

# Ein Duell mit ungleichen Waffen Segeln verleiht Flügel

Der 33. America's Cup ging vor der Küste Valencias mit der Niederlage von Alinghi zu Ende. BMW Oracle flog den Schweizern mit seinem Flügelsegel wortwörtlich davon. Die Amerikaner holen die älteste Sporttrophäe der Welt nach 18 Jahren zurück in die USA.

Text: Tanja Benz, Valencia – Fotos: Jürg Kaufmann/Daniel Forster/go4image.com



Der Auftrag von Larry Ellison, Gründer des Challenger Teams BMW Oracle an seinen CEO Russel Coutts war klar: er sollte den America's Cup um jeden Preis zurück in die Vereinigten Staaten zu holen. Russel Coutts erfüllte, er sorgte dafür, dass der Trimaran USA 17 mit einem Flügelsegel versehen wurde, das in seiner Effizienz eine so haushohe Überlegenheit schaffte, dass Alinghi ihren Katamaran Alinghi 5 in so kurzer Zeit nicht mehr auf Augenhöhe rüsten konnte.

Die Ausgangssituation war jetzt nun mal so: Larry und Ernesto kämpften mit ungleichen Mitteln um den 33. America's Cup. Kennengelernt haben sich die zwei Protagonisten im Jahr 2000 als ganz normale, respektable Segel-Konkurrenten in Auckland. Die Teams sind dazumal mit gleichstarken Booten gegeneinander angetreten und das taktisch und strategisch beste Segelteam hat zweimal gewonnen.

Der America's Cup war schon immer ein technologischer Kampf auf See, auch die America nach der der Cup seinen Namen bekam, war der britischen Flotte so überlegen, weil sie besseres und effizienteres Material auffuhr. Sind aber die Design-Vorschriften im Deed of Gift so uralte, dass ein Segel in seiner Art nicht definiert wurde? Ernesto Bertarelli war vor allem erstaunt darüber, dass betreffend dieser High-Tech Abänderung im Vorfeld nicht kommuniziert wurde: «Wir haben uns auch Gedanken zu einem Wing gemacht. Aber wir waren nicht sicher, ob ein Wing als Segel durchgehen kann – das hätte sicher zu einem weiteren Prozesstermin geführt. Wenn wir allerdings vom BMW Oracle Racing Team früh genug über ihre Konfiguration informiert worden wären – so wie das die Deed of Gift eigentlich verlangt – hätten wir die Sache sicher noch einmal genau angeschaut.»

## Kampf in den Gerichtssälen statt auf dem Wasser

Aber Ernesto Bertarelli war es müde, die Gerichtsstreitigkeiten saugten an seiner Energie, er und sein Team wollten endlich segeln und den Kampf um den America's Cup auf dem Wasser austragen, da, wo er letztendlich hingehört. Es sei grundsätzlich nicht richtig einen Sportanlass vor Gericht zu ziehen, betont er in seiner Pressekonferenz am Freitag vor dem ersten Rennstart. Bei neun Gerichtsterminen stand Alinghi gegen BMW Oracle vor dem Supreme Court in New York, jedesmal in der verteidigenden Rolle, als «Defender» im wahrsten Sinne des Wortes, jeden Kampf vor den US-Gericht verlor die Schweizer Mannschaft. Nicht einmal das im Deed of Gift schriftlich festgelegte Recht, dass der «Defender» den Ort des America's Cup bestimmen darf, wurde verteidigt.

- 1 Endlich auf dem Wasser: Alinghi
- 2 So strahlen Sieger!
- 3 Der Flügel war das matchentscheidende Element für BMW Oracle.



Dieser Krieg im Vorfeld eines so traditionsreichen Anlasses war alles andere als sportlich medienbelebend. Die Gerichtsstreitigkeiten liessen auch die Aufmerksamkeitsspirale der Medien und des Publikums gehörig nach unten sinken.

So blieb dann auch die Medienaufmerksamkeit bescheiden, dummerweise startete auch noch die Winterolympiade gleichzeitig mit dem ersten Rennen um den America's Cup. Auf den TV Kanälen hatten die olympischen Disziplinen Priorität. Die Tatsache, dass der vermeintliche erste Racetag ein Montag und damit ein normaler Arbeitstag auch für die Spanier war brachte dann leider nicht viel mehr als 1000 Zuschauer zum Port America's Cup.

