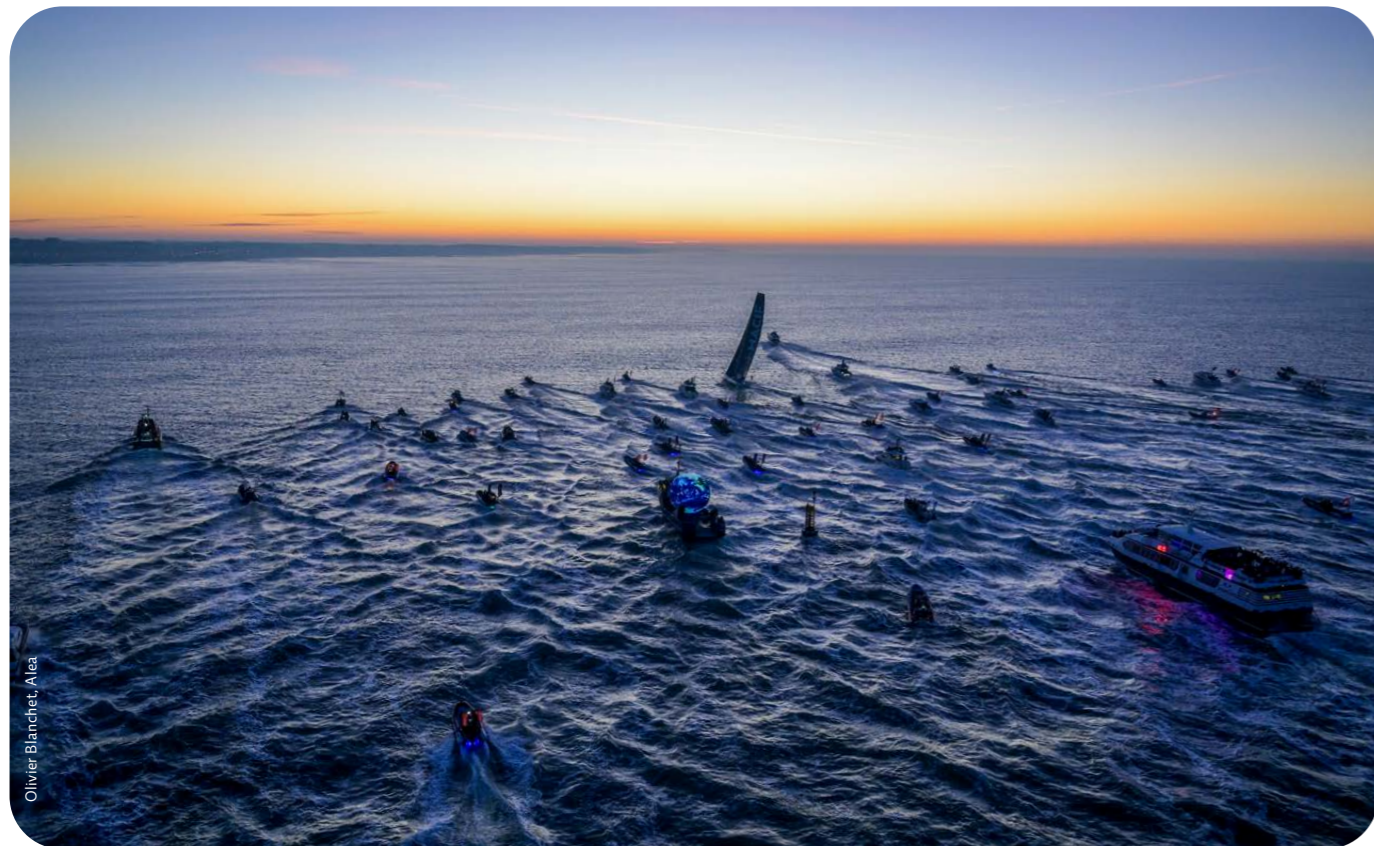


Geschichten hinter der Geschichte

Die Vendée Globe 2024 ist schon fast vorbei, die letzten Boote werden Anfang März in Les Sables d’Olonne erwartet. Der neue Rekord des Franzosen Charlie Dalin, der die bisherige Bestzeit um mehr als neun Tage unterboten hat, ist das grosse Thema. Doch auch andere Ereignisse faszinierten, beeindruckten und beschäftigten die Beobachterinnen und Beobachter der Weltumsegelung. «marina.ch» hat sechs Geschichten herausgepickt.



