Samstag, 31.10.:

Gestern Abend haben wir noch Thomas Wibberenz kennengelernt, der sich als Parasailor-Vertreter für Norddeutschland heraus. Nachdem ich in den Blauwasser-Büchern von Sönke Roever und Bobby Schenk nur Positives über den Parasailor gelesen habe, befrage ich ihn gründlich nach so einem Ding und dessen kurzfristigen Liefermöglichkeiten.

Er kann in der Kneipe nicht einsehen, was gerade in der Produktion ist, meint jedoch, dass er uns bis spätestens Samstag einen passenden neuen Parasailor nach Las Palmas liefern lassen könne, wenn ich bei den Farben flexibel wäre.

Als wir zurück an Bord sind, maile ich ihm sofort die Riggmaße der „NYALA“ und bitte ihn um ein Angebot, was er am Samstagmorgen bearbeiten will.



Der Flügel des Parasailors - hier in der von uns bestellten Farbkombinaation - stabilisiert das Segel und sorgt für Auftrieb, der den Bug anhebt (Foto: Istec)

Tatsächlich kommt Thomas am Sonntagmorgen grinsend vorbei und berichtet, dass er mir ja schon vor einem Jahr ein Angebot gemacht habe. Seitdem wären die Preise zwar gestiegen, er würde jedoch zum alten Preis liefern. Ein für mich genau passender 170 qm großer Parasailor könnte sofort aus der Produktion „abgezweigt“ werden.

Unter Berücksichtigung der auf den Kanaren nicht esistierenden Mehrwertsteuer ist der Parasailor zwar ein gutes Stück günstiger als bei einem Erwerb in Deutschland, kostet aber inklusiv Bergeschlauch, Kompressionssack und Transport im Flieger durch einen Mitarbeiter rund 12.350 Euro, etwa das Doppelte von dem, was ich für unseren symmetrischen normalen Spinnaker bezahlt habe.

Dafür soll der Parasailor aber wesentlich ruhiger vor dem Schiff stehen, durch den Vorflügel den Bug deutlich entlasten und – im Gegensatz zum normalen Spi – auch für den Einsatz mit der Windfahnen-Steuerung geeignet sein. Ich hoffe sehr, dass das alles zutrifft.

Da auch die gerade verfügbare Farbe unseren Vorlieben entspricht, schlage ich zu und überweise gleich den vollen Betrag. Spätestens am Samstag sollen wir das Ding erhalten. Der Kurier würde dann auch unseren Gennaker mit nach Deutschland nehmen, wenn wir das den wünschen, was ich davon abhängig machen werde, wie wir den Parasailor verstaut bekommen. Das könnte etwas tricky werden, weil der Trichter des Snuffers viel größer als bei einem normalen Spi ausfallen muss, um den Vorflügel vernünftig einsacken zu können.

Schon bevorThomas an Bord kam hatte ich – nach einem Blick in die wegen meinem Messfehler unprofessionell aussehenden Persenninge für die Salinge – Nici gefragt, ob sie sich heute nochmal an die Nähmaschine setzen würde. Material hätten wir noch genug für einen neuen Satz der Salingbezüge. Tatsächlich hat Nici Lust, ein paar Minuten später steht die Nähmaschine wieder auf dem Salontisch. Dann geht es für mich wieder nach oben, wo ich an jeder Saling ausmesse, wieviel Material an welcher Stelle gefehlt hat.

Viel schneller als gestern sind die neuen Bezüge fertig und passen nun auf Anhieb sehr gut. Jetzt sind wir beide sehr zufrieden mit unserer Arbeit!



So hätten die Salingbezüge von Anfang an aussehen können und sollen (wenn ich den richtig gemessen hätte). Darunter befindet sich auf den Achterkante der beiden Salingspaare jeweils ein Schaumstoff-Schutzschlauch mit 8mm Wandstärke. Schamfilschäden am Großsegel sollten so vermieden werden. Auch die Salingsnocken sind frisch mit 3mm dickem Chromleder beledert.

