

KAWOWYM SZLAKIEM



Fot. Mark Peppier

Tegoroczne regaty Jacques-Vabre zgromadziły 16 października na starcie największą jak dotąd liczbę jachtów. Do udziału zgłoszono 10 wielokadłubowych i 14 jednokadłubowych jednostek.

Milka Jung

Wielu żeglarzy startujących na jachtach jednokadłubowych potraktowało te regaty jako przymiarkę do przyszłorocznego wyścigu non-stop Vendee Globe. Yves Parlier, Ellen Mac Arthur, Mike Golding, Thomas Coville, Josh Hali, Marc Thiercellin, Catherine Chabaud, Jean Le Cam - tę listę można jeszcze wydłużyć. Na starcie stanęła także włoska *FILA*, ale tym razem bez Giovanni Soldiniego, który po zwycięstwie w Around Alone konsekwentnie odmawia startów w regatach.

W klasie wielokadłubowej po raz kolejny startują *BANQUE POPULAIRE* (Lalou Roucayrol/Jacques Caraes) i *FUJICOLOR II* (Loick Peyron/Franck

Proffit). Nie zabrakło także Yvana i Laurenta Bourgnon (*FONCIA*) ani Paula Vatine (*GROUPEANDRE*).

Atlantyk nie był tym razem łaskawy dla żeglarzy. Już drugiego dnia, 17 października, przewraca się trimaran *BROCELIANDE* - traci maszt, dryfuje po oceanie, ale załoga odmawia opuszczenia jednostki. Jacht nie doznał poważnych strat, a zatem można będzie go odbudować.

21 października, w okolicach przylądka Finisterre (Hiszpania) rozciąga się bardzo głęboki niż. Wiatr wieje z prędkością przekraczającą 55 węzłów (a są to już tylko pozostałości po huraganie Irene). 300 mil na północny wschód od Azorów i 500

Archiwum magazynu Rejs <http://kormoran.aplus.pl>



Fot. Mark Peppier

Trzy brytyjskie jachty na starcie w Hawrze

na zachód od Porto, trimaran *GROUPEANDRE* przewraca się, a z kokpitu znika Paul Vatine. 42 letni „Paulo” w czasie wywrotki stał za sterem. Był ubrany w specjalny sztormiak wyposażony w indywidualną radioboję system u *SARSAT*. Nie uruchomił jednak swojego nadajnika... Po komunikacie nadanym przez Jeana Maurela pojawia się pomoc. Pomimo starań portugalskich ratowników, poszukiwania z powietrza nie dały rezultatu. Do akcji włączyły się także *BISCUITS LA TRINITAINE* i *AQUITAINE INNOVATIONS*. Szansę na odnalezienie Paula w sztormowej pogodzie były prawie żadne. Był to jego 33 atlantycki rejs...



Drugiego żeglarza z jachtu, Jeana Maurela, zabiera na pokład angielski kontenerowiec *CARAVELLE*.

W huraganowym wietrze zaczyna się walka o przetrwanie, regaty schodzą na dalszy plan. Tego feralnego dnia z wyścigu wycofują się *G.E.B.* i *JPG DEFIS*; *FILA* traci forsztak i zawraca do Kadyksu. *PINDAR* kieruje się na Madagę, żeby dokonać niezbędnych napraw, jednak Emma Richards i Miranda Merron decydują się naprawić uszkodzenia nie przerywając wyścigu.

26 października, po czterech dniach sztormowania, zacięta walka zaczyna się od nowa. *WHIRLPOOL*, *SOMEWHERE*. *SODEBO* i *SILL ENTERPRISES* są bardzo blisko siebie, od-

ległości dzielące poszczególne jachty wahają się od 3 do 30 Mm. Wśród wielokadłubowców zdecydowanie prowadzi *FUJICOLOR II* (Loick Peyron/Franck Proffitt) - jego średnia prędkość w całym wyścigu to 22 węzły.

