6/2011 NOVEMBER-DEZEMBER

boote

EXCLUSIV

DIE WELT DER SUPERYACHTEN

60 METER YOGI
Die ultimative Charteryacht?

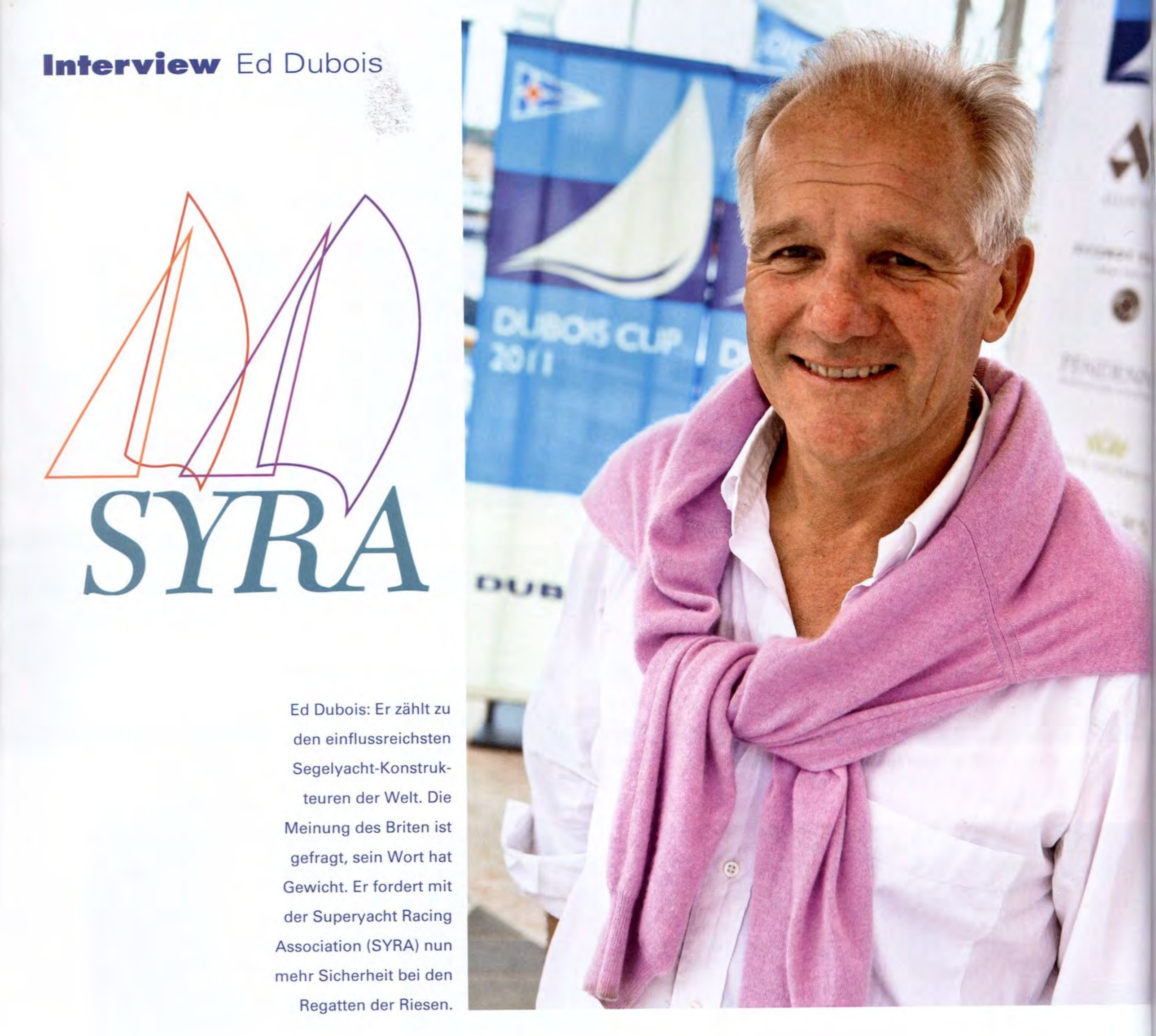
35 METER FIREFLY
Ein Drachen im Grossformat

REGATTA
Mehr Sicherheit bei Superseglern

ZEN-STYLE
Asia-Glamour auf Heesens „Satori"

boote EXCLUSIV

BeNeLux 9,30 € • Finnland 12,00 € • Frankreich 9,30 € • Griechenland 11,00 € • Italien 10,50 € • Portugal 10,50 € • Slowakei 11,50 € • Spanien 10,50 € • Schweiz 15,60 sFr • Österreich 8,80 € • Deutschland 8,00 €



Ed Dubois: Er zählt zu den einflussreichsten Segelyacht-Konstrukteuren der Welt. Die Meinung des Briten ist gefragt, sein Wort hat Gewicht. Er fordert mit der Superyacht Racing Association (SYRA) nun mehr Sicherheit bei den Regatten der Riesen.

