



Shark Worlds 2014 Toronto



Von Andreas Pfalzgraf

Es begann 2013 mit der Rückkehr von der wunderbaren Weltmeisterschaft in Røbel. Wir fragten unsere zu Hause gebliebenen Töchter Ulrike und Sarah (damals 12 und 17), ob sie 2014 den Sommerurlaub in Toronto als WM-Teilnehmer verbringen möchten. Nach sechzehn Jahren mit Fahrtensegeln auf der Ostsee wurde dieses Angebot mit Begeisterung und ohne zu zögern angenommen. Gemeinsam sind wir vorher nie Regatta gesegelt. Wir beschlossen, in Deutschland die Manöver und das Spinnakersegeln zu trainieren, in Kanada vor der Veranstaltung noch zwei drei Tage mit dem Leihboot zu üben und ansonsten ein Sightseeing-Programm zu gestalten.

Für die WM-Woche war uns die Einquartierung im National Yacht Club zugesagt. Die Leihboote sollten schon ein Wochenende vorher zur Verfügung stehen. Für die 11 Nächte vor der WM buchten wir ein Appartement in Toronto. Das Packen war kein Problem. Die Segel: Groß, 180er und 150er Genua und Spinnaker ließen sich samt Spi- und Genuaschot in einem großen Koffer unterbringen. Der zweite große Koffer wurde mit den Segelklamotten und Schwimmwesten gefüllt. Da das Appartement mit Waschmaschine und Trockner gebucht war, reichten Handgepäck und zwei weitere Koffer gut für die übrige Kleidung und Ausrüstung.

⚓ Der NYC an der Hafenausfahrt von Toronto





⚓ Der CN Tower, ein sehr gut erkennbarer Leuchtturm mit wechselnder Kennung



Das Segelabenteuer begann somit eine Woche vor der WM. Am Sonntagnachmittag trafen wir uns mit John Brunt (CAN 176), und Andrew Barlow (Vordecksmann beim vierfachen Weltmeister Greg Cockburn) im National Yacht Club, um „unser“ Leihboot zu übernehmen. Es war die *Marmoset*, CAN 924, Baujahr 1971 von Andrew. Sie stand wie alle Regattasharks im NYC auf dem Trailer an Land. Von unten war das Boot top. Decksbeschläge und Rigg waren ebenfalls im guten Zustand. Das Ruder war deutlich leichter als unser kanadisches Modell. Perfekt, ohne jegliches Spiel paßte es in die Beschläge. Der Mastfall und die Spannung der Wanten erschienen nach Augenmaß und Gefühl absolut identisch zu unserer eigenen Einstellung. Der Motor, der zur Regatta in die Backskiste gestaut wird, lief bei Andrews erstem Startversuch. Innen war das Boot leer, keine Polster und keine Deckel auf den Kojenstauräumen. Da die *Marmoset* einen schweren Rumpf habe und für die Regatten in Kanada das Gesamtgewicht mit Ausrüstung zählt, durfte auf den Komfort verzichtet werden. An das Holzstück ums Cockpit mussten wir uns noch gewöhnen. Insgesamt waren wir aber absolut zufrieden mit dem Boot. Wir freuten uns auf das Segeln.

Am Montag bei Sonnenschein und leichtem Wind sollte es losgehen. Der Motor sprang an und ging immer wieder aus. Als er nach längeren Kämpfen endlich stabil lief, hatten wir schon einige Zuschauer. Damit wir nicht auf dem See verloren gehen, bekamen wir beim Auslaufen noch den Rat, immer auf den großen Turm zu achten. Mit einem schlecht laufenden Motor macht man sich mühelos gleich auch in kanadischen Häfen zum Deppen. Der CN-Tower ist das zweithöchste Gebäude der Welt und krönt die imposante Skyline.





