

Filetsteak medium mit Drillingen aus dem Airfryer an Sauce Bernaise. Ein Festessen an Bord!

Samstag, 14.11.:

Der Tag beginnt recht flau. Erst in den frühen Morgenstunden weht es wieder so kräfig, dass auf der Logge auch mal wieder eine acht, manchmal sogar kurz eine neun vor dem Komma steht. Den Parasailor haben wir inzwischen – so glauben wir wenigstens – auch nachts ganz gut im Griff. Rund ein Drittel der Strecke nach Mindelo haben wir schon im Sack, noch 607 Meilen liegen um zwanzig nach sechs vor unserer Brust.

Ein wenig Sorge macht mir der erst vor ein paar Wochen von Yanmar gewartete Motor, der kurz nach dem Start zum Laden jedes Mal nach einem Service schreit. Alle Maschinenparameter wie Öldruck, Öltemperatur, Kühlwasserfluss scheinen in Ordnung zu sein, kein unruhiger Lauf, kein Qualm und keine Gerüche, die auf irgendwelche Probleme hindeuten könnten.

Allerdings dauert die Batterieladung über die Lichtmaschine viel länger als normal. Bei einer zu 80 % geladenen Batterie sollte die Lichtmaschine eigentlich bis zum Erreichen der Ladespannung mit annähernd voller Leistung laden. Bei uns tut sie das für einige Sekunden (Ladestrom bis zu 100 Ampere), danach wird – auch nur für ein paar Momente – sogar entladen. Sehr seltsam, hoffentlich bahnt sich da kein Problem an.

Nach der 00-04 Wache und der anschließenden Standby-Wache im Cockpit mit kleinem Nickerchen darf ich um 08:00 Uhr eigentlich „richtig“ auf die Koje. Daraus wird aber nichts, es gibt erst Frühstück und dann setze ich mir in den Kopf, den Parasailor mit zwei Bäumen auszubaumen, um ihn noch weiter zu stabilisieren. Bisher habe ich noch in keiner Informationsquelle über den Parasailor Hinweise dazu gefunden. Wenn man jedoch überlegt, dass Katamarane das Segel vor dem Wind über beide Bugspitzen schoten, sollte das eigentlich gut funktionieren.



Doppelt ausgebaumter Parasailor: Steht super ruhig und steuert sich sehr leicht…

Das Manöver ist gar nicht schwer, man muss nur sehr aufpassen, dass der zweite Spibaum (wenn man die Blase nicht gleich an beiden Bäumen setzt) unter dem Unterliek nach achtern gezogen wird, damit die Nock nicht beim Pendeln des Segels durch das Unterliek gepiekst werden kann.

Jense und ich steuern als erste mit dem neuen Setup und sind begeistert. Sogar halsen können wir damit, ohne auf das Vorschiff zu müssen. Die Bäume sind mit Toppnant und Kutterfall nach oben, mit Niederholern nach vorn und Achterholern und zusätzlichen „Angstbrassen“ (damit der Spibaum bei einem Bruch des Achterholers nicht gegen das Vorstag schlagen kann) absolut sicher fixiert und der Parasailor steht nun viel ruhiger vor dem Boot. Klasse!

Am Morgen war uns aufgefallen, dass eine 49-Fuß Oyster und eine Hallberg Rassy 43 MK2, die bisher immer hinter uns waren, plötzlich in der Overall-Wertung vor uns liegen. Über den Tag verlieren sie den Vorsprung genauso schnell, wie sie ihn gewonnen haben. Es ist mehr als naheliegend, dass die beiden nachts mit eingekuppelter Schraube motort haben. Hoffentlich geben sie das auch so an…

Den ganzen Tag machen wir flotte Fahrt und Boden auf die Konkurrenz gut. Sogar gegenüber der sau-schnellen niederländischen Salona 40 „Take 5“ können wir endlich mal eine Meile in vier Stunden abnehmen. Bisher hat sie uns pro Stunde eine Meile weggenommen. Mir ist es rätselhaft, wie uns ein vier Fuß kleineres Boot so den Arsch versohlen kann. Da muss was nicht mit rechten Dingen zugehen, deshalb recherchiere ich die ORC-Rennwerte der Salona 40 nach.

Laut Google liegen die GPH (General Purpose Handicap) bei rund 605 Sekunden pro Seemeile, die Breehorn 44 hat 660. Demnach müsste uns die „Take 5“ rund 55 Sekunden pro Seemeile abnehmen. Laut ARC-Handicap brauch sie aber nur ca. 15 Sekunden pro Meile schneller sein. Das erscheint mir unfair, ist aber nicht zu ändern.

