



Illustration einer spektakulären Rettung: Als Tony Bullimore von einem australischen Schiff gefunden wird, ist er dem Erfrierungstod nahe. (Südsee, 10. 1. 1997)

Zur Not nähern sie sich eine abgegebissene Zunge selber an

Die Vendée Globe gilt als härteste Ausdauerprüfung der Welt. Die Segler sind auf sich allein gestellt – wer Hilfe annimmt, wird disqualifiziert. **Von Walter Rüeggsegger**

Wenn heute Sonntag um 13 Uhr 02 in Les Sables d'Olonne der Startschuss zur neunten Ausgabe der Vendée Globe fällt, beginnt für Renndirektor Jacques Caraës eine Zeit der Anspannung. Sie wird mehr als drei Monate dauern, bis der letzte Segler in den bretonischen Hafen zurückgekehrt ist. Der Franzose macht sich vor allem Sorgen um die Boote der neusten Generation: «Die Zuverlässigkeit bleibt ein grosses Fragezeichen, denn je leistungsfähiger sie sind, desto stärker wird der Mast belastet.»

Tatsächlich tritt die Solo-Nonstop-Weltumsegelung mit ihrer neunten Ausgabe in eine neue Ära ein. Die neuste Generation der Klasse IMOCA, ein Offshore-Rennboot von einheitlicher Länge (18,28 Meter), ist mit grossen Foils ausgerüstet, welche die Boote bei bestimmten Bedingungen in eine Art Flugmodus versetzen können, sie gleiten dann nur noch auf diesen Foils dahin. Mit dieser Technik sind Geschwindigkeiten von über dreissig Knoten (55 km/h) möglich. Mensch und Material geraten an Grenzen, Rennarzt Jean-Yves Chauve schliesst Stösse, Prellungen und Verletzungen nicht aus.

Das war bei der ersten Vendée Globe vor dreissig Jahren nicht anders. Schon damals war eine Weltumsegelung im Rennmodus kein Zuckerschlecken, doch immerhin liessen die konventionellen Rennjachten noch ein einigermaßen normales Leben an Bord zu. Die Gefahren, die auf den Weltmeeren drohen, liessen sich aber ebenso wenig vermeiden wie heute. Die Segler sind schweren Stür-

men und haushohen Wellen ausgesetzt, einmal herrscht eisige Kälte, dann wieder tropische Hitze. Trotz permanenter Müdigkeit ist ständige Wachsamkeit gefordert, weil die Segler jederzeit mit der Gefahr von Brüchen und Kollisionen mit schwimmendem Treibgut konfrontiert sind.

Die 13 Pioniere stellten sich die Frage, wie mancher von ihnen wohl zurückkehren wird. Sieben schafften es 1990 bis ins Ziel, der Sieger Lamazou brauchte 109 Tage, um die Erde zu umrunden. Doch mindestens so viel Aufmerksamkeit erregte der junge Loick Peyron, der den gekenterten Philippe Poupon rettete. Die Filmaufnahmen, die er davon machte, gingen um die ganze Welt und gründeten den Mythos der Vendée Globe.

Tot im Überlebensanzug

Auch bei der zweiten Ausgabe 1992/93 hielten die Organisatoren an ihrem Rennkurs fest, der bis heute gilt. Die Vendée Globe wird als Soloregatta in Les Sables d'Olonne gestartet; sie führt alle vier Jahre ohne Halt rund um den Globus, vorbei an den drei Kaps Gute Hoffnung, Leeuwin und Hoorn. Dabei werden mit dem Atlantik, dem Indischen Ozean und dem Pazifik die drei grossen Weltmeere besegelt. Nur 7 der 15 Teilnehmer kamen bei der zweiten Auflage ins Ziel, die Ausfallquote von nahezu fünfzig Prozent ist bis heute die Norm. Und erstmals war ein Todesopfer zu beklagen: Der Engländer Nigel Burgess ging in der Biskaya über Bord und wurde später tot in seinem Überlebensanzug gefunden. Grosse Schlagzeilen machte auch die Notoperation des Franzosen Bertrand de Broc, der sich eine

abgegebissene Zunge unter Anleitung des Rennarztes via Funk annahmte.

Die dritte Vendée Globe rückte wegen grossangelegter Rettungsaktionen weltweit in den Fokus der Medien, das Rennen geriet in die Kritik. Das Drama begann mit dem Schiffbruch von Raphaël Dinelli an Weihnachten 1996. Der Franzose harrete auf dem langsam sinkenden Boot bei zwei Grad Kälte während 36 Stunden aus, bis ihn der Konkurrent Pete Goss erreichte und rettete. Zwei Wochen später kenterten Thierry Dubois und Tony Bullimore, kaum 15 Meilen voneinander entfernt, in einer entfesselten See. Beide wurden nach vier Tagen von einer australischen Fregatte gerettet; Bullimore stand kurz vor dem Erfrierungstod. Zur gleichen Zeit setzte der Zweitplatzierte Gerry Roufs einen Notruf ab. In seiner letzten Botschaft sprach er davon, dass die Wellen «keine Wellen sind, sie sind so hoch wie die Alpen». Die Überreste seines Bootes wurden sechs Monate später vor der chilenischen Küste gefunden.