Um halb sechs am Nachmittag brechen wir zum Flughafen auf, wo wir Uwe Rinsche abholen wollen. Am Flughafen soll es einen Burger King geben, wo ich vor unserer Abfahrt gern noch mal einen Big King XXL und Chilli Cheese-Bällchen gegessen hätte.

Daraus wird leider nichts, weil der Burger King auf der Abflugebene liegt, wo wir nur mit einer gültigen Bordkarte hinkommen könnten. Stattdessen essen wir ein teures belegtes Brötchen und warten eine ganze Weile auf Uwe's Landung.

Obwohl seine Maschine pünktlich landet, verpassen wir den heutigen Sundowner. Nachdem wir sein Gepäck an Bord gebracht haben, gehen wir in die Sailor's Bay, wo Nici schon einen Tisch für uns ergattert hat. Allerdings haben die schottisch-australisch-schwedischen „Schmeißfliegen" schon wieder meine Frau in Beschlag genommen. Uwe und ich sitzen mit Hector und Sarah am anderen

Ende des Tisches. Diesmal geht es etwas ruhiger ab als vorgestern, nach nur wenigen Getränken gehen wir gemeinsam an Bord, wo Uwe erstmal seine Klamotten verstaut.

Eigentlich könnten wir danach schlafen, eine Haloween-Technoparty im Yachtlub Varadero – die leider den ganzen Hafen ordentlich beschallt – stört zumindest beim Einschlafen erheblich. Meine sonst so frischluft-hungrige Frau schließt deshalb lieber die Luken. Um viertel vor drei in der Nacht ist es immer noch megalaut. Erst um vier Uhr wird es endlich ruhig.

Sonntag, 01.11.:

Heute ist unser erster richtiger Chill-Tag, Uwe bastelt den halben Tag an seiner Performance-Software, die er aber nicht so richtig ans Laufen bekommt. Die alte Genua wird nochmals ordentlich gefaltet, damit sie im Müllcontainer nicht so viel Platz wegnimmt. Ansonsten geht es ganz ruhig zu. Heute gibt es keinen Sundowner. Nici bekocht uns deshalb lecker an Bord.

Irgendwann am Nachmittag kommt eine WhatsApp von Bernd Zeiger. „Ich kann Dich theoretisch sehen“, dazu ein Foto der Marina, von Norden fotografiert. Bernd und Julchen haben gerade auf der „AIDA prima“ eingecheckt, mit der sie in der nächsten Wochen die Kanaren bereisen werden. Die beiden machen mehrmals im Jahr eine Kreuzfahrt. Leider haben sie heute keine Zeit für ein Treffen. Wir fassen nächsten Samstag ins Auge, wo sie wieder hier liegen werden. Ich hoffe, dass wir dann nicht im Auslaufstress sind.

Nach den Essen beschäftigt Uwe sich mit der seit Wochen nicht mehr funktionierenden elektrischen Zündung unseres Herdes. Nachdem er ein paar Kontakte gereinigt hat, geht sie zumindest meistens, wenn Uwe daran werkelt. Als ich es erfolglos versuche, meint er: „Kiki, das liegt an Deinen Wurstfingern“. Gut, dann brauche ich den Herd erst gar nicht mehr anfassen.

Morgen kommt mit Jens unser letztes Crewmitglied an Bord. Nici wird ihn allein abholen, weil Uwe und ich um 10:00 Uhr zum Sextant-Workshop gehen wollen. Danach werden wir unsere Rollanlage für den Code0 und Passatgenuafurler ins Cockpit umlenken. Die dafür benötigten Beschläge bringt Jens aus Deutschland mit.

Ebenfalls für morgen steht eine halbwegs präzise Terminplanung für die noch anstehenden Arbeiten auf dem Programm. Ich sehe den letzten Arbeiten recht gelassen entgegen, das meiste ist bereits erledigt.

Montag, 02.11.:

Nach dem Frühstück um halb neun macht sich Nici zum Flughafen auf, um Jense abzuholen. Uwe und ich gehen um zehn zum Sextant-Seminar. Nachdem wir den Handout-Link bekommen haben, nehmen wir „hitzefrei“. Die Sonne sticht schon ganz ordentlich vom Himmel. Wir gehen deshalb zurück an Bord und verkrümeln uns zur Klimaanlage unter Deck.

