Donnerstag, 05.11.:

Schon um halb neun bin ich auf dem Weg zu Rolnautic, um unseren erneut ausgefallenen Kühlschrank zu reklamieren. Lorena verspricht, sich umgehend darum zu kümmern und noch heute einen Techniker an Bord zu beordern. Außerdem will sie bis morgen eine weitere 55l fassende Dometic CDX5 Kühl- und Gefrierbox ranschaffen. Obwohl das Ding – nach Abzug des ARC+-Rabattes ein gutes Stück günstiger als in Deutschland ist, fallen schon wieder neunhundert Euro an. Da ich dem Kühlschrank in der Pantry inzwischen jedoch gründlich misstraue, nehme ich das in zähneknirschend in Kauf.

Danach geht es zum Rally-Büro, um dort möglichst ohne lange Schlange zuerst bei der Grenzpolizei und dann beim Zoll auszuklarieren. Das Ganze geht mit spanischer Gelassenheit ab, die Grenzschützer fahren mit der mobilen Grenzkontrolle erst um fünf vor neun, noch in Zivil (Shorts und T-Shirt) vor und müssen dann erstmal ihre Kommunikationstechnik hochfahren und sich in Schale werfen.

Die Zöllner kommen gar erst um viertel nach neun. Die Passkontrolle geht dann schnell über die Bühne, beim Zoll drückt man mir das schon bei der Kontrolle vor einigen Wochen auf dem Steg abgestempelte Formular nochmals blanko in die Hand und meinen, dass ich das ganze nochmal machen müsste. Das soeben überreichte Formular sei zwar ähnlich, aber nicht identisch (was nicht stimmt).

Ich also wieder raus aus dem stickigen Container, um nicht den Verkehr aufzuhalten und dann am Tisch im Rally-Office das blöde Formular nochmal ausgefüllt. Als ich fertig bin, kann ich mich in die Schlange stellen, weil die anderen Segler das Formular lieber gleich im Container ausfüllen, um sich nicht zweimal anstellen zu müssen.

Als ich endlich wieder dran bin (mein schon gestempeltes Formular hatte ich schon beim ersten Besuch gezeigt) erklärt mir einer der Zöllner, dass es gar nicht sein könne, dass ich schon den Stempel hätte. „Aber den haben mir doch Ihre Kollegen auf das Formular gemacht und außerdem bin ich insgesamt bis heute schon viermal nach der Einklarierung gefragt worden und habe dreimal – zur Zufriedenheit Ihrer Kollegen das gestempelte Formular gezeigt“, entgegne ich verblüfft.

Jetzt muss der Zollbeamte erstmal mit seinem Chef telefonieren. Anweisung von oben: Altes Formular abgeben und so tun, als hätte ich es nie erhalten. Nur das neue sei gültig…

Im Anschluss an die mühsame Prozedur mit dem Ausklarieren fahre ich mit Nici erst nach Telde, um unsere 10kg CO2-Flasche füllen zu lassen und um bei „El Corte del Ingles“ endlich Limo-Sirup für unseren Sodastream zu ergattern. Das riesige Kaufhaus beeindruckt mit fünf Etagen, in denen man alles bekommt, was man sich nur vorstellen kann. Die Lebensmittelabteilung finden wir auch auf Nachfrage nicht und sind schon wieder auf dem Weg zum Auto.

Trotzdem fragen wir auch noch bei ein paar Kunden an, die uns im Parkhaus entgegenkommen und die uns tatsächlich den Weg zeigen können. Die Lebensmittelabteilung liegt etwas versteckt in einem anderen Gebäudeteil und ist ebenfalls richtig groß. In der Getränkeabteilung zeigt Nici einen Screenshot von der El Corte del Ingles Webseite, auf der Pepsi Max-Konzentrat abgebildet ist. Drei Verkäuferinnen zucken nur mit den Achseln, so was haben sie noch nicht gesehen.