Die Tatsache, dass drei Segler tagelang in polaren Gewässern auf ihren kieloben treibenden Jachten ums Überleben kämpfen mussten und erst nach umfangreichen Rettungsaktionen geborgen werden konnten, führte bei den Organisatoren zu einem Umdenken. Die Open 60, nun das Standard-Boot der Vendée Globe, musste künftig so gebaut werden, dass sie einen Kentertest bestehen konnte. Und es wurden strengere Bau- und Sicherheitsvorschriften verordnet. Die Rennleitung stellte ausserdem den von den Küstenländern betriebenen nationalen Leitstellen zur Koordination der Seenotrettung eine Website mit den Informationen über die Segler und deren Boote zur Verfügung. Stimmen von australischer Seite, wonach eine Kostenbeteiligung an den Rettungsmaßnahmen zu leisten sei, verstummten allerdings bald, weil die Organisatoren auf die rechtliche Situation hinwiesen, wonach gemäss internationalem Seerecht alle Küstenstaaten verpflichtet sind, in ihrem Seegebiet die Rettung von Schiffbrüchigen sicherzustellen.

Vier Jahre später war das Rennen international etabliert. Ellen MacArthurs emotionaler Kampf gegen die Gewalten der Natur und die technischen Widrigkeiten konnte von einem grossen Publikum dank verbesserten Kommunikationsmitteln an Bord hautnah mitverfolgt werden. Die 24 Jahre alte Engländerin erreichte den zweiten Rang hinter dem Sieger Michel Desjoyeaux. Die Schweizer Dominique Wavre und Bernard Stamm machten die Regatta auch in unserem Land bekannt. Wegen eines heftigen Sturmwetters musste der Vendée-Start um vier Tage verschoben werden. Nicht aufgeben, sondern ankommen – diese Losung machte sich Yves Parlier zu eigen.

Alan Roura



Der Genfer ist mit 27 Jahren jüngster Teilnehmer der Vendée Globe, aber er ist schon zum zweiten Mal dabei. Roura ist auf dem Wasser aufgewachsen. Seine Familie lebte auf einem Boot auf dem Genfersee, später absolvierte sie einen elfjährigen Segeltörn um die halbe Welt.

Trotz einem Mastbruch setzte der Franzose seine Reise nach der Konstruktion eines Notriggs fort und erreichte nach 126 Tagen das Ziel, ausgehungert und sich zuletzt nur von Algen ernährend.

Aussergewöhnliche Ereignisse markierten die sechste Vendée Globe 2008/2009. Von dreissig Teilnehmern schafften es lediglich elf ins Ziel. Auch Stamm und Wavre blieben auf der Strecke; sie mussten fast gleichzeitig bei den Kerguelen aufgeben. Schlimm traf es den Franzosen Yann Eliès, der 800 Meilen südlich von Australien einen Oberschenkel- und Beckenbruch erlitt und unter grossem Aufwand von der australischen Marine gerettet wurde. 200 Meilen vom Kap Hoorn entfernt kenterte Jean Le Cam, er wurde von Vincent Riou gerettet, der dabei sein Boot beschädigte. Nachträglich wurde er ex aequo auf den dritten Platz gesetzt.

Die Veranstalter sind knallhart

Wie rigoros die Organisatoren das Rennreglement anwenden, musste Bernard Stamm 2012 erleben. Er wurde von der Rennjury disqualifiziert, weil er in einer Bucht der Auckland-Inseln südlich von Neuseeland unfreiwillig fremde Hilfe annahm. Stamm hatte in einer Bucht geankert, um seine defekten Hydrogeneratoren zu flicken. Als der Wind stärker wurde, trieb sein Boot auf ein russisches Forschungsschiff zu, das kurz zuvor vor Anker gegangen war. Er kam mit dem Kapitän überein, seine Open 60 am Schiff festzumachen. Dabei betrat ein Matrose ohne Stamms Wissen die Jacht, um beim Festmachen zu helfen. Stamm meldete den Vorfall der Rennleitung, die ihn umgehend disqualifizierte.

Allein, nonstop und ohne Hilfe, auf diesen drei Säulen basiert die Vendée Globe. Das erklärt auch den Erfolg der Regatta. Jeder Segler muss sich nicht nur durch Rennnachweise qualifizieren, er muss auch in der Lage sein, Reparaturen und Notsituationen zu meistern. Die bretonische Bevölkerung, vielfach Nachkommen von Fischern und seit je eng mit dem Meer verbunden, kann die Sehnsucht der Segler nach dieser Herausforderung nachvollziehen. Der Schweizer Alan Roura ist ebenfalls ein Mann des Meeres. Er besitzt die Fähigkeit, prekäre Situationen zu meistern. Das hat er vor vier Jahren bewiesen, als es ihm gelang, ein abgebrochenes Ruder zu ersetzen. Wasser drang durch das Leck, die Wellen waren acht Meter hoch. Was tat Roura? Er befolgte den Rat alter Hasen. Und trank zuerst einen Kaffee. Das baue den Stress ab und mache den Kopf frei zum Denken, sagt Roura in einem Buchtext über ihn. Er habe dann allen Mut zusammengenommen und sein Bestes gegeben. «Eineinhalb Stunden später war ich wieder auf dem Weg, das Ruder war repariert.»

Rund um den Globus

Route der Segler an der Vendée Globe

