

# RPC 2010: Geschichten vor, neben, hinter und nach einer Regatta

## Ein prosaisch untermalte Fotomontage mit Dialogfetzen

Man muss sich heutzutage schon etwas sehr Markantes einfallen lassen, um aufzufallen. Ich weiß, dass Fortsetzungen zumeist katastrophal in einer Flaute enden, aber versuchen will ich es dennoch.

Einen Vorteil gibt es. Man muss meinen „unofficial Race Report“ nicht einmal wegschmeißen.

Doppeldeutigkeiten in Sprache und Bild sind voll beabsichtigt. Auch die Anglizismen. Und auch die paar Wienerischen Floskeln, auch wenn diese grammatikalisch nicht immer ganz korrekt sind.

## Vor Regattabeginn – ein Segelungeheuer namens ÖSV

Ja warum kommen wir zu diesem Thema. Da spielt sich eine binnenverschworene Organisation als Hüterin aller Regattaveranstaltungen auf. Vernadern und Verhindern um jeden Preis. Das war anscheinend die Devise.

Was das mit dem Segeln zu tun hat. Eigentlich gar nichts, es ist halt nur ein moralisches Sittenbild.

Nichtsdestotrotz war der eine oder andere bereit, die RPC wieder auf Kiellinie zu bringen.

Rock it or leave it.

Und jetzt die Flagge des Mega Sailing Events der Adria.



## Flautensegeln – Dümpeln nach Biograd

Am Samstag beim Ansegeln von Sukošan nach Biograd war Flautensegeln angesagt. Seglerisch eine Fadesse, rhetorisch und dialektisch eine Delikatesse. Ein winzigkleiner Auszug.

Dialog zwischen Skipper (S) Und Crew-Mitglied (C)

S: Der Wind verlässt uns, die Flaute verfolgt uns.

C: Soll ich jetzt Schiller oder Goethe zu Dir sagen?

S: Mehr. THOMAS VetterMANN.

Für meine Kreativphase brauch ich halt eine lebende Kulisse.

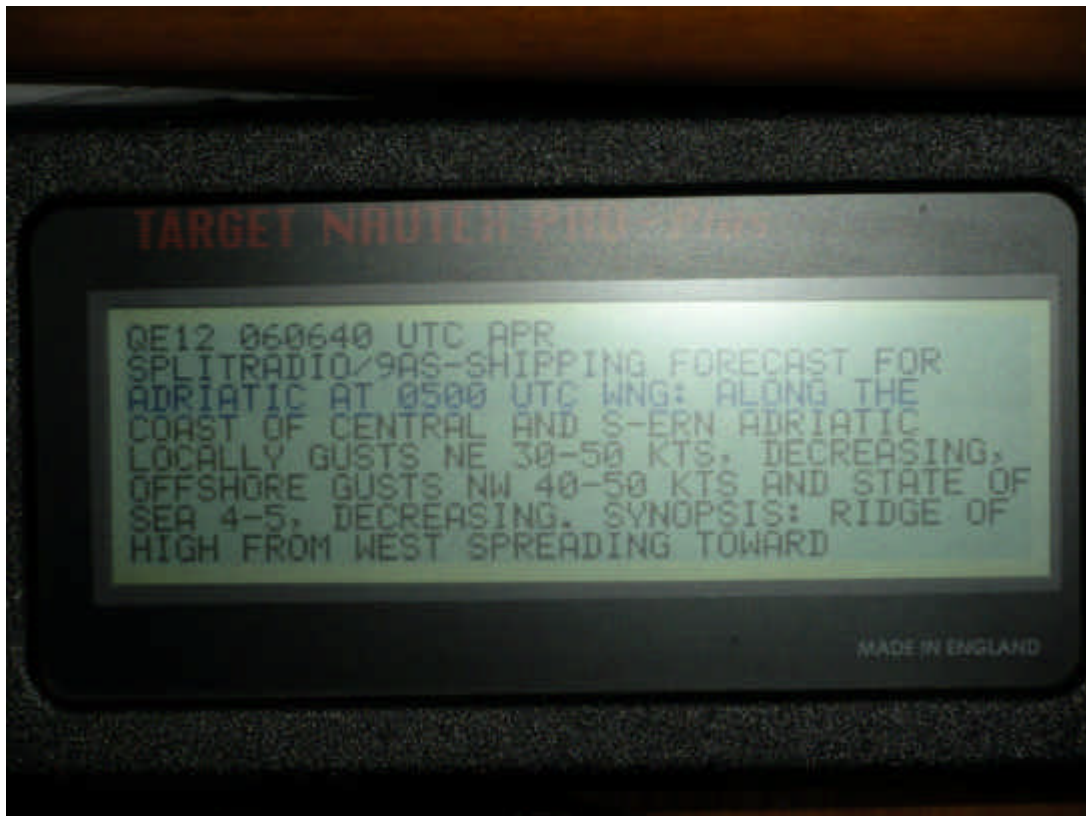
## The day before – Das Zittern vor dem Wetter

