

Bericht 2.Tag O-EURO, Bellano

Nach dem geselligen Zusammensein und einem gelungenen Abend tags zuvor trafen alle Segler im Laufe des Vormittags im Club ein.

Geplant war der erste Start des Tages um 13h, sodass gegen 12h zu slippen begonnen wurde.

Alles funktioniert entspannt und immer mehr O-Jollen verschönerten am Wasser den ohnehin schon malerischen Comer See.

Einzig die Thermik ließ auf sich warten...

Die Wettfahrleitung zeigte sich unbeeindruckt und verholte sich Richtung Startgebiet.

Sie sollten Recht behalten, denn wie üblich ließ der Südwind nicht lange auf sich warten und begann mit der Anfangs offensichtlich üblichen Rechtstendenz zu wehen.

Aber nur kurze Zeit, denn im ersten Startversuch pendelte er bereits nach links Richtung Seemitte...

Trotz Nachjustierung der Startlinie war das Chaos am Pinend vorhersehbar, zudem der Kurs ganz schief, was offensichtlich auch die Wettfahrleitung so wahrnahm und in der letzten Minute noch die Reißleine zog bzw. AP setzte.

Es folgte eine Pause mit Kursverlegung und Neuausrichtung der Startlinie.

Die „Kursverlegungen“ sollen an dieser Stelle noch gesondert erwähnt werden.

Bereits am ersten Tag hat die Kursverlegung einiges an Irritation und Missverständnissen ausgelöst.

Kursverlegungen passieren mit den selbstfahrenden Tonnen nämlich still und heimlich via Tablette.

Kein Motorboot mehr nötig, kein langes Bojen Anker heben mehr, nichts, was den arrivierten O-Segler auf die Lageänderung aufmerksam machen würde.

Während die Segler nach einem Allgemeinen Rückruf zurück zur Startlinie segeln, werden inzwischen viele hundert Meter weiter in Luv, die Tonnen um viele, viele Meter umgelegt.

Eigentlich sollte man besser sagen: Werden die Tonnen an eine andere Stelle am See gefahren.

Besonders herausfordernd wird es noch dadurch, dass bei Südwind die Tonnen natürlich von der Startlinie aus gesehen im Süden liegen und auch die Sonne zur Mittagszeit im Süden steht.

Kurz gesagt: Im Gegenlicht sind die niedrig aufbauenden Bojen auf der Wasseroberfläche gar nicht leicht auszumachen.

Wenn ein Drittel der Segler, wie am ersten Tag die Luvtonne deshalb nicht korrekt wahrnehmen und sprichwörtlich „irgendwohin segeln“ anstatt zur Luvtonne sollte man schon über Verbesserungsmöglichkeiten nachdenken.

z.B. die Tonnen Verlegung nach einem Allgemeinen Rückruf mit Flaggen „C über M“, wie „change of markposition“ am Startschiff anzeigen oder noch einfacher: Ein großes Motorboot zur Luvtonne stellen.

Nur ein Vorschlag.

Dann aber hat es, nach den meisterschaftstypischen Frühstarts, geklappt.

Das Feld machte sich Richtung Luvtonne auf und es wurde wie üblich in der Nachstartphase viel gerufen.

Weniger „Raum“ als vielmehr „kein Raum“ und es soll schon das einmal „Segel links vor Segel rechts“ übersehen worden sein.

Sogar Kenterungen soll es gegeben haben.

Kaum vorstellbar bei 10kn plus...

Stichwort Wind: Dieser zeigte sich heute von der moderaten Seite und blieb eher im Bereich +10kn, allerdings mit Böen darüber, die von den O-Seglern schon einiges an hiking Arbeit abverlangten.

Wessel zeigte uns, warum er niederländischer Meister wurde und das bei diesen Bedingungen der Wettfahrtssieg nur über ihn gehen würde.

Beim Zieldurchgang bedeutete das: Zweimal hintereinander „top of the fleet“!

Wessel segelt hoch und schnell, oder sollte ich besser schreiben: Schnell und hoch?

Wie auch immer: Sehr stark!

Wer schon alles über „Schnell O-Jolle segeln“ gesehen hat bzw. glaubt zu wissen, der sollte Wessel einmal auf der Kreuz studieren:

Traveller relativ weit in Lee, viel Großschotzug - Finn ähnlich, den Baum Richtung Deck gezogen – aber seine Jolle fährt. Und wie!

Leider weiß ich im Augenblick des Bericht schreiben ´s nicht welcher Mast und welches Segel dazu benötigt werden – aber es ist eine sehr interessante Variante, die uns alle zum Nachdenken oder vielleicht sogar zum Umdenken bringen könnte.

Zurück zum Regattageschehen.

Auch am zweiten Wettfahrttag gab es noch eine dritte Wettfahrt.

Die Thermik zeigte erstmals ein gewisse Richtungsvariabilität und deutliche Stärkeschwankungen.

Offensichtlich Bedingungen die unseren deutschen Freunden entgegenkommen.

Hinter Thies – laut Selbstanalyse der dritten Wettfahrt des Tages: Endlich wieder einmal vorne – reihten sich gleich fünf GER-Segler ein.

Der Reihe nach Martin-1. Vorsitzender, Göran-Doppeleuropameister, Lietzi-letzter Sieger deutsche Bestenliste auf einer Linnekuhl, Mathias-mit seiner Matserati und Harry-Starkwindeuropameister.

Starkes Lebenszeichen unserer Nachbarn!

Als eingeladenener Tagesberichtschreiber wurde ich gebeten auch etwas mit Österreichbezug in den Bericht aufzunehmen.

„Das mache ich natürlich gerne“ habe ich gesagt, weil ich wusste das würde kurz werden: **„Männer, nicht aufgeben - weiter üben!“**

In diesem Sinne und mit besonderem Dank an das Helfer Team des CV Bellano im Bootspark für Ihre Mühen!!! 😊

Keep hiking – Martin - AUT171