

JULES VERNE TROPHY

"Es ist ein gigantisches Schachspiel"

10.11.2015 Andreas Fritsch - Marcel van Triest ist der Wetter-Router für das Team von "Idec Sport", auf dem Boris Herrmann die Jules Verne Trophy angreift. Interview



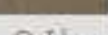
"Idec"

© J.-M. Uot / DPPI / Idec

Der Niederländer ist einer der besten Wetter-Taktiker der Welt, hat allein als Crewmitglied drei Volvo-Races und zwei Whitbread-Rennen gesegelt, ist aber seit einigen Jahren auch verstärkt als Taktiker an Land gefragt. Nun routet er das Team von Francis Joyon, das mit dem Maxi-Tri "Idec Sport" auf Standby für einen Round-the-World Rekordversuch ist. Mit an Bord: der Deutsche Boris Herrmann, der eins der nur sechs Crewmitglieder ist und als erster Deutscher an einem derart hochkarätigen Rekordprojekt teilnimmt.



Marcel van Triest



Interessant für den Taktiker van Triest ist, dass er sich im Falle eines Erfolges damit selber schlagen würde: Er war auch Router für das Team von Loïck Peyron, der mit "Banque Populaire V" 2012 einen neuen Rekord aufstellte. Was das Ganze noch spannender macht: Eben dieses Boot ist zeitgleich mit Francis Joyon Teams als "Spindrift 2" auf Standby für einen weiteren Rekordversuch. Mit etwas Glück fahren die beiden Schiffe fast zeitgleich los, und die Segel-Fans dürfen sich auf einen spannenden Showdown in der ereignisarmen Winterzeit freuen. Auf der Team-Seite von "Idec Sport" äußerte sich der Holländer in einem Interview zum Projekt.

Marcel, was ist die größte Herausforderung für einen Router bei der Jules Verne Trophy?

Wir müssen nach schnellen Bedingungen für das Boot suchen, aber die dürfen nicht "Boat breaking" sein, wie wir sagen. Wenn man versteht, dass wir etwa zehn Tage vorausschauen können, gibt es zwei Ziele: Die Zeit bis zum Äquator und die bis zum Kap der Guten Hoffnung. Im Southern Ocean musst du akzeptieren, was du bekommst, es gibt keinen Ausweg. Weiter im Süden ist das Eis, weiter nördlich die schwachwindigen Hochdruck-Gebiete. Boote wie "Idec Sport" segeln sehr schnell, sie können aber nicht Wettersysteme im Indischen oder dem Pazifischen Ozean überspringen. Danach ist der Rückweg über den Atlantik Glückssache.

Francis Joyon segelt mit einer Crew von nur sechs Männern. Was ändert sich dadurch im Vergleich zu den größeren Mannschaften, die Franck Cammas auf diesem Boot oder Loïck Peyron mit "Banque Populaire V" hatten?

Wenn man eine Route für einen Solo-Segler macht, ist das nicht dasselbe wie für eine Crew. Im Fall von "Idec Sport" liegen wir irgendwo dazwischen. Das ist eine der Sachen, auf die ich mich konzentrieren muss. Du kannst eine kleine Crew nicht in richtig schlimme Bedingungen schicken, weil sie einigermaßen in Form bleiben muss und es immer sehr anstrengend wird. Sie müssen das Timing für jedes Manöver sehr gut hinbekommen.

Eine der wichtigen Fragen ist, wie man mit den hohen Geschwindigkeiten an Bord umgeht. Wie fühlt sich das an? Sie waren ja schon dabei ...

Geschwindigkeit an sich ist kein Problem. Manchmal fühlt es sich an, als ob du dich kaum bewegst, wenn das Boot 30 Knoten segelt. Wirklich anstrengend wird es, wenn es "Boat breaking conditions" sind. Dann wartest du immer, bis das Boot in die nächste Welle knallt – das zerrt an den Nerven. Aber in der Flaute ist es auch nicht besser: Wenn du dann da sitzt und dir ausmalst, wie dein Gegner mit 30 Knoten dahinfliegt, während du wie angefroren kleben bleibst. An die Geschwindigkeit gewöhnst du dich – als ob du auf der Autobahn 140 fährst. Du kannst dich sogar an 180 Kilometer pro Stunde gewöhnen, aber nicht, wenn der Weg vor dir blockiert ist! Auf einem großen Multihull ist es dasselbe: Du kannst leicht schlafen bei 35 Knoten Speed auf flacher, ruhiger See, aber bei 17 Knoten in rauer See wird es fies. Und starke Böen können zum Alptraum werden, besonders, wenn du am Ruder stehst.