Das Regattatraining hört sich an wie Mast- und Schotbruch. Diverse Spis hat es zerfetzt. Wie heißt es so schön. In der Ersatzbude ist nur die 2. Garnitur gelagert. Und die ist garantiert schlechter als die verlostten Segel.



Und wie sehen es professionelle Skipper: Wir haben heute nicht einmal unsere Stärken trainiert. Außerdem schonen wir unser Material für die Regatta.

Aber das Hauptthema ist und bleibt der Wetterbericht. Spitzen bis 50 kn sind angesagt. Nur das Foto habe ich zu spät aufgenommen. Aber es ist ja nur bildlich gemeint.



Kaiserschmarrn hat's außerdem auch gegeben. Im Marinarestaurant. Das war voll. Nach langer, langer Zeit wieder einmal.

## **Betruhe verblasen – Sturm im Hafen**

Um 3 Uhr morgens frischt der Yugo auf. Ich brauche 2 Stunden, um weitere 2 Moorings anzulegen und das Schiff um einen weiteren geschätzten halben Meter von der Mole wegzuziehen. Zum Glück liege ich längsseits und nicht römisch-katholisch. Mehr als ein halber Meter Schwell ist im Stadthafen von Biograd bei Windspitzen bis 40 kn. Insgesamt liege ich an 5 Moorings. Am Morgen ist das Holzbrett zu kurz, um an Land zu kommen. Auch ein Novum.

## **Skipper Briefing**

Es gibt nichts Außergewöhnliches zu berichten. Nur ein Dialog ist erwähnenswert (Das Endergebnis kenne ich ja inzwischen schon).

#7 meint, dass bei den Spis eine Ungleichheit herrscht, manche seien größer.

#5 meint : nicht druckreif (aber alle Skipper haben es gehört)

#2 (also wirklich größenmäßig kein kleiner Segler) meint: Mit einem kleinerem Spi ist man diesmal besser d'ran.

Aber es hat sich alles im Guten aufgeklärt.

Und dann sind fast alle vom Marinarestaurant im strömenden Regen zurück zum Boot gehatscht. Nur ein paar haben ein Auto gehabt.

## Der Start

Bilder vermitteln einen besseren Eindruck. Ist einfacher und zeit<sup>(1)</sup>ensparender.





## Die erste Boje

Im Tohuwabohu des Regattafeldes geht ein kleiner Regattabeobachter ein bisserl unter. Aber so viel habe ich doch mitbekommen. Kletzi und das Aquila Sailing Team runden als erste, lange noch vor den beiden Open 40. Beeindruckend.

Wie heißt es so schön in der Werbung: Lass Bilder sprechen.











Und gleich darauf der zweite und dritte.



Und dann die weiteren Plätze. Auf gut deutsch: Harte Positionskämpfe.