### Möge das beste Team auf dem Wasser gewinnen

Das waren Ernesto Bertarellis Worte, zwei Tage vor dem Rennen anlässlich der Alinghi-Presskonferenz. Man spürte die Spannung über die ungleichen Waffen, aber die langwierigen Gerichtstermine haben so an den Nerven gezerrt, dass es nur noch wichtig war, dass die Kräfte endlich in den Elementen gemessen werden konnten, wo sie hingehören, auf dem Wasser. Endlich durften auch die Teams ihre sportliche Energie freisetzen. So machte der Alinghi Teampräsident Ernesto Bertarelli Luft: «Wir dachten nicht, dass wir das zum Race noch schaffen. Alinghi war immer fürs Wasser gebaut und endlich können wir aufs Wasser. Wir sind ready.» Zehn Jahre Teamarbeit mit der Alinghi-Crew machen Ernesto Bertarelli stolz: «Mein Team und dieser Cup sind es wert gesegelt zu werden!».

Der so traditionsreiche Segelanlass erlebte aber in seinen ersten Tagen im winterlichen Valencia bereits Enttäuschungen. Wegen unstabilen Wetterverhältnissen musste das erste Race gleich zweimal verschoben werden. Am Montag herrschte zu wenig Wind, nachdem die Segler mehr als sieben Stunden auf dem Wasser gewesen

## Interview mit Julien DiBiase

# Grosse Mission

Ein Portrait eines Schweizers im BMW Oracle Team. Julien DiBiase, Team-Koordinator bei BMW Oracle ist verantwortlich für die gesamte Logistik. Er war der Mann, der unter vielen anderen Aufgaben den Transport des Segelflügels über den Atlantik nach Valencia organisiert hat.

Interview: Tanja Benz · Foto: Jürg Kaufmann

*Swissboat Yachting:* Julien, wenn sich der Trimaran Amerika 17 zum Rennen aufmacht und segeln will, was heisst das logistisch?

*Julien DiBiase:* In unserem Fall, da wir diesen Wing haben, ist die Vorbereitung auf ein Rennen sehr aufwändig. Normalerweise, wenn zum Beispiel eine Regatta um zehn Uhr startet, muss man um sieben Uhr mit dem Boot auslaufen können. Um das Boot um sieben Uhr bereit zu haben, muss man mehrere Stunden vorher mit dem Aufstellen des Flügels beginnen. Die Mannschaft fängt um 4.00 Uhr morgens an, den Flügel an Bord aufzustellen, das heisst wiederum, dass man um 2.00 Uhr nachts mit den Vorbereitungen beginnen muss.

*Swissboat Yachting:* Nun ist die Amerika 17 ja ausserhalb des Port America's Cup geblieben, wie kann da aufgerüstet werden, wenn es zuviel Wind hat?

*Julien DiBiase:* Genau diesen Fall hatten wir hier in Valencia vor dem ersten Rennen am Freitag, es hatte zuviel Wind um den Flügel am selben Morgen zu montieren. Wir mussten den Flügel schon Tage vorher aufstellen und ihn auf dem Boot montiert lassen. Das Boot blieb darum an einer Boje festgemacht, mit dem Flügel aufgestellt, so konnte es sich immer in den Wind drehen. Das Boot wurde 24 Stunden lang von zehn Spezialisten bewacht, die im Fall von zu starkem, böigem Wind oder wenn der Wind sehr schnell um zehn oder 20 Grad dreht, reagieren können.

*Swissboat Yachting:* Welche logistische Organisation war die grösste Herausforderung in diesem Projekt?

*Julien DiBiase:* Der Transport des Flügels von den USA nach Valencia über den Atlantik! Schon das Konzept für diesen Transport war eine Herausforderung. Es musste ein langes Frachtschiff mit flachem Deck gefunden werden. Der Flügel besteht aus einem Stück, darum musste die Decksfläche gleichmässig flach sein. Der Flügel musste von allen Seiten geschützt werden.

*Swissboat Yachting:* Wenn man so einen Flügel über den Atlantik transportiert, ist das Risiko von Wellengang und lateralen Winden sehr gross, wie lief diese Überfahrt?

*Julien DiBiase:* Wir haben den Wing in die Mitte des Schiffs gelegt und ihn in Container eingebettet, diese dienten als Schutz vor Seitenwinden und Wasser. Ein Meteoteam überwachte ständig die Wetterentwicklungen und gab dem Kapitän die Routenempfehlungen weiter. Der Deal war «no green water on board», was hiess, dass man immer so navigieren musste, dass keine grösseren Wellen über den Bug schlagen. Bei grossen Wellen hätte das Schiff drehen und mit der Welle mitlaufen müssen. Aber wir hatten Glück, es herrschten während der ganzen Überfahrt gute Verhältnisse. Das Schiff war schnell unterwegs es machte 19 Knoten. Und verbrauchte 30 Tonnen Treibstoff pro Tag, ich habe das fast nicht geglaubt! Das während 20 Tage Überfahrt, das ist völlig verrückt!