„Supersegler mutieren zu gefährlichen Giganten!"

Yachtdesigner Ed Dubois gründete die Superyacht Racing Association, kurz SYRA, mit dem Ziel, Großyacht-Regatten sicherer zu machen.

Text Martin Hager

FOTO: INGIRD ABERY

T-Bone-Crash: Beim diesjährigen Maxi Yacht Rolex Cup krachte die 30-Meter-„Illusion" im 90-Grad-Winkel und mit Vollspeed in den Maxi-Racer „Kora".

Superyacht-Racing boomt. Eigner finden zunehmend Gefallen daran, ihre Riesensegler über Regattakurse zu scheuchen, zuweilen ohne Rücksicht auf Verluste. Bis zu 500 Tonnen schwere Superyachten, die sich bei bis zu 40 Knoten Wind haarsträubend dicht beieinander um Wendemarken kämpfen, werden bei Schotlasten von bis zu 35 Tonnen zu fast unberechenbaren Maschinen. Mehrere tragische Unfälle in den letzten Jahren riefen nun einige einflussreiche Branchengrößen und Segler auf den Plan, die sich für mehr Sicherheit im Superyacht-Regattazirkus einsetzen. Ed Dubois, einer der renommiertesten Segelyacht-Designer der letzten Jahrzehnte, gründete kürzlich die Superyacht Racing Association (SYRA), die sich für mehr Sicherheit bei Regatten und zudem für gerechte Rating-Modelle einsetzt.

BOOTE EXCLUSIV: Ed, was möchten Sie und die SYRA erreichen?

Dubois: Wir wollen durch präventive Maßnahmen und neu eingeführte Racing-Regularien die Superyacht-Regatten sicherer machen, uns verstärkt um das Rating-System kümmern und nicht zuletzt den Aspekt der Professionalisierung im Superyacht-Segelsport zur Diskussion stellen.

Was gab den Ausschlag zur Gründung der SYRA?

Während der letzten fünf Jahre wurden so viele Segelyachten mit Längen von mehr als 30 Metern gelauncht, dass als logische Konsequenz auch mehr und mehr Superyacht-Regatten organisiert wurden. Die Anzahl an Großyacht-Events ist heute fast unüberschaubar, und die Eigner sind deutlich kompetitiver als früher. Ich war bei der ersten St. Barth Bucket im Jahr 2000 dabei, als gerade mal vier Yachten über die Startlinie segelten und es um Spaß ging. Die Eigner genossen es, freundschaftlich gegeneinander zu segeln. Damals ist sogar eine Yacht falsch herum um die Insel gesegelt und hat trotzdem einen Preis bekommen. Die Racing-Szene heute ist ganz anders. Eigner wollen gewinnen und kitzeln die maximale Power aus ihren Yachten heraus. Das führt zu immensen Lasten auf vielen Bauteilen und manchmal eben auch zu Bruch. Wie letztes Jahr auf der 45 Meter langen Slup „Salperton", als ein Crew-Mitglied von einer Schot gegen den Mast gedrückt wurde und ihm mehrere Rippen und die Milz zertrümmert wurden. Ich war damals mit an Bord, und der Vorfall hat mich zutiefst geschockt.

Was ist damals genau passiert?

Die Genua-Schot ist, wahrscheinlich durch Überhitzung, gerissen, wodurch die Luv-Schot, die normalerweise nicht unter Last steht, über das Vordeck peitschte und den ersten Offizier Mark Goodwin gegen den Mast und den

FOTOS: ROLEX/CARLO BORLENGHI

Spektakuläre Segel-Action: Zum Maxi Yacht Rolex Cup kommen jedes Jahr Anfang September zahlreiche Großformate nach Porto Cervo, um sich vor Sardinien in diversen Klassen zu messen. Hier liegt „Early Bird" an der Kreuz und zielt auf das Heck der „Twin Soul 5" (Foto links oben); „Titan 15" macht sich bereit zur Wende (rechts oben); „Roma" jagt Albert Büll und seine „Saudade"(unten).

