

C.Bertelsmann

Boris Herrmann
Andreas Wolfers

Abenteuer Ocean Race

Mit meinem Team
beim Rennen um die Welt

C.Bertelsmann

Der Verlag behält sich die Verwertung des urheberrechtlich geschützten Inhalts dieses Werkes für Zwecke des Text- und Data-Minings nach § 44 b UrhG ausdrücklich vor. Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.



Penguin Random House Verlagsgruppe FSC® N001967

1. Auflage

Copyright © 2023 C. Bertelsmann

in der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH,
Neumarkter Straße 28, 81673 München

Lektorat: Heike Gronemeier, München

Fachlektorat: Tatjana Pokorny

Karte: Peter Palm, Berlin

Bildbearbeitung: Mohn Media Mohndruck GmbH, Gütersloh

Umschlaggestaltung: Büro Jorge Schmidt, München

Umschlagabbildungen: Antoine Auriol/Team Malizia

Satz: satz-bau Leingärtner, Nabburg

Druck und Bindung: Mohn Media Mohndruck GmbH, Gütersloh

Printed in Germany

ISBN 978-3-570-10531-3

www.cbertelsmann.de

*Für die Frauen und Männer
vom Team Malizia.
Ihr habt dieses Abenteuer möglich gemacht,
auf See und an Land*

Inhalt

Vorwort	9
Die Crew	14
1 Kampf vor Gibraltar	19
2 Inseln unter dem Passat	43
3 Die Aufholjagd	73
4 Apollo 13	97
5 Surfen im Eismeer	127
6 Unfall vor Kap Hoorn	159
7 Brasilianische Nächte	189
8 Pokerstrecke mit Mastbruch	219
9 Der Weltrekord	247
10 Im Kessel von Kiel	273
11 Sieg in Genua	299

Das Team an Land	328
Dank	333
ANHANG	
<i>Illustrationen zur »Malizia«</i>	338
<i>Glossar der Seglersprache</i>	342
<i>Bildnachweis</i>	347
<i>Mit Bojen und Bordlabor: Klimaforschung</i>	348
<i>My Ocean Challenge: Bildungsprogramm</i>	350



Vorwort

Gut dreißig Tage lang sind wir durch das Südpolarmeer gesegelt, rund um die Antarktis, vor ein paar Tagen haben wir Kap Hoorn umrundet. Wir haben inzwischen eine halbe Weltreise hinter uns – und trotzdem liegt unser schärfster Konkurrent in Sichtweite. Es ist, als seien wir vor der brasilianischen Küste gerade erst gestartet. Tagsüber sehen wir das schwarze Dreieck seiner Segel, nachts das glühende Topplicht.

Das Duell vor Brasilien gehört zu den magischen Momenten dieses Ocean Race. Als ich vor zwei Jahren an der Vendée Globe teilnahm, dem legendären Solorennen um die Welt, da zerrieb mich monatelang das Gefühl der Einsamkeit. Nun bin ich nicht allein. Ich teile mir das Schiff mit einer Frau und drei Männern, in gut hundert Tagen jagen wir um den Erdball. Und es berauscht mich, wie viel größer und intensiver ein Abenteuer ist, das man zusammen mit anderen erlebt.

Alle zwanzig Minuten vergleicht unser Navigationsprogramm die Durchschnittsgeschwindigkeit der *Malizia* mit der unseres Gegners vor Brasilien. Leuchtet dann ein kleiner Ball auf dem Monitor in Grün auf, das Zeichen, dass wir schneller sind, ertönt im Cockpit Triumphgeschrei. Leuchtet der Ball in Rot, fallen wir gerade zurück. Für uns ist der rote Ball die Aufforderung, noch härter zu arbeiten. Wir versuchen alles, um die anderen nicht davonfahren zu lassen, ändern hier und da etwas am Trimm, justieren Kleinigkeiten, und starren gebannt auf den Bildschirm, ob sich das auswirkt. Wir sind zu Tode erschöpft, doch die Speed-Ampel hält uns auf den Beinen wie eine Wachdroge.

Zwei Tage und Nächte geht das schon so. Es ist, als hätten sich unsere beiden Schiffe ineinander verbissen. Die See ist sehr rau, die Böen erreichen Windstärke neun. Die *Malizja* rast über die Wellenberge, und unsere Finger kleben auf den Tasten des Autopiloten, der von diesen Bedingungen überfordert ist. Die pausenlose Konzentration strengt an, und alle halbe Stunde wechseln wir uns beim Steuern ab. Auf der digitalen Seekarte sehen wir den Gegner, zum Greifen nah. Wer wird länger durchhalten?

Und dann passiert es: Das andere Boot kentert. Nach einer Hammerböe liegt es flach auf der Seite, Wasser dringt ins Cockpit ein, im Großsegel sind die Latten gebrochen. Später erfahren wir, dass die Crew fast eine Stunde braucht, um das Schiff wieder in Griff zu bekommen. Diese Stunde reicht uns. Wir erreichen als Erste die Zielinie vor der brasilianischen Hafenstadt Itajaí.

Das tagelange Duell hat sich tief in meine Erinnerung gegraben. Mit ihm haben wir die Königsetappe durch das Eismeer gewonnen, die längste Etappe in der Geschichte des Ocean Race. Außerdem haben dieser Zweikampf und der wochenlange Ritt zuvor gezeigt, dass sich das Risiko, das wir beim Bau der neuen *Malizja* eingegangen sind, gelohnt hat. Wir wollten einen Rumpf entwerfen, der die Rennyacht schneller und sicherer durch die brutale See des Südpolarmeers rauschen lässt als die alte *Malizja*. Wir sind damals einen eigenwilligen Weg gegangen, kritisch beäugt und belächelt. Denn wir haben mit einem Dogma des Yachtdesigns gebrochen.