*Swissboat Yachting:* Nothing is impossible ... was hat dieser Transport alles in allem gekostet?

*Julien DiBiase:* Das kann ich nicht sagen, sorry! Wir wussten ja anfänglich nicht mal, wohin die Fahrt gehen sollte, wo der Cup schlussendlich stattfinden wird. Ein kleiner Anhaltspunkt kann ich geben; hätten wir unterwegs die Route ändern



müssen, hätte dies 600'000 Dollar gekostet. Das Schiff kam am 4. Januar an.

*Swissboat Yachting:* Du hast erzählt, dass fast alle deine Team-Mitglieder Familie mit Kindern haben, sind die Familien nach Valencia mitgekommen?

*Julien DiBiase:* Die einen entschieden sich, in den USA zu bleiben und die Kinder da in der Schule zu lassen. Viele aber mit kleinen Kindern sind mitgereist. Für die mussten Wohnungen und Schulen für die Kinder gefunden werden. Versicherungen und Telefon und all die wichtigen Dinge mussten organisiert werden. Am 1. Januar sind alle in Valencia angekommen. Menschen zu deplazieren ist sehr subtil, es muss alles smooth ablaufen, zudem war noch Weihnachtszeit.

*Swissboat Yachting:* Vieviel Leute hast du in deinem Team?

*Julien DiBiase:* Wir sind fünf Leute. Eine Person, die sich um die Basis kümmert, eine Person macht Shore Ops, eine Frau kümmert sich um Supplies und Contractors, ein Mann kümmert sich um die Ground Services, eine Frau, die alle Flüge organisiert. Und wir haben ein Küchenteam von sieben Personen. Mit einem Schedule, der ständig ändert, ist es schwierig die Küche zu schmeissen. Man weiss nicht, ob man segelt am nächsten Tag, dann wird die Regatta wieder abgesagt ...

*Swissboat Yachting:* Wie bist du zum BMW Oracle Team gekommen? Wolltest du nicht für ein Schweizer Team arbeiten?

*Julien DiBiase:* Ich bin zum Oracle Team gekommen, weil ich schon für Russell Coutts in einem Projekt gearbeitet habe das RC 44 hiess. Russell

Coutts wollte einen Circuit entwickeln und ich habe ihm dabei geholfen. Danach wechselte Russell zu Oracle, er hat mich gefragt, ob ich zum Oracle Team wechseln wolle. Darum bin ich in einem amerikanischen Team, weil ich nur Kontakt zu Russell und nicht zu Alinghi hatte. Angefangen habe ich bei Oracle als Koordinator des Segelteams unter James Spithill und John Kostecki. Als es aber darum ging diesen Trimaran von San Diego nach Valencia zu verschieben, wurde ich angefragt die Team-Logistik zu koordinieren.

*Swissboat Yachting:* Was hast du vor dem RC44-Projekt gemacht?

*Julien DiBiase:* Ich habe Politikwissenschaften studiert.

*Swissboat Yachting:* Kannst du dein Studium als Grundlage für deinen jetzigen Job brauchen?

*Julien DiBiase:* Nicht wirklich. Aber im Studium haben wir gelernt auf einen bestimmten Abgabetermin hin zu arbeiten und die Zeit einzuteilen. Das muss ich jetzt auch können, ich hatte dieses Datum, wo alles organisiert sein musste, bis dahin blieben drei Monate Zeit, der gesamte Transport des Trimarans, die Menschen, alles musste zeitlich eingeteilt werden.

*Swissboat Yachting:* Gab es schwierige Momente in der Zeit, als Amerika 17 entstand?

*Julien DiBiase:* Die Bootsbauer arbeiteten sehr hart und unter Höchstzeitdruck, nicht alle kamen mit diesem Druck zurecht, viele haben Oracle nach der ersten Phase verlassen. Sie haben einen solchen Effort geleistet, dass sie Pause brauchten. Viele waren nahe an einem Burn-out.

waren, wurde das Rennen definitiv abgesagt und verschoben. Stabile Windgeschwindigkeiten von fünf bis 15 Knoten und Seegang von maximum einem Meter Wellenhöhe über eine solche Distanz und Rennzeit zu gewährleisten sind schon fast eine «mission impossible» im winterlichen Valencia.