Olivier Blanchet, Alea



Jean-Marie Lot, Alea

Tania Lienhard | zvg

Der Unbesiegbare: Charlie Dalin

Und wieder gewann ein Franzose. Wie auch schon in den vorherigen neun Ausgaben der Vendée Globe. Aber dieser Sieg von Charlie Dalin ist in vielerlei Hinsicht etwas ganz Besonderes: Nur 64 Tage, 19 Stunden, 22 Minuten und 49 Sekunden brauchte er für die insgesamt 27 667,9 Seemeilen. Das ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 17,8 Knoten. Charlie Dalin wurde schon im Vorfeld der Vendée Globe als der grosse Favorit gehandelt, auch weil er bei der letzten

Austragung der Weltumsegelung zwar als erster ins Ziel kam, dann aber später um einen Rang zurückversetzt wurde. Denn Yannick Bestaven erhielt aufgrund seiner Beteiligung an der Suche nach dem gekenterten Kevin Escoffier eine Zeitgut-schrift, die ihn vor Charlie Dalin schob. Letztlich fehlten Dalin damals nur zweieinhalb Stunden zum Sieg. Nach diesem Erlebnis liessen den Mann aus Le Havre die Gedanken daran, wo er die wenige Zeit verloren haben könnte und was er das nächste Mal besser machen müsste, nicht mehr los. Vier Jahre lang berei-tete er sich auf seine persönliche Revanche vor. Vier Jahre lang führte er das fort, was er schon lange vorher begonnen hatte: Er plante, ass und atmete die Vendée Globe. Weitere vier Jahre, in denen er nach noch mehr Perfektion strebte. Er, der als akribischer Arbeiter gilt, als genialer Strategie und als einer, der die Sprache der Ozeane spricht, zeigte schliesslich eine von A bis Z souveräne Leistung, die alles andere als überraschend kam. Dalin pushte sein Boot in «Alles-oder-nichts-Manier» und hatte schliesslich auch das nötige Glück des Tüchtigen – oder zumindest kein Pech. Er sagte selbst, er habe «wahrscheinlich die einfachsten Bedingungen der ganzen Flotte im Südpolarmeer» gehabt. Bedingungen, in denen er sich nicht zufällig befand. Er hatte sich und sein Boot mit Mut und Cleverness dorthin gebracht.

Es sei die schönste Zieleinfahrt gewesen, die er je erlebt habe, sagte Dalin kurz nach Ankunft in Les Sables d’Olonne, noch auf seinem Boot. Kein Wunder: Er konnte sie als Sieger der härtesten Einhand-Regatta der Welt in der Morgen-dämmerung und bei flachem Meer geniessen. Dalin wird wohl in vier Jahren wieder am Start sein – jedenfalls schloss er das so kurz nach Ankunft in Les Sables d’Olonne nicht aus. Vielleicht wird er nach Michel Desjoyeaux dann der erst zweite Skipper mit zwei Siegen an der Vendée Globe.

Der Unglückselige: Maxime Sorel

Als der Unfall passierte, befand sich Maxime Sorel bereits in einer Pechsträhne, die ab Tag eins der Vendée Globe 2024 für ihn begonnen hatte. Sein Ziel war es eigentlich gewesen, unter die Top-5 zu segeln, doch sein Traum endete schon nach wenigen Tagen. Zuerst erlitt sein Gennaker einen Schaden, danach konnte er sein Grosseegel nicht mehr reffen, was ihn



zum fatalen Klettern auf den Mast zwang. Fatal, weil er sich bei dem Versuch, das Grosseegel zu reparieren, durch einen Schlag an den Knöchel verletzte. Diese Verletzung bedeutete schliesslich das Aus für ihn. Vier Jahre Vorbereitung, vier Jahre harte Arbeit – und nach nicht einmal einer Woche war schon alles vorbei.

