen Kausz, Co-Skipper Thomas Kozcok, Burekhard Grywnow, Bernd Bremer
Start für SRCAartal, Gruppe B Charter, Startnummer 13



3. „Moulin Rouge“ – Sun Odyssey 40
Skipper Helmut Indra, Co-Skipper Volker Ruckelshausen, Reiner Knobloch, Lutz-
Bodo Veil, Markus Weinandt
Start für SC Gießen, Gruppe D Charter, Startnummer 21



4. „Liverpool“ – Hanse 350
Skipperin Doris Kurth, Co-Skipper Hans Schnell, Birthe Brandes
Start für SRC Aartal, Gruppe D Charter, Startnummer 36



5. „offshore“ – Salona 37
Skipper Günter Hahn, Co-Skipper Andreas Reimer, Josef Kovacz, Edgar Felde
Start für SRC Aartal, Gruppe D Charter, Startnummer 36



6. „2fast4you“ – Hanse 411
Skipper Manfred Reinacher, Co-Skipper Ralf Gissel, Hartwig Zinn, Manuel Stieland,
Jürgen Strömer
Start für SC Gießen, Gruppe E Charter, Startnummer 52



7. „Hexe“ – X-Yachts - X-442.

Skipper Ortwin Keller, Co-Skipperin Susanne Trautwein-Keller, Christiane Faber, Ortrud Gerstner, Klaus Fuchs, Christian Kotissek

Start für SRC Aartal, Gruppe F Charter, Startnummer 67



Da die „noLimit“ ein Eignerschiff ist und Antonio sein Schiff in Bruinisse in der Oosterschelde stationiert hat, musste die „no limit“ erst von ihrem Heimathafen in die Ostsee überführt werden, damit sie überhaupt an der Regatta teilnehmen konnte. Das waren ca. 400 sm einfacher Weg und Antonio war ab Himmelfahrt mit Christian auf dem Weg, um rechtzeitig vor Ort zu sein.

Die Bavaria 50, die wir die beiden letzten Jahre an der Hessenregatta segelten, hatte uns komfortabel und sicher (mit ein paar Hindernissen) ans Ziel gebracht – aber für 2013 musste etwas Schnelleres her. Komfortabel war gestern, dieses Jahr wurde es sportlich – eine X-442, das könnte das Richtige für uns sein. Und wenn wir schon ein so sportliches Schiff segelten, mussten wir auch damit umgehen können – also machten Klaus und ich erst einmal ein Spinnaker- und Blistertraining als Vorbereitung. Wir konnten kaum glücklicher sein, das Training fand auf einer X-380 statt. Was eine X-Yacht bei richtiger Handhabung an Potential bietet ist schon faszinierend. Wenn wir dieses Jahr nicht weit vorne in der Wertung landen würden, dann liegt es wohl doch an uns. Unser Motto für die Hessenregatta 2013 beließen wir auf jeden Fall bei dem Bewährten aus 2011 und 2012 - „Jeden Tag ein bisschen besser“ sollte uns auch dieses Jahr begleiten.



HeXe – x442 (im Fischereihafen von Stubbeköbing)



HeXe – X442 (in Stubbeköbing)

Sonntag, 07.04.2013 – Vorb besprechung Hessenregatta 2013

Dieses Jahr hatten wir viele „Ersttäter“ unter uns. Diese waren natürlich neugierig, wie so eine Regatta abläuft. Daher hielten wir eine Vorb besprechung zur Hessenregatta in unserem Clubhaus am Aartalsee ab und hatten alle Mitsegler dazu eingeladen.

Fast alle Mitstreiter vom SRCA und vom SC Gießen folgten unserer Einladung in das Clubhaus des SRCA.

Susanne stellte neben den Vorbereitungen, den Besonderheiten der Zielhäfen, den Tücken der Strecke, den Versorgungsmöglichkeiten unterwegs alles Wissenswerte rund um die Hessenregatta vor.

Die vielen Rückfragen aus dem Publikum zeigten uns, dass wir mit der Veranstaltung richtig lagen.



Im Clubhaus des SRCA – Vorb besprechung Hessenregatta 2013, gespannte Aufmerksamkeit

Sonntag, 07.04.2013 – Spinnakerkurs

Gleich im Anschluss an die Vorberechnung hielten Klaus und ich einen Vortrag über das Spinnakersegeln. Nach unseren nicht immer positiven Erfahrungen mit den Leichtwindsegeln bei den Hessenregatten 2011 und 2012 wollten wir unsere beim Spinnakertraining beim DHH frisch erworbenen Kenntnisse den Regattateilnehmern und Clubmitgliedern nicht vorenthalten.

Wir redeten über die Grundlagen des Spinnakersegelns, zeigten einen schönen Lehrfilm und stellten die vier Goldenen Regeln vor.

Unsere Erfahrungsberichte von den begangenen Fehlern rundeten das Ganze ab, und wieder zeigten uns die vielen Rückfragen, dass auch für diese Veranstaltung Bedarf bestand.

Freitag, 19.04.2013 – Skipper's Meeting

Auch dieses Jahr fand im Clubhaus der Offenbacher Rudergesellschaft Undine das Skipper Meeting statt. Von der HeXe besuchten Susanne, Klaus und ich das Treffen, von der Liverpool war Doris Kurth anwesend und von der Summerwind Jürgen Kausz, Burckhard Grywnow und Bernd Bremer.

Die Regattaleitung stellte wie gewohnt den vorgesehenen Ablauf vor, sprach die der Regatta zugrunde liegenden Regeln an und appellierte an die Teilnehmer, diese auch einzuhalten. Auch dieses Jahr waren die Bewerbungen zur Teilnahme höher als die mögliche Anzahl der Starter, es gab wieder eine Warteliste. Außerdem suchten noch einige Segler eine Mitsegelgelegenheit.

Das Skipper's Meeting hatte wieder eine sehr schöne Atmosphäre und machte uns viel Spaß. Susanne und ich haben festgestellt, dass wir dabei jedes Jahr das Gefühl haben „Jetzt geht es bald los“. Es stimmt uns positiv auf die Regatta ein und verstärkt die Vorfreude, die uns schon längst gepackt hat.

Freitag, 24.05.2013 – Anreise

Die vorfreudige Spannung hatte Susanne und mich fest im Griff, obwohl der Beruf uns bis zum letzten Tag noch ganz schön forderte. Gerade noch rechtzeitig fiel mir auf, dass unser Hänger zum TÜV musste. Bei einer Belegung des Autos mit sechs Personen war er unverzichtbar. Susanne brachte den Termin jedoch reibungslos hinter sich.

Eines unserer Crewmitglieder, Christian war noch mit Antonio auf der noLimit unterwegs. Volker, der während der eigentlichen Hessenregatta Skipper auf der noLimit war, fuhr mit uns, um dann in Burgtiefe auf die noLimit zu wechseln, während Christian zu uns an Bord kam und unsere Crew vervollständigte. Ortrud machte schon eine Woche Urlaub in Burg und stieß ebenfalls erst in Burgtiefe zu uns, so dass wir letztendlich zu Viert (Susanne, Klaus, Volker und ich) nach Burgtiefe starteten. Auto und Hänger waren trotzdem proppevoll, da wir die restlichen beiden Sitze für die Rückfahrt benötigten.

Nach einer problemlosen Fahrt klappte auch die Übernahme der „HeXe“, die Kleinigkeiten, die beim Check In auffielen, behob der Vercharterer umgehend und zuverlässig.

Vor dem Kochen und Abendessen begannen wir noch die Sicherheitseinweisung, die wir nach dem Abendessen fortsetzten – unsere SSS-Ausbildung und das Sicherheitsseminar wirkte hier nach und sorgte für ein gutes Gefühl sowohl der „alten“ als auch der „neuen“ Crewmitglieder.



Susanne bei der Sicherheitseinweisung



Klaus als „Stewardess“ – erklärt die Handhabung der Rettungsweste



Das erste gemeinsame Abendessen mit anschließender Backschaft



Dann nichts wie ins Bett, wir hatten am nächsten Tag viel vor – zum ersten Mal wollten wir vor der ersten Etappe der Regatta einen Probeschlag mit unserem Schiff machen. Die letzten fünf Minuten bis Mitternacht mussten dann aber doch noch alle warten, damit sie mir auch gebührend zum Geburtstag gratulieren konnten.



Gemütliche Runde am Saloontisch

Samstag, 25.05.2013 – Probeschlag

Einzelne Schauer; Wind 2-3 Bft aus NNW

Nach dem Frühstück wurde die Sicherheitseinweisung beendet, die Reste des Gepäcks, der Ausrüstung und des Proviantes verstaut, die letzten Kleinigkeiten repariert und dann konnte der Probeschlag unter der Aufsicht von Antonio beginnen. Er wollte unbedingt wissen, wie sich eine X-Yacht segelt und welche Tricks er anwenden musste, um uns mit seiner Gib Sea zu schlagen.

Das Ablegen klappte problemlos und vor Fehmarn wurden die Segel gesetzt. Es war nur leichter Wind, aber wir merkten von Anfang an, dass unsere „HeXe“ um einiges agiler unterwegs war, als die „Emely“ vom letzten Jahr.

Wir brauchten eine Weile, um uns mit allen Leinen, Trimmmöglichkeiten und Besonderheiten des Schiffes vertraut zu machen. Antonio war uns dabei eine große Hilfe und wir waren froh, dass wir das nicht noch auf der ersten Etappe vor uns hatten. Am nächsten Tag konnten wir gleich loslegen, ohne lange probieren zu müssen.

Auch das Anlegemanöver zurück im Hafen klappte problemlos und die Segeleigenschaften unseres Schiffes ließen die Erwartungen für die nächsten Tage ansteigen.

Die Skipperbesprechung am Abend war für einige Neuland und es wurde fleißig mitgeschrieben – ich begnügte mich mit Fotos der Streckenbeschreibung und der Tagesaufgabe. Wir hatten die Strecke noch vom letzten Jahr im Kopf.



Manfred Iffland beim Verlesen der Tagesaufgabe und der Regattaregeln - Jürgen Kausz schreibt fleißig mit und Burckhard Gryfnow schaut noch etwas skeptisch



Trotz Regen gute Laune beim studieren der Tagesaufgabe für morgen

An diesem Abend hatte keiner mehr Lust zum Kochen, also ab ins Restaurant und lecker Fisch essen. Die Getränke- und Essenswünsche der Crew konnten von dem Kellner nicht alle erfüllt werden, z.B. gab es statt Fencheltee ein großes Dunkelbier und statt eines süßen Nachtisches einen Kôm. Wir hatten dann aber im Laufe des Törns noch Gelegenheit, auch den ausgefallensten Wunsch zu befriedigen, und Fencheltee wurde zum geflügelten Wort während der ganzen Regatta.