Eine Stunde später sind Nici und Jense zurück und wenig später beginnen wir, den Furler für Code0 und Passatgenua umzubauen und die neue Wickelleine nach achtern ins Cockpit umzulenken. Die Beschläge und die vorkonfektionierte Wickelleine hatte ich vor ein paar Wochen bei Breehorn bestellt und an Jense schicken lassen.

Ich telefoniere auch noch einmal mit Thomas Wibberenz wegen der Lieferung unseres neuen Parasailors. Bisher hat er noch keinen gefunden, der das Ding Ende der Woche nach Gran Canaria

bringt. Zum Glück hat er mir fest versprochen, dass das Segel bis spätestens Samstag hier ist. Andernfalls würde ich mein Geld zurückbekommen.

Ich treffe im Hafen auch noch Guiseppe, den lokalen Segelmacheer, der mir seit Wochen versprochen hat, mir das Ergebnis seiner Begutachtung unserer von Thomas und Frizzi beschädigten „alten" Genua zu schicken. Genau wie Jens Burmester hatte er dringend geraten, von einer Reparatur abzusehen, weil diese erstens nicht wirtschaftlich und zweitens nicht sicher funktionieren wird. Aus diesem Grund hatte ich dann bei ihm die sehr günstige Rolly Tasker „Interimsgenua" gekauft.

Dienstag, 03.11.:

Heute ist der erste Tag des Blauwasserseminars. Am Vormittag sind drei Vorträge, die für uns interessant sind:

- Notfallmanagement (Mann über Bord, Mastbruch, Wassereinbruch, Feuer)
- Tipps für das Downwindsegeln (günstige Segelkombinationen, u. a. Parasailor)
- Rigging (Wie kann man sich bei Schäden am Rigg helfen, Ersatz von Wanten durch Dyneema)

Aus allen Seminaren nehmen wir ein paar Anregungen mit, die wir zum Teil gleich umsetzen. Für den Transport unseres Parasailors hat Thomas einen Weg gefunden, er soll am Mittwochnachmittag bereits ankommen. Auch Rolnautic macht mit uns wieder rund achthundert Euro Umsatz mit Dyneema-Leinen. Wir kaufen 25m in 12mm (Bruchlast 11.000 kg zum Austausch der Oberwanten oder), 15m in 10 mm (für Kutterstag, Zwischenwanten und Unterwanten) und 10 m in 8mm zur Anfertigung von Loops und Tauwerkschäkeln. Dazu gibt es noch ein paar Low Friction-Ringe, die uns eigentlich zu klein sind.

Einen Wantenspanner in der von uns benötigten Größe für einen temporären Ersatz z. B. eines Oberwants bekommen wir bei Rolnautic nicht. Bei Alisios, einem auf Rigging spezialisierten Betrieb finde ich sowohl größere LowFriction-Ringe wie auch den benötigten Wantenspanner, jedenfalls in Teilen. Da Alisios den Spanner nur mit passenden Walzterminals vorrätig hat, frage ich nach der Schrottkiste. Vielleicht gibt es ja da eine passende Gabel mit Rechtsgewinde..

„Vergiss das, Christian", meint der Verkäufer; aber wenn Du ein passendes Teil findest, bekommst Du es umsonst. Nach nur wenigen Sekunden finde ich das Objekt meiner Begierde. Erneut sind 270 Euro fällig. Morgen kommt dann zumindest noch die Rechnung für das Ein- und Auskranen. Puh, das wird eine teure Woche.

Mit allem Geraffel zurück an Bord fangen wir gleich mit dem Riggcheck an, den wir nicht länger hinausschieben wollen. Sollte irgendwo noch etwas nicht in Ordnung sein, wollen wir das nicht erst am letzten Tag erfahren, wenn es zu spät zum Handeln ist.

Mit Ausnahme von ganz leichtem Verschleiß am oberen Ende des Kutterstags ist alles erwartungsgemäß nach wie vor bestens in Ordnung. Für das Kutterstag haben wir ja schon Ersatz gekauft, aber noch ist kein Handlungsbedarf.

