

Der Österreicher Norbert Sedlacek, Wien, trat bei der Vendée Globe 2008/2009 gegen die besten Skipper der Welt an, mit dem ältesten Boot und dem kleinsten Budget. Bei der letzten Ausgabe der Vendée Globe 2008/09 gaben von 30 gestarteten Skipper 19 auf! Masten brachen, Kiele versagten, Segler machten schlapp. Sedlacek schaffte, was vielen der Profis nicht gelang: Er kam ins Ziel.

Interview J.K. Soyener

Können Sie die Philosophie der „Vendée Globe“ mit eigenen Worten umschreiben?

Der Grundgedanke für mich ist der, dass ich eine Herausforderung annehme, die mich völlig allein und ohne Support von außen, bis an die äußersten Grenzen physischer, emotionaler, ja sogar intellektueller Leistungsfähigkeit treibt. Man duelliert sich ja mit seinen Konkurrenten von der ersten Sekunde an. Dabei löse ich an Bord alle meine Probleme selbst, habe also keinen Kofferträger, Chauffeur und sonst wen neben mir. Niemand wird behelligt, ich bin bei dem Alleingang ganz auf das Weiterkommen konzentriert. Wenn du das Ziel erreichst, hast du alles richtig gemacht.

Das Rennen ist erst rund 20 Tage alt. Von 20 Open60 sind inzwischen sieben havariert. Skipper Vincent Riou, Mitfavorit auf seiner Yacht "PRB", musste nach einer Kollision mit einer Metallboje vor Brasilien aufgeben. Schicksal oder vorhersehbar?

Eine Mischung aus beidem. Die Frage ist doch: Wo segelt man herum. Um eine viertel Seemeile zu sparen wählt man einen Kurs nahe der spanisch-portugiesischen Küste und hofft darauf, dass jedes Fischerboot dort draußen ein AIS* besitzt und eingeschaltet hat. Dann passiert es: Du hast wirklich auf alles, alles geachtet, gehst aber geplagt vor Müdigkeit im falschen Moment schlafen. Dem Franzosen Kito de Pavant mit seiner "Groupe Bel" ist dies nach seinen eigenen Angaben so passiert, ebenso dem Franzose Louis Burton auf seiner "Bureau Valley". Außerdem geht der Trend weg von der Sicherheit. Man wählt als Material Titan und nun scheint es so zu sein, dass dieser Werkstoff offensichtlich extremen Spitzenbelastungen doch nicht stand hält. Anders ist der Bruch der Hydraulik-Verbindung am Kielkopf auf "Maître CoQ" des Skippers Jérémie Beyou nicht zu erklären.

Sie hatten vor vier Jahren selbst mit einer endlos langen Liste von Reparaturen auf ihrer Open60 zu kämpfen. Es scheint als müsste man heute mehr Techniker als Segler auf diesen hochgezüchteten Rennjachten sein. Wie ist ihre Meinung dazu?

Problematisch sind auf jeden Fall die neuen Materialien. Geht etwas zu Bruch, was aus Karbon oder Titan gefertigt ist, lässt sich dies durch Bordmittel kaum noch reparieren. Ein Wunder, dass Alex Thomson an Bord seiner "Hugo Boss" die Pinnen-Verbindung zum Steuerbord Ruder reparieren konnte, obwohl kein Ersatzteil an Bord war. Die Lösungen der Konstrukteure für manche Bauteile sind aber heute derart spezifisch, dass nicht einmal mehr Hilfskonstruktionen möglich sind. Auf der anderen Seite ist das Leistungsniveau dermaßen hoch, dass man ohne diese Werkstoffe keine echte Chance besitzt um mithalten zu können. Ein Argument in diese Richtung ist der abgebrochene Mast von Samantha Davis. Das Boot hat schon zwei Round the World Races hinter sich und war somit allein vom Gesichtspunkt der Materialermüdung äußerst havariegefährdet. Wenn dann noch Fehler in der

Segelkonfiguration, eine harte Welle und eine Bö sich hinzuaddieren, kann der Mast leicht über Bord gehen.

Vorausgesetzt es gibt keine schicksalhaften Vorkommnisse an Bord. Welche Voraussetzungen, Fähigkeiten und Einstellungen muss man als Skipper mitbringen, um das Vendée Globe Race zu gewinnen?

Wer in bester Harmonie mit seinem Boot segelt. Ich meine damit die Balance zwischen Schnelligkeit und Schonung des Materials. Klartext: Alles geht gut, bis das Material uns scheidet. Dann ist sicher die Verfassung jedes einzelnen mitentscheidend, denn die physische und psychische Belastung der Skipper ist enorm. Im Vergleich zu den früheren Rennen sind eine immer bessere athletische Verfassung und eine extrem starke Kondition von Nöten, um im Kampf um den Sieg mitmischen zu können. Ganz davon abgesehen, dass auch das Glück auf der Strecke von 27.000 Seemeilen eine erhebliche Rolle spielt, denn man weiß nie, was im nächsten Moment passiert.

Was sind ihre Pläne für die Zukunft?

Ich arbeite am Projekt *Proof of Principle Open 16 – 7*. Sportlich gesehen lässt sich dies in Schlagworten wie folgt darstellen: Allein, nonstop, ohne Hilfe von außen... jedoch mit einem Minimum an Lebensraum welcher dennoch „Made in Austria“ für Sicherheit und Erfolg steht. Was ich noch verraten möchte ist der Ausgangshafen dieses erstmaligen und einzigartigen Offshoreprojektes: Es ist, wie könnte es anders sein Les Sables d’Olonne und die Route führt hinaus in die Weiten des Nordatlantik. Weitere Informationen können unter dem Link: <http://www.vendeeglobe.at/> abgerufen werden.

**Automatic Identification System* und wurde als automatisches System zur Erhöhung der Sicherheit in der Seefahrt von der IMO (International Maritime Organization) eingeführt.