## 1. Zwischenzeit – kurz vor Veli Rat

Jetzt zur großen Überraschung – die sich für mich aber erst nach dem Zieleinlauf geklärt hat. Ich habe mich schon im Pašman-Kanal gewundert, wer das Team mit dem roten Spi ist. Der macht sicher ein paar Meilen gut, denke ich mir. Ein geschickter Schachzug, recht clever, denn der Wind wird einschlagen, bevor er dreht. Denke ich mir halt so als Segellaie. Dabei bin ich nicht so falsch gelegen. Hätte ich doch mehr Wetteinsatz an Bord riskieren sollen. Wär ein Sechser mit Jackpot gewesen.

Auch der schwarze Spi war markant anzusehen und hat das Feld aufgerollt. Auch das habe ich erst hinterher erfahren.



Die Bora flaut tatsächlich ab, das gibt einen Vorsprung von ein paar Kabellängen. In der Enge von Molat (Mali Tun) führt überraschenderweise das Sailing Team Austria, der rote Spi also.



Und als Einlage haben wir den Kapeffekt. Auch wenn weder das Bild noch alles andere auf dem Bild perfekt ist.



Und dann kommt schon der Überraschungsmann. Paul Pecha mit Crew auf der Ibiza. War auf der Seite von Zadar, hat auf der Kreuz mit seiner Dufour einiges auf die Bavarias gut gemacht und hat rechtzeitig mit schwarzem Spi den direkten Weg auf die Nordspitze von Sestrunj gewählt.



Und dann – wie sagt man so schön im Radfahrerjargon – das Hauptfeld.



Aber der Vollständigkeit halber seien die beiden allerersten nicht verschwiegen. In dieser Bildreihenfolge.



Und jetzt, um ganz übergenau zu sein, mehr schon der peripatetisch-pedantischen Vollständigkeit halber. Man muss zwar ganz, ganz genau hinschauen, aber der Steiner Skipper am Gelben Band ist noch an Bord. Segler finden ihn schon.



## Handy-Notruf – Steiner Skipper über Bord

Action ist man gewöhnt als Regattasegler. Aber im Begleitboot? Als Fotoschiff einer Regatta? Aber seitdem ich mit dem Ronnie und dem Lynn ein einziges Mal gesegelt bin, überschlagen sich die Ereignisse geradezu. Und seither habe ich keine einzige ruhige Segelminute mehr gehabt. Erst recht nicht nach diesem ersten Tag mit bereits 1151 mehr oder minder gelungenen Fotos. Die restlichen Fotos, aufgenommen mit von Profis als nicht kompetitiv gewerteten – sprich als minderwertig angesehenen – Digicams sind sowieso nicht weiter erwähnenswert. Maximal für's private Fotoalbum geeignet, und auch dann nur mit professioneller Nachbearbeitung.

Aber gehen wir das ganze chronologisch durch.

17:45: Wir – damit meine ich allen Ernstes meine Crew und mich, bin ja kein doppelter Weltangeber und Crewdegradierer – diskutieren, wo wir übernachten sollen. In Sukosan, in Biograd, in der Piskera, in Lavsa, in Ravni Zakan. Kein Kompromiß in Sicht. Auch auf längere Zeit nicht.

18:05: Notruf über Handy. Folgender Dialog. (Z = Ronnie, S = Skipper, C = Crew)

### 1. Szene (im Bereich Navitisch mit Handy):

Z: Mein Steiner Skipper ist über Bord gegangen.

S: Wo?

Z: Bei Glovac.

S: Wo ist das?

Z: Direkt voraus von Euch.

S: Aha.

Z: Bei dem weißen Leuchtturm

S: Ah so, ja, da seh ich aber keinen.

Z: Direkt vor Euch. Und der Steiner Skipper hängt an einem gelben Band.

S: Kein Problem. Finden wir.

Z: Danke.

## **2. Szene (im Cockpit):**

S: Beim Ronnie ist der Steiner Skipper über Bord gegangen, hängt an einem gelben Band. Bei Glovac, muss irgendwo da vorne wo sein.