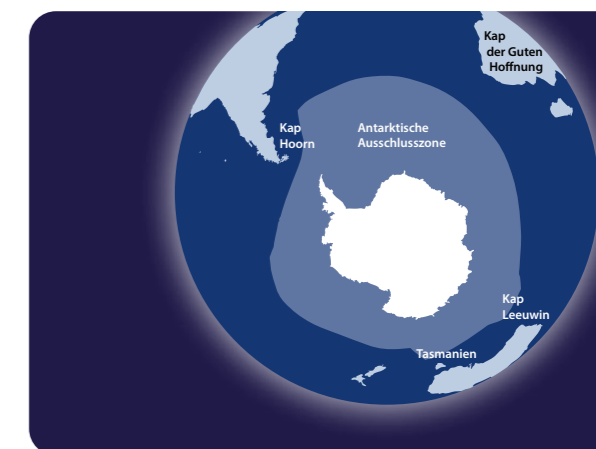
Die Unerwarteten: Eisschollen

Nicht nur Éric Bellion, Conrad Coleman und Sébastien Marsset kreuzten ihre Wege näher, als ihnen lieb war. Mit den treiben-den Eisschollen machte auch der Deutschschweizer Oliver Heer Bekanntschaft und war sich der Gefahr, die solche Eisberge mit sich bringen, sehr bewusst. Die betroffenen Skipper teilten Videos, in denen sie in einer Mischung aus Faszination, Nervosität und Schrecken ihren Supportern zeigten, was sie gerade erlebten. Das Gute vorneweg: Alle schafften die Passage vor Point Nemo, wo die Eisberge trieben, unfallfrei. Seit 2008 war es nicht mehr vorgekommen, dass Treibeis deutlich ausserhalb der für die Skipperinnen und Skipper vor allem aus Sicherheitsgründen eingerichteten antarktischen Sperrzone auftauchte. Wen es heuer betraf, musste hellwach sein, konnte sich keine Fehler erlauben und hatte die Augen und Ohren stets auf Radar und Meeresoberfläche gerichtet. Denn was man

sieht, ist normalerweise nicht nur sprichwörtlich die «Spitze des Eisbergs». Unter Wasser lauert noch mehr Material, und wo eine Eisscholle treibt, könnten auch weitere, kleinere und somit weniger sichtbare sein. Eine Kollision wäre in diesen Breitengraden unter Umständen lebensgefährlich geworden, hätte aber sicher einen grossen Schaden und das Aus an der Vendée Globe bedeutet. Die Rennleitung wollte und konnte aus Fairness-Gründen das Sperrgebiet nicht verändern – die ersten Boote hatten die betreffende Passage schon lange und ohne Eisberge hinter sich gebracht. Die Verantwortlichen überwachten die Situation aber minuziös und standen mit Coleman, Heer und Co. in engem Kontakt. «Es war ehrlich gesagt ziemlich fruchteinflössend, so einen Eisblock zu sehen. Aber mein Radar machte seinen Job gut und informierte mich rechtzeitig mit einem Alarm», berichtete Oliver Heer am 8. Januar 2025.