Der Kellner war mit Leib und Seele bei der Sache



Volker fährt gerade sein System in den Urlaubsmodus



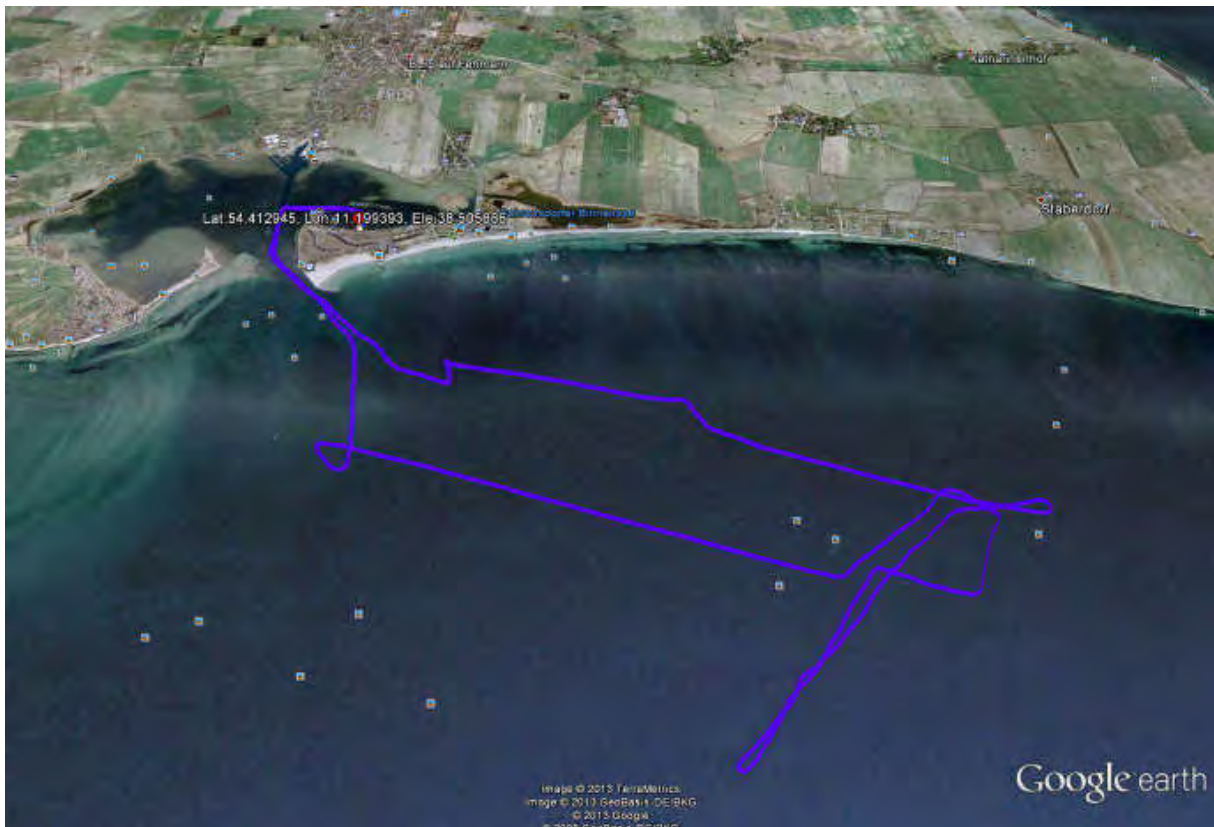
Chris und Antonio



Die Crew der Offshore



Das Endspiel der Champions League forderte die Aufmerksamkeit



Der Probeschlag vor Burgtiefe – 10,4 sm

Sonntag, 26.05.2013 – erster Regattatag von Burgtiefe nach Gedser

Regen, Wind 5 Bft, nördliche Richtung, ab 12.00 Uhr abnehmend auf 3-5 Bft auf O-SO drehend, das hieß für heute, hoch am Wind nach Gedser mit kreuzen unter nicht ganz angenehmen Bedingungen. Wir entschieden uns dafür, es bei dem Wind bei der Genua II zu belassen.



Kurze Einweisung in die Aufgaben



Letzte Vorbereitungen vor dem Auslaufen



Kurz vor dem Segelsetzen

Die erste Startgruppe ging um 10.00 Uhr über die Linie, wir waren als sechste Startergruppe um 10.50 Uhr dran. Susanne am Steuer und meine neue Uhr, die die Startzeit rückwärts zählte, spielten gut zusammen und wir gingen nur mit ganz leichter Verspätung über die Linie. Danach stand der Feintrimm hoch am Wind auf dem Programm. Alles Zupfen half nur bedingt, wir hatten permanent das Gefühl, auf einem gezügelten Pferd zu sitzen, das am freien Loslaufen gehindert wurde. Nur ab und zu gelang es uns durch permanentes Nachtrimmen die X-442 zum Laufen zu bringen. Erst gegen Ende der Etappe hatten wir das Gefühl, mit Hilfe des durchgesetzten Babystags das Potential der Yacht besser auszuschöpfen.



Die noLimit nach dem Zieldurchgang auf dem Weg in den Hafen von Gedser

Nach berechneter Zeit stand heute der neunte Platz in unserer Gruppe auf unserer Ergebnisliste – da hatten wir uns eigentlich mehr erhofft. Allerdings wurde uns nun langsam

bewusst, dass wir mit einer Yardstickzahl von 83 um einiges schneller als alle Konkurrenten ins Ziel kommen mussten, um eine Platzierung weiter vorne zu erreichen.

Trotzdem, für den ersten Tag mit einer uns völlig unbekanntem Yacht auf Platz neun mit der Yardstickzahl, so schlecht war das nicht; wir wollten mal abwarten ab, was der nächste Tag so bringen würde.

Beim Anlegen in dem engen Hafen hatten wir noch ein paar Probleme, aber mit der tatkräftigen Hilfe benachbarter Crews klappte das Manöver unbeschadet. Beim Einkuppeln in den Rückwärtsgang machte das Boot regelrecht einen Satz nach Steuerbord, der vorher einkalkuliert werden musste.

Die Skipperbesprechung brachte für die nächste Etappe nichts Neues, Susanne und Klaus bekochten uns mit einem köstlichen Hühnengericht; die Crew bereitete noch den Nudelsalat, was eigentlich meine Aufgabe war, für den Grillabend in Stubbeköbing vor, und mit den Vorbereitungen für den nächsten Segeltag wie Wetterbericht einholen, Kurs ermitteln, Logbuch vervollständigen und gemütlichem Beisammensein wurde der Tag beschlossen.



Die Skipperbesprechung findet noch bei ungemütlichem Wetter statt



Der Nudelsalat nimmt Formen an

Alles in Allem waren wir mit dem ersten Tag sehr zufrieden. Wir hatten die Crew teilweise neu zusammengestellt. Susanne, Klaus, Christian und ich waren schon oft zusammen gesegelt, hier wussten wir, was jeder konnte. Chris hatte vor vielen Jahren den Segelschein gemacht, aber seitdem war sie nie mehr auf einem Boot und Ortrud war in der Vergangenheit zwar schon oft mit einem Segelschiff unterwegs, zusammen gesegelt waren wir aber auch noch nie. Außerdem waren Susanne und Ortrud in Ihrer körperlichen Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Susanne war durch eine vorausgegangene Knie-OP immer noch gehandicapt und außerdem befand sie sich mitten in der Rekonvaleszenzzeit nach einem Hüftbruch, den sie sich beim Skifahren zugezogen hatte; Ortruds linke Schulter war leider auch nicht einsatzfähig – nach unserer Rückkehr muss sie sich einer OP unterziehen und ist dann hoffentlich in der Lage, nächstes Jahr kräftig an den Schoten zu ziehen und eine Winskurbel zu bedienen.

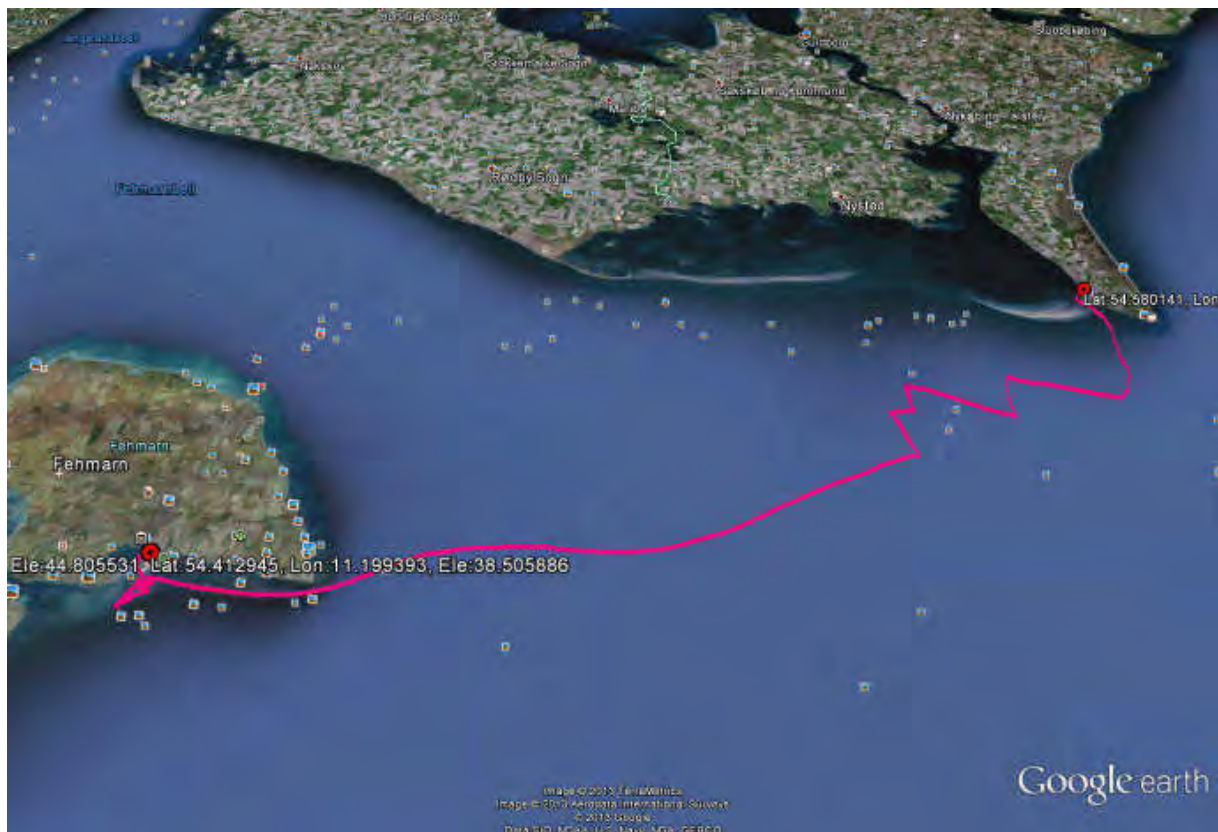
Übrigens hatte an diesem ersten Tag die Seekrankheit Ortrud fest im Griff, und sie hatte Ihren festen Platz am Seezaun im Leeheck von „HeXe“. Das legte Ortrud dann aber für den Rest der Woche weitgehend ab, und offensichtlich hatte sie dann doch noch etwas von der Regatta – sie möchte nämlich nächstes Jahr wieder mitfahren.