Bis dahin sollten Rennyachten unten flach und gerade sein, um wenig Widerstand zu erzeugen. Ich aber wollte ein Schiff, das von der Seite betrachtet eher bananenförmig aussieht. Ich erinnere mich, wie ich einem erfolgreichen Yachtarchitekten bei einem Telefonat von der Idee erzählte. Er bat mich, in die Küche zu gehen, den Wasserhahn zu öffnen und einen Löffel seitlich an den Strahl zu halten. Ich tat es – und sah, wie der Löffel sofort angesaugt wurde. Dies sei der Grund, sagte der Architekt, weshalb wir keinesfalls ein rundliches Schiff bauen sollten. Aber nun lag die Rennyacht, die er designt hatte,

vor Brasilien auf der Seite, nicht zum ersten Mal bei diesem Rennen. Was nützt dir ein schnelles Schiff, wenn es bei harten Bedingungen nicht sicher ist, nicht seetüchtig? Als wir mit unserem bananenförmigen Rumpf und 25 Knoten dem Etappenziel entgegenrasten, empfand ich dennoch keine Genugtuung, nur Erleichterung, große Erleichterung.

Nachts, beim Überqueren der Ziellinie vor der brasilianischen Küste, umkreisten uns zahlreiche Boote. Wir standen zu fünft auf dem Vordeck, Arm in Arm, im Lichtkegel der Scheinwerfer. Wir hatten es geschafft! Ein Moment der Innigkeit, den ich nicht vergessen werde. Im Hafen von Itajaí erwartete uns das ganze Team Malizia. Bei der Preisverleihung stürmten alle 36 Leute die Bühne und jubelten und tanzten. Es war magisch, und ich hatte das Gefühl, mich in die Arme meines Teams fallen lassen, ihm einfach folgen zu können.



Das Ocean Race verdankt seine Faszination gleich mehreren Besonderheiten. Da ist diese unfassbare Herausforderung, der sich fünf Menschen monatelang auf engstem Raum stellen. Es ist die schiere Größe und Wildnis der ozeanischen Welt, die wir durchqueren. Und es ist das Leben, das alle Mannschaften mit ihren Teams an Land teilen, bei den Stopps in den Häfen zwischendurch. Es ist ein Vagabundenleben von dreißig, vierzig Frauen und Männern pro Team, die gemeinsam um die Welt reisen, ihre Camps in den Häfen aufbauen, mittags und abends an langen Bierzelttischen essen, manche Nächte durcharbeiten, an anderen bis Sonnenaufgang feiern.

Eigentlich ist es ja zutiefst un-nützlich, um die Welt zu segeln. Aber das Rennen trägt viel dazu bei, Menschen mit Themen vertraut zu

machen, an denen sie andernfalls vielleicht wenig Interesse hätten. Auch das macht für mich die Faszination Ocean Race aus. Auf den Kapverden haben wir auf einer Konferenz zum Ozeanschutz mit UN-Generalsekretär Guterres auf der Bühne gesessen und diskutiert. In Kapstadt und bei anderen Zwischenstopps haben wir mit Schulklassen darüber gesprochen, wie sie den Klimawandel erleben. Wir haben Konferenzen mit Umweltaktivistinnen und unseren Sponsoren organisiert und erregte Debatten erlebt, die uns aus unserer Seglerblase holten und mit den großen Fragen unserer Zeit konfrontierten. Unser Sport, vor allem das Ocean Race bietet eine großartige Plattform, um die Welt der Ozeane ins Bewusstsein der Menschen zu holen, um auf ihre Gefährdung aufmerksam zu machen und gemeinsam etwas zu bewegen.

Während des Rennens haben wir viele Menschen mitnehmen können, über Monate hinweg haben sie unsere Reise in den Medien verfolgt. Das Abenteuer Ocean Race bekommt für mich so noch einen weiteren Sinn: indem wir es teilen. Auch mit Ihnen möchten wir es teilen, mit unseren Leserinnen und Lesern.

Mit Andreas Wolfers, Journalist und Mit-Autor dieses Buchs, habe ich schon während meiner Teilnahme an der Vendée Globe 2020/21



zusammengearbeitet, unser Buch über die Regatta trägt den Titel *Allein zwischen Himmel und Meer*. Beim Ocean Race hat Andreas uns um die Welt begleitet, auf dem Landweg, wie ein Reise-schriftsteller bei den Expeditionen vergangener Jahrhunderte. Während der einzelnen Etappen hielten wir ständig Kontakt miteinander; in langen Sprachnachrichten beschrieb ich ihm, was uns gerade passierte. Erreichten

wir einen Zwischenstopp, saß er jedes Mal in dem Begleitboot unseres Teams, das der *Malizia* entgegenkam. Fuhren wir hinaus zum Start der nächsten Etappe, saß er wieder in dem Boot. Manchmal winkte er, aber meistens hatte er eines seiner roten Notizbücher aufgeklappt und notierte, was ihm gerade auffiel.