Conrad Coleman





Die Unnachgiebige: Pip Hare

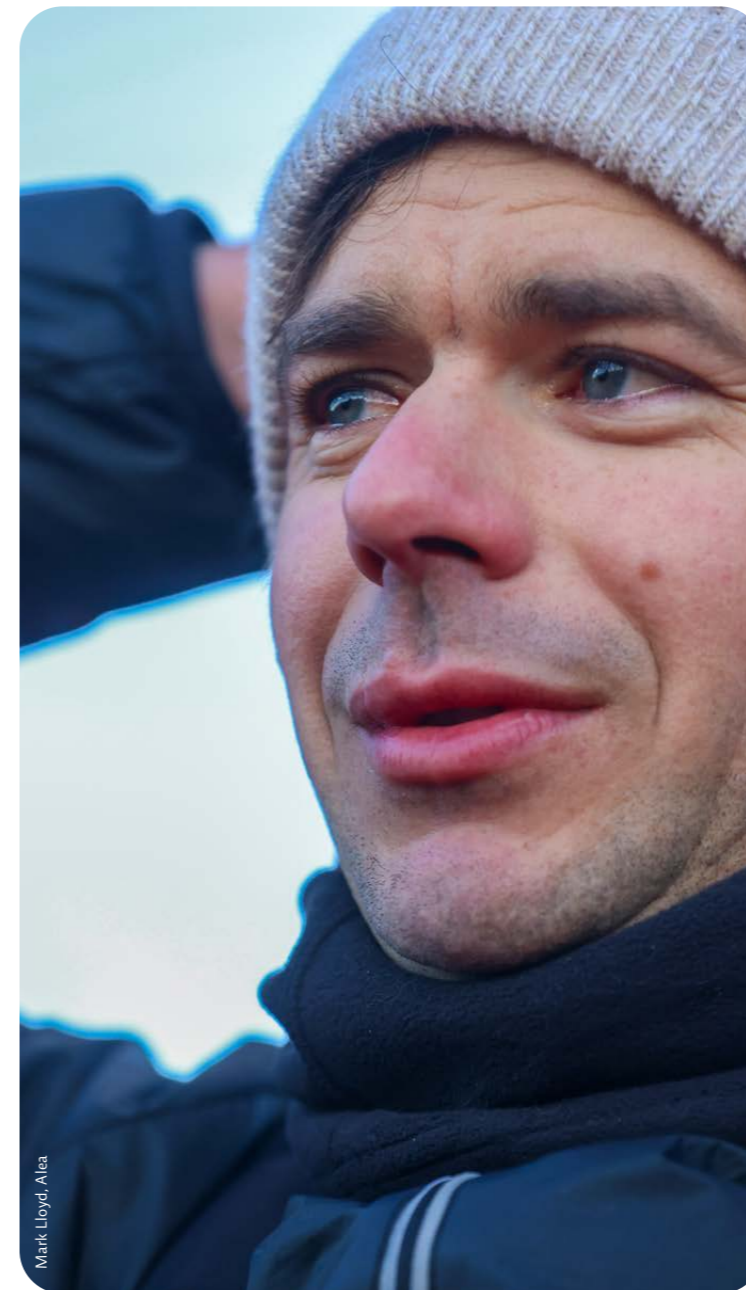
Am Sonntag, 15. Dezember um 21 Uhr 45 (UTC), fanden die Träume von Pip Hare ein grausames Ende: Ihre «Medallia» krachte nach einer hohen Welle aufs Wasser, der Mast brach entzwei. Alles, wofür sie jahrzehntelang gekämpft hatte, lag in kaputten Teilen vor ihr. Sie befand sich auf dem guten 15. Zwischenrang, 700 Seemeilen südwestlich von Australien. Aber Pip wäre nicht Pip, wenn sie sich hätte hängen lassen: Nach dem Schock und der ersten grossen Enttäuschung rappelte sie sich auf. Sie dümpelte mit einer Geschwindigkeit von knapp 1 Knoten im Südpolarmeer und musste es irgendwie allein nach Australien schaffen. Also baute sich die Britin ein Notrigger, feierte jeden Knoten, den sie daraufhin an Geschwindigkeit zulegte – und liess die Fans in emotionalen Videos an ihrer Fahrt ans nächstgelegene Land teilhaben. «Ich bin stolz, dass ich es geschafft habe, mein Boot und mich selbst zu retten», sagte sie in Melbourne. Es ist ihr starker Charakter und ihre fröhliche Art, die sie auszeichnen. Man merkt ihr an, dass sie hart hat kämpfen müssen, um dorthin zu kommen, wo sie jetzt ist.

