

...VON U-BOOTEN UND STEINHAUFEN

Ein Woche „Training“ unter erschwerten Wettkampfbedingungen, sprich Internationale Italienische Hochseemeisterschaft bei Mistral bis 47 Knoten sollte eigentlich als Einstimmung für die Maxi-WM reichen – dem Einen oder Anderen reichte es bereits nach dieser Woche in Cagliari....und um ganz ehrlich zu sein – täglich 3 Wettfahrten bei ca. 40 Knoten geht dann doch a bissl an die Substanz.

..dennoch fanden sich 3 Verrückte, die der Versuchung der Maxi-WM in Porto Cervo nicht widerstehen konnten, sich ins Auto quetschten zwischen Unmengen von Gepäck und sich von Sardinien Süd auf den Weg machten nach Sardinien Nord. Wie der Zufall das so wollte sind wir auch noch alle im selben Team.

Somit war das Problem der heutigen Quartiersuche des Teams wenigstens nicht nur mein Problem und schon gedrittelt. Während der Autofahrt wurde über eine entsprechende Zusammensetzung des Teams spekuliert und wer nach einer Woche wie Cagliari nur das Wort „Grinder“ in den Mund nahm löste schon Vorstellungen aus, die uns jetzt noch zu einem Puls von ca. 193 verholfen, Keuchhusten und akute Atemnot miteingeschlossen. Niemand von uns drei kannte das Team ganz zu schweigen vom Boot.

Das Quartier haben wir dann um ca. 2300 Uhr bezogen – eine Villa für 12 Leute, 8 Gehminuten zum Hafen – eigentlich genial. Um ca. 0400 fand sich dann der Freund ein, der mich für dieses Boot engagiert hat und gleichzeitig die Ehre hat mit mir das Zimmer zu teilen. Die Story von der Odyssee mit der Fähre nach Sardinien und den Grund der über 4stündigen Verspätung bekam ich nur mehr im Halbschlaf mit.

Als erstes nahm ich am Morgen bei einem Rundgang die restlichen der Mannschaft unter die Lupe – keine Weltstars dabei, aber vereinzelt schon mal gesichtet und auch als „gut“ befunden. 6 Teamkollegen schlafen noch am Schiff oder im Marinahotel... Apropos Schiff: wobei wir gleich beim Hauptakteur dieser Woche sind. Einen Baltic 66 aus dem Jahre 2005 – neben „ADELA“ mit 180 Fuß etwas mickrig scheinend, aber immerhin. Zu unserem großen Erstaunen und was uns drei Reisekollegen doch etwas zum Schmunzeln brachte – keine Coffegrinder an Bord..... Elektrowinschen!!! Also nur Blasen am Zeigefinger und nicht an den Händen vom Kurbeln! Nur „meine“ Fallwinschen werden manuell sprich von mir persönlich und ohne elektrischen Hilfsmittel bedient. Somit verblieb das Schmunzeln nur in 2 Gesichtern.

Nach dem ersten kurzen Training wurde mir klar, dass die Umstellung doch relativ groß ist – was vorher überdimensioniert erscheint ruft eher großes Erstaunen hervor als sich während des Segelns herausstellt, dass das alles so sein muss – oder besser gar nicht anders sein kann. Da ist nix mehr mit kurz mal den Spibaum-Niederholer anziehen – Nein, mindestens 3mal um die Winsch rum und dann mit hochrotem Kopf und der Kraft der Erde noch einmal versuchen! Mit viel Glück merkt der Trimmer dann einen Unterschied und man hofft auf das erlösende „a posto“, was soviel heißt wie – „ok, passt!“.

Nach einigen Schlägen und kurzem Training ging es noch mal zurück in den Hafen um die Registrierung und Vermessung zu Ende zu bringen. Das Problem mit unserem neuen Gennaker konnte noch nicht gelöst werden und so wurde ich auserwählt den Vermessungstermin wahrzunehmen aufgrund meiner langjährigen Kontakte zu Jury

und Vermessern. Somit konnte ich auch endlich das Gerücht aufklären, dass ich KEINE Argentinierin sei. Seither muss ich mich mit dem Beinamen Heidi herumschlagen. Gemeinsam mit einem Freund, Trimmer auf der Alfa Romeo kämpften wir mit ca. 1500 m² Gennaker gegen die Naturgewalten. Der Vermesser gab uns noch mit einem verschmitzten Lächeln die Anweisung „nur nicht loslassen“ und versicherte uns gleichzeitig, dass wir nicht weit kommen würden – in Luv stehen 7 Boote mit Masten über 40 Meter, spätestens da würden wir hängen bleiben – er mit seinen 900 m² und ich mit meinen 600....