Navigationsprobleme erwarteten wir aber nicht. Es gibt keine Untiefen. Nur der City-Airport, der auf den Toronto-Inlands direkt gegenüber des NYC liegt, musste hinsichtlich der Sperrzone vor der Start- und Landebahn beachtet werden. Nach ausgiebiger touristischer Bewunderung des Ambientes von der Seeseite suchten wir uns eine Fahrwassertonne, um für die Spinnakermanöver einen Bezugspunkt beim Üben zu haben. Die Beschläge und die Leinenführung für den Spinnakerbaum unterschieden sich doch etwas. Die Mitschiffscrew Monika und Ulrike musste sich umgewöhnen. Insbesondere hatten wir uns in der heimatischen Vorbereitung von der Rollfock auf das Bergen und Setzen der Genua umgestellt. Unsere Jüngste sollte das Genuafall bedienen. Ihr fehlte die Wansch auf dem Kajütdach. Auch einige Kanadier fuhren bei der WM durchaus mit ziemlich viel Lose im Genuavorliek. Ob unsere Genua allerdings mit Rüschen im Vorliek funktioniert, erschien uns fraglich, zumal sie nicht über ein Cunninghamauge verfügt. Wir stellten wieder auf die Rollfock um. Auf der *Marmoset* lief diese leichtgängiger als auf unserem Boot.

Jeden Dienstagabend werden im NYC Sharkregatten gesegelt. Wir nutzten dies zu einem ersten Vergleich mit den Kanadiern. Fünfzehn Boote wollten bei leichtem Ostwind zwei Rennen segeln. Die Startlinie war nicht sehr lang. In der letzten Minute wurde es sehr eng. Beim Schuß kamen wir aus dem Pulk genau am Schiff frei raus. Allgemeiner Rückruf. Beim zweiten Versuch wurden wir die letzte Minute in Lee blockiert und in LUV abgedeckt. Als wir die Startlinie überquerten, lagen wir hinten. Das Boot lief schnell, nur auf die falsche rechte Seite. Im hinteren Mittelfeld erreichten wir die Luvtonne und fuhren unter Spi noch weiter ins Feld hinein. An der Leetonne waren wir dann wieder zu schnell und berührten leicht das voraus liegende Boot. Protestflagge, Kringel, Drittlezter. Der zweite Start war auch wieder schlecht, der Wind flaute ab, wir waren wieder auf der rechten Seite verkehrt und sind an der Luvtonne mit Flagge S als Vorletzte im Ziel.

Das Fazit des Dienstagabend: Das Boot lief. Die Manöver funktionierten. Die Gegner sind stark und wir könnten mithalten. Die WM konnte kommen. Wir holten die *Marmoset* wieder aus dem Wasser.

Samstag früh zogen wir in den NYC um. Die Stellplätze für die Sharks waren schon zu Wohnwagenstellplätzen mutiert. *Marmoset* und die übrigen Boote lagen bereits im Wasser. Das versprochene Wohnmobil, ein 30 Jahre alter Ford mit rustikaler Plüschausstattung konnte wohl nur mit Mühe in den Verein gebracht werden, aber er stand hervorragend. Aus dem Heckfenster hatten wir direkten Blick auf die Hafeneinfahrt und den Ontariosee, aus dem Alkovenfenster vorn, der Blick auf die Skyline mit dem CN-Tower. Nachdem das neue Heim in Besitz genommen wurde, machten wir uns auf zur Vermessung. Wir folgten dem Ratschlag der Organisatoren und trennten uns. Monika und Ulrike nahmen die Segel und stellten sich dort in die Vermessungsschlange. Sarah und ich fuhren mit der *Marmoset* auf die andere Hafenseite zum Wiegen und Checken der Ausrüstung. Die Segel würden wir dabei nicht brauchen, hieß es auf Anfrage. Beim Wiegen ging es recht zügig. Beim Motor erzielten wir den Spitzenwert. Das Auf- und Abmontieren und Verstauen in der Backskiste





war mir mit dem Ding auch nicht leicht gefallen. Dann wurde die Ausrüstung gecheckt und notiert und das Boot an den Kran gehängt. Neben den vorgeschriebenen Seenotmitteln, Eimer, Paddeln, Anker, Leinen und Kühlbox war noch zusätzlicher Ballast wie Fender, Persenige, Werkzeug und Ferngläser an Bord. Die *Marmoset* war trotzdem noch ca. 50 Pfund zu leicht. Ich fragte noch einmal, ob die Segel nicht hätten mitgewogen werden sollen. „Na klar, die gehören dazu!“

Bei der Segelvermessung waren Ulrike und Monika auch schon fast an der Reihe. Für unser acht Jahre altes Fritz-Großsegel bekamen wir, wie einige andere auch, zunächst nicht den gewünschten Stempel. Etliche Kopfbretter waren zu breit, unseres um ca. 1 cm. Das Alubrett hätte man absägen oder wegfeilen können. Im Achterlieksbereich, der weggeschnitten werden sollte, war und ist aber das Liektau eingenäht. Die Änderung hätte, wenn das Segel nicht wesentlich beschädigt werden sollte, nur mit den Möglichkeiten und Fähigkeiten eines Segelmachers vorgenommen werden können.

