

SAILING

JOURNAL



VENDÉE GLOBE • LIPARISCHE INSELN • ATLANTIC RALLY FOR CRUISERS • AMERICA'S CUP

CULTURE PEOPLE TRAVEL ART



SAILING JOURNAL 3.0

Was mir bei der Zahl Drei einfällt? Drei Verlage; Terra Oceanis, Delius Klasing und nun Meeresleuchten. Drei mannigfaltige Konzepte mit drei heranstürmenden Machern dahinter, wobei ich, ausgerechnet ich, zweimal die Segelbühne betreten habe. Ehrlich gesagt, wollte ich das gar nicht. War nicht geplant, hatte anderes vor. Das Sailing Journal kommt augenscheinlich immer zu mir zurück. Ich muss mich der Einfachheit halber nur noch dafür entscheiden. So einfach kann es manchmal sein. Oder so schwer. Sieht toll aus, so ein Magazin. Große Bilder, lange Geschichten, Bleiwüsten (Seite ohne Bild, nur mit Text), lohnenswerte Produkte, emotionale Ansätze. Kurzum, ein Segelmagazin, das allen gefällt. Auch Menschen, die nicht segeln. Und nun ausgerechnet Körper zum Zweiten?

WIR SIND DABEI, REGIONALE ANSPRECHPARTNER FÜR DAS SJ ZU BEGEISTERN. SIE SIND VOR ORT ANSPRECHBAR UND GEBEN DEM MAGAZIN EIN GESICHT.

Ein Magazin wird nicht allen gefallen. Zu teure oder blöde Produkte, zu viel Reisen oder zu wenig, zu viel Regatten oder eben zu wenig, lange Geschichten oder doch lieber kürzere? – Jeder will was anderes. Aber was? Auf Nachfragen kommen selten Antworten. Heißt im Umkehrschluss, dass sie gar nicht wissen, wie es anders aussehen könnte, was ihnen gefällt und was nicht? Wenn ich weiß, was mir nicht gefällt, weiß ich nicht automatisch, was mir gefällt, aber bis zu dieser Erkenntnis ist es nur ein kleiner Schritt. In meiner ersten Sturm-und-Drang-Zeit von 2004 bis 2009 wurde das Sailing Journal als Regattamagazin wahrgenommen. Das wundert mich. War es doch gar nicht darauf angelegt. Wahrnehmung ist ein eigenes Thema.

Die Frage, die sich anschließt, heißt für mich: Wie wichtig sind Leser? Nicht, wie wichtig sie sich nehmen, sondern wie wichtig sie tatsächlich sind. Die profane Antwort, wer hätte es gedacht? Sehr wichtig. So wichtig, dass sie sich dieser Verantwortung stellen sollten. Gelangweilt durchblättern und zurück auf den schicken Glastisch schleudern? Kann man machen, macht aber keinen Spaß. Ist auch ungerecht den Machern gegenüber. Oder eine Frage der nachlassenden Konzentrationsfähigkeit, der eigenen Bocklosigkeit? Schnelle News, schnelle Magazine? Schnelle Dreizeiler, Bilder in Häppchengröße. Kann man haben. Aber nicht bei uns. Dafür machen wir uns nicht die Mühe, gehen erhebliche finanzielle Risiken ein, setzen Zeit, die für andere Projekte wie zum Beispiel Geld verdienen wichtiger wären, im überdurchschnittlichen Maße ein. Und das Beste: Wir verdienen damit noch nicht einmal Geld. Wo wir schon beim Thema sind: Da wir unser Geld zum Lebensunterhalt in anderen Jobs verdienen, bleibt nur noch Zeit für vier anstatt sechs Ausgaben im Jahr. Bisherige Abonnenten können aufatmen: Ihr Abo verlängert sich um zwei Ausgaben. Alle, hoffentlich nach diesem Pamphlet jetzt zahlreichen, neuen Abonnenten starten sowieso im Zeitalter des SJ 3.0. Folgendes liegt uns ganz besonders am Herzen: Herzlichen Dank an alle Abonnenten, die nach diesem Hin und Her nicht das Weite gesucht haben. Für sie werden wir uns etwas einfallen lassen.

Wenn Sie diese Zeilen lesen, sind wir wieder einmal ein großes Risiko eingegangen. Sicher, gezwungen hat uns keiner. Außer vielleicht die inneren Stimmen, die uns Enthusiasmus, Selbstvertrauen und Verrücktheit ins Ohr trällern. Der ganz normale Wahnsinn eben. Leser wollen keine von Werbeseiten überbordende Magazine lesen – kann ich verstehen. Macht auch echt keinen Spaß, die Inhaltseite zufällig auf Seite 56 zu finden. Was soll auf die restlichen Seiten denn bitte schön drauf? Keine Werbung, keine zu teuren Uhren und – um Gottes Willen – keine progressive Grafik? Wollen Leser etwa lesen? Mögen Leser Magazine, die ihnen eine Reaktion entlocken? Und wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?

Hiermit hoffe ich auf den mündigen Leser, der sich seiner Verantwortung durchaus bewusst ist. Ohne Abonnenten kann das Sailing Journal langfristig nur schwer überleben. Seit nunmehr neun Jahren lesen es viele kostenfrei. Ein Abo kostet nicht mehr als ein Kinobesuch, ein Essen zu zweit schon rund 45 Euro. Ein Abo kostet weniger als eine Tankfüllung und neue Segelschuhe gleich das Fünffache. Wer also wenig Werbung im Heft sehen will, sollte über sein eigenes Engagement und Fundament nachdenken. Wird nicht jedem gefallen, was ich schreibe. Soll schließlich kein absonderlicher Bettelbrief oder gedungene Rechtfertigung sein. So sieht es halt aus. Unser Leben jedenfalls ist magazinlastig. Augen als Verbindung von Wirklichkeit und Fantasie, Finger als Verbindung von Realität und Widersprüchen.

Kleine Nischenmagazine bestimmen mehr als eine Szene. Kennen Sie „The Heritage Post“, von den Machern der Bread & Butter, die ein unpräzises Männermagazin (was für ein Scheißbegriff) herausgeben, oder „The Travel Almanach“, ein großartiges Reisemagazin aus der Schweiz in Englisch, das komplett gegen ausgetretene Reisetrapelwege arbeitet? Herrlich frei, grandios kreativ, durchblickend individualistisch. Selbst die Yachthersteller (auch hier jüngere und vor allem mutigere) begreifen so langsam, dass die Zeit der Massenkompatibilität sich ihrem nüchternen Ende neigt.

Derweilen verstehen wir digitale und geprintete Welt miteinander zu verbinden. Im Sommer wird es eine App geben, die mehr als ein aufgeblasenes PDF ist. Anscheinend haben immer noch nicht alle verstanden, dass eine App eine eigenständige Produktion darstellt. Einzig und allein für diesen Zweck habe ich mir ein iPad zugelegt. Ich sitze nun immer öfter ebenso begeistert vor dem iPad, wie ich in einem klassischen Magazin blättere. Beides passt in seine jeweilige Umgebung. Gemütlich auf dem Sofa Print und auf der Regatta im Zelt App. Passt doch. Merkwürdig, dass ich das so explizit erkläre – sollte eigentlich selbstverständlich sein. Ebenso die kostenfreie App für Abonnenten. In ihren Startlöchern stehend befindet sich gerade unsere Kooperation mit SegelReporter. Carsten und Andreas, langjährige gute Bekannte, konnten ihr Internetsegelmagazin in den vergangenen drei Jahren etablieren. Nun ist es an der Zeit, beide Kompetenzen zusammenzuführen: Internet und Print. In der App sehe ich die Schnittstelle beider Genussmittel.

Keine Angst, ich komme bald zum Ende. Folgendes aber soll noch geschrieben werden: Wir sind dabei, regionale Ansprechpartner für das SJ zu begeistern. Sie sind vor Ort ansprechbar und geben dem Magazin ein Gesicht. Unser erstes „Büro“ liegt in Lindau am Bodensee/Bayern. Felix Kling – lange wasserreiche Segeljahre in der Szene – ist in der süddeutschen Szene bis über die Alpen sehr gut vernetzt. Und entspannt freundlich ist er auch noch. Wen also Ideen, Anregungen und sonstige Geistesblitze überfallen, ist bei Felix an der richtigen Stelle. Das nächste „Büro“ wird demnächst aufgebaut: Mallorca ante portas.

Zurück zur Zahl Drei. Jan Weisner, Michael Walther und Körper. Jan und Michael sind beide schon seit Jahren mit dem SJ verbunden. Der eine als Grafiker, der immer wieder das Erscheinungsbild des Magazins verschiebt. Der andere als Segler und Freund. Jetzt bringt er seine Kontakte in die internationale Segelwelt mit ein und schreibt gefissentlich seine Zeilen. Wer ihn kennt: Er redet nicht nur viel, er schreibt auch schnell. Und Körper? Was sollte ich über mich schreiben? Schreibe ja ständig was. Jetzt gerade wieder. Okay, nun ist Schluss.

Jan Körper

FRISCH



PEOPLE WHO

KNOW

WEAR MUSTO



MUSTO
PERFORMANCE

Erhältlich im guten Fachhandel. Infos und Händlernachweis:
PETER FRISCH GMBH - München - www.frisch.de



© JENS HOYER. AC WORLD CUP SERIES NEAPEL. APRIL 2012

“

Wir sind drei Fotografen an Bord. Zwei füttern schon die Fische. Ich versuche, die Übelkeit zu unterdrücken. Kalter Schweiß, als der Bootsmann den Geruch von Insalata Pomodoro und Kräckern verbreitet. Ich bete, dass es bald vorbei ist. ‚Eine Hand fürs Schiff und eine Hand für sich selbst‘, erinnere ich mich. Wir haben Windstärke fünf bis sechs. Schon seitdem wir den Hafen verlassen haben, fallen die Wellen im Sekundentakt über das Boot. Der Skipper stresst uns, wir sollen uns ja festhalten. Hufeisen-

Rettungsringe werden bereitgelegt. Das 600 Millimeter wiegt fast fünf Kilo – und das ist heute zu schwer. Ich muss die Kamera mit Objektiv mit einer Hand halten und auslösen, die andere brauche ich wirklich für mich. Ich drücke den Auslöser, ohne durch den Sucher zu blicken. Erst am Computer kann ich ermessen, wie grandios dieses Bild geworden ist, denn ORACLE RACING ist gerade einmal mit etwas mehr als einem Meter an uns vorbeigehalst und ich habe im richtigen Augenblick draufgehalten.

“



COVERSHOT // CHRISTOPHE LAUNAY

STORYS

- 22 VENDÉE GLOBE. SMOOTH GROOVE & BASTARD BLUES
- 50 LIPARISCHE INSELN. ALLES SIEBEN MUSST DU SEHN
- 64 AMERICA'S CUP. DAS ENDE DER ZUKUNFT?
- 74 LOGBUCH. BEYOND THE BEAST
- 84 ATLANTIC RALLY FOR CRUISERS. TRAVELLING MILES

- 03 AHOI
- 04 EDITORIAL
- 06 ONE FOR THE ROAD
- 08 INHALT
- 10 SHORTTRACK
- 15 LESEN
- 16 STYLE
- 18 KOLUMNE RECHT
- 21 KOLUMNE BLAU
- 48 TEST
- 49 WISSEN TO GO
- 62 SEGELREPORTER
- 63 ABO
- 82 10 FRAGEN AN TERRY HUTCHINSON
- 83 REGELN
- 98 AUSBLICK/IMPRESSUM

AUTOREN DIESER AUSGABE

Hans Mühlbauer

Der Bayer ist seit 25 Jahren Inhaber der Agentur DMCReisen.com, die sich befasst mit Yachtcharter mit und ohne Crew, Mitsegeln, Flottillensegeln und mit maritimen Incentives und Events – an weltweiten Destinationen. Für diese Ausgabe war er auf den Liparischen Inseln vor der sizilianischen Küste unterwegs.

