

Dies ist der rein subjektive Regattabericht zur

## **Internationalen Klassenmeisterschaft der 10qm Rennjollenklasse (N) 2021**

auf dem Mondsee vom 9.- 11. Juli 2021.

Seit der Wiederbelebung der 10er Rennklasse (N) ist dies nun die 12. Meisterschaft in Folge und die 30. nach 1945.

Wieder konnte es gelingen, eine staatlich definierte virale Pause zu nutzen, um die Veranstaltung vom Stapel zu lassen, wenngleich die Anzahl der Meldungen zur Teilnahme an der 10er-Meisterschaft zögerlich und durch diverse gesundheitliche Umstände deutlich unter Druck geraten sind. Es lag einmal mehr nicht am Virus selbst, sondern an Motivationsmangel, Sprunggelenkverletzungen, Rückenproblemen und Nebenwirkungen des Gesundimpfens, die einigen Teams die Teilnahme kurzfristig verhinderte.

So waren am Freitag letztendlich 5 N-Jollen im Union Yacht Club am Mondsee eingetroffen. Gemeinsam mit O-Jollen, Z-Jollen, einer J-Jolle, Schärenkreuzern ,... , welche mit uns auch eine Gesamtwertung der zeitgleich ausgeschriebenen Mondseeklassik ausseglten. So waren wir ein Feld von 22 alten Holzbooten. Christian Schobesberger, welcher die Veranstaltung als Regattawart organisierte, ließ „Flossi“, einen erfahrenen Wettfahrtleiter vom Traunsee einschiffen, damit das Alter der Boote nicht durch einen zu jungen Referee kompromittiert wird. Ein weiterer Stargast heuer bei den Zehner-Seglern war der junge südafrikanische Segler, Colin Hürner, welchen es der Liebe wegen nach Österreich verschlagen hatte. (Ob es die Liebe zu einer Frau oder zu Holzbooten ist, lassen wir mal offen). Immerhin, der UYCMo hatte auch für die entsprechende südafrikanische Beflagung am großen Mast gesorgt, damit hier auch alle Regeln der Ehrerbietung gewahrt bleiben, zur Überraschung des Landsmannes aus dem fernen Land, wo jetzt tiefster Winter ist.

Der Erste Start war für 12 Uhr angesetzt. Am See wehte eine, so die Terminologie der Segler, „frische Brise“, in Wahrheit sind das aber 5 Bft. und etwas mehr. Also absolutes Überlebenstraining, wenn es um Jollensegeln geht. Die 10er, Seeteufel und Heidel, zogen es neben einigen O-Jollen vor, das Geschehen am Ufer abzuwettern. So liefen nur Balmung, Rosinante und Speedy aus und kämpften sich an die Startlinie. Fred, der Steuermann von Speedy testete noch seinen Ausreitgurt, welcher per se auch hielt, nur die beiden Spax-Schrauben, durch welche er befestigt war, ermöglichten durch eine Bewegung in Axialrichtung, dass er gemeinsam mit Gurt fluchtartig das Boot verließ. Speedy fiel vor Schreck auch gleich um, und so wurde der Start verschoben, als bis alles wieder zur Weiterfahrt in Ordnung war. Vielen Dank für die Rücksichtnahme der Wettfahrtleitung und das erzwungene Verständnis der anderen Segler an dieser Stelle. Auf Balmung wechselten mittlerweile die Positionen innerhalb der Mannschaft, da der junge Steuermann dem Druck des besserwissenden Vorschoters nachgab. Alle drei 10er gelangten beim Startsignal irgendwie über die Startlinie. Die Teams waren durch den heftigen Wind mittlerweile von Zeit und Raum gänzlich entkoppelt. Jeder kämpfte auf seine Art, um die ständigen Böen und

Dreher zu bewältigen. Von Speedy-Skipper erfuhr ich nachher, dass er sich nicht mehr erinnern könne, wie oft er danach noch seinen ja nicht mehr vorhandenen Ausreitgurt ausprobiert hatte, was immer im selben Manöver endete. Balmung und Rosinante tarnten am Vorwindkurs immer wieder den vorderen Rumpf unter der Welle, um sich unbemerkt an die Gegner heranzuschleichen. Rosinante vermeldete auf der am Bord befindlichen GPS-Geschwindigkeitsmessung Werte über 12 Knoten. Zeitweise, wenn der eigentliche Vorschoter auf Balmung Sekundenschlaferscheinungen an der Pinne zeigte, schlich sich Vincent wieder an sein Steuer, doch wurde dann wieder bald verdrängt. Nach 3 up&down Runden mit gate gelangten Balmung vor Rosinante heil über die Ziellinie – Speedy war derweilen von der Rennstrecke und schon im sicheren Hafen angekommen.