Meine Nachrichten vom Meer sind die Grundlage seines Texts. Auch meine Mitsegler haben ihm Audionachrichten geschickt. Hinzu kamen zahlreiche Gespräche, die er in den Häfen mit uns und anderen Mitgliedern von Team Malizia führte. Entstanden ist ein Buch mit zwei Erzählebenen: Andreas hat all die Informationen zu einer packenden Nahaufnahme des Ocean Race zusammengefügt. Zugleich kommen wir, die Crew, mit langen Auszügen aus unseren Sprachnachrichten zu Wort: Will, Rosalin, Nico, Antoine und ich.

Das Ocean Race hat uns auf unterschiedliche Weise ergriffen. Um davon so authentisch wie möglich zu erzählen, haben wir uns zu dieser Vielstimmigkeit entschlossen. Ich möchte Sie, liebe Leserin, lieber Leser, mit diesem Buch einladen, uns zu begleiten – auf ein sechsmo-
natiges Abenteuer, das geprägt war von einer unglaublichen Teamleistung, von Dramen, intimen Momenten, Selbstfindung und Kampfeslust. Von Glücksgefühlen, Rückschlägen und der Kraft, sich immer wieder aufzurichten. Und von der ewigen Magie des Ozeans.

Boris Herrmann im September 2023

Die Crew



Eigentlich muss **Boris-Herrmann**, 42, nicht näher vorgestellt werden. Als Deutschlands bekanntester Segler hat er unzählige Menschen mit seinen Abenteuern auf den Meeren gefesselt: 2020 bei der berühmten Solo-Regatta

Vendée Globe, 2023 beim Ocean Race, diesmal mit Crew um die Erde. Der Ozean ist seit 23 Jahren sein Wirkungsfeld, als Segler, als begnadeter Erzähler – und als Fürsprecher für mehr Ozean- und Klimaschutz, der mit seiner Kampagne »A Race We Must Win« aufklären und inspirieren will.



Seit 2019 ist der Brite **Will Harris**, 29, der Co-Skipper von Boris. In Southampton studierte er Ozeanografie, in der Bretagne erwarb er seine Kenntnisse als Hochseesegler. Er ist technisch enorm versiert, kennt sich in der Bordelektronik ebenso

aus wie im Bootsbau. Bevor Boris ihn holte, engagierten ihn andere Teams mehrfach als klugen Navigator und Taktiker. Will ist sportlich hoch ambitioniert, hinter seiner ruhigen, unaufgeregten Art brennt ein unbedingter Wille zum Erfolg. Sein glühendster Wunsch: mit einem eigenen Schiff zur Vendée Globe 2028 antreten. Beim Ocean Race vertritt er Boris auf zwei der sieben Etappen, als jüngster Skipper der gesamten Flotte.



Bei einer Regatta lernt Will 2021 die niederländische Profiseglerin **Rosalijn Kuiper** kennen, damals erst 25 Jahre alt. Er empfiehlt sie Boris, der rasch den Eindruck gewinnt: Rosie passt zu uns. Sie hat Offshore-Regatten im Mittelmeer und

in Australien gesegelt, klettert beherzt bis zur Spitze eines 30-Meter-Masts, kann eine Lichtmaschine reparieren. Sie ist ehrgeizig, hat einen unbändigen Wissensdurst – und belebt das Team mit unerschütterlich guter Laune und einer schnörkellosen Art zu reden. Was beides hilfreich sein kann, wenn fünf Menschen monatelang auf engem Raum zusammenleben. Dass sie an Bord die einzige Frau ist, sei völlig unerheblich, sagt sie. Der Charakter zähle, sonst nichts.



Nicolas »Nico« Lunven, 41, gilt als einer der besten Navigatoren der französischen Seglerszene, »The Brain« nennen sie ihn respektvoll. Bei Preisverleihungen steht er meist in der zweiten Reihe, lieber hockt er am Rechner und

analysiert die Daten komplexer Wettervorhersagen. Seine stille, zurückhaltende Art könnte dazu verleiten, ihn zu unterschätzen. Zweimal hat er die Solitaire du Figaro gewonnen, eine Art Weltmeisterschaft der Einhandsegler. Sie besteht aus drei mehrtägigen Regatten hintereinander, mit sehr wenig Schlaf; ein erbarmungsloser Härte-test. Nicos Vater nahm am ersten Ocean Race vor fünfzig Jahren teil, für Nico ist es 2023 das dritte Mal, nun als Navigator der *Malizia*.



Einmal stieg er mit seinem Kiteboard in die flachen Wasserbecken vor dem Eiffelturm und surfte umher, bis die Polizei kam. Für **Antoine Auriol**, 39, ist jede Wasserfläche eine Arena. 2010 wurde er Weltmeister im Kiteboarden. Als Fil-

memacher produziert er Dokumentationen für das Fernsehen, meist Naturfilme. Der Franzose hat keine Hochsee-Erfahrung, trotzdem segelt er mit der *Malizia* um die Erde, als »Onboard-Reporter«. Er dokumentiert täglich mit Videos und Fotos, was auf der Rennyacht passiert. Und mit Hilfe seiner Kameradrohne, die ihn schnell als »Fly Captain« berühmt macht. Zu Beginn des Ocean Race ist Antoine oft seekrank, später so seefest, dass er Yoga auf dem Vordeck macht.