Bei Susanne gab es in diesem Jahr dank der französischen Marine nur ganz geringe Anzeichen von Seekrankheit. Sie hatte sich nämlich das neueste Designermodell einer Brille gegen Seekrankheit zugelegt, mit deren alleinigen Hilfe die Marinesoldaten angeblich in der Lage sind, ihre Aufgabe zu erfüllen. Für den wohltuenden und Seekrankheit verhindernden

Effekt ist mit Sicherheit die folgende Brilleneigenschaft verantwortlich: „Und schrittweise wird nutzlos: das Gehirn zieht unsere Innenohren vor unseren Augen“ (Originalzitat aus der Bedienungsanleitung). Wenn nämlich das Gehirn nutzlos ist, kann man auch keine Seekrankheit verspüren.



Ortrud und Chris mit der ultimativen Waffe der französischen Marine gegen die Seekrankheit



1. Etappe Burgtiefe – Gedser – 40,93 sm

Die Ergebnisse unserer Mitstreiter bei der ersten Etappe waren:

- | | |
|-------------------------|---|
| Gruppe A: noLimit; | gesegelte Zeit 04:56:48; berechnete Zeit 04:50:59; Platz 5 |
| Gruppe B: Summerwind; | gesegelte Zeit 05:42:16; berechnete Zeit 05:42:16; Platz 6 |
| Gruppe D: Moulin Rouge; | gesegelte Zeit 04:16:10; berechnete Zeit 04:32:31; Platz 2 |
| Gruppe D: Liverpool; | gesegelte Zeit 05:05:06; berechnete Zeit 05:24:34; Platz 7 |
| Gruppe E: offshore; | gesegelte Zeit 04:09:40; berechnete Zeit 04:43:43; Platz 1 |
| Gruppe E: 2fast4you; | gesegelte Zeit 06:09:47; berechnete Zeit 07:00:13; Platz 12 |

Gruppe F: HeXe; gesegelte Zeit 04:22:39; berechnete Zeit 05:16:27; Platz 10

Das Gesamtergebnis des ersten Tages für die Segler vom Aartalsee und dem Giessener Segelclub:

Im gesamten Teilnehmerfeld (insgesamt 80 teilnehmende Yachten)

noLimit;	gesegelte Zeit 04:56:48; berechnete Zeit 04:50:59; Platz 41
Summerwind;	gesegelte Zeit 05:42:16; berechnete Zeit 05:42:16; Platz 67
Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 04:16:10; berechnete Zeit 04:32:31; Platz 9
Liverpool;	gesegelte Zeit 05:05:06; berechnete Zeit 05:24:34; Platz 59
offshore;	gesegelte Zeit 04:09:40; berechnete Zeit 04:43:43; Platz 26
2fast4you;	gesegelte Zeit 06:09:47; berechnete Zeit 07:00:13; Platz 78
HeXe;	gesegelte Zeit 04:22:39; berechnete Zeit 05:16:27; Platz 54

Bei den Charteryachten (insgesamt 47 teilnehmende Yachten)

Summerwind;	gesegelte Zeit 05:42:16; berechnete Zeit 05:42:16; Platz 35
Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 04:16:10; berechnete Zeit 04:32:31; Platz 3
Liverpool;	gesegelte Zeit 05:05:06; berechnete Zeit 05:24:34; Platz 29
offshore;	gesegelte Zeit 04:09:40; berechnete Zeit 04:43:43; Platz 9
2fast4you;	gesegelte Zeit 06:09:47; berechnete Zeit 07:00:13; Platz 45
HeXe;	gesegelte Zeit 04:22:39; berechnete Zeit 05:16:27; Platz 24

Montag, 27.05.2013 – zweiter Regattatag von Gedser nach Stubbeköbing

Sonne, Wind 3 Bft, östliche Richtung mit späterer Drehung weiter nach Norden, ab 14.00 Uhr 4 Bft aus ONO, das hieß für heute auf dem ersten Schenkel bis zum Wegepunkt Staberhook halber Wind nach Osten und dann hoch am Wind entlang der Küste zur Ansteuerungstonne des Grönesund. Nach dem Zieldurchlauf bei der Ansteuerungstonne mit achterlichem Wind durch den Grönesund nach Stubbeköbing sollte dann kein Problem mehr sein. Auch heute beließen wir es bei der Genua II.



So blieb das Wetter für den Rest der Woche



Kurze Entspannung vor dem Auslaufen

Video Volker und Antonio bei den Startvorbereitungen =>

<http://www.youtube.com/watch?v=XxgWZdHGfFo>

Video Die Crew der Offshore bei den Startvorbereitungen =>

<http://www.youtube.com/watch?v=upEKsuqCMfQ>

Aufstehen, Morgentoilette, Frühstück, Funkwache, noch einmal Wetterbericht, Zutrittskarte für die Sanitärräume am Automaten abgeben, Aufklaren, die richtige Kleiderwahl, alle noch einmal schnell auf die Hafentoilette – so ein Morgen bei einer Regatta ist immer zu kurz.

Den von der Vorgängercrew lieblos in den Segelsack gestopften Spinnaker hatten wir schon gestern Abend neu gepackt und in der Backskiste verstaut. Den würden wir aber bei dem heutigen Kurs nicht brauchen.

Das Ablegen klappte gut und heute setzten wir auf ausdrücklichen Wunsch von Susanne schon vor der Startlinie die Genua. Wir hatten noch reichlich Zeit bis zu unserem Start und Susanne wollte sich schon ein bisschen einsegeln.



Gespannte Aufmerksamkeit vor dem Start



Gewusel vor der Startlinie

Mit nur geringer Verspätung gingen wir über die Startlinie, alles klappte wunderbar, wir konnten uns von den anderen Schiffen gut freihalten. Aber wo war unser angekündigter halber Wind? Wieder ging es hoch am Wind an der Küste entlang. Wieder experimentierten wir mit den Segeln, weil wir immer das Gefühl hatten, die Yacht läuft nur gebremst. Außerdem konnten wir die Höhe der anderen nicht mithalten und benötigten noch einen Holeschlag, um uns nicht zu weit von der Wegetonne Staberhook zu entfernen. Wir experimentierten viel und nach zwei Stunden waren wir soweit, dass wir das Gefühl hatten, dass wir die Bremse zumindest teilweise gelöst hatten. Wir holten nämlich auf die Anderen, speziell unsere Mitstreiter aus unserer Gruppe kräftig auf und begannen zu überholen.



Endlich stehen die Segel – Entspannung



Susanne konzentriert

Das ging nach der Wegetonne so weiter, wir machten uns Hoffnung, wenn wir die Geschwindigkeit weiter halten konnten, wäre bis zum Ziel an der Ansteuerungstonne zum Grönesund eine bessere Plazierung als gestern möglich.

Video Susanne konzentriert bei der Aufholjagd => <http://www.youtube.com/watch?v=69HrjnQCWgk>



Wir holen auf



Bald ist es soweit



Wir haben ihn

Alle waren entspannt und genossen einen wunderschönen Segeltag – auch Ortruds Angst vor erneuter Seekrankheit verflüchtigte sich langsam. Wir überholten ein Schiff nach dem Anderen und bis zum Ziel war ja noch einige Stunden Zeit, unsere verlorene Zeit vom Morgen aufzuholen.

Der Dämpfer kam dann per Funk. Verschiedene Yachten fingen an, sich über neue Zielkoordinaten zu unterhalten. Zu Anfang kapierte ich es nicht, da wir keinen Funkspruch der Regattaleitung empfangen, aber nach einiger Zeit dämmerte es mir - Bahnverkürzung. Über verschiedene Relaisstationen bekamen wir die neuen Zielkoordinaten heraus, nachdem bei unseren Relaisstationen mehrere Missverständnisse bei den geforderten Koordinaten vorherrschten. Der Funkverkehr ging munter weiter, da alle etwas weiter von der Regattaleitung entfernten Boote keinen entsprechenden Funkempfang hatten. Es gab vereinzelt Boote, die bis zum Erreichen des ursprünglichen Ziels keine Ahnung von der Bahnverkürzung hatten und das neue Tagesziel nicht ansteuerten.

Was da so während der Woche an Funksprüchen über den Äther geschickt wird, würde reichen, um eine CD zu füllen, die mit Sicherheit auf dem Markt ein großer kommerzieller Erfolg in der Sparte Comedy werden würde.

Für uns bedeutete dies, dass wir keine Chance mehr hatten, noch ein paar Plätze in der Gruppe gut zu machen. Wir erreichten schon bald das Etappenziel und nach berechneter Zeit war heute nach Berücksichtigung der Yardstickzahl nur der elfte Platz in unserer Gruppe erreichbar.

Verstanden haben wir und ein Großteil des Feldes die Entscheidung für die Bahnverkürzung an diesem Tag nicht. Es war ein herrlicher Segeltag, zum Grönesund mussten wir alle sowieso und es gab keinen einzigen, der unter Motor die restliche Strecke zurücklegte. Alle segelten

weiter, passierten auf dem Weg zum Hafen Stubbeköbing die ursprüngliche Zieltonne und genossen diesen fast perfekten Segeltag.

Den Grönesund mit Rückenwind hinein zu segeln bis zum Hafen Stubbeköbing war noch einmal ein besonderer Genuss. Günther war schon vor uns da und wir gingen bei ihm ins Päckchen – ein wunderbarer Platz für uns.

Video Der „Steg“ zu unserem Schiff sollte nur nüchtern benutzt werden =>
<http://www.youtube.com/watch?v=cVG3Ty5TAWc>

Logbuch fertig stellen, zum Hafenmeister bezahlen, Duschkarten besorgen, Brötchen für den nächsten Morgen bestellen, Fencheltee kaufen, Grillsachen vorbereiten – es war schon wieder Zeit für den Großevent „Freibier und Grillen mit fast 400 Mitstreitern auf der Hafentmole“. Dieses Jahr war ich der Grillmeister für meine Crew und diese Herausforderung ist tatsächlich eine Erfahrung wert. Die für die große Menge Grillgut relativ knapp bemessene Fläche auf dem Rost sorgt für hochgehende Emotionen bei vielen Grillmeistern. Nassgeschwitzt und mit einer Grillzange bewaffnet gilt es, den nach langem Warten eroberten Platz auf dem Rost gegen Angriffe von außen zu verteidigen. Bemerkungen wie „Deine Wurst berührt aber mein Tofusteak“ gehörten dabei noch zu den harmlosen Scharmützeln.

Video Die Grillfete in Stubbeköbing => <http://www.youtube.com/watch?v=EHWPXTtjeL4>

Letztendlich gelang es mir, meine Crew mit leckeren, tatsächlich gar gegrillten Fleischstücken zu versorgen. Der vorbereitete Nudelsalat schmeckte köstlich dazu und der perfekte Sonnenuntergang mit angenehmen Temperaturen war ein schöner Ausklang des Tages.