30 października najszybsi zbliżają się do St. Barthelemy, wejścia na Morze Karaibskie. Teraz walczą już nie tylko ze sztormem (kolejny niż), falami, ale i gorącem, przed którym nie ma ucieczki. Temperatura w cieńniu wynosi 35 stopni. Na Morzu Karaibskim wiatr słabnie...

Do mety w Cartagenie z 10 wielokadłubowców dołączyły jedynie cztery, z czego pierwszy, *FUJICOLOR II*, już 1 listopada.

5 listopada pierwszy jacht jednokadłubowy przekracza linię mety. *SODEBO* (Thomas Coville/Herve Jan) pokonał trasę kawy w 19 dni, 17 godzin i 31 minut. Poprawili rekord o 5 godzin i 48 minut, przy średniej prędkości 9,3 węzła. Ostatnia prosta była nieprawdopodobnym wysiłkiem - wszystko decydowało się na ostatnich 10 milach pomiędzy czterema jachtami i niemal do końca nie wiadomo było, kto wygra.

„Transat Jacques-Vabre nie jest długim wyścigiem. To tylko 150 mil regat wzdłuż wybrzeża Kolumbii” stwierdził Thomas Coville.

Na drugim miejscu przypląwa *WHIRLPOOL-EUROPE 2*, dalej

TEAM GROUP 4 przed **SILL ENTERPRISES**. Golding zawdzięcza 3 miejsce zastąpieniu genakera olbrzymim i lekkim spinakerem. W słabym wietrze, przy lekko pomarszczonej wodzie to przesądziło. Zdecydowało 18 minut.

Cztery pierwsze jachty przyplłynęły do Cartageny prawie jednocześnie - w ciągu niespełna dwóch godzin.

Dla **PINDARA** i **SPIRIT OF RACE** wyścig skończy się już w St. Barthelemy. Tak zdecydował komitet organizacyjny. Oba jachty klasyfikowane są w drugiej, pięćdziesięciostopowej klasie.

O regatach powiedzieli:

Skipper SODEBO, Thomas Coville, gdy tylko postawił stopę na suchym lądzie, złożył hołd zaginionemu w czasie pierwszego tygodnia regat Paulowi Vatine:

„Dla mnie wspomnienie tego wyścigu to przede wszystkim pamięć o Paulu. Dopóki byliśmy na morzu, nie mieliśmy wrażenia, że straciliśmy przyjaciela, myśleliśmy, że jest razem z nami na oceanie. Dopiero teraz, po przekroczeniu linii mety dociera do mnie to, co się stało”.

Jean Maurel, który w tych regatach płynął razem z Pauliem Vatine na **GROUPE ANDRE**, po zakończeniu akcji ratowniczej powiedział: „Chyba jeszcze nie dociera do mnie to, co naprawdę się stało. To straszne doświadczenie i nie wiem, czy w ogóle nie wycofam się z żeglarstwa. Paolo był nie tylko moim partnerem na pokładzie, ale także przyjacielem. Nie mogę wciąż uwierzyć...”



AQUITAINE INNOVATIONS KINGFISHER z angielsko-francuską załogą McArthur-Parlier

Klasyfikacja końcowa

jachty jednokadłubowe

1. **SODEBO, SAUVRONS LA VIE**, Thomas Coville/Herve Jan
2. **WHIRLPOOL/EUROPE2**, Catherine Chabaud/Luc Bartissol
3. **TEAM GROUP 4**, Mike Golding/Edward Danby
4. **SILL ENTERPRISES**, Roland Jourdain/Jean Le Cam
5. **AQUITAINE INNOVATIONS**, Yves Parlier/Ellen Mc Arthur
6. **GARTMORE-FIRSTCALL**, Josh Hall/Alex Thomson
7. **PINDAR**, Emma Richards/Miranda Merron
8. **SPIRIT OF RACE**. Franco Fineschi/Michael Fineschi

jachty wielokadłubowe

1. **FUJICOLOR II**, Loick Peyron/Franck Proffit
2. **GROUPAMA**, Franek Cammas/Steve Ravussin
3. **FONCIA**, Yvan/Laurent Bourgnon
4. **BANQUE POPULAIRE**, Lalou Roucayol/Jacques Caraes



