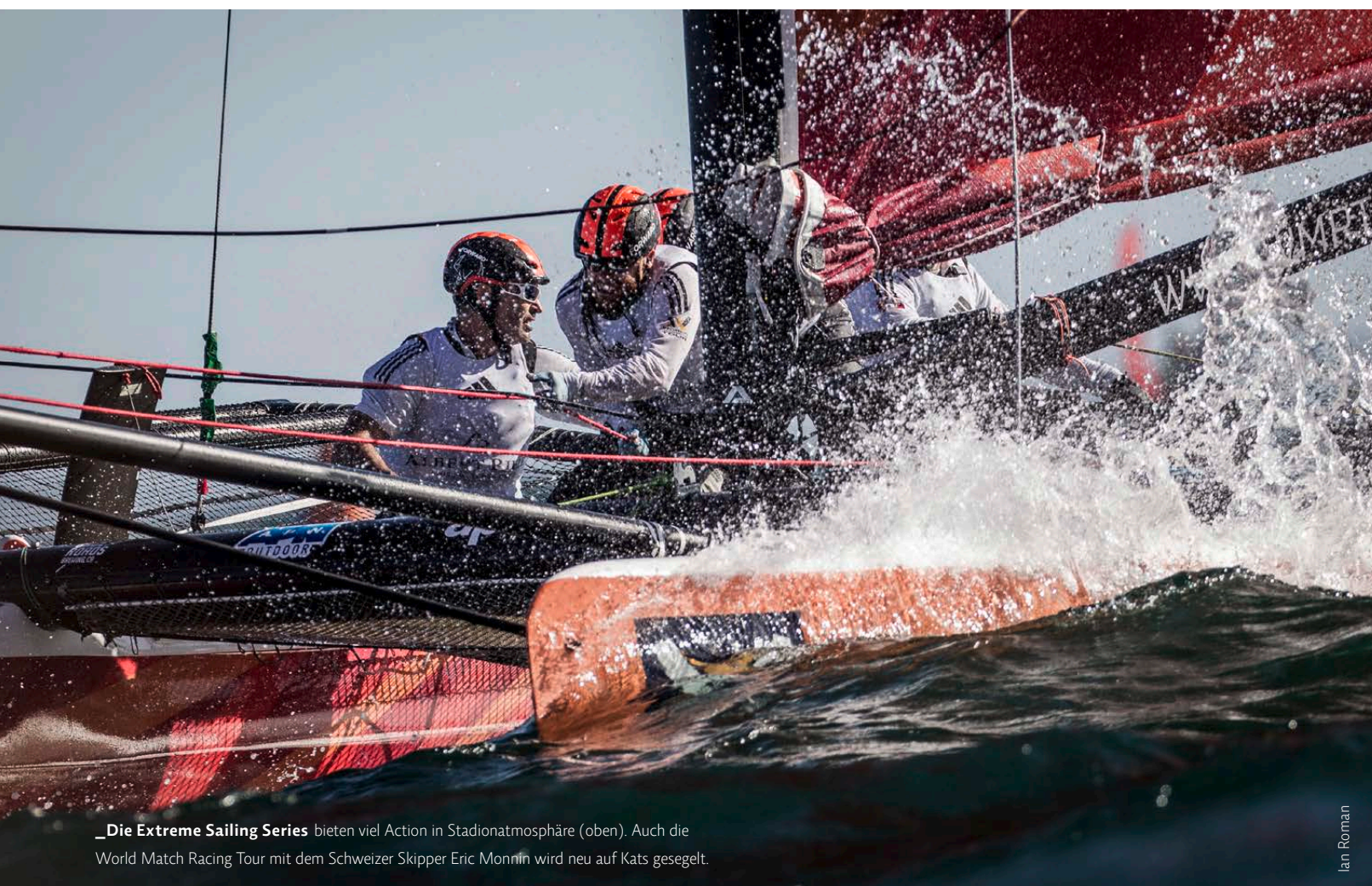


Dominanz der zwei Rümpfe



Die Extreme Sailing Series bieten viel Action in Stadionatmosphäre (oben). Auch die World Match Racing Tour mit dem Schweizer Skipper Eric Monnin wird neu auf Kats gesegelt.