Stubbeköbing



Wir haben Fencheltee!



Alle warten auf das Grillgut



Gesättigt – jetzt ist das Seemannsgarn dran



„HeXe“ in der Abendstimmung von Stubbeköbing



Neben dem Fischereihafen von Stubbeköbing

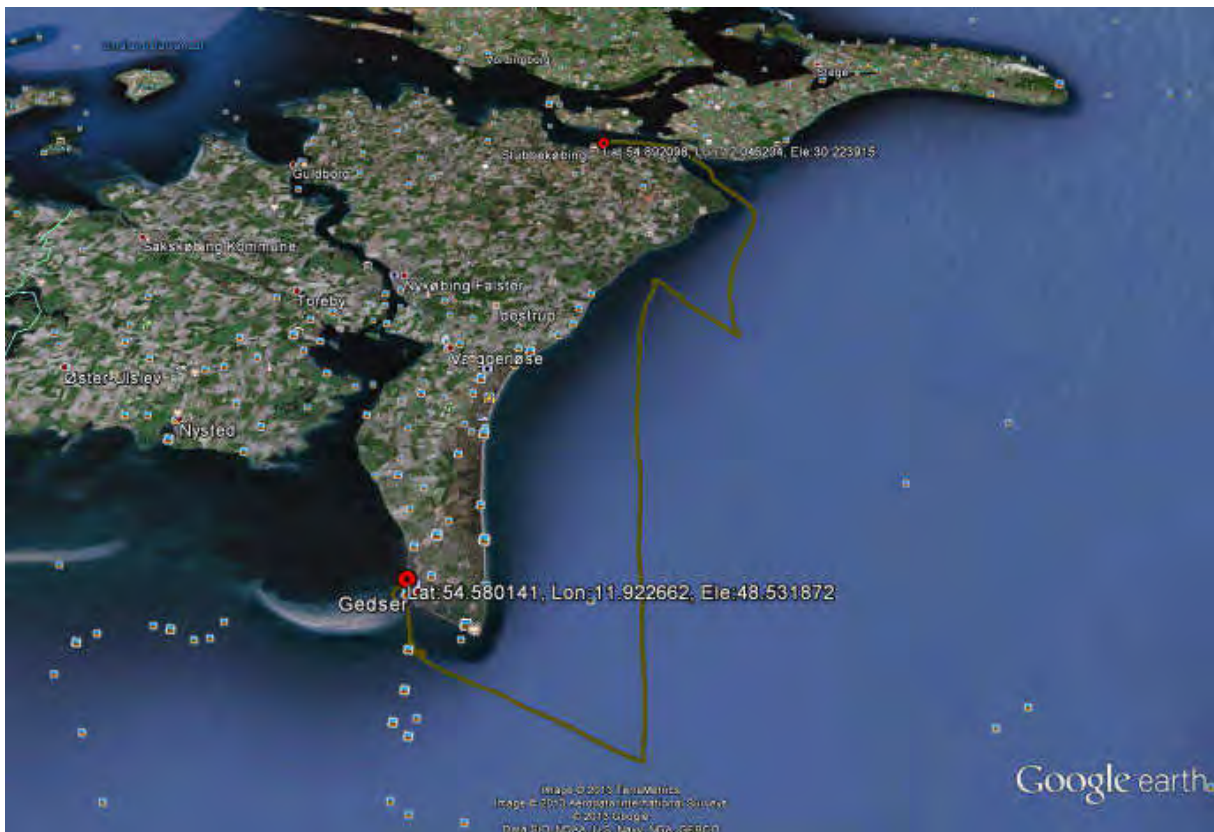


Sonnenuntergang vor Stubbeköbing



Blick von unserem Schiff zur Hafenausfahrt

Video Der Hafen von Stubbeköbing => <http://www.youtube.com/watch?v=GDmyFC0XLzU>



2. Etappe Gedser – Stubbeköbing – 42,06 sm

Die Ergebnisse der zweiten Etappe waren:

Gruppe A: noLimit; gesegelte Zeit 03:24:40; berechnete Zeit 03:20:39; Platz 8
 Gruppe B: Summerwind; gesegelte Zeit 03:33:40; berechnete Zeit 03:33:40; Platz 4

Gruppe D: Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 03:08:08; berechnete Zeit 03:20:09; Platz 1
Gruppe D: Liverpool;	gesegelte Zeit 03:32:50; berechnete Zeit 03:46:25; Platz 7
Gruppe E: offshore;	gesegelte Zeit 03:03:01; berechnete Zeit 03:27:58; Platz 2
Gruppe E: 2fast4you;	gesegelte Zeit 03:19:23; berechnete Zeit 03:46:34; Platz 8
Gruppe F: HeXe;	gesegelte Zeit 03:10:52; berechnete Zeit 03:49:58; Platz 11

Das Gesamtergebnis nach dem zweiten Tage für die Segler vom Aartalsee und dem Giessener Segelclub:

Im gesamten Teilnehmerfeld (insgesamt 80 teilnehmende Yachten)

noLimit;	gesegelte Zeit 03:24:40; berechnete Zeit 03:20:39; Platz 18
Summerwind;	gesegelte Zeit 03:33:40; berechnete Zeit 03:33:40; Platz 49
Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 03:08:08; berechnete Zeit 03:20:09; Platz 14
Liverpool;	gesegelte Zeit 03:32:50; berechnete Zeit 03:46:25; Platz 60
offshore;	gesegelte Zeit 03:03:01; berechnete Zeit 03:27:58; Platz 38
2fast4you;	gesegelte Zeit 03:19:23; berechnete Zeit 03:46:34; Platz 61
HeXe;	gesegelte Zeit 03:10:52; berechnete Zeit 03:49:58; Platz 63

Bei den Charteryachten (insgesamt 47 teilnehmende Yachten)

Summerwind;	gesegelte Zeit 05:42:16; berechnete Zeit 05:42:16; Platz 19
Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 04:16:10; berechnete Zeit 04:32:31; Platz 2
Liverpool;	gesegelte Zeit 05:05:06; berechnete Zeit 05:24:34; Platz 29
offshore;	gesegelte Zeit 04:09:40; berechnete Zeit 04:43:43; Platz 13
2fast4you;	gesegelte Zeit 06:09:47; berechnete Zeit 07:00:13; Platz 30
HeXe;	gesegelte Zeit 04:22:39; berechnete Zeit 05:16:27; Platz 31

Dienstag, 28.05.2013 – dritter Regattatag von Stubbeköbing nach Warnemünde

Sonne, Wind 3 Bft, nördliche Richtung mit späterer Drehung nach Osten, ab 14.00 Uhr 4 Bft aus ONO, ab 15.00 Uhr Böen bis 7 Bft – heute würde wohl unser Spinnakertraining beim DHH zum Tragen kommen.

Wir hatten uns bei Günther nach der Uhrzeit zum Ablegen erkundigt, als Päckchenlieger wollten wir ein paar Minuten vorher ablegen. 08.30 Uhr – das war zwar knapp kalkuliert, sollte aber reichen; ein paar Minuten Ablegemanöver, ca. eine Stunde Grönesund bis zur Startlinie, Segel setzen, zehn Minuten vor Start Motor aus; OK. Wir ließen uns also Zeit, alle gingen noch einmal zur Toilette und dann legten wir ca. fünf Minuten vor der vereinbarten Zeit ab. Der Rundblick durch den Hafen beim Verlassen eröffnete uns – wir waren die letzten beiden Schiffe, vielleicht sollten wir uns doch etwas beeilen.

Susanne beschloss dann, noch im Grönesund das Großsegel zu setzen, die Vorbereitungen für den Spinnaker hatten wir schon im Hafen von Stubbeköbing erledigt. Irgendwann schaute ich auf die Uhr – noch ca. 16 Minuten bis zu unserem Start. Günthers Schiff fuhr hinter uns immer noch unter Maschine und die Crew stand auf dem Vorschiff und lauschte den Ausführungen von Günther zum Setzen des Spinnakers. Lautes Rufen und viel Winken war notwendig, bis einer zu uns herübersah und es dauerte noch eine Weile, bis es ihnen allen dämmerte, dass ihr Start in fünf Minuten war.

Video Ausfahrt aus dem Grönesund => http://www.youtube.com/watch?v=NU_qj0N-X6k

Wir hatten mittlerweile einigen Vorsprung und konzentrierten uns darauf, den Motor rechtzeitig zu stoppen und in die Nähe der Startlinie zu kommen. Hinter uns wurde in aller Hektik das Groß gesetzt und der Motor gestoppt. Allerdings konnte auf der Offshore wegen des zu erwartenden Spinnakerkurses keine Fock mehr gesetzt werden, da Günther die Schoten entfernt hatte. Es würde also keinesfalls ein Punktstart werden.

Wir erreichten dann ohne auch nur einen Schlenker auf die Minute die Startlinie, gingen auf dem richtigen Bug fast auf die Sekunde genau über die Linie und begannen sofort mit dem Setzen des Spinnakers. Unser Training beim DHH zahlte sich voll aus – es klappte alles auf Anhieb, der Spinnaker stand und das Schiff lief so, wie wir uns das vorstellten; von angezogener Handbremse keine Spur.



Das Groß ist gesetzt und Klaus und ich bereiten das Setzen des Spinnakers vor

Dann hörten wir einen Funkspruch mit. Günther rief die Regattaleitung und teilte mit, dass er mit 15 Minuten Verspätung über die Startlinie gehen würde. Ich glaube, nächstes Jahr werden wir eine halbe Stunde früher in Stubbeköbing los fahren ...

Unsere Taktik für diesen Kurs mit achterlichem Wind lautete: Zuerst Kurs Süd und später, mit der angekündigten Winddrehung nach Osten kurz vor dem Verkehrstrennungsgebiet auf einen südwestlichen Kurs gehen, um weiterhin den Spinnaker nutzen zu können.

Es lief hervorragend. Wir hielten gut mit den Anderen mit, aber nach und nach fuhren alle eine Halse und segelten mehr unter Land, um dort dann wieder auf Südkurs zu gehen. Was hatten wir auf dem Regattatraining gelernt? Ändere nie ohne zwingenden Grund deine vorher festgelegte Taktik; in der Regel führt das zu nichts und macht alles nur noch schlechter. Mit viel Überzeugungskraft uns selbst gegenüber blieben wir auf unserem Kurs, auch wenn wir zwischenzeitlich ganz alleine so weit draußen waren und alle anderen bunten Segel mehr

unter Land fahren. Der Wind war entgegen der Vorhersage weit schwächer und die angekündigte Winddrehung kam ebenfalls nicht. Außerdem war von dem befürchteten Starkwind auch nichts zu spüren. Wahrscheinlich hofften bei dem relativ schwachen Wind alle Anderen, dass näher unter Land der Wind etwas stärker sein würde.