Heike Schwab

Die Münchnerin ist leidenschaftliche Weltenbummlerin und fotografierte schon als Teenager. In Valencia hatte sie 2005 beim America's Cup das große Glück, diese Passion mit ihren Berufserfahrungen aus Werbung und Film zu verbinden. Für diese Ausgabe schrieb eine Bestandsaufnahme des AC. Auch wenn sich die meisten Verantwortlichen nicht äußern wollten.

Jens Hoyer

Der gebürtige Magdeburger ist freier Fotograf und fasziniert von der Möglichkeit, eingefangene Emotionen immer wieder aufs Neue nachzuerleben. Das passt perfekt zu seiner zweiten Leidenschaft, dem America's Cup. Diesmal war er für das Sailing Journal auf mehreren AC Events und berichtet – emotional berührt – von seinen Erlebnissen vor Ort.

Marina Könitzer

Wer schon auf dem Wasser war, bevor er überhaupt geboren wurde, dem muss dieser Sport einfach im Blut liegen. So war sie denn auch auf Gran Canaria beim Start der ARC und hielt während des Rennens immer wieder Kontakt zu verschiedenen deutschen Teilnehmern.

STAMMTISCH



Tom Körber

Er sieht die Welt nur noch in Bildausschnitten und Perspektiven. Das kann mitunter sehr belastend sein – für die Augen und das Gehirn. Ob analog oder digital ist dabei völlig egal. Über Tellerränder und in Magazine schauen sind seine zweiten große Leidenschaften. Das Sailing Journal basiert auf seiner Idee.



Jan Weisner

Klicken macht einen Großteil seines Lebens aus. Seit nunmehr 2007 ist er für die grafische Umsetzung sowie Druckvorstufe zuständig. Mit seiner Firma Outline-Graphix setzt er nicht nur das SJ um, sondern auch viele weitere Magazine. Hauptsache, schöne Ausgaben zusammenklicken eben.



Michael Walther

Wenn er nicht segelt, denkt er übers Segeln nach. Und wenn er nicht übers Segeln nachdenkt, redet er darüber. Mehr Segeln geht kaum. Der fertige Jurist liebt Mehrwürpfer. Egal ob auf einem F18 bei der Archipelago Raid, auf einem Extreme 40 mit Roland Gäbler oder, oder, oder ...

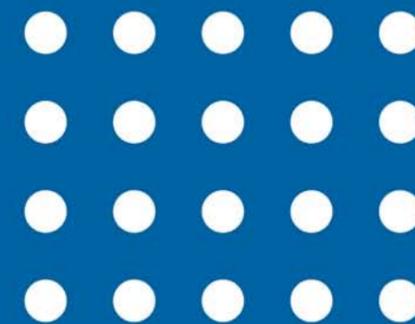
BÜRO BODENSEE/BAYERN



Felix Kling

Er segelt, egal ob auf historischen Yachten wie auf der BAYERN III oder modernen Booten wie Starboot. Er fotografiert, er gibt mit Sailing Media Wettkampfgelge heraus und seit Neuestem ist er unser Mann am Bodensee und Bayern. Die Adresse finden Sie hinten im Impressum.

tbs



Expect the Unexpected



1975 in Frankreich gegründet, avancierte tbs innerhalb von zehn Jahren zum erfolgreichsten Bootsschuhhersteller Europas. In enger Zusammenarbeit mit den bekanntesten Skippern haben wir innovative Produkte entwickelt, die in puncto Sicherheit, Funktion, Design und Komfort Maßstäbe gesetzt haben.

Wir danken:

Eric Tabarly, Pierre Follefant, Isabelle Autissier, Florence Arthaud, Ellen Mc Arthur, Vincent Riou, Armel Le Cleach und besonders Michel Desjoyeaux.

Erhältlich im gut sortierten Fachhandel.



SMOOTH GROOVE

**BASTARD BLUES**

Es ist Mittwoch, der 06. Februar 2013. Jean Le Cam überquert um genau zwölf Uhr, 14 Minuten und 58 Sekunden die Ziellinie in Les Sables-d'Olonne. Tausende von Zuschauern bejubeln den Zieleinlauf und begrüßen den französischen Segler. Jean Le Cam verlässt nach 85 Tagen erstmals seine Yacht und fällt seiner Familie in die Arme. Was ist das für ein Rennen, bei dem der Fünftplatzierte zehn Tage nach dem Sieger das Ziel erreicht und dennoch wie ein Sieger gefeiert und von Tausenden Segelverrückten bejubelt wird?!

Die Vendée Globe nimmt in der Welt des Spitzensports sicher eine extreme Sonderrolle ein. Dieses Rennen ist trotz aller Entwicklungen, die der Segelsport und die Technologie darum herum in den vergangenen Jahrzehnten gemacht haben, die wohl härteste existierende Regatta der Welt. Ausnahmsweise scheint der viel bemühte Vergleich mit dem „Mount Everest des Segelsports“ nicht allzu anmaßend! Diese Regatta besteht aus einer Aneinanderreihung von extremen Belastungen. Wer dieses Rennen beendet, kann sich bereits in das Geschichtsbuch des Segelsports eintragen. Was aber verschafft dieser Veranstaltung im Vergleich zu gewaltigen Offshore-Events wie dem Volvo Ocean Race oder zu ausufernden Technologieschlachten wie dem

America's Cup diese Sonderrolle? Das Einhandrennen belastet die Teilnehmer in unterschiedlichen Bereichen. Am Beginn stehen Vorbereitung und Planung der eigenen Kampagne. Jeder, der die vier Jahre mit Sponsoringesprächen, Yachtentwicklung und verängstigten Ehefrauen hinter sich bringt, ist bereits ein Sieger. Etwas zugespitzt formulierte es bereits die englische Segellegende Sir Pete Goss: „Jeder, der es hier an die Startlinie schafft, hat schon den schlimmsten Teil der Reise hinter sich.“ Die wirklichen Belastungen, die die Teilnehmer dieser Regatta zu Helden oder zu tragischen Helden machen, beginnen jedoch erst nach dem Start. Der Begriff des „Helden“ scheint vielleicht zu dick aufgetragen. Wenn man jedoch bedenkt, dass Sir Pete Goss seinen Ritterschlag der Vendée Globe zu verdanken hat, erscheint der Begriff des Helden nicht sehr weit her geholt.



FOTO // JEAN-MARIE LOT/DPP

“Last night I saw six gas platforms which weren't on the files... I'm giving you the info! So the situation is not easy and even more when the files are not correct. So you have to guess! This way up the Atlantic is really hard.” Jean Le Cam



FOTO // VINCENT CURTICHT/SYNERCIEL

Jean Le Cam.



Alex Thomson.

Open-60-Yachten (Imoca) sind die schnellsten der modernen Rennboote. Überwiegend aus Karbon gebaut, ist das Ziel, die Boote so leicht wie möglich zu halten, aber stabil genug, um extreme Wetterbedingungen auszuhalten. Sie erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 30 Knoten.

"IT IS VERY EASY TO PUT YOURSELF INTO A POSITION, YOU CAN'T GET OUT AND WHICH CAUSES **BIG PROBLEMS.**"



RACE

"I've taken some pain over the last four or five days. I made some gains off the semi-permanent front off of Rio, but since then I've been bleeding. At some point it was going to stop and now it seems to be good. So, I feel positive, optimistic for the future." Alex Thomson





FOTO // JEAN-MARIE LIOT/DPPi

Und auch das jetzige Rennen hatte Potenzial für große Geschichten, die den Segelsport so einzigartig machen. Es begann bereits wenige Stunden nach dem Start, als Marc Guillemot das Rennen mit Kielproblemen beenden musste. Guillemot hatten zuvor viele Insider als potenziellen Gewinner gesehen. Das Paket aus Yacht und Skipper schien nahezu perfekt. Der 53 Jahre alte Franzose landete in der vorangegangenen Auflage der Vendée Globe auf dem dritten Platz und bereitete sich mit seinem langjährigen Sponsor SAFRAN akribisch vor. Beim vorangegangenen Round Britain & Ireland hatte sich – mit einem neuen Rekord – sein gesamtes Potenzial offenbart. Bei der Vendée Globe hielt die Kielbombe gerade einmal 50 Seemeilen, bevor sie sich im Nordatlantik vom Boot verabschiedete.

Außer der Rumpflänge von 60 Fuß (18,3 Meter) mit maximalem Tiefgang von 4,5 Meter und der vorgeschriebenen Masthöhe von 28 Meter gibt es nur wenige Vorgaben. Open-60-Yachten wiegen durchschnittlich acht bis zehn Tonnen.

FOTO // B. STICHELBAUT



Jean-Pierre Dick.

PETE GOSS



Vendée Globe 1996/1997: Es war der erste Weihnachtstag im Dezember 1996. Im Southern Ocean brachte ein Sturm mit Windgeschwindigkeiten von mehr als 140 km/h die Rennyacht des Franzose Raphaël Dinelli zum Kentern. 1.400 Seemeilen von Australien entfernt, mitten im Southern Ocean, musste er eingeschlossen in seiner umgedrehte Yacht auf Hilfe hoffen. Pete Goss empfing das „Mayday-Signal“ des Franzosen und entschloss sich, 160 Seemeilen zurück gegen den Sturm zu kreuzen. Eine andere Chance auf Rettung gab es für Dinelli nicht. Pete Goss schrieb seiner Frau ein letztes Fax und teilte ihr seine Entscheidung mit. Mit seiner 50-Fuß-Yacht AQUA QUORUM kreuzte Pete Goss zwei Tage gegen den Sturm auf und barg Dinelli von dessen gekenterten Yacht ab. Der Franzose war stark unterkühlt und wurde in den folgenden zehn Tagen von Pete Goss gepflegt, während dieser seine Yacht weitersegelte. Auf der australischen Insel Hobart setzte der Engländer den Franzosen ab – in Les Sables-d'Olonne sahen sich die beiden wieder. Seitdem verbindet Pete Goss und Raphaël Dinelli eine innige Freundschaft. Goss war Trauzeuge bei Dinellis Hochzeit. Die vollständige, sehr lesenswerte Story finden Sie in Pete Goss' Buch: „Hart am Wind“, erschienen 1999 im Ullstein Verlag, ISBN Nummer 3550082991.



Zbigniew Gutkowski.