Ian Roman

Grosse und schnelle Katamarane erobern die Regatta-Serien rund um den Globus. Die Formate versprechen Action und Geschwindigkeit. Sie treiben jedoch auch die Kosten in die Höhe und verändern den Charakter des traditionellen Match Race.

Marco Wölfli Lloyd Images

Sir William Petty war im 17. Jahrhundert einer der bedeutendsten Ökonomen und Wissenschaftler Grossbritanniens. Den grössten Teil seines Lebens widmete er der Forschung und der Politik. Anfang der 1660er Jahre versuchte er sich allerdings auch kurzzeitig im Schiffsbau und konstruierte einen der ersten Zweirümpfer in Europa. Das Boot mit dem passenden Namen «Invention I» war den herkömmlichen Yachten überlegen und zog sogar die Aufmerksamkeit der kurz zuvor gegründeten Royal Society auf sich. Trotzdem war die Zeit für Katamarane offenbar noch nicht reif. Ihre Entwicklung wurde vorerst nicht weiter verfolgt und Sir William Petty versuchte fortan, die Entwicklung Irlands aus sozialwissenschaftlicher Sicht zu ergründen.

Psarofaghis ist begeistert

354 Jahre danach wäre Petty wahrscheinlich ziemlich erstaunt, wenn er die Regatta-Aktivitäten der Spitzensegler sehen würde: Katamarane verschiedener Klassen dominieren die Szene so extrem wie noch nie. Bereits seit zehn Jahren wird die Extreme Sailing Series auf Katamaranen ausgetragen. Nachdem bisher auf den eher konservativen Extreme 40 gesegelt worden war, erfolgte dieses Jahr der Wechsel auf die foilenden GC32. Mit der GC32 Racing Tour verfügt diese Klasse bereits seit 2013 über eine eigene Serie, welche dieses Jahr fünf Regatten durchführen wird. Mit Flavio Marazzi als Präsident und Christian «Blumi» Scherrer als GC32-Class-Manager hat die Klasse einen starken Bezug zur Segelnation Schweiz. Einen Wechsel gab es auch bei der traditionsreichen World Match Racing Tour: Sie wird neuerdings auf den schwedischen M32-Katamaranen gesegelt. Und über allem steht natürlich der America's Cup: Aktuell werden die World Series als Vorbereitungsregatten auf den foilenden AC45 ausgetragen, der eigentliche



_01



_03



_02



Foiling verleiht dem traditionellen Segeln einen grossen Schub und zeigt eine spektakuläre Seite unseres Sports.

_01 Alinghi hält mit fast 40 Knoten den GC32-Geschwindigkeitsrekord.

_02 Der Genfer Arnaud Psarofaghis ist neuer Alinghi-Steuerer.

_03 Sir Ben Ainslie will mit seinem BAR-Team den America's Cup wieder nach Europa holen.

America's Cup im Sommer 2017 vor Bermuda ist auf neuen AC50-Katamaranen geplant – selbstverständlich mit Foils und Flügelsegel.

Es zeigt sich also, dass die weltbesten Segler mittlerweile foilend auf zwei Rümpfen unterwegs sind – und viele von ihnen finden grossen Gefallen daran. Zum Beispiel Arnaud Psarofaghis. Der 27-jährige Genfer ist Mitglied der Alinghi-Crew während den diesjährigen Extreme Sailing Series. «Foiling verleiht dem traditionellen Segeln einen grossen Schub und zeigt eine spektakuläre Seite unseres Sports», ist Psarofaghis überzeugt. Trotz der aktuellen Dominanz von Highspeed-Katamaranen glaubt Psarofaghis nicht, dass andere Regatta-Formate dadurch marginalisiert werden: «Im Moment erleben wir zwar viele technologische Fortschritte, doch es wird immer auch die traditionellen Boote geben. Zudem dürfen wir nicht vergessen, dass eine Windstärke von rund sieben Knoten nötig ist, bis die GC32 foilen können.» Wenn ein GC32 aber einmal Geschwindigkeit aufgenommen hat, ist er kaum mehr zu stoppen – insbesondere bei Alinghi. Die Schweizer Crew hält mit knapp 40 Knoten den Geschwindigkeitsrekord.