Am Nachmittag werden wir zum ersten Mal die Schleppangel aus, haben aber auch bis zum Einbruch der Dunkelheit leider keinen Erfolg. Entweder gibt es hier kaum Fische, der Köder hat die falsche Farbe oder wir sind einfach zu schnell. Aus dem Fischmenü wird also zumindest heute nichts, das hätte den ohnehin schon tollen Tag nochmal getoppt!

Stattdessen kocht uns Nici Schinkenmaccheroni mit Speck, Lauch und Zwiebeln drin. Die Nudeln werden dabei nicht in Wasser, sondern in verdünnter Sahne gekocht. Auch dieses Rezept ist aus der Yacht und schmeckt bestens.

Als ich um 20 Uhr meine kurze Freiwache antrete, sind wir wieder in unserer Wertgungsgruppe Cruising C und über alles Zweite. Die in allen drei Wertungen ganz vorne liegende „Take 5“ werden wir wohl nicht mehr kriegen. „Aquaries“, die wahrscheinlich motort hat, passiert hinter uns, obwohl sie uns zirka 5% vergüten muss. Auf die Plätze 3 und 4 in unserer Wertungsgruppe haben wir 33 und 47 Seemeilen Vorsprung. Damit geht es uns gut!

<u>Sonntag, 15.11.:</u>

Mit Wettervorhersagen ist das so eine Sache; es tritt oft das ein, was man(n) so nicht erwartet hat. So auch heute: Die ganze Nacht hat uns „Nessie“ beständig nach vorn gerissen und unsere bisher tolle Platzierung gesichert. Nicht nur wegen des hohen Preises, sondern auch wegen dem für diese Rally – eine Regatta ist es ja offiziell nicht – unschätzbaren Wert wollen wir insbesondere an diesem Segel nicht leichtfertig einen Schaden riskieren.

Beim Blauwasserseminar hatte man uns den Unterschied zwischen Blauwasser- und Regattaseglern erklärt: „Ein Blauwassersegler sieht zu, dass er alles heil nach Hause bringt. Der Regattasegler versucht so viel wie möglich in kürzester Zeit zu zerstören…“ Ein wenig Wahrheit ist wohl an dieser Weisheit dran. „If you want to finish FIRST, you have to finish first“ ist ein anderer, ebenfalls sehr passender Spruch dazu.

Die Wettervorhersage für den heutigen Tag, speziell ab Nachmittag verspricht auffrischenden Wind mit Böen von bis zu 30 Knoten. Da unsere Crew noch nicht richtig eingespielt und - bis auf den bärenstarken und total kämpferischen Jense - auch nicht mehr die jüngste und damit physisch stärkste ist, entscheide ich mich für einen etwas defensiveren Stil.

Bei gleich drei Booten sind in der letzten Nacht die Parasailor beschädigt oder gar komplett zerlegt worden, wir wissen nicht warum. Besonders doof ist es der amerikanischen Boreal 52 „Bravo One“ ergangen, die sich in der Nacht ein 30 Meter langes, sehr kräftiges Fischernetz gefangen und sowohl Ruder wie auch den Propeller blockiert hat. Die expeditionstaugliche Aluyacht trieb so über Stunden mit 1 – 2 Knoten hilflos nach Süden.

Die Crew bat – statt über UKW-Kanal 16 ein Pan Pan-Ruf abzusetzen - per WhatsApp um Hilfe durch andere Regattateilnehmer, möglichst mit Tauchausrüstung. Nachdem der Skipper zunächst keine Hilfe bekommen konnte und offensichtlich keinerlei Ahnung von der Alarmierung der Rettungskette ůber sein zuständiges MRCC hatte, mussten andere Teilnehmer helfen.

Die spanische „Squalo“, eine Beneteau Oceanis 50 hat daraufhin umgedreht und ist vier Stunden lang zum Havaristen aufgekreuzt. Geplant war, mit dem Dinghy des Havaristen von der „Squalo“ eine Tauchausrüstung zu übernehmen und das Netz vom Propeller freizuschneiden. Daraus wurde leider nichts, weil das Netz wohl an beiden Seiten der „Bravo One“ festhing und ein Herankommen schwierig bzw. gefährlich machte.

