



Schwarzes Boot, schwarze Serie: Team Guyot musste durch Rückschläge in Serie reichlich einstecken

Es ist eine dunkle, erbarmungslose Nacht, in der die kohlrabenschwarze „Guyot“ durch einen orkanartigen Nordatlantik-Sturm hämmert. Ein kleines, aber brutales Tief vor der US-Küste prüft Team Guyot auf Kurs Newport mit bis zu 60 Knoten Wind. Der Golfstrom einfluss sorgt für eine gemeine Kreuzsee. An Bord herrscht trotzdem vorsichtig aufkeimender Optimismus. Skipper Ben Dutreux, Navigator Sébastien Simon, Co-Skipper Robert Stanjek und die bei ihrer dritten Weltumsegelung Erfahrenste an Bord, Annie Lush, wissen: Sie müssen nur noch ein, zwei Stunden durchhalten. Dann ist das Tief überstanden.

Co-Skipper Robert Stanjek geht mit dieser Hoffnung nach fordernden Stunden auf Freiwache. Auf dem Weg zur Koje wirft er noch einen letzten Blick auf die Windanzeige: 56 Knoten. Mit drei Refs und ohne Vorsegel ist die acht Jahre alte „Guyot“ bislang bei gedrosselter Geschwindigkeit von 15, 16 Knoten gut durchgekommen. Stanjek übergibt die Großschot und damit auch die Steuer-mannsverantwortung an Seb Simon und fällt in einen unruhi-

gen Dämmer-schlaf. Immer wieder erschüttert ihn das Hämmern des Bootes in die wütende See. Dann nickt er wieder weg. Bis ihn ein Schrei schockartig hochfahren lässt: „Mastbruch!“ Begleitet von verzweifelten „Oh, nein, nein, nein, oh, nein“-Rufen von Ben Dutreux, hastet er los.

Robert, wie erinnerst du den Mastbruch-Moment in der Sturmnacht auf Etappe vier?

Robert Stanjek: Ich hatte versucht zu schlafen. Man wird zwischendurch immer wach, wenn es so richtig scheppert. Dann ist man wieder weg. Den Mastbruch habe ich nicht mitbekommen. Ich bin mit dem Ruf „Dismasted“ aufgewacht. Da hätte nur noch eine Stunde gefehlt, und wir wären raus gewesen aus dem Sturm ...

Wie habt ihr reagiert?

Mit gutem Krisenmanagement. Ben und ich haben uns angezogen. Ich bin sofort zur Reparatursache, habe das große Werkzeug mit an Deck gebracht. Wir haben uns die Situation kurz angeschaut. Das Rigg war komplett durchgebrochen. 25 Meter Mast schwammen im Wasser, ein Viereinhalb-Meter-Stumpen lag an Deck. Alles war noch

durch das Großsegel, die gefurten Vorsegel, Achterstag und die ganzen Leinen miteinander verbunden. Wir mussten schnell entscheiden. Der Mast muss bei sechs Meter Welle vom Boot weg. Wenn er im stumpfen Winkel die Bordwand trifft, ist alles in Gefahr.

Seid ihr euch über das Vorgehen einig gewesen?

Es war das erste Mal, dass ich auch die Franzosen etwas paralyisiert erlebt habe. Der Schock war der Situation geschuldet. Sie versuchten zu überlegen, was sie retten könnten. Ich habe Ben klarmachen können, dass wir sofort schneiden müssen.

Gab es Kollateralschäden?

Keine großen. Der Mast hat unser Steuerbordfoil an der Abrisskante beschädigt. Beide Ruderblätter haben was abbekommen. Im Sturm sind auch zwei Schottwände gebrochen. Da sind wir nicht sicher, ob das direkt mit dem Mastbruch zusammenhängt oder ob es schon vorher passiert ist. Unser Kompass kann dreidimensionale Kräfte auslesen, die in den Rumpf eingetreten sind. Als der Mast geborsten ist, hatten wir 9 g. Das Schiff wiegt fast neun Tonnen. Da hat eine wahnsinnige Kraft gewirkt. Es ist möglich, dass diese zwei Schotten unmittelbar vorher gebrochen sind und der Mast als Folgeeffekt gekommen ist. Aber du kannst es in so einem Sturm nicht hören.

Fast noch größer als der Schaden waren Enttäuschung und Frustration im Team ...

