



Jochen Rieker

Boris Herrmann und das Rennen um die Welt

Mit Team Malizia im Ocean Race

Vorwort:
Boris
Herrmann



DELIUS KLASING



Jochen Rieker

Boris Herrmann und das Rennen um die Welt

Mit Team Malizia im Ocean Race



Delius Klasing Verlag



Offenbarung. Die einzigartige Designphilosophie der deutschen *Malizia - Seaexplorer* erweist sich in schwerer See als überlegen







Vertrauen. Die Segel-Crew von Team Malizia bildet nicht nur eine Zweck- und Schicksalsgemeinschaft. Diese Fünf sind Freunde fürs Leben

Inhalt

<i>Vorwort</i>	> Boris Herrmann über seine wichtigsten Erlebnisse und Erkenntnisse bei The Ocean Race	.....
<i>Kurs</i>	> Kurzcharakteristik aller Etappen um die Erde ▶
<i>Team</i>	> Porträts der Protagonisten an Bord von <i>Malizia</i> und ihrer vielen Helfer im Hintergrund	.....
<i>Wettbewerber</i>	> Was die vier Konkurrenten und ihre Boote so besonders macht	.....
<i>Überflieger</i>	> <i>Malizia - Seaexplorer</i> ist die schnellste Hochseeyacht aller Zeiten. Warum eigentlich?	.....
<i>Entwicklung</i>	> Wie ein moderner Imoca 60 entsteht – und wie er weiterentwickelt wird	.....
<i>Leg Zero</i>	> Die bisher härteste Bewährungsprobe für Malizia-Teamchefin Holly Cova	.....
<i>Leg 1</i>	> Alicante – Kapverden: Böen in Orkanstärke gleich zum Auftakt ▶
<i>Leg 2</i>	> Kapverden – Kapstadt: <i>Guyots</i> Taktik-Poker, <i>Malizias</i> Starkwind-Stärke, <i>Holcims</i> zweiter Sieg	.....
<i>Leg 3</i>	> Kapstadt – Itajaí: Die Etappe der Leiden und der Moment von <i>Malizias</i> unfassbarem Comeback	.....
<i>Wachstum</i>	> Wie Psychologin Anje-Marijcke van Boxtel 11th Hour Racing auf Erfolgskurs bringt	.....
<i>Leg 4</i>	> Itajaí – Newport: Ein Nordatlantik-Sturm, zwei Mastbrüche, ein neuer Name auf dem Podest	.....
<i>Schmerz</i>	> Wie Robert Stanjek die brutalen Rückschläge im Team Guyot erlebt. Ein Interview von Tatjana Pokorny	.....
<i>Leg 5</i>	> Newport – Aarhus: Rekorde im Studentakt und ein Bestwert, der sprachlos macht	.....
<i>Leg 6</i>	> Aarhus – Kiel – Den Haag: Die kürzeste Etappe und ein Fly-by mit spektakulärer Flugschau	.....
<i>Überwindung</i>	> Wie Rekord-Teilnehmerin Abby Ehler die Härten der Imocas wegsteckt. Ihr Gespräch mit Tatjana	.....
<i>Leg 7</i>	> Ein Crash entscheidet das Rennen und <i>Malizia</i> in der letzten Nacht die letzte Etappe	.....
<i>Triumph</i>	> Wie Skipper Charlie Enright den lang ersehnten Sieg im Ocean Race erlebt ▶
<i>Leg 8</i>	> Rolling Home: Warum das Ende des Rennens nur der Anfang von etwas Neuem ist	.....
<i>Zahlen & Fakten</i>	> Alle Ergebnisse, alle Zeiten, alle Distanzen von The Ocean Race 2022/23	.....

	12
	16
	18
	30
	48
	60
	68
	72
	82
	92
	112
	116
	126
	130
	140
Pokorny	146
	148
	156
	158
	164

Träume!

*Was bleibt, wenn man ein großes Ziel erreicht, einen Traum verwirklicht?
Für Boris Herrmann sind es enge Freunde, echte Vertraute, mächtige Bilder – und
dieses Buch. Ein sehr persönlicher Rückblick auf The Ocean Race 2022/23*

Es ist absolut still in der Bibliothek des Monaco Yacht Clubs, wo ich die letzten zwei Stunden ruhig dasitze, wartend auf die Fahrt zum Flughafen und damit auf die finale Abreise.

Lilli, meine Hündin, streckt auf den Holzbohlen der Bibliothek alle Viere von sich und schaut mir zu, wie ich mich vor den Bücherregalen verliere. Ich habe schon immer Segelbücher geliebt und verschlungen. Über meine Airpods höre ich skandinavischen Jazz, bin ganz in meiner Blase. Plötzlich überkommt mich der Wunsch, hier unendlich Zeit zu haben. Mich in und mit den Büchern in die Welt der Reisen und Abenteuer zu vertiefen, ganz allein. Schüchtern hoffe ich, vielleicht auch eines meiner eigenen Segelbücher hier zu entdecken. Ich weiß,

dass ein Buch von uns mal hier stand – und nehme mir fest vor, diesen neuen Band bald mit einer schönen Widmung einzureihen.