Erstmal versuchten wir aber das Wiegen des Bootes abzuschließen. Auch mit den Segeln fehlten noch 15 Pfund am geforderten Gewicht. Andrew war überrascht, hatte aber die aus den Kojenbänken rausgeschnittenen GFK-Deckel im Verein liegen. Damit kam *Marmoset* auf ihre geforderten 2300 Pfund segelfertiges Gesamtgewicht.

Bei der Segelvermessung warteten wir bis der größte Andrang durch war, dann setzte sich Andrew auch hier noch einmal für uns mit den Vermessern auseinander. Beim Schiedsgericht ließ sich eine Ausnahme für unser und drei weitere Segel erwirken, die durch eine Kürzung unangemessen beschädigt worden wären.

Zum Practice-Race am Sonntag hatte der NYC auch die zahlreichen Sharksegler eingeladen, die nicht an der WM teilnehmen konnten oder wollten. Es sollte das größte Sharkfeld überhaupt werden. Leider ließen sich aber nur ca. zehn weitere Boote locken. Damit war es ein großer Start, aber nicht der Größte. Bei zwei bis drei Windstärken landeten wir im Mittelfeld und waren am Ende überrascht, dass eine Reihe von Booten nicht durch das Ziel gefahren war.

⚓ Der Motor wird vor dem Rennen in der Backskiste verstaut





Für den Sonntagabend war die Eröffnung angesetzt. Es war als feierlicher Moment mit Flaggenzeremonie geplant. Für Kanada und Österreich standen die Shark-Weltmeister Kevin Piper und Flossi Felsecker als Fahnenträger bereit. Für Deutschland durfte Ulrike die Fahne unter Duddelsackmusik zum Flaggenmast tragen. Die Hymnen beim Setzen der Flaggen wurden nicht live auf dem Duddelsack vorgetragen. Wir genossen eine würdige Tonkonserve, wohl wissend, dass zur Siergerehrung zumindest unsere Hymne nicht noch einmal gespielt werden wird.



⚓ Eröffnung

Am Montag wurde es ernst. Stress schon beim Frühstück. Die Küchencrew war noch nicht eingespielt und es dauerte zwanzig Minuten, bis das kanadische Frühstück (Toast mit Ei oder Pfannkuchen oder Waffeln mit Ahornsirup und Bacon) serviert wurde. Dann auslaufen. 47 Boote gingen an den Start. Seglerisch erschien es vertraut, leichter Wind aus Südost und Sonne. Wir kamen beim Start wieder nicht nach vorn und fingen hinten an. Bei Rundung der ersten Luvtonne gab es offensichtlich Probleme. Ein Pulk von ca. zehn Booten hatte sich unter der Tonne

