

International 420 Class Open World & Ladies Championships 2011 in Buenos Aires, Argentinien



Mitten im Winter durften wir unsere verschollenen Segelklamotten zusammen suchen und aus den Untiefen unserer Kleiderschränke die verstaubten Sommersachen hervorkramen. Am 23. Dezember starteten wir mit 14 Teams aus Deutschland dann gegen 20 Uhr vom Frankfurter Flughafen mit Flug JJ 8071 in Richtung Südamerika. Wir waren auch vollzählig, denn glücklicherweise waren alle trotz Schneechaos rechtzeitig zum Flughafen gekommen.

Lange Stunden auf unbequemen Sitzen und einige Filme später hatten wir es mit einer Zwischenlandung in Sao Paulo dann geschafft und landeten am 24. Dezember morgens in Buenos Aires. Gegen 9 Uhr saßen wir in einem Reisebus, der uns zu unserem Hotel bringen sollte. Es fehlte uns nur ein wenig Schlaf - und Gordons Koffer, der immer noch im kalten Frankfurt stand.



Der erste Eindruck

Vermüllte Grünstreifen rechts und links neben der Autobahn. Unter jedem Baum parkt ein Auto und die Insassen vertreiben sich die Zeit mit Picknicken und anderen Sachen. Abgelöst wird das Ganze durch graue Häuser verschiedenster Art und Alters, die scheinbar zufällig vor, neben, hinter, über oder untereinander platziert sind. Auffallend außerdem die Autos, die allesamt ziemlich fahruntüchtig aussehen und überall Beulen und Löcher haben.

Dieser erste Eindruck entsteht auf der Busfahrt vom Internationalen Flughafen durch die Außenbezirke in die Innenstadt. Dort scheint es nun noch chaotischer: Kleine Inseln modernster Hochhäuser inmitten von im französischen Stil erbauten Stadtvillen. Zwischendrin immer mal wieder baufällige Häuschen. Breite Straßen ohne jegliche Fahrbahnmarkierung und dementsprechend Autos, die irgendwie einfach der Nase nach fahren. Alles in allem kaum vergleichbar mit Europäischen Metropolen.



Das Eingewöhnen

4 Stunden Zeitverschiebung und 40°C Temperaturunterschied waren für uns eine Herausforderung. Zugegeben, ich fühlte mich schon krass, als ich morgens um 6 Uhr von selbst aufwachte und nicht im Geringsten müde war. Auf den darauf folgenden Tiefpunkt am Nachmittag hätte ich jedoch gerne verzichtet. Relativ schnell haben sich die Meisten von uns aber an die Zeitverschiebung gewöhnt und das Früh-Aufwachen-und-nicht-müde-sein war vorbei.

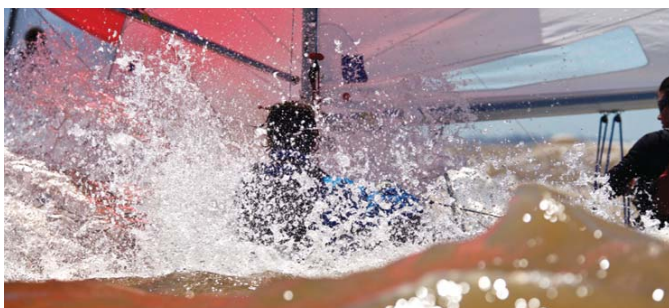
Die Temperaturunterschiede haben wir schneller überwunden, als die Zeitverschiebung. Plötzlich nicht mehr an Jacke und Schal denken zu müssen, war für mich wirklich kein Problem, zumal ich dazu neige, diese selbst im tiefsten Winter zu vergessen.



Die Trainingstage

Vom Hotel zum Hafen waren es nur einige Minuten zu Fuß und so gingen wir nach unserer Ankunft gleich hinunter, wo wir unsere beiden roten Container vorfanden. Bevor wir lossiegeln konnten, mussten wir zunächst unsere Boote ausladen, was logisch klingt, worauf wir jedoch wegen der Anstrengung in der Hitze gerne verzichtet hätten. Glücklicherweise gelang das Ausladen zügig und wir waren froh, als all unsere Boote schließlich ausgepackt waren.