FOTO // VINCENT CURUTCHET/DPPi

“I’M FINE. WE ARE IN THE LAST WEEK OF THE RACE. IT’S GREAT TO KNOW THAT IT IS ALMOST OVER. THE CONDITIONS ARE SMOOTHER AND IT’S NOT BAD. **THE WIND WILL BE SMOOTHER** IN THE NEXT HOURS. WE ARE GETTING INTO THE ANTICYCLONE. AFTER THAT THINGS SHOULD GO QUICKER.“

Armel Le Cléac’h, Banque Populaire

Neben einigen anderen Teilnehmern traf es bereits sechs Tage nach dem Start auch die einzige Frau im Feld. Samantha (Sam) Davis verlor am 16. November 2012 noch im Nordatlantik ihren Mast und musste mit Notbeseglung die Insel Madeira anlaufen. Nach eigenen Angaben war sie gerade dabei, ein drittes Reff einzubinden, und befand sich in extrem unangenehmen Kreuzseen, als sie plötzlich den Mast runterkommen hörte.

Die Ausfälle in den ersten Wochen der Regatta waren zum Teil dramatisch, zum Teil jedoch auch vollkommen unspektakulär. So musste der polnische Teilnehmer Zbigniek Gutkowski aufgeben, weil sein Autopilot versagte. Das klingt zunächst vollkommen profan, ist bei dieser Regatta aber natürlich ein echtes Problem, mit dem im Laufe des Rennens auch noch ganz andere Teilnehmer zu kämpfen hatten. Mal eben die Pinne festbinden mag auf der Kieler Förde – an ruhigen Tagen – oder auf dem einen oder anderen Baggersee funktionieren, im Southern Ocean ist der Ausfall des Autopiloten jedoch nicht nur ein Nachteil, er ist ganz einfach ein Ausschlusskriterium. Die aktuellen IMOCA-Yachten sind derart technisch aufgerüstet, dass Probleme mit dem Autopiloten oder der Energiegewinnung schnell zum Ausfall führen können. Navigation, Trinkwassergewinnung, Kommunikation und der bereits erwähnte Autopilot müssen permanent mit Strom versorgt werden, um die Regatta

bestreiten zu können. Dieser Energiehunger erklärt, warum die Teilnehmer bei Problemen der Energiegewinnung sehr sensibel reagieren. So reparierte Alex Thompson auf seiner HUGO BOSS mehrfach seinen Hydrogenerator, mit dem er einen Großteil des Stromes erzeugte. Eine anstrengende und zeitraubende Prozedur und außerdem noch eine technische Meisterleistung. Nasse Kohlefaserelemente mitten im Southern Ocean wieder aneinanderzulaminieren, ist sicher nicht jedermanns Sache.

Der Schweizer Segler Bernhard Stamm hatte jedoch mit deutlich größeren Energieproblemen zu kämpfen. Diese führten zu guter Letzt zu einem Regelverstoß und einer damit verbundenen Disqualifikation. Dabei ist das Reglement der Vendée Globe grundsätzlich denkbar einfach: Mit einer passenden Yacht geht es von Les Sables-d'Olonne nach Les Sables-d'Olonne. Auf dem Weg zwischen Start und Ziel müssen die drei großen Kaps – das Kap der Guten Hoffnung (Afrika), das Kap Leeuwin (Westaustralien) und das Kap Hoorn (Südamerika) – passiert werden. Die Teilnehmer müssen außerdem die sogenannten Ice Gates passieren, virtuell eingebaute Wegpunkte, damit die Segler nicht zu weit in den Southern Ocean vordringen. Verboten ist grundsätzlich jede technische Hilfeleistung von außen. Nur in Notfällen oder zur Vermeidung solcher darf von dem Verbot eine Ausnahme gemacht werden.

"I'm not sailing very fast. I have to wait. We are off the Brazilian coast, it's hot and so are the girls... As for the weather conditions, it's quite a mess. The sky is between blue and black. The sea changes all the time. It's hard, but I remain focus, I know it will get better." Arnaud Boissières

Die Vendée Globe ist das einzige Segelrennen seiner Art und für die Segler eine extrem sportliche und mentale Herausforderung. Auf 24.000 Seemeilen in drei Monaten kämpfen die Segler gegen die Natur. Nur 50 Prozent aller Teilnehmer erreichen das Ziel. Start und Ziel ist Les Sables-d'Olonne an der französischen Westküste.





BERNHARD STAMM

Der Schweizer Bernhard Stamm ist eine der tragischen Figuren der Vendée Globe. Er hat bereits zwei gescheiterte Anläufe bei dieser Regatta hinter sich, als er am 10. November 2012 an den Start geht. Die erste Hälfte des Rennens verläuft unproblematisch. Stamm kann mit seiner CHEMINEES POUJOLAT mit den ersten vier Teilnehmern mithalten, als er südlich von Australien mit Energieproblemen zu kämpfen beginnt. Die Energie auf einer IMOCA-Yacht wird zum Teil aus Hydrogeneratoren, zum Teil über den normalen Borddiesel gewonnen. An Bord der CHEMINEES POUJOLAT sind die Hydrogeneratoren durch den Kontakt mit Treibgut beschädigt und liefern keinen Strom mehr. Stamm entschließt sich Auckland Island, eine kleine Insel südlich von Neuseeland anzulaufen, um dort im Schutz der Insel die notwendigen Reparaturen durchzuführen. Vor Ort befindet sich zu diesem Zeitpunkt auch ein russisches Forschungsschiff.

Stamm macht seine Yacht an dem Schiff fest, wobei ein russischer Matrose kurzzeitig die CHEMINEES POUJOLAT betritt. Dies legt die internationale Rennjury bereits als fremde Hilfeleistung und damit als Regelverstoß aus. Stamm legt Widerspruch ein. Seiner Ansicht nach hätte es ohne die Hilfeleistung zu einer Notsituation kommen können. Noch während die endgültige Entscheidung der Jury aussteht, segelt Stamm weiter und begibt sich auf eine beeindruckende Aufholjagd. Bis Kap Hoorn überholt er – mit Wut im Bauch – drei andere Teilnehmer. Beim Runden dieser Landmarke spitzt sich die Energiesituation an Bord jedoch derart zu, dass der Schweizer sich dazu entschließen muss, in Feuerland Diesel an Bord zu nehmen. Der damit verbundene Regelverstoß führte nun endgültig zu Disqualifikation und damit zum Ausscheiden von Bernhard Stamm. Er selbst sagte dazu in Hinblick auf die anderen Ausfälle: „Mein Mast steht noch und auch der Kiel hält. Ich hatte nur dieses eine, dumme technische Problem!“

Mit den rund drei Kilometer Leinen und Schoten an Bord werden rund 600 Quadratmeter Segelfläche gesetzt beziehungsweise getrimmt. Das entspricht der Größe eines Fußballfeldes. Die größten Segel wiegen hierbei bis zu 120 Kilogramm, die teilweise mehrmals am Tag gewechselt werden müssen. Also Schwerstarbeit für die Segler.



Bernhard Stamm.



Unbehelligt von diesen technischen und regularischen Problemen zog zunächst die Spitze des Regattafeldes ihre Bahnen. Bereits im Südatlantik hatten sich die ersten Yachten von Rest des Feldes abgesetzt. Ganz vorn François Gabart (MACIF), Amel Le Cleac'h (BANQUE POPULAIRE), Alex Thompson (HUGO BOSS) und Jean-Pierre Dick (VIRBAC PAPREC 3) in wechselnder Reihenfolge. Beeindruckend dabei, dass Alex Thompson mit dem ältesten Boot dieser vier Teilnehmer mit dem Rest der Spitze mithalten konnte. Bis zur Westspitze Australiens hielt sich die Spitze des Feldes in etwa so, bis François Gabart und Amel Le Cleac'h sich langsam absetzen konnten. Die beiden Franzosen lieferten sich in den kommenden Wochen ein packendes Match Race rund um den Globus. Es war schlichtweg beeindruckend zu sehen, wie die beiden sich immer weiter pushten, ohne dabei die Grenzen ihrer eigenen Leistungsfähigkeit und die ihrer Yachten aus den Augen zu verlieren. Nach drei Viertel der Strecke rundeten die beiden Kap Hoorn mit 25 Seemeilen Abstand. Einige Tage vorher,

"The regatta within our group of five is very intense and exciting, but to be honest we cannot say we are great strategists: the conditions are completely unstable and unpredictable, and do not correspond to the weather forecasts. As a result, I feel more like a toy in this wind." Dominic Wavre



pünktlich zum Jahreswechsel, hatten sich die beiden noch in Sichtweite zueinander passiert. Das Gefühl, nach mehr als 16.000 Seemeilen den Kontrahenten mitten im Southern Ocean wiederzusehen, muss unbeschreiblich sein.

Aber auch der Atlantik bot auf den letzten Seemeilen noch Stoff für Legenden. Etwa 2.000 Seemeilen vor dem Ziel verlor die VIBRAC PAPREC 3 auf Bronzekurs ihre Kielbombe. Nur mit Wasserballast stabilisiert segelte der Franzose Jean-Pierre Dick dem Ziel entgegen. Kurz vor den Kanaren hätte Alex Thompson ihn locker überholen können, blieb jedoch in Sichtweite des Franzosen, um gemeinsam mit diesem einen schweren Sturm abzuwettern und gegebenenfalls zur Hilfe eilen zu können. Nachdem sich der Sturm verzogen hatte und Jean-Pierre Dick die Situation offensichtlich unter Kontrolle hatte, setzte Alex Thompson mit seiner HUGO BOSS das Rennen regulär fort.

Und eben diese Dinge machen die Vendée Globe so einzigartig. Auf der einen Seite die Tatsache, dass die Arbeit mehrerer Jahre innerhalb von Sekunden zerstört sein kann – sei es durch eigene Fehler oder einfach nur Pech! In den Ozeanen treibende Container haben schon viele Siegträume zerstört. Auf der anderen Seite Skipper, die hart gegeneinander segeln und sich keine Seemeile schenken. Wenn es dann jedoch hart auf hart kommt, kreuzen dieselben Segler in einen Sturm zurück oder geben einem angeschlagenen Konkurrenten Geleitschutz, bis dieser aus dem Größten raus ist. Dass das Konzept der Regatta von vornherein ein immenses Potenzial an Schicksalsschlägen birgt, ist dabei nur logisch. Ein Mensch allein auf einer mehr als 18 Meter langen Rennyacht, für mehr als 78 Tage; das ist psychisch wie physisch eine extreme Belastung. Diese Yachten sind durch Wasserballastsysteme, Schwenkkiele und die immense Segelfläche derart überpowert, dass ein falscher Handgriff für den Segler Lebensgefahr oder für die Regatta das Ende bedeuten kann. Alex Thompson schildert in unserem Interview sehr deutlich, dass eine der wichtigsten Aufgaben an Bord darin besteht, sich nicht in unkon-

Das Rennen wurde 1989 von Philippe Jeantot ins Leben gerufen und findet alle vier Jahre statt. Bei der Vendée Globe 2012 nahmen drei englische Segler, zwei Schweizer, ein Spanier, ein Pole und 13 (!) Franzosen teil. Die vergangenen sechs Rennen gewannen stets Franzosen. Bei der kommenden Ausgabe 2016 ist mit Jörg Riechers (MARE) zum ersten Mal ein Deutscher an diesem traditionsträchtigen Rennen dabei.