C: Glaub'st, des find'ma?

S: Na, probieren müssen wir's. Wiss'ma eigentlich, wo Glovac is?

C: Wiss'ma eigentlich, wo genau es war.

S: Nein. Ich ruf ihn noch einmal an. (später) Da meldet sich leider niemand. (später) Werd' funken müssen. Weiß wer, wie das Schiff mit den 68-ern - äh - ich mein das Schiff mit der Nummer 68, also das vom Ronnie heißt?

C: Nein, woher?

S: Gibt's doch nicht, keiner weiß was. (resignierend, mit Pause) Muss ich halt im Internet nachschauen.

Kurze Rede, langer Sinn. Nach einem halbstündigen planmäßigen, wie in jedem Lehrbuch beschriebenen Suchmanöver und danach einem fast halbstündigem außerplanmäßigem Manöver mit außergewöhnlichen Schlangenlinien haben wir nur eine gelbe Boje gesichtet. Als wir aufgeben wollen, schwimmt ein gelber Auftriebskörper bei uns vorbei. Kazimir bemerkt ihn. Der Steiner Skipper ist noch dran. Das Steiner-Skipper-an-Bord-Manöver gelingt auf Anhieb. Enterhaken sei Dank. Um 19:00 ist er geborgen und in Sicherheit. Mit Fundkoordinaten.

Mit so einer Crew bin ich unterwegs. Bin mir fast schon selbst unheimlich.

Und als Lehre und als kleine Bitte an alle künftigen RPC-Regattateilnehmer. Bitte folgende 3 Wegwerfregeln unbedingt beachten, wenn schon etwas über Bord geht.

- 1) Nicht beim Start
- 2) Nicht beim Zieleinlauf
- 3) Nicht bei Palagruža. Da segeln wir natürlich nicht hin.

## **Nach Sonnenuntergang – Spis in der Kälte der Nacht**

Nach dem Umrunden von Golac bewegt sich das ganze – zumindest einige aus dem – Regattafeld mit Spi Richtung Vis. In Molat ist ein Sonnenuntergang mit rosa Wolken (ohne Blende und Filter). Richtig unheimlich. Beängstigend. Furchterregend. Irgendwie auch ein bisschen unheilvoll und gespenstisch.





Genau so war es dann auch. Regattabedingungen für Profis. Spis bis zum Zerreißen gespannt. Für mich nicht, denn ich bin im Hafen von Molat gelegen.

## **Archipel Palagruža – Ein Tag im Leben des Ronnie Zeillerwitsch**

Der nichtorganisierte Wahnsinn. In aller Kürze und extra im Telegrammstil:

Das Routing fällt aus – Stop – Webserver kurzfristig offline – Stop – Anrufe und SMS wegen fehlender Crewnachrichten von besorgten Familienangehörigen – Stop – Roll Call fällt mehr oder minder ins Wasser – Stop – Wache gehen – Stop – All hands, all hands, der Spi ist hin – Stop – Dümpeln bei Palagruža bei schwerer See und abflauenden Winden – Stop – Zielboje ist weg – Stop – Die neue hat kein Blitzlicht – Stop – prognostizierte ETA 20:40 – Stop

Vorgreifend und auch schon einige Ereignisse vorweggenommen – das sei mir gestattet – sind dann ein paar Kleinigkeiten am Ende der Regatta unbedeutend.

Den Schlüssel hat mir der X für den Y gegeben. Gibst ihn den bitte.

Die Rettungsweste gehört dem Fotografen. Lass ihn herzlich danken von mir und grüßen.

Das ist die Box von der BOXX, die g'hört dem Ronnie. Ist er schon da?

Wenn'st dem X de Euros gibst, is ma da Y nix mea schuldig. Den Rest soin de zwa miteinaunda ausmoch'n.

Und segeln sollte man dazwischen auch noch, aber regattamäßig schnell, besser sogar noch sauschnell.