irgendwie gegenseitig lahmgelegt. Wir konnten uns freihalten und waren wieder im Rennen. Bis zum Ziel brauchten wir nur nach vorne zu schauen und konnten noch einige Plätze aufholen. Zum anschließenden zweiten Lauf nahm der Wind etwas ab. Der Start klappte besser, wir segelten uns rechts schön frei und kamen mit dem letzten Pulk zur Luvtonne. Hier bemerkten wir zu spät, dass 1 - 2 Knoten Strom gegenan liefen. Die Höhe zur Tonne ließ sich nicht halten und weitere Gegner überholten. Mit Berührung mogelten wir uns als Vorletzter um die Tonne und wurden vom Strom auch noch unter die Ablauftonne gedrückt. Mit zwei weiteren Schlägen befreiten wir uns von den Tonnen. Viel holten wir diesmal nicht mehr raus. Vier Boote gingen nach uns Ziel. In der letzten Tageswettfahrt bei weiter leichtem Wind und Strom gegenan kamen wir auch nicht viel besser klar. Wir fuhren mindestens zwar 5° mehr Höhe als die anderen Boote im hinteren Feld, waren aber langsam wie eine Schnecke. Weniger Höhe zu fahren, brachte uns dabei auch nicht in Fahrt. Am Ende wie im zweiten Lauf ein 39. Platz. Auf dem Heimweg waren wir zwar nicht stolz auf das Ergebnis, aber auch nicht unzufrieden mit der Leistung. Die Manöver hatten auch mit den Kindern gut funktioniert. Auf dem Wasser war es halt nicht der Tag der Deutschen, der für das Abendessen das Motto lieferte. Bei Schnitzel, Rübenmus, Rotkohl und Kartoffelsalat wurden alle wieder aufgebaut. Wir waren nicht die Einzigen, die von der Strömung überrascht worden waren und Stärkung brauchten.





Für den Dienstag waren erneut drei Rennen geplant. Zwei bis drei Windstärken aus Süd, die über Tag auf drei bis vier zulegten, sorgten für den entsprechenden Antrieb. Als eine Konsequenz des Vortages hatten wir Sarah, unser Bugfräulein, vom Vordeck in die Kajüte verbannt. Solange sie nicht zum Ausreiten auf der Kante gebraucht wurde, durfte sie erst kurz vor der Luvtonne zum Setzen des Spibaumes heraus und die Luftströmungen verwirbeln. Obwohl die *Marmoset* nur einen spartanischen, polsterfreien Innenraum hatte, konnte Sarah den Mittelgang zum Schlafen nutzen. Die ersten drei Fehlstarts und Rückrufe bekam sie nicht mit. Für uns lief es am Dienstag zunächst auch nicht besser als am Montag. Da je 6 Boote in den ersten beiden Wettfahrten mit der schwarzen Flagge aus dem Rennen genommen wurden, erscheinen die Platzierungen 34 und 24 nur etwas freundlicher. Der richtige Lichtblick war das dritte Rennen am Dienstag. Wir starteten neben der *Toreador* von Andrew Morgan, der am Dienstagabend dann nach sechs Rennen insgesamt in Führung lag. Es war leider unser einziger Start, wo wir so freikamen, dass wir alle Boote in der Nähe deutlich abschütteln konnten. Das die „abgehängte“ *Toreador* in diesem Lauf trotzdem 4. und wir 14. wurden zeigte, dass gute Geschwindigkeit und ein guter Start nicht ausreichen, um in einer Gruppe besser trainierter Segler ganz vorne zu bestehen.

Mit den sechs Wettfahrten in der Wertung konnte am Mittwoch dann die Langstrecke in Angriff genommen werden. Bei unserer ersten WM auf der Müritz hatte uns gerade dieses Rennen besonders viel Spaß gemacht. Der Plan für die Langstrecke auf dem Ontariosee erschien uns auch Spannung zu versprechen. Nach einer Startkreuz sollte es gegen Osten außen um die Toronto-Islands und wieder zurück zum Hafen gehen. Da die Islands wie eine Sichel vor der Stadt liegen, gab es unterwegs ein paar Tonnen zu beachten. Im wesentlichen konnte auf Sicht navigiert werden. Die westliche Wendemarke am Gibraltar Point kannten wir schon. Wie hatten sie zum Training genutzt.

⚓ Gute Führung, die Langstrecke um die Toronto-Islands





Wie abwechslungsreich das Rennen tatsächlich werden sollte, hatte sich aber wohl niemand vorgestellt. Es begann mit gut drei Windstärken aus Nord.

