

Vom Luganersee zum Atlantik

Andrea Rossi, Jahrgang 1980, ist Tessiner, genauer gesagt aus Lugano, und er segelt seit 13 Jahren. Dabei ist ein eindrucksvoller Lebenslauf zusammengesommen: Er hat bereits über 25'000 Seemeilen hinter sich gebracht, unter anderem bei drei Atlantik-Überquerungen und zahlreichen Regatten im Mittelmeerraum, aber auch durch unzählige Süswasserkurse.

Er ist Mitglied des Segelclubs von Lugano (Circolo Velico Lago di Lugano) und der Tessiner Sektion des Schweizer Cruising Clubs, welcher seit letztem Jahr auch Ko-Sponsor des Zweijahres-Projekt von Rossi ist. Rossis nächstes Ziel ist die Transat 2009, die über 4000 Meilen lange Atlantiküberfahrt von La Rochelle bis Salvador de Bahia.

Letztes Jahr hat der Tessiner mit seinem Jrata 544 (in der Kategorie Mini 6,50) zuerst an der Regatta «dei cetacei» (der Walfische) teilgenommen (150 Meilen im Doppel, dritter Platz), dann am «Gran Premio d'Italia» (550 Meilen, auch im Doppel, zehnter Platz), zudem an der «Sanremo MiniSolo» (110 Meilen im Alleingang, fünfter Platz) und schliesslich auch am «Marseille-Alger Cup» (1000 Meilen im Doppel, 13. Platz). Dieses Jahr wird Andrea Rossi seinen Traum verwirklichen und an der Transat 650 teilnehmen.

SwissboatYachting: 2008 war für dich ein Vorbereitungsjahr zur Transat. Wie bist du zufrieden?

Andrea Rossi: Die Agenda war natürlich ziemlich voll, denn vier Regatten scheinen auf den ersten Blick wenig, aber sie sind nahrhaft. In diesem Sinne bin ich zufrieden, dass ich alle vier Prüfungen ohne

allzu grosse Schwierigkeiten abschliessen konnte, und dies auch noch mit recht guten Ergebnissen. Der «Marseille-Alger Cup» war die letzte und längste Regatta im vergangenen Jahr und hat uns zugesetzt; ich war mir bis zuletzt nicht sicher, ob wir heil ankommen würden. Nach der ersten, leidlich guten Hinfahrt war die Rückfahrt ziemlich katastrophal: Wir hatten wiederholt Pech, wir haben uns in der Taktik vertan und wir hatten vor allem zu viele Schäden, weshalb wir unser Schiff mit gezogener Handbremse bis zur Zielgeraden navigieren mussten.

Welches war der schönste Moment der vergangenen Wettkampfsaison? Und welcher war der «tragischste»?

Der schönste Augenblick war ganz klar die Ankunft in Portofino bei der Sanremo-Regatta, nach einer eiskalten Nacht mit starken Winden. Nachdem ich über Funk informiert wurde, dass ich in der fünften Position war, stieg mein Adrenalinspiegel – und er blieb oben bis zur Zielgeraden! Der tragischste Moment war die vorhin erwähnte Rückfahrt bei der Marseille-Alger-Regatta: Unser Schiff, das Jrata-Casinò Lugano, war wie ein Vogel mit gebrochenen Flügeln, und wir wussten, dass wir zuhinterst waren und keine Aufholchance mehr hatten.





«Ein Traum wird wahr: Ich nehme an der Transat 650 teil!»

Was fehlt denn noch bei deinem Mini 6,50?

Ach, diese Zeitschrift hat zuwenig Seiten, um alles aufzuzählen...

Am wichtigsten sind ein neues Grossegel und ein neuer Spy, dann eine Transocean-Rettungsinsel ISO 9650-1, ein NKE-Navigationssystem... und ein Platz für die Jrata auf einem Cargo-Schiff, um wieder nach Europa zu kommen. Mit anderen Worten: ein paar Sponsoren mehr!

Und was fehlt dir persönlich, Andrea?

Ich möchte die Meteorologie besser verstehen. Ich möchte Zeit für Probelaufe haben. Ich möchte einen Vorbereiter für mein Schiff haben, und eine neue wetterfeste Oberbekleidung. Und ein Rückflugticket.

In einer langen Regatta wie der Transat, was ist entscheidender: die Schiffsgeschwindigkeit oder das Können des Skippers?

In der Kategorie der «Serie» liegt der Unterschied ganz klar beim Können des Skippers! Heute sind die Schiffe untereinander sehr ähnlich. Der Skipper muss sein Schiff ans Limit «stossen» können, ohne es zu «brechen». Das Training auf offenem Meer ist sicher das Wichtigste nach einer minutiösen Vorbereitung des Schiffes.

Bist du mental bereit für 30 Tage (in zwei Etappen) allein auf dem Meer?

Nein, noch nicht. Die Regatten, die ich dieses Jahr noch vorhabe, sind ganz wichtig: nicht bezüglich Qualifikation – diese wurde schon erteilt – sondern als Vorbereitung für die Transat. Das GPI im April in Genua wird ein Test für die Arbeiten und Veränderungen sein, die wir an unserem

Schiff getätigt haben. Das Fastnet im Juni wird mich als Skipper testen, denn ich war noch nie mit einem Mini650 auf dem Atlantik. Diese Regatta wird mich also auf die Probe stellen!

Wie kannst du dich bezüglich Schlaf- und Essensmangel vorbereiten?

Was das Schlafmanko anbelangt, bin ich nicht sonderlich beunruhigt, denn ich habe schon während den Qualifikationsregatten 2007 gut damit umgehen können: Nur die ersten Tage sind schwierig, danach findet der Körper seinen Rhythmus mit den Kurzschlafphasen von 20–30 Minuten. Was die Nahrungsaufnahme betrifft, bin ich in engem Kontakt mit dem Sportmedizinischen Zentrum von Locarno (CMCS); um die für mich optimale Diät für die Transat zu finden.

Welches sind die heikelsten Etappen der Route von Frankreich nach Brasilien?

Der Golf von Biskaya, das Kap Finisterre und die Intertropische Konvergenzzone!

Was ist das Ziel: ankommen oder gewinnen?

Wenn man nicht Profisegler ist, muss man sich keine Chancen auf die ersten zehn Plätze ausrechnen. Ein Profi verfügt meist über ein Bodenteam, das ihm erlaubt, die Regatta ganz anders anzugehen. Er kann sich voll auf das Skipper-Training konzentrieren, hat immer ein optimal vorbereitetes Schiff zur Verfügung und kann seinen Kopf frei halten von finanziellen Sorgen! Deshalb: Gewinnen heisst für mich in der vorderen Hälfte der Serienklassifikation anzukommen!

STEFAN DETJEN, FOTOS: SANDRO MAHLER