Eigentlich hat alles für mich mit Büchern angefangen: Als Teenager verschlang ich die gesamte Delius Klasing Bibliothek einschließlich vieler antiquarischer Exemplare. Vor dem inneren Auge des verträumten Schülers aus der kleinen Stadt entstanden Landschaften und Bilder: Patagonien und Alaska, Schottland, die

Südsee, Kap Hoorn, der Southern Ocean. Nun endet alles mit Büchern. Sie sind das, was bleibt von alledem. Und mit etwas Glück wird dieses Buch auch in 50 Jahren noch hier stehen oder in irgendeiner Schulbibliothek. Und ein kleines Mädchen wird die Geschichten von Rosie lesen und selbst den Wunsch verspüren, eines Tages

»Ich bin allein im Regattamodus um die Welt gesegelt, und ich will es wieder tun. Aber dieses Rennen in dieser Konstellation – es war anders, besonders«

die Festmacher loszuwerfen und die Schoten dichtzuholen. Die Reiseliteratur ist wie das Meer selbst: eine Unendlichkeit von Bildern und Sehnsüchten, eine Vorstellung von grenzenloser Freiheit und eines spirituellen Sich-Erhebens über die Profanität des normalen Lebens, eines

► Es ist Sonntag. Der letzte Tag des Ocean Race, unserer Weltreise als Familie, des bisher größten Projekts von Team Malizia und für mich das Ende einer der bewegendsten Phasen in meinem Leben. Alle anderen sind in den letzten Tagen bereits abgereist, *Malizia – Seaexplorer* gestern spät in die Abenddämmerung auf See entschwunden. Für mich viele Momente mit zugeschnürter Kehle. Irgendwie will man nicht wahrhaben, dass es nun vorbei ist.

Das nächste Abenteuer wird für mich deutlich schwerer. Da draußen allein Probleme und Momente meistern, wie wir sie zu fünft geschafft haben? Ich habe darüber so oft nachgedacht während Etappe drei – und mit Rosie oder Antoine konnte ich auch offen darüber sprechen. Noch so ein Geschenk dieses vergangenen Rennens: Freunde zu finden, die verstehen, warum man manchmal ganz tief zweifelt. Wir haben zusammen so viele Krisen gemeistert und daraus eine so starke Gemeinschaft geformt, dass es für alle schwer ist, das jetzt hinter uns zu lassen.



Glück und Können. Trotz aller Widrigkeiten ist Malizia – Seaexplorer am Ende die einzige Teilnehmerin, die alle Etappen über die volle Distanz segelt

Hinausgeleitens aus den Zonen des Lärms in eine stille Welt voller Verheißung und zeitloser Bedeutung.

Mein Blick wandert zwischen den wunderschönen maritimen Möbeln, den Büchern, Schiffsmodellen und dem blauen Mittelmeer hin und her. Es ist ein Ort, an dem die Augen in die Ferne schweifen können – und damit die Gedanken von allen Fesseln befreien. Der starke Kaffee und der meditative Jazz helfen, den Gedankenstrom Fahrt aufzunehmen zu lassen.

In diesem kurzen Moment segele ich noch ein letztes Mal über alle Meere. Ich sehe das unendlich tiefe Blau des Mittelmeers von Etappe sieben: Wenn die Sonne über spiegelglatter See im Zenit steht und man vom Bug aus nach unten schauend das Gefühl hat, mit den Sonnenstrahlen in die Tiefe des Meeres stürzen zu können. Man meint dann, einige hundert Meter tief die Lichtbündel im Meer zu sehen, auch wenn es nur 10, 20 Meter sein mögen. Delfine kommen dazu. Das Ganze erinnert mich an meine erste Weltumsegelung mit Felix – da haben wir so etwas vor der Küste Argentiniens erlebt.

Ich segele gedanklich weiter zu Etappe fünf, in die Ostsee. Um zwei Uhr morgens kehrt das

Licht langsam zurück. So stelle ich mir den Nachthimmel in einer Wüste vor. Einige Stunden später, um 5 Uhr morgens, strahlt die dänische Küste so satt grün im Morgenlicht wie kein anderes Land auf dieser Erde grün sein kann. Wir sind 0,8 Seemeilen hinter *Holcim* und schneller. Leichte Böen kommen vom Land. Wir sind konzentriert und im Flow. Wir wissen nicht, was *Holcim* hat oder verbirgt, aber wir sind schneller. Um 6 Uhr sind es nur noch 0,4 Meilen Abstand. Die hügelige Landschaft, die sich für mich so sehr nach Heimat anfühlt, zieht sanft und langsam direkt neben uns vorbei. Dies könnte auch die Eckernförder Bucht sein, wo ich immer kitefoilen gehe. Das Wasser zeigt wegen der geringen Tiefe und der Seegrasfelder auf dem Sandgrund tausend Schattierungen blau, grün, türkis.

Ich bin in Schottland, wo wir zwei Tage vorher während der gleichen Etappe durch sturmverwehte Klippen gerast sind. Dazu gab es einen Schluck Talisker Storm. Wie bang ich vor Etappe drei bei 60 Knoten Wind vor unserem Schiff in Kapstadt stehe und beobachte, wie die weißen Wolkenkrallen des Cape Doctors, dieses berüchtigten Ostwinds, Ungutes verheißend den Tafelberg runter zeigen, von der Abendsonne majestätisch angeleuchtet. Der dunkelste Landschaftseindruck war Patagonien, die Le-Maire-Straße: Nebel und Sturm von vorn. Sehen konnte man fast nichts.

Eine Unendlichkeit von Bildern fließt vor meinem inneren Auge vorbei. Ich bin froh, dass dieses Buch einige von ihnen festhält. Aber die wichtigsten Bilder sind die, die unsere Fantasie zum Leben erweckt und die so zu einer Geschichte mit Bedeutung werden.