Für die Kreuz war der Kurs und die Länge des ersten Schenkels auf dem Startschiff angezeigt. Wir hatten trotzdem Schwierigkeiten die rote Bahnmarke zu finden. Unter Land lagen einfach zu viele rote Tonnen. Zum Glück waren wir nicht vorne mit dabei. Als wir die ersten Boote zur Tonne fahren sahen, hatten wir noch genügend taktische Möglichkeiten für den Rest der Kreuz. Dies konnten wir nicht nutzen. Am Ende des Hauptfeldes mit etwa zehn schon deutlicher hinten liegenden Booten rundeten wir die Luvtonne und gingen nach einer kürzeren Halbwindstrecke auf den Spinnakerkurs zum Gibraltar-Point. Der Wind ließ deutlich nach, verbunden mit einem kräftigen Rechtsdreher auf West. An der Tonne Gibraltar-Point waren nur noch ca. fünf Boote hinter uns. Der Kurs nach Osten blieb jetzt ein Vorwindkurs. Strichweise liefen die eine oder andere Bö durch das Feld. Mit dem Glück hin und wieder einen Windstrich zu erhaschen und der Taktik, dann konsequent abzufallen, überholten wir bis zum südlichsten Punkt des Kurses, der Landspitze des Tommy Thompson Parks ca. 30 Boote. Die ersten Sharks kamen uns von der noch eine Meile entfernten Wendemarke bereits wieder entgegen. Da drehte der Wind auf Nord-Nordost. Die Boote auf dem Rückweg zogen wieder die Spinnaker, den wir ganz schnell einpackten. Wir lagen zu weit südlich, mussten kreuzen und verlieren auch nach hinten wieder zehn Plätze. Als wir endlich auch an der Wendemarke waren, drehte der Wind wieder zurück auf West. Nach der Kehrtwende also weiterkreuzen. Falls der Wind wieder auf Nord gehen sollte, wollten wir uns eher rechts halten. Ebenfalls auf der Suche nach der Luvposition ging die Hooligan zu dicht unter die Landspitze. 100 m zurück hörten wir sie krachend gegen einen Fels stoßen. Auf der halben Kreuz zurück zur Tonne Gibraltar Point beginnt der Wind wieder langsam nach rechts auf Nord zu drehen. Wir waren gerade links auf dem See und hätten eigentlich wieder nach rechts unter Land wenden wollen um uns für diesen erwarteten Dreher zu positionieren. Mit dem Rechtsdreher fuhren wir nun weiter auf der linken Seite.

Je weiter der Wind nach rechts drehte, desto schlechter sah es für uns aus. Der Bananenschlag ging weiter und weiter. Als die Drehung aufhörte, beschlossen wir in den sauren Apfel zu beißen und zu wenden. Das nächste Boot, das vor uns passierte und noch weiter nach links, fuhr war die *Eager for more* mit dem vierfachen Weltmeister Greg Cockburn und Andrew Barlow. Wir hofften nun, links doch nicht zu viel verloren zu haben. In dem Moment kippte der Wind wieder nach links von Nord auf West, fast auf Südwest. Wir konnten zur Tonne Gibraltar-Point abfallen. Die *Eager for more* lag jetzt deutlich zurück. Unter uns konnten noch Flossi Felsecker und Jamie Foy (*Crazy Ivan*), die beide auch schon dreimal Weltmeister waren, die Tonne anliegen. Der Rest von rechts war weg. Flossi erreichte kurz voraus die Tonne. Hinter uns folgten *Crazy Ivan*, *Tiger Niles* (Exweltmeister Peter Aker) und die *Eager for more*. Bis zum Ziel waren es etwas mehr als eine Meile raumschots jetzt bei guten drei Windstärken. Diesmal hielt der Wind. Mit Platz 17 waren wir sehr glücklich davon gekommen.





Der Nachmittag bot für alle weniger Glücklichen die Chance zur Revanche beim Opti-rennen im Hafen. Es standen sechs Boote zur Verfügung. Aus fünf Vorläufen kamen die zwei ersten in die Halbfinals und hier wieder die zwei besten ins Finale. Für Uli, die bis letztes Jahr noch im Opti segelte, rechneten wir uns gute Chancen aus. Sie hatte nur keine Lust alleine „für Deutschland“ an den Start zu gehen. Also meldeten wir zwei Starter. Für mich war im Halbfinale Schluß. Ulrike konnte den Vorlauf trotz Frühstart und Einzelrückruf relativ sicher gewinnen. In ihrem Halbfinale wurde mit allen Mitteln gekämpft. Dem Führenden wurde vom Steg mit Wassereimern und Schlauch das Boot und Gewinnen schwer gemacht. Mit Mühe aber ohne Mogeln gelang Uli als Zweite der Finaleinzug. Hinter Sean Wismer und Jamie Foy segelte sie auf den Bronzeplatz.



