



## BEEINDRUCKENDE SCHÖNHEIT

Die Eilean ist ein Traumboot; erstmals lief sie 1936 vom Stapel; ab 1993 drohte die Eilean – zu diesem Zeitpunkt schon fast ein Wrack – in der Karibik in Vergessenheit zu geraten. Heute glänzt sie wieder in alter Schönheit, das Deck darf nur barfuß betreten werden



PANERAI CLASSIC YACHTS CHALLENGE

# ANGRIFF DER PIRATEN

Der **WIENER** ging in Imperia an Bord der Eilean. Und erlebte hautnah, dass sich eine luxuriöse alte Yacht auch durchaus für eine kuriose Kaperfahrt eignet, nämlich dann, wenn es die Piraten nach Champagner dürtet

Text: Martin Swoboda

**F**reitag, 10 Uhr früh: Die Crew steht vollständig versammelt an Deck, nachzählen überflüssig, zwölf Paar Schuhe stehen am Pier neben der Gangway. Das makellose Teakdeck der Eilean betritt man ausschließlich blosfüßig, auch alle anderen Teilnehmer lassen Schuhe, historische Rettungsringe und anderen unnötigen Ballast an Land zurück. Und dann trennt sich Eilean auch noch von der Gangway, Maschine an, Leinen los, und hinaus aus dem Hafen aufs weite Meer. Klingt einfacher als es ist, das Starterfeld ist umfangreich, in zehn Klassen starten unterschiedlichste Segler aus dem ganzen letzten Jahrhundert, kaum eines davon ist wirklich wendig, und ein sechzig Meter langer Dreimaster füllt schon alleine das Hafenbecken recht gut aus.

## Warten aufs Starten

Wie im Gänsemarsch verlassen die Schiffe den schützenden Hafen, gleiten zwischen den Leuchttürmen hinaus, verteilen sich malerisch am Horizont, begeben sich in Warteposition. Der Start soll um 12 Uhr erfolgen, die Startlinie wird vom Regattaboot und einer beeindruckten großen Boje mit Panerai-Schriftzug gebildet, sie liegt ein paar hundert Meter vor der Kaimauer, dahinter erhebt sich malerisch die kleine Stadt Porto San Maurizio mit ihrer etwas auffällig großen Kirche. An Deck werden Vorbereitungen zum Segelsetzen getroffen, wenn ein besonders schönes Schiff in

## FAKТИSCHES



SEEMANN

Panerai CEO Angelo Bonati

## EILEAN & PANERAI EINE LOVE-STORY

**LEGENDE.** Die vom legendären Bootsbauer William Fife III entworfene Yacht lief 1936 im schottischen Fairlie von Stapel, 1974 gelangte sie in den Besitz von John Shearer, der sie erstmals renovierte. Eine Kollision und eine Termiteninvasion während der Reparaturarbeiten 1993 ließen die Eilean halb versunken und vergessen in der Karibik zurück. Bei der Antigua Classic 2006 entdeckte Panerai CEO Angelo Bonati das Wrack, ließ sie kaufen und in 40.000 Arbeitsstunden in Viareggio handwerklich einwandfrei restaurieren.

der Nähe dümpelt, wird dies ausgiebig gewürdigt, landschaftliche oder gar architektonische Schönheit entlockt der Crew hingegen kein Interesse. Wenn der Blick hinüber an die Küste schweift, dann nur um die Wolkenbildung zu beobachten, et-

waige Bewegung in den Blättern der Bäume oben, denn das würde Hinweise auf die Windrichtung geben. Um diese überhaupt feststellen zu können, muss er jedoch eine gewisse Mindeststärke erreichen, doch dem ist nicht so.

Auch hier an der Ligurischen Küste vor Imperia schenkt ihr der Skipper nichts. In der neunten und vorletzten Regatta der Panerai Classic Yachts Challenge gilt es, den knappen Vorsprung auf Overload zu verteidigen, vielleicht sogar Pazienza und Golden Fleece zu attackieren, um in der Gesamtwertung zu den Top Five aufzuschließen.