Und ist es auch Wahnsinn, so hat es doch Methode.

## **Molat morgens – Am Beginn einer Internet-Odyssee**

Ein strahlend warmer Morgen empfängt uns. Dann ein Anruf vom Koblmiller vom Safety Team. BOXX hat Mljet bereits umrundet und ist angeblich schon an der Nordspitze. In Molat gibt's keinen Internet-Empfang. Wie soll man da wissen, dass das Tracking ausgefallen ist.

Da heißt es nur Leinen los, sofort zurück nach Biograd. Motor oder nicht Motor, ...

Wir segeln. Basta.

Alea iacta est.

## **In der Hektik der Flaute**

Kommen wir rechtzeitig zurück? Schaffen wir es wirklich rechtzeitig? Oder steht die BOXX doch in einer Flaute? Ohne Tracking schwierig zu beantworten. Aber das ist inzwischen aus der Retroperspektive betrachtet wie der Schnee am Velebit. Zergangen, sprich vergangen. Aber schön war er anzusehen über Zadar.



## Zurück in Biograd

Um 21:00 der Roll Call. Funkstille. Außer Reichweite also alle. Dann ist Abendessen angesagt. Und dann kommt die erlösende Nachricht um 23:45. BOXX passiert erst die Wertungslinie Hvar – Vis. Wir haben nichts versäumt. Sie haben auch nicht die Ziellinie während unseres Abendessens passiert.

Von 3 bis 5 Uhr früh versuche ich auf Kanal 16 und 72 BOXX, Celox, Trieste und La Rochelle zu empfangen. Wieder Funkstille. Davor ein paar Yachtrevue-Postings.

## First ship home

Und dann in der Morgenbrise taucht im Pasma-Kanal die BOXX auf. Sie überqueren knapp nach 10 Uhr die Ziellinie. Unangefochten auf Platz 1. Bravo, Team BOXX.







## Alles ruhig – nur die Boje ist weg

Etwa eine halbe Stunde später passiert die Celox mit Hanakamp am Steuer die Ziellinie. Da kommt Stimmung auf, das erste österreichische Schiff im Ziel.







Und dann lähmende Flaute. Es ist zwar ein Google-Bild mit den Positionen der führenden Yachten vorhanden, aber ob sich das vor der Dunkelheit ausgeht? Das ist wieder eine der Fragen, auf die Wetten angenommen werden. Also würde man meinen, es steht einer sehr erfahrenen Stegseglercrew ein ereignisloser Schwachbrisentag im Hafengebiet bevor. Was kann da schon passieren.

Eigentlich nichts.

Und dann auf einmal beim Essen. Da fehlt doch was. Das gibt's doch nicht. Die Zielboje ist weg. Wirklich weg. Echt weg. Einfach so.

Gibt's einen Ersatz mit Blitzlicht? Nein, aber eine neue Boje wird ausgelegt.

Ach ja, so nebenbei hat am Nachmittag auch das Regattamaskottchen die Ziellinie passiert. **[Das Kind vom Präsidenten].**





## Die Wende zum Sieg – A tack for victory ...

Da kommen sie endlich. Die Crew vom Sailing Team Austria angeführt von Martin Hartl und Peter Steinkogler. Am Horizont ist die 62 zu erkennen. Lange Minuten vergehen. Schaffen die es noch bei Tageslicht?

Gerade noch, auch wenn einige Bilder verwackelt sind.



Tröt, tröt geht mein Signalthorn. Sailing Team Austria erhört mich und macht eine frühe Wende zur Mole im Stadthafen von Biograd. Deswegen möchte ich ihnen die „Wende zum Sieg“ nicht vorenthalten. Macht sich marketingmäßig gut. Und gehört irgendwie als Fotomontage in den Regattabericht hinein. Zumindest in den unofficial Race Report der RPC10.













Die letzten Sekunden vor dem Zieldurchgang.



Kudos, Sailing Team Austria.

Celox und die 61 stehen bereits zum Applaus bereit. Auf dem Foto habe ich aber nur die Celox als Gratulant.