Zum Segelsport fand sie als Teenagerin im Alter von 16 Jahren – und das unfreiwillig. Ihre Eltern hatten sie in den Ferien zu einem Segelkurs angemeldet. Am Ende des Kurses durfte sie zum ersten Mal allein auf einen kleinen Katamaran und fühlte sich «unglaublich frei», wie sie in einem Buch über ihre Anfänge schreibt. Von da an war es um sie geschehen: Da ihre Familie weit weg von der Küste wohnhaft war, arbeitete sie in ihrer Freizeit, um die Zugfahrten ans Meer zu bezahlen. Sie nutzte jede Segel-Gelegenheit, die sich ihr bot. Und dann, mit 28 Jahren, kaufte sie sich selbst ein altes Segelboot, auf dem sie sieben Jahre lebte und viel Erfahrung sammelte – bereits mit dem Ziel einer Offshore-Karriere im Kopf. «Zu dieser Zeit habe ich gelernt, mein Boot ganz allein zu reparieren.» Sie brauchte nur wenig Geld, um zu leben, ernährte sich von selbst gefangenem Fisch und liess sich von Zeit zu Zeit als Skipperin anheuern, um ihre Bordkasse aufzufüllen. Schritt für Schritt näherte sie



sich ihrem Traum, der Teilnahme an einer Vendée Globe. Im Jahr 2009, mit 35 Jahren, begann sie zu regattieren, nahm dreimal an einer Mini Transat teil. Ihr grösstes Problem war und blieb das Geld. Sie galt damals schon als «ältere» Frau in einer von Männern dominierten Sportart, und sie kämpfte genau wie ihre Konkurrenten um Sponsoren. Pip Hare musste sich viel anhören. Ihr wurde von verschiedenen Seiten «geraten», sich bescheidenere Ziele zu setzen. Solche Sprüche hielten sie nicht ab. Und ihr Durchhaltewille lohnte sich: Pip und das Pip Hare Ocean Racing Team starteten schliesslich ihre erste Vendée Globe-Kampagne im Jahr 2018 – mit einem Bankkredit von 25 000 Britischen Pfund und einem Crowdfunding. Das erlaubte ihr, eine Imoca zu mieten, mit der sie schliesslich ihre erste Weltumrundung 2020 auf dem 19. Rang beendete.

Für die Vendée Globe 2024 gelang es ihr, die Imoca von Louis Burton zu kaufen, mit der Armel Le Cléac'h 2016 den dieses Jahr von Charlie Dalin gebrochenen Rekord (etwas mehr als 74 Tage) aufgestellt hatte. Der Mastbruch verhinderte eine erfolgreiche Weltumrundung von Pip Hare. Das Glück war nicht auf ihrer Seite. 2024 war nicht die letzte Teilnahme der 51-Jährigen. «Ich möchte wieder starten», sagte sie zu «marina.ch» an der Boot Düsseldorf.



Der Unglaubliche: Sébastien Simon

Kaum einen Monat auf See und Sébastien Simon musste sein Team an Land darüber informieren, dass sein Steuerbord-Foil gebrochen war. Bis zu diesem Ereignis segelte der Franzose eine starke Regatta. Er befand sich sogar im Spitzentrio mit Dalin und Richomme. Der Schaden bedeutete für den Mann aus La Roche-sur-Yon nahe Les Sables d'Olonne nicht nur Geschwindigkeitsverlust, sondern er musste seine Imoca auch neu kennenlernen. Denn das Verhalten des Bootes hatte sich mit dem Wegfall des Foils dramatisch geändert.

Der Unfall ereignete sich nachts, zwischen den Kerguelen und Südastralien. Die Bedingungen waren hart, aber nicht zu hart – 25 Knoten Wind und fünf Meter hohe Wellen. «Das ist wirklich schwer zu verkraften», sagte der Skipper nach dem Foilbruch. Doch aufgeben kam für ihn nicht in Frage. Im Gegenteil. Er liess nicht locker, wich keinem Sturm aus und segelte nach dem Motto «jetzt erst recht» darauf hoffend, trotz Foil-Verlust am Ende eine gute Platzierung zu erreichen. Und das gelang ihm in überzeugender Art und Weise: Als Drittplatzierter steht Simon auf dem Podest – mit einer Woche Vorsprung vor dem Viertplatzierten Jérémie Beyou. Kaum an Land, verkündete er, zurückzukehren und gewinnen zu wollen. Kein Wunder: Noch bevor er im Ziel eintraf hatte er die Nachricht von seinem Sponsor, der Groupe Dubreuil, erhalten, dass er für ihn eine neue Imoca bauen lasse für 2028.