Wie genau arbeiten Sie mit Francis?

Wir werden unsere Arbeitsweise anpassen müssen, denn dies ist das erste Mal, dass wir zusammenarbeiten. Ich persönlich telefoniere nicht so gern. Mit all dem Lärm an Bord des Bootes besteht die Gefahr, nicht immer alle Informationen mitzubekommen und aufzeichnen und erneut hören geht oft nicht. So neige ich dazu, mit Zeichnungen und Anmerkungen daran zu arbeiten. Grundsätzlich sprechen wir uns zweimal am Tag oder mehr, wenn es nötig ist. Wir tauschen E-Mails aus. In den Doldrums reden wir die ganze Zeit, dann gibt es wieder Momente, da ist einfach nichts zu sagen. Beim letzten Jules-Verne-Versuch von Loïck Peyron habe ich die Jungs an Bord nur zweimal angerufen.

Wie weit kann man den Rekord von 45 und einem halben Tag noch unterbieten? Glauben Sie, dass das Team die 40-Tage-Grenze erreichen kann?

"Ja. Ich denke, es ist möglich. Wenn sie wirklich Glück mit dem Wetter haben, eine mehr oder weniger perfekte Konstellation erwischen, die es zulässt, eine gute Zeit bis zum Kap der Guten Hoffnung zu schaffen, wenig Eis im Süden ist, keine technischen Probleme auftreten und sie im Pazifik weit südlich segeln können ... Bei den Falklands kannst du aber auch alles wieder verlieren! Du musst auf der ganzen Strecke Glück haben, aber bei der Jules Verne ist mehr Marge drin. Du musst den Rekord ja nicht um fünf Tage unterbieten, eine Stunde reicht. Die Chance auf eine neue Bestmarke ist größer als etwa beim Transatlantik-Rekord. Da kannst du auf Standby in New York zehn Jahre auf ein Wetterfenster warten, damit du am Ende drei oder vier Stunden unterm Rekord bleibst. Du könntest mich da auch fragen, ob es möglich ist, in der Lotterie zu gewinnen. Aber ja, für die Jules Verne ist es möglich. Aber 40 Tage wären schon sehr hart.

Einen Router stellt man sich schlafend neben seinem Computer und Satellitentelefon vor, 24 Stunden am Tag. Ist es wirklich so?

Definitiv ja! Es gibt so viel Stress wie an Bord, mit der Ausnahme, dass ich eine Dusche nehmen kann, wenn ich es will und bessere Sachen zu essen habe! Aber es muss schon alles wettermäßig sehr stabil sein, wenn ich mehr als drei Stunden Schlaf am Stück bekomme. Der Rhythmus ist sehr ähnlich wie an Bord des Bootes. Allerdings ist es bei der Jules Verne Trophy etwas weniger stressig als bei den Solo-Rekordversuch, wenn du für das Leben des einzigen Seglers an Bord verantwortlich bist.

Was gefällt Ihnen an der Arbeit als Router an Land?

Da bist nur du, die Landkarte und ein leeres Blatt Papier... Es ist eine Art gigantisches Schachspiel. Es ist faszinierend, sich durch all diese Möglichkeiten zu arbeiten, und wenn du dann ein gutes Ergebnis erreichst, ist es sehr befriedigend. Du beginnt mit ein paar generellen Ideen. Du arbeitest damit und baust langsam eine Route auf. Bei dieser Art von Rekordfahrten gibt es oft drei oder vier Schlüsselstellen. Wenn du sie rechtzeitig erkennt und richtig damit umgehst, kannst du es schaffen. Eine der beiden Ansagen, die ich Loïck während seines Rekordversuchs machte, betrafen die Route unter Australien. In den Seegangs-Vorhersagen konnte ich sehen, es gab im Sturm einen Weg hindurch in den Süden. Loïck sagte, ich sei verrückt, sie hätten jetzt schon zehn Meter hohen Seegang. Aber wenn sie der geplanten Route im Norden gefolgt wären, hätte ein langer Am-Wind-Teil das Boot danach aufgehalten. Da habe ich zu ihm gesagt: "Denk dran: Als 20-Jährige haben wir solche Bedingungen auch nicht gescheut. Es ist furchteinflößend, aber nicht gefährlich. Für zwölf Stunden wird es hart. Aber du wirst einen riesigen Vorteil auf den Rekord dort rausholen!" Und genau das ist passiert. Ich liebe es, das Wetter auf diesem Maßstab zu sehen. Und weil ich schon fünfmal selbst an Bord um die Welt gesegelt bin, kann ich mir gut vorstellen, wie es ist. Es ist ein bisschen, wie an Bord zu sein."