»Träumen und zum Träumen anregen. Das ist es, was wir wollen«

In unserer Welt des besinnungslosen digitalen Bilderkonsums und dem Abhandenkommen der Fähigkeit, sich wirklich so sehr auf eine Sache einzulassen, dass etwas in uns zum Schwingen kommt, ist dieses Buch auch eine Form des Ak-

»Die wichtigsten Bilder sind die, die unsere Fantasie zum Leben erweckt und die so zu einer Geschichte mit Bedeutung werden«

tivismus gegen den oberflächlichen Lärm da draußen. Bitte, lest wieder mehr Bücher und erlaubt euch die Zeit zum Träumen. Das ist es, was ich mir für mich selbst wünsche, für die nächste Zeit: Träumen und zum Träumen anregen. Das ist es, was wir wollen. Viel Spaß dabei!



Die Herausforderung



1 Rennen, 7 Stopps, 31.000 Seemeilen

Leg 1 > Alicante > Kapverden

Die Ouvertüre. Zweitkürzeste Etappe mit einer Mischung aus küstennahem Segeln bis Gibraltar und danach offenem Atlantik im Passatwind. Ein Sturmtief über Südspanien forderte die Crews praktisch von Beginn an.

1.900 nm / 3.520 km
15. – 21. Januar 2023

Leg 2 > Kapverden > Kapstadt

Vom Nord- in den Südatlantik, vom Nordwest- in den Südost-Passat, von den Rossbreiten am St.-Helena-Hoch vorbei bis in die Furious Fifties. Alles drin in diesem Teilabschnitt, der lau begann und auch so endete.

4.600 nm / 8.520 km
25. Januar – 12. Februar 2023

Leg 3 > Kapstadt > Itajaí

Marathon. Monster. Königsetappe. Vor dieser Prüfung hatten alle Crews Respekt, denn im tiefen Süden ist Hilfe meist fern, sind die Bedingungen hart: Kälte, Seegang, Wind, Ermüdung – hier unten wird dir nichts geschenkt.

12.750 nm / 23.610 km
26. Februar – 2. April 2023

Leg 4 > Itajaí > Newport

Nach drei Wochen Pause und Boots-Refit in Brasilien führt der Kurs die fünf Teams wieder auf die Nordhalbkugel. Ein langer, schneller Ritt über den Äquator bis ins Zentrum des amerikanischen Hochseesports.

5.550 nm / 10.280 km
23. April – 10. Mai 2023



Leg 5 > Newport > Aarhus

Zurück nach Europa – auf der Route der Rekordjäger. Nach Leg 3 die zweite Etappe, für die es doppelte Punktzahl gibt. Eigentlich eine Mittelstrecke, aber super intensiv. Aarhus ist erstmals Ocean-Race-Stopp im Programm.

3.500 nm / 6.480 km
21. Mai – 29. Mai 2023

Leg 6 > Aarhus > Kiel

Stippvisite in der deutschen »Sailing City«. Auf den Tag genau 21 Jahre nach dem triumphalen Sieg von Team Illbruck im Volvo Ocean Race 2002 zeigt sich die Imoca-Flotte erneut in der Förde beim Kiel Fly-by.

180 nm / 330 km
8. – 9. Juni 2023

> Kiel > Den Haag

Von dort geht es über den Großen Belt nach Skagen und an der dänischen und deutschen Nordseeküste entlang ins holländische Den Haag. Der kürzeste Teilabschnitt mit vielen navigatorischen Herausforderungen.

610 nm / 1.130 km
9. – 11. Juni 2023

Leg 7 > Den Haag > Genua

Ein Segel-Thriller zum Schluss. Erst auf dieser Etappe, der letzten und komplexesten, fällt die Entscheidung. Ärmelkanal, Biskaya, Straße von Gibraltar, Mittelmeer – den Crews steht auf Leg 7 eine taktische Schachpartie bevor.

2.200 nm / 4.070 km
Start 15. Juni – Siegerehrung 1. Juli



Boris und seine Crew



Nico

- ▶ Man findet ihn selten im Scheinwerferlicht, kaum vor der Kamera. Und wenn er sich in der Teambasis auf die nächste Etappe vorbereitet, verzieht er sich am liebsten in einen der Werkstatt-Container. Nein, Aufmerksamkeit sucht Nico Lunven nicht. Er ist der stille, der nachdenkliche Typ. »The Brain«, wie sie bei *Malizia* sagen.

Das beschreibt ihn ganz gut – aber auch wieder nicht. Denn der 40-jährige Breitone ist so viel mehr als das. Mit zwei Siegen und drei Podium-Plätzen in der extrem fordernden Figaro-Klasse, in der sich die vorwiegend französische Einhand-Elite misst, zählt der kleine, drahtige Mann zu den ganz Großen des Hochseesports. Auch bei den Imocas hat er längst gezeigt, dass mit ihm zu rechnen ist, selbst mit unterlegenen Booten ohne Foils. Kaum ein Segler ist so breit aufgestellt wie Nico, der als Navigator für die besten Ultim-Skipper und gleich mehrere Imoca-Teams arbeitet, wenn er nicht gerade selbst am Ruder steht. Segeln ist für ihn nicht nur ein Job, es ist eine Passion. Er hat sie von seinem Vater Bruno geerbt, der seinerseits schon bei den Vorgängern des Ocean Race und des Figaro erfolgreich war, im Whitbread Round the World Race und im Course de l'Aurore. Privat segelt Nico einen Halbtonner von 1977, *Diabliesse*, den er vor Kurzem eigenhändig restauriert und optimiert hat. Langsam kann er nun mal nicht.