Sofort ging es zur 2ten Wettfahrt. Nach einem ambitionierten Start gerieten Balmung mit der 22er Schäre von Pit in eine Wegerechtsdebatte, mit der Konsequenz, dass Pit fortan nun auch an Land darauf besteht, dass ich ihm rechtzeitig anzeigen müsse, ob ich nun vor oder hinter ihm das Bier vorbeibringen will. An dieser Stelle kann ich schon vorwegnehmen: Biere bin ich bei dieser Regatta viele schuldig geblieben. Die Brauereien haben aber, wie beim Freibier auch zu sehen war, momentan auch Engpässe. Werde mich daher einmal später diesbezüglich einbringen. Nun retour, wir sind ja noch mitten in der 2ten Wettfahrt – noch immer viel Wind. Irgendwie kommen wir auf Balmung deshalb aber auch nicht schneller über die Runden. Die Wellen stampfen unserem Streben ständig entgegen. Die Kielyachten tun sich da leicht und Vincent fragt, wieso denn Noris, der 22er von Michi Gubi, trotzdem schon da vorne segelt. Weis ich jetzt auch nicht so genau, aber gut, dann schauen wir uns das halt aus der Nähe an und fahren mal hin. Denselben Gedanken hatte offenbar auch der Rennzwanziger Bekassine und so rasten wir auf einer Vorwindstrecke mit allem, was das Zeug hergab auf den Spiegel von Noris zu, sodass Bekassine links und wir rechts dahinter die Beobachtungsfahrt in dessen Nähe einleiteten. Wir mussten beide zu einem Schiffmanöver vor der Leeboje schreiten, dann kamen plötzlich kräftigere Winddrücker. Zeitgleich und von Geisterhand gezogen, wurden Balmung nach Steuerboard und Bekassine nach Backboard umgerissen. Noris fuhr weiter. Neue Disziplin? : Synchronkernern.

Die Beobachtungsfahrt zu Noris hat uns jedenfalls nicht wirkliche Erkenntnis gebracht. Außer, dass der Rumpf von Balmung nach dem Aufstellen doch noch tiefer liegen kann als bei den zahlreichen Wellenunterschneidungen zuvor. Vincent meinte nur: „Papi, du wolltest doch immer schon einmal mit einem U-Boot fahren“. So wurde unser U-Boot von Christoph und Florenz (Bier wird auch hier noch geliefert werden) mit dem Motorboot an ein Badefloß geschleppt – in großer Schleichfahrt und auf halber Periskoptiefe, versteht sich. – dort verhängten wir Balmung und ich gab sofort den Befehl zum Auftauchen. Vincent schöpfte das Boot dann trocken und wir segelten, mit Eindrücken und Erlebnissen vollgeladen, nachhause. In der Zwischenzeit war es Rosinante gelungen, dem als einzig verbleibenden 10er auf der Regattabahn, auch die Führung im 10er Feld zu übernehmen. In der Gesamtwertung belegten Georg u. Colin bei dieser Wettfahrt auch den ausgezeichneten 3ten Platz, wo gerade mal 6 Boote ins Ziel kamen. (Einige Jollen waren gekentert, es gab auch einen Ruderbruch). Bei der 10er Wertung übernahm Rosinante jedenfalls die

Gesamtführung für diesen Regattatag. Bemerkenswert war auch der Rennzwanzigern Wiking III von Wolfi Püschel, der das 3-Mannboot nur zu zweit bei diesen Starkwindverhältnissen fehlerfrei über die Bahnen lenkte. Da konnte man sehen, was Routine ausmacht.

Vincent hatte aus diesem Tag jedenfalls die Lehre gezogen: „Laß niemals einen Vorschoter ans Steuer“ und so war klar, dass am Samstag der Traveller für mich als Vorschoter als unüberschreitbare Linie definiert wurde. (Bei Nichtbefolgung drohen hohe Strafen) Unterstützung für diese Verschärfung erhielt Vincent sofort von Michi, dem Steuermann der Noris, indem dieser die Grenze mit einer eigens am Heck angebrachten GoPro-Kamera auf meinem Boot überwachen ließ. Ich fühlte mich sofort wieder wie im lock-down. Später wurde mir klar, daß hier billig versucht wurde, Beweismaterial im Zuge des entspannten Vater-Sohn Umganges an Bord meines Schiffes gegen mich zu sichern, damit die Jugendwohlfahrt meinen Sohn aus meiner Kommandostruktur befreien könne. Ein klassischer Ibiza Skandal und das mitten am Mondsee. Die schmutzigen Zehennägel von M.G. hätten es mir ja verraten müssen, aber.....k.o.Tropfen im Mondsee.....kann mich an nichts erinnern.....alles willkürlich zusammengeschnitten.....hab eh immer das Gegenteil gemeint von dem was ich gesagt habe.....