Ich habe es in diesem Moment für völlig unmöglich gehalten, dass wir nach der Delamination auf der Kap-Hoorn-Etappe, der Umkehr, der Reparatur, dem Wiedereinstieg und nun diesem gigantischen K.-o.-Schlag ein zweites Mal ins Rennen zurückkommen können. Ich dach- ➤

„Es klaffen schmerzhaft Lücken in dieser Weltumsegelung“

Fast acht Jahre hat Robert Stanjek mit Manager Jens Kuphal für den Traum von der Ocean-Race-Premiere gekämpft. Sie wurde zum Hätetest ohne Happy End



Robert Stanjek ist Weltmeister im Star und Olympia-Sechster. Erfolg im Ocean Race ist das neue Ziel

eine neue Leine einzuziehen, haben die gebrochene aber falsch herum ausgefädelt. Was dann den zu großen Ausgleiß in der Konstruktorklemme festgesetzt hat. Daraufhin verloren wir die Sorgleine für die neue Schot und konnten diese vorerst nicht ins System einführen. Das war nicht durchdacht und zum falschen Zeitpunkt. Letztlich sind wir mit großen Meilenverlusten wieder auf Kurs gegangen.

Du, Annie und auf anderen Etappen auch Phillip Kasiske hatten keine Chance, euch stärker durchzusetzen?

Ben gehört das Boot. Er ist Skipper. Zweiter Mann in technischer Verantwortung war mit

seinem Imoca-Hintergrund Sébastien Simon. Da laufen solche Entscheidungen zack, zack, zack. Als das Kind in den Brunnen gefallen war, haben sie die überhastete Reaktion eingesehen. Die Aktion war sinnbildlich für manche Entscheidung. Sie sind einfach Solosegler. Trotzdem waren wir immer wieder auch ein gutes Team.

Du hast bei Olympia 2012 Platz sechs im Starboot erreicht und bist dann ins Offshore-Fach gewechselt. Fast acht Jahre hast du geackert, um deinen Traum von der Ocean-Race-Premiere zu verwirklichen. Ist er zum Albtraum geworden?

So würde ich es nicht formulie-

ren. Aber sicher klaffen in dieser Weltumsegelung schmerzhafte Lücken. Es ist also „unfinished business“. Aber es gibt auch wunderschöne Momente und positive Emotionen. Mein Bild dafür habe ich auf Etappe vier gesehen, als bei uns noch nicht einmal Pannenhilfszeit war: riesige schwarze Wolkenberge mit silbernen Rand – Silverlinings. Der Begriff passt gut zu unserer Kampagne. Wir sind trotzdem Ocean Racer. Wir haben es in global schwierigen Zeiten an die Startlinie geschafft. Dieser Wettkampf ist vielschichtig. In dem Moment, in dem du was brichst, da hört er nicht auf. Er verlagert sich in Logistik, Finanzierung oder technische Berei-

che, um wieder zurückzukommen. Wir haben eine andere Geschichte geschrieben als geplant. Es ist auch eine Leistung, wie wir die Situationen gelöst haben.

Nicht lösen konntet ihr die Delamination eures Rumpfbodens, der euch auf der historisch längsten Königsetappe zur Umkehr gezwungen hat. Es war die Etappe, die du am meisten wolltest ...

Ja, und sie hatte so gut begonnen. Vor dem Start hatte uns zunächst Renndirektor Phil Lawrence zum Briefing zusammengesammelt und gesagt: „Wir haben auf dieser Etappe schon zwei Segler verloren. Ich

»Ich fand toll, dass Boris mich in Genua zum Segeln auf ›Malizia – Seaxplorer‹ eingeladen hat. Im Ocean Race wird niemand zurückgelassen«

Als Ocean Racer miteinander verbunden: Boris Herrmann und Robert Stanjek beim Finale in Genua



FOTOS: C. TEAM GUYOT/J. KUPHAL (L.), G. LEBEC/ GUYOT ENVIRONNEMENT - TEAM EUROPE / THE OCEAN RACE (Z. R. L. R. M.), SAILING ENERGY / THE OCEAN RACE (R.)



Teammanager Jens Kuphal stand Robert Stanjek in jeder schweren Stunde zur Seite



Es gab sie auch, die guten und fröhlichen Zeiten an Bord des leidgeprüften Team Guyot



Die acht Jahre alte „Guyot“, hier beim Kieler Fly-by, ist die Ex-„Hugo Boss“ von Alex Thomson

möchte euch alle in Itajaí sehen.“ Wenn du vorher in die Medien geschaut hast, was das wie ein Wettbewerb, wer die gruseligste Überschrift findet. Das hat auch bei uns noch mal den Respekt erhöht. Doch wir waren gut vorbereitet.

Dennoch musstet ihr drei Tage nach dem Start aufgeben ...