Nico Lunven

Geboren: 28. November 1982
 Bachelor in Marketing,
 Master in Management,
 Profisegler, Sieger in der
 Figaro-Klasse 2009 und 2017,
 Imoca-Skipper seit 2015.
www.nicolaslunven.com



Rosalin

- ▶ Auch wenn vor dem Start von The Ocean Race kaum ein Szenekenner Notiz von ihr genommen hatte: Spätestens jetzt ist Rosalin Kuiper allen im Hochseerennsport ein Begriff – für furchtlose Einsätze im Rigg, beherztes Kurbeln am Grinder, aber ebenso für ihre scheinbar unerschöpfliche Energie und gute Laune.

Wenn sich Rosie etwas in den Kopf setzt, ist es schier unmöglich, sie davon abzubringen. Schon als Sechsjährige im Optimist empfand die Holländerin diese Faszination am Segeln. »Das war für mich der Southern Ocean«, sagt sie, als sie für eine Doku der YouTube-Serie »The Malizians« noch einmal über den Zaun ihres Segelclubs in Zoetermeer klettert und den gelben Opti sucht, auf dem sie ihre ersten Schläge gemacht hat. Jahre später, bei einer Reise durch Australien, entflammt die alte Leidenschaft erneut. Seither kennt sie kein Halten: gibt Segelunterricht, nimmt an der Hochsee-Akademie des Ocean-Race-Veteranen Roy Heiner teil, klappert in Australien Teams ab, um irgendwie beim Sydney Hobart Race starten zu können, trampelt als Crew um den halben Globus, bis sie schließlich 2022 auf Empfehlung von Will Harris bei *Malizia* landet. Und wie sie da landet! Das Boot nennt sie ihren »happy place«, will im Etappenziel am liebsten gar nicht von Bord. Das Team ist für sie »Familie«. Und die Fans? Lieben ihre Rosalie!



Rosalin Kuiper

Geboren: 6. Juli 1995

Bachelor in Psychologie,
Profiseglerin, Absolventin der
Roy Heiner Youth Academy,
mit *AkzoNobel* Dritte bei The
Ocean Race Europe 2022.

www.instagram.com/rosalinkuiper/





Romain Szyjan, Chef des Elektronik-Teams und studierter Konstrukteur



Pierre Casiraghi, Gründer und seit Jahren Förderer von Team Malizia



Fliegt Drohne, filmt, fotografiert und singt: **Jimmy Horel**, Content Creator



Kerstin Hainke, Chefin über die Finanzen, packt aber überall mit an



Immer im Auge des Taifuns: Teammanagerin **Holly Cova**



Hugo Pronost, Bootsbauer und Lackierer, ist in beiden Feldern ein wahrer Köhner



Findet für alles eine Lösung: **Stuart »Stu« McLachlan**, Kiwi & Boat Captain



Baute fast von Beginn an an *Malizia - Seaexplorer* mit: **Antoine Breton**



Stimmungskanonen: Rigger **Oakley Marsh** und Techniker **Corentin Cusant**



Communications Managerin und Expertin des Science-Programms: **Helene Katz**



Felix Groos, fünfssprachig, per Du mit allen Bord-Systemen und der Hydraulik



Cool, calm and collected: **Clément Caumont**, Chef der Bootsbauer



Guter Geist: **Remy Johannsen**, Praktikantin und Au Pair für Boris' Tochter



Pam Fertil, Verwaltungschefin und verantwortlich für technische Logistik



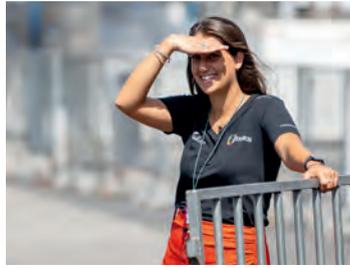
Weltbekannt und stets gut drauf: Sport- und Teamfotograf **Ricardo Pinto**



Lucia Nebreda, zuständig für Reisen und Unterbringung, Freundin von Will Harris



Plant Team-Events, und davon gibt es reichlich: **Hugo Le Pomellec**



Marie Lefloch: Pusht als Social-Media-Managerin Likes und Hits



Betreut Partner, Sponsoren und das Thema Nachhaltigkeit: **Cornelius Eich**



Jesse Naimark-Rowse: technischer Berater im Team Malizia



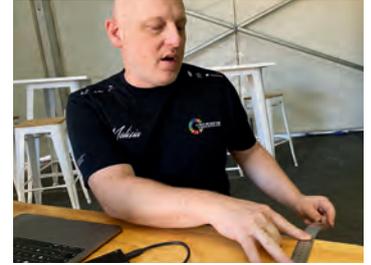
Andreas Berg, reisender Bootsbauer und Kohlefaser-Zauberer



Birte Lorenzen, Gründerin des Schulprogramms und Frau des Skippers



Neuzugang: **Pierre-François »Pifou« Darnies** ist Technischer Direktor



Mastermind der Konstruktion: **Loïc Dorez,** Teil des Design Office



Bootsbauer **Borja Nebreda** mit Konstrukteurin **Rebecca Sainson**



Koordiniert die Abläufe im gewachsenen Technik-Team: **Marine Villard**



Libero zwischen Tech- und Commercial Team: **Laurentz Hagen**



Sie koordiniert die Reisen, er baut am Boot: **Stuart Oliphant** und **Beth Harris**