Baumniederholer presste und ihn schwer verletzte. Wir konnten ihn gleich von Bord und ins Krankenhaus bringen. Die Rippen waren nicht nur gebrochen, sie waren regelrecht zerschmettert. Die Milz musste ihm entfernt werden. Er wird sein Leben lang Medikamente nehmen müssen. Wochen später habe ich ihn in England zu Hause bei seinen Eltern besucht, da war er immer noch schwer angeschlagen. Auf dem Nachhauseweg wurde mir bewusst, wie leicht dieses Unglück jemanden hätte töten können. Hätte Mark oder jemand anderes nur einen Meter weiter Richtung Bug oder Heck gestanden, wer weiß, vielleicht wäre der Unfall tödlich ausgegangen.

In diesem Moment wurde mir klar, dass wir dringend etwas unternehmen müssen. Meiner Meinung nach haben wir als leidenschaftliche Segler und als Mitglieder der Superyacht-Szene die moralische Verpflichtung, alles in unserer Macht Stehende zu tun, um solche Unglücke in Zukunft zu vermeiden. Hinzu kommt eine kommerzielle Verpflichtung, von der die gesamte Yachtbranche abhängt.

Eine kommerzielle Verpflichtung? Wie ist das zu verstehen?

Eine kommerzielle Verpflichtung bedeutet, dass wir versuchen müssen, Superyacht-Regatten und den damit verbundenen Spaß zu erhalten. Wir müssen um jeden Preis Unfälle verhindern. Yacht-Versicherungen, mit denen ich schon oft über dieses heikle Thema diskutiert habe, könnten den Racing-Events ein schnelles Ende setzen. Nur ein tödlicher Unfall auf einer Yacht, die gerade eine Regatta segelt, gefolgt von enormen Versicherungsansprüchen, würde der Szene den Todesstoß versetzen. Wohl keine Versicherung würde mehr Racing-Action versichern. Das wäre das Ende aller Superyacht-Regatten.

Wie wurde ihre Idee eines gemeinsamen Dachverbandes von der Szene aufgenommen?

Im letzten November organisierte ich hier in London ein Lunch-Meeting, zu dem ich 41 Personen aus der Branche einlud. Es kamen namhafte Designer wie Philippe Briand, Mani Frers, Gerry Dijkstra und Ron Holland, Werften wie Royal Huisman, Baltic, Vitters und Perini Navi sowie fünf Eigner und Eigner-Vertreter. Der wohl renommierteste Race Officer der Welt, Peter Craig, leitete auf meinen Wunsch hin die Diskussionen. Alle Teilnehmer waren begeistert von der Idee einer auf Sicherheit fokussierten Dachorganisation und sagten ihre Unterstützung zu. Auf der St. Barth Bucket-Veranstaltung im März hatten wir das zweite Meeting mit zahlreichen Eignern, die extra für die Regatta angereist waren. Alle stimmten für die Gründung der Superyacht Racing Association.

UNFÄLLE DER LETZTEN JAHRE

„Sarah Key": Während des ersten Shipman Cups im April 2009 kam es an Bord der 21,95 Meter langen Shipman 72 zu einem tragischen Unfall, der Yachtdesigner Jonathan Rhoades (Rhoades Young Design) schwer verletzte. Nach der ersten Wendemarke startete die Crew das Setzen des 390 Quadratmeter großen Gennakers mithilfe der elektrischen Winsch, als sich das Bein von Jonathan Rhoades aller Wahrscheinlichkeit nach im auf dem Deck liegenden Fall verfing und mit der vollen Wucht des unter Last stehenden Falls an die Winschtrommel gepresst und zerquetscht wurde.

„Salperton": Im Juni 2010 nahm die 45-Meter-Slup des britischen Eigners Barry Houghton an den Wettfahrten der Loro Piana Superyacht Regatta teil, als auf der Kreuz bei mehr als 30 Knoten wahrem Wind die unter Last stehende Genua-Schot riss. Als Kettenreaktion peitschte daraufhin die normalerweise nicht unter Last stehende Luv-Schot über das Deck und erwischte den ersten Offizier Mark Goodwin mit voller Wucht und schleuderte ihn gegen den Mast und Baumniederholer. Mehrere zerschmetterte Rippen und eine entfernte Milz sind das Resultat des Materialbruches.

„Illusion" und „Kora": Beim diesjährigen Maxi Yacht Rolex Cup krachten die beiden 30-Meter-Maxis spektakulär ineinander, was durch die Härte des Aufpralls für mehrere Verletzte sorgte (Foto S. 39). Nach Einschätzung der Augenzeugin und Fotografin Ingrid Abery schätzte der „Illusion"-Steuermann die Entfernung falsch ein.

FOTOS: CARLO BORLENGHI,SHIPMAN

SYRA-Vorsitz: Der Amerikaner Peter Craig gilt als einer der angesehensten Race Officer der Superyacht-Szene.

