

## Der Linz Cup 2008 – Teilnahme YCBS-Mitglied Stefan Lackner



Stefan Lackner / Babsi Czajka / Lukas Rupsch / Martin Strobl / Yvonne Kienesberger

### Eine Regatta in fünf Akten

#### Akt 1 – Wie viele Muskeln hat der Mensch?

Darf ich vorstellen? Die Crew der ELAN 340 DELTA/OCEAN7:

Lukas Rupsch Skipper und Steuermann

Babsi Czajka Genua- und Spitrinn

Stefan Lackner Vorschiff und Winscher

Martin Strobl Großtrimm

Yvonne Kienesberger Pit, Dame „auf der Kanten“ und „Dame von der Presse“

Noch nie gemeinsam gesegelt, dafür aber guter Dinge. Umso mehr, als wir bei der Eröffnung als DIE Jugendcrew im heurigen Wettbewerb bezeichnet werden. Aber wie jedes Jahr wollen wir beweisen, dass wir auch mit alten Seebären gut mithalten können.

Jugendcrew? Wir waren die einzigen, die beim EM-Spiel Österreich-Deutschland schon in der ersten Halbzeit eingeschlafen sind. Aber das hat sicher nur am Spiel gelegen...

#### Akt 2 – Die richtige Ernährung

„Achtung! Fertig! JETZT! Noch fünf Minuten!“ Wir fiebern dem Start entgegen, die große digitale Startuhr am Handgelenk des Skippers zeigt uns an, wie viele Minuten uns noch bleiben. Viel Zeit ist nicht mehr, um sich in die richtige Position zu begeben. „Noch drei Minuten!“ Jeder ist an seinem Platz. Der Skipper kommandiert sich selbst: „Noch einmal kräftig umrühren!“ Noch eine Minute, die Spannung steigt ins Unermessliche, wir scharren in den Startlöchern, in den Mägen kribbelts und grummelts. Da! Die Uhr piepst, der Start ist erfolgt - der Skipper kippt die Nudeln in das Sieb!

Was soll ich sagen? Sie waren herrlich AL DENTE.

### Akt 3 – Das Material

Es ist so eine Sache, mit einem Charterboot eine Regatta zu fahren. Wie gut, dass Lukas und Martin seesäckeweise Material mithaben, wie Blöcke, Tape, Bändsel, Nähzeug, usw. Das Schiff wird regattafit gemacht. Alles, was man nicht braucht? Runter und raus damit! Gerade halt, dass es keine Taschenkontrolle gegeben hat. Sogar das Unterwasserschiff wird von bremsendem Material befreit. Da kann eigentlich nicht mehr viel passieren!

Ah, doch! Fotofinish, wir matchen uns in der ersten Wettfahrt unter Spi mit einem hartnäckigen Gegner, der mit uns gleich auf ist. Ein bisserl haben wir die Nase vorn. Das Ziel kommt näher. Regattaleiter Blondl erwartet uns schon. Da macht es laut „PENG“ – nein, leider nicht der Zieleinlauf – der Schäkel der Spischot ist aufgegangen, der Spi fliegt. Wir schaffen es, ihn zu bergen. Gleichzeitig wird die Genua gesetzt. Trotzdem sind wir nur Dritte im Ziel. Schon ein bisschen ärgerlich.

Wir werden noch viel über diese Szene reden, denn am Ende des Cups sind wir Gesamtzweiter in unserer Klasse, Unterschied zum Ersten: ein Punkt.

Ein Punkt! Was, wenn uns der Spi in der ersten Wettfahrt nicht davon geflogen wäre?

### Akt 4 –Vorbereitung

Was macht eine brave Regattacrew, wenn es zu stürmisch ist für die Ausfahrt und es immer wieder zu Startverschiebungen kommt? Man setzt sich natürlich unter Deck zusammen, der Tisch voller Bücher über Regattatheorie und liest in der Bibel, der North University. Trockentraining nennt man das, glaube ich. Zumindest bekommt man davon keine blauen Flecken.