trollierbare Situationen (Fuck-ups) zu bringen. Und dennoch sind da auch die beeindruckend schönen Momente, wenn der 29 Jahre junger Skipper François Gabart innerhalb von 78 Tagen, zwei Stunden, 16 Minuten und 40 Sekunden allein mit seiner mehr als 18 Meter langen Rennyacht um die Erde segelt. Als wenn es nichts wäre, liefert er sich dabei ein packendes Rennen mit Amel Le Cleac'h, einem alten Hasen der IMOCA-Klasse. ☑

“This is not a great point of the race when the winner is getting close and finishing, because you just want to get there and get off at this stage. I have to say I don’t like it, but I have some time to adjust to it.” Mike Golding

EPILOG: Mehr als einen Monat nach dem Zieleinlauf der ersten drei Yachten passiert dann noch einer der letzten Schicksalsschläge der vergangenen Vendée Globe. Nach etwa 23.000 gesegelten Seemeilen, 1.700 Seemeilen vor dem Ziel, verliert die ACCIONA des spanischen Skippers Javier Sansó den Kiel und kentert. Der Spanier beschreibt die Situation später dabei erschreckend normal: „Ich saß auf der Kante und segelte mit 18 Knoten, als ich einen lauten Knall hörte. Schlagartig krängte die Yacht bedrohlich und schleuderte mich dabei ins eiskalte Wasser des Atlantiks. Schwimmend konnte ich mein Schiff beim Kentern von außen beobachten. Als die Yacht umgedreht lag, konnte ich die Rettungsinsel und damit das Seenotsignal auslösen. Nach acht Stunden neben meiner Yacht treibend, bin ich vom Rettungshubschrauber abgehoben worden.“ Die Vendée Globe 2012/2013 hat damit ebenso wie ihre Vorgänger für beeindruckende Bilder und Geschichten gesorgt. Weit entfernt von Diskussionen darüber, wie man den Segelsport attraktiv für die Generation Facebook gestalten kann. Bei dieser Regatta geht es darum, schnellstmöglich allein um die Welt zu segeln und dabei am wenigsten „Fuck-ups“ zu produzieren. Jedes noch so kleine Problem kann an Bord zu einer echten Katastrophe werden, wenn man sich daraus nicht selbstständig befreien kann.





 INTER **ALEX THOMSON** VIEW

Für alle, die Alex Thomson nicht gut kennen – hier ein paar Einzelheiten seiner Laufbahn: Nach wie vor gilt er als einer der talentiertesten Segler Großbritanniens. Er hat drei Weltrekorde aufgestellt und gewann mit 25 Jahren 1998/99 als jüngster Segler aller Zeiten das Clipper Race. Dieser Rekord gilt bis heute. Gleich im nächsten Jahr, 2000, gewann er Round Britain & Ireland in der Rekordzeit von zehn Tagen. 2003 folgte dann sein erster Distanzrekord (468 Seemeilen mit einem Durchschnitt von 19,5 Knoten), 2007 folgte der zweite Weltrekord (501 Seemeilen mit einem Durchschnitt von 20,9 Knoten). 2006 beim Velux 5 Oceans musste er wie auch beim Vendée Globe 2008 aufgeben. 2012 stellte er dann seinen vorläufig letzten Einhand-Transatlantik-Rekord auf. 2003 und 2011 belegte er jeweils den zweiten Platz beim Transat Jacques Vabre. Was vergessen? Ja, 2008 endete sein Job beim Barcelona World Race auf dem zweiten Platz. Sein Traum? Als erster Engländer die Vendée Globe gewinnen. Na, wenn es weiter nichts ist ...



"YOU ARE ALWAYS LOOKING OUT FOR THE NEXT CATASTROPHE."

How was it for you to sail around the world against these new boats? Was it frustrating to know that you are a bit slower on the same course or were you happy with the feeling that you knew your boat inside out? I am really happy with my performance and I am happy that I sailed the boat as best as I possibly could. If I go back four years, the right thing to do would have been to build a new boat with more power. But four years ago, that was the mistake and we now got the best boat we could and we did the best job we could with the time we had available. The main point with these boats is time on the water, time to find out how to make it go fast and also to find out what goes wrong with it. That's all I could say. It was really satisfying to stay with the new boats with my slutty older one.

20 years ago, it was the most challenging part of the race to go around the world without any contact to other people. Now you have to work with the media and the press while you are racing and you have contact to your sponsors, family and friends. I am not sure how much contact you actually have, but what is the most challenging part today? You can have as much contact as you like. As a solo sailor there's a lot of stuff you have to do, the media side is just one of that. The most challenging part is sailing a boat like that, which should really be sailed with ten people, on your own. You are always looking out for the next catastrophe. It is very easy to put yourself into a position you can't get out and which causes big problems. So, it is about planning, it is about disciplining, about preparation and constantly being ahead of the game and not making mistakes.



FOTO // ALEX THOMPSON

CHATTING WITH ALEX

Congratulations on an impressive third place. It was great to follow you during the race, fighting with the „old“ boat against the other teams. You had some bad accidents before or just after the start of the last Vendées Globe and other round the world races. How do you feel having it completed now? Yes, it feels amazing, you know, there was a big change for us over the last four years. We were really concentrating on liability and producing a boat that was going to make it around the world. There are so many things that can go wrong and you have to pay attention to every tiny detail to make sure you get it right.

I guess you had serious reasons why you wanted to sail the old boat? You know, originally, we had a rule change in 2009. For this campaign we bought an older boat with lots of power – the ex-PINDAR. We had the idea, that the righting moment is the key. And the gamble we took was that we could make the boat useable. We could use the full potential, the full righting moment with one person. We tried very hard to make that work, but in the end we couldn't get it to its full potential. So in the end we thought that it would be quicker to sail round the world with less righting moment, that's why we took this boat.



"WE ALL TRY TO SLEEP
20 TO 40 MINUTES EVERY
TWO TO FOUR HOURS."





That sounds like a tough game. And it must be very difficult to find some sleep. What was the longest time you ever got to sleep on board? We all try to sleep 20 to 40 minutes every two to four hours. That's what we try to do, but I did one mistake. Instead of 20 minutes, I slept five hours. Fortunately, everything was fine and I was very happy to have had the sleep. The hardest time for me was, when I hit something in the Southern Ocean and it smashed one of my hydro generators, which is used to generate power on the boat. It was the second time it happened during the race and meant that I had to survive with minimum power for a month, and make extensive repairs to the boat while continuing to race through some of the ocean's toughest waters.

I'd like to turn to a more technical part. At the moment we see many keel problems. Can you explain to me, if the problems these boats are having are almost the same or what seems to be the matter? In this class, the skippers make the rules. We sit together and decide what to do. In 2008 we had some problems with the keels already and we tried to make it safer. Now we are in a situation where we had some more problems, so in the next couple of month we will decide about another rule change to make it even more secure. On the one hand, you don't want to stop the development. On the other hand we need safe boats. And for me and for everybody else, the keels are a crystal clear part of it. This race is about choices. You have to choose which keel you use and you have to choose how hard you want to push it. And for the future, I am sure there will be more rules that make it safer and less easy to push.

You are just talking about pushing such a boat. Which conditions are the best for these type of boats? These boats are built to race around the world in the most extreme wind, sea and weather conditions that are experienced in the Southern Ocean. Each of these boats has a slightly different sweet spot in terms of wind and sea conditions but they are powerful boats designed to sail fast down-wind on big seas.

You said in a different interview, that you can't imagine to take part in the 2016 Vendée Globe. What are your plans for the future? I said, I cannot imagine NOT being a part, carrying on with the IMOCA. I think, I will definitely do the Vendée Globe again. Up until now we have a program for this year, which races we are going to do, and which we are in a process of finalizing. Take a bit of time and think about what happens in the future. But for sure, I will still do off-shore racing!

That sounds great! After a single-handed race, we often look at the sailors on board, but never at the rest of the team. How many people are working for your team, just the last month before the race? The ALEX THOMSON RACING team is made up of twelve people roughly half of them are technical team members (like boat captain, rigging manager and boat builders) and half of them are part of the shore team who manage the office, look after marketing and PR and logistics. Many thanks to them.

Jörg Riechers just announced his Vendée Globe campaign with MARE for 2016. I think you know him or you have heard about him. Do you have some advice for him and his campaign? I could give him days and days of advice and I'd be happy to do so, but I think it is important to seek advice. The class is very technical there are many opportunities to make mistakes, so it is really important to get good advice. So my advice is – get advice (laughter)! ☑

“THIS RACE IS ABOUT CHOICES.”

HANDS-ON



WOOLPOWER LITE



Michael Walther mit seinem Bruder Thomas beim Test der Woolpower-Bekleidung auf der Kieler Förde! Stahlender Sonnenschein, aber minus zwei Grad Celsius!



Neben diesen rein technischen Aspekten, die vor allem der Wolle zu verdanken sind, bieten die Kleidungsstücke von Woolpower ein paar sehr angenehme Details. So ist die LITE-Hose so hoch geschnitten, dass man das Oberteil hervorragend in die Hose stecken kann, ohne dass es bei der ersten Bewegung wieder rausrutscht. Ebenso die Beinlänge: Ohne Probleme kann man diese in die So-

cken stecken. Es gibt wenig, was mich beim Segeln so sehr nervt, als wenn der Trockenanzug mit seiner kalten, feuchten Innenfläche direkt an der nackten Haut anklebt. Dies ist mit den Woolpower-Sachen nahezu ausgeschlossen. Einzig und allein den sehr großen Halsausschnitt des LITE-Crewneck würde ich mir etwas eng anliegender wünschen, was aber sicher einfach Geschmacksache ist.

Nach etwa zwei Stunden bei zwölf bis 16 Knoten Wind war ich zwar körperlich fix und fertig und die Hände und meine Ohren waren nicht mehr zu spüren, aber der Rest war so warm, wie man es bei den Bedingungen auch nur irgendwie erwarten konnte. Vielleicht sollte ich mal über die Mütze Beanie LITE von Woolpower nachdenken, damit ich diesen einen Schwachpunkt schon mal abgearbeitet habe. Die warme Dusche anschließend war trotz der Woolpower-Bekleidung sehr angenehm, was aber bei minus zwei Grad wohl auch nicht anders zu erwarten war ... ☑

SCHRIFT // MICHAEL WALTHER BILD // TOM KÖRBER

Die Klamotten der schwedischen Marke Woolpower sind zu 100 Prozent in Schweden hergestellt, was für sich allein schon eine echte Überraschung in Zeiten der Globalisierung ist. Die Merinowolle für die Produkte kommt von Schafen, die in der Umgebung von Östersund grasen. Die Weiterverarbeitung erfolgt dann direkt vor Ort. Schon die Herstellung der Produkte ist beinahe einzigartig. Übertrieben könnte man sagen, dass sich jedes Kleidungsstück einem Schaf in Schweden zuordnen lässt.

Diese Produktionsweise führt auch zu Produkten, die ihresgleichen suchen. Ich habe die LITE-Linie beim Segeln auf der Kieler Förde ausprobiert. Bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt und einem saukalten Nordostwind, wie wir ihn diesen Winter so häufig hatten. Die Bekleidungskombination konnte dabei also perfekt zeigen, was in ihr steckt.