FOTO: KEN STANEK

Wer leitet SYRA und wer trifft die Entscheidungen?

Um die SYRA professionell nutzen zu können, entschieden wir uns, Peter Craig und seine Firma Premiere Racing zu engagieren. Er wird den Vorsitz übernehmen. Alle anderen Mitglieder werden in verschiedenen Komitees vertreten sein. Im Führungsgremium sitzen Designer Bill Tripp, „Salperton"-Eigner Barry Houghton, „Saudade"-Eigner Albert Büll, Robby Doyle von Doyle Sails, Kapitän David Hutchinson, Burak Akgül von Perini Navi als Repräsentant für alle Werften und ich.

Wer kann SYRA-Mitglied werden?

Alle Eigner von Superyachten mit Längen von mehr als 30 Metern, die schon Regatten gesegelt sind, Designer von Großyachten mit Regatta-Geschichte, Werften, Mastbauer, Segelmacher und andere wichtige Zulieferer wie beispielsweise der renommierte Furler-Hersteller Reckmann. Dazu kommen einige von uns ausgewählte Ehrenmitglieder wie der Kommodore des Yacht Club Costa Smeralda oder die Regatta-Organisatoren der St. Barth Bucket.

Gibt es einen Beitrittsbeitrag, den alle Mitglieder entrichten müssen? Wie finanziert sich die SYRA?

Jedes Mitglied muss einen Jahresbeitrag von 4000 Euro bezahlen. Von diesen Gebühren honorieren wir Peter Craig und seine Firma. Bisher haben wir bereits 35 Mitglieder, die schon bezahlt haben. Bis Ende des Jahres sind es sicherlich mehr als 50.

Was bekommt man für seinen Beitrag? Was hat man davon, der Superyacht Racing Association beizutreten?

Man bekommt eine Stimme. Mitglieder können so bei den von uns durchgeführten Abstimmungen zu Themen wie Sicherheit, Ruling oder Professionalisierung die Superyacht-Racing-Szene maßgeblich mitgestalten und mit dafür sorgen, dass Regatten sicherer und fairer werden. Wir haben zwar keine rechtliche Macht und können niemanden zwingen, etwas zu tun, doch ich hoffe, dass wir im Laufe der Zeit genügend Mitglieder und damit Einfluss haben, um den Sicherheitsstandard von Superyacht-Events deutlich zu verbessern.

Was planen Sie genau?

Wir geben beispielsweise den Kurs betreffende Empfehlungen an die Race-Organisatoren raus oder werden uns für Windstärken-Limits einsetzen. Meiner

Meinung nach ist es leichtsinnig und riskant, bis zu 500 Tonnen schwere Superyachten bei mehr als 30 Knoten Wind um Wendemarken zu jagen. Bei den Schotlasten mutieren Supersegler dann zu wirklich gefährlichen Giganten.

Hat die SYRA seit ihrer Gründung Anfang Mai schon etwas erreicht?

Absolut. Wir haben in Kooperation mit der International Sailing Federation (ISAF) und in kürzester Zeit ein Programm zur Verhinderung von Kollisionen auf die Beine gestellt, das jederzeit einen 40-Meter-Abstand zu anderen Regatta-Teilnehmern vorschreibt. Ob diese Regelung Sinn macht und praktikabel erscheint, werden wir während unseres ersten offiziellen SYRA-Meetings mit allen Mitgliedern diskutieren. Neben weiteren Sicherheitsfragen wird es auch um verschiedene möglichst gerechte Berechnungssysteme und das Level an Professionalisierung an Bord gehen. Alles sehr wichtige Fragen, die schon bei so mancher Regatta zu hitzigen Diskussionen unter Yachteignern geführt haben.

Wie wichtig ist SYRA das Thema „Professionalisierung"? Es soll ja schon bekannte Yachteigner gegeben haben, die Regatten abgesagt haben, weil an Bord der Konkurrenz bekannte America's-Cup-Steuermänner das Ruder übernehmen sollten.

Das Thema ist immens wichtig. Meiner Meinung nach ist eine professionelle Crew unerlässlich, um auch bei viel Wind sicher Regatten segeln zu können. Geht es um Sicherheit an Bord, ist Erfahrung der Schlüssel zum Erfolg. In Bezug auf gerechte Rating-Systeme ist das Thema schwierig. Wahrscheinlich brauchen wir in Zukunft zwei Klassen. In der ersten Klasse starten alle Yachten, auf denen die Eigner persönlich steuern, die zweite Klasse segelt mit Vollprofis an die Startlinie. Auch über dieses Thema wird schon bald abgestimmt.