Der Bretoner hat die Solitaire du Figaro dreimal gewonnen, nahm an der Vendée Globe teil und gehört zu den besten französischen Einhandseglern. Mit 49 Jahren ist **Yann Eliès** der Senior an Bord, ein Instinktsegler, der alles dransetzt,

bei jedem Wetter noch ein bisschen mehr Geschwindigkeit aus dem Boot zu holen – und der dann seinen E-Book-Reader rausholt und liest oder an Deck geht und eine Selbstgedrehte raucht. Yann engagiert sich auch als Trainer für Profissegler, seine Firma hat er nahegelegenerweise »Full Speed« genannt. Seit mehreren Jahren berät er unter anderem Boris. Beim Ocean Race steigt er bei der zweiten Etappe für Boris ein, bei einer anderen für Nico.



Als promovierte Informatikerin, spezialisiert auf Medizintechnik, hatte **Axelle Pillain**, 33, eine Karriere in der Industrie vor sich. Doch die Französin, seit ihrer Kindheit eine begeisterte Seglerin, hat sich für ein Leben als Profiseglerin

entschieden. Neben der Teilnahme an Regatten arbeitete sie bis 2022 in einer Spezialfirma für Bordelektronik, dann wurde sie vom Team *Malizia* abgeworben. Kaum jemand ist so eng wie sie mit der komplexesten Anlage an Bord vertraut, dem Autopiloten. Nach Trainingstagen analysiert sie die digitalen Leistungsdaten der *Malizia*, noch lieber aber segelt sie selbst mit. Während des Ocean Race springt Axelle auf einer Etappe in Europa für Nico ein.



Sein Name klingt englisch, doch **Christopher Pratt**, 42, ist Franzose. Wie Yann und Nico wird er als Profisegler von unterschiedlichen Teams engagiert. Mehrere Jahre lang begleitete er einige der besten Hochseesegler bei den in Frank-

reich populären Zweihand-Regatten. Zugleich hat Chris als studierter Sportpsychologe, im heimischen Marseille ein Zentrum für Sport und Coaching aufgebaut: mit Segeln als Methode, um Teams in Unternehmen zu formen und Führungskräfte zu schulen. Chris steigt in Brasilien für eine Etappe zu. Es ist sein erstes Rennen mit der *Malizia* – aber mit der Bootsklasse der Imocas, zu der auch die *Malizia* gehört, ist er seit 2010 vertraut, ebenso lang wie Boris.



Abflug vor Alicante: Die gebogenen Foils heben die Malizia aus dem Wasser.

1 Kampf vor Gibraltar

Stürmischer Auftakt. Reparatur in letzter Minute,
dann Windstärke zehn von vorn

Die Nachricht erreicht Boris einen Monat vor dem Start, im Urlaub auf Teneriffa. Er ist kurz zuvor allein über den Atlantik gesegelt, bei der Route du Rhum, einer legendären Einhandregatta von Frankreich in die Karibik. Nun erholt er sich mit seiner Frau und der dreijährigen Tochter in einer Ferienwohnung am Strand. Kräfte sammeln für das Ocean Race. Draußen fällt warmer Nieselregen, Boris absolviert im Wohnzimmer seine Yoga-Übungen. Als er wie immer mit dem »Herabschauenden Hund« enden will, sieht er auf seinem Handy eine Nachricht aufleuchten. Holly Cova, Teamchefin des Malizia-Rennstalls, hat sie geschickt: Es gibt ein Problem mit den Foils, den seitlichen Tragflügeln der Rennyacht. Ein gravierendes Problem.

Nach Ende der Regatta in der Karibik war Boris zu seiner Familie geflogen und hatte das Schiff der Crew überlassen, die es zurück über den Atlantik segelte, direkt in die spanische Mittelmeerstadt Alicante, wo das Ocean Race in wenigen Wochen starten wird. Die *Malizia* wurde an Land gehoben, und ein Ingenieur fahndete mit einem Ultraschall-Gerät nach möglichen Rissen im Rumpf, Mast, Kiel und in den Foils, ein übliches Verfahren nach längeren Rennen. Als er mit dem Schallkopf über die Foils strich, entdeckte er auf dem Handmonitor alarmierend helle Streifen: Tiefe Risse durchziehen beide Flügel.

Die seitlich herausragenden Foils sind der Turbo dieser Rennyachten. Ihre Profile sind geformt wie die Tragflächen eines Flugzeugs. Ab einer bestimmten Geschwindigkeit heben sie eine Yacht aus dem Wasser, das Schiff beschleunigt spürbar. Die Foils der *Mali-zia*, das ist nach der Untersuchung klar, würden im nächsten Sturm brechen.

Boris

Die Nachricht von Holly traf mich völlig unvorbereitet, aus heiterem Himmel. Wir haben kurz miteinander telefoniert, danach ging ich davon aus, dass wir es schon hinbekommen würden, die Foils rechtzeitig zu reparieren. Ich glaube, mein Hirn weigerte sich einfach, die Alternative für möglich zu halten. Keine Foils, kein Ocean Race: Das kann nicht sein!

Zwei Tage später informiert mich Holly, dass der Hersteller mit mindestens zwei Monaten für die Reparatur rechnet. Ich bin fassungslos. Das war es dann wohl. Neue Foils zu bauen, dauert etwa ein halbes Jahr. Und die Chance, dass wir irgendwo ein passendes Paar finden und kaufen können, ist minimal. Es gibt weltweit etwa sechzig unserer Imoca-Rennyachten mit Foils, jede Yacht sieht ein bisschen anders aus – weshalb die Tragflügel immer Maßanfertigungen sind. Holly sagt, dass sie und unser Technischer Direktor sich jetzt ans Telefon hängen werden, auf der Jagd nach Ersatzflügeln. Wir schaffen das, meint sie. Auch wenn ich sie in ihrer Zuversicht bestärke, scheint die Sache nüchtern betrachtet aussichtslos. In vier Wochen fällt in Alicante der Startschuss.