Ein vierter Mitarbeiter gibt sich erheblich mehr Mühe, geht zu einem Kollegen aus der Kundenberatung, der im Warenwirtschaftssystem nachschaut und uns dann zu dem Gang führt, wo ein paar Sodastreamzylinder und wenige Flaschen Sirup verschiedener Sorten stehen. Ich kaufe die kompletten Bestände an Pepsi Cola-, Pepsi Max, Pepsi mit Lemon, Miranda und SevenUp auf, insgesamt 21 Flaschen für rund 190 Liter diverser Limonaden. Das sollte zumindest bis in die Karibik

reichen. Vielleicht finden wir ja auf Martinique oder Guadeloupe einen Supermarkt, der Sodastream-Produkte führt.

An Bord waren die Jungs ebenfalls fleißig, haben den Schrank unter der Spüle ausgeräumt (damit der Kühlschranktechniker nicht erst lange warten muss), die UKW Antennenanlage komplett durchgemessen, den Softschäkel im Bergeschlauch unseres neuen Parasailors gewechselt, das Rigg gecheckt und die Segellast umgestaut.

Der Sack des Parasailors ist so sperrig, dass wir ihn kaum unter Deck durch eine Tür bekommen. Deshalb kommt unser neues Wundersegel, dass wir - wegen seines Aussehen im Bergeschlauch - auf den Namen „Nessie“ getauft haben, nun auch noch in die Segellast, wo ja nach dem Rückschicken des A2-Gennakers wieder Platz ist.

Tatsächlich kommen auch die Kühlschranktechniker, finden ein Leck in einer Verschraubung und eine Stunde später läuft der Kühlschrank in der Pantry wieder. Mal sehen, wie lange… Bezahlen müssen wir die heutige Reparatur jedenfalls nicht, die Reklamation wird anerkannt.

Am Nachmittag kommt die Nachricht, dass der Start der ARC+ wegen Starkwind und Sturm aus Südwesten zumindest auf Dienstag, „more likely“ jedoch noch weiter verschoben wird. Nach unseren Wetterprognosen wird es auch am Mittwoch noch kräftig aus Südwest blasen und danach schnell und leider auch dauerhaft abflauen.

Ich kann nicht verstehen, dass die Rally-Leitung den Start gleich um drei Tage verschiebt, statt die Segler ab Montagmorgen auf „Standby“ zu halten und bei günstigeren Wetterberichten dann flexibel reagieren zu können. Die Entscheidung der Rally-Leitung stößt nicht nur bei mir auf Kritik. Natürlich müssen die Chefs auch die Interessen der vielen Familien berücksichtigen, trotzdem sollte man sich nicht fahrlässig selbst so an die Kette legen.

Abends spreche ich mit Paul Tetlow, dem Oberboss über die Verschiebung und meine Meinung dazu, die er nachvollziehen kann. Trotzdem verteidigt er seine Entscheidung, was ich zumindest teilweise verstehen kann.

Ziemlich gefrustet gehen wir nach dem letzten offiziellen Sundowner in die Sailorsbay, wo wir uns gründlich abschießen. Mit ordentlicher Schlagseite geht es auf die Koje…

Freitag, 06.11.:

Trotz Alkoholmissbrauch am Vorabend stehe ich um sieben Uhr auf. Es ist eine wunderschöne Morgenstimmung im Hafen. Totale Ruhe, noch sind wenige Kollegen wach. Nici holt um kurz nach acht frische Brötchen und ein paar kleine Leckereien, ich stehe um halb neun bei Rolnautic auf der Matte, um nach der neuen Kühlbox zu fragen.

Lorena berichtet, dass die Box in circa einer Stunde kommen soll und dann durch einen Mitarbeiter an Bord gebracht wird. Ich bezahle im Voraus und bedanke mich für den Service. Tatsächlich ist die Kühlbox eine Stunde später an Bord. Ich darf sie aber erst auspacken, nachdem wir mit dem Frühstück fertig sind.



07:00 Uhr: Sonnenaufgang über dem Familiensteg in Las Palmas

Beim Auspacken werden mir die Ausmaße der Kühlbox erst richtig bewusst. Um das „Vieh“ in die begehbare Backskiste zu bekommnen, müssen wir die Tür ausbauen. Mit Mühe und Not bekommen wir die neue Kühlbox und den Brotbackautomaten hintereinander in den Fußraum.

Die alte Gefrierbox kommt in die Achterkabine ans Kopfende der Koje, wo sie einen prima Hocker zum Anziehen abgibt. Die Türen des Kleiderschranks gehen soeben noch auf, ohne am Deckel der Kühlbox hängen zu bleiben.