Aufgewühlte, zu raue See mit Wellen bis deutlich über einem Meter verhinderte dann auch den sehnlichst erwarteten zweiten Startversuch, den Showdown zwischen den zwei gigantischen Mehrrümpfern. Das unbeständige Wetter gab dann auch Anlass zu Diskussionen vor Ort. Rennleiter Harold Bennett musste eingestehen, dass diese Boote bei diesem Rennen ganz anders seien als die, die sie gewohnt waren. Das Verständnis für diese hochentwickelten Boote wachse mit jedem Tag ein Stück, sagte er anlässlich der Pressekonferenz und das letzte, das sie sehen wollen sei, dass eines der Boote bricht, jemand verletzt wird oder dass das Rennen nicht beendet werden kann. Winter in diesen Breitengraden sei nicht die beste Jahreszeit für so eine Regatta.

Auch wir hätten uns unseren Einsatz in wärmeren Gefilde durchaus vorstellen können. Es blieb bei den Vorstellungen, wir verrichten hier unsere Arbeit und stehen tapfer in den eiskalt-feuchten Winterwinden draussen auf den Pressebooten und können leider nach dem zum zweiten Mal abgesagten Rennstart nur noch eines in Angriff nehmen, die zweistündige Rückfahrt zum Port America's Cup. Auch rund um den Port America's Cup sieht es eher trist aus. Wenige Zuschauer stehen, dick eingehüllt in Schichten von Kleidern am Ufer und winken den Crews zu, als sie die Hafeneinfahrt passieren.

### Catch me if you can

Am Freitag, 12. Februar war es dann endlich soweit, die Prognosen waren ideal, Wind aus Nordwest, 20 Knoten, am Nachmittag abnehmend zu moderatem Südwind. Was wir heute auf dem Wasser zu



sehen bekamen, liess uns die Gehässigkeiten im Vorfeld vergessen. Zum ersten mal in der Geschichte segelten die zwei Giganten America 17 und der Alinghi 5 gegeneinander um den 33. America's Cup.

Es ist unbeschreiblich, diese gigantischen und doch sehr eleganten Riesen daherfliegen zu sehen! Zehn Minuten vor dem Start drehen sie ihre letzten Runden um die Medien- und Zuschauerboote, sie gleiten in nächster Nähe an uns vorbei, superleise ohne jegliches Knarren und stabil, perfekt getrimmt auf einem Rumpf balancierend, man kann sogar die Mannschaft beim Manövrieren beobachten.

Atemberaubend ist der Anblick, als die Sonne durch die dunkelgrauen Segel von Alinghi 5 leuchtet und sie lautlos in Richtung Licht wendet, mir fehlen die Worte, so etwas hat die Welt noch nicht gesehen! Amerika 17 sieht in seiner schwarzen optisch coolen Konstruktion und mit seinem High-tech Wing imposant aus, Faszination ist untertrieben. Ein höchst respektvolles «Wow» geht durch die Journalistenmenge auf unserem Mediaboot.

Countdown um 14.20 Uhr, die Spannung steigt, die Zuschauer und Fotografenboote werden gebeten, die Startzone zu räumen. 14.35 Start. Alinghi schneidet Oracle gleich nach der Startlinie den Weg ab und erhält darum in den ersten zehn Sekunden einen Penalty. Die Boote rauschen davon, wir kommen mit unserem Presse-Motorboot nicht mehr mit. Schon wenige Minuten später kassiert Alinghi dann auch noch die Höchststrafe des Segelns, sie wird von Amerika 17 nach 300 Metern auf der Kreuz eingeholt. Oracle segelt am Wind bis zehn Grad höher, wir versuchen uns zu erklären, was da abgeht: vielleicht ist es ja nur, weil Amerika 17 auf der Luvseite segelnd ein wenig mehr Wind hat als Alinghi, und Alinghi mit seinen grossen Segelfläche eher zu träge ist.

Alle Erklärungen und Hoffnungen nützen nichts, Amerika 17 macht windwards schon bis zu 24 Knoten und dies bei 6 Knoten Wind, wahnsinn, diese Boote haben soviel Speed, die vierfache Geschwindigkeit des Windes!

Atemlos schauen wir zu, wie Oracle davonrauscht und Alinghi hinter sich lässt. Der Abstand steigt auf 1800 Meter. Wir hoffen auf den Downwind-Kurs, aber auch vor dem Wind ist Alinghi langsamer, Oracle segelt bis 25 Grad tiefer und schneller. 3000 Meter Abstand sind es nun und die Extrarunde für den Penalty hat sie noch nicht gemacht. Mit mehr als zwölf Minuten Vorsprung passiert BMW Oracle's Amerika 17 die Ziellinie.