Le Chef im Küchenwagen: **Thibaut Viat,** zuständig für guten Geschmack

Geht nicht gibt's bei ihnen nicht

In der finalen Bauphase zählte Team Malizia inklusive der freien Mitarbeiter um die 50 Köpfe, während The Ocean Race waren es bis zu 40. So viel Know-how und Manpower ist nötig, um eine Regatta um den Globus auf höchstem Niveau zu bestreiten. Okay, vielleicht ginge es ohne eigenen Koch, aber auf die Künste von Thibaut würde wohl niemand freiwillig verzichten. Denn er schafft es notfalls allein und in unter drei Stunden, ein Mittagessen für die Meute zu zaubern – inklusive Einkauf! Zum Spirit des jungen Teams, das mehr wie eine Kommune oder eine Großfamilie wirkt, gehört bei aller Professionalität auch, Spaß zu haben. Deshalb sind die Partys ebenso legendär wie die fachliche Expertise der Crew.

Nicht im Bild: Els Duffhues, Education Manager, und Anna Goynes, Technical Logistics Manager



Malizia - Seaexplorer segelt anmutig aus der Bucht von Mindelo hinaus nach Süden. Anders als die Mehrzahl ihrer Konkurrenten hat die deutsche Yacht keinen Gennaker an Bord, nur den großen Code Zero. Deshalb kann sie anfangs nicht ganz das Tempo der Spitze halten

A full-page photograph of a sailboat on the ocean at sunset. The sky is a mix of orange, yellow, and light blue. In the background, there are dark, silhouetted mountains. A layer of clouds or fog is visible, partially obscuring the base of the mountains. The sailboat is in the lower center of the frame, with its sails partially visible. The overall mood is serene and adventurous.

Leg 2

Aufholjagd

Erst setzt sich Guyot mit mutiger Taktik vom Feld ab. Dann zeigt Malizia – Seaexplorer ihre Stärken in schwerer See. Beide Boote mit deutscher Beteiligung führen über weite Strecken – nur nicht im Ziel

- ▶ Ocean-Race-Pionier Butch Dalrymple-Smith hätte seine Freude gehabt am Pitstopp in Mindelo. Denn er ruft Erinnerungen an die alten Zeiten hervor, als es noch keine Technik-Teams gab, als jeder an Bord Messer und Marlspieker am Gürtel trug, als die Segler auch Maschinisten, Rigger, Bootsbauer waren. So ist es jetzt, für einen kurzen Moment, wieder.

Gerade einmal vier Tage bleiben den Teams auf den Kapverden, um sich und ihre Imocas wieder in Form zu bringen. Es ist der kürzeste Aufenthalt des gesamten Rennens. Und anders als bei allen anderen Etappenstopps nimmt ihnen niemand die Arbeit ab. Alles, was es zu prüfen, warten, reparieren gibt, müssen sie selbst erledigen. So will es das Reglement.

Dalrymple-Smith kennt es nicht anders. Damals, im ersten Rennen von 1973, mussten die Crews in allen Häfen selbst Hand anlegen. Was sie, wie der Grandseigneur schmunzelnd verrät, nicht davon abhielt, nach der Ankunft erst mal ordentlich zu feiern. Bewundert von Fans und Groupies vor Ort, blieben sie dabei nie lange unter sich. In gewisser Weise setzt die Stippvisite auf den

Kapverden also eine uralte Tradition fort. Nur dass den Seglern nach dem kurzen, herben Sprint von Alicante hierher keine Zeit bleibt, die Reize Mindelos zu entdecken. Zu viel hat gelitten auf den nur 2.000 Seemeilen: Segel sind gerissen, Segellatten gebrochen, auf *Holcim – PRB* arbeitete sich der Ruderquadrant lose. Alles Probleme, die mit Bordmitteln in den Griff zu kriegen sind. Bei *Biotherm* aber schwächelt erneut die Struktur im Schiff. Auf *11th Hour Racing* zeigen sich erste Risse in den Foils. Dagegen vermögen die Crews nichts auszurichten.

Es ist so schon ein Schlauch, gleich nach der Ankunft die Werkzeugtaschen herauszuholen. »Ich bin müde von der ersten Etappe und mache mir schon Gedanken, was ich da tue«, sagt *Holcim*-Vorschiffsfrau Abby Ehler, während sie eine Wansch auseinander nimmt, die bis zu zwei Tonnen an Zuglast aufbringen muss, um etwa die Foils auszufahren. Es schwingt echte Sorge mit. »Ein Fehler, und es könnte jemand sterben.« Charlie Enright von *11th Hour Racing* flickt in einem Zelt die zerrissene Arbeitsfock J3. Auf Socken tänzelt er über das ramponierte Tuch, richtet es aus, fixiert die Bruchstelle und schneidet dann Membranstreifen zu, die den mehrere Meter langen Riss weitflächig überragen. Die Reparatur muss bis Kapstadt halten.

Anny Lush, mit *Guyot* Letzte im Ziel, ist besonders knapp dran. Ihr und ihren Segelkameraden fehlen mehr als 25 Stunden auf Etappen-Sieger *Holcim – PRB*; Zeit, die fürs Reparieren abgeht, zumal allein die Bestandsaufnahme einen ganzen Tag in Anspruch nimmt. »Bevor wir uns an die Arbeit machen, müssen wir erst mal alles durchchecken«, sagt sie.