Fot. Marek Słodownik



Trasa regat

Wielkimi przegranymi tych regat są **Catherine Chabaud i Luc Bartissol - załoga WHIRLPOOLA**. Przez cały wyścig byli na pierwszej pozycji, startowali także jako faworyci. Fakt, że utracili prowadzenie, był



kompletnym zaskoczeniem dla wszystkich. Powód był jednak poważny: Luc Bartissol doznał poparzeń pierwszego stopnia w czasie próby uruchomienia mechanizmu podnoszącego płetwę balastową. „Dolałem oleju i jak idiota, od razu uruchomiłem silnik. Iskra spowodowała gwałtowny wybuch ognia. Przez moment zastanawiałem się,

czy już umarłem, czy jeszcze żyję. Mam poparzoną twarz i klatkę piersiową. Miałem cholerne szczęście, że nie straciłem wzroku; przypaliłem sobie tylko włosy i rzęsy”.

Dla niej te regaty to sprawdzian przed przyszłorocznym startem w Vendee Globe. Przede wszystkim jednak test supernowoczesnych technologii, zastosowanych w nowej łódce. Luc Bartissol nadzorował całą instalowaną elektronikę i urządzenia komunikacyjne. Poza tym on także zamierza startować w Vendee Globe. Transat Jacques Vabre to ostatnia okazja do pokojowej konfrontacji doświadczeń. „We dwoje mamy z kim dzielić emocje związane z morzem i możemy płynąć szybciej niż w pojedynkę.”

Alain Gautier, BROCELIANDE

Trzeci raz na starcie regat kawowych, uczestnik tegorocznych regat Fastnet, gdzie zajęł drugie miejsce. Wielokrotnie brał udział w regatach samotników Figaro, zwycięzca Vendee Globe w 1992 roku.

„Lubię pływanie w dwie osoby, ponieważ pozwala na bardzo dobre



Fot. Yvan Zerdia

prowadzenie łódki, a jednocześnie daje poczucie bezpieczeństwa i mogę zaufać temu, kto zostaje za sterem kiedy odpoczywam. (...)

Wybrałem na partnera Michela Desjoyeaux, ponieważ dobrze się rozumiemy. Jest bardzo dobrym taktikiem, myślę, że się uzupełniamy. Poza tym brał udział tylko w jednych regatach transatlantyckich na wielokadłubowcu prowadzonym przez dwie osoby, i wygrał...

Laurent i Yvan Bourgnon, FONCIA

Po raz drugi startowali razem w Transat Jacques Vabre. Mądrzej si o doświadczenia sprzed dwóch

Kawa i szpieg

Opowieść o wielkich rejsach przez Atlantyk związana jest trwale z handlem łączącym dwa kontynenty: Europę i Amerykę Południową. Kawę do portu Havre przywożono zza oceanu już na początku XVIII wieku. Jednak dopiero w XIX wieku właśnie ona stała się podstawowym ładunkiem statków kursujących na tej trasie. Brazylijskie plantacje kawy powstały dopiero po 1727 roku dzięki podstępowi pewnego Portugalczyka, porucznika Francisco de Mella Palheta. Wcześniej wyłączność na uprawę kawy posiadali Francuzi, którzy przywozili „czarne złoto” ze swojej kolonii w Gujanie. Francisco Palheta podczas oficjalnej wizyty w stolicy Gujany, Cayenne, wykraść sadzonki kawy i dostarczył je do Brazylii. Dokoła tego oczywiście przy pomocy kobiety (żony królewskiego przedstawiciela w Gujanie, pana de Guillonet). I w ten prosty sposób szpiegostwo przemysłowe stało się przyczyną przełamania francuskiego monopolu w Ameryce Łacińskiej. Kawę zaczęto z powodzeniem sadić w Kolumbii i Wenezueli, regionach dorzecza Orinoko, a także w Brazylii. Od tego czasu ilość kawy dostarczanej do Europy stale wzrastała.