Video Zum ersten Mal unter Spinnaker => <http://www.youtube.com/watch?v=mksIZqSnmpA>



Susanne voll konzentriert auf dem Spinnakerkurs

Vor dem nördlichen Ende des Verkehrstrennungsgebietes halsten wir dann unter Spinnaker (auch dieses Manöver klappte völlig problemlos – DHH sei Dank) und legten den Kurs auf die zu passierende Wegetonne. Da der Winddreher ausgeblieben war und der Wind im Gegenteil etwas zurück gedreht hatte, fuhren wir nun unter Spinnaker mit halbem Wind und das war ein Wind, der unserer „Hexe“ mehr als gefiel – sie rannte regelrecht. Ein Schiff nach dem anderen blieb hinter uns zurück, bis auf ganz wenige Ausnahmen konnte niemand mehr mithalten. Die Tonne kam in der Ferne in Sicht und langsam zeichnete sich ab, dass wir als eines der ersten Schiffe an diesem Tag die Wegetonne passieren würden – bis Warnemünde konnten wir uns tatsächlich Hoffnung machen, ganz vorne dabei zu sein.

An der W69 nahm ich auf dem Vorschiff die Zeit und als ich ins Cockpit zurückkam, sah ich nur strahlende Gesichter, was war da los? Freuten sich alle so, dass wir die Wegetonne als sechster im gesamten Feld passiert hatten? Noch waren wir nicht im Ziel, und bis Warnemünde konnte noch viel passieren. Die Erklärung für das Strahlen platzte dann schnell aus allen heraus – wegen Starkwindwarnung hatte die Regattaleitung just in dem Moment, als wir die Begrenzungstonne des Verkehrstrennungsgebietes passierten, eine Bahnverkürzung bekannt gegeben und die W69 zum Ziel erklärt.



Kurz vor der Wegetonne – nur noch wenige vor uns



Zeitnahme bei der Wegetonne



Glücklich nach dem Zieldurchgang



Das Feld mal hinter uns





Die Regattaleitung an der Zieltonne



Zufriedene Gesichter



Entlang des Fahrwassers nach Warnemünde



Noch ist alles ruhig

Was für ein Tag! Das hätten wir uns heute Morgen nicht träumen lassen. Glücklicherweise setzten wir das Rennen einfach fort. Bis Warnemünde waren es noch mehr als zehn Seemeilen, der Wind war gut, die Segel standen prächtig, es war einfach schönes Segeln. Die Starkwindwarnung hatten wir zu dem Zeitpunkt schon wieder etwas beiseite geschoben. Kurz vor Warnemünde nahmen dann die Böen immer mehr zu, nach einem Sonnenschuss war es Zeit, den Spinnaker zu bergen. Der Wind legte innerhalb von drei Minuten so zu, dass wir nur unter großen Mühen und dank „Tack blow away“ den Spinnaker heil bergen konnten. Noch unter Groß querten wir vor den Molenköpfen von Warnemünde das Fahrwasser, der Wind hatte sich zu dem angekündigten Starkwind gemauert und das Groß wurde bei einigem

Seegang geborgen. Die undurchsichtige Nebelwand weiter draußen machte dann noch einigen Crews Schwierigkeiten.



Nichtsahnend vor dem Starkwind



Die Ruhe nach dem Starkwind

Zu dem Zeitpunkt, als wir unseren Spinnaker bargen, hatte Günthers Crew mit der Offshore gerade die Zieltonne passiert und in dem auffrischenden Wind auch ein paar Sonnenschüsse produziert. Der letzte ging dann nicht mehr so glimpflich aus und in der Böe platzte der Spinnaker einfach. Wir waren im Nachhinein noch froh, dass wir unser Manöver noch halbwegs gemeistert hatten und keinen Schaden davontrugen.

Der wunderschöne Hafen „Hohe Düne“ wartete jetzt auf uns. Susanne wollte heute das Hafenmanöver mit dem Anleger fahren. Voller Seitenwind beim rückwärts zwischen die Dalben fahren – trotz der gutgemeinten Ratschläge der männlichen Crewmitglieder klappte Susannes Manöver und wir lagen fest und sicher in unserer Box. Heute hatten wir allen Grund uns abzuklatschen und der Campari-Orange schmeckte toll.

Die Zettel mit den Ergebnissen sollten dieses Mal auf dem Schiff mit der Startnummer 10 abgegeben werden, also ging ich uns zuerst beim Hafenmeister anmelden und besorgte die Chips für den Sanitärbereich, dann machte ich mich auf die Suche. Da ich keinen Anhaltspunkt hatte, an welchem Steg das Schiff lag und die Crew auf Funkanrufe nicht reagierte, lief ich einfach alle Stege nacheinander ab. So viele Leinen wie bei dem auf alle Boxen stehenden Seitenwind hatte ich vorher noch nie angenommen. Die LaLuma mussten wir sogar ohne Motorunterstützung nur mit Leinenarbeit in die Box bugsieren. Die Offshore und die noLimit konnte ich noch zu unserem Steg schicken, so dass wir alle Nachbarlieger wurden und dann traf tatsächlich auch noch die Nr. 10 ein – da konnte ich vorher lange suchen. Meinen Zettel wurde ich los, kam mit zwei Stunden Verspätung wieder bei unserem Schiff an und verteilte die sehnlich erwarteten Zugangs-Chips an meine Crew.

Susanne musste bei Günther und Antonio auch Unterstützung bei deren Anlegern leisten. Für die noLimit war die Box viel zu groß und da nur Antonio und Volker an Bord waren, war es schwierig, beide Dalben mit den Festmachern gleichzeitig zu treffen, so dass sie in der Box fast quertrieben. Mit vereinten Kräften ging aber alles gut.

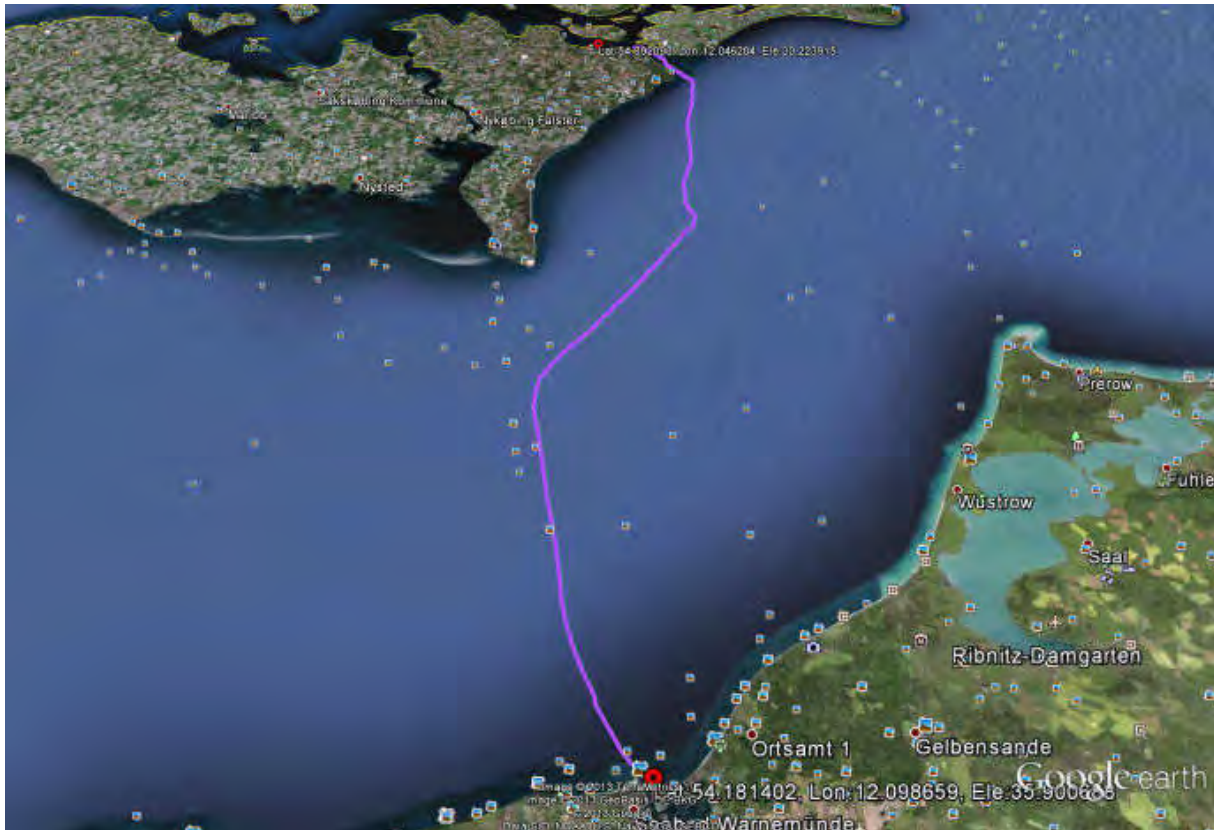
Zum Abendessen fuhren wir dann alle mit der Fähre nach Warnemünde und nach einem opulenten Mal ging ein für uns sehr befriedigender Regattatag zu Ende. Auf dem Heimweg gingen wir noch beim Regattabus vorbei, aber leider wurden noch keine Tagesergebnisse bekannt gegeben. Sehr geschickt von der Regattaleitung, die Spannung so hoch zu halten und die Crews so in die Kojen kriechen zu lassen.



Die Regattaleitung im „Alten Strom“



Wir beim Abendessen



3. Etappe Stubbeköbing – Warnemünde – 47,68 sm

Die Ergebnisse der dritten Etappe waren:

Gruppe A: noLimit;	gesegelte Zeit 06:31:00; berechnete Zeit 06:23:20; Platz 8
Gruppe B: Summerwind;	gesegelte Zeit 06:41:35; berechnete Zeit 06:41:35; Platz 4
Gruppe D: Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 06:22:25; berechnete Zeit 06:46:50; Platz 7
Gruppe D: Liverpool;	gesegelte Zeit 05:33:24; berechnete Zeit 05:54:41; Platz 4
Gruppe E: offshore;	gesegelte Zeit 06:00:49; berechnete Zeit 06:50:01; Platz 8
Gruppe E: 2fast4you;	gesegelte Zeit 06:26:40; berechnete Zeit 07:48:50; Platz 11
Gruppe F: HeXe;	gesegelte Zeit 04:53:43; berechnete Zeit 05:53:58; Platz 2

Das Gesamtergebnis nach dem dritten Tage für die Segler vom Aartalsee und dem Giessener Segelclub:

Im gesamten Teilnehmerfeld (insgesamt 80 teilnehmende Yachten)

noLimit; gesegelte Zeit 06:31:00; berechnete Zeit 06:23:20; Platz 44

Summerwind;	gesegelte Zeit 06:41:35; berechnete Zeit 06:41:35; Platz 57
Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 06:22:25; berechnete Zeit 06:46:50; Platz 59
Liverpool;	gesegelte Zeit 05:33:24; berechnete Zeit 05:54:41; Platz 24
offshore;	gesegelte Zeit 06:00:49; berechnete Zeit 06:50:01; Platz 60
2fast4you;	gesegelte Zeit 06:26:40; berechnete Zeit 07:48:50; Platz 68
HeXe;	gesegelte Zeit 04:53:43; berechnete Zeit 05:53:58; Platz 22

Bei den Charteryachten (insgesamt 47 teilnehmende Yachten)

Summerwind;	gesegelte Zeit 06:41:35; berechnete Zeit 06:41:35; Platz 27
Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 06:22:25; berechnete Zeit 06:46:50; Platz 29
Liverpool;	gesegelte Zeit 05:33:24; berechnete Zeit 05:54:41; Platz 8
offshore;	gesegelte Zeit 06:00:49; berechnete Zeit 06:50:01; Platz 30
2fast4you;	gesegelte Zeit 06:26:40; berechnete Zeit 07:48:50; Platz 37
HeXe;	gesegelte Zeit 04:53:43; berechnete Zeit 05:53:58; Platz 7

Mittwoch, 29.05.2013 – Ruhetag in Warnemünde

Sonne, Wind 3 Bft, nördliche Richtung mit späterer Drehung nach Osten, ab 14.00 Uhr 4 Bft aus ONO, ab 15.00 Uhr Böen bis 7 Bft, Schauer und Starkregen

Chris Ansinnen, mit der „HeXe“ zum Einkaufen zu fahren, stieß angesichts des Wetterberichtes auf keine Gegenliebe. Die „HeXe“ blieb im Hafen und wir kauften Tagestickets für die Fähre über die Warne.