Richard Mardens



Die Unsrigen: Oliver Heer, Justine Mettraux und Alan Roura

Alle drei Schweizer Profis waren mit unterschiedlichen Projekten und Zielen angetreten. Justine Mettraux erfüllte die hohen Erwartungen (siehe Interview S. 6) mit ihrem extrem guten 8. Platz – vor ihr sind nur Skipper mit neusten Booten rangiert. Ihre Leistung ist nicht hoch einzuschätzen: Sie befand sich bei ihrer Vendée-Globe-Premiere fast die ganze Zeit in den Top 10, segelte ohne nennenswerte Fehler und fand nach Kap Hoorn sogar den Anschluss an die erste Verfolgergruppe von Dalin und Co. Aufgrund ihres fehlenden JO und der niedrigeren Grundgeschwindigkeit ihres Bootes (Baujahr 2018) schaffte sie es nicht, mit den ganz Schnellsten der Gruppe mitzuhalten, brillierte aber als beste Frau und als beste Nicht-Französin. Konkurrenten und Legenden des Segelsports überschlugen sich mit Komplimenten und nicht wenige trauen Justine Mettraux in Zukunft einen Sieg an der Vendée Globe zu. So sagte Sébastien Simon, der Drittplatzierte der diesjährigen Ausgabe, der die nächste Austragung 2028 selbst gewinnen will: «Gebt ihr ein neues Boot und sie wird eine ernst zu nehmende Anwärterin auf den Sieg 2028.» Dabei liess die Genferin bisher offen, ob sie in vier Jahren noch einmal starten möchte.

Alan Roura traf bei seiner bereits dritten Vendée Globe gleich in den ersten zwei Wochen Entscheidungen, die er später bereute. So wählte er auf dem Weg ans Kap der guten Hoffnung eine weit östlichere Route als die meisten Konkurrenten und Konkurrentinnen. Das brachte ihm zwar kurzfristig den zweiten Zwischenrang ein, über längere Sicht schadete ihm der kürzere, aber windarme Weg jedoch enorm. Er fiel auf Platz 32 zurück und musste sich in der Folge Rang für Rang nach vorne arbeiten. Das tat er trotz des Verlustes eines Segels vor Point Nemo: Nach Kap Hoorn startete er eine bemerkenswerte Aufholjagd, die ihn an die vor ihm liegende Gruppe aufschliessen



liess. Wiederum wählte er eine sehr östliche Route – mitten durch ein Tiefdruckgebiet – und hoffte, daraus Kapital schlagen zu können. Er erkämpfte sich dadurch die Möglichkeit, um Rang 15 mitzusegeln: Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe befand er sich schon auf Platz 16. Alles war recht knapp, denn er hatte keine 50 Seemeilen Vorsprung auf Rang 22. Roura hielt sich so 1500 Seemeilen vor dem Ziel alle Chancen offen, am Ende ein gutes Resultat zu erreichen.

Oliver Heer betonte vor und während der Regatta, dass er seine erste Weltumrundung unbedingt erfolgreich beenden wolle – und das bedeutete für ihn, schadenfrei zu bleiben. Sein Motto «Sicherheit vor Performance» hinderte ihn nicht daran, das Abenteuer Vendée Globe auf einem alten, nicht-foilenden Boot mit Haut und Haar zu leben. Im Südpolarmeer hatte der Deutschschweizer eine Pechsträhne. Zuerst sass er tagelang in einer Flaute fest, danach musste er treibenden Eisschollen ausweichen. Er zeigte aber insgesamt eine solide – manchmal mehr, manchmal weniger kompetitive – Leistung während seiner ersten Vendée Globe. Bei Redaktionsschluss befand sich Heer rund 4000 Seemeilen vor dem Ziel auf Rang 30.

marina.ch
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina.ch

www.marina.ch