## Und danach – die Segel der hetzenden Meute

Dann kommt Armin W. Rainer mit Crew ins Ziel. Leider ganz bei der Zielboje. Deswegen gibt's keine besseren Fotos.



Auch Kletzi segelt zu uns an die Mole, aber leider sind einige Aufnahmen schon verwackelt. Daher das Foto schon von vorher auf der Zielgeraden.



Auch Sylvia segelt ganz zur Mole. Die Wende ist so gut, dass die Genua nicht einmal schlägt, auch von Flattern keine Spur. Perfekter geht's nicht. Nur die Kamera hat zuwenig Licht gehabt. Und damit man's glaubt, das beste Fotos, das bei diesen dunklen Bedingungen noch zu machen war.



Für Raimund Reissner und Ronnie war es schon zu spät für Aufnahmen. Auch Ernst Glanz, Miša Strobl und Paul Pecha treffen erst in absolut unfotogener Dunkelheit ein. Aber unser Audio-Empfang war wenigstens unüberhörbar.

Wie ich Ronnie schon in einem SMS geschrieben habe. Entweder er segelt schneller oder er macht die Regatta Mitte Juni. Dann wäre es noch hell.

Was es sonst noch zu berichten gibt. Wir haben die Zielboje mit meinem Flutlicht angestrahlt. Sonst wären die Nachtfalter der Regatta neben der Boje nicht ins Ziel gesegelt. Ein Fischer hat den Blick auf's Regattaboot verstellt. Sachen gibt's ...

@Ronnie: Mit Deiner SMS betreffend ETA hast Du doch sicher ned den Raimund Reissner gemeint, oder? Auf die Sekunde genau.

## **Hipp Hipp Hurra – Siegesfeier im kleinen Kreis**

Und dann funke ich auf Kanal 72. Burschen, stellt's Euch auf die Mole, da Ronnie kommt. Dann noch schnell alle Fotos auf einen USB-Stick. Und dann mit Sekt und USB-Stick in die Marina Kornati und zum Regatta-Office auf die La Rochelle, also die Nummer 68. Der Rest hat um Mitternacht bekanntlich zu.

In der Marina Kornati hört man schon folgende Dialoge.

Martin: Wir haben die ganze Zeit geglaubt, wir decken Euch. Dabei haben wir die Dufour gedeckt.

Robert: Wir sind den ganzen Tag Matchrace gegen die Sylvia gefahren.

Nur so nebenbei aufgeschnappt:

Kommt gestyled an Bord, segelt, steigt gestyled wieder aus als ob nix gewesen wär. (Und hat Bergschuhe an. Kleines, aber feines Regattadetail am Rande).

Der Polizist hat uns gebeten, dass wir leiser sein sollen. Danach war er ganz schnell ganz still. Und sprachlos.

Aber mit Sekt in die Kornati gekommen bin ich eigentlich wegen etwas ganz anderem. Dafür jetzt ein paar visuelle Eindrücke von der Siegesfeier im Dunkeln.





Fachsimpeln. Oder erster und zweiter Bavaria 42 Match.



## Eine Ordensverleihung – der Lohn für die Mühe

Die El Sueño Crew verleiht an Ronnie Zeiller die höchste maritime Auszeichnung der spärlich existenten republikanisch und demokratisch gesinnten österreichischen Gebirgs- und Alpinsegler für einen Regattaskipper (abgesehen von einer olympischen Goldmedaille und einem America's Cup Sieg). Den Steiner Skipper am Gelben Band mit Fundkoordinaten.



## Auf dem Weg zurück nach Veli Rat

Wieso wir auf die Siegesfeier verzichtet haben. Der Badeschlafenskipper hat seine Schuldigkeit getan. Er kann jetzt wegsegeln. Ein weiteres Clubtreffen steht auf dem Programm.