Auf den Kapverden müssen sich die Segler auch als Techniker bewähren. Hilfe von außen ist hier nicht erlaubt

Die Kapverden sind das erste Mal Teil der Ocean-Race-Route. Die Begeisterung für das Rennen ist so groß, dass Veranstaltungschef Richard Brisius beim nächsten Rennen wiederkommen will, nicht nur des Sports wegen. Die Organisatoren nutzen den kurzen Stopp, um im Rahmen



Am Start schenken sich *11th Hour* und *Holcim* keinen Zentimeter. Noch besser kommt aber Robert Stanjek auf *Guyot* weg



Vorahnung von der Königsetappe. Rosie Kuiper wird im Südatlantik beim Segelwechsel auf *Malizia - Seaexplorer* geduscht

einer UN-Konferenz zur Nachhaltigkeit und im Beisein von Antonio Guterres ihr Engagement für den Klimaschutz zu unterstreichen. Wo immer die Boote festmachen, finden an Land in sogenannten Ocean Live Parks Vorträge und Veranstaltungen zu diesem Thema statt. Es ist ein redliches Bemühen, das Rennen und die allgemeine Aufmerksamkeit in einen höheren Dienst zu stellen. Nirgends gelingt das überzeugender als in Mindelo, wo die Teams mit

kleinstmöglichem CO₂-Budget operieren, mit der geringsten Anzahl an Mitarbeitern, ohne eigene Basen, ohne Ersatzteil- und Werkstatt-Container.

Malizia-Skipper Boris Herrmann, selbst seit Jahren in gleicher Mission engagiert, übergibt beim Ocean Race Summit zum Thema Meeresschutz einen symbolischen Staffelstab an UN-Generalsekretär Guterres. »Lasst uns alle Champions für die Bedürfnisse der Meere werden«, sagt dieser. Der Hamburger steht im Segler-Dress neben dem Politiker: T-Shirt, Shorts, Bade-

schlappen. Weil er sich beim Aufgießen einer Tüte Gefriergetrocknetes einen Tag vor der Zielankunft den linken Fuß verbrüht hat, musste er operiert und verbunden werden. In Schuhe passt er nicht mehr, daher die legere Garderobe. Die Aufmerksamkeit der Politik kommt ihm und seinem Team später zugute: Weil Herrmann für die kommende Etappe nach Kapstadt ausfällt, muss Yann Eliëris als Co-Skipper einspringen. Dessen

Leicht- statt Passatwind. Die Kapverden fordern den Seglern beim Auftakt von Etappe zwei viel Geduld ab

In den Rossbreiten verholen sich die Crews zum Schlafen ins Vorschiff, wo eine Luke etwas Frischluft hereinlässt

Auf *Guyot* fällt erst der Code Zero ins Wasser, dann der Spinnaker. Beide nehmen beim Bergen schwer Schaden



Reisepass befindet sich allerdings in Paris bei der amerikanischen Botschaft, um ein Visum für die Einreise in die USA zu erhalten – nötig für Etappe fünf, für die der Franzose fest eingeplant ist. Wie also auf die Kapverden kommen? Für Teamdirektorin Holly Cova, die gerade in Dänemark geheiratet hat und vorzeitig anreisen muss, wird es ein weiteres Notfallkommando. Sie nutzt das öffentliche Interesse am Gipfeltreffen mit Guterres, ruft kurzerhand den Stabschef des portugiesischen Präsidenten und den Premierminister der nordafrikanischen Inselgruppe an. »Es war eine der schwierigsten Missionen meines Lebens«, sagt sie später, »noch stressiger als der Umbau auf neue Foils in Alicante«. Am Ende passiert Yann Elliès per präsidialer Vollmacht die Flughafenkontrolle in Mindelo.

Am 25. Januar nachmittags um 16 Uhr Ortszeit fällt der Startschuss für Etappe zwei. Es wird die zweitlängste des Rennens: Statt 4.700 segeln die fünf Imocas am Ende 6.500 Seemeilen bis Kapstadt – so weit nach Westen und in die hohen Breiten des Südatlantiks müssen sie ausweichen. Das St-Helena-Hoch zwingt sie in einen weiten Bogen fernab vom Großkreiskurs, der kürzestmöglichen Route zum Ziel. Es wirkt wie ein Zeichen der Natur, dass das Klima auf dem Planeten unberechenbarer geworden ist.

Leichtwind dominiert diesmal den Auftakt, den zunächst *Biotherm* für sich entscheidet. Dann wechselt die Führung mehrfach, bis die Stunde





Immer schön festhalten. Rosalin Kuiper, beliebt für ihre ungezwungene, direkte Art, demonstriert mit diesem Foto auf Instagram, wie Bordtoilette mit Eimer geht. Es erhält Tausende Likes

von Robert Stanjek, Phillip Kasüske, Anne-Claire le Berre und Sébastien Simon auf *Guyot* schlägt. Sie hatten schon beim Start gegläntzt. Simon als Navigator hält das französisch-deutsche Boot nach den ersten Tagen östlich des Feldes, nah an der Ideallinie, wählt die kürzeste Strecke. Im Leichtwindgürtel in Äquatornähe halten sie sich eine Woche lang hartnäckig an Position eins im Klassement – mit dem ältesten und schwersten Boot.