Was macht die brave Crew abends, wenn alle anderen feiern gehen? Sie schaut sich eine DVD über das vergangene Volvo Ocean Race auf dem Laptop an. Schließlich kann man da ja auch noch was lernen. Zum Beispiel, dass die Kollision mit einem großen Hai gar nicht so lustig ist, zumindest nicht für den Hai. Wir haben dann aber Gott sei Dank keinen in unserem Fahrtgebiet angetroffen.

Und vor dem Start? Da wird zunächst einmal der Winkel zwischen Startlinie und „Im Wind“ ausgerechnet. Das haben wir nach zwei, drei Tagen ganz gut hinbekommen. Zumindest konnten wir uns da dann schon auf einen gemeinsamen Wert einigen. Komplizierter wurde die Geschichte erst, als wir angefangen haben, die Strömungsgeschwindigkeiten im Fahrtgebiet auszumessen. Das hat eigentlich nur dazu geführt, dass wir ein Phänomen entdeckt haben: Es gab nämlich nach dem ganzen Herumgerechne plötzlich eine Strömung in beide Richtungen. „Und was sagt uns das jetzt?“ Der Skipper schien mit den Ergebnissen seiner Crew sehr unzufrieden. Ich finde, wir waren gar nicht so schlecht. Vielleicht sollten wir unsere Beobachtungen an ein Strömungsforschungsinstitut weiterleiten.

### Akt 5 – Leichtgewichte aus der Sicht unserer „Kantendame“

Als „Gewicht“ hat man es nicht sehr leicht auf so einem Regattaschiff. Du sitzt gemütlich „auf der Kantn“, da wird die Wende angesagt. Du stellst dich an die Want innerhalb der Genuaschot und wartest darauf, dass sich dein ganzes Weltbild umdreht. Noch stehst du nämlich gemütlich da oben, doch plötzlich hängst du da unten, knapp über dem Wasser, versuchst verzweifelt diese bl... Genua über die Reling zu ziehen, während die Crew hinten sie festknallt und das Schiff sich weiter legt. Du hängst also da unten, den Angstschweiß im Nacken – und aus einem puren Überlebenswillen heraus, willst du nur noch da rauf, auf die

Kantn. Dort oben wäre die Welt wieder in Ordnung! Nur: wie da rauf kommen? Sehr hilfreich waren dann übrigens immer die Sprüche von hinten „Auffi auf die Kantn! Was machst denn noch immer da unten?“ Also bitte, haben die wirklich geglaubt, dass ich freiwillig so lange da unten war? Haben die gedacht, ich mache da unten Urlaub?

Wie ich es schließlich doch immer wieder geschafft habe, das habe ich verdrängt und das wird wohl in vielen Jahren erst ein Therapeut aus mir herauskitzeln müssen. Es war aber eh egal, denn kaum war ich oben, gab's die nächste Wende...

Hierzu noch eine Bemerkung: er war zwar nicht in unserer Klasse, aber Thomas Stelzl ist uns auf seiner ELAN 333 doch immer mal wieder begegnet. Und wer hat da auf der Kante gegessen? Seine kleinen Kinder! Grinsend über das ganze Gesicht! Und er hat dabei immer gewonnen! Bitte, wie haben die das gemacht? Das nennt man, den Gegner verunsichern!

Letzter Akt – Resultat

Durch unsere konstante Seglerei konnten wir in unserer Gruppe den 2. Platz nach der Crew um Josef Raderbauer erkämpfen. Wie schon erwähnt fehlte uns nur ein Punkt (was war da noch mal mit dem Schäkel?)

In der Gesamtwertung reichte es nach berechneter Zeit für einen 5. Platz. Welchen wir nach der Siegerehrung ausreichend feierten!

Danksagung:

Danke an unsere Sponsoren OCEAN7 ([www.ocean7.at](http://www.ocean7.at)) und IG Segeln ([www.ig-segeln.at](http://www.ig-segeln.at)), sowie dem YCBS ([www.ycbs.at](http://www.ycbs.at)).

Und an Christian Lininger für die Unterstützung unseres Teams, sowie danke an Mani Lininger für die organisatorische Hilfestellung!

Und hier noch ein paar Eindrücke vom Linz-Cup:





