



America's Cup 1983

Das Ende einer Ära im 25. Wettbewerb

Von Gero Hesse

Das Jahr 1851 gilt als Initialzündung zur bekanntesten und meist beachteten Segelregatta der Welt. Prestige, Stolz und Ehre zählen! Um keinen Wanderpokal wurde länger und härter gekämpft als um den America's Cup.

Die amerikanische Segelyacht AMERICA, ein 30 m langer Zweimastschoner des New York Yacht Clubs (NYYC), gewinnt am 22. August 1851 mit deutlichen 20 Minuten Vorsprung die Regatta rund um die im Solent gelegene Isle of Wight gegen die gesamte Konkurrenz der teilnehmenden englischen Yachten. Der 100 Guinee Cup, die älteste Sporttrophäe der Welt, gestiftet von Queen Victoria, geht an den amerikanischen Yacht Club aus New York.

Dieser schreibt den Silbercup, später auch *the auld Mug* oder *bodenlose Kanne* genannt als Wandertrophäe in der Deed of Gift aus.

Jene Stiftungsurkunde besagt, dass jede Yacht, die den Cup gewinnen will, auf eigenem Kiel über den Atlantik segeln und sich als Herausforderin den Cup-Verteidigern stellen muss, wie seinerzeit die Yacht AMERICA. Später wurden diese Regeln immer wieder abgeändert oder teilweise abgeschafft.

Die erste unter dem Namen America's Cup ausgesegelte Regatta fand dann 1870 statt. Von dieser ersten Verteidigung an bis zur 20. Regatta im Jahr 1967 gab es jeweils nur einen Herausforderer. Das Jahr 1970 brachte dann erstmals mehrere Herausforderer, so dass der veranstaltende New York Yacht Club sich einverstanden erklärte, den offiziellen Herausforderer durch eine Vorausscheidung zu ermitteln.

Ab 1983 etablierte sich diese Vorausscheidungs-Regatta als Louis Vuitton Cup, benannt nach ihrem Sponsor.

1983, der Cup ist seit 132 Jahren fest in der Hand des New York Yacht Clubs. Dieser vornehme Club gilt als Gralhüter. Bisher konnte kein Boot eines anderen Yacht Clubs eine Herausforderung gewinnen und den Cup mitnehmen. Auch einer der bekanntesten Herausforderer, Sir Thomas Lipton, Tee- und Lebensmittelhändler und Freund der englischen Könige Edward VII. und George V., ist fünfmal, mit seinen jeweils SHAMROCK genannten Yach-

ten, an der Dominanz der Amerikaner gescheitert. Shamrock, das Kleeblatt, ist das inoffizielle Nationalsymbol Irlands. Es ist eines der Attribute des Heiligen Patrick, der Schutzpatron der Iren. Er soll bei der Missionierung Irlands die Dreifaltigkeit mit dem Kleeblatt erklärt haben. Thomas Johnston Lipton, am 10. Mai 1850 in Glasgow geboren, sah sich als Ire treu an der Seite Englands.

Am 29. Juli 1902 wurde ihm der Adelstitel eines *Baronets of Osidge in the County of Middlesex*, verliehen. Seine Tee Marke Lipton existiert noch heute.



Abb.0: Der america's cup, the auld mug.
Foto: Wikipedia commons, gemeinfrei.





Abb. 1: Schoneryacht AMERICA (1851) die Gewinnerin des später nach ihr benannten America's Cup. Litho: Oswald W. Brierly. Quelle: wikipedia commons, gemeinfrei.

In dieser 1983er Herausforderung befindet sich unter den vielzähligen Syndikaten die Yacht AUSTRALIA II, Segelzeichen KA-6, die sich im Louis Vuitton Cup messen wird um den Cup Herausforderer auszusegeln. Sie wird in diesem Cup etwas ganz Besonderes sein.

Es ist schon die zweite Yacht des australischen Biermagnaten Alan Bond mit dem Namen zu Ehren des Kontinents Down Under, die am America's Cup teilnimmt und es ist die vierte Kampagne für Alan Bond selbst. Diese Yacht ist von Beginn der Herausforderer-Regatten an etwas Außergewöhnliches. Sie gilt als Wunderkind und es gibt Gerüchte über das ausgefallene und besondere Design. Es werden Proteste eingelegt und verhandelt. Diese richten sich gegen die Vermessung und das Boot sei regelwidrig nicht in Australien konstruiert worden, sondern mit Hilfe eines Niederländers. Sport mit den härtesten Bandagen, der hier außerhalb des Wassers ausgefochten wird.

Seit 1937 gab es Anfragen beim New York Yacht Club sich doch

von den großen und teuren J-Class Yachten im America's Cup zu trennen und auf die etwa 20 m langen 12mR Boote umzustellen. Die Zwölfer wurden dann 1956 als neue Cup-Klasse eingeführt und sie sollte bis einschließlich 1987 für 10 Herausforderungen bleiben. Bei der 12mR Klasse handelt es sich um Yachten, die auf der Konstruktions-Formel für Segelyachten von Alfred Benzon, einem Kopenhagener Apotheker, basieren. Die nach dieser Formel gebauten Yachten können vergütungsfrei gegeneinander segeln. In Regatten, die nach einer Ausgleichsregel gesegelt werden, hat nicht unbedingt

die Yacht, welche als Erste über die Ziellinie geht, auch gewonnen. Bei der Ausgleichsregel werden kleinere Boote mit einem Zeitbonus belegt.

Am 12. Juni 1906 vereinbarten die europäischen Segelnationen in London die International Rule für Meter-Klassen. Während einer zweiten Konferenz im selben Jahr in Berlin wurde die Formel um präzise Bauvorschriften ergänzt. Im Rahmen einer dritten Konferenz im Oktober 1907 in Paris wurden die Segelanweisungen vereinbart und die International Yacht Racing Union (IYRU) gegründet. Diese First Rule galt ab dem 1. Januar 1908 zunächst für 10 Jahre und beschrieb die erste Formel der Meter-Klasse. Über die Jahrzehnte wurde sie immer wieder modifiziert. In die Formel gehen die Werte Schiffslänge, Schiffsbreite, Wasserlinienlänge, Tiefgang, Freibord und Segelfläche ein.

Nach Einsetzen der entsprechenden Werte in die Formel erhält man als Ergebnis eine Zahl, zum Beispiel 12. Diese Yacht entspricht dann dem Rennwert 12mR. Es gibt

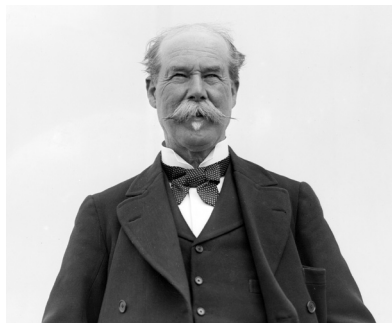


Abb. 2: Sir Thomas Lipton, 1909.

Foto: Wikipedia commons, gemeinfrei.



weitere Rennklassen in der Meter-Klasse, zum Beispiel die bekannten 6mR, 8mR, 12mR oder auch 23mR. Die Formel für die 5,5mR Boote ist eine andere als die der restlichen Yachten der Meter-Klassen.

Was den Rennsport-Fans die Formel 1, ist den Seglern die 12mR Klasse. Innerhalb der Meter-Klassen hat der Konstrukteur alle Freiheiten die einzelnen Parameter zu ändern. Nur das Formelergebnis, beim America's Cup dieser Zeit, die Zahl 12 muss dabei herauskommen. Verändert man einen Parameter der Formel zu einem Vorteil, zum Beispiel eine längere Wasserlinie, muss ein anderer Parameter, zum Beispiel Segelfläche, zum Nachteil geändert werden. Die Formel wirkt also ausgleichend und die Aufgabe des Konstrukteurs ist es einen Kompromiss zu finden, der ein schnelles Boot ergibt. Dazu waren unzählige Versuche, meistens im Schlepptank, nötig.

An der 12 im Großsegel erkennt man die Klasse auf dem Was-

ser. Darunter dann die Nationale Kennzeichnung (Segelnummer) des Bootes. Mit der Einführung der Zwölfer wurden die Pokal-Rennen immer enger und härter. Der technologische Wettlauf war, wie in allen Formel-Klassen im Sport, eröffnet. Aus der ganzen Welt kamen nun die Herausforderer und wollten sich an der amerikanischen Überlegenheit messen. Die ersten Zwölfer wurden aus Holz gebaut. Im Jahr 1983 war es schon längere Zeit üblich alle Boote in Aluminium fertigen zu lassen.

Zwölfer benötigen eine Crew von elf Mann. Es werden benötigt der Skipper als Rudergänger, ein Taktiker - er berät mit dem Skipper die notwendigen Manöver, ein Navigator - er gibt den Weg zur nächsten Tonne und Abstände zum Gegner an, ein Großschot - Trimmer, zwei Genua-Spinnaker - Trimmer, ein Mastmann für die Fallen, ein Bugmann für die Vorsegelwechsel, ein Pitmann für die Fallwünschen, zwei Grinder die mit den zentralen Kurbeln alle

Wünschen antreiben. Es handelt sich dabei um Bodybuilder bei den Grindern sowie Profisegler. Jeder muss seine Aufgabe mit hoher Präzision schnellstmöglich ausüben können. Bei Mastmann und Vordeckmann wird zusätzlich artistisches Können verlangt, wenn ersterer in den Mast muss, um Reparaturen auszuführen und zweiterer beim Spinnakerwechsel das Segel am Spinnakerbaum lösen muss. Alles erfolgt manuell. Die Segelgarderobe fällt vielfältig aus, da man Zwölfer nicht reffen kann, für jede Windgeschwindigkeit müssen die passenden Segel gewählt werden. Der Schnitt der Segel ist dabei entscheidend, flach für starken Wind und bauchiger für leichten Wind. Die Segel bestehen aus Dacron- (Polyester) und Kevelar- (Aramid) Fasern und sind für den bestmöglichen Auftrieb nach ingenieurwissenschaftlichen Methoden der Aerodynamik dreidimensional profiliert und damit Auftriebskörper. Kevelar wird in den höher belasteten Bereichen der



Abb. 3: COLUMBIA links (1899) und SHAMROCK I rechts (1899). Foto: John S. Johnston, Public domain, via Wikimedia Commons, gemeinfrei



Segel verwendet und sorgt dort für ein stabileres Profil. So wird die Gewebedehnung verringert, die das Profil verändern würde.

Ab 1983 setzte sich der Radial- gegenüber dem Horizontalschnitt immer mehr durch. Dabei werden die Fäden im Segeltuch den entstehenden Zugbelastungen im Segel besser angepasst. Das ergibt eine strahlenförmige Verteilung der Bahnen. Der nächste Schritt war dann das Laminieren von Segeln mit Mylar-Folie, um noch stabilere Profile zu erhalten. Spinnaker werden aus der dehnungsfähigen Nylonfaser, meistens in der Kombination aus Radial- und Horizontalschnitt gefertigt. Man verwendet hier dehnungsfähige Fasern, um einfallende Böen besser abfedern zu können. Der Schnitt der Segel ist daher ein Ergebnis angewandter Aerodynamik in vollendeter Form.

AUSTRALIA II galt als Formelschinder, die clevere und intelligente Auslegung der 12mR Formel. Das Geheimnis steckte vor allem in allen wasserberührten Teilen der Yacht. Die Beachtung der Hydrodynamik stand für den Konstrukteur im Vordergrund. Der Rumpf hat im langen Vorschiff einen leichten Knick, der die Wasserlinienlänge, in der für die Vermessung benutzte Schwimmlage „nicht segelnd“, verkürzt. Das gleiche im Bereich des Hecks, dort wurde die Wasserlinie durch das Ruder begrenzt, denn das über dem Ruder befindliche Heck, flach wie eine Platte, berührte ab dort nicht mehr das Wasser während der Vermessung. Bug und Heck ragten in der Schwimmlage mit großen Überhängen aus dem Wasser.

Der revolutionäre Konstruktionsstrick steckte aber im Kiel! Dieser wurde während der Kampagne immer mit großen Planen verdeckt. Niemand bekam ihn zu Gesicht, was eine besonders anspruchsvolle Herausforderung für die Technik-Crew darstellte, da alle Yachten nach dem Segeln, auch heute noch, täglich per Kran aus dem Wasser gehievt werden. Dies erfolgt, um



Abb. 4: AUSTRALIA II mit verdecktem Kiel, während das Unterwasserschiff gereinigt wird. Foto: © Daniel Forster 1983.

den Rumpf zu reinigen und auf Schäden (Risse), besonders im Kielbereich, zu überprüfen.

Ben Lexcen, 1936 in Boggabri Australien als Bob Miller geboren, ein australischer Segler und Konstrukteur, gilt als Erfinder des Flügelkiels. Bei den Olympischen Spielen 1972 vor Kiel belegte das von Bob Miller gesteuerte australische Boot der Soling-Klasse den 16. Platz. Nach den Olympischen Spielen trennte sich Miller von seinem langjährigen Partner Craig Whitworth. Da Whitworth für seine Bootsbauer-Firma den Namen Miller & Whitworth beibehielt, suchte sich Miller einen neuen Namen für seine eigene Firma. 1977 änderte er offiziell seinen Namen in Ben Lexcen. Der von ihm entworfener Flügelkiel hat in der Vermessungs-Schwimmlage genau den von der Formel geforderten Tiefgang. Bei der Vermessung hat der Kiel einen Tiefgang von 2,27 m, bei Krängung bis zu 2,72 m! Wenn die 19,21 m (Lüa) lange AUSTRALIA II segelnd unter Winddruck krängte, berührte fast die gesamte Rumpflänge das Wasser und verlängerte damit die 13,10 m Konstruktions-Wasserlinie deutlich (physikalische Regel bei Verdrängern – Länge läuft). Alles Effekte, welche man beim schnellen Segeln gerne hat. Um den Fotografen die Möglichkeit eines Fotos aus dem Hubschrauber auf das Unterwasserschiff, bei

segelnder Yacht, zu erschweren, war der Kiel, des ansonsten weißen Bootes, mit grünlich blauer Farbe partiell getarnt.

Im Sommer 1982 trafen die Herausforderer in Newport ein. Sieben Yachten, alle mit hohem Potential.

- CHALLENGE 12 KA-10, Royal Yacht Club of Victoria Australien;
- ADVANCE KA-7, Royal Sydney Yacht Squadron Australien;
- AUSTRALIA II KA-6, Royal Perth Yacht Club Australien;
- VICTORY '83 K-16, Royal Burnham Yacht Club England;
- FRANCE 3 F-3, Yacht Club de France Frankreich;
- CANADA I KC-1, Secret Cove Yacht Club Kanada;
- AZZURRA I-4, Yacht Club Costa Smeralda Italien.

Schon im Sommer begann der psychologische Krieg der Syndikate, als Peter de Savary, VICTORY'83 Challenge, die Order heraus gab alle Aktivitäten von Dennis Conner und LIBERTY US-40 zu filmen. Die Vermittlung der Royal Sydney Yacht Squadron zwischen den Parteien führte jedoch zu nichts. Die Engländer filmten, wann und wo sie wollten, und die amerikanischen Begleitboote schleppten lange Nylonleinen hinter sich her, damit sich diese in den Schrauben der englischen Begleitboote verfangen sollten.

Der mit großer Anstrengung



betriebene Kleinkrieg trat erst dann in den Hintergrund als andere Ereignisse die Aufmerksamkeit der Beteiligten auf sich zogen. CANADA I verlor bei leichten Winden den Mast und der Konstrukteur Bruce Kirby gab den ersten wichtigen Lehrsatz der Saison von sich: *Nun, man weiß, dass ein Schiff, dessen Mast über Bord gegangen ist, rapide an Geschwindigkeit zu verlieren pflegt.*

Die Kanadier machten ansonsten kaum auf sich aufmerksam. Die unterfinanzierte Kampagne wirkte sich deutlich auf die sportlichen Leistungen aus. Das traf nicht auf VICTORY'83 und auf AUSTRALIA II zu. Geld schien hier kein Problem zu sein und das australische Boot wurde obendrein hervorragend gesegelt.

Nur die sich um die Yacht rankenden Gerüchte wollten nicht abebben. Leute, die das Wunderboot in Natura gesehen haben wollten, flüsterten etwas von *sie sieht unter Wasser aus wie eine Zwiebel mit Flügeln.*

Es galt als sicher, dass die Australier den Kiel hydrodynamisch verändern konnten. Das war zwar Blödsinn und stimmte nicht, sorgte aber, vor allem bei den Amerikanern, für deutliche Nervosität! Es gab Spionagefälle mit Tauchern, die den Kiel fotografieren wollten, diese wurden aber alle entdeckt und hatten keinen Erfolg.

Ein Taucher der Kanadier war erfolgreich. Er wurde ebenfalls entdeckt und ihm wurde der Film abgenommen, er saß eine Nacht lang im Gefängnis und wurde für 500 US Dollar ausgelöst. Die Australier verzichteten auf eine Anzeige, da der Film in ihren Händen war und kein Schaden mehr entstehen konnte. Tauchen in der Nähe des AUSTRALIA II-Docks war der Sommersport schlechthin in Newport, Rhode Island, geworden!

Die Debatte um den Kiel war damit endgültig entfacht. Nicht nur das, auch die nächsten Zweifel kamen auf. Die im Messbrief angegebene Länge von AUSTRALIA II wurde angefochten. Der Konstrukteur Ben Lexcen und Alan Bond konterten mit dem Hinweis, das Boot wäre zweimal

in Australien und einmal in den USA vermessen worden.

Den australischen Skipper John Bertrand und seine Crew kümmerte das ganze Theater um AUSTRALIA II wenig. Sie segelten das Boot völlig unbekümmert durch die Ausscheidungsrennen und ließen keinen Zweifel daran, wer der Herausforderer für den 1983er Cup sein würde. Auch die, ebenfalls von Ben Lexcen konstruierte, CHALLENGE 12 hatte nicht den Hauch einer Chance gegen AUSTRALIA II. Nur die AZZURRA, die erste italienische Herausforderung überhaupt, war die Überraschung im Louis Vuitton Cup und kam dort ins Semifinale. *Das ist beinahe so, als hätten wir den Cup gewonnen,* sagte Skipper Cino Ricci.

Im Lager der Herausforderer waren auch die Engländer um Peter de Savary gefürchtet. Der reiche Finanzmakler hatte den britischen Zwölfer mit einem 70 Mann Tross und 20 Millionen DM ausgestattet, das waren 1983 immerhin knapp 7,9 Millionen US Dollar.

Bei den Amerikanern setzte sich Dennis Conners LIBERTY gegen Tom Blackallers DEFENDER US-33 durch, beide vom New York Yacht Club. Conner musste sich später die Frage gefallen lassen, ob er das beste Boot ausgesucht hätte. Viele hielten die alte FREEDOM US-30, Gewinnerin von 1980 unter Conner, für die schnellere Yacht. Conner gab erst am 9. Juni 1983, dem Abend vor dem ersten Rennen, die Wahl seines Bootes bekannt.

Noch immer irritierte dieser Kiel alle Amerikaner, den bis dahin nur die Australier und die Vermessungsexperten jemals zu Gesicht bekommen hatten. Monatelang ist dieses Wunderding das Objekt zahlloser Spekulationen.

In Newport, Rhode Island, kursierten absurde Zeichnungen und



Abb. 5: AUSTRALIA II, die Herausfordererin.
Foto: © Daniel Forster 1983.



Abb. 6: LIBERTY, die Verteidigerin.
Foto: © C Larry Moran, 1983.

Technische Daten beider Schiffe

AUSTRALIA II KA-6

Länge 19,21 m (Lüa), 13,10 m (KWL)
Breite 3,64 m
Tiefgang 2,27 m bis 2,72 m (bei Krängung)
Verdrängung 21,80 t
Segelfläche 175 m² am Wind

LIBERTY US-40

Länge 19,37 m (Lüa), 13,70 m (KWL)
Breite 3,70 m
Tiefgang 2,67 m
Verdrängung 24,35 t
Segelfläche 198 m² am Wind

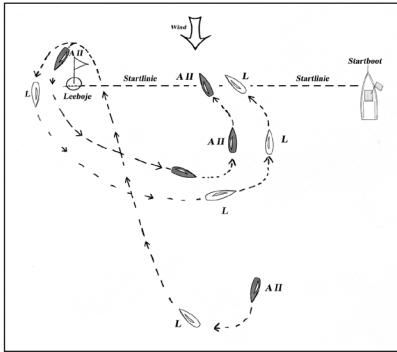


Abb. 7: Beide Boote starten das Rennen nach einem „Dial Up“ (im Wind stehen) vor der Startlinie.

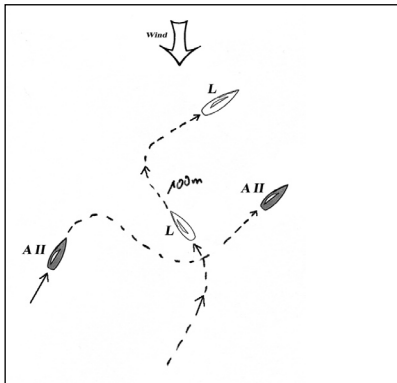


Abb. 8: So geht es zur Luvtonne.

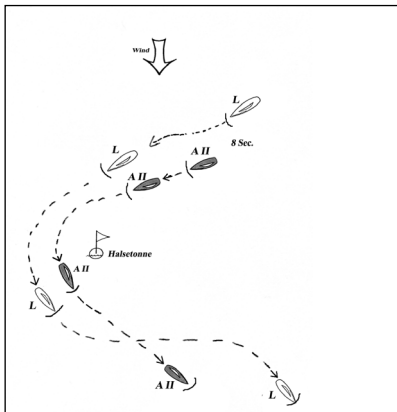


Abb. 9: AUSTRALIA II liegt an der Tonne leicht zurück.

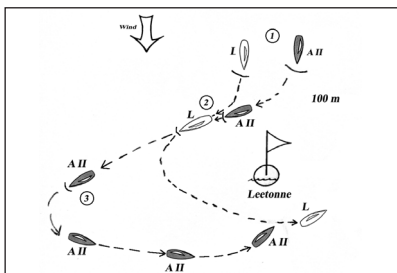


Abb. 10: 1) Conner ist so tief gefahren, dass Bertrand mit A II die Tonne nicht sofort runden kann. 2) Conner halst überraschend früh Bertrand kann kaum folgen, muss aber und kommt hinter LIBERTY. Beide sind auf Backbord Bug aber LIBERTY in Lee und hat damit Wegerecht, sie kann sofort die Halse um die Boje ansetzen. 3) Die Australier sind so auf eine mögliche Kollision konzentriert, dass sie zu weit segeln. Die Halse misslingt mit dem Spinnaker; der nicht zieht.

Schilderungen des Flügelkiels. Nur noch fünf Tage bis zum großen Cup Finale in Newport. Die Australier hatten gerade die VICTORY '83 mit 4:1 im Louis Vuitton Cup nach Hause geschickt. Sie hatten in den Ausscheidungs-Regatten insgesamt 48 Siege gesegelt und nur sechsmal verloren. Viele Leute in Newport behaupteten, dass sich die Crew um John Bertrand, Finn-Dinghy Olympia Bronzemedaille von 1976, dafür nicht einmal wirklich anstrengen musste. Obendrein wurde gemunkelt man hätte aus taktischen Gründen absichtlich auch mal verloren. AUSTRALIA II sei für einen Vorsprung von mindestens fünf Minuten auf dem Regatta Kurs gut.

Alan Bond freute diese Gerüchteküche, ihm konnte es nur recht sein, wenn dem New York Yacht Club mächtig eingeheizt wurde und sie die Australier als Schreckgespenst sahen. Der Kiel zeigte schon jetzt mehr psychologische als hydrodynamische Wirkung. Abends wurde die an Land stehende Australia II im Kiel Rumpfbereich mit Planen verhüllt, von hellen Scheinwerfern des Docks beleuchtet, von Video-Kameras und bewaffnetem Sicherheitspersonal bewacht. Psychologische Kriegsführung auf allen Ebenen, auch bei den T-Shirts. Das beliebteste trug den Aufdruck „I saw the keel“.

Am 13. September 1983, der Tag des ersten Final-Rennens, mussten sich 3.500 Zuschauer Boote, rund um das Olympische Regatta Dreieck gruppiert, aber erst einmal gedulden. Leichter Wind sorgt für eine Startverschiebung. Dann wird das Rennen eine Minute vor dem Start abgebrochen und auf den nächsten Tag verschoben. Der folgende Tag bringt ideale Verhältnisse und die typische kurze Welle des Rhode Island Sound's. Nach dem Vorbereitungsschuss umkreisen sich die Yachten, um die beste Startposition zu erreichen. Dennis Conner bricht aus dem Kreisen aus und halst um die Lee-Tonne. John Bertrand kann mühelos folgen, engere Radien segeln und sein Boot ist unglaublich wendig. Beide Kontrahenten laufen an der

Startlinie entlang, Bertrand blockiert die Leeseite der Linie. Die Yachten laufen hoch am Wind in Richtung des Startschiffs zurück. Gleichzeitig wenden beide und bleiben auf Backbordbug mit killenden Segeln vor der Linie stehen. AUSTRALIA II dabei etwas in Lee voraus. (Abb.7)

Beide Boote nehmen wieder Fahrt auf und gehen mit dem Startschuss über die Linie. Nach einer gewissen Zeit des gegeneinander Abtastens, wenden beide Yachten für 5 Minuten auf Steuerbordbug. Conner fährt den ersten Angriff und luvt hoch, wendet, merkt aber, dass er Australia II nicht passieren kann. Als nächstes wendet Bertrand und segelt unter LIBERTY durch, die Ihren Kurs noch weitere 100 m hält und dann erst wendet. (Abb.8)

So geht es zur Luv-Tonne. Etwa eine halbe Meile vor der Tonne setzt Bertrand seinen Angriff an. Er bekommt Hilfe durch eine Winddrehung, die ihn begünstigt und eine halbe Bootslänge vor Conner bringt. An der Tonne beträgt AUSTRALIA II's Vorsprung acht Sekunden.

Bis zum Ende des ersten Raumschenkels ergibt sich keine Änderung, dann luvt Conner an und Bertrand weiß nicht recht, ob er mitgehen soll. Er will seine Position zwischen Gegner und Halse-Tonne sichern. Dabei lässt er Conner in Luv passieren. Bertrand hofft nach der notwendigen Halse wieder vorn zu sein, doch Conner lässt das nicht zu. LIBERTY steht zwar in Lee, kann sich aber aus der Deckung von AUSTRALIA II befreien und geht selbst in die Luv Position. Mit einem Vorteil von 16 Sekunden gehen die Amerikaner auf die zweite Kreuz (d.h. ein Kurs am Wind auf wechselndem Bug). (Abb.9)

Conner deckt die Australier hautnah ab und beginnt an der Luv-Tonne den Vormwind-Gang mit 28 Sekunden Vorsprung. Bertrand bringt AUSTRALIA II auf die rechte Seite der Bahn, wo er besseren Wind findet und ist, 100 m vor der Lee-Tonne, gleichauf mit LIBERTY, die ihre Schwäche vor dem Wind hat. Hier konnte LIBERTY schon



kaum mit der drei Jahre älteren FREEDOM in Vergleichsfahrten mithalten. Die Wahl fiel dennoch auf LIBERTY damit das Syndikat das Gesicht vor den Geldgebern wahren konnte. Conner agiert nun plötzlich mit einer Halse und Bertrand bleibt nur die Wahl ebenfalls zu halsen und kommt hinter das Heck von LIBERTY, beide liegen nun auf Backbordbug. Dennis Conner macht seinem Ruf als ausgefuchster Taktiker mit diesem Manöver alle Ehre! Die überrumpelten Australier segeln dann noch etwas zu weit und müssen erneut halsen, dabei bekommen sie den Spinnaker nicht zum Stehen, das macht dafür aber die AUSTRALIA II. Der Spinnaker-Baum ist noch oben, als man auf die Genua wechselt und die Tonne rundet. (Abb.10, S 30)

Die Australier verlieren das Rennen. Obendrein ist das Ruder ausgefallen, zwei Crewmitglieder sind unter Deck und reparieren. Im Ziel beträgt ihr Rückstand 1 Minute 10 Sekunden. In der Pressekonferenz sind Conner mit „AUSTRALIA II hat uns viel abverlangt“ und Bond mit „was soll's, wir haben eine Wettfahrt verloren. Jetzt müssen wir eben 4:1 gewinnen“ zu hören. Conner weiß aber bereits hier, dass er mit dem langsameren und schwerfälligeren Boot einen schweren Stand haben wird.

Dennis Conner gewinnt auch die zweite Wettfahrt, obwohl die Australier in Führung liegen und jeden Angriff der Amerikaner erfolgreich abwehren. Es passiert als auf AUSTRALIA II ein Mann in den Mast muss, um das Großsegel zu reparieren. LIBERTY geht mit 1 Minute 33 Sekunden Vorsprung über die Linie.

Das dritte Rennen wird wegen Zeitüberschreitung abgebrochen. Einen Grund zum Feiern hat nur die australische Crew, sie führten mit unglaublichen 5 Minuten 57 Sekunden beim Abbruch durch die Wettfahrtsleitung um 17:25 Uhr. Vor dem Wind hat Bertrand den Gegner deklassiert. Bei der Wiederholung der Wettfahrt macht Bertrand keinen Fehler! Wende um Wende spielt er die größere Geschwindigkeit (d.h. Fahrt durchs Wasser) von AUSTRALIA II aus.

Den Verlust auf dem Raumschinkel sackt er auf der zweiten Kreuz locker wieder ein und legt LIBERTY weitere 1 Minute 32 Sekunden auf dem Vormwind-Kurs obendrauf. Vorsprung im Ziel dann 2 Minuten 46 Sekunden. Das Faxgerät der Australier nimmt ellenlange Glückwünsche entgegen und die Australier feiern mit unzähligen Bierdosen von Swan Brewing. Es steht 2:1 für den New York Yacht Club.

Der Profi Dennis Connor hatte die Schwächen seiner Yacht auf Amwind- und Vormwindkursen längst ausgemacht und vor dem Verlust des Cups gewarnt. Er sagte bereits nach dem 1:0 zu einem Syndikats-Kollegen, was man offiziell nicht hören wollte. „Ich habe zwei Neuigkeiten für dich. Erst die schlechte: AUSTRALIA II segelt höher am Wind. Und jetzt die ganz schlechte: Sie segelt dabei auch schneller ...“. Dennis Conner musste sich etwas einfallen lassen.

Das vierte Rennen wird Conners große Bühne. Der Vorstart bringt wieder die üblichen Kreise und Gerangel um die beste Position. Conner geht am Startschiff mit Backbordbug über die Linie, Bertrand hat sich verschätzt, muss hinter LIBERTY durch und kann erst danach wenden. Allerdings läuft AUSTRALIA II mit mehr Höhe am Wind, LIBERTY muss tiefer segeln, um in Schwung zu kommen. Sie bekommt aber eine passende 15 Grad Winddrehung zu fassen und setzt das in einen Vorsprung um. Diese Winddrehung bekommen die Australier nicht zu fassen und bleiben links liegen. Weiterhin konzentriert sich Conner auf die Winddrehungen, fährt fünf Wenden und ist mit 36 Sekunden Vorsprung an der Luv-Tonne. Nach den zwei Raumschot-Schenkeln (Kurse mit achterlichem Wind) trennen die beiden Boote schon 48 Sekunden. Da der Wind nun zulegt decken die Amerikaner, die vom Wind bevorteilte Seite der Bahn, ab. AUSTRALIA II vermag nur 2 Sekunden aufzuholen, vor dem Wind kann Bertrand noch

einmal 11 Sekunden gut machen. Auch auf der letzten Kreuz sind alle australischen Anstrengungen umsonst, zu genau ist die Deckung durch die Amerikaner, welche 43 Sekunden Vorsprung ins Ziel bringen. In der Pressekonferenz sagt John Bertrand „ob 2:1 oder 3:1, es ändert nichts an der Situation. Wir müssen nach wie vor noch dreimal siegen“. Wenn man seinerzeit in Newport wissen wollte, was bei den Australiern los ist, ging man zu Christies. Hier herrschte an diesem Abend Weltuntergangsstimmung!



Abb.11: Die LIBERTY beim Zieleinlauf des 4. Rennens. Zu dem Zeitpunkt ließen sich die Amerikaner schon als Sieger feiern. Foto: © Dan Nerney, 1983.

Es stand 3:1 für die Amerikaner und man rechnete sich aus noch eine Wettfahrt, von maximal drei der ausstehenden, zu gewinnen. Das würde in der Regatta **best of seven** schließlich ausreichen. Die vorhandenen drei Siege waren jedoch das Ergebnis der Professionalität von Dennis Conner und seiner Crew, gepaart mit allen erlaubten Tricks, die das Wettfahrtreglement zulässt. Warum sollte er nicht auch die letzte Wettfahrt in der Regatta gewinnen? So die Meinung im Club!

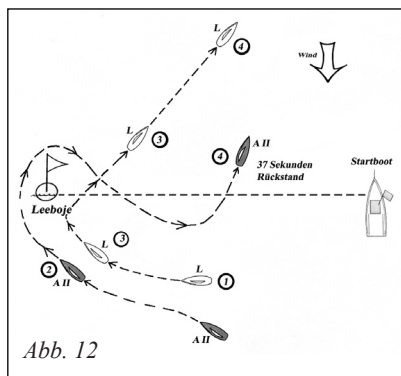
Der New York Yacht Club hatte die Rechtmäßigkeit von AUSTRALIA II bereits recht früh in den Herausforderer Regatten anerkannt, vielleicht etwas zu früh? War es Überheblichkeit, wie immer wieder vermutet wird oder eher die Arroganz von 132 Jahren Cup Besitz? Schließlich war Dennis Conner, man nennt ihn auch Mr. America's



Cup, der Skipper auf der Cupverteidigerin LIBERTY mit der größten Erfahrung im Matchrace, hierbei segelt Boot gegen Boot wie in den Cup Regatten. Er hatte bereits den America's Cup 1974 mit COURAGEOUS US-26 sowie 1980 mit FREEDOM gewonnen.

Den Australiern unter Skipper John Bertrand gelang es aber, den fast aussichtslos wirkenden Rückstand von 3:1 auf die Amerikaner, mit ihrer radikalen AUSTRALIA II auf 3:3 auszugleichen.

Im fünften Rennen ging schon beim allmorgendlichen Training von LIBERTY mit FREEDOM einiges schief. Eine Stunde vor dem Vorbereitungsschuss um 12 Uhr behindert nicht nur der Regen, sondern auch der Bruch der Backbord Jumpstag-Spreize auf LIBERTY. Zwei Mann müssen in den Mast und das Aluminiumteil demontieren. Über Funk wird Ersatz geordert, der um 11:35 Uhr mit einem Speedboot eintrifft. Hektisch wird die Reparatur durchgeführt, eine Eisensäge fällt vom Mast und landet scheppernd auf dem Deck. Wenige Minuten vor dem Vorbereitungsschuss wird das Rigg wieder gespannt. Noch ohne Genua segelt LIBERTY in



die Startzone. Es verbleiben nur noch sieben Minuten, die Genua geht hoch, reißt, muss geborgen werden und geht dabei fast über Bord.

Ohne Genua kann LIBERTY nicht auf die Start-Kreuz gegen AUSTRALIA II gehen! Eiskalt segelt Conner über AUSTRALIA II hinaus und bremst sie. Beide bewegen sich nur mit Schneckentempo

auf die Lee-Seite der Linie zu. Noch drei Minuten bis zum Start. AUSTRALIA II kann nicht ausweichen, noch nicht mal mit einer Halse, dabei müsste sie um LIBERTY komplett herumfahren. Viel zu wenig Zeit für dieses Manöver. Noch 30 Sekunden bis zum Start. LIBERTY, nun mit Genua, wendet wenige Meter vor der Tonne und geht mit dem Schuss über die Linie! Bertrand und AUSTRALIA II sind mit der Kunst zur

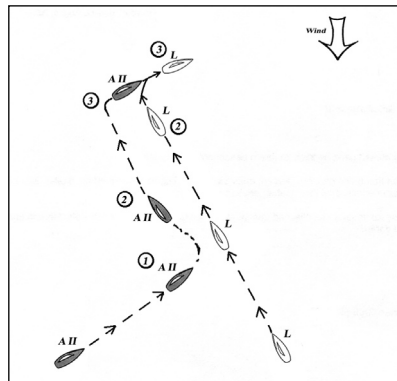


Abb. 13: 1) AUSTRALIA II muss unterwenden, da kein Wegerecht. 2) AUSTRALIA II ist am Wind schneller und kommt näher. 3) LIBERTY konnte gerade noch vor AUSTRALIA II wenden und wird dicht von den Australiern verfolgt.

Umsetzung der Wegerechtsregeln vor der Tonne abgedrängt worden, er kommt nicht mehr an der Start-Tonne vorbei, wendet, segelt wieder hinter die Linie zurück und nimmt die Verfolgung mit 37 Sekunden Rückstand auf. (Abb.12)

Eine Viertelstunde lang passiert nichts. Die Amerikaner lassen das Wegwenden der Australier zu, der Abstand voneinander ist so groß, dass sie nicht sagen können, ob LIBERTY ihren Vorsprung ausbauen konnte. Bertrand lässt wieder wenden, liegt nun auf Steuerbordbug. Offensichtlich hat er einen passenden Winddreher bekommen.

AUSTRALIA II unterwendet schon gefährlich nahe, veranlasst Conner ebenfalls zu wenden, und luvt an. Ziemlich nahe setzen sich die Australier hinter LIBERTY. Dreimal versucht diese die Australier abzuschütteln, was aber nicht gelingt. Nach zwölf Wenden ist Conner geschlagen und liegt in Lee zurück. Das nennt man die aussichtslose Lee-Stellung. Das, was im letzten Rennen geschah, hat Bertrand mustergültig nachgemacht. 23 Sekun-

den der Rückstand von Conner an der Luv-Tonne. (Abb.13)

Auf den Raumschot-Kursen, LIBERTYS Stärke, flaut der Wind ab und Bertrand hat keine Mühe seinen Vorsprung zu halten. Er geht kein Risiko mehr ein, hält die Amerikaner in der Deckung und bringt einen Vorsprung von 1 Minute 47 Sekunden ins Ziel. Alan Bond steigt an Bord und bringt Bier mit. Es steht 3:2 im Cup. Es ist 49 Jahre her, dass ein Herausforderer zwei Rennen gewinnen konnte, es war 1934 die englische ENDEVOUR.

Im Rennen sechs kommt das Vorbereitungssignal pünktlich um 12 Uhr. Es weht mit 3 Bft, am Nachmittag abnehmend vorhergesagt. Auf den Yachten werden die leichteren Genuas gesetzt und einige Segel von Bord gegeben. Die Australier verhalten sich defensiv, sie wollen keinen Protest verursachen. Conner hat freie Hand und gewinnt den Start mit 7 Sekunden. Nach einer Viertelmeile kreuzen sich das erste Mal die Kurse der Yachten, LIBERTY führt mit einer guten Bootslänge. In Lee hat AUSTRALIA II scheinbar freie Bahn, aber als sie nach 12 weiteren Minuten wendet, ist die LIBERTY da und deckt. Bertrand muss noch einmal wenden, um freien Wind zu haben, Conner gibt seinem Boot die Sporen und baut

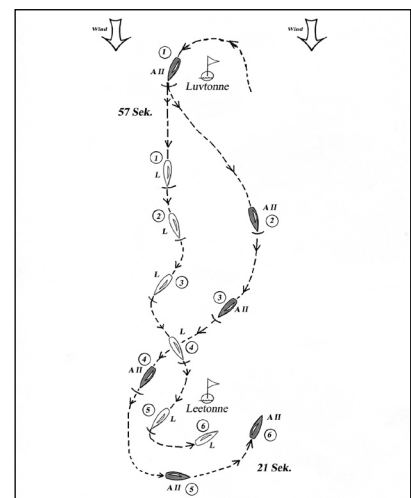


Abb. 14: Die Nummern 1-6 geben nur die Positionen an, die gleichzeitig erreicht wurden und zeigen, wie schnell Australia II aufholte. Bei 4 muss LIBERTY dann hinter AUSTRALIA II halsen.



den Vorsprung aus. Nun beginnt der Wind wie angekündigt abzuflauen. Die Amerikaner müssen abfallen, die Australier segeln höher am Wind und schneller.