Woolpower hat in den LITE-Produkten 80 Prozent verarbeitet. Dieses Naturprodukt ist nach wie vor unübertroffen in seiner Wärmeisolation. Erreicht wird dies angeblich durch die natürliche Kräuselung der Wollfasern, die dadurch die Luft besser bindet und den Wärmeaustausch somit minimiert.

Ich selbst habe weder die einzelnen Fasern untersucht noch die Schafe in Schweden besucht, sondern bin mit den Klamotten einfach segeln gegangen. Unter meinem Trockenanzug sammelte sich trotz der angeblichen Atmungsaktivität nach etwa einer Stunde segeln eine deutliche Menge Feuchtigkeit. Und eben hier scheint die Wolle ihren Vorteil gegenüber Kunstfaserprodukten auszuspielen. Wolle wärmt im Gegensatz zu Kunstfasern auch im feuchten, in meinem Fall sogar nassen, Zustand. Hinzu kommt, dass die Wolle die Feuchtigkeit hervorragend vom Körper ableitet und sich außen auf der obersten Wollschicht ein leichter Feuchtigkeitsfilm bildet.

WISSEN TO GO



Schwertwale jagen Möwen, indem sie zerkaute Fisch als Köder auf die Meeresoberfläche spucken.

Schmetterlinge schmecken mit ihren Füßen.

Im Durchschnitt wurde jeder Liter Süßwasser schon dreimal von einem Lebewesen getrunken.

Eigelb hat mehr Eiweiß als Eiweiß.

Rowan Atkinson (Mr. Bean) ging mit Tony Blair zur Schule.

Der Olympiasieger 2012 im Trampolinspringen heißt Dong Dong.

2013 ist das erste Jahr seit 1987, bei dem alle vier Zahlen unterschiedlich sind.

Die größte Tiefe, in der je ein Fisch gefangen wurde, beträgt 8.370 Meter.

In New York leben mehr Italiener als in Rom, mehr Iren als in Dublin.

Eine durchschnittliche Schönwetterwolke wiegt in etwa so viel wie 80 Elefanten.

Menschen essen 600.000-mal öfter Haie, als Haie Menschen fressen.

Der Pulsschlag von Schafen erhöht sich um das Dreifache, wenn man ihnen moderne Kunst zeigt.

Der Atlantische Ozean ist salziger als der Pazifische.

Ein Thunfisch kann bis zu 80 km/h schnell schwimmen.

James Fixx, der Erfinder des Wortes „Jogging“, starb während des Joggens.

QUO VADIS, AMERICA'S CUP?

SCHRIFT // HEIKE SCHWAB
BILD // JENS HOYER



Zum 34. Mal wird in diesem Sommer um die Krone des Segelsports, den America's Cup, in der Bay von San Francisco gesegelt. Mit seinem Sieg 2010 in Valencia/Spanien hat das amerikanische Team von Multimilliardär Larry Ellison die begehrte Kanne nach langer Abwesenheit wieder in die „alte Heimat“ zurückgeholt. Mit großen Erwartungen, opulenten Träumen und vielfältigen Visionen sollte die traditionelle Regatta entstaubt, verjüngt und reformiert werden. Und diesen Sommer schlägt die Stunde der Wahrheit, von Juli bis September 2013 wird sich zeigen, ob der America's Cup beim Publikum und in der Segelwelt so einschlägt, wie es sich die Macher um Segellegende Russell Coutts vorgestellt haben.



FOTO // GILLES MARTIN-FRAGET

am Horizont der Bucht von San Francisco zu sehen sein werden. Dieses Rennen wird die ersten Anzeichen der Reihenfolge der vier Kampagnen offenlegen. Denn es gibt es klare Favoriten – auch wenn Grant Dalton, CEO EMIRATES TEAM NEW ZEALAND (ETNZ), wiederholt betont: „Das wird ein harter Kampf. Die Teams sind ähnlich stark und keiner darf unterschätzt werden.“ Die Neuseeländer liegen aktuell in Führung und sind Angstgegner im Feld, bestätigt auch Paul Cayard von ARTEMIS. Seit Februar segeln sie als einziges Team mit zwei Kats von 72 Fuß und können obendrein mit ihrem Yachtdesignpartner LUNA ROSSA wettkampfähliche Trainingsregatten durchführen. Sie haben bislang auch die Hydrofoiltechnik und deren Handling am weitesten vorangetrieben und fliegen im Hauraki-Golf mit

100 km/h (50 Knoten) über das Wasser. Prada wird im 34. AC, entgegen früheren Plänen, keinen zweiten 72-Füßer bauen und visiert damit die Kanne erst im 35. AC wieder ernsthaft an. Kommentare zu diesen Schritten behält sich das Team vor. ARTEMIS RACING hat erst vor Kurzem die Bedeutung und die gravierenden Vorteile der Hydrofoilkonstruktionen bei den Kats erkannt und will sein zweites Boot bis Ende Mai entsprechend umbauen, ob das jedoch ausreichend ist, den großen Vorsprung zu ETNZ aufzuholen, bleibt spannend. Und wo steht der Verteidiger ORACLE TEAM USA? Die Amerikaner sind, wie die Kiwis, gut gerüstet und fest entschlossen, die Kanne erfolgreich zu verteidigen. Auch sie sind schon über das Wasser geflogen und werden in Kürze den zweiten Kat einweihen.

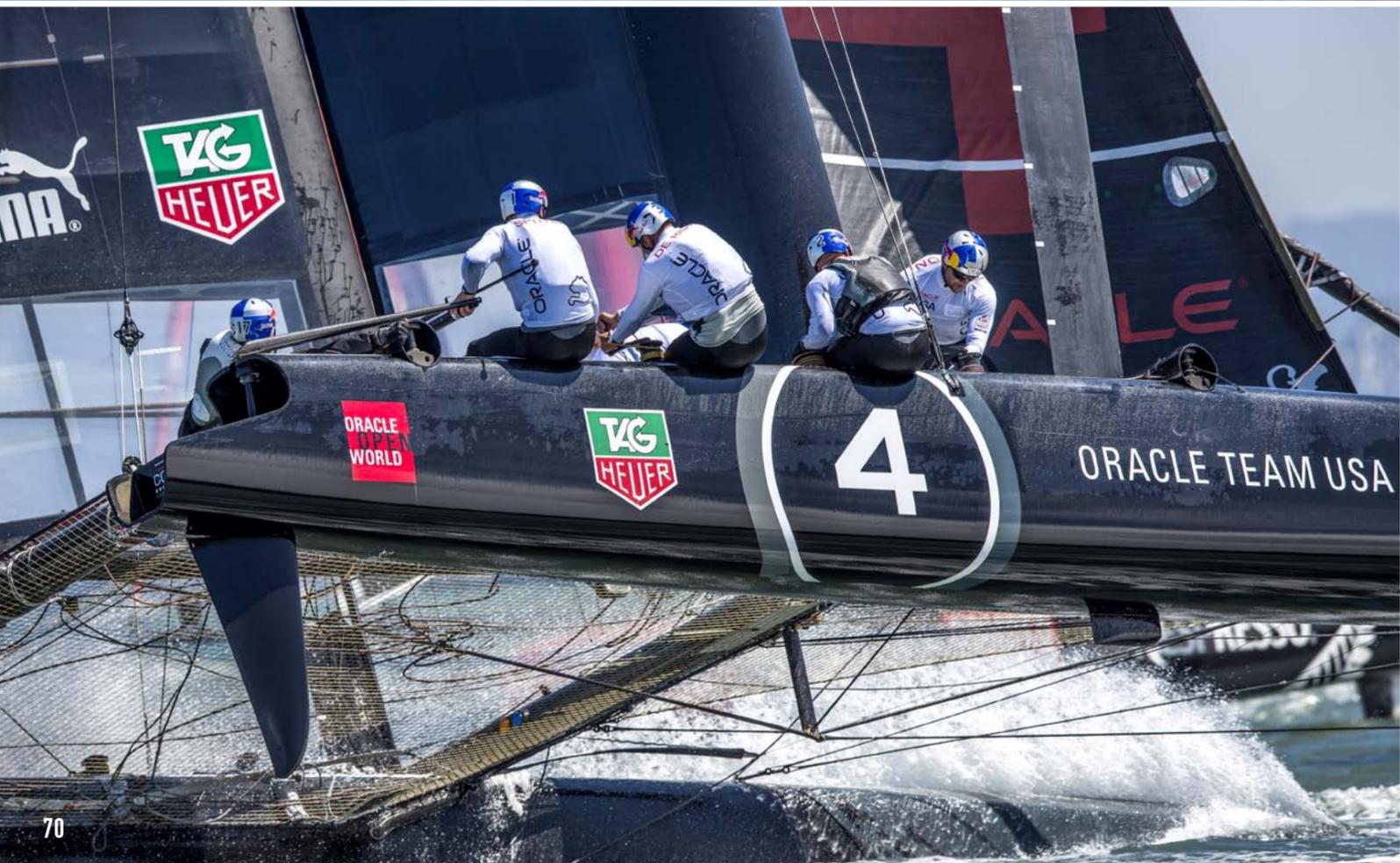
Im April (16.-21.04.) verabschiedet sich die America's Cup World Series (ACWS) in Neapel aus Europa, damit ist auch diese erfolgreiche Regattaserie abgeschlossen, die von 2011 bis 2013 auf den 45-Fuß-Kats in Portugal, England, USA und Italien Tausende von Fans angelockt und in ihren Bann gezogen hat. Der 45-Füßer sollte dabei den Teams lediglich die Möglichkeit geben, sich mit dem neuen Bootstyp des 34. AC, einem 72-Fuß-Katamaran mit Flügelsegel, vertraut zu machen. Leider haben von den elf Teams der ACWS nur vier, inklusive des Verteidigers ORACLE TEAM USA, den Sprung in die Endrunde geschafft. Im Louis Vuitton Cup (LVC), der Herausforderer-Serie des AC, werden nur drei Teams gegeneinander antreten: EMIRATES TEAM NEW ZEALAND aus Neuseeland, ARTEMIS RACING aus Schweden und LUNA ROSSA (Prada) aus Italien. TEAM KOREA, die eigentlich als vierter Herausforderer gemeldet sind, werden nicht mit von der Partie sein, da sie bereits Ende 2012 vom Bau eines 72-Fuß-Kats Abstand genommen haben, der für den Start im LVC und im AC aber zwingend ist. Der Louis Vuitton Cup wird vom 04. Juli bis 30. August 2013 in der Bucht von San Francisco gesegelt werden, in einem neuen Format, das nicht zwangsläufig überzeugend wirkt.

Zwei Monate werden dieselben drei Teams immer wieder gegeneinander segeln, je ein Rennen à 60 Minuten pro Tag. Gute vier Wochen Round Robins (RR), deren Sieger direkt in das LVC-Finale geht, bei dem dann zumindest zwei Rennen à 30 Minuten pro Tag angesetzt sind. Die anderen beiden Kontrahenten der RR, deren Stärken dann zur Genüge bekannt sind, werden dennoch ein Semifinale segeln. Vom 17. bis 30. August wird dann schließlich DER Herausforderer der drei Teams im LVC-Finale ermittelt, der ORACLE TEAM USA die Kanne streitig machen will.