Ich sitze in der Ferienwohnung, starre aufs Meer und spüre, dass dies einer der Momente ist, an die man sich jahrzehntelang erinnert. Zerplatzt gerade ein Lebenstraum? Das Ocean Race gibt es seit 1973, seit fünfzig Jahren, es ist eine der ältesten und berühmtesten Regatten überhaupt. Als Schüler blätterte ich gern in Segelbüchern, und am meisten faszinierten mich dabei die Bücher, die vom Ocean Race handelten, von Mannschaften, die sich im Eismeer auf die Suche nach Stürmen machten, um schneller als die anderen nach Kap Hoorn zu gelangen. Die Abenteuer, von denen sie erzählten, und auch die Bilder davon hatten eine Magie, die viel dazu beitrug, dass ich mir damals vorzustellen begann, irgendwann selbst an diesem Rennen teilzunehmen.

Aber erst kam die Vendée Globe. Sie gilt als das Härteste, was man sich als Solosegler zumuten kann: allein und ohne Zwischenstopp einmal um den Erdball. Die Regatta gibt es immerhin auch schon seit 34 Jahren. Bei der letzten Ausgabe 2020/21 habe ich teilgenommen, als erster Deutscher überhaupt. Ich habe das nicht gemacht, weil ich gern allein segele, sondern obwohl ich ungern allein segele. Mich hat einfach die ultimative Herausforderung gereizt. Würde ich dieses Rennen wirklich durchhalten, vielleicht sogar mit einem anständigen Ergebnis? Nach achtzig Tagen um die Erde erreichte ich das Ziel, als Fünfter von 33 Teilnehmern, das war ein irrer Erfolg.

Die Vendée Globe war ein großes Abenteuer – und zugleich ein erbarungsloser, unablässiger Kampf, mit dem Wetter, mit dem Boot, aber vor allem mit mir selbst. Fast drei Monate lang in dunkler Einsamkeit, das hatte mir schwer zu schaffen gemacht. Es gab in der ganzen Zeit nur wenige Tage, die ich wirklich genießen konnte.

Während des Rennens hatte ich mir geschworen, so etwas nie wieder zu machen. Nach dem Rennen erklärte ich, bei der nächsten Vendée Globe, die Ende 2024 startet, auf jeden Fall antreten zu wollen. Tja. Menschen verhalten sich manchmal widersprüchlich. Vielleicht hängt es damit zusammen, dass die am schwersten erkämpften Erfolge nun mal am süßesten schmecken. Vor allem aber reizte mich der Weg zum Start, der Aufbau einer neuen Kampagne, auch das ist ja ein großes, eigenes Abenteuer, das mich vier Jahre lang in Atem halten würde.

Nur wenige Wochen nach dem Ende der Vendée Globe trafen mein kleines Team und ich zwei Entscheidungen: Wir nehmen am Ocean Race teil. Und wir bauen eine neue, bessere Malizia. Ein Schiff für die zwei wichtigsten Segelrennen um die Welt. Die Veranstalter nennen das Ocean Race den härtesten Teamwettkampf der Sportwelt. Ich glaube, sie haben recht. Ich kenne zumindest keinen Wettkampf, der einem Team über so lange Zeit hinweg so viel abverlangt, körperlich und mental. Die Route ähnelt der Strecke der Vendée Globe – aber diesmal wird auf jedem Schiff eine kleine, verschworene Mannschaft die Erde umrunden. So wie in den Büchern meiner Jugend.

Als wir die Entscheidung fällten, lag der Start des Ocean Race keine zwei Jahre mehr entfernt. Normalerweise braucht man die Zeit schon allein dafür,

so eine komplexe Rennyacht zu verstehen. Ich hatte noch nicht mal eine Zeichnung von dem Schiff, nur ein paar Ideenskizzen. Wir vergrößerten das Team, dann legten wir los. Eines der besten Büros für Yachtdesign entwarf das Schiff, eine französische Werft baute es. Im Frühsommer 2022 arbeiteten bis zu fünfzig Leute gleichzeitig an der neuen Malizia. Wie geplant ließen wir sie im Juli 2022 zu Wasser, danach trainierten wir in der Bretagne, segelten zur Schiffs-Taufe nach Hamburg, dann die Regatta über den Atlantik. Jetzt haben wir noch einen Monat in Alicante eingeplant, um uns in Rube auf den Start des Ocean Race vorzubereiten.

Der Weg dorthin war kein Marathonlauf, es war ein Sprint nach dem anderen. Wir haben jeden Termin eingehalten, alles hat funktioniert wie geplant, alle haben ihr Bestes gegeben, damit in Alicante das große Abenteuer beginnen kann. Und nun soll all das vergebens gewesen sein?