Prawdziwy ruch zaczął się jednak dopiero wtedy, gdy w wyniku dziennej zarazy giną w koloniach drzewa kakaowe. W rezultacie koloniści porzucają kulturę kakao dla kultury kawy. I tak już w 1732 roku do Hawru przewiezione zostaje 7 tysięcy (3500 kg) liwrow kawy, a w 1736 - 448 tysięcy liwrow (224 tys. kg). W 1728 roku w Hawrze wyładowano jedynie 80 liwrow ziaren kawowych (40 kg).

A kiedy odeszła epoka trójmasztowców wożących kawę przez Atlantyk, przez Hawr dalej przechodziło 4/5 całego francuskiego importu tych ziaren.

Dziś Jacques-Vabre to jeden z największych koncernów przemysłu kawowego we Francji.



Fot. Around Alone Administration

FILA bez Giovanni Soldiniego była tylko tłem dla swych rywali z Around Alone

lat, kiedy zajęli 4 miejsce, tym razem stanęli na podium.

„W rodzinie jesteśmy bardziej szczerzy i bezpośredni; we dwóch zawsze wykorzystujemy 100% możliwości jachtu, co wymaga maksymalnego wysiłku, zarówno fizycznego, jak i umysłowego.”

Marc Thiercellin, SOMEWHERE - BAUME 6 MERCIER

„Biorę udział w Transat Jacques Vabre ponieważ to najdłuższe z regat transatlantyckich, prawie o jedną czwartą dłuższe niż Route du Rhum. Poza tym to wspaniała okazja do sprawdzenia i poprawienia mojego jachtu. (...) Bernarda Mallaret znam od ponad dziesięciu lat i wiem, że zawsze marzył o regatach przez

Atlantyk. Dla mnie to przyjemność pomóc mu zrealizować te marzenia. Poza tym to on szyje dla mnie żagle, więc to dobra okazja do pracy nad nimi w warunkach rzeczywistych”.



Fot. Marek Słodownik

Marc przyplłynął w tym roku na drugim miejscu Around Alone, samotnych regat dookoła Ziemi.

ZAGINAŁ NA OCEANIE



Podczas regat Transat Jacques Vabre 21 października zginął na Atlantyku Paul Vatin. Podczas sztormu jacht wywrócił się przez dziób, a żeglarz został katapultowany z kokpitu.

Był doświadczonym żeglarzem, nie lekceważącym zasad bezpieczeństwa. Podczas wypadku wyposażony był w podwójny system zabezpieczenia indywidualnego z radionadajnikiem pracującym w zakresie bezpieczeństwa. Systemy nie zadziałały, można zatem domniemywać, że albo Paul został ranny przy wywrocie, albo też wszystko działo się tak szybko, że nie zdążył uruchomić systemu.

Natychmiast wszczęto akcję poszukiwawczą wspartą przez znajdujące się w pobliżu statki, ale chyba od początku nikt nie wierzył w jej powodzenie. Morze pochłonęło kolejne ludzkie życie, zabrało znakomitego żeglarza i dobrego ducha środowiska. Był powszechnie lubiany za bezpośredniość i poczucie humoru, zawsze znalazł czas na rozmowę z dziennikarzami. Był postacią powszechnie znaną w środowisku żeglarskim nie tylko Francji.

Już wcześniej kilkakrotnie po awariach swoich jachtów ocierał się o śmierć, ale nie potrafił żyć bez żagli i atmosfery regat.

Niedługo przed regatami, we wrześniu, wziął ślub ze swą długo-

letnią przyjaciółką, jednak z powodu regat podróż poślubną odłożyli na zimę.

