

## Tutzing 2013

Pünktlich gegen 3 Uhr am frühen Morgen haben wir es endlich geschafft und wir fahren auf das Gelände des Deutschen Touring Yachtclub in Tutzing am Starnberger See, gute 600km und einen MacDonaldsstop von der Hauptstadt entfernt. Das Boot wird noch schnell möglichst nah am Kran eingeparkt und dann geht es gleich in die in die luxuriös ausgestatteten Kojen des DTYC. Die Nacht ist kurzweilig denn schon um kurz vor acht klingelt wieder der Wecker. Das Boot muss noch aufgeriggt und gekrant werden, Frühstück steht noch an und Auslaufbereitschaft ist ab 11 Uhr.

Um halb zehn sind wir allerdings schon fertig. 2/3 der Crew hauen sich nochmal kurz aufs Ohr und um kurz vor 11 bei der Steuermannsbesprechung werden unsere Befürchtungen vom Blick auf den viel zu stillen See betätigt, das Auslaufen wird erst einmal verschoben. Typisch für Bayerischen Seen ist erst mal ordentliche Flaute.

Eine gute Stunde später hat sich der Nordwind dann stabilisiert. Glücklicherweise ist der Föhn stabil und hält eine drohende Front auf, die zwar Wind, aber vor allen Dingen niedrige Temperaturen um die 7°C und sehr viel Regen verspricht.

Bei gemühtlichen 6-10 Knoten, Sonnenschein und fast schon sommerliche Temperaturen geht es dann los zum ersten Start. Wir sind drei Startgruppen, 15 Stare, 11 Streamlines und 11 Dyas, die auch in dieser Reihenfolge starten sollen. Die Startprozedur sieht separate Starts für jede der Klassen vor so dass mehr als die sonst üblichen 5 Minuten zwischen einzelnen Starts liegen könne. Das ist insofern gut, als dass dann die Stare einen deutlich größeren Vorsprung vor den Streamlines haben können, den Sie auch dringend benötigen. Leider sind die Zeitsignale nicht so sonderlich akkurat, das 4 und 1 Minutensignal kommt gute drei Sekunden zu spät. Daraus schlossen wir fälschlicherweise dass unsere Zeitnahme falsch war, so dass wir dann auch beim wieder pünktlichen Startschuss noch nicht 100%ig in Fahrt sind. Die Startkreuz läuft trotzdem ganz gut: Wir fahren notgedrungen rechts raus, der Rest nach links. Am Luvfass sind wir dann 2. Knapp hinter unseren alten Freunden von der 2073. Die haben wohl nix über die Winterpause verlernt – Schade. Auf dem Downwind machen wir wieder unser Ding, fahren auf der gleichen, also jetzt linken Seite zurück. Die Wahl stellt sich als suboptimal heraus und am Leefass liegen wir nur noch an Position drei, hinter 2073 und 2047. Upwind fahren wir alle quasi durch die Mitte, aber ein kleiner Dreher, den nur wir mit einem Verholer kombinieren macht sich bezahlt und wir kommen als Erste in Luv raus. Der letzte Downwind ist unspektakulär, alle fahren mehr oder weniger hinter uns her. Die 2073 kämpft sich nah an uns heran, aber wir verteidigen unsere Position bis ins Ziel, auch wenn Sie uns auf der Zielkreuz, die wir uns auch mit den letzten Staren teilen, noch zu einem kleinen Wendeduell herausfordern. Hier kommt uns unter Anderem die Lebensmittelvergiftung des ersten Vorschoters am Vortag zugute.

Der zweite Start schließt zügig an, weil die langsamen Dyas am letzten Luvfass gewertet werden. Der Start war grundsätzlich ok, aber wir werden von einem Einzlrückruf abgelenkt, bei dem wir alle nicht so richtig einschätzen können ob wir das waren oder nicht. Prompt rutschen wir in die Abwinde der 2047, die eine Ecke schneller als wir angefahren war. Wir sind also wieder rechts raus, während das Feld sonst über links deutlich besser unterwegs war. An der Luvtonnen sind wir nur an 6. Stelle auf dem Downwind läuft es auch nicht so richtig und wir kommen als 5. in Lee an. Auf der zweiten Kreuz können wir wieder mit unserem Verholer nach rechts punkten und kommen direkt hinter der führenden 2073 an der Luvtonne an. Unsere Überholversuch auf dem Downwind sind erfolglos und der Versuch mit weghalsen und es das letzte Stück über die rechte Seite zu versuchen kostet uns ein

paar Meter. Auf der Zielkreuz, die gespickt ist mit Starboothindernissen, werden wir erbarmungslos gedeckt, leider rutscht uns dadurch das Team 2007 vom PYC durch, die es mit freiem Wind und einem glücklichen Dreher über rechts versuchen und auf der anderen Seite der saulangen Startlinie knapp vor uns über die Linie gehen.