In dem Mittelmeerhafen laufen sich die Teams warm. Elf Rennställe haben gemeldet: sechs in der alten Bootsklasse der VOR65, fünf moderne Imoca-Yachten. Die Teams der Imocas, zu denen auch die *Malizia* gehört, errichten ihre hallengroßen Zelte nebeneinander auf der Außenmole von Alicante. Drinnen stehen Bürocontainer und Werkstätten, draußen haben sie Tische und Bänke aufgebaut, um zu essen, Musik zu hören oder mit den Nachbarn zu quatschen. Die Stimmung erinnert an ein Zeltlager unter alten Bekannten. Sie alle gehören zu den besten Offshore-Seglern der Welt, eine Elite, die sich regelmäßig bei großen Langstreckenrennen widersieht. Auch Olympiateilnehmer sind dabei; sie haben sich irgendwann entschlossen, nicht länger in Küstennähe um Bojen zu segeln, sondern hinaus aufs Meer zu fahren, für Regatten von Kontinent zu Kontinent.

Das Ocean Race ist für sie alle das Fernziel gewesen. Mehr geht nicht. Nun haben sie es tatsächlich geschafft, sie haben einen Platz in einer Crew erhalten und werden an dem legendären Rennen teilnehmen.

Team Malizia besteht aus knapp vierzig Seglern und Nichtseglern. Sie stellen den jüngsten Rennstall des Ocean Race, fast alle sind zwischen Mitte zwanzig und vierzig Jahren alt. Es ist ein sehr internationales Team, die Frauen und Männer kommen aus Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Spanien, Portugal, mehrere aus Neuseeland und den USA. Die meisten gehören seit etwa einem Jahr dazu: als Profis für Bootsbau oder Elektronik, für Sponsoren-Kontakte oder Kommunikation auf Social Media.

Team-Director Holly Cova, 33 Jahre alt, souveräne Dirigentin des Rennstalls, hat alle darauf eingeschworen, trotz des Desasters mit den Foils ungerührt weiterzumachen. Ab acht Uhr morgens summt es in der Zelthalle. Das »Tech-Team« arbeitet die Liste mit Ideen ab, was sich an Bord noch alles verbessern ließe. Die Liste ist nach dem Atlantikrennen auf 438 Positionen angewachsen, vom Kauf neuer Schlafsäcke bis zum Anbringen zusätzlicher Griffe unter dem Kabinendach. Eine Sicherheitsmaßnahme für den wilden Ritt durch das Eismeer.

Das »Commercial Team« kümmert sich darum, dass auch an Land die Tour um die Welt klappt: Der gesamte Rennstall wird zu den sechs Hafenstädten reisen, in denen die Flotte der Yachten zwischendurch für ein, zwei Wochen stoppt. Da müssen Team-Basen und Veranstaltungen organisiert werden, Flüge, Leihräder und Unterkünfte. In Alicante sind die »Malizianer«, wie sie sich nennen, in elf Airbnb-Wohnungen untergekommen. Morgens treffen sie sich am Hafen, abends kochen sie zusammen, anschließend ziehen sie häufig um den Block. Team Malizia ist bereit, als Wanderzirkus auf Welttournee zu gehen.

Doch dazu fehlt das Boot. Noch immer ist die *Malizia* flügel-lahm, buchstäblich. Da meldet sich aus Frankreich der Hersteller der alten Foils: Das Unternehmen hat für eine Imoca-Yacht, die noch gebaut werden soll, die Tragflügel bereits fertiggestellt. Die Maße ähnelten denen der *Malizia*. Vielleicht ließe sich da ja was machen?

Boris

Ich bin viermal um die Welt gesegelt und habe rund zwanzigmal den Atlantik überquert. Ich habe an Regatten im Mittelmeer und im Pazifik teilgenommen und die Arktis auf der Nordostpassage durchquert. Ich habe mich also mit vielen unterschiedlichen Yachten vertraut gemacht – aber keine kenne ich bis in die innersten Strukturen so gut wie die neue Malizia. Sie ist die einzige Yacht, die ich selbst mitentworfen und gebaut habe. Sie ist mein Baby. Die Risse in den Foils haben mich daher auch persönlich getroffen; ein bisschen fühlt es sich an, als hätte ich meine Fürsorgepflicht vernachlässigt.

Und dann erfahren wir plötzlich, es gebe da ein Paar Foils, das wir vielleicht gebrauchen könnten. Die Nachricht hat mich so fassungslos gemacht wie zuvor die Schadensmeldung. Was für eine Fügung! Wir ließen uns die Maße schicken, setzten uns an den Computer und schoben die Foils in das 3D-Modell unseres Schiffs. Sie schienen tatsächlich zu passen. Holly und ich fackelten nicht lange und kauften die Teile.

Passende Maße, um sie im Rumpf zu fixieren, sind das eine. Unsere alten Flügel knickten außen allerdings wie ein angewinkelter Arm in die Luft, die neuen biegen sich im Halbkreis nach oben. Keine Ahnung, ob uns das schneller oder langsamer machen wird. Im Grunde genommen ist es so, als würde bei einem Formel-1-Wagen kurz vor dem Rennen der Motor gegen ein neues, unbekanntes Modell ausgetauscht. Nicht das, was man sich wünscht – aber: Wir können starten!

Unsere vor dreißig Jahren entwickelten Yachten waren vor allem dazu gedacht, lange Rennen mit nur einer oder zwei Personen an Bord zu segeln. Das ist bei einer 18-Meter-Yacht eine große Herausforderung und erfordert eine klug durchdachte Ausstattung. Was wiederum dazu führte, dass unsere »Imocas«, so benannt nach der Klassenvereinigung, zum Ideenlabor des Yachtbaus wurden. Von schwenkbaren Kiels bis zu Infrarotkameras auf der Mastspitze: Viele Innovationen, die eine Rennyacht schneller und auch sicherer machen sollten, wurden zuerst bei Imocas ausprobiert. Mit Tragflügeln hatten auch schon andere experimentiert, aber die Imoca-Architekten haben viel dazu beigetragen, dass das Foilen zu einer eigenen Wissenschaft geworden ist.