Beim Einlaufen in Veli Rat kommt uns schon Willi wie ein Pfeil entgegen. Willi ist ein absolutes Unikum. Ein echt bayrisches Unikum.



Was das mit der RPC zu tun hat? Nichts, aber zum besseren Verständnis noch einen Dialogfetzen.

Willi: Das hoit i nimma aus. Da heast seid Tog'n nua mea: Muh und mäh.

Pause. Unverständlicher Funk auf Kanal 72.

Do heast das scho wieda. Hot sie auf muh und mäh vafoan. Interessiad neamd.

Pause. Die Regattaleitung auf Kanal 72 antwortet.

Wichtige Pause.

Heast, dea Regattalaeiter, des is mei Schuifreind. De mochn de Veruda Dubrovnik. I bin baff.

Und drückt die Funktaste.

Und quatscht eine gute Stunde auf dem Kanal 72. Ununterbrochen.

Das ist die Rache der Fahrtensegler „am“ 72-er für die Regattasegler.

## **In eigener Sache – eine Nachbetrachtung**

An allererster Stelle möchte ich hier dem Ronnie für all die Mühe meinen Dank aussprechen. Es war ein unglaublicher Stress für ihn und ich hoffe, dass ich ihn ein bißchen unterstützen konnte. Es war nicht leicht mit einem „Segelunwesen“ namens ÖSV und es haben sich zum Glück die „umgänglichen“ und pragmatischen Hochseesegler im Präsidium durchgesetzt. Kein Wunder, dass Miša das Handtuch wirft. Es wäre aber zu schade, wenn die RPC stirbt. Auch wenn die Herausforderungen nicht kleiner werden.

Ein Wort zur Seemannschaft. Ich glaube, dass man keiner Crew schlechte Seemannschaft vorwerfen kann. Ausnahmslos alle hatten das Schiff im Griff. Ich kann nur von Ronnie und Robert (und mir, wenngleich ich nur mit dem Begleitschiff „dabei“ war) sprechen. Wir sind letztes Jahr am Neusiedlersee Training, Regatten, MoB's, Upwind-Downwinds gefahren, dass man wirklich nicht von Unerfahrenheit sprechen kann. Ich erinnere mich, dass wir bei 5 – 6 Beaufort (Windanzeige BYC) um vergleichbare Schiffe Kringerl fahren konnten. Leedurchbrecher, mehr Höhe auf Luv, noch ein Kringerl, Ausreffeln, und trotzdem vorn. Das spricht dafür, dass wir unser Schiff im Griff hatten. Also dass wir wussten, was möglich ist, und dass wir auch schnell segeln können. Oft waren wir letztes Jahr an Wochenenden weit und breit das einzige Schiff mitten am See. Damit möchte ich hier klarstellen, dass auch die Nicht-Profi-Crews an ihrer Regatta-Performance arbeiten, um das richtige Setup herauszufinden. Eben nicht mit dem besten Material und den teuersten Hilfsmitteln. Von schlechter Seemannschaft kann also keine Rede sein, wenn einmal etwas zu Bruch geht oder einmal mehr riskiert wird. Dass ein Skipper bei einer Biskaya-Überquerung wahrscheinlich vorsichtiger und materialschonender mit seinem Schiff umgehen wird, kann ich nachvollziehen. Aber wird er schnell segeln? Was ist, wenn sich das Wetter weiterhin verschlechtert? Wird er sich ärgern, weil er schon das Ärgste hinter sich haben könnte, wenn er schneller gesegelt wäre und mehr riskiert hätte? Und wenn man schon dabei ist. Masttrimm für Starkwind ausgelegt oder einfach ignoriert, weil man früher refft. Check des Mastes ist uninteressant, weil keiner auf's Masttop kraxelt. Und wenn man keine Höhe laufen kann, weil sich das ganze Rigg biegt. Sichere Seemannschaft, weil man hofft, dass es hält oder halten muss?