Für die Extreme Sailing Series, die in Stadion-Atmosphäre gesegelt werden, bedeutet dies viel Spektakel für das Publikum. Für die Segler hält es aber auch Gefahren bereit. «Bei den engen Abständen zwischen den Booten muss man extrem wachsam sein, damit es nicht zu Kollisionen kommt», weiss Psarofaghis. Dass die Hochgeschwindigkeitsboote nicht ungefährlich sind, zeigte der Unfall des Spitzenseglers Franck Cammas, der letzten Herbst von einem GC32 stürzte und eine schwere Beinverletzung erlitt.

Premiere für Guichard

Während die Extreme Sailing Series auf die Nähe zum Publikum setzen, positioniert sich die GC32 Racing Tour als Regatta-Format mit längeren Kursen. Damit lasse sich das Potenzial dieser Katamarane besser ausschöpfen, sagt Yann Guichard, Skipper des schweizerisch-französischen Team Spindrift. Auch er ist überzeugter Befürworter der schnellen Zweirumpf-Serien. Deshalb nimmt er mit Spindrift auch noch an der World Match Racing Tour teil. Für den erfahrenen Guichard ist das Match-Race-Format eine Premiere. «Wir haben Katamaran-Spezialisten

und gute Match-Race-Segler im Team. Das ist eine passende Mischung», freut er sich auf die Saison. Anstelle von 20 Regatten im letzten Jahr umfasst die World Match Racing Tour 2016 allerdings nur noch fünf Events. Das hat in erster Linie mit Håkan Svensson zu tun, dessen Firma die M32-Katamarane baut und sich vor einem Jahr die Rechte an der Tour sicherte. Der Wechsel von traditionellen (je nach Austragungsort verschiedenen) Einrumpfern zu den M32 stellte viele Veranstaltungsorte vor unlösbare Probleme. Beispielsweise das Match Race Germany in Langenargen am Bodensee, das letztes Jahr noch zur Tour gehörte. Die Regatta wurde 1997 von Eberhard Magg und Harald Thierer ins Leben gerufen und zählt zu den traditionsreichsten Match-Race-Events im Segelsport. In den knapp 20 Jahren hat Magg das Match Race Germany stetig weiterentwickelt, dem Trend zu immer schnelleren Hightech-Katamaranen steht er jedoch kritisch gegenüber: «Wir haben den Wechsel von der Bavaria Cruiser 40 auf den M32 geprüft, doch der Umstieg wäre für uns viel zu teuer gewesen. Wie man jetzt sieht, können sich nur wenige Veranstalter dieses Schiff leisten.» Dank seiner langen Tradition könne das Match Race Germany auch durchgeführt werden, ohne einer Serie anzugehören, sagt Magg. «Über 99 Prozent aller Segler sind auf Einrumpfbooten unterwegs. Damit verfügt das Match Race Germany über genügend Legitimation.» Ob die verschiedenen neuen Serien mit ähnlichen Katamaranen sich ebenfalls längerfristig behaupten können, ist für Magg zumindest fraglich: «Wenn eine Serie einzig dazu dient, Boote zu verkaufen, hat sie wahrscheinlich keine Zukunft.»