Auch im Südatlantik sind sie anfangs gut dabei, bis ihnen auf ihrer »Innenbahn« unter einer riesigen Wolke sprichwörtlich der Wind ausgeht. Sam Davies, die auf der Teilstrecke nach Kapstadt nicht an Bord von *Biotherm* dabei ist, sagt als Co-Kommentatorin auf Eurosport: »Es war echt Pech für sie, dass sie hängen geblieben sind. Das tut mir leid, weil es eine mutige und gute Entscheidung war.« *Guyot* sei »ein interessantes Segelteam, das ich gern verfolge.«

Der Preis, den die Crew für ihren Mut bezahlt, ist hoch. Zwischenzeitlich liegt sie mehr als 500 Seemeilen zurück, kommt aber fast noch einmal zurück. Es gelingt ihr, dasselbe Tiefdruckgebiet zu nutzen, mit dem das bereits enteilte Feld ostwärts nach Kapstadt rauscht. Robert Stanjek, in Abwesenheit von Benjamin Dutreux Skipper an Bord, sagt: »Dass wir etwas langsamer fahren, lag daran, dass die vorn liegenden Boote weniger Welle hatten und bessere Winkel fahren konnten, wir aber hinten mittendrin in der Kreuzsee fast unser Schiff zerbrochen haben.« Im Schlussspurt glänzt *Guyot* erneut.

»Da haben wir über drei Tage bei Top-Geschwindigkeiten von 30, 35 Knoten an die 1.500 Seemeilen geschrubbt«, fasst Robert Stanjek die Aufholjagd zusammen. In der Endabrechnung reicht es gleichwohl erneut nur zu Platz fünf. Unabhängig von der mageren Punkteausbeute zeigt sich der ehemalige Starboot-Weltmeister dennoch zufrieden. »Wenn sich Chancen ergeben, dann sind wir auch da«, sagt er. Stanjek macht keinen Hehl aus der Position seines Teams in diesem Ocean

Die starke Ausdehnung des St.-Helena-Hochs bis weit nach Westen verlängert den Weg für die Crews enorm. Bis Kapstadt legen sie 30 bis 40 Prozent mehr Strecke zurück als ursprünglich errechnet

Race: »Wir sind hier die Rookies.« Zwei Segel sind auf dieser zweiten Etappe kaputtgegangen: Gennaker und Fractional Zero. »Beide haben uns gefehlt«. Der wilde Ritt zum Schluss hat ihm imponiert, aber auch Grenzen aufgezeigt: »Es ist eine krasse Konzentrationsleistung, das Schiff beständig auf Messers Schneide zu fahren. Es ist laut, wild, eine wahnsinnige Verantwortung.«

Für das andere Boot mit deutscher Beteiligung wird es ebenfalls keine einfache Etappe. Bei Leichtwind kommt *Malizia – Seaexplorer* nicht recht in Fahrt, wohl auch, weil sich die neuen Foils nicht ganz einziehen lassen und so die Fahrt bremsen. Sie fällt weit zurück, bis sie endlich Wind bekommt und sich im Südatlantik zwischenzeitlich an die Spitze setzen kann.

In Abwesenheit des am Fuß verletzten Stammskippers hat Will Harris das Kommando übernommen, und er macht seinen Job souverän. Selbst als sich neue Verschleißspuren an den

»Wenn sich Chancen ergeben, sind wir da!«, sagt *Guyot*-Skipper Robert Stanjek, lässt aber keinen Zweifel: »Wir sind hier die Rookies«

Tragflügeln zeigen, die auf Risse hindeuten könnten, hält er nach einem kurzen Moment der Niedergeschlagenheit die Moral an Bord und den Kampfgeist hoch. Zwar darf das Team, just als es Wind bekommt, die Foils aus Sicherheitsgründen nicht mehr ganz ausfahren und muss



Wimpernschlag-Finish. Nach 6.500 Seemeilen liegen kurz vor der Ankunft in der Tafelbucht nur wenige Bootslängen zwischen den drei schnellsten Yachten. *Holcim - PRB* siegt knapp vor *Biotherm*. Die Verdier-Designs gelten als die leichtesten Imocas in diesem Ocean Race. Für *Guyot*-Skipper Robert Stanjek (o. r.) reicht es einmal mehr nur zu Rang fünf. Dennoch zeigt er sich im Ziel zufrieden mit der Etappe

Bildnachweis

Verlag und Autoren haben sich bemüht, die Bildrechte korrekt anzugeben. Sollten berechnete Ansprüche bestehen, die übersehen wurden, so bitten wir um Entschuldigung und darum, sie dem Verlag zu melden.

Team Malizia:

S. 15 l. o. l. u., r. u.; 29 - Loic; 60 u. r.; 61 M., u.; 63 r.; 66 u.; 68/69; 97
Antoine Auriol / Team Malizia: S. 6/7; 8/9; 13; 20; 21 M.; 22; 23; 24; 25; 26; 27; 48/49; 57 l.; 64 u.; 78 l. o.; 81 r. M.; 86; 88; 95; 98; 99; 101; 103 u., 109 l.; 122; 133; 136 u.; 139; 145 r. o.; 158
ES / Team Malizia: S. 64 o.
Will Harris / Team Malizia: S. 103 o.
Jimmy Horel / Team Malizia: S. 28 - Ricardo; 67; 71; 92/93
JC / Team Malizia: S. 60 u. l.
ML / Team Malizia: S. 28 - Pam, Oakley/Corentin
Ricardo Pinto / Team Malizia: S. 15 l. M.; 28 - Romain, Pierre, Jimmy, Kerstin, Holly, Hugo, Stu, Antoine, Helene, Felix, Clement, Remy, Lucia; 29