Abends gehen wir erst zum Sundowner im Dinghy Park und dann noch auf ein Bier in die Sailors Bay. Im ARC+-Office sind die Handicap-Faktoren für die Rally ausgehängt. Wir sind ganz zufrieden. Morgen um acht Uhr sollen wir am Travellift sein.

Mittwoch, 04.11.:

Um halb sieben wird die Crew geweckt. Während Nici das Frühstück vorbereitet lesen die Herren der Schöpfung unabhängig voneinander die Bedienungsanleitung des Maxprop-Propellers, damit wir später auch wissen, wie wir die Propellersteigung justieren können. Die auf meinen Wunsch in der Breehornwerft verstellte Steigung im Vorwärtsgang ist leider zu hoch geraten, der Motor kommt nicht mehr richtig auf Drehzal. Ebenfalls jeder für sich berechnen wir, wie viele „Grooves“ an der Einstellschraube wir verstellen müssen, um die Maximaldrehzahl im Vorwärtsgang um 25 % auf mindestens 2.700 Umdrehnungen in der Minute zu erhöhen.

Drei Männer, ein Ergebnis! Das muss dann wohl passen! Beruhigt fahren wir nach dem Frühstück rückwärts aus der Box und dann gleich weiter – immer schön über den Achtersteven einmal quer durch den Hafen – in die Kranbox.

Kurz nach dem Festmachen kommen schon die Jungs von Rolnautic, um uns am Travellift einzuweisen. Eine Viertelstunde später hängt die „NYALA“ im Kran und wird an Land auf einem soliden Kantholz abgesetzt.



„NYALA“ geht für letzte Arbeiten in Las Palmas kurz an Land…

Obwohl ich vor ein paar Wochen mit Rolnautic vereinbart hatte, dass wir das Unterwasserschiff selbst mit dem Hochdruckreiniger abstrahlen dürfen, verweigert uns der Travellift-Fahrer die Nutzung des Hochdruckreinigers. „No, no, only Rolnautic-people“, sagt er noch halbwegs freundlich. Auf dem Unterwasserschiff ist im Wesentlichen grünlicher Schleim. In den Seeventilen, den Kühlwassereintritten vom Saildrive, am Bugstrahlruder, am oberen Ende des Ruderschafts und auf dem Propeller sitzen aber auch etliche kleine Seepocken, die wir mit Metallspachtel, Taschenmesser und einem gefundenen Rohrstück entfernen.