Wir wollen unseren TK-Proviant so aufteilen, dass wir die kleinere und lautere Gefrierbox in der Achterkabine nach einigen Tagen komplett abschalten und dann nur noch die größere neue Box nutzen zu können.

Uwe hatte gestern beim Messen der Antennenanlage festgestellt, dass unsere UKW-Antenne quasi taub ist. Ich hatte ihm vor ein paar Wochen am Telefon erzählt, dass ich das Gefühl hätte, dass zumindest unsere Sendeleistung recht mäßig ist, weil uns ein nur fünf Seemeilen entferntes anders Segelboot auf der Biscaya nicht hören konnte. Mein guter Bordingenieur hat dafür extra ein Messgerät für fünfzig Euro gekauft, um den Fehler zu finden.

Mit dem Gerät kann man nicht nur feststellen, ob es einen Fehler (zu hoher Widerstand oder gar einen Kurzschluss) gibt, sondern auch in etwa wie weit dieser von der Messstelle entfernt ist. Mit der Information, dass es einen erheblichen sogenannten „Stehwellenfehler“ in unserem System gab, der etwa 19 m von der Trennstelle unter dem Mastfuß entfernt liegt, war es wahrscheinlich, dass der Fehler im Bereich des Mastopps liegen musste. Also hat sich Jense nochmal in den Mast ziehen lassen und hat im Top die Verschraubungen kontrolliert. Eine war lose, die er nach Trennung und Einsprühen

mit Kontaktspray dann ordentlich festgezogen und mit Schrumpfschlauch abgedichtet hat. Problem gelöst, Stehwellenfehler behoben.



Oben: Die neue Kühl- und Gefrierbox Unten: Stehwellenfehlermessung nach Reparatur durch Jense





Lose Verschraubung der UKW-Antenne im Masttopp, wahrscheinlich durch einen Montagefehler

Zum guten Schluss hat Jense noch die alte Gefrierbox in der Achterkabine bombenfest fixiert und einen weiteren Decksbeschlag für das Bimini durchgebolzt, der vorher nur mit Holzschrauben in das Sandwichdeck geschraubt war.

Uwe und ich haben Julian, den jüngsten Skipper der ARC+ im Handling eines Gennakers live und auf seinem Boot gecoacht. Als wir wieder auf der „NYALA“ sitzen, stellen wir fest, wie „ahnungslos“ Julian und sein Vater an die Atlantiküberquerung gehen. Sie sind zwar wirklich wissbegierig und nehmen unsere Ratschläge immer wieder gern an, sind aber mit der von uns locker abgespulten Informationsflut wahrscheinlich etwas überfordert. Wir raten den beiden den schon etwas in die Jahre gekommenen und außerdem recht leichten Gennaker nicht bei mehr als 12 Knoten scheinbarem Wind zu segeln.

Zum Abendessen hat Nici eine anständige Portion Penne Carbonara gekocht und einen Salat gemacht. Danach sind wir so satt, dass wir keine Lust mehr haben, zur heutigen Farewellparty zu gehen. Ein richtiges Farewell gibt es eh morgen nicht, weil der Start ja verschoben wurde.

Inzwischen sieht es übrigens so aus, als wenn es zwischen den beiden anrückenden Tiefs kein Wetterfenster geben könnte, wo man zwischen den beiden Tiefs sicher passieren könnte. Ein Start scheint momentan erst am Donnerstag sinnvoll, wo es dann nachhaltig friedlicher werden sollte.

Heute habe ich auf Facebook einen interessanten Artikel gelesen, der aussagte, dass die Passat-störungen im östlichen Atlantik wahrscheinlich eine Folge des Super-El Nino in diesem Jahr sind. Der Passat weht allgemein schwächer und die in dieser Jahreszeit eigentlich weit nördlicher ziehenden Tiefs haben sich deutlich nach Süden verlagert. Der Artikel geht davon aus, dass die Passagen von den

Kanaren in die Karibik erheblich länger als in den letzten Jahren dauern, dafür aber erheblich mehr Squalls mit sich bringen werden. Mal sehen, was wir morgen beim Skippers Briefing erfahren werden.