## Vom Winde verweht

Die letzte Regatta in Mahon war von stürmischem Winden verblasen worden, nur eine einzige Wettkampf konnte durchgeführt werden, die Teams sind gierig, sich wieder unter zivilisierten Bedingungen zu messen. Auf der Eilean besteht die Crew aus zwölf Mitgliedern, neben dem britischen Skipper Andrew Culley, der das Schiff bei den Regatten in Europa führt, und Taktiker Antonio gehören zwei weitere Italiener zur fixen Besatzung, die restlichen acht werden jeweils für die Regattasaison ausgewählt. Das Anforderungsprofil ist bei den an den Winden arbeitenden italienischen Muskelpaketen rasch zu durchschauen, hellhäutige junge Männer mit hohem Sonnenschutzbedarf kommen gerne von Marineinstituten in ▶

Cornwall und wissen genau, was warum wie funktioniert – oder eben nicht. Die vier „leichten Mädchen“ an Bord sind allesamt ausgewiesene Seglerinnen, klettern auch mal in die Takelage, um einen klemmenden Block zu lösen, übernehmen allerhand Spezialaufgaben.

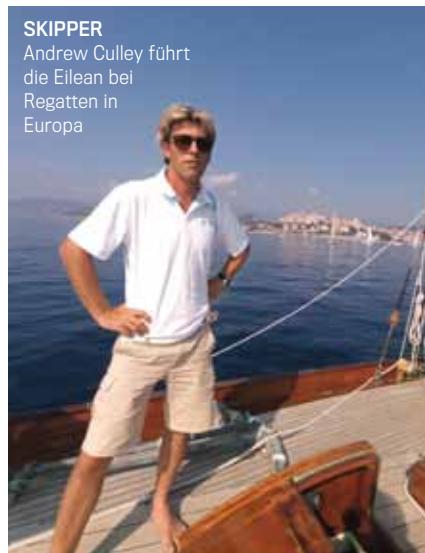
Um 13 Uhr beginnt mit dem Ankündigungssignal endlich der Countdown zur ersten Wettfahrt. Der Wind hat zwar noch immer alles andere als Sturmstärke, aber zum dezenten Segeln reicht's, vor allem wenn alle Vorsegel gesetzt sind. Das erfordert den Einsatz der ganzen Mannschaft, es wird gezo gen und gekurbelt. Einige Klassen sind schon gestartet, ein Horn ton gibt einer das Startsignal und der nächsten das zur Vorbereitung, dazwischen knistern Anweisungen aus dem Funk. Langsam nähert sich Eilean der Startlinie, ein Frühstart würde mit einem 360 Grad um die Startboje gehandelt. Schließlich das Signal, alle Yachten fallen ab und nehmen Fahrt auf, Eilean ist mitten drin, Andys Taktik an der Linie richtig und die Crew hat ordentlich gearbeitet.

Das tut sie auch im weiteren Verlauf der Wettfahrt, der Wind legt etwas zu, die Segeltrimmer versuchen mit kleinen Änderungen der Stellung und Spannung, den maximalen Vortrieb aus dem Tuch zu holen, der Skipper auf kleinste Windänderungen zu reagieren und so Geschwindigkeit zu machen. Und doch schiebt sich ein Konkurrent nach dem anderen vorbei, im Ziel liegen nur zwei Schiffe hinter der Eilean ...

#### Die Segel verstehen

Zurück in der Marina macht sich beim Skipper Frustration bemerkbar, während die Crew von Eilean ihren Sieg feiert, grübelt er. Auch die zweite Wettfahrt am nächsten Tag bringt mit einem 7. Platz

**SKIPPER**  
Andrew Culley führt die Eilean bei Regatten in Europa



**Meine Mannschaft hat super gekämpft, aber vielleicht müssen wir die Segel noch besser verstehen.**  
**Andrew Culley**

nicht das erhoffte Ergebnis, diesmal siegt Oiseau de Feu, Eilean wird zweite, Eilean hat mit einer Zeit von fünf Stunden um eine mehr für die zehn Seemeilen benötigt als die Sieger. Kritik an seiner Mannschaft lässt Andy nicht gelten, sie hat super gekämpft, aber vielleicht müsse man die Segel noch besser verstehen, sagt er in einem Interview. „Die Segel verstehen?“, murmelt ein Trimmer. „Die haben wir doch schon seit dem Stapellauf, während die anderen mittlerweile fast jedes Jahr eine neue Garderobe aufziehen!“ Womög-



**IN FAHRT**  
Trotz eifriger Einsatzes verließ die Challenge nicht ganz nach Wunsch

lich wird Angelo Bonati demnächst einen Vorstandsbeschluss fassen.