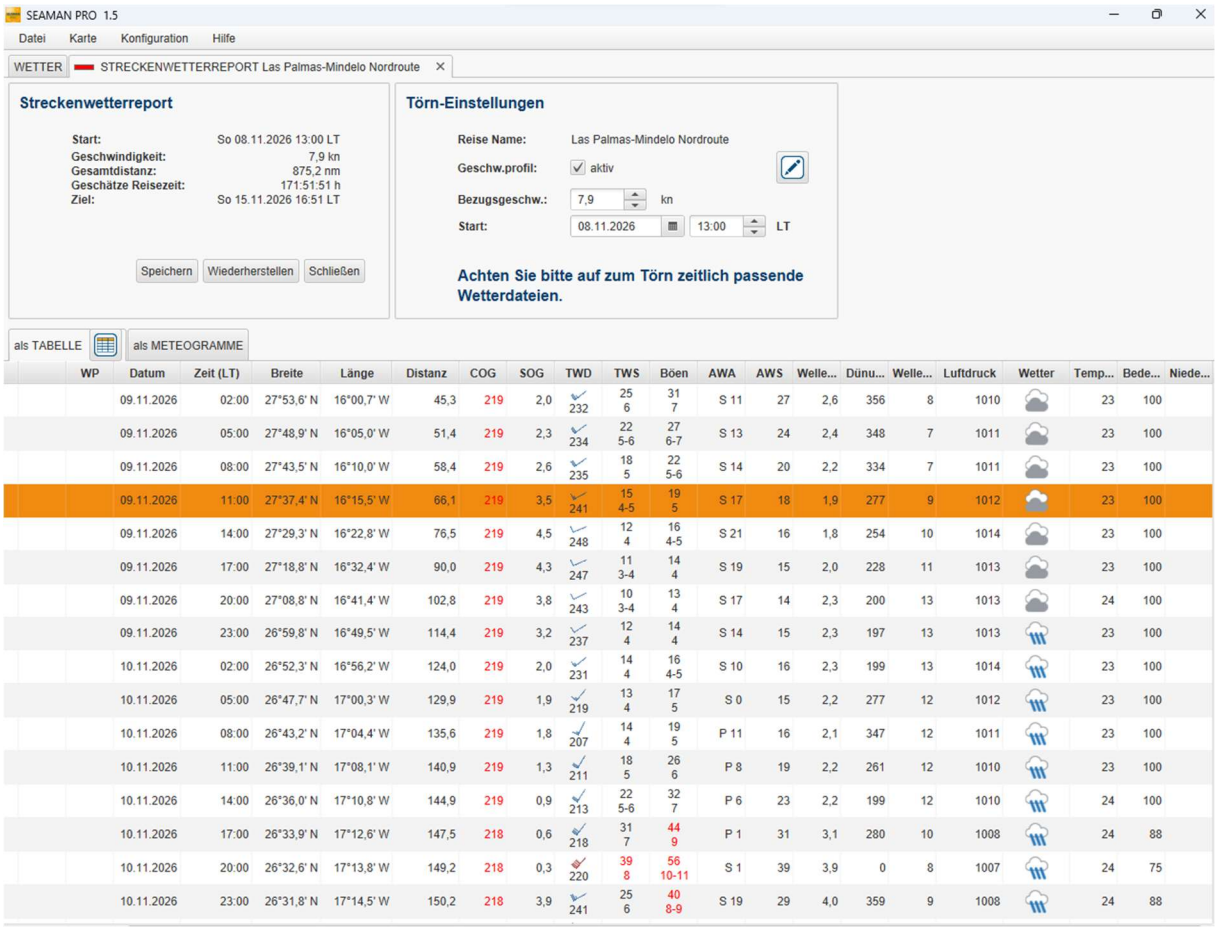
Die Opferanoden am Bugstrahlruder und am Propeller sind noch tadellos in Ordnung, die Aluminiumanode am Saildriveschaft ist nach nur drei Monaten kaum noch als solche zu erkennen. Schon bei meiner letzten Kontrolle vor anderthalb Wochen hatte ich Bedenken, ob sie noch bis heute „durchhält“.



Anode Saildriveschaft: rot die nur drei Monate alte, völlig verbrauchte Anode, grün die neue

Wir entschließen uns, wie mein Stegnachbar Björn von der „Kompromiss“ auf eine Zinkanode zu wechseln, die länger halten sollte. Laut KI im Internet bieten Aluminiumanoden im Salzwasser zwar einen besseren Schutz für den Saildriveschaft, die Kombination von Zink (auf dem Propeller) und Aluminium auf dem Saildrive ist aber wohl sehr problematisch weil die Aluminiumelektrode so quasi die ganze Opferarbeit allein übernehmen muss. In Mindelo werden wir prüfen, ob sich am Saildrive etwas tut.

Um viertel nach elf liegen wir wieder in der Box und machen mit einem gründlichen Decksreinschiff weiter. Uwe kümmert sich derweil um das Wetter für die folgenden Tage. Für den Start am Sonntag sieht es momentan übel aus. Am Sonntag erwarten uns mit sechs bis sieben Beaufort aus Südwest - respektive von vorn – noch akzeptable Bedingungen. Am Dienstag könnte es – jedenfalls nach heutigem Stand – ernsthaft gefährlich werden. Am Dienstagabend soll es acht, in Böen bis elf Beaufort aus Südwest geben.