Samstag, 07.11.:

Nach dem Frühstück fahren Nici und Jense einkaufen, während Uwe und ich noch kleinere seemännische Arbeiten an Deck durchführen, bevor wir um halb zwölf zum obligatorischen Skippers Briefing in den Metropole Club gehen. Im großen Vortragsraum ist es schwül-heiß, selbst „unter Deck“ läuft einem noch der Schweiß in Strömen runter.

Der monologartig gehaltene Vortrag („Questions at the end please“) dauert anderthalb Stunden und bringt außer Kommunikationsdetails während der Rally uns ein paar Details zu Mindelo kaum wirklich Wissenswertes. Die eigentliche Fragerunde zum Ende fällt weg, „please ask your questions outside, it’s just to hot here…“

Ein Vortrag des von World Cruising als Berater engagierten (und online von seinem Boot live zugeschalteten) Meteorologen war zwar ganz interessant, die Grafiken wie z. B. Wetterkarten und Satellitenbilder konnte man aber leider selbst in der zweiten Reihe schon nicht mehr deutlich erkennen. Auch einige wichtigen Dokumente wie z. B. die Segelanweisung lagen noch nicht in gedruckter oder wenigstens downloadbarer Form vor.

Wir haben uns gefragt, warum das Briefing nicht verschoben und dann einen Tag vor dem wahrscheinlichen Start durchgeführt wurde. Der steht aber immer noch in den Sternen, so wie es aussieht, wird es – wetterbedingt – frühestens Donnerstag was.



Frischproviantkauf für die erste Etappe…

Um 15:30 Uhr treffen wir uns mit meinem Freund Bernd Zeiger – dem Sekretär der deutschen DN-Klassenvereinigung - und seiner Partnerin Julia auf ein Bier in der Sailors Bay. Sie sind immer noch mit der AIDAprima unterwegs und fahren heute Abend nach Teneriffa weiter. Wir haben ein paar lustige Stunden gemeinsam und verabschieden uns herzlich. Leider fällt die Eissegelsaison für mich im kommenden Winter aus.

Sonntag, 08.10.:

Heute basteln wir probeweise die vom Hersteller unseres Parasailors empfohlene Leinenführung für das gleichnamige Segel an. Es wird empfohlen, den Parasailor auch platt vor dem Laken ohne Spinnakerbaum zu fahren; wirklich überzeugt bin ich nicht davon. Als wir fertig sind, wird „Nessie“ im Bergestrumpf erstmalig am Code0-Fall bis zum Topp vorgeheißt. Zum testweisen Setzen fehlt es an Platz um uns herum.

Bis zum Anschlag gesetzt liegt der Bergeschlauch immer noch an Deck auf. Zu klein scheint „Nessie“ jedenfalls nicht zu sein. Unsere Nachbarn von der Swan 441 „Constance“ fragen nach, ob dieses Riesenvieh von Segel nicht unseren Handicap-Faktor (für uns negativ) beeinflussen würde. Da wir keinen Parasailor, sondern lediglich einen Cruising-Spinnaker gemeldet haben, verunsichert mich diese Frage.

Zwischendurch berichtet Bernd von der „AIDAprima“, dass sie in der letzten Nacht auf dem Weg nach Teneriffa 69 Knoten Wind, also vollen Orkan hatten, Ein wenig ungemütlich!

Ich nehme mir vor, am Abend beim Sundowner mit Pul Tetlow, dem Oberboss über den nicht von gemeldeten Parasailor zu melden. Jetzt bauen wir erst einmal den Hauptanker ab und basteln auf den scharfkantigen Führungsblechen des Ankers aus längsgeschlitzten Gartenschläuchen einen Schamfilschutz für den teuren Parasailor. Der Anker verschwindet derweil im Bugraum des Bootes.

Einen netten Abschluss des Tages bringt der hoffentlich vorletzte Sundowner vor dem Start. Paul Tetlow hat überhaupt kein Problem mit dem Parasailor als von mir gemeldetem „Cruising Chute“ (Tourenspinnaker) und sieht darin keinen Grund für eine Korrektur des Handicap-Faktors. Selbst wenn jemand meckern sollte, sind wir nun auf der sicheren Seite.

Morgen Vormittag soll es weitere Informationen zum Start geben. Wir sind gespannt…