Bonati ist CEO von Panerai, vor allem jedoch ziemlich segelvorrückt. Er hatte das Wrack in der Karibik

entdeckt, zum perfekten Markenbotschafter der Firma erklärt und von dieser kaufen, nach Europa bringen und gründlich restaurieren lassen. Wie es derzeit aussieht, werden wohl demnächst zwei Segelschneider ihre Angebote unterbreiten, denn hinterherfahren macht ihm keinen Spaß, er war ja bei der zweiten Wettfahrt mit an Bord und sichtlich „not amused“. Was ihm allerdings offensichtlich Freude bereitet, ist seine Begeisterung am Segeln zu teilen, zum Beispiel mit jenen Kindern, die sonst wenig zu lachen haben, und welche mit ihm und der Crew den Regattatag auf Eilean verbracht haben. Er möchte aber seine soziale Ader nicht an die große Glocke hängen, was wir hiermit auch nicht tun wollen.

#### Schlaffe Segel

Der Sonntag, letzter Tag der Regatta und somit auch die letzte Chance, aus Imperia doch noch ein achtbares Resultat mitzunehmen, begrüßt die Teilnehmer mit strahlend blauem Himmel und brütender Hitze. Als wir kurz nach zehn Uhr aus dem Hafen auslaufen, kühlst noch der leichte Fahrtwind, draußen am Meer beim Warten auf den Start röhrt sich kein Lüftchen. Wir hissen das Großsegel, es hängt schlaff am Mast, spendet aber immerhin etwas Schatten. Um uns herum stehen regungslose Yachten auf der spiegelglatten Wasseroberfläche, schön anzusehen, diese schwimmende Leistungsschau der Bootsbaukunst, aber nicht sehr dynamisch. Die Regeln sehen vor, dass so lange gewartet wird, bis der Wind einen Start ermöglicht, oder die Uhr halb drei anzeigt.

Ab zwölf kommt Bewegung ins Starterfeld, auch wir werfen den Motor an und tuckern auf einen Konkurrenten zu.

Auf dem Vordeck wird ein Segel zur Seite geschlagen, zum Vorschein kommt eine geräumige Plastikschüssel voller bunter Luftballons. Diese sind mit Wasser gefüllt und werden, ehe sich die Gegner versehen, mittels einer überdimensionalen Schleuder in Richtung des gegnerischen Bootes abgeschossen. Die durchtrainierten Kurbelkörper spannen unter vollem Körpereinsatz die Gummiseile, eines der Mädchen zielt, feuert, der Ballon zerplatzt am Großsegel der Nachbarn. Der Rest der weiblichen Crew springt unterdessen als Piraten dekoriert und mit Spritzpistolen bewaffnet über Bord und entert das feindliche Schiff über den Bugsriet. Ziel des Angriffes ist angeblich das Erbeuten von Panerai Uhren des



**ANGRIFF!**  
Luftballons werden  
auf gegnerische  
Boote geschossen



#### ANSICHTSSACHE

Dank Panerais Marineinstrumenten weiß man drinnen, ob's draußen bläst

jeweiligen Captains, de facto erbeuten unsere Piratinnen in erster Linie Champanger, der auf den mächtigen Zwei- und Dreimastern anscheinend zu den Grundnahrungsmitteln zählt. Offensichtlich haben sich schon alle Segler damit abgefunden, dass heute kein Startschuss mehr fällt. Als das Rennen abgeblasen wird, befinden

sich alle Schiffe schon verdächtig nahe am Hafen. „Schade um die Wettfahrt, aber hatten wir nicht wieder einen herrlichen Tag auf See?“, bringt Andy die Sache auf den Punkt. Aber in zwei Wochen, wenn sich in Cannes all diese wunderbaren Segelboote und ihre Crews zur letzten Regatta der Panerai Classic Yacht Challenge treffen, wird wieder ordentlich gefightet, auch wenn die neuen Segel noch nicht fertig sind. ↪

**WER NUR  
BERIESELT WERDEN WILL,  
GEHT AM BESTEN UNTER  
DIE DUSCHE.**