Am nächsten Tag ging es dann endlich raus auf Wasser. Zu Anfang fühlte sich das Segeln nach der langen Winterpause etwas ungewohnt an. Wir stolperten von einer Seite zur anderen und fuhren mehr um die Ecke als schöne Kurven. Nach einigen Stunden auf dem Wasser legte sich das glücklicherweise wieder. Da die Starts während der Meisterschaft immer für 14 Uhr angesetzt waren, entschieden sich unsere Trainer nach dem ersten Tag dafür, nur eine Einheit um diese Tageszeit zu trainieren. So hatten wir morgens viel Zeit, um an den Booten zu arbeiten. Während den drei Tagen Training hieß es vor allem, wieder ins Segeln reinzukommen und, mindestens genauso wichtig, das unbekannte Revier kennen zu lernen.



Das Revier

Das Wenige, das wir vom "Rio de la Plata" gehört hatten, waren seine geringe Wassertiefe von etwa 4-5 Metern und leichte Winde um die 11 Knoten. Außerdem war auf den Satellitenbildern bei Google-Maps die matschig wirkende Wasserfarbe zu erkennen.

In den Trainingstagen waren die Bedingungen scheinbar typisch für dieses Gebiet: Strahlend blauer Himmel, leichter Wind und bis zu 25m Strom aus nordöstlicher Richtung, also aus dem Fluss auslaufend. Wegen der Wasserfarbe, die zu unserem Bedauern wirklich so bräunlich war wie auf den Satellitenbildern, waren Böen und Windkanten nur schlecht zu erkennen.

Aufpassen musste man vor allem darauf, was so alles im Wasser trieb. Von kleineren Pflanzeninseln, über Ansammlungen von allem erdenklichen Plastikmüll, einigen Flaschen und auch vielen toten Fischen, bis zu ganzen Baumstämmen war alles vorhanden. So glich das Segeln ab und zu einem Hindernislauf und wir mussten immer wieder nachschauen, ob auch nichts am Schwert oder Ruder hängen geblieben war.



Die Regattatage

Am 28. Dezember stand zunächst die Vermessung an. Glücklicherweise konnte der Hauptvermesser fließend Deutsch, sodass es zumindest nicht zu Verständigungsproblemen kam; in dem Vermessungszelt wurde sonst nur Spanisch gesprochen wurde. Die Boote komplett abzubauen und für die Vermessung fertig zu machen war ein echter Akt und die Meisten von uns sind um einen Sonnenbrand, trotz



gründlichem Eincremen, nicht herumgekommen. Im Übrigen verlief die Vermessung reibungslos und die kleineren Probleme, wie zu leichte Boote oder falsch geklebte Spinnnummern, konnten alle schnell beseitigt werden.

Abends war die offizielle Eröffnungsfeier, die mit einem kleinen Umzug vom einen Ende des Geländes bis zum Anderen und dem Hissen der Flaggen zelebriert wurde.

Nach der Endvermessung am nächsten Tag, wo unser Boot auch endlich mit einem schönen gelben Sticker beklebt wurde, konnten wir uns anmelden und erhielten unsere Bugnummern. Nachmittags startete dann das Practice Race, das uns zeigte, wie der Wettfahrleiter arbeitete, also ob große oder kleine Flaggen gezogen wurden (leider eher kleine), laut oder leise getutet wurde (am Leeschiff kaum noch hörbar) und ob der Kurs schön oder nicht schön lag (wunderschön).

Abends ging es dann zeitig ins Bett, um am nächsten Morgen ausgeruht zu sein. Da vorläufig für jeden Tag nur zwei Rennen angesetzt waren und Start weiterhin um 14 Uhr sein sollte, waren wir nicht gezwungen früh aufzustehen. Nur frühstücken sollten wir nicht allzu spät - der Verdauung wegen.

Gegen 12.30 Uhr hörten wir das Signal zum Auslaufen. Das System dabei darf man sich vorstellen wie bei einer Parkhausschranke. Um zur Rampe und so ins Wasser zu gelangen, musste jeder seine Karte vor einen Automaten halten. Dann erst durfte man auslaufen. War man aus dem kleinen Hafenbecken raus, musste man zunächst eine Rote

Tonne auf der anderen Seite der Fahrinne anfahren und dann auf dieser Seite der Fahrinne bleiben. Dies ist bei dem Fahrstil der Argentinischen Fähren eine durchaus sinnvolle Regelung.

