

Hallo U.

Wir haben unheimliches Glück mit dem Wind gehabt, trotz einiger Probleme mit weg schwimmenden Bojen oder mit nicht haltenden Ankern.

Normalerweise rechnen die Segler, dass sie am Sihlsee Nord/Nordostwind mit 2 bis 4 Bft vorfinden.

Nordwind hatten wir am Samstagvormittag schon, aber stärker, 3 bis 5 Bft, und mit viel kaltem Regen. Darum nach 2 Startfolgen ein Unterbruch, der einigen natürlich nicht gefiel.

Jedoch Petrus half uns, der Wind stellte komplett ab und es wurde bei deutlich weniger Regen auch wieder etwas wärmer.

Gegen 15 Uhr gingen wir wieder auf den See, zunächst Wind aus West mit 3 Bft, der aber deutlich stärker wurde.

So haben wir am Samstag bis gegen 19 Uhr noch 6 Startfolgen, insgesamt also 8 von 11, gut durchgebracht.

Wind blieb stark 3 bis 5 Bft, hin und her drehend, Böen noch stärker, bis 6 Bft, und die Sonne schien zum Nachtessen.

H.

Es freut mich, dass alles so gut geklappt hat.

U.

Mit diesem kurzen eMailverkehr könnte man den Opti Team Race Cup 2011 abschliessen. Aber ich finde, es sollte etwas mehr berichtet werden.

### **Darum nun ein kurzer Rückblick und ein etwas ausführlicher Bericht über den Team Race Anlass von der Wettfahrtleitung:**

Nach der Übernahme des Anlasses erfolgte eine anstrengende Vorbereitungszeit, welche sich über ca. 10 Monate erstreckte.

Von Fleet Race Anlässen her weiss man einigermaßen, was auf dem „Land“ vorzubereiten ist. Vieles ist normal für einen Regattanlass, aber einiges muss doch speziell bedacht werden.

Woher nimmt man die Boote für die Wettfahrtleitung, woher nimmt man die Boote für die Bahnschiedsrichter und hat man genügend Mithelfer.

Nicht bekannt waren die Forderungen, für die „Wassertätigkeiten“; zumindest waren sie nicht in vielen Einzelheiten bekannt.

Es fing an mit den Ausarbeitungen für die Ausschreibung und für Segelanweisungen; was kann von den bisherigen Erfahrungen benutzt werden, wie hat sich Team Race international entwickelt, wie ist Anhang D der Wettfahrtregeln zu interpretieren, welche Unterlagen von anderen Team Race Anlässen können verwendet werden.

Diese Abklärungen waren aufwendig, führten aber auch zu entsprechend positiven Ergebnissen in den eigenen Unterlagen.

Ein wichtiger Punkt waren die Gespräche mit Bahnschiedsrichtern für das Team Race. Optimal nach ISAF sind 4 Schiedsrichter auf 2 Booten für 1 Wettfahrt. Dies war und ist nicht nur für uns nicht zu erfüllen; also waren wir schliesslich froh, dass wir 1 Bahnschiedsrichter in 1 Boot für 1 Wettfahrt hatten.

Diese Zeilen sollen für eine kurzen „Blick zurück“ genügen.

Wie ist es nun gelaufen, die übliche Frage?

Sehr erfreulich die volle Ausnützung der Zahl der maximal zugelassenen Teams. Es war, wie gewollt, eine Mischung aus erfahrenen Teams und wenig erfahrenen Teams.

Ziemlich pünktlich ging es am Samstag aufs Wasser. Wind war vorhanden, aber nicht der bekannte Schönwetter-Nordwind sondern Wind aus einer Schlechtwetterzone. Und dieser Wind drehte laufend um ca. 30°, bei jeder Stärkeänderung. Und es regnete; und dieser Regen war kalt, auch für die Wettfahrtleitung.

Für das Team Race wirken sich diese Winddreher nicht so negativ aus, da alle segelnden Boote recht eng zusammen sind.

Ohne grössere Probleme konnten zunächst 2 Startfolgen mit jeweils 6 Wettfahrten durchgeführt werden.

Nun meldeten Coaches und Bahnschiedsrichter, dass doch einige der jungen Segler sehr kalt hätten und ein Unterbruch wünschenswert sei.

Solange Wind vorhanden ist, ist eine derartige Entscheidung für die Wettfahrtleitung nicht einfach, aber sie wurde gefällt und alle Segler an Land geschickt. Natürlich gab es Widerspruch, aber die Wettfahrtleitung erhielt Hilfe, der Wind stellte ab.

Gegen 15 Uhr ging es wieder aufs Wasser.

Der Wind hatte deutlich gegen Westen gedreht, die Bahn wurde auf 240 ° ausgelegt. Die Windstärke, besonders in den Böen sicher bis 6 Bft, hatte zugenommen; es konnte mit guten Wettfahrten gerechnet werden.

Die Segler hatten keine Probleme mit Wind und Böen, aber die Wettfahrtleitung erlebte, wie wichtig gute Geräte zum Ankern sind. Da machten sich Bahnmarken selbständig und auch das Startboot verliess ruckartig seinen Platz. Neben der eigentlichen Leitung der Wettfahrten hatten alle Personen auf dem Wasser weitere Aufgaben zu erledigen.

Trotzdem wurden bis gegen 19 Uhr nochmals 6 Startfolgen mit insgesamt 36 Wettfahrten durchgeführt.

Wie schon oben erwähnt schien dann beim Nachessen ein wenig die Sonne; ein sehr guter Abschluss des ersten Tages.

Am Sonntag ging es sehr früh weiter; für 9 Ur 15 war das erste Ankündigungssignal angekündigt.

Der Wind blies weiter recht kräftig aus westlicher Richtung; aber es regnete nicht.

So konnten die fehlenden 3 Startfolgen, 18 + 1 Wettfahrten, gesegelt werden und die Round Robin abgeschlossen werden.

Warum + 1? Die als Erste gestartete Teampaarung fand keine Leebahnmarke vor, diese war innert kurzer Zeit um 300 m abgetrieben. Die Wettfahrt wurde am Schluss wiederholt.

Die Wettfahrtleitung und die Helfer auf dem Bojenleger hatten natürlich wiederum zusätzliche Aufgaben, die aber die Fairness der Wettfahrten nicht beeinflussten.

Nach der fertig gesegelten Round Robin wurden nach einer Pause die in der Ausschreibung vorgesehenen Final-Wettfahrten durchgeführt. Da entsprechende Zeit vorhanden war, konnten auch noch alle übrigen Teams eine Wettfahrt segeln.

Was ist am Schluss festzuhalten?

Der SCS mit allen Helfern an diesem Anlass haben einen Team Race Anlass erstmals durch geführt.

Gibt es etwas zu kritisieren? Natürlich gibt es, wo Menschen arbeiten, Fehler und damit Verbesserungsmöglichkeiten.

Haben nun Fehler ein faires Ergebnis beeinflusst? Nein, keinesfalls.

Ich glaube fest, dass der SCS und seine Helfer stolz auf die Durchführung des Anlasses sein können.

Heinrich Verhoolen