Frühstücken, in aller Ruhe fertig machen und dann mal sehen war das Motto für den Mittwoch. Christian fuhr mit dem Zug nach Rostock um die Stadt mal kennen zulernen, und die restliche Crew setzte mit der Fähre über, um sich Warnemünde anzusehen. Ortrud schwelgte etwas in Jugenderinnerungen, Chris ging shoppen und Susanne, Klaus und ich schauten uns das Heimatmuseum an und ein Besuch der Robbenstation stand an.



In der Robbenstation



Blick von der Robbenstation



Warnemünde



Warnemünde

Irgendwann hielten wir es nicht mehr aus und wir schauten erneut beim Regattabus vorbei und jetzt hatten wir es schwarz auf weiß. Die schnellste gesegelte Zeit in unserer Gruppe und nach berechneter Zeit zweiter Platz – unsere Erwartungen hatten sich mehr als erfüllt. Im gesamten Starterfeld gab es auf der Etappe Stubbeköbing – Warnemünde nur fünf Yachten, die schneller als wir gesegelt waren, und diese fünf waren größer und fuhrten in der schnellsten Gruppe des gesamten Starterfeldes – besser hätte es gar nicht laufen können.



Hafenimpressionen „Hohe Düne“

Wir fuhrten mit der Fähre zurück um an Bord zu gehen und uns für die anstehende Schuppenfete fein zu machen. Bevor wir wieder losziehen konnten, bekamen wir noch Besuch von der Crew einer Yacht, die den Spinnaker-Platzer der Offshore gefilmt hatten. Sie suchten Günther, um ihm den Film zu geben. Da die Crew der Offshore unterwegs war, spielten wir den Film auf meinen Laptop, ein Teil davon wird sich bestimmt in dem Film über die Hessenregatta 2013 wiederfinden. Unterdessen besorgte sich Günther einen neuen Spinnaker.



Der neue Spinnaker wird vorbereitet

Mit dem Ergebnis im Kopf ging es zur Schuppenfete. Wir waren ein bisschen spät und uns empfingen fetzige Rhythmen, der Wechsel der Band schien sich gelohnt zu haben. Abendessen, mit den anderen Crews unterhalten und Seemannsgarn spinnen, von unseren Heldentaten berichten und uns die Heldentaten der anderen anhören, Crewfotos auf einem Steg mit allen Mannschaften des SRCA und des SC Gießen schießen, die Verlosung mit diesmal sehr schönen Preisen mitmachen (wir gingen leider leer aus), der Abend war viel zu kurz.



Auf dem Weg zur Schuppenfete



Kurzes Innehalten auf der Fähre



Was erwartet mich hier?



Matjes mit Bratkartoffeln bei der Schuppenfete



Die Teilnehmer an der Hessenregatta 2013 vom SC Gießen und dem SRCAartal



Bei der Verlosung



Klönschnak



Warnemünde im Sonnenuntergang



Die Band entpuppte sich als ein wahrer Kracher. Bei „Smoke on the water“ tanzte und sprang alles, was Beine hatte. Die Sängerin versuchte den unzähligen Zugabe-Rufen gegen Mitternacht vergeblich mit Hinweisen auf die am nächsten Tag anstehende Etappe zu begegnen. Die Band hatte aber sichtlich Spaß mit den mitsingenden und tanzenden Seglern und versicherten, dass sie so eine Stimmung nie und nimmer erwartet hätten.



Beste Stimmung beim Abhotten



Die Band war super

Video Die Band war toll => <http://www.youtube.com/watch?v=UDVaTZkYZGk>

Video von Klaus Oppermann => <http://www.youtube.com/watch?v=qHTBcbfEviI>

Irgendwann war dann Schluss und wir setzten beschwingt mit der Fähre über zur „Hohen Düne“ um in die Koje zu kriechen. Die Band wurde von der Regattaleitung sofort für nächstes Jahr wieder engagiert.

Donnerstag, 30.05.2013 – vierter Regattatag von Warnemünde nach Grömitz

Sonne, Wind 4 Bft, ONO mit späterer Drehung auf NO, ab 16.00 Uhr 5 Bft aus NO,

Der Wetterbericht versprach uns viel, wieder raumer Wind, Spinnakerkurs, die Erwartungen nach dem gestrigen Tag waren hoch und wir hatten viel vor.



Vorbereitungen zum Ablegen der „Offshore“

Alles für die Etappe vorbereiten, Ablegen, Segel hoch, Motor aus, pünktlich auf die Sekunde genau an der Startlinie – alles klappte hervorragend an diesem Tag.

Auf der Startlinie sollte dann die Fock heraus, damit wir dahinter den Spinnaker setzen konnten, sobald wir auf Kurs waren. Die Fock bewegte sich aber nur 20 cm, dann rollte sie sich nicht weiter aus. Hektik brach aus und viel zu spät bemerkte ich, dass die rote Leine, die ich in der Hand hielt nicht die Rollfockleine war, sondern die Backbord-Spischoot. Die Rollfockleine hing fein säuberlich aufgeschossen am Relingsdraht und hatte sich durch den Druck der teilweise ausgerollten Fock so zusammengezogen und verknäuelte, dass nichts mehr vorwärts ging. Rückwärts aber auch nicht, da auf der anderen Seite des Systems die Fockschoot einige Überläufer produziert hatte und ebenfalls so unter Spannung stand, dass sie auch nicht mehr von der Trommel gelöst werden konnte.

Alles in Allem verloren wir durch das verpatzte Manöver mindestens zehn Minuten, eher mehr und alle anderen aus unserer Gruppe waren auf und davon. Soviel zu einem Punktstart und was gleich im Anschluss daran passieren und daraus werden kann.

Als die Fock endlich ausgerollt war, klappte das Setzen des Spinnakers tadellos und unsere „HeXe“ begann ihre Aufholjagd. Wir überholten dann tatsächlich wieder ein Schiff nach dem anderen, es lief richtig gut. Hätten ich mal mit der Leine besser aufgepasst, dann ...



Die Offshore wird überholt



Mitten im Feld

Die ganze Etappe über empfand ich als die aufregendste von Allen. Wir waren im direkten Vergleich mit allen anderen und es war immer sofort ersichtlich, ob alle Trimmöglichkeiten ausgeschöpft waren und die Segel 100%tig standen. Entweder konnten wir die Konkurrenz auf Abstand halten, oder sie rückten bei der geringsten Nachlässigkeit sofort auf und kamen näher. Jede Ablenkung durch eine Unterhaltung machte sich bemerkbar und musste korrigiert werden.



Ausnahmslos unter Leichtwindsegeln



Wir waren gut unterwegs, aber an der Wegetonne schafften wir es dann nicht, uns von den anderen freizuhalten und waren in einem ganzen Pulk eingeklemmt, der sich gegenseitig den Wind wegnahm und niemand in der Lage war, zu überholen. Nach dem Passieren der Tonne löste sich der Pulk auf und wir hatten wieder freie Fahrt, das Manöver hatte uns aber sicher wieder fünf Minuten Zeit gekostet.



Eingeklemmt an der Wegetonne



Nach der Zeitnahme

Statt stärker wie angekündigt, wurde der Wind im Laufe des Tages schwächer und nach Osten drehte er auch nicht. Wir konnten aber auch auf dem neuen Kurs nach der Wegetonne mit Spinnaker weiter fahren und unser Ziel, die Seebrücke von Grömitz kam in der Ferne in Sicht. Im gesamten Feld waren wir nach unserer Aufholjagd wieder weit vorne mit dabei, aber die Schiffe aus unserer Gruppe konnten wir nicht mehr einholen, dafür hatten wir bei unserem verpatzten Manöver mit der Genua zuviel Zeit verloren.



Die Verfolger kurz vor der Zieldurchfahrt

Video Spinnaker total =>

<http://www.youtube.com/watch?v=V0zxJkpDeyM>

Im Dreierpulk nebeneinander, unter Spinnaker mit Vollspeerd an der Seebrücke in Grömitz in zwei Bootslängen Abstand vorbei – auf der Brücke klatschten die Zuschauer laut Beifall.

Trotz Spinnaker nicht in das Flach einfahren, Spinnaker bergen, Groß runter, das Hafenmanöver – alles klappte wieder wie am Schnürchen. Langsam waren wir ein eingespieltes Team.



Die Segel geborgen – Blick auf die Seebrücke

Rein von der gesegelten Zeit her waren nur zwölf Yachten schneller als wir, da aber nach berechneter Zeit alle Schiffe aus unserer Gruppe schneller als wir waren, war für diesen Tag nur der 10. Platz in der Gruppenwertung für uns erreichbar. Was wäre wenn, hätten wir nach dem Start nur ... Das half alles nichts, nur das reine Ergebnis zählte. Für mich war es jedenfalls der aufregendste Regattatag, den ich je mitgemacht hatte.

Es war trotzdem ein ganz toller Segeltag, wie man ihn selten erlebt und ein super leckeres Abendessen, von Chris und Susanne zubereitet, war die Krönung dafür.