Der erste Regattatag steht auf dem Programm: 0900 Boot vorbereiten, Wasser bunkern, Schokolade kaufen, Schoten einfädeln – Standardprogramm an einem Regattatag. Um 1030 AUSLAUFEN! Das Abzählen dauert auf so einem Boot etwas länger als normalerweise und außerdem ändert sich das täglich – Journalisten, Fotografen, Jury, ich glaub Putzfrau, Köchin und butler waren auch irgendwo an Bord. Bis zum letzten Tag war mir nicht 100 %ig klar wer jetzt wirklich und offiziell ein Teil der Mannschaft ist ...



Gestartet wurde in verschiedenen Gruppen – auch das war irgendwie erleichternd. Ich konnte mir schwer vorstellen wenn 72 Boote über 60 Fuß gleichzeitig über die Startlinie gehen, eine Vorlegertonne 1,5 Meilen in Luv runden und sich dann (hoffentlich) zwischen den „Steinhaufen“ die teils über Wasser, teils unter Wasser und die ganz tückischen knapp unter der Wasseroberfläche liegen, matchen. Beeindruckend sind natürlich diverse Wendeduelle zwischen den Inselchen wo Steuerleute die Boote wie einen Laser manövrieren.



Ein echt seltsames Gefühl, wenn du an Kante sitzend den Bugspriet der WILD OATS (98 Fuß- natürlich ohne den 5 Meter Bugspriet) eine knappe Bootslänge von uns entfernt hinter der Genua hervorkommen siehst und dir denkst „ok, eigentlich könnt' er scho wieder anluven-die sind scho vorbei“ und dir aber dann im gleichen Augenblick klar wird „naja-eigentlich war das erst der Bug-wo ist der Mast?.....“. Irgendwie hat man dann das Gefühl das Boot hört nie auf, der den du grad in die Augen siehst ist der 23. den du auf dem Boot erblickst und noch immer kein Ende in Sicht. Irgendwann realisierst du, dass das jetzt knapp werden könnte, checkst deinen Vordermann ab, wo du am weichsten aufprallst, schließt die Augen und wartest mal kurz.... Nach einigen Sekunden öffnest du die Augen, bekommst grad noch mit, dass der Bugspriet um ein Haar nicht im Achterstag des anderen Bootes eingefädelt hat und im selben Moment kommt dann „WENDE!!!“ Ich schieße hoch, sprinte zurück, muss den Barberholer für die Genua entlasten, warte bis die Wende vollzogen ist, der Barberholer wieder befestigt und bin schon wieder an meiner Winsch – kurze Kontrolle am Display – Wind: 10,7 Knoten, Apparent Wind Angle: 22 Grad, Barberholer auf die Markierung für diese Verhältnisse und wieder zurück auf meinem Platz auf der Kante... Als dann noch ein amerikanisches U-Boot vor uns auftaucht glaube ich endgültig jeglichen Bezug zur Realität verloren zu haben. Wie in einem Film geht der Deckel auf, die Mannschaft steigt aus und sieht sich das Schauspiel am Rumpf stehend an. Als die „Ghost“ hinter uns zwischen den Inseln auftaucht und am U-Boot vobeipflügt bricht die Mannschaft beim Anblick des unter amerikanischer Flagge segelnden Bootes in Jubelgeschrei aus.



Dann das Runden um die Inseln des La Maddalena Archipel – leider hab ich keine Zeit die beeindruckende Kulisse zu genießen – ich muss mich auf das Gennaker-Setzen vorbereiten. Hals vom Gennaker fixieren, Toppnant vorbereiten, Niederholer lösen, und das Fall auf die Winsch legen....Kommando SPI! Und dann ohne Denken ziehen was das Zeug hält – das Unding von 600 m² (ist noch der Kleinere) muss ca. 40 Meter in den Mast und das bevor er Luft bekommt und „aufgeht“ – das erlösende „TESTA“ (was soviel heißt wie „ganz oben“) ertönt und dann so schnell wie möglich Genua runter. Auch das ist auf diesen Booten nicht ganz so einfach wie sonst. Erstmal Genuafall entlasten, das heißt auf die Winsch, Winsch anfüllen bis oben hin, Kurbel drauf, zwei Umdrehungen, erst dann lässt sich der Stopper aufmachen und dann runter lassen und beten, dass das Fall ohne irgendwelche Knoten und Überraschungen unter Deck hervorläuft. Scheint noch mal gut gegangen zu sein. Mein 2. Mann hat bereits den Gennakerbaum vorbereitet und alles wartet auf mich für den „Transfer“. Der Transfer ist das Wechseln des Gennakers vom Bug des Bootes in den Gennakerbaum – eine Aktion die vor allem das parallele Zusammenspiel von einigen Positionen braucht. Meine Wenigkeit für die Schot am Gennakerhals, mein 2. Mann am Toppnant, unseren Bugmann und die beiden Trimmer. Jetzt endlich mal Zeit zum kurz durchatmen...oder doch nicht??? „Transfer!“ – (muss man VOR und NACH jeder Halse machen), dann schnell an der Schot helfen und wieder zurück zum erneuten „Transfer“... nach einigen Halsen und einigen Seemeilen weiter – fertig machen zum Gennaker bergen! Genua rauf, Fall auf Markierung für 9 Knoten, Gennakerfall vorbereiten, hoffen und dann weg mit dem Ding. Sobald alles halbwegs läuft verschwinde ich mit 3 Kollegen unter Deck und der Gennaker wird neu gebunden und gepackt für das nächste Manöver.