Ernesto Bertarelli musste an der Pressekonferenz nach dem ersten Race zugeben: «Der Wing ist eine gute Waffe!» Die Crew werde auf Sonntag nicht ausgetauscht. Auf den zweiten Racetag am Sonntag werde man hart an der Rekonfiguration des Segels arbeiten verspricht Rolf Vrolijk, Chefdesigner von Alinghi aber es werde nicht einfach sein, trotzdem werden sie alles tun um konkurrenzfähig zu sein ...

Dieser «verdammte Wing» sei das, was BMW Oracle so stolz und stark macht, sagt Russel Coutts an ihrer Pressekonferenz nach dem

ersten Rennen. Larry Ellison ist sehr zufrieden, es war eine gute Idee diesen Wing zu bauen, lacht er. Russel hätte im eines Tages ein Mail geschrieben und ihm mitgeteilt, dass der Trimaran einen Wing braucht, nach zehn Minuten nachdenken hätte er eingelenkt. Diese Idee, der Wing, sei wohl die «most powerful Engine» die je auf einem Boot gebaut wurde.

## Zweites und letztes Race

Am Sonntag, 14. Februar zeigen sich die Wetterbedingungen ideal um den zweiten Renntag starten zu können, die Boote laufen aus. Beim zweiten Rennen werden 39 nautische Meilen eines gleichschenkligen Dreiecks, im ersten Bahnschenkel gesegelt. Der geplante Start um 10.06 wurde dann aber um mehr als sechs Stunden verschoben, da das Rennkomitee, ähnlich wie am Freitag, darauf wartete, dass sich der Wind einpendelte. Um 16.10 Uhr setzte das Rennkomitee eine Luvmarke auf 100 Grad und die zwei Crews starteten um 16:25. Teampräsident Ernesto Bertarelli lenkte Alinghi 5 auf Steuerbordbug etwa in der Mitte der Startlinie und kassierte gleich wieder eine Strafe. Die Crew wollte die rechte Seite des Kurses, wo sie sich einen günstigen Windwechsel erhofften. Fast 14 Minuten nach dem Start wendete Alinghi auf Steuerbord und in einen Rechtsdreher, der den 90-Fuss-Kat in Führung brachte. Die nächsten 35 Minuten segelten die beiden Boote auf Backbordbug. Alinghi, jetzt von Loïck Peyron gesteuert, war auf der Luvseite des Challengers und hielt die Führung.

Alinghi kreuzte den Challenger in der Nähe der Luvmarke, verlor allerdings die Führung, als sie auf Steuerbord wendeten, um die Marke anzusegeln. Der Challenger führte bei der ersten Marke mit 28 Sekunden und baute diese Führung dann, angetrieben durch seinen Flügel, auf mehr als zwei Minuten bei der zweiten Marke aus. Alinghi zeigte einen enormen Effort im Versuch, den 33. America's Cup zu verteidigen. Das Schweizer Team der Socié



Nautique de Genève lag den grössten Teil des ersten Teilstückes des Dreieckskurses in Führung, konnte aber den Challenger BMW Oracle Racing nicht abschütteln und verlor das Rennen mit einem Rückstand von 5 Minuten 26 Sekunden und das America's-Cup-Match mit 2:0. Teampräsident und Hauptsteuerermann Ernesto Bertarelli gratulierte dem Gegner nach dem Rennen: «Gratulation an das Team von BMW Oracle. Das Boot war schneller, da gibt es nichts zu diskutieren.» Gönnen wir den Amerikanern den Sieg, sie waren deutlich schneller, dieser Flügel ist

eine Dimension der anderen Art, mächtiger als alles Bisherige. Alinghi blieb auf dem Boden, BMW Oracle hat das erreicht was sie wollten, der Cup musste nach Amerika um jeden Preis. Diese Geschichte spiegelt so schön das Grössenverhältnis Schweiz – USA und das ist in Ordnung so. Ernesto Bertarelli ist stolz auf sein Team und auf das was Alinghi 5 erreicht hat, lassen wir es stehen, wie es ist und versuchen uns gar nicht erst vorzustellen, was jetzt für eine Klageschrift aufgesetzt würde, hätte das Binnenland Schweiz den 33. America's Cup noch einmal gewonnen.

- 1 Oracle segelt der Sonne entgegen ...
- 2 Der deutliche Geschwindigkeitsunterschied war sofort sichtbar.
- 3 Ernesto Bertarelli (li.) und Brad Butterworth: Die Enttäuschung steht ihnen ins Gesicht geschrieben.
- 4 Auch im Vergleich der Privatjachten zieht Bertarelli gegen Ellison den kürzeren.