⚓ Opti-Rennen der Sharkies,
Uli zieht im Vorlauf voraus

Am Donnerstag hätte es die Wettfahrleitung schon ruhiger angehen können. Für die fehlenden drei Rennen standen noch zwei Tage zur Verfügung. Für Freitagvormittag war allerdings die Sperrung unseres westlichen Fahrwassers aus dem Hafengebiet angekündigt. Für die jährliche Canadian Air Show am nächsten Sonnabend sollte das Gebiet als Trainingsareal den Tieffliegern vorbehalten bleiben.

Da Wind und Wetter am Donnerstag ideale Bedingungen boten, wurde unser Programm komplett mit den fehlenden drei Wettfahrten durchgezogen. Bei 3 bis 4 Windstärken konnten wir uns mit den Plätzen 33, 29 und 21 wieder unseren Möglichkeiten entsprechend platzieren. Der von Land kommende Nordwind war in der Richtung nicht so stabil. Die Plätze wurden über die richtigen Schläge natürlich vor allem auf der Kreuz entschieden. Im letzten Lauf gönnte die Wettfahrleitung dann den Seglern auch endlich eine Zielkreuz. Alle anderen Wettfahrten wurden nach zwei Runden mit einem Vorwindziel beendet. Die wechselhaften Platzierungen einzelner Mannschaften am Donnerstag wie z.B. vom Boot *Afternoon Delight*, CAN 909: 32, 3 und 33 zeigen einerseits die Leistungsdichte, andererseits dass viel gewonnen und verloren werden konnte. Konstant vorne mit drei Plätzen unter den ersten zehn waren nur drei Mannschaften, darunter die *Bedlam*-Crew um Kevin Piper. Mit 14 bzw. 11 Punkten Rückstand auf die ersten beiden Boote in den Tag gestartet, konnten sie ihren WM-Titel mit einem Punkt Vorsprung noch erfolgreich verteidigen.

Am Freitag hatten alle genügend Zeit zu packen und die Übungen der Flugartisten für die geplante Airshow zu bestaunen. Die Organisatoren konnten das Abschlussdinner und die





Siegerehrung zeitlich etwas vorziehen. Das kam uns entgegen. Der Rückflug war noch für den Abend, 23:00 Uhr geplant und den NYC wollten wir ca. drei Stunden vorher verlassen.

Die Siegerehrung wurde in das Diner eingebettet. Zwischen den einzelnen Gängen wurden die Segler nach vorne gebeten. Alle erhielten einen Erinnerungspreis. Die Plätze 20 - 30, wo wir uns wiederfanden, wurden nach dem Roastbeef, noch kurz vor unserem Taxi, aufgerufen. Wir konnten unseren Clubstander überreichen und den Dank für die große Gastfreundschaft loswerden, bevor wir leider vor der Ehrung der World Champions die Feier verlassen mussten.

Am Samstag gegen 16:00 segelte unser Flugzeug vorüber an unserem nicht ganz so großen See, dem Muldestausee und setzte zur Landung auf dem Flughafen Halle-Leipzig an. Vorüber war auch der Urlaub, aber einige Eindrücke bleiben.

Die enge Verbundenheit der vielen Sharksegler war ein besonderes Erlebnis. Einige Boote befinden sich seit über 40 Jahren in den Familien und werden nun schon in dritter Generation gesegelt. Die wöchentlichen Trainingsregatten ermöglichen vielen Seglern ein einheitlich hohes Niveau. Auch ein Boot wie die *Spirit*, die mit einem überragenden Segler, dem Segler des Jahres 2000 und Startbootolympiasieger Magnus Liljedahl an den Start ging, hob sich als 21. nicht deutlich in der Leistung ab.

Auf der anderen Seite des Atlantiks in Europa zu leben, erscheint aus kanadischer Sicht aber ebenfalls erstrebenswert. In vielen Gesprächen wurde das Bedauern zum Ausdruck gebracht, in Kanada keine neue Shark kaufen zu können.



 Regattasegler-Familienboot:
Marmoset läuft unter Spi und alle haben Spaß