Am letzten Spischlag forderte mich der Taktiker zum Gennakertrimmen auf... Selbstbewusst wechselte ich die Position und übernahm kompetent den Gennakertrimm auf den letzten 8 Meilen. Der Wind wurde langsam aber sicher etwas weniger und ich dachte mir, dass 4mal um die Winsch eigentlich schon etwas viel sei und ich sicher mehr Information über Druck und Wind mit einer Windung weniger bekommen würde. Ich forderte die Jungs auf mir eine Windung von der Winsch zu nehmen. Eigentlich hätte ich schon einen Rückzieher machen sollen als ich das Grinsen im Gesicht von Alessio sah, sein Nicken zu den Jungs an der Winsch und seinen 2 Schritten zum ersten Umlenkbloch der Schot – dachte mir aber noch nichts dabei. Als dann 3 die Schot in die Hand nahmen um eine Windung von der Winsch zu nehmen dachte ich noch das sei übertrieben, aber als sie dann die Hände wegnahmen.... Irgendwie kann man froh sein, dass das Boot keine 100 Meter lang war – der Sprint-Weltrekord wäre sicher in Reichweite gewesen. Mit der Schot in der

Hand sprintete ich wie von der Tarantel gestochen auf die Winsch zu und sah mich schon 3mal um die Winsch gewickelt im ersten Umlenckblock stecken., als plötzlich der Druck nachließ. Alessio mein Freund und Helfer – immer noch das doofe, breite Grinsen im Gesicht und den Fuß am Sicherheits-Stopper beim ersten Umlenckblock. Als ich mich umsah, merkte ich, daß das wohl ein Mannschafts-Leiden war , das breite, doofe Grinsen. Wie auch immer... wir einigten uns auf die 4 Windungen und beim Zieleinlauf bekam ich Szenenapplaus für den Zwischensprint.



Wenigstens weiß man am Ende des Tages was man getan hat... auf solchen Booten braucht man auch nicht unbedingt 40 Knoten um sich anzustrengen, wobei wir es auch mit 25 Knoten zu tun hatten und da wird's dann schon sehr interessant. Am Ende belegten wir den 7. Platz, nicht wirklich atemberaubend aber immerhin. Wahrscheinlich ist die Platzierung bei solchen Veranstaltungen ohnehin eher zweitrangig. Unser Bootseigner war sehr zufrieden, sah den Fehler nur im Ratingsystem welches wie immer das Boot auf dem man segelt benachteiligt und die Rolex, die nur das Siegerteam bekommt war auch nicht die schönste (Zitat Bootseigner). Außerdem bekommt man die beim Türken um die Ecke sowieso um 22 Euro, wie Alessio bei der Siegerehrung bemerkte und die Hostess von Rolex, die er bis dahin im Arm hielt, vergraulte ;-)))

Abschließend kann ich nur bemerken, dass diese Woche seglerisch sicher eine der schönsten war. Wann hat man schon die Möglichkeit sich in Porto Cervo mit den schönsten und größten Rennyachten der Welt und namhaften Persönlichkeiten am selben Kurs zu messen, Russel Coutts in den Pool zu stoßen (ICH WARS!!) oder dem Bruder von Antonio Banderas die Haare zu einem Pferdeschwanz zu binden. Der

gesellschaftliche Teil ist hier in Porto Cervo immer ein unvergessliches Erlebnis und wahrscheinlich auch das, was die Events hier so unvergesslich machen. Der Club ist sicher einer der schönsten der Welt und das Segelrevier für Regatten sicher auch ideal.

