

ALTERNDER SOLO-SEGLER

## Mit 80 Jahren um die Welt

VON ANDREAS KLING - AKTUALISIERT AM 08.05.2017 - 21:01



**Er redet von sportlichen Höchstleistungen wie ein Dreißigjähriger – aber beim Start zu seiner Solo-Nonstop-Weltumseglung wird Stanley Paris ein 80 Jahre alter Greis sein. Sein Zeitplan ist äußerst anspruchsvoll.**

**W**eit und breit noch kein Wassersportler auf der eiskalten Kieler Bucht. Bei frischer, böiger Brise prescht nur ein besonders auffälliger Rumpf unter 170 Quadratmeter Groß- und Stagssegel über die unruhige See. Hinten knallrot, vorne tiefblau mit einem weißen Kiwi, dem Nationalsymbol Neuseelands, auf der Bordwand, ist die sportlich-stylische „Kiwi Spirit II“ ein Blickfang. Am Steuerrad in Luv steht ein Mann mit grauen Haaren und genießt die Jungfernfahrt seiner neuen Errungenschaft in vollen Zügen. Als das Speedometer 16,8 Knoten (rund 30 km/h) zeigt, scheint der 79 Jahre alte Eigner vollends überzeugt, genau das Richtige zu tun: „Wow, so sollte es werden!“

In ruhigem, klarem Englisch skizziert Stanley Paris präzise seine Pläne. Sofort wird klar, dass hier eben kein Phantast, Träumer oder gar Spinner Aufmerksamkeit sucht. Nur im positiven Sinne verrückt muss er schon sein. Denn ganz gemütlich mit Stopps an den schönsten Ecken der Erde um sie herumzuschippern ist nicht sein Ding. Der Physiotherapeut, der schon zweimal den Ärmelkanal durchschwommen hat, will nebenbei einen 31 Jahre alten Streckenrekord brechen. Von Bermuda nach Bermuda in weniger als 150 Tagen. 66 Minuten mehr brauchte der Amerikaner **Dodge** Morgan im Jahr 1986.



Stanley Paris (zweiter von rechts) mit den Geschäftsführern von Knierim und seiner Ehefrau Catherine. Die ist mit 62 noch aktive Marathonläuferin. Bild: Meike Brunssen/Knierim

## Ein neues Schiff für den dritten Versuch

„Das zu unterbieten sollte mit meinem modernen Schiff kein Problem werden“, sagt Paris. Nicht erst seit dem Praxistest vor Kiel kalkuliert er mit einer etwa zehn Tage kürzeren Zeit, „aber hauptsächlich, ich komme diesmal durch“. Denn zwei Fehlversuche – 2013 und 2014 – liegen schon hinter ihm. Mit der rund dreieinhalb Meter längeren Vorgängeryacht scheiterte er jeweils nach erheblichen Materialschäden vor Südafrika. Für den dritten Anlauf, der am 14. November starten soll, fehlte dem Einhandsegler das Vertrauen ins vorige Boot. „Da habe ich in einer englischen Segelzeitschrift über die erste FC 53 bei Knierim gelesen“, berichtet der zielgerichtete Auftraggeber, „bin nach Kiel gefahren, habe den Bootsbauern eine Weile

zugeschaut und dann ohne Zweifel direkt bestellt.“

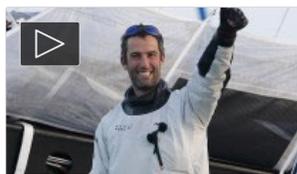
Im Februar 2016 war das, und die Werft bekam auch gleich einen ambitionierten Zeitplan mit auf den Weg. Der Bau des Kohlefaserrumpfs in Prepreg-Gelegen mit Corecell-Schaumkern und Nomex-Wabenkern für Deck und Strukturen konnte sofort beginnen. Denn die Negativ-Sandwichform für die Schalen war ja schon vorhanden. „Das ist Hightech zur Gewichtsersparnis wie im Regattasport“, sagt Knierim-Geschäftsführer Steffen Müller, der inzwischen die dritte FC 53 in Auftrag genommen hat.



Die Yacht ist 17,33 Meter lang und 5,23 Meter breit. Durch die Bauweise konnten die Yachtbauer Gewicht einsparen. Bild: Meike Brunssen/Knierim

## Ausbau immer wieder optimiert

Aber bei der Konstruktion der Designer Finot-Conq handelt es sich nicht um eine nackte, schwarze Karbonhöhle. Die in warmen Tönen gehaltene Einrichtung unter Deck deutet einen gewissen Komfort schon an, obwohl die Ausstattung erst nach der Weltumseglung komplettiert werden soll. Ein Induktionsherd, zwei Kühlschränke, die Nasszellen mit Dusche und WC sowie viel Stauraum sind schon drin. An Bord lässt es sich leben. Innendesigner Pierre Forgia hat die Box des Schwenkkiels (renntauglicher Tiefgang 3,75 Meter) als zentrale Sitzbank rund um den Salontisch konzipiert. Das dient außerdem wiederum der Sicherheit und Standfestigkeit unterwegs.



VENDÉE GLOBE  
**Der grandiose Rekordsieg des Armel Le Cléac'h**

Zigtausende Arbeitsstunden stecken in der 17,33 Meter langen und 5,26 Meter breiten Yacht. Als der Elektriker kurz vor Ostern die Höhe der Leselampen mit dem probesitzenden Eigner persönlich abstimmte, schwamm die am Vortag

← 1/3 →

getaufte „Kiwi Spirit II“ bereits im Werftbecken auf dem Nordostseekanal. „Manches Teil haben die Bootsbauer mehrfach optimiert, bis sie selbst hochzufrieden waren, als sei es ihr Eigen“, lobt Stanley Paris einen Prozess, den er nur viermal für jeweils eine Woche vor Ort begleitet hat.