Warum der Louis Vuitton Cup so endlos in die Länge gezogen wird, bleibt ein Geheimnis. Weder die Teams noch der Verteidiger oder die Organisatoren des AC möchten sich dazu äußern. Die für den LVC ungewöhnlich hohe Zahl an Rennen (Best of 7, Best of 13) könnte der Versuch eines Ausgleichs für die geringe Teilnehmerzahl sein oder Raum schaffen, für die Qualifikationsrennen des Verteidigers, die parallel auf der gleichen Regattastrecke stattfinden sollen. Die Sponsoren wird es freuen, ob die Spannung für den Zuschauer anhält, bleibt abzuwarten. Sehenswert ist sicher das Fleet Race am 05. Juli, wenn das einzige Mal die vier mächtigen Wingsails der 72-Füßer der drei Herausforderer und des Verteidigers gemeinsam







Derzeit deutet alles auf ein Duell ORACLE TEAM USA gegen EMIRATES TEAMNEW ZEALAND im AC-Match hin. Allerdings darf man nicht vergessen: Im Segelsport ist alles möglich. Und die sensiblen Superkats müssen die vielen Segeltage auch erst unbeschadet überstehen. Ein Faktor, der bei den bekanntermaßen schwierigen Segelbedingungen in der San Francisco Bay zu berücksichtigen ist. Im Juli und August ist die Bay berühmt-berüchtigt für den dicken Nebel, der nachmittags über die Hügelkette der Halbinsel und die Golden Gate Bridge in die Bucht rollt und die Stadt in einen komplett undurchsichtigen Wattebausch packen kann. Starkwind und heftige Böen kündigen das tägliche Naturschauspiel immer wieder an, das auch die Temperaturen empfindlich fallen lässt. Mark Twain umschrieb es einst so: „Der kälteste Winter, den ich je erlebt habe, war ein Sommer in San Francisco.“ Dazu kommen die starken Gezeitenströmungen, die schon manche Regatta entscheidend beeinflusst haben. ARTEMIS und ORACLE setzen in diesem Punkt auf den Heimvorteil ihrer Joker, die Taktiker Paul Cayard (ARTEMIS) und John Kosteki (ORACLE), die beide in der Bucht aufgewachsen sind und hier das Segeln erlernt haben.

WO STEHT DER VERTEIDIGER ORACLE TEAM USA?

Am 07. September 2013 ist es dann endlich so weit: Im besten Segelmonat, mit kaum Nebel, einer gleichmäßigen Brise, guter Sicht und angenehmen Temperaturen kann der Showdown des America's Cup beginnen. Bis zum 21. September stellt sich der Verteidiger an neun Regattatagen mit je zwei Rennen à 30 Minuten zum Duell auf dem Wasser. Hier gilt: Best of 17. Wieder eine sehr ungewöhnlich hohe Anzahl an Rennen im Vergleich zur Vergangenheit, in der Best of 7 und Best of 9 ausreichten. Paul Cayard (ARTEMIS RACING) sagt dazu: „Die Dauer der Rennen wird nicht länger sein als im letzten America's Cup, aber es sind doppelt so viele Starts. Das wird die Rennen enger und taktischer machen. Das ist interessant für die Zuschauer und fordernd für den Herausforderer.“ Offizielle Gründe gibt es auch für diese Änderung nicht. Nur die Gerüchteküche brodelt und stellt Marketingziele in den Vordergrund. Immerhin, eine Dauerkarte auf den



Tribünen am Marina Green, dem America's Cup Village, gibt es „schon“ ab 999 US-Dollar. Dort hat man auch die beste Live-Sicht auf die Regatten. Glücklicherweise ist dieser Küstenabschnitt lang und die umliegenden Parks, Crissy Field oder Fort Mason, bieten kostenfreie Plätze. Circa fünf Kilometer entfernt, im kürzlich eröffneten America's Cup Park an Pier 27, kann das Spektakel auf Großbildleinwänden verfolgt und zu den Regatten das vielfältige Rahmenprogramm genutzt werden, mit etlichen Konzerten, Shows, Ausstellungen, Shops und natürlich dem Besten für Leib und Seele.

Doch Marketingziele und langatmige Ausscheidungsregatten hin oder her, in einem ist sich die America's-Cup-Gemeinschaft trotzdem einig: Der 34. AC wird ein einmaliges und einzigartiges Ereignis. Einmalig, weil niemand davon ausgeht, dass die 72-Fuß-Kats mit dem Wingsail ein zweites Mal in einem AC gesegelt werden, egal wer gewinnt. Die Kats sind zu teuer und der Grund für die kleine Teilnehmerzahl, die niemand so haben wollte, auch nicht der Verteidiger. Zudem sind diese Boote unberechenbar und schwer zu kontrollieren, was ihnen den Spitznamen „Monster“ eingebracht hat. In den komplexen, fordernden Bedingungen der San Francisco Bay muss man nach wie vor mit Kenterungen rechnen, insbesondere da beim AC alles ausgereizt wird. Und welche verheerende Folgen eine Kenterung dieser Riesenkats haben kann, zeigte sich nur allzu

deutlich im Oktober 2012, als ORACLE seinen 72-Füßer bei einem simplen Manöver fast vollständig verloren hat.

Und sie sind einzigartig, die 72-Füßer mit ihren haushohen Wingsails, trotz Gefahr für Mensch und Material. Sie sind derzeit die schnellsten Segelboote der Welt und ihre Manöver und das Tempo, 50 bis 60 Knoten, verschlagen dem Betrachter die Sprache. Mit den Hydrofoils fliegen sie über das Wasser und zischen nur so vorbei. Sie segeln am Limit und scheinen keine Grenzen zu kennen. Der 34. America's Cup steht mit seinen Rennmaschinen und seinen unerschrockenen Topsegelern zu Recht und völlig eindeutig für die Formel 1 im Segelsport.

Red Bull Youth America's Cup

Ein echtes Highlight des 34. AC für den Zuschauer ist der Red Bull Youth America's Cup, der vom 01. bis 04. September wieder auf den 45-Fuß-Kats gesegelt wird. Sechs Teams mit Nachwuchssegelern von 18 bis 24 Jahren aus Australien, Deutschland, Frankreich, Schweiz, Schweden und Portugal haben sich im Februar für das Finale qualifiziert und vertreten ihre jeweilige Nation. Sie treffen auf je zwei Teams aus Neuseeland und den USA und werden an nur vier Tagen in einem kompakten Programm mit zehn Teams eine imposante Flotte stellen und Segelsport par excellence bieten. Eine würdige Vorgruppe für den 34. America's Cup, definitiv sehenswert. ☑

Termine 2013

Neapel/ITA	16. – 21.04.2013	
San Francisco/USA		
Louis Vuitton Cup	04.07. – 30.08.	
	05.07	Fleet Race
	07.07 - 04.08.	Round Robin
	06.08 - 14.08.	Halbfinale (Best of 7)
	17.08 - 30.08.	Finale (Best of 13)
Red Bull Youth America's Cup	01. – 04.09.	
34. America's Cup Match (Finals)	07. – 21.09.	
Superyacht Regatta San Francisco	09./11. /13.09.	
<i>(Kartenvorverkauf über www.americascup.com/en/experience)</i>		



Animation des AC-Parks.



BEYOND THE BEAST

EIN FOTOGRAFENTERMIN
BEIM RED BULL YOUTH AMERICA'S CUP

09. Februar 2013

Am Ende der Caesar Chavez Street finde ich die Pier 80. Das Erste, was ich sehe, ist die Werkhalle von ORACLE RACING. Und davor steht ein Stück Geschichte: Der Trimaran, mit dem BMW ORACLE RACING beim 33. Cup vor Valencia ALINGHI von der Erdkugel gesegelt hat. 75 Fuß lang, so groß, dass er mit Flügel nicht unter der Golden Gate Bridge hindurch segeln kann.

Am Eingang: Security. Kein Problem. Presseausweis, Akkreditierung und ein paar nette Worte reichen. In den Containern auf dem Areal befinden sich Büros, eine Kaffeeküche und die Unterbringung für die jeweils sechs Teams. Es gibt wesentlich weniger Logistik als bei der AC World Series. Dann hole ich meine zwei Fotokoffer rein und lege sie in den Deutschland-Container.

Beim TEAM GERMANY beginnt das Lernen mit der „Dock-out Procedure“. Danach waren die Jungs mit dem „How to Sail an AC45“, Safety, „Maneuver on Board“ und „Capsize Procedure“ beschäftigt. Der Skipper des ORACLE RACING TEAM USA Darran Bundock doziert genau darüber. Als er die YouTube-Capsize-Videos zeigt, sieht das TEAM GERMANY sehr überrascht aus. Kann es sein, dass die Jungs noch nie was davon gesehen haben? Als Nächstes kommt der

SCHRIFT & BILD // JENS HOYER



Fitnessstest fürs Team. Er fand in der „Oracle Team Base“ statt. Die Jungs müssen ran und werden von den Leuten vom America's Cup genau analysiert. Es gab ganz exakte Vorgaben, wie oft und wie lang mit welchem Widerstand an welchem Gerät gearbeitet werden muss. Die Jungen verziehen die Gesichter vor Anstrengung, brüllen, während sie alle Kraft an den Grindern dem Widerstand der Geräte entgegengesetzt aufbringen. Das Team hat bestanden!

Ein Blick an die Hallendecke macht mir Gänsehaut. An der Decke hängt der Flügel des BMW ORACLE-Trimarans, der vor der Tür steht. Ein Riesenteil. Trotz Weitwinkelobjektiv passt er kaum auf den Sensor. Damals eine Revolution, hat die Flügelkonstruktion die Bauweise der AC45 und AC72 geprägt. Im hinteren Hallenteil wird ein AC72 stehen – vermute ich. Aber ich darf die Kamera noch nicht mal auch nur in die Richtung halten.

Ich werde die ganze Zeit von einer Dame beobachtet. Das deutsche Team muss nun zurück zur nächsten gemeinsamen Session und üben, einen Flügel auf einen 45er zu setzen und das Boot zu wassern. Dann ist Feierabend.

Freies W-LAN, heißer schwarzer Kaffee und ein Cranberry-Muffin erwecken die Lebensgeister wieder. Habe etwas Verpflegung gekauft, denn ich will noch Nachtaufnahmen machen. Fahre nach Treasure Island und finde zwei schöne Stellen zum Fotografieren. Es ist kalt. Ab nach Hause. Im Hotel angekommen, meldet sich die Müdigkeit wieder. Laptop einschalten, Kamera holen und das neue Kabel auspacken, um die Bilder herunter zu laden.

10. Februar 2013

Heute morgen zu früh aufgewacht, zu früh aufgestanden, zu früh gefrühstückt und zu früh losgefahren. Aber pünktlich gewesen. Mit Umpacken der ganzen Ausrüstung und Klamotten war es dann auch eine Punktlandung. Dock-out und alles andere verzögert sich erst um 20, dann um 40 Minuten. Doch zu früh losgefahren ... Es gibt keine Media-Boote, sondern nur EIN Boot. Zweifelsfrei keine optimale Entscheidung. Das Boot ist groß und unbeweglich wie ein Fischtrawler. Es wird schwer sein, nah an die Yachten zu kommen. Ich bin froh, dass ich die große Brennweite dabei habe. Rauf aufs Boot – mit vielen anderen Fotografen zusammen. Eigentlich zu viele. Zehn Fotografen, zehn unterschiedliche Pläne.