Swą karierę Paul Vatin związał niemal od początku z wielokadłubowcami. Już w roku 1984 wystartował po raz pierwszy w regatach atlantyckich na trasie z Quebec do Saint Mała. Trimaran *RADIO CANADA* dowodzony przez Pierre Siberila został uszkodzony i porzucony, załogę uratowano. Nie zraziło to Paula, już rok później startuje w regatach wokół Europy na katamaranie *CREDIT AGRICOLE* pod kierunkiem Philippe Jeantota. Wygrywają, a Paul w tym sezonie wygrywa jeszcze regaty z Monako do Nowego Jorku na *LADYELF*.

Ponownie ociera się o śmierć podczas bicia rekordu atlantyckiego. Na katamaranie *JET SERVICES* z Patrickiem Morvanem cudem ocalał po awarii jachtu. Rok później na katamaranie *STALAVEN* podczas regat z Rouen do Nowego Jorku zajmuje 3 miejsce, a w powrotnej drodze na katamaranie *ROYALE* z Loickiem Caradec'em bije rekord przejścia Atlantyku na klasycznej trasie.

W tym samym jednak sezonie miał podczas regat Route du Rhum kolidzić ze statkiem i jego trimaran *NEMS LUANG* został niemal całkowicie zniszczony, żeglarz jednak wyszedł z opresji cało.

W 1987 roku nie odmawia Ericowi Tabarly i startuje z nim w regatach na jednokadłubowcu *CÔTE D'OR* z Lorient do Miquelon i z powrotem. Zajmują drugie miejsce, a Paul narzeka na zbyt wolną żeglugę. Dla niego liczy się tylko szybkość i wyzwalana adrenalina. Wkrótce przesiada się na katamaran *JET SERVICES* do Serge Madeca i wygrywa regaty dookoła Europy.

Z tym samym skipperem w następnym sezonie biją rekord Atlantyku, wygrywają regaty Quebec - Saint Mała i Route de la Decouverte. Po tych sukcesach zostaje dostrzeżony przez sponsorów i usamodzielnia się. Buduje eksperymentalny jacht *NEMS LUANG*. Wraz z Herve Laurentem startuje w regatach we Francji, ale uszka-

dzają trimarana. Pospieszenie go odbudowują i w regatach UAP zajmują czwarte miejsce.

W 1990 roku staje na starcie kolejnych regat rumowych na nowym trimaranie *HAUTE NORMANDIE*. Zajmuje 12 miejsce w silnej stawce rywali. Zbiera doświadczenia, przebudowuje jacht i sprzedaje go. Pozyskuje kolejny, *HAUTE NORMANDIE II*. Paul ponownie chce zmierzyć się z rekordem trasy z Nowego Jorku do Europy, startuje w roku 1990, ale szybko się wycofuje, bo nie ma serwisu meteorologicznego z brzegu.

Całą zimę doskonalili jacht, aby w kolejnym sezonie wystartować w regatach Europe 1 Star, znanych bardziej pod nazwą Ostar. Po pasjonującej walce zajmuje drugie miejsce w swojej klasie, a w powrotnej drodze do Europy, w regatach Quebec - Saint Mała zdobywa trzecią lokatę.

Cały kolejny sezon startuje w rozmaitych regatach. W UAP (dookoła Europy) zajmuje 4 pozycję, a w Regatach Kawowych wreszcie wygrywa. Podbudowany tymi wynikami cały kolejny sezon poświęca na regaty, ale tym razem jest już gorzej. Poważne uszkodzenie trimarana w regatach Two Star i kolejne drugie miejsce w regatach rumowych nie zaspokajają ambicji żeglarza. Buduje nowy trimaran, *REGION HAUTE NORMANDIE II*, i w sezonie 1995 zajmuje 4 miejsce w regatach UAP i ponownie wygrywa Regaty Kawowe.