Satt und zufrieden



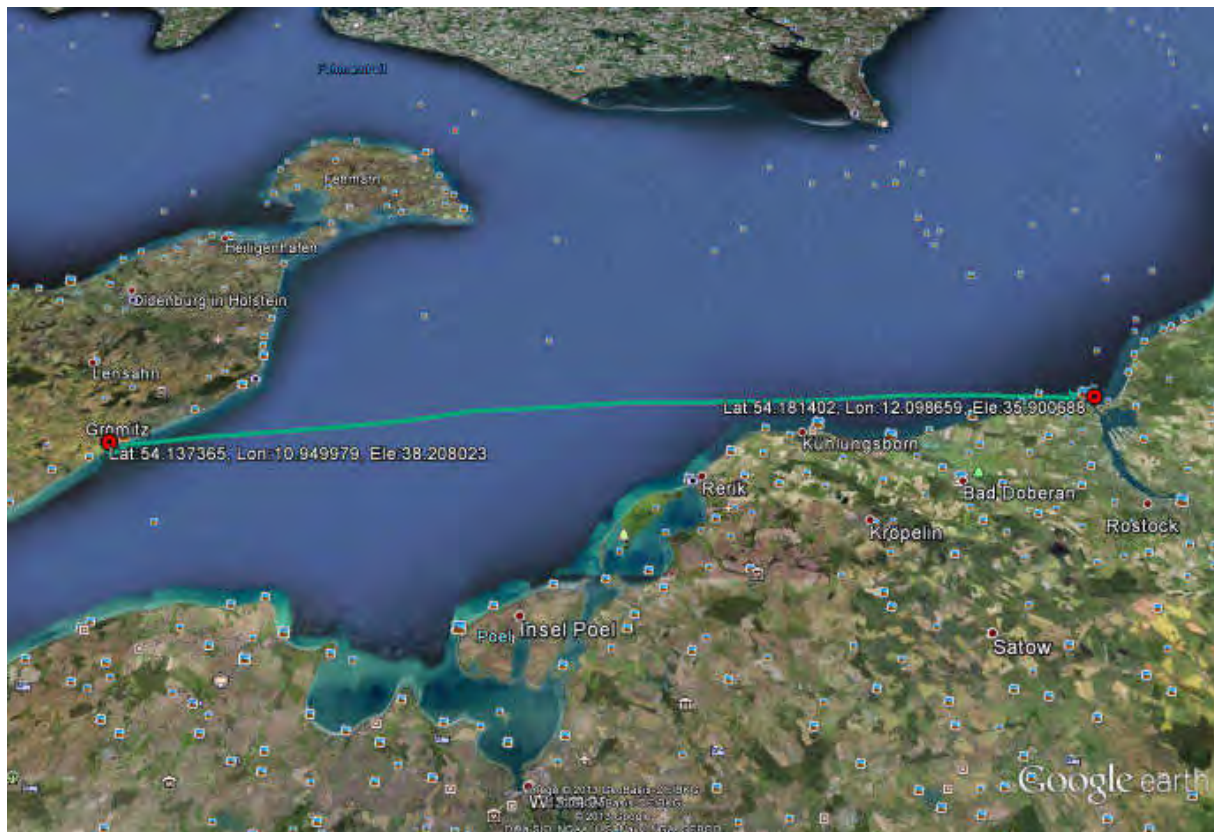
Was müssen wir das nächste Mal besser machen?



Glücklich über den Tag – Ortrud, Susanne und Chris

Vorher verdienten sich Chris und Susanne noch die Tapferkeitsmedaille – sie gingen in der 12 Grad „warmen“ Ostsee schwimmen. Mich hätten da keine zehn Pferde reinbekommen.

Noch ein kleiner Spaziergang am Strand mit einem leckeren Eis war ein schöner Abschluss des Tages vor der Koje.



4. Etappe Warnemünde – Grömitz – 43,30 sm

Die Ergebnisse der vierten Etappe waren:

Gruppe A: noLimit;	gesegelte Zeit 06:42:30; berechnete Zeit 06:34:36; Platz 8
Gruppe B: Summerwind;	gesegelte Zeit 06:32:09; berechnete Zeit 06:32:09; Platz 3
Gruppe D: Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 06:12:23; berechnete Zeit 06:36:09; Platz 6
Gruppe D: Liverpool;	gesegelte Zeit 05:43:55; berechnete Zeit 06:05:52; Platz 2
Gruppe E: offshore;	gesegelte Zeit 05:43:30; berechnete Zeit 06:30:20; Platz 4
Gruppe E: 2fast4you;	gesegelte Zeit 06:03:39; berechnete Zeit 06:53:14; Platz 10
Gruppe F: HeXe;	gesegelte Zeit 05:19:11; berechnete Zeit 06:24:33; Platz 10

Das Gesamtergebnis nach dem vierten Tage für die Segler vom Aartalsee und dem Giessener Segelclub:

Im gesamten Teilnehmerfeld (insgesamt 80 teilnehmende Yachten)

noLimit;	gesegelte Zeit 06:42:30; berechnete Zeit 06:34:36; Platz 51
Summerwind;	gesegelte Zeit 06:32:09; berechnete Zeit 06:32:09; Platz 48
Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 06:12:23; berechnete Zeit 06:36:09; Platz 53
Liverpool;	gesegelte Zeit 05:43:55; berechnete Zeit 06:05:52; Platz 9
offshore;	gesegelte Zeit 05:43:30; berechnete Zeit 06:30:20; Platz 45
2fast4you;	gesegelte Zeit 06:03:39; berechnete Zeit 06:53:14; Platz 64
HeXe;	gesegelte Zeit 05:19:11; berechnete Zeit 06:24:33; Platz 39

Bei den Charteryachten (insgesamt 47 teilnehmende Yachten)

Summerwind;	gesegelte Zeit 06:32:09; berechnete Zeit 06:32:09; Platz 23
Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 06:12:23; berechnete Zeit 06:36:09; Platz 26

Liverpool;
offshore;
2fast4you;
HeXe;

gesegelte Zeit 05:43:55; berechnete Zeit 06:05:52; Platz 2
gesegelte Zeit 05:43:30; berechnete Zeit 06:30:20; Platz 21
gesegelte Zeit 06:03:39; berechnete Zeit 06:53:14; Platz 35
gesegelte Zeit 05:19:11; berechnete Zeit 06:24:33; Platz 18

Freitag, 31.05.2013 – fünfter Regattatag von Grömitz nach Burgtiefe

Sonne, Wind 4 Bft aus N,

Start an der Landungsbrücke von Grömitz, als Wegpunkt die Tonne „Schwarzer Grund“, das Ziel an der Ansteuerungstonne vom Fehmarnsund, das sollte ein Kurs hoch am Wind werden.

Bisher hatten wir damit keine so guten Erfahrungen gemacht, aber irgendwann musste das ja mal etwas werden.

Zuerst aber war frühes Aufstehen angesagt. Freitag ist bei einigen Vercharterern Übergabetag, so auch bei uns. Daher mussten die Charteryachten als erstes zum Start und für uns ging es schon um 8.30 Uhr los.

Der Start klappte wieder hervorragend und hoch am Wind nahmen wir Kurs auf die Wegetonne. Aber wieder half alles Trimmen nichts, wir konnten die Höhe der anderen Schiffe nicht mitgehen. Um etwas Tempo zu machen mussten wir abfallen und hatten dadurch noch einen Holeschlag mehr vor uns. So würde das wieder nichts werden mit einem der vorderen Gruppenplätze. Außerdem fiel plötzlich bei viel Lage der Kompass ohne unser Zutun von der Säule und lag komplett mit abgerissenen Beleuchtungskabeln im Cockpit – auch das noch!

Tatsächlich konnten wir trotz allen Trimmversuchen nie die Höhe laufen, zu der unsere Konkurrenz in der Lage war. Einige Holeschläge mehr waren für uns notwendig, bevor wir das Ziel erreichten. „Nur“ der elfte Platz in unserer Gruppe, wir hatten uns mehr erhofft.



Alle Trimmmöglichkeiten werden ausgeschöpft



Susanne voll konzentriert



Der letzte Schlag – Klaus und Ortrud



Chris

Trotzdem war dies wieder einer der wesentlich besseren Segeltage in unserem Leben – eigentlich so, wie fast die gesamte Woche.

In der Tonneneinfahrt zum Hafen von Burgtiefe trieben uns zwei Fender entgegen. Den Versuch sie aufzufischen musste ich gleich wieder aufgeben, da die Spitze unseres Bootshakens nur lose aufgesteckt war und sofort abfiel. Günther, von dessen Schiff die Fender stammten, touchierte bei dem Rettungsmanöver in dem engen Fahrwasser noch ein rote Begrenzungsboje und markierte seine Bordwand mit einem durchgehenden Strich aus roter Farbe. Hoffentlich hatte die Boje keinen größeren Schaden angerichtet – die Fender waren auf jeden Fall verloren, sie trieben über das Flach und kein Boot konnte ihnen mehr folgen. Wildes Gehupe eines Fahrgastschiffes, das sich durch die Aktionen zu Recht bedrängt fühlte, sorgte noch für etwas Unruhe, aber letztendlich ging alles gut.

Vor der Tankstelle leichtes Gedränge und aufländiger Wind, aber wieder meisterte die Crew alles vom Tanken ohne Verschütten über das Ablegemanöver mit Eindampfen in die Vorsprung. Wir hatten uns über die Woche wirklich eingespielt.

Nach dem Anleger in unserer Box mussten wir sofort mit dem Ausräumen des Schiffes beginnen, eigentlich sollten wir schon seit einer Stunde von Bord sein. Wir beeilten uns, aber mit Auffüllen des Wassertanks und Ausräumen gingen dann doch noch zwei Stunden wie im Fluge um. Dem Vercharterer mussten wir noch die uns bekannten Schäden mitteilen, sie waren aber eher von der harmlosen Natur, auch den abgefallenen Kompass sollte der Mechaniker wieder problemlos montieren können.

Dann beeilten wir uns sehr, mit dem komplett beladenen Auto nach Großenbrode in unser Hotel zu fahren. Wir hatten uns für eine zusätzliche Übernachtung entschlossen, da wir nach der Siegerehrung lieber noch mit unseren Crews essen gehen und erst am nächsten Tag den Heimweg antreten wollten.

Bei der Siegerehrung am Abend wurde es noch einmal richtig spannend. Die Einzelergebnisse waren jedem von uns schon klar, aber die Wertung um den Hessenpokal war die große Unbekannte. Für den SRCA erwarteten wir jedenfalls kein besonders gutes Ergebnis, da wir mit der HeXe uns in unserer Gruppe leider nicht weiter vorne platzieren konnten.



Wer bekommt einen Preis?



Hochspannung vor der Verkündung der Ergebnisse

Trotzdem waren alle Crews vom Aartalsee immer mal wieder im oberen Drittel in ihrer Gruppe gelandet, letzter würden wir wahrscheinlich nicht werden, da Summerwind, Liverpool und Offshore in ihren Gruppen weiter vorne platziert waren.

Nach der Verkündung der Gruppenergebnisse und der Verteilung der Pokale an die Crews auf dem Treppchen bekamen Antonio und Volker den Sonderpreis für die weiteste Anreise auf

eigenem Kiel. Es ist schon beeindruckend, was Antonio mit seinen wechselnden Helfern geleistet hat.