WIR FAHREN RAUS – IN DIE FLAUTE. WARTEN AUF WIND. EIN WEITERER TAG SIGHTSEEING?

Die Teams fahren auf drei AC45. Jeweils drei Teams warten auf den dazugehörigen RIBs. Heute ist „Open Sailing“ angesetzt, was nichts anderes heißt, als dass die Teams das Handling des Bootes lernen. Wir legen ab, klappt mit dem Committee Boat alle drei Yachten ab. Obwohl die Yachten nur geradeaus segeln, waren wir immer zu langsam oder an der falschen Stelle. Nach vier Stunden legen wir wieder an. Die Vorschau beim Herunterladen meiner heutigen Bilder begeistert mich schon. Alles perfekt gelaufen! Die Fotos sind noch nicht finalisiert, werden dabei aber noch besser werden.

11. Februar 2013

Ich bleibe wie angewurzelt stehen. „The Beast“ steht jetzt draußen an Land, noch ohne den Flügel, der hängt aber schon am Kran. Wir fahren raus – in die Flaute. Warten auf Wind. Ein weiterer Tag Sightseeing? Ich schaue zur Golden Gate Bridge am Horizont und sehe unter der Brücke zwei auffällig große Segel im Wind. Ich nehme meine Kamera und schieße das erste Foto meines Lebens von AC72-Yachten. Sie sind riesig, selbst auf diese Entfernung gut zu erkennen. Andere Segelboote sehen dagegen popelig klein aus. Es sind zwei AC72. Zumindest die eine Yacht wird die ORACLE RACING 17 sein, die sich wohl unbemerkt hinter uns vorbeigeschlichen hat. Ich halte immer mal wieder drauf, wer weiß, welche Chancen ich noch habe. Da ich immer noch den Red Bull Youth America's Cup fotografiere, bemerke ich die AC72 erst wieder, als sie ganz nah sind. Der AC72 von ARTEMIS kommt als erster

vorbei. Das Boot rauscht an uns vorbei, riesig, hoch und breit - in knalligem Rot. Das Boot sieht kantig aus. Man hört ein Pfeifen, als es an uns vorbeifährt. Zwischen den beiden Rümpfen sieht man so etwas wie vier quadratische Auspuffrohre. Sieht wie ein Diffusor bei der Formel 1 aus. Ist das vielleicht etwas Aerodynamisches? Das Boot zieht an uns vorbei. Neben dem Pfeifen zeugt nur noch die Gischt am Heck von ordentlichem Tempo.

Alistair, der Captain vom Race Committee Boat, fragt mich, ob ich bisher zufrieden mit dem Tag sei. Bin ich, denke ich, euphorisch. Ich bitte ihn darum, nicht den Bug zu den Yachten zu drehen, weil ich nicht vorn heraus fotografieren kann. Er versteht mich sofort und ab diesem Zeitpunkt ist immer eine der Seiten des Bootes zur Action gedreht. Alistair bringt seine 500 PS in Gang und fährt ab sofort mit den AC45 parallel. Es gibt immer mal eine Vollbremsung, wenn eine Yacht querab vor ihm einbiegen will. Heute, an den Trainingstagen, wird uns der bevorstehende Kurswechsel von den Trainern an Bord angezeigt. Während der Rennen wird es das nicht mehr geben. Also nutzen wir die Gunst der Stunde der besonderen Möglichkeiten, knapp seitlich hinter den Yachten zu fahren. Alistair bietet mir immer gute Lichtverhältnisse, meist perfektes Licht, manchmal Gegenlicht. Es läuft grandios. Alle Teamfotos der zweiten Trainingseinheit laufen grandios. Ich schaue kurz die Preview auf der Kamera an und bin begeistert. Tom wird zufrieden sein.

Dann völlig überraschend der zweite AC72. BLACK-BIRD. Schwarz. Logisch. Die ORACLE RACING 17. Ganz nah. Alle Fotos sitzen. Ganz nah bedeutet für mich „richtig nah“. Ich bin der Einzige, der sie so nah fotografieren kann. Wunderbar. Berauschend. Was

für ein Boot. Dann kommt auch noch die ARTEMIS und ich bekomme sogar beide aufs Bild. Gischt ohne Ende. Da geht also noch was. Wenn ich da dann näher rankomme ... Ich freue mich heute schon auf spektakuläre Fotos. Ich bedanke mich groß bei Captain Alistair. Wir freuen uns beide auf den nächsten Tag. Und er verspricht, einen Kaffeeautomaten mitzubringen. Falls es wieder Flaute gibt. Habe doch noch ein paar neue Nachtfotos gemacht. Es ist viel kälter geworden und sehr windig, was die Nachtfotos fast unmöglich macht. Schnell ins Hotel und warm werden. Fotos herunterladen und nachbearbeiten.

12. Februar 2013

Ich unterhalte mich mit dem Teamchef der Österreicher. Biete ihm meine Fotos an. Die haben keinen Fotografen und ich habe alles, was sie brauchen. So läuft das ... Dann rede ich während der langen Wartezeit auf das Dock-out mit TEAM SOUTH AFRICA. Die sind ganz hin und weg, dass ich Fotos von ihnen gemacht habe und weiter machen werde. Endlich geht es raus aufs Wasser. Aber erst mal Flaute. Und Kaffee aus Alistairs Automaten. Endlich kommt der Wind. Ich fotografiere GERMANY, AUSTRIA, SOUTH AFRICA und DENMARK. Drauffhalten! Und ich sehe wieder einen schwarzen AC72. BLACKBIRD is back. Ausnahmsweise endet mal ein Tag mit weniger Nachbearbeitung, da ich weniger Fotos gemacht habe. Morgen spreche ich noch mit DENMARK, um die Sache komplett zu machen.

13. Februar 2013

Das Boarding wurde auf 13 Uhr verschoben, denn es sollten an diesem Tag erstmalig sechs Rennen stattfinden. Drei Boote, jedes Team zwei Rennen, immer zwei Teams im Wechsel. Ich sollte bei Rennen fünf und sechs dabei sein. Das wären dann GER, DEN, AUT. Hat also prima in meinen Plan gepasst. Habe am Morgen schon Fotos bearbeitet, erst dann gefrühstückt und mit der Heimat geskypet. Alle Fotos bis einschließlich Tag vier sind fertig, als ich mich dann kurz nach elf Uhr auf den Weg mache. Unterwegs überfällt mich unerklärliche Unruhe. Gas geben! In Rekordzeit an der Pier angekommen, folgt der kurze tägliche Schwatz beim Pförtner übers Wetter, Boote, Fotos und Teams. Er meint, dass ich spät dran sei. Ich sage ihm, dass ich nur Rennen fünf und sechs sehe. Auf dem Parkplatz vorm Compound finde ich nur schwer einen Platz. Was ist denn hier los? Media Day! Gut, dass ich schon hier bin. Schnell meine Segelkleidung anziehen, Schuhe wechseln und los!

Ich frage, eigentlich nur der Form halber, ob ich wieder auf Alistairs Boot komme. Nein! Nein? Auf das andere Boot, das davor liegt. Das Partyboot mit Loungesesseln und für Stöckelschuhe geeignetem Boden aus Laminat? Na gut. Ich frage den Skipper, was er heute macht. Er ist mürrisch. Könnte am liebsten sofort runter vom Boot. Ich habe nur Leute mit kurzen Brennweiten und Kompaktkameras auf dem Boot. Captain Alistair McRae kommt mit der REGARDLESS an unser Boot ran, schiebt das Fenster auf und ruft mir zu, was ich denn dort auf dem Boot mache, ich solle herüberkommen. Sage ihm, dass es nicht meine Entscheidung war, sondern die vom Media Center. Ich werde (nicht nur) seinen Kaffee vermissen. Machen wir das Beste daraus.

Als wir in der San Francisco Bay angekommen sind, nehme ich mir den Skipper noch mal vor. Er ist arrogant und uninteressiert. Ich erkläre ihm, dass ich hier bin, um meine Arbeit zu machen, und wie ich das Boot dafür positioniert haben will.



Die Sonne könne er nicht beeinflussen, sagt er. Nein, aber seine Position schon. In den Regattakurs könne er nicht reinfahren. Nein, nicht vor den Yachten, aber hinter ihnen schon. Nach den ersten drei Rennen bin ich recht glücklich mit meinen Fotos, den Perspektiven und dem Licht. Dann kommt eine Pause, in der der Kurs wegen schlechter Windverhältnisse verlegt wird. Danach hat der Skipper wieder alles vergessen. So muss ich das Objektiv direkt nach vorn halten, weil er vergessen hat, dass wir die Aktion an der Seite sehen müssen. Jetzt ist alles nass. Ich muss mehrfach unterbrechen, weil ich erst mal das Glas putzen muss. Was dem anderen Leid ist, ist des anderen Freud'. Meine Mitfotografen sind begeistert. Ich sehe nach dem dritten Rennen nichts mehr durch meine große Brennweite, so weit weg sind wir. Was die anderen wohl aufnehmen, dass sie so begeistert sind?

An Land angekommen, gehe ich sofort ins Media Center. Wie sieht es morgen aus? Dock-out um elf Uhr. Gut zu wissen. Welches Boot, frage ich nicht, sondern ordere direkt die REGARDLESS. Bekomme sofort die Zustimmung. Erst dann frage ich, warum. Die Wahl, das andere Boot nehmen zu müssen, war reiner Zufall und hing nur an der Verfügbarkeit, sagt man mir. Kein Grund also, damit hinter dem Berg zu halten, welche Vorteile die REGARDLESS für mich hat. Höhere Bordwand, trittfester Fußboden auch bei Nässe, erfahrener und vor allem an der Sache interessierter Skipper. Ich mache ja hier sowieso mein eigenes Ding.

Die anderen Leute quatschen nur und es wird immer mal kurz draufgehalten. Ich kapiere nicht, was die hier machen. Kommen die nur zum Bootfahren?

Heute waren die Leute auf der REGARDLESS noch schlechter dran als ich auf dem Partyboot, denn sie fuhren nur in der zweiten Reihe. Wenn keiner sagt, was gemacht werden soll, dann wird eben Karussell gefahren. Man muss mit dem Skipper reden und relativ genau sagen, was und wohin man will.