Also ging die „Squalo“ für fünf Stunden (!!) auf Standby und hat Tipps gegeben, wie man das Netz loswerden könnte. Immerhin konnte die „Bravo One“ so einen Großteil des Netzes loswerden und kriecht nun mit nur zweieinhalb Knoten gen Kapverden, wo sie wohl – wenn kein Wunder passiert – erst nach dem Restart zur zweiten Etappe ankommen werden.

So wie es aussieht, ist die „Bravo One“ nicht allein mit diesem Schicksal, auch für die schwedische „Chinook“ mit Richard und Joakim aus Schweden und die irische „Cara of the South“ sieht es ganz schlecht aus.

Bei 22 Knoten Wind soll „Nessie“ geborgen und gegen die Passatgenuas ausgetauscht werden. Bei der ersten 22er-Bö schreiten wir zur Tat und rollen erstmal nur einen kleinen Teil der normalen Genua aus, die wir während des Manövers als Stützsegel benötigen, um nicht zum Spielball der gut zwei Meter hohen und teilweise brechenden Wellen werden.

Dann wird „Nessie“ der Strumpf übergezogen und das Ding in den Sack gesteckt. Die beiden Spinnakerbäume bleiben dabei weit achtergeholt stehen. Dann wird die teilausgerollte Genua von der Backbord- auf die Steuerbordseite geschiftet und dabei komplett ausgerollt.

Im nächsten Schritt wird der nicht mehr benötigte Backbord-Achterholer in die am Bugspriet fixierte Passatgenua gehängt, das Segel vorgeheißt und nach dem Steifsetzen des Falls nach Backbord ausgerollt. Das ganze Manöver dauert viel zu lange, der Fokus liegt jedoch eindeutig auf den schonenden Umgang mit dem Material und nicht auf einer Topplatzierung in einer Regatta auf dem Möhnesee…

Nun sind wir einen guten Knoten langsamer als vorher und hoffen darauf, dass es bald anfängt zu blasen. Auch wenn die Wettervorhersage nicht grundsätzlich falsch ist, so bleiben die Böen mit 25 und mehr Knoten jedoch aus, mehr als 21 Knoten gibt es wenigstens bis 17 Uhr nicht. Auch der Köder unserer erneut ausgeworfenen Schleppangel scheint nicht richtig „fängig“ zu sein. Morgen probiere ich mal eine andere Farbe…

Am Nachmittag erfahren wir von weiteren Schäden in der Flotte. Bei „Stella Maris“ hat sich der Anschlagpunkt für den Code 0 verabschiedet, was Yann aber reparieren konnte. Auf der „Lady J of Cowes“ ist ein Spinnakerbaum gebrochen und der riesige und schnell aussehende Kat „Coconut“ hat sich den Baumniederholerbeschlag gebrochen und war kurzfristig auf den Weg zurück nach Las Palmas, weil sie nicht wissen, wie man das zumindest temporär fixen kann.

Aus der Flotte kommen mehrere Nachrichten, die berichten, dass die Schlosser in Mindelo zwar keine Ersatzteile haben, aber quasi alles anfertigen können. Wieder einmal wundere ich mich, warum Leute, die nicht oder zumindest nicht einigermaßen gut improvisieren können, ohne Ersatzteilarsenal über den Teich fahren.

„Take Five“ ist nun auf und davon. Als ich dem Eigner schreibe, dass wir die Jagd auf ihn vorerst aufgegeben haben, um unseren Parasailor nicht zu gefährden, beginnt eine längere Korrespondenz mit ihm. Er segelt mit seiner Frau allein und entpuppt sich selbst als ehemaliger Admiralscupsegler. Wir beglückwünschen uns gegenseitig dazu, dass wir selbst viel größere Boote bis jetzt hinter uns lassen konnten und mit voll ausgerüsteten „Fahrtenmühlen“ den anderen zeigen konnten, wo der Frosch die Locken hat.

Um kurz vor sieben wird es langsam dunkler. Die „Delfinschule vom Dienst“ stattet uns noch einen recht langen Besuch ab, wobei sich ein paar Halbstarke mit wilden Sprüngen und Salti (davon bekomme ich leider keinen auf’s Bild) besonders zu profilieren versuchen. Machos wie Du und ich eben!

Glutrot scheint die Sonne in den Atlantik zu fallen, der Mond zeigt einen Hof. Vielleicht wird es ja heute Nacht oder morgen was mit mehr Wind…



Abendrot über dem Atlantik