Antonio schildert seine Anfahrt



Volker und Antonio mit dem Preis „Weiteste Anfahrt“

Ein ganz großes Lob und eine extra Erwähnung verdient die Crew der Lone Star vom SC Noris Nürnberg. Das Schiff war ausschließlich mit Jugendlichen besetzt und sie haben in Ihrer Gruppe den ganz hervorragenden ersten Platz belegt.

Ich wünsche mir, dass wir in unserem Club für eine der nächsten Hessenregatten auch ein Boot mit einer Jugendmannschaft stellen können, vielleicht sogar hervorgegangen aus dem Piratenclub.



Die Crew der Lone Star bei der Preisverleihung

Nun ging es an die Verkündung Platzierungen um den Hessenpokal. Dieses Jahr kämpften zehn Vereine um den Hessenpokal. Beginnend mit dem zehnten Platz wurden die Ergebnisse verkündet. Als beim sechsten Platz der SC Gießen genannt wurde und wir noch nicht, war ich schon etwas erstaunt. Und mit unserem vierten Platz waren wir alle mehr als zufrieden. Das hatten wir keinesfalls erwartet.

Mit einem Hochgefühl verabschiedeten wir uns und gemeinsam mit den Mannschaften der noLimit und der Liverpool gingen wir zum Abschlussessen. Alle Erlebnisse der vergangenen

Woche wurden wiederholt durchgesprochen und die einhellige Meinung war, super Woche, super Gemeinschaft, super Erlebnis, super Wetter, super Segeln!



Spannende Geschichten beim Abendessen



Antonio erklärt Birthe sein Schiff



Zu vorgerückter Stunde



Am Nachbartisch wird noch ernsthaft verhandelt



Chris nach „Scholle satt“ und dem fünften Helbing

Die Matratzen in unserem Hotel stammten offensichtlich noch aus der Zeit des Baus der Fehmarnsundbrücke, für die eine Nacht war es aber in Ordnung. Ein langes Frühstück bildete den Abschluss an der Ostsee, dann traten wir die 500 km lange Heimreise an.



Letztes gemeinsames Frühstück im Hotel

Eine wunderschöne Woche mit einprägsamen Erlebnissen und tollem Segeln lag hinter uns. Sogar das Wetter spielte mit – während es im restlichen Deutschland Bindfäden regnete, hatten wir immer tolle Segelbedingungen und die meiste Zeit schönes Wetter.

Wir haben uns die HeXe schon für die nächste Hessenregatta vorreservieren lassen und die Anmeldung für 2014 liegt auch schon bei dem Organisationsteam.

Wir wollen es mit der HeXe noch einmal wissen!



5. Etappe Grömitz – Burgtiefe – 33,15 sm

Die Ergebnisse der fünften Etappe waren:

Gruppe A: noLimit;	gesegelte Zeit 04:18:32; berechnete Zeit 04:13:28; Platz 9
Gruppe B: Summerwind;	gesegelte Zeit 04:22:55; berechnete Zeit 04:22:55; Platz 7
Gruppe D: Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 03:30:05; berechnete Zeit 03:43:30; Platz 1

Gruppe D: Liverpool;	gesegelte Zeit 03:45:56; berechnete Zeit 04:00:21; Platz 6
Gruppe E: offshore;	gesegelte Zeit 03:48:08; berechnete Zeit 04:19:15; Platz 8
Gruppe E: 2fast4you;	gesegelte Zeit 03:58:12; berechnete Zeit 04:30:41; Platz 11
Gruppe F: HeXe;	gesegelte Zeit 03:40:47; berechnete Zeit 04:26:00; Platz 11

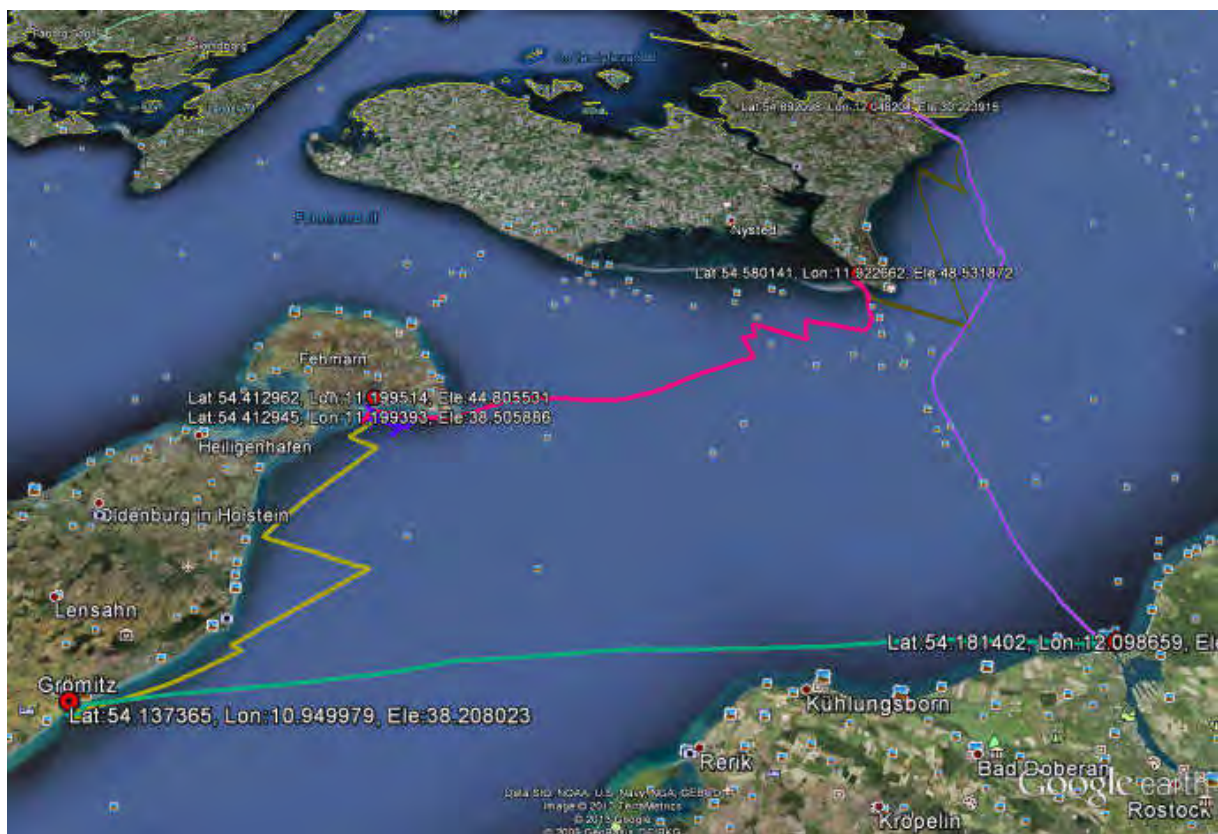
Das Gesamtergebnis nach dem fünften Tage für die Segler vom Aartalsee und dem Giessener Segelclub:

Im gesamten Teilnehmerfeld (insgesamt 80 teilnehmende Yachten)

noLimit;	gesegelte Zeit 04:18:32; berechnete Zeit 04:13:28; Platz 58
Summerwind;	gesegelte Zeit 04:22:55; berechnete Zeit 04:22:55; Platz 66
Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 03:30:05; berechnete Zeit 03:43:30; Platz 25
Liverpool;	gesegelte Zeit 03:45:56; berechnete Zeit 04:00:21; Platz 47
offshore;	gesegelte Zeit 03:48:08; berechnete Zeit 04:19:15; Platz 62
2fast4you;	gesegelte Zeit 03:58:12; berechnete Zeit 04:30:41; Platz 71
HeXe;	gesegelte Zeit 03:40:47; berechnete Zeit 04:26:00; Platz 68

Bei den Charteryachten (insgesamt 47 teilnehmende Yachten)

Summerwind;	gesegelte Zeit 04:22:55; berechnete Zeit 04:22:55; Platz 34
Moulin Rouge;	gesegelte Zeit 03:30:05; berechnete Zeit 03:43:30; Platz 3
Liverpool;	gesegelte Zeit 03:45:56; berechnete Zeit 04:00:21; Platz 19
offshore;	gesegelte Zeit 03:48:08; berechnete Zeit 04:19:15; Platz 31
2fast4you;	gesegelte Zeit 03:58:12; berechnete Zeit 04:30:41; Platz 39
HeXe;	gesegelte Zeit 03:40:47; berechnete Zeit 04:26:00; Platz 36



Gesamte gesegelte Strecke während der Hessenregatta 2013 – 217,52 sm

Das Gesamtergebnis aller Etappen mit einem Streicher für die Segler vom Aartalsee und dem Giessener Segelclub:

Im gesamten Teilnehmerfeld (insgesamt 80 teilnehmende Yachten)

Gruppe A: noLimit;	Platz 45
Gruppe B: Summerwind;	Platz 61
Gruppe D: Moulin Rouge;	Platz 29
Gruppe D: Liverpool;	Platz 40
Gruppe E: offshore;	Platz 50
Gruppe E: 2fast4you;	Platz 73
Gruppe F: HeXe;	Platz 54

Bei den Charteryachten (insgesamt 47 teilnehmende Yachten)

Gruppe B: Summerwind;	Platz 30
Gruppe D: Moulin Rouge;	Platz 8
Gruppe D: Liverpool;	Platz 16
Gruppe E: offshore;	Platz 20
Gruppe E: 2fast4you;	Platz 40
Gruppe F: HeXe;	Platz 25

Wertung in den einzelnen Gruppen

Gruppe A: noLimit;	Platz 8
Gruppe B: Summerwind;	Platz 4
Gruppe D: Moulin Rouge;	Platz 2
Gruppe D: Liverpool;	Platz 5
Gruppe E: offshore;	Platz 4
Gruppe E: 2fast4you;	Platz 11
Gruppe F: HeXe;	Platz 11

Wertung im Hessenpokal (insgesamt 10 gewertete Clubs)

01. Friedrichsdorfer YC
02. SC Inheiden
03. Hanseat. SSC
04. SRCAartal
05. SC Edersee
06. SC Gießen
07. FSCK 1995
08. SC Rüsselsheim
09. SC Mainspitze
10. WSV Bergstraße

Weiteste Anreise

NoLimit, Skipper Volker Krauhausen mit Eigner Antonio Förderreuther, achter Platz in der Gruppe A Eigner und Platz 45 in der Gesamtwertung. Reiselänge und –dauer 1.125 sm in fünf Wochen von der Oosterschelde in die Ostsee bis nach Dänemark und zurück.

Jugendboot

Lone Star vom SC Noris Nürnberg, Erster Platz in der Gruppe B Charter, Platz 24 in der Gesamtwertung und Platz sechs in der Gruppe der Charterboote

Ich hoffe, Ihr hattet alle soviel Spaß wie ich selbst.

Ihr wart eine tolle Crew und wir waren eine super Gemeinschaft! Vielen Dank an Euch.

Ortwin