Wir waren stark ins Rennen gekommen, lagen auf Platz zwei hinter Holcim – PRB. Die Wettervorhersage sah danach aus, dass die vorderen Boote ihren Vorsprung sogar ausbauen könnten. Wir sind dann im ersten, sehr starken Tiefdruckgebiet gelandet. Wir waren in sechs, sieben Meter hohen Wellen sehr schnell unterwegs. Da treffen wahnsinnige Kräfte auf so ein halb foilendes, halb fliegendes Schiff. Ich habe selten solche Bewegungen im Boot erlebt.

Gegen 4 Uhr morgens hattet ihr am 1. März Wachwechsel ...

Ich kam aus der Koje, habe ewig zum Anziehen gebraucht, weil ich durchs Schiff geflogen bin. Ich kam raus, Annie ging runter. Sie waren zuvor von Reff drei auf Reff zwei gegangen. Sie gab mir mit Blicken zu verstehen, dass ich pushen soll, dass wir

wieder auf Reff drei gehen. Ich habe das mit Ben diskutiert, aber Reffen bedeutet immer auch Zeitverlust. Da steckte schon Annie den Kopf aus dem Niedergang und sagte: „Jungs, das Floorboard in Lee ist delaminiert.“ Gemeint war eine nicht sehr verstärkte Stelle im Rumpfboden, etwa drei mal einen Meter groß. Das ist ein Kevlar-Waben-Sandwich. Wenn sich diese, jeweils für sich sehr flexiblen Materialien trennen, dann hast du keine Struktur mehr. Es hat sich sechs bis acht Zentimeter angehoben und ein sehr bröselndes Geräusch gemacht. Das war ziemlich gruselig im Sturm.

Wie ist die Entscheidung zur Umkehr gefallen?

Wir haben unser Shore-Team angerufen. Das sind zwei Leute, die 24/7 erreichbar sind und nie zusammen in ein Flugzeug steigen. Die Entscheidung kam eine halbe Stunde später: Umkehren! Es war ein schockierender Rückschlag.

Ihr hattet als Team das kleinste Budget, die wenigste Erfahrung und ein acht Jahre älteres Boot als die Konkurrenz – wie würdest du diese Faktoren in Rela-

tion zu den vielen Rückschlägen gewichten?

Es ist was dran, dass wir als Team an manchen Stellen zu wenig Erfahrung hatten, wenn man uns mit einer Crew wie der von 11th Hour vergleicht. Ich denke, es gilt auch im Vergleich zu Holcim – PRB. Auch Boris hat eine wahnsinnig erfahrene Armee an Leuten. Die haben alle mit ihren neuen Booten, für die man eigentlich ein Jahr und länger zur Entwicklung braucht, einen starken Job gemacht. Es gab trotz anderer Erwartungshaltung wenig Ausfälle. Manchmal war es ganz knapp wie bei Malizia. Wenn die ihre Foils eine Woche später gebrochen hätten, dann wären die nicht rechtzeitig fertig geworden fürs Rennen. Oder ihr Riss im Mast durch das ausgerissene Fall – das waren die auch kurz davor umzudrehen. Manchmal hat man halt diesen Hauch Rückenwind und die Mannschaft, so eine Situation zu klären, und manchmal gelingt es nicht ganz (*lacht*). Da ist gar nicht so viel dazwischen, dass es positiv weiterläuft oder man umdrehen und Plan B ziehen muss.

Welche guten Erinnerungen nimmst du trotzdem mit?

Wir haben in Alicante vor dem Start ein Bild mit 50, 60 deutschen Leuten gemacht. Ich finde es toll, dass wir über sie und viele weitere jetzt so viel neue Ocean-Race-Erfahrung nach Deutschland bringen können. Dann ist festzuhalten, dass es in Deutschland das größte Medienecho von allen Ländern gab. Dazu haben Jens, unser Team und sicher auch unsere Dramen beigetragen. Und natürlich Boris und Team Malizia. Ich fand toll, dass er mich in Genua zum Segeln auf „Malizia“ eingeladen hat.

Habt ihr als Offshore Team Germany einen neuen Ocean-Race-Anlauf im Visier, um die Lücken zu schließen?

Sicher wäre es sinnvoll, das viele Erfahrene, das Gelernte, das in guten wie in schlechten Zeiten Erlebte in einer zweiten Kampagne zu nutzen. Falls wir einen Plan machen, muss er vor Weihnachten stehen. Das Ocean Race Europe 2025 bietet eine niedrige Eingangsschwelle. Da könnte man was probieren. Doch davor stehen Reflexion, Ruhe und die ORC-WM in Deutschland.

Interview: Tatjana Pokorny