- Hugo, Marie, Cornelius, Jesse, Andreas, Birte, Pierre-Francois, Borja/Rebecca, Marine, Laurenz, Stuart/Beth, Thibaut; 51; 54; 60 o.; 63 l.; 65; 143; 161
Yann Riou - polaRYSE / Team Malizia: S. 21 o., u.; 60 o.;

The Ocean Race:

Sailing Energy / The Ocean Race: Vorsatz, Vorsatzrückseite; 15 l. M., r. M.; 18/19; 36; 43 l. o., 72/73; 76 l. o., r. o.; 77; 89; 91 u., r. u.; 111 l. u.; 125; 130/131; 145 r. u.; 155 o., u.
Anne Beauge / The Ocean Race: S. 38 r. u., 145 l. u.
Carlo Borlenghi / The Ocean Race: S. 32;
Pierre Bouras / 11th Hour Racing / The Ocean Race: S. 148/149; 152 o. M.
Tiger Brisius / The Ocean Race: S. 151
Brian Carlin / The Ocean Race: S. 2;
Julien Champolion / polaRYSE / Holcim - PRB / The Ocean Race S. 44; 46; 47 r. o., r. u.; 81 l. u., r. u.; 107 l. M., r. u.; 109 r. u.; 110 u.; 147
Alexander Champy-McLean / The Ocean Race:

S. 152 o. r.
Vincent Curutchet / Biotherm Racing / The Ocean Race: S. 39
Charlie Dalin / 11th Hour Racing / The Ocean Race: S. 127 o.
Felix Diemer / GUYOUT environnement - Team Europe / The Ocean Race: S. 106 o.; Charles Drapeau / GUYOT environnement - Team Europe / The Ocean Race: S. 40; 43 l. u., 78 u.; 87; 106 u.; 154 l.
Ronan Gladu / Biotherm / The Ocean Race: S. 38 l. o., r. u., l. o.; 43 r. o.; 107 l. o.; 109 r. o.; 110 M.; 137 M., u.
ILP Vision - Charles Drapeau / GUYOT environnement - Team Europe / The Ocean Race: S. 42; 127;
Harry KH / 11th Hour Racing / The Ocean Race: S. 81 l. o.; 113; 115; 155 M.
Gauthier Le Bec - GUYOT environnement - Team Europe / The Ocean Race: S. 124 o.; 128; 129
PEM / The Ocean Race: S. 119
Sebastian Pinkham / The Ocean Race: S. 15 r. o.;

Yann Riou / polaRYSE / Holcim - PRB / The Ocean Race: S. 134 o.
Amory Ross / 11th Hour Racing / The Ocean Race: S. 4/5; 30/31; 34; 35; 75; 76 u.; 78 r. o.; 81 l. M.; 85; 104; 107 l. u., r. o., r. M.; 109 r. M.; 124 u.; 134 r. u.; 135; 138; 152 u.; 154 M., r.
Sebastien Simon - Gauthier Le Bec - GUYOT environnement - Team Europe: S. 43 r. u., Georgia Schofield / polaRYSE / Holcim - PRB / The Ocean Race: S. 47 l. o.; 116; 121; 145 l. o.
The Ocean Race: S. 152 o. l.
YR / Holcim - PRB / The Ocean Race: S. 47 l. u.

Adobe Stock: S. 16/17; 136 o.
Andreas Lindlahr: S. 59 l.; 140/141
Francois Chevalier (Illustrationen): S. 33; 37; 41; 45; 52
Jörg Weusthoff: S. 66 o.
YACHT / Nils Campe: S. 56
YACHT / J. Rieker: S. 57 r.; 59 r.; 90; 91 o., o. r., M.; 111 o., r. u.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-667-12764-4

© Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld

Texte: Jochen Rieker, Tatjana Pokorny

Lektorat: Birgit Radebold

Coverfoto: Antoine Auriol / Team Malizia

Titelrückseite: Sailing Energy / The Ocean Race (o. und u.), Antoine Auriol / Team Malizia (M.)

Einbandgestaltung und Layout: Jörg Weusthoff,

Weusthoff & Reiche Design, Hamburg

Druck: Grafisches Zentrum Cuno, Calbe

Printed in Germany 2023

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

Bei diesem Buch wurden die durch das verwendete Material und die Produktion entstandenen CO₂-Emissionen ausgeglichen, indem der Delius Klasing Verlag das Projekt Klimaschutz mit plastikfreien Ozeanen in Kombination mit dem Gold Standard-Klimaschutzprojekt eines Windparks auf den Philippinen unterstützt. Weitere Informationen zu dem Projekt unter: www.ClimatePartner.com/de/plastikfreie-ozeane sowie www.climatepartner.com/1091

Mit diesen Projekten liefern wir einen Beitrag zu 14 der 17 UN-Nachhaltigkeitszielen.



Das Buch wurde nach höchsten Ansprüchen an Nachhaltigkeit und Ökologie produziert und wir optimieren ständig weiter:

- Papiere sind FSC® zertifiziert
- Druckfarben und Lacke auf Pflanzenölbasis
- Druckplattenbelichtung komplett chemiefrei
- Klebstoffe lösungsmittelfrei
- 100 % Ökostrom bei Druck und Bindung
- Müllvermeidung und Recycling bei der Produktion
- Kurze Wege, gedruckt in Deutschland
- Verzicht auf Plastikfolie
- Druck- und Inhaltspapier haben eine Cradle-2-Cradle-Zertifizierung und entsprechend somit den C2C-Vorgaben