Erfahrung ist weniger wichtig

Nicht nur die Wettkämpfe sondern auch der Match-Race-Sport an und für sich verändern sich durch die Katamarane. Während sich bisher erfahrene Match-Race-Spezialisten innert kurzer Zeit jeweils auf ein unbekanntes Boot einstellen mussten, kaufen die Teams heute vermehrt den passenden Katamaran und lassen ihre Crew darauf trainieren. «Bisher war das Match-Race-Segeln ein Erfahrungssport. Dieser Aspekt geht bis zu einem gewissen Grad verloren», befürchtet Magg. Auch das viel geäusserte Argument, die Regatten würden für die Zuschauer attraktiver, stellt Magg in Frage. Mit den schnellen Katamaranen seien die Situationen unübersichtlicher und für den Zuschauer oft weniger nachvollziehbar. Zudem würden taktische Überlegungen in den Hintergrund gedrängt. Trotzdem will er die Rennserien mit den Zweirumpfbooten nicht grundsätzlich schlechtreden. Die GC32 beispielsweise sei eine Bereicherung für den Segelsport. Er appelliert jedoch an die Organisatoren, traditionsreiche Veranstaltungen wie etwa den Bermuda Gold Cup nicht zu vernachlässigen: «Die Events machen eine Tour aus und nicht umgekehrt.»

Nachgefragt bei Michael Tobler



Wie und wann sind Sie aufs Wasser gekommen? Als ich 9 Jahre alt war auf der Draco Sommerwind meines Vaters. | **Wann sind Sie zuletzt ins kalte Wasser gesprungen? Und wie?** Mit einem Rückwärtssalto während der

Corla 2014, als sich der Schäkel des

Gurtbandes öffnete... | **Was bringt bei Ihnen das Fass zum Überlaufen?** Unehrllichkeit und Lügen. | **Mit wem würden Sie um die Welt segeln wollen?** Das spare ich mir für später auf... mit der Person, die mir am nächsten steht. | **Welches war Ihr schmerzhaftester Schlag ins Wasser?** Ich erlebte schon viele Schläge ins Wasser – beruflich wie privat – aber die halben meist, es das nächste Mal besser zu machen. Deshalb gibt es nicht den einen grossen Schlag, sondern viele kleine Entwicklungsschritte... | **Salzwasser oder Süswasser?** Lange tummelte ich mich nur im Süswasser, mittlerweile liebe ich die Wogen des Meeres. | **Wem möchten Sie mal das Wasser reichen können? Und warum?** Ich messe mich nicht an anderen, sondern versuche mich selbst zu sein und meinen eigenen Weg zu gehen. | **Bei welchem Anblick läuft Ihnen das Wasser im Mund zusammen?** Schaumkronen und lange Wellen. | **Stilles Wasser oder bewegtes Wasser?** Stille Wasser gründen tief, aber beim Segeln bevorzuge ich ganz klar bewegtes Wasser. | **Aus welchen Persönlichkeiten (auch geschichtliche) wäre Ihre Traum-Crew zusammengesetzt?** Gardar Svavarsson, der als erster Wikinger Island umrundete :-). Und dann natürlich aus Leuten wie ein Glen Ashby, die über seglerische und mentale Kompetenzen sondergleichen verfügen. | **Wie/womit halten Sie sich in stürmischen Zeiten über Wasser?** Mit dem positiven Glauben an die Zukunft. | **In welchen Situationen sind Sie nahe am Wasser?** Am liebsten eigentlich immer. Vor allem aber dann, wenn ich Energie tanken oder einfach nur ausspannen möchte. | **Welchem Entdecker aus der christlichen Seefahrt fühlen Sie sich am nächsten? Und warum?** Eigentlich keinem. Die lebten ja alle im oder vor dem 17. Jahrhundert und daran kann ich mich nicht mehr so genau erinnern... | **Zwetschgenwasser oder Rasierwasser?** Weder noch. Das eine zu stark das andere zu penetrant. Aber hier und da mal ein Kafi Zwätschgä in der Innerschweiz...

„Michael Tobler, 51, selbstständig im nautischen Bereich, hat sich durch die Lancierung seines eigenen Segelbootes, der Saphire 27, einen Lebensraum erfüllt. Sein Lieblingsrevier ist der Urnersee, gefolgt von den Schären Skandinaviens. Früher viel auf dem A-Cat und heute berufsbedingt vermehrt mit Einrumpfern unterwegs.“