Am frühen Samstagnachmittag ging es dann bei ca. 2Bft. für alle zur Regattabahn, wobei diese etwas ferner vom Club in der See verlegt wurde, damit der bereits angesprungene Rosenwind vom Attersee, welcher mitunter auch auf Teile des Mondsees hinüberreicht, genutzt werden kann. Aus diesem Grund wurde vom Club auch ein Schlepp angeboten, den Toni Cuber mit seiner O-Jolle gerne annahm. Kaum angeleint besuchte ihn eine Bergböe vor dem Clubsteg und wirft das Boot um. Er wurde dann auf den Steg umgehängt. Der arme hatte Tags zuvor auch den Starkwind gemieden und so ging sich für ihn überhaupt keine Wettfahrt aus, da nach diesem Vorfall die Lust zu Segeln dann auch etwas gedämpft war.

Es wurden 3 Wettfahrten gesegelt und wir hatten auf Balmung durchwegs mit der Vorstagspiere zu kämpfen, deren Kopfbeschlag sich am Vortag offensichtlich verbogen hatte. Diese verklemmte sich ständig und somit das Vorsegel nicht ordentlich in das ideale Profil freigab. Balmung lief dann keine Höhe und dafür aber auch langsam. Egal, manchmal gelang es uns, bessere Kurse zu finden, auch die Starts waren durchwegs gut. Beobachtungsfahrten waren jedenfalls an diesem Tag nicht vorgesehen. Dennoch stellten wir fest, dass einmal Seeteufel gefährlich nahe in das Spitzenfeld segelte und dabei einen 3ten Wettfahrtplatz belegte. Wolfgang Friedl, der Seeteufel steuerte, erklärte mir später, daß in diesem Boot wahrlich der Teufel stecke. Mal fährt es auf einmal deutlich schneller als die anderen, dann wieder nicht und er wisse eigentlich nicht, wovon das abhängt. Ob man dort etwa die Seele der jungen Vorschoterin dem Teufel verschreiben müsse, damit es dauerhaft schnell segelt? Friedl rätselt noch heute, wie er den Bann brechen kann. Ähnlich erging es Heiderl, nur dass sich der über 80-jährigen Herbert Huber mit seiner Vorschotergrazie Bibi Friedl bei jeder Wettfahrt immer um einen Platz verbesserte. Zu dumm, dass sie am Freitag die ersten 2 Wettfahrten ausgelassen hatten. Da wäre nach diesem Muster noch viel drin gewesen. So gesehen war das 10er Feld relativ ausgewogen und die Einlaufzeiten zwischen erstem und

letztem Boot meist innerhalb 5 Minuten. Rosinante wurde einmal bei der Lacustre von Christophe Braun vorstellig, welcher sie partout nicht zur Rundungsmarke hinfahren lassen wollte und wegluvte. Das Ganze wiederholte sich später zwischen Balmung und der Lacustre dann nochmals in ähnlicher Form, allerdings mit geänderten Vorzeichen und Balmung zwang das große Kielschiff unmotiviert abzubiegen. Alles im Leben kommt eben früher oder später wieder zurück.

Somit war die Wettfahrtserie bereits am Samstag beendet und nach einem Segleressen bei bestem Wetter schritten wir bald zur Preisverteilung.

Der Titel zum Klassenmeister 2021 ging an:

Balmung, N 40 (Vincent Vlasaty / Artur Vlasaty, UYCMo)

dicht gefolgt von Rosinante, N 8 (Georg Friedl / Colin Hürner, WYC )

3ter: Speedy, N 70 (Fred Krimmel / Marion Zwirner, SVD)

4ter: Heiderl, N 44 (Herbert Huber / Bibi Friedl, WYC)

5ter: Seeteufel, N 430 (Wolfgang Friedl / Roswitha Beranek , WYC)

Die 10er Latte ging dieses Jahr an Rosinante, N 8. Georg Friedl und Colin Hürner konnten in der 4ten Wettfahrt einen Vorsprung von 5 Min. 15 Sek. auf Balmung heraussegeln, was somit der größte Vorsprung im ganzen Bewerb war und diesen Preis eben definiert. Herzliche Gratulation.

Der Wächter der Klassenflagge wurde heuer nicht vergeben, da er bereits zuvor schon an jeden der heurigen Teilnehmer vergeben wurde.

In der Klassiker Gesamtwertung mit den anderen Holzbootklassen belegte Rosinante als bester 10er den 7.Rang bei 22 teilnehmenden Booten. Noris gewann die MondseeKlassik.

Vincent, dem jungen Klassenmeister 2021 wurde auch ein alter Brauch zuteil, indem er als Sieger in voller Kleidung ins Wasser geworfen wurde. Der Kampf dauerte allerdings eine gefühlte Stunde, als bis der Recke Christian Bosecker (Spitzname: Berserker) und ich den Knaben im Wasser hatten.

Dem Veranstalter gebührt an dieser Stelle nochmals ein riesengroßes Lob und der Dank der 10er Segler für die gelungene Veranstaltung.

a.vl. N 40