Die Helden aus meinen alten Büchern wären entgeistert gewesen, hätte man

ihnen damals Bilder von den Rennmaschinen gezeigt, mit denen wir heute starten. Mir gefällt diese Verwandlung des Hochseesports. Noch immer brauchst du Gespür, um sicher durch einen Sturm zu kommen. Noch immer musst du Segelsäcke mit der Hand schleppen und lernen, in einem stampfenden Boot Schlaf zu finden. Und natürlich kannst du auch auf einer Imoca die Natur da draußen genießen, etwa die Magie eines Sonnenaufgangs auf See. Es ist halt nur allerhand Technik hinzugekommen. Sie macht unsere Boote schneller, aber auch anspruchsvoller; manchmal kommen sie mir vor wie nervöse, hypersensible Wesen. Wir haben Hunderte von Möglichkeiten, sie optimal einzustellen, die Segel, den Kiel, die Foils, den drehbaren Mast und vieles mehr. Ich mag es, das alles auszuprobieren und jeden Tag ein bisschen besser zu verstehen.

Und noch etwas hat sich verändert: Rennen wie das Ocean Race werden inzwischen zur Hälfte an Land entschieden. Weil die Schiffe, wenn wir sie wochenlang durch schwere See geprügelt haben, oft als Baustellen am Zwischenstopp ankommen. Um sie bis zum nächsten Start wieder herzurichten, bleiben den Tech-Teams manchmal nur eine Handvoll Tage. Bei der Vendée Globe musste das Boot einmal zu 100 Prozent in Topform sein, diesmal müssen wir das siebenmal hinbekommen. Dir nützen also die besten Mitsegler auf See nichts, wenn du keine guten Bootsbauer an Land hast. Wenn wir zur nächsten Etappe aufbrechen, müssen wir darauf vertrauen können, unsere Schiffe wieder bis an die Grenzen der Belastung treiben zu können. Wir beachten diese Grenzen genau – aber es darf nicht sein, dass dir das Schiff schon vorher um die Ohren fliegt.

Die Bootsbauer in unserem Team sind Profis. Ich denke, sie werden es schaffen, in den drei Wochen bis zum Start das Schiff mit den neuen Foils in Topform zu bringen. Für uns hat das Ocean Race bereits begonnen.

Die Tragflügel der Rennyachten sind ein technologisches Wunderwerk, ein Meisterstück von Designern, Datenexperten und Bootsbauern. Sie sehen aus wie elegante Skulpturen: schmale, dünne Schwingen, die zu beiden Seiten der Yacht vier Meter hinausragen, meist in sanftem Schwung nach oben gebogen. Sie bestehen aus bis zu 400 Schichten Kohlefasern, von Robotern millimetergenau ausgerichtet, im Hochdruckofen miteinander verbacken und so stabil, dass

sie 25 Tonnen Drucklast aushalten. Sind die Foils für eine Yacht bestimmt, die an einem Rennen um die Welt teilnehmen will, schicken Datenanalysten sie vor dem Bau virtuell auf die Reise. Sie kombinieren am Rechner die lokalen Wetterdaten entlang der gesamten Strecke mit den Leistungsdaten der Yacht, um herauszubekommen, was für diese Route und diese Yacht die bestgeeignete Form der Foils wäre.

Die Mechanik eines Tragflügels ist simpel. Neigt sich das Segelboot im Wind zur Seite, fährt das Foil auf dieser Seite tief durchs Wasser und erzeugt mit seinem Flügelprofil automatisch Auftrieb. Schon bei mittlerem Wind wird die Yacht emporgehoben, so hoch, bis sie nur noch auf ihrer Heckpartie und einem Foil über das Wasser glitscht. Der Reibungswiderstand verringert sich erheblich, das Schiff beschleunigt rasant.

Nimmt der Wind zu, will er die Yacht noch stärker zur Seite drücken. Doch dem widersetzt sich das Foil auf eben dieser Seite; es will mit zunehmender Geschwindigkeit die Yacht zurück in die waagerechte Position drücken. Beide Kräfte wirken gegeneinander – bis irgendwann entweder der Mast bricht oder das Foil. Damit das nicht passiert, messen in Mast und Foil unsichtbare Sensoren die Drucklast an mehreren Stellen und leiten sie über haarfeine Glasfaserkabel an den Zentralrechner im Cockpit weiter. Überschreitet irgendwo eine Last den Grenzwert, schrillt ein Alarm.

Die Foils sind insofern auch ein Symbol: für die Fähigkeit der Rennyachten, sich selbst zu zerstören. Wer eine Imoca sicher um die Welt bringen will, muss vor allem lernen, sie zu zügeln.

Um die neuen Flügel der *Malizia* millimetergenau durch zwei seitliche Schlitze in den Rumpf schieben zu können, müssen die Bootsbauer des Teams, wie sich herausstellt, doch noch einige Änderungen vornehmen. Außerdem sind die Foils noch im Rohzustand, nicht gespachtelt, nicht besprüht, nicht geschliffen. Wer mehrere Hunderttausend Euro Kaufpreis gezahlt hat, wird die finale Feinarbeit nicht irgendjemandem anvertrauen. Er wird die Besten des Fachs haben wollen. Holly engagiert die »Waschbären«.