Meine Gratulation an alle, die mitgemacht haben, nicht nur an Martin Hartl und Crew, die sicherlich ein dreifaches Hipp Hipp Hurra verdienen. Auch Armin W. Rainer, Kletzi, Sylvia dahinter dann Raimund, Ronnie, Ernst Glanz, Miša und Paul Pecha. Der war für mich der Überraschungsmann schlechthin. Bei der Startboje zwar schon im Vorderfeld, hat er die 1. Wertungslinie bei Veli Rat als 2. hinter Martin Hartl passiert. Und mit dem markanten schwarzen Spi ist er quer über den Pasman Kanal fast an die Spitze gesegelt.

Wir – die El Sueño Crew – haben Ronnies Fernglas geborgen. Es gehört Glück dazu, aber wir haben es gefunden und geborgen und ihm als Orden umgehängt. Den Steiner Skipper am Gelben Band mit Fundkoordinaten.

Zur Einheitsklasse. Es gibt 2 Möglichkeiten. Alle segeln selbst gekaufte OD 35 oder First 40-er. Für die Regatta dürfen dann aber nur Einheitssegel aus Dacron erlaubt sein, also keine Spezialsegel mit Mylar und Kevlar und dementsprechend keine Carbonmasten, wie man sie von den einzelnen Klassen und den teuren Regattaschiffen kennt. Oder man erlaubt Hochrüsten.



Ansonsten kann man nur weiterhin auf die Bavarias 42 Match setzen oder auf die neuen Beneteau First 45 hoffen. Das ist noch am ehesten der mögliche Kompromiss.

Ein paar Worte zum Tracking. Als Begleitschiff ist Tracking wichtig, ansonsten weiß ich nie, wo wer ist, wann wer eintrifft. Wenn alles schief geht, dann einfach die Schiffe mit AIS ausrüsten. ETA zu schätzen ist schwierig, dazu noch Fotos machen, Ankunftszeit per Handy reporten, Sieger gebührend laut empfangen ist ein Ding der Unmöglichkeit. Leider habe ich mein Handfunkgerät vergessen. Und der Kanal 72 war in der Nacht abgedreht. Irgendwann einmal ist auch meine Wache zu Ende gegangen, und ich habe eine Mütze Schlaf gebraucht. Ein Danke auch noch an Jutta Mosbach, der ich meine Infos live SMS'en konnte.

Wäre die RPC das Rolex Middle Sea Race und ich der Präsident des Lega Italiana di Velo dei Ricchi, dann hätte der Sieger von mir nur einen feuchten Händedruck erhalten. Wie wenn die Austria Rapid schlägt, das interessiert keinen mehr. Oder El Clasico, also Barcelona gegen Real. Da klatsche ich nicht einmal mehr. Aber bei der RPC war eine einzigartige Begeisterung vorhanden. Organisation ist schön und gut, aber ein bisserl improvisierte Spontaneität bringt der RPC ihren eigenen einzigartigen Flair und eben diese tolle, unvergleichliche Atmosphäre. Ich hoffe, dass ich die Begeisterung, die ich bei den Crews vor, während und nach der Regatta bemerkt habe, auch von Land aus vermitteln konnte. Und mit einem anglizistisch angehauchten Wienerisch – wie man es eben spricht, also dem Volk auf's Maul geschaut – samt Fotos den Spirit der Regatta schildern konnte. Das geht nicht mit grammatikalisch richtigem Hochdeutsch. Und stilistisch ist es eben nicht immer einwandfrei.

Ein Danke auch an meine Crew, die meine Regattaverrücktheit toleriert. Es war wieder einmal ein sehr harmonischer Törn. Wie heißt so schön. Wir sind mit unserem Skipper zufrieden. Der ist abgerichtet wie ein dressierter Pudel und folgt auf's Wort. Und ein großes Danke an Harry H. – unser Segelwolf – für die vielen tollen Fotos. Deswegen hier sein Bild. In Arbeitspose.



Als Grundregel für den Törn gilt nach bewährter maritimer Shakespeare-Manier: Essen gut, Törn gut.