Das verändert innerhalb von fünf Minuten die Situation völlig. LIBERTY wendet zu spät auf Backbordbug, AUSTRALIA II liegt zwei Längen voraus und schickt den Gegner immer wieder auf Steuerbordbug zurück. LIBERTY fällt dabei dramatisch zurück. An der Luv-Tonne sind es schon 2 Minuten 29 Sekunden. Zum ersten Mal gibt es vom Jury-Boot keine Ansagen über die Zeitabstände. Den neun Herren des New York Yacht Clubs hat es die Sprache verschlagen.

Am Ende der Vorwind-Strecke beträgt Bertrands Vorsprung satte 4 Minuten, im Ziel dann 3 Minuten 25 Sekunden. Mit einem solchen Rückstand wurde noch nie ein amerikanischer Zwölfer vor Newport geschlagen, Conner ist ein Nervenbündel. Er hat an diesem Tag einen kapitalen Fehler begangen und hat AUSTRALIA II agieren lassen. Es steht 3:3 und die entscheidende letzte Wettfahrt wird nötig!

Wir wissen heute, dass die siebte Wettfahrt als das historische Match in die Segelsgeschichte einging! LIBERTY und Dennis Conner hatten am 26. September 1983 vor Newport, Rhode Island, keine Chance. Die scherzhafte Frage, was den America's Cup bei einem Verlust in der Vitrine des New York Yacht Club ersetzen soll, wird zu einer bitterernsten Dimension. Die Trophäe mit dem Kopf des Skippers zu ersetzen, der sie verliert, gilt natürlich nicht als der seriöseste Vorschlag. Es müssen dennoch eine ganze Reihe Köpfe rollen, falls dieses Szenario eintritt. Sehenden Auges segelte LIBERTY, der New York Yacht Club und auch Dennis Conner, beide überzeugt von sich selbst, der Überlegenheit amerikanischen Materials und Konstruktion in die Niederlage. Man hat alle Warnungen in selbstherrlicher Arroganz ignoriert, weil nicht sein konnte, was nicht sein durfte.

Zum Beginn der finalen Wettfahrt sieht es so aus, als ob ein Wunder den Amerikanern den Cup sichert. AUSTRALIA II gewinnt zwar den Start, lässt LIBERTY auf der Regattabahn aber ohne Deckung, verschläft eine Winddrehung und ist an der Luv-Tonne mit 29 Sekunden im Rückstand. Conners LIBERTY kann sogar noch zulegen und vergrößert den Vorsprung auf 43 Sekunden auf dem ersten Raumschot-Schenkel, später dann nur noch 23 Sekunden. Auf der Vormwind-Strecke angekommen sind es sogar satte 57 Sekunden geworden. Nun geht Bertrand zum Angriff über und segelt die Amerikaner in Grund und Boden. (Abb.14, S. 32)

Dabei wird es nötig, dass LIBERTY hinter das Heck der Australier halsen muss. Bis zur letzten Tonne hat AUSTRALIA II den Rückstand in einen 21 Sekunden Vorsprung gewandelt. Bis zum Ziel beginnt ein Wende-Duell der besonderen Art. In 58 Minuten wenden die beiden Yachten 45-mal. Alles Können und die Perfektion in den Wenden der Amerikaner hilft aber nicht mehr, um an die Australier heranzukommen. Im Ziel sind es dann sogar 41 Sekunden Vorsprung für AUSTRALIA II. Auf dem überfüllten Presseschiff NEW ENGLANDER brüllen sich die australischen Re-

porter die Stimmbänder heiser. Um vier Uhr in der Nacht sitzt der australische Kontinent am Fernsehbildschirm. „Leute weckt eure Frauen und Kinder, holt die Hunde von der Straße. Heute ist ein historischer Tag in der Geschichte eures Landes!“

Alle Radios der Fernfahrer sind eingeschaltet und verkünden das Segelereignis, die Kneipen haben die ganze Nacht und den folgenden Tag geöffnet. Die Australier trinken Alan Bonds Bier, er hat 15,7 Millionen US Dollar in die Kampagne investiert, sein „persönlicher Mount Everest“ wie er sagte. Der Cup geht *Down Under!*

Nachdem die AMERICA vor 132 Jahren den englischen Cup nach New York entführt hatte, wird er von den Seglern der einstigen englischen Strafkolonie den Amerikanern entrissen. Beim Einschleppen von AUSTRALIA II in den Hafen von Newport (Zwölfer haben keinen eingebauten Motor), erhebt sich ein Gebrüll der Zuschauermenge *we want to see the keel!*

Und tatsächlich wird die Yacht zum ersten Mal mit unverhülltem Unterwasserschiff ins Trockene gehievt. Es ist ein seltsamer Kiel, ähnlich einem umgedrehten Flugzeugleitwerk. Im Gegensatz zu einem normalen, also bis 1983 gebräuchlichen 12mR Yachtkiel, erschien er um 180° vertikal gedreht zu sein. Die größte



Abb.15: Der Flügelkiel wird nach dem Rennen dem Publikum gezeigt. Die Crew feiert ausgelassen den historischen Sieg. Foto: © Daniel Forster, 1983.