In der Pause zwischen den Wettfahrten erfahren wir vom Startschiff, dass es drei Frühstarter gegeben hat, aber man sagt uns leider nicht ob wir dabei sind. Unsere Vermutung geht schwer in eben dieser Richtung, so dass wir den Start zur letzten Wettfahrt des Tages dann etwas weniger aggressiv angehen. Der Wettfahrtsleiter hat ein Einsehen und gibt uns den ersten Slot in der Startreihenfolge. Wir starten mehr in Richtung der Starttonne. Wir kommen auch erst mal ganz gut weg, werden dann aber leider langsam von der 2007 und der 2059 überlaufen. Der Bootspeed ist bei uns noch nicht auf dem Vorjahresniveau angekommen. Wir bleiben trotzdem auf der linken Seite und kommen in Luv an Position 5 raus. Downwind geht leider nichts so richtig, erst auf der zweiten Kreuz die zwischenzeitlich noch düsterer für uns aussieht kommt dann die am Morgen schon angekündigte Front auf uns zu. Ein dicker Winderdreher macht unseren Kurs zum Anlieger und mildert zum einen unsere Verluste, lässt uns aber auch an der 2007 vorbeiziehen. Der Wind wird langsam eine Ecke stärker und pendelt mehr um die 15 Knoten. Den Downwind bestehen wir gut auf wenn meine Finger nach dem Spisetzen krampfen und ziehen noch an der 2047 vorbei, sodass wir schlussendlich noch als 3. ins Ziel kommen. Wir schaffen es gerade mit den ersten Tropfen in die Hafeneinfahrt und bevor es richtig anfängt zu schütten haben wir das Boot abgebaut und sitzen bei einer Runde „Angeleghelles“ am Fenster und schauen den Nachzüglern zu, die völlig durchnässt werden – Summer is over!

Auf den Ergebnislisten an Land ist von den Frühstartern nichts zusehen. Wir liegen insgesamt an 2. Stelle:

1.	2073	2	1	2	= 5
2.	2065	1	3	3	= 7
3.	2059	4	4	1	= 9
4.	2007	5	2	5	= 12
5.	2047	3	5	4	= 12

Der Abend klingt aus bei Rohkost, Schweinebraten, Bayerischer Creme und Tegernseer Bier in angeheiterter Runde. Die zweite Nacht wird deutlich ausgiebiger Zelebriert, nicht zu Letzt um den Schlafmangel vom Vortag auszubügeln.

Der Sonntag beginnt so flautig wie der Samstag, nur ist es auch noch kalt und bedeckt. Die Auslaufbereitschaft von ursprünglich halb zehn wird deutlich verschoben und als dann gegen 12 Uhr der erwartete Nordwind einsetzt geht es los. Dieser wird allerdings immer wieder von unerwartetem Ostwind abgelöst. Gegen 13:30 scheint sich der schwache Wind dann auf die Richtung Nordost geeinigt zu haben und kann geht losgehen. Um zu gewinnen müssen wir die letzte Wettfahrt gewinnen. Aus Erfahrung mit unserem Konkurrenten 2073 vom letzten Jahr am Starnberger See halten wir uns erst mal frei am Start und kreuzen die Startlinie am Pinend. Der Speed passt heute und

wir werden nicht überlaufen, können uns aber auch nicht so befreien das wir auf der rechten Seite mitspielen können. Die 2073 hat einen miesen Start in der zweiten Reihe erwischt, das lässt uns hoffen. Wir fahren also links durch bis kurz vor den Anlieger müssen uns dann noch zweimal verholen und runden wieder nur als 6. Auf dem Downwind teilt sich das Feld auf, wir sind beim hinteren Teil auf der rechten Seite, die führenden fahren über links, die 2073 zieht auch auf unsere Seite rüber um uns zu decken, vermasselt aber das Manöver als sich unsere Wege kreuzen und wir können vorbeiziehen. Der Teil der es über links versucht hat, parkt derweil ein und wir runden als 2. Hinter der 2047 das Leefass. Die Bahn wird abgekürzt und es geht schon nach dieser ersten Runde direkt ins Ziel. Auf der kurzen Zielkreuz ändert sich die Reihenfolge nicht mehr, so dass die Titelverteidigung abgehakt werden muss. Aber immerhin ist es knapp:

Ergebnisliste:

1.	2073	2	1	2	(3)	= 5
2.	2065	1	(3)	3	2	= 6
3.	2047	3	(4)	4	1	= 8
4.	2007	5	2	5	(6)	= 12

Daraufhin setzen wir Thilo auf einer DTYC Streamline ab und versuchen den Wind zu nutzen um das Boot zum Münchner Yachtclub zu bringen, in dem die Regatta am kommenden Wochenende stattfindet.

Der Wind schläft leider auf  $\frac{3}{4}$  der Strecke ein und setzt erst wieder ein als der Schleppverband der restlichen Streamlines auf dem gleichen Weg vorbeikommt. Wir hängen uns noch die letzten Meter mit dran und haben Glück nicht ganz ans Ende zu müssen, so dass wir 2. am Kran sind. Eine doppeltbezahlte Unterkunftsrechnung und die vergessene Persenning zwingen uns trotzdem nochmal zurück zum DTYC zufahren. Das ist alles schnell erledigt, das Boot ist schnell final verpackt und auf geht's auf gute 600 km nach Berlin mit einem BK Stop und der gute 1,5 fachen Geschwindigkeit.

Yours Sincerly 2065!