Der Engländer Ed Wheelhouse, 51, und der Spanier Rayco Perez Miranda, 31, reisen seit sechs Jahren als Team um die Welt, von Australien bis zu den Bermudas, überall dorthin, wo die Eigner von Hochgeschwindigkeitsyachten sicherstellen wollen, dass ihr Schiff unter Wasser von perfekter Ebenmäßigkeit ist. Nicht einfach bloß glatt und gerade, sondern absolut makellos. Ohne eine einzige Unebenheit, und sei sie auch noch so winzig, am Rumpf, Kiel oder an den Foils. Nichts soll das Schiff bei seinem Rauschen durch das Wasser bremsen.



Mit Fingerspitzengefühl: Rayco prüft, ob der Tragflügel makellos ist.

Für ihre Arbeit brauchen die beiden nur ein paar Spritzpistolen, Spachtelmasse, Schleifpapier. Und die Sensibilität ihrer Hände und Fingerkuppen. Ihr ausgeprägter Tastsinn hat ihnen in der Welt der Profisegler den Ehrentitel »the two raccoons« eingebracht, die zwei Waschbären. Die Tiere sind bekannt für ihre hyperempfindlichen Vorderpfoten; in flachem Wasser können sie damit die Bewegungen von Fischen und Krebsen spüren, bevor sie nach ihnen greifen.

Rayco und Ed haben schon die ersten Foils der *Malizia* veredelt. Nun nehmen sie die neuen Flügel in ihre Hände. Die Foils liegen, seitlich gekippt, auf mehreren Böcken, zwei graue, zungenartige Skulpturen in S-Form, sechs Meter lang, einen halben Meter breit, acht Zentimeter dick. Die Männer spachteln und glätten sie, spritzen sie erst weiß, dann rot, schleifen sie immer wieder per Hand, jedes Mal mit etwas feinerem Schleifpapier. Niemals, sagen sie, würden sie mithilfe einer Maschine schleifen, die spürt doch nichts!

Schließlich stellt sich Rayco, ein kräftiger, massiv tätowierter Mann, vor ein Foil, schließt die Augen und fährt mit beiden Handflächen über die gewölbte Außenhaut. Mit geradezu sinnlicher Langsamkeit streicht er über die blanke Fläche, vor und zurück, hoch und runter. Er nutzt immer beide Hände gleichzeitig, sagt er, weil dann »die eine Hand der anderen signalisieren kann, wenn sie etwas spürt«. Ab und zu stockt Rayco, greift nach einem Schleifpapier, das selbst schon fast so blank ist wie Schreibpapier, und bessert nach. Ist er sich unsicher, macht er den »Killer-Test«: Er bewegt eine Neonröhre über die



Passen sie? Die neuen Foils werden in den Rumpf geschoben.

glänzende Fläche und prüft, ob in ihrem Spiegelbild eine Unregelmäßigkeit zu erkennen ist. Ed Wheelhouse fühlt sich das zweite Foil entlang. Acht Tage lang versenken sich die beiden in ihren Perfektionismus, dann sind sie zufrieden.

Die meisten Malizianer verbringen die Weihnachtsfeiertage 2022 in der Basis. Auch Silvester und Neujahr stehen sie an den Werkbänken, basteln am Boot oder sitzen in den Bürocontainern vor ihren Rechnern. Am Abend des 4. Januar soll das erste neue Foil in den Rumpf der *Malizia* eingefügt werden. Am Kran schwebt der 280 Kilogramm schwere Flügel zu dem hoch aufgebockten Schiff. Zentimeterweise rutscht der knapp zwei Meter lange Schaft hinein. Das Foil passt, ebenso das zweite. Noch in der gleichen Nacht wird das Schiff zu Wasser gelassen. Ed und Rayco, die Bootsbauer und Elektroniker, die Experten für Segel, Mast und Tauwerk, sie alle haben es tatsächlich geschafft. Zehn Tage vor dem Start funktioniert die *Malizia* wieder.

Boris

Am nächsten Tag sind wir hinausgefahren, haben Segel gesetzt und auf die erste kräftige Böe gewartet. Als sie kommt und das Schiff leicht auf die Seite drückt, hören wir auf zu reden und lauschen den Foils. Ihr Summen verwandelt sich in ein Jaulen, in einen schrillen, immer höheren Ton. Die Malizia beginnt, sich vorne aufzurichten, und schießt durchs Wasser. So soll es sein! Will Harris, mein engster Mitsegler, und ich schauen uns an und grinsen. Wir müssen nichts sagen. Wir sind einfach nur erleichtert, unfassbar erleichtert. Wir werden dabei sein.

Zieht man die Zeit in den Zwischenstopps ab, werden wir über hundert Tage auf See verbringen. Die Strecke führt größtenteils durch kalte, stürmische Regionen, wir werden uns fast immer unter Deck aufhalten. Das Ocean Race lässt sich daher auch so beschreiben: Eine Frau und vier Männer müssen hundert Tage lang auf zwölf Quadratmetern miteinander auskommen. Gibt es Stress, können sie nicht vor die Tür gehen. Gibt es einen Unfall, müssen sie sich gegenseitig verarzten. Und halten sie das Ganze nicht mehr aus, müssen sie es trotzdem aushalten, bis zum nächsten Hafen.