## Vom eigenen Sohn inspiriert

14 Monate nach Baubeginn erfolgte der Stapellauf. Über Brest und Horta auf den Azoren geht es über den Atlantik nach Newport/Rhode Island an der Ostküste der Vereinigten Staaten. Das wird die Qualifikation für die zweiteilige Regatta Bermuda One-Two (Start 2. Juni), die Stanley Paris vor vier Jahren solo hin und zurück zu zweit gewann. 130 000 Seemeilen hat der Familienvater im Kielwasser, der über die Zeit sieben Yachten von zwölf Meter Länge aufwärts besaß. Vor 15 Jahren wurde er ausgerechnet von seinem Sohn inspiriert. „Als Alan 2002 um die Welt segelte, dachte ich mir, das kannst du doch auch.“ Nach Ironman-Triathlon, im VW Käfer von England nach Indien und einer Motorradtour von Alaska nach Florida braucht es noch eine ultimative Herausforderung.

Seine zweiundsechzigjährige Frau Catherine, selbst noch aktive Marathonläuferin, akzeptiert die mutigen Pläne, „und unterstützt mich liebevoll, obwohl sie wahrscheinlich froh wäre, wenn ich es seinlassen würde“. Ruder- und Beschlagbrüche sowie Großsegelriss bei den vergeblichen Anläufen wirken noch nach. Und da war der Gatte auch schon Mitte 70. Hat er selbst Angst, dass er es vielleicht doch nicht mehr schafft? „Ich habe ja jetzt noch mehr Erfahrung, das gleicht das höhere Alter aus“, rechnet Stanley Paris schmunzelnd vor, wohl wissend, dass diese Gleichung nicht ewig aufgehen wird. Der bisher Älteste, der allein ohne Stopp um die Welt segelte, war 71.



Rennmaschine für die Hochsee: Die bei Knierim Yachtbau in Kiel gefertigte „Kiwi Spirit 2“ auf einem ersten Probetörn. Bild: Meike Brunssen/Knierim

## In Form durch tägliches Fitnessprogramm

Dass es ihm an der nötigen Fitness mangelt, scheint indes ausgeschlossen. Erst voriges Jahr absolvierte der drahtige Ausdauerathlet auf dem Fahrrad 3000 Meilen in nur 30 Tagen, strampelte von San Diego/Kalifornien nach St. Augustine/Florida, wo er einst eine Universität gründete, die mittlerweile vier Campus-Zweigstellen in seiner Wahlheimat Amerika hat. Zweimal täglich eine Viertelstunde Liegestütz an der Tischkante und Sit-ups gehören zum persönlichen Trainingsprogramm. „Ich bin kein guter Läufer“, sagt der ehemalige Rugby-Spieler fast entschuldigend, „aber Walken ist

eh gesünder.“

Zudem kommt das Grundkonzept der Finot-Conq FC3 53 kleiner und kleinster Crew-Stärke entgegen. Die Bedienung von Groß- und Vorsegel, die es bei zunehmendem Wind zu reffen oder zu bergen gilt, wurde durch Rollmechanismen und Fallen ohne Verschlüsse von vornherein auf Einhandsegler zugeschnitten. Der Großbaum hängt gefahrlos über Kopfhöhe und wird über einen Traveller am Heck auf eine elektrische Zentralwinsch geschotet. Das in Abweichung von Baunummer eins verlängerte Cockpitdach mit Solarpaneelen bietet Schutz vor den Unbilden des Südpolarmeers. „Außerdem verträgt die FC 53 bei Starkwind länger mehr Segelfläche“, erklärt der französische Designer Pascal Conq, der dafür Eigenschaften bei der Imoca-Open 60-Klasse übernahm, mit der die besten Regattaprofis der Welt aus Anlass der Vendée Globe um die Welt jagen.

## Mehr Sicherheitsvorkehrungen eingebaut

Ganz so eilig hat es Stanley Paris zwar nicht, aber für den Rekordversuch will er die „Kiwi Spirit II“, die ohnehin nur rund zehn Tonnen wiegt, in einen Rennmodus versetzen. Bug- und Heckstrahlruder werden ausgebaut; und der schwere Anker mit Kette bleibt an Land, um so leicht und damit so schnell wie möglich unterwegs zu sein. Auch alle Türen unter Deck fliegen raus, die allein einer mehrköpfigen Fahrtencrew Privatsphäre böten. Statt eines Dieselgenerators erzeugen vier mitlaufende Propeller Strom aus Wasserkraft.

Mit einem speziellen Treibanker wird Stanley Paris sein Boot bei stürmischen Bedingungen bewusst abbremsen, damit es nicht außer Kontrolle gerät. Als zusätzliche Sicherheit wurde am Heckspiegel eine Rettungsluke zum Ausstieg eingebaut. Hinterm wasserdichten Schott wird eine zweite Rettungsinsel deponiert. Dort könnte sich der Weltumsegler aufhalten, bis Hilfe kommt, sollte die Yacht den Kiel verlieren und kentern.

Denn die üblichen Gefahren auf hoher See erscheinen auch für einen Senior am größten. „Schwimmende Container, Wale oder kleine Eisberge können jede Yacht empfindlich treffen“, weiß der Abenteurer. Und wenn er über Bord geht? „Dann versuche ich, das Boot per Fernbedienung zu mir zurückzulenken.“ Solch einen „Personal Locator“ trägt er immer um den Hals. Genau wie lediglich eine Feststoffauftriebshilfe, denn „mit einer aufgeblasenen Automatikweste kann niemand schwimmen“. Ein Rettungsring sei überflüssig. „Wer soll mir den denn zuwerfen?“

Quelle: F.A.S.