14. Februar 2013

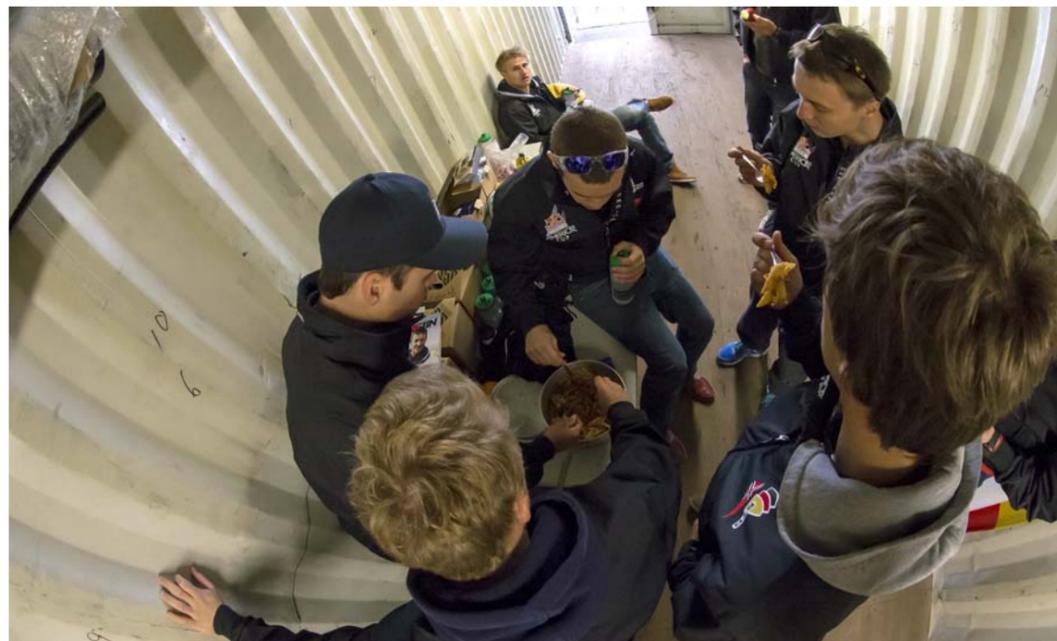
Heute ist der zweite Renntag. Es ist diesig, der Nebel kam am Tag vorher schon vom Pazifik rein, wie ja schon auf den Fotos von gestern zu sehen ist. Also entere ich die REGARDLESS. Alistair begrüßt mich sehr freundlich. Der America's-Cup-Fotograf Gilles Martin-Raget ist heute mit auf unserem Boot. Als wir rausgefahren sind, herrscht mal wieder Flaute. Mein Proviant ist inzwischen aufgegessen. Los jetzt, das Boot und ich sind viel zu trocken!

Vor dem ersten Rennen fragt Alistair den AC-Fotografen, was er haben will. Ich höre nur Starting Line und Finish Line sowie Bottom Mark. Nee, das lassen wir mal besser, denke ich mir. Alistair weiß nun nicht, was er machen soll. Wir machen das erste Rennen mit, keine schönen Fotos. Wir haben immer schlechtes Licht. Später, als der AC-Fotograf nicht dabei ist, spreche noch mal mit Alistair. Wir stehen ab dem zweiten Rennen mittig zwischen Start und First Mark. Perfekt!



TEAM GERMANY.

Team Germany



TEAM GERMANY.



TEAM SOUTH AFRICA.



ICH HABE ALLE WICHTIGEN FOTOS IM KASTEN.
MUSS MIR ALSO KEINE SORGEN MACHEN.



Als die Yachten kommen, startet Alistair Parallelfahren bis zum ersten Marker. Dann warten wir, bis sie alle den Marker umrundet haben, und fahren auf dem gleichen Kurs wie vorher wieder zurück. Wir sehen allerdings nur menschliche Rücken, ich will die Boote aber noch mehr von hinten, um Profile und sogar Gesichter zu fotografieren. Das Licht wird schwierig, die Sonne geht fast unter, wir haben zu lange Flaute gehabt. So fahren wir über die Bay und verfolgen Yachten – und das Rennen für Rennen. Runter vom Boot, verabschieden und Danke sagen. Oben am Pier gibt es Red-Bull-Grillwürstchen, Red Bull, Red-Bull-Musik und Red-Bull-Mädchen. Ein bisschen zu viel für meinen Geschmack. Ich starte durch zu Peets Coffee. Dort lade ich meine Bilder herunter.

15. Februar 2013

Heute ist der letzte Tag der Session 1 und wir sind pünktlich in die Bucht raus. Das Rennen sollte unmittelbar vor der Pier 80 stattfinden, also direkt vor der Haustür. Es sind nur drei Fotografen an Bord und ein paar „Touristen“ (also Leute, die knipsen). Im ersten Rennen gewinnt das TEAM GERMANY den Start. Dann kommt die Flaute zurück, sodass das Rennen abgebrochen wird. Nach zehn Minuten Bedenkzeit wird der Kurs wieder an seinen alten Platz verlegt. Hier direkt vor der Pier zu fahren, wurde wohl am grünen Tisch entschieden. Selbst ich habe gemerkt, dass jeden Tag pünktlich um zwölf Uhr der Wind abflaut.

Also fahren wir wieder in den Wind und ich mache meine Arbeit. Ich versuche, nur noch Situationen zu fotografieren, die neu für mich sind, alles andere habe ich schon im Kasten. TEAM GERMANY legt eine super Leistung hin. Ich kann dem Team die beste Lernkurve konstatieren. Ich bin fast fertig. Ich habe alles gesehen und fast alles fotografiert. Und ich vermisse ein wenig den „erwachsenen America's Cup“, in dem die Segler auch über ihre Grenzen gehen dürfen. Das wird hier natürlich durch die „Fahrlehrer“ auf den AC45 nicht zugelassen. Die wollen weder Mensch noch Material riskieren. Ist ja verständlich. Es fällt also schwer, nach fünf Tagen auf dem Wasser noch etwas Außergewöhnliches und neue Action zu fotografieren. Alles hier ist auf Feierabend gepolt.

Es ist der erste Tag, an dem ich vor 16 Uhr im Auto sitze. Ich verabschiede mich herzlich von allen Leuten des AC-Teams, die haben wieder einen tollen Job gemacht. Dann sage ich den Österreichern und den Südafrikanern Lebewohl. Ich bin in meinem Lieblingscafé angekommen, genieße meinen letzten Kaffee samt Muffin. Cranberry, wie immer. Nebenbei sortiere ich Fotos von Tag fünf und sechs. Ich muss die Fotos hochladen und fahre dazu ins Hotel. Schnell noch die ersten der besten Fotos bei Facebook eingestellt. Als ich fertig bin, ist es Mitternacht. Mein Urlaub beginnt mit der Golden Gate Bridge, den Twin Peaks, Presidio, Cable Car, Berkeley und Point Reyes. Vielleicht doch noch ein paar Nachtaufnahmen? 📷

„AUF DER KLIPPE STAND WIE EIN STUMMER ZEUGE ZAHLLOSER STÜRME UND SCHIFFBRÜCHIGER EIN HALB ZERFALLENDER LEUCHTTURM. ER WAR AN DIE DREISSIG METER HOCH, DIE STARKEN WINDE, DIE AN DIESER ECKE DER SÜDLICHEN MEERE FEGEN, HATTEN DIE WESTWAND ANGEGRIFFEN. NUN WEHTE EINE LEICHTE BRISE SALZIGE LUFT HERAN.“

SERGIO BAMBAREN. DER TRAUM DES LEUCHTTURMWÄRTERS.

Sailing Journal 2/2013 erscheint Mitte Juni.

THEMEN || SEGELN & KITESURFEN Gibt es eine Wahlverwandtschaft? Und wenn ja, welche? | **COOK ISLANDS** Ein unabhängiger Inselstaat in „freier Assoziation mit Neuseeland“. Hört sich ebenso spannend an wie die Sprache: Rarotonganisch.

OLDIE BUT GOLDIE Mit 82 Jahren noch an der Pinne. Hut ab, würde man da vorsorglich sagen. | **10 FRAGEN AN** Loïck Peyron. | Themen können sich aus redaktionellen Gründen verschieben. Wir bitten die Leser um Verständnis.

I M P R E S S U M

Verlag Meeresleuchten UG (haftungsbeschränkt), Esmarchstraße 61, 24105 Kiel, Tel. +49 (0) 431-888 67 79, info@sailing-journal.de, www.sailing-journal.de **Bankverbindung** Förde Sparkasse, Kto.-Nr. 100198 03 49, BLZ 210 501 70 **Herausgeber** Tom Körber, Michael Walther, Jan Weisner **Chefredakteur** Tom Körber t.koerber@sailing-journal.de **Grafik/Produktion** Jan Weisner, Klausdorfer Weg 167, 24148 Kiel, j.weisner@sailing-journal.de, Tel. +49 (0) 431-64 73 173 **Technische Redaktion** Michael Walther, Frankestraße 5, 24118 Kiel, m.walther@sailing-journal.de, Tel. +49 (0) 177-622 84 67 **Büro Bodensee/Bayern** Felix Kling, Sailing Media, Farbergasse 4, 88131 Lindau, Bodensee, www.sailing-media.com **Druck** Impress Media GmbH, Heinz-Nixdorf-Str. 9, 41179 Mönchengladbach **Ständige Mitarbeiter** Eckard von der Mosel, Daniel Opitz, Willi Gohl (williigo@gmx.net), Bendix Hügelmann (b.huegelmann@sailing-journal.de) **Lektorat** Kirska Stoltenburg, (engl.: Dörte Horn) **Autoren & Fotografen** Hans Mühlbauer, Marina Könitzer, Steffen Müller, Hans-Lueder Hilken, Jamie Mitchell, Jürgen Six, Jens Hoyer, Willi Gohl, Daniel Opitz, Eckard von der Mosel, Gilles Martin-Raget, Oliver Blanchet, Christophe Launay, Hugo Boss, Bernard Stichelbaud, Vincent Curutchet, Jean Marie Liot, Juerg Kaufmann, Otto Kasch, Felix Kästle, Tobias Störkle, James Robinson Taylor

Erscheinungsweise 4-mal jährlich **Abonnements** info@sailing-journal.de. Einzelheftpreis Deutschland 6,00 €, Jahresabonnement Deutschland 22,00 €, Jahresabonnement Ausland 38,00 €, jeweils inkl. Versandkosten. Das SAILING JOURNAL ist nach Ablauf des Mindestbestelljahres (4 Ausgaben) jederzeit kündbar.

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Durch Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Das SAILING JOURNAL wird ganz oder in Teilen im Print und digital vertrieben.

DIE KLASSIKER UNTER SICH...



... jetzt am Kiosk oder im Abo!

VW CLASSIC € 5,50 – PORSCHE KLASSIK € 8,- (zzgl. € 2,- Versandkosten bei Direktbestellung)



Direkt bestellen unter:

☎ 0521/55 99 33 🌐 www.delius-klasing/zeitschriften/auto

✉ Delius Klasing Verlag, Postfach 101671, D-33516 Bielefeld



MAKES THE WORLD AND YOUR WRIST A BETTER PLACE.



— Portugieser Yacht Club Chronograph Edition Laureus Sport for Good Foundation. Ref. 3902: Diese Uhr ist ein bisschen besser als andere. Schliesslich geht ihr Erlös an die Laureus Sport for Good Foundation und schenkt so benachteiligten Kindern neue Chancen im Leben. Damit nicht genug: Dank ihres sportlich-klassischen Designs

zaubert sie nicht nur den Kids, sondern auch ihrem Besitzer ein Lächeln ins Gesicht.

IWC. ENGINEERED FOR MEN.

Limitierte Auflage von 1.000 Exemplaren in Edelstahl, Mechanisches Chronographenwerk, Automatischer Aufzug, Gangreserve nach Vollaufzug 68 Stunden, Datumsanzeige, Stoppfunktion Stunde, Minute und Sekunde, Spezielle Bodengravur, Wasserdicht 6 bar, Durchmesser 45,4 mm



IWC Schaffhausen. Deutschland: +49 89 55 984 210. Schweiz: +41 52 635 63 63. Österreich: +43 1 532 05 80 51. www.iwc.de

IWC
SCHAFFHAUSEN