WP	Datum	Zeit (LT)	Breite	Länge	Distanz	COG	SOG	TWD	TWS	Böen	AWA	AWS	Welle...	Dünu...	Welle...	Luftdruck	Wetter	Temp...	Bede...	Niede...
	09.11.2026	02:00	27°53,6' N	16°00,7' W	45,3	219	2,0	232	25 6	31 7	S 11	27	2,6	356	8	1010		23	100	
	09.11.2026	05:00	27°48,9' N	16°05,0' W	51,4	219	2,3	234	22 5-6	27 6-7	S 13	24	2,4	348	7	1011		23	100	
	09.11.2026	08:00	27°43,5' N	16°10,0' W	58,4	219	2,6	235	18 5	22 5-6	S 14	20	2,2	334	7	1011		23	100	
	09.11.2026	11:00	27°37,4' N	16°15,5' W	66,1	219	3,5	241	15 4-5	19 5	S 17	18	1,9	277	9	1012		23	100	
	09.11.2026	14:00	27°29,3' N	16°22,8' W	76,5	219	4,5	248	12 4	16 4-5	S 21	16	1,8	254	10	1014		23	100	
	09.11.2026	17:00	27°18,8' N	16°32,4' W	90,0	219	4,3	247	11 3-4	14 4	S 19	15	2,0	228	11	1013		23	100	
	09.11.2026	20:00	27°08,8' N	16°41,4' W	102,8	219	3,8	243	10 3-4	13 4	S 17	14	2,3	200	13	1013		24	100	
	09.11.2026	23:00	26°59,8' N	16°49,5' W	114,4	219	3,2	237	12 4	14 4	S 14	15	2,3	197	13	1013		23	100	
	10.11.2026	02:00	26°52,3' N	16°56,2' W	124,0	219	2,0	231	14 4	16 4-5	S 10	16	2,3	199	13	1014		23	100	
	10.11.2026	05:00	26°47,7' N	17°00,3' W	129,9	219	1,9	219	13 4	17 5	S 0	15	2,2	277	12	1012		23	100	
	10.11.2026	08:00	26°43,2' N	17°04,4' W	135,6	219	1,8	207	14 4	19 5	P 11	16	2,1	347	12	1011		23	100	
	10.11.2026	11:00	26°39,1' N	17°08,1' W	140,9	219	1,3	211	18 5	26 6	P 8	19	2,2	261	12	1010		23	100	
	10.11.2026	14:00	26°36,0' N	17°10,8' W	144,9	219	0,9	213	22 5-6	32 7	P 6	23	2,2	199	12	1010		24	100	
	10.11.2026	17:00	26°33,9' N	17°12,6' W	147,5	218	0,6	218	31 7	44 9	P 1	31	3,1	280	10	1008		24	88	
	10.11.2026	20:00	26°32,6' N	17°13,8' W	149,2	218	0,3	220	39 8	56 10-11	S 1	39	3,9	0	8	1007		24	75	
	10.11.2026	23:00	26°31,8' N	17°14,5' W	150,2	218	3,9	241	25 6	40 8-9	S 19	29	4,0	359	9	1008		24	88	

Screenshot der Streckenwetterprognose von Wetterwelt für Dienstag, den 10.11.26: Bis zu 56 Knoten von vorn sind für Fahrtenyachten mehr als nur unangenehm…

Da wirkt es fast schon skuril, dass um halb drei unser neuer Parasailor geliefert wird, den wir erstmal in den Bergeschlauch bugsieren müssen. Aufgrund des sehr großen Trichters am „Easysnuffer“ passt das Ding trotzt Kompressionssack kaum durch das 70 x 70 cm große Vorluk und gar nicht in die Segellast. Wenn wir zu zweit unterwegs sind werden wir das „Monster“ wohl in der Achterkabine fahren.

Am späten Nachmittag wird klar, dass unser Pantrykühlschrank schon wieder das Gas verloren haben muss. Ich war so zuversichtlich, dass – nachdem das Ding nun fast zwei Monate fehlerfrei lief – nun Ruhe wäre. Wenn die ARC+ planmäßig starten sollte, bleiben nur noch zwei Arbeitstage für eine

weitere Reparatur übrig und selbst dann bleibt es zweifelhaft, ob das Problem dann endgültig beseitig sein würde. Ich werde morgen versuchen, eine Alternative in Form einer größeren mobilen Kühl- oder Gefrierbox zu finden.