Anders als im Training und vor allem ganz anders als erwartet, hatten wir etwa 15 Knoten Wind mit zunehmender Tendenz. Erstmals kam auch der Strom aus Süd-West, also aus Windrichtung. An den nächsten vier Wettfahrttagen sollte es auch so bleiben, zum Teil sogar mit noch mehr Wind. Der Strom kippte immer zwischen Nord-Ost und Süd-West. Je nach Uhrzeit und Windstärke. Am späten Nachmittag nahm der Wind dabei immer zu, sodass nach dem Lay Day am ersten Januar der Start um eine Stunde nach vorne verlegt wurde. Durch die ungewöhnlich starken Winde hatten noch nicht einmal die Argentinier einen Heimvorteil. Nur am letzten Regattatag glichen die Bedingungen denjenigen im Training. Wenig Wind und viel Strom. Sowenig Wind, dass wir nur eine statt der geplanten zwei Wettfahrten segeln konnten.



Die Verluste

Bei dem starken Wind waren Kenterungen vorprogrammiert, was an und für sich nicht schlimm ist, bei einer Wassertiefe von etwa 5 Metern und einer Masthöhe von 5.70 Metern aber nicht wirklich empfehlenswert ist. Am meisten Pech hatten in dieser Hinsicht wohl Alex und Laura. Den Beiden zerbrach nicht nur am ersten Wettfahrttag ihr Mast, am dritten Wettfahrttag knickte auch noch der Ersatzmast um. Aber auch Nadi und Moni

kamen am dritten Tag mit einem leicht verbogenen Mast zurück, der glücklicherweise wieder gerade zu biegen war. Im restlichen Feld gab es auch einige, um genau zu sein 31 gebrochene Masten und zahlreiche spektakuläre Kenterungen.



Die Stadt

Jeden Tag konnten wir mit einem Besuch in der Stadt beenden. Denn zum Abendessen gingen wir in Restaurants, die zu Fuß erreichbar waren. Häufig gingen wir dabei die "Calle Florida", auf Deutsch "Florida Straße", entlang. Man stelle sich diese wie eine Einkaufsstraße vor mit dem Unterschied, dass sich die Läden nicht nur in den Häusern befinden, sondern auch auf der Straße selbst. Sogenannte Teppichverkäufer bieten alles Mögliche an, von Unterwäsche bis zu Feuerzeugen, und dies auf Teppichen in der Straßenmitte. Der Ausdruck "shoppen" bekommt so eine ganz andere Bedeutung.

Auf der Floridastreet erlebten wir auch den typisch argentinischen Tango, der einfach mitten auf der Straße getanzt wird und immer eine Menge Zuschauer anlockt. Oft werden von den Tänzerinnen auch Personen aus dem Publikum geholt, um mit ihnen zu tanzen. Das lässt sich Mann natürlich nicht zweimal sagen.

Eine andere für uns wichtige Gegend war die entlang dem alten Hafenbecken. Erwähnenswert ist dort eine Eisdielen, die zu jeder Tages- und Nachtzeit geöffnet hatte und mit etwa 30 Eissorten genug Auswahlmöglichkeiten bot.

Insgesamt erschien mir Buenos Aires sehr kontrast- und facettenreich. Auf der einen Seite sieht man die modernen Wolkenkratzer,

auf der anderen Seite die heruntergekommenen Häuser der einfachen Leute. Etwas, an das ich mich recht schwer gewöhnen konnte, war der Anblick von armen Leuten, die nachts auf der Straße den Müll sortierten, um mit Wiederverwertbaren etwas Geld verdienen.



Das Fazit

Für die Erfahrungen, die wir in Buenos Aires sowohl auf dem Wasser als auch an Land machen durften, sind wir dankbar. Wir haben viel dazugelernt, jede Sekunde genossen und ein kleines Stückchen mehr von der großen, weiten Welt sehen dürfen.

Zum Schluss möchten wir vor allem unseren Trainern und Betreuern, Ekkehard Schulz, Gerd Eiermann und Norbert Schrader, aber auch allen anderen danken, die uns dieses Erlebnis möglich gemacht haben danken. Wir freuen uns auf die nächste Saison.

Greta und Anna, GER 53657

Vizemeister wurden GER 53127
Nadine Böhm und Monika Linder vom DTYC