Kolejny sezon przynosi drugie miejsce w regatach Europe 1 Star i trzecie w regatach Quebec - Saint Mała. Jacht doskonalony przez zimę wreszcie żegluguje zgodnie z oczekiwaniami. W sezonie 1997 jest drugi w regatach UAP i także drugi w atlantyckim wyścigu Transat Jacques Vabre. Kolejny sezon żeglarz pauzuje, nie mogąc porozumieć się ze sponsorem. Ale szybko pozyskuje nowego. Ten sezon miał już należeć do niego. W sezonie 1999 startował na *GROUPE ANDRE*, swoim starym trimaranie pod nową nazwą. **MS**

Historia regat

Droga przez ocean łącząca od wieków Hawr i Kolumbię stała się dziś trasą regat. Co dwa lata, pomiędzy Hawrem i Cartagena, najlepsi z najlepszych sprawdzają siebie i swoje jachty wypływając jesienią na szlak kawy. „Regaty kawowe” są najdłuższymi z rozgrywanych regat transatlantycznych. Średnia odległość pokonywana przez uczestników to 4500-4900 Mm. Po raz pierwszy wyścig ruszył z Hawru 31 października 1993 roku. Od początku rozgrywany jest w dwóch klasach: jedno- i wielokadłubowych. W pierwszej edycji udział brało 13 jednostek, w tym 8 jednokadłubowców i 5 wielokadłubowców.

Klasyfikacja 1993

Jachty wielokadłubowe:

1. *HAUTE NORMANDIE*. Paul Vatine, 16 dni 46 min.
2. *PRIMAGAZ*, Laurent Bourgnon, 16 dni 8 godz. 39 min.
3. *BANQUE POPULAIRE*. Francis Joyon, 17 dni 1 godz. 26 min.

Jachty jednokadłubowe:

1. *CACOLAC D'AQUITAINE*, Yves Parlier, 18 dni 23 godz. 38 min.
2. *BAGAGES SUPERIOR*, Alain Gautier, 20 dni 0,5 godz. 51 min.
3. *FUJICOLOR III*, Loick Peyron 20 dni 20 godz. 45 min.

Następny start wyścigu Transat Jacques Vabre odbył się w 1995 roku. Od tej edycji organizatorami są stale: koncern Jacques Vabre, miasto Hawr i Federacion Nacional de Cafeteros de Colombia. Ustalono wtedy szczególną formułę tych regat: dwuosobowe załogi. Na starcie znów stanęli najlepsi ze znanych żeglarzy. Kilku, jak Paul Vatine, Laurent Bourgnon czy Loick Peyron - już po raz drugi na tej trasie.

Klasyfikacja 1995:

Jachty wielokadłubowe:

1. *REGION HAUTE NORMANDIE* (Paul Vatine/Roland Jourdain) 14 dni 12 godz. 25 min.
2. *BANQUE POPULAIRE* (Francis Joyon/Jack Vincent) 14 dni 13 godz. 1 min.
3. *PRIMAGAZ* (Laurent Bourgnon/Cam Lewis) 14 dni 13 godz. 12 min.

Jachty jednokadłubowe:

1. *COTE D'OR* (Jean Maurel/Fred Dahirel), 21 dni 8 godz. 40 min.
2. *PRB VENDEE* (Jean-Yves Hasselin/Herve Besson) 22 dni 12 godz. 05 min.
3. *LA NOVIA* (Patrick de Radigues/Yves Le Cornec) 22 dni 23 godz. 47 min.

W roku 1997 triumfowali Laurent i Yvan Bourgnon na *PRIMAGAZIE*. Za minięcie z niewłaściwej strony boi przy kanale w Hawrze, o czym uprzejmie poinformował komisję regatową Loick Peyron, doliczono im karnie dwie godziny. Nie zmieniło to faktu, że bracia Bourgnon poprawili rekord Paula Vatine sprzed 2 lat i pokonali trasę w 14 dni 7 godzin 37 min.

Wśród jednokadłubowców zwyciężył *AQUITAINE INNOVATIONS* (Yves Parlier/Eric Tabarly), pokonując trasę w 19 dni 23 godz. 19 min.

Klasyfikacja 1997

wielokadłubowce

klasa I

1. *PRIMAGAZ*, Laurent Bourgnon/Yvan Bourgnon, 14 dni 07 godz. 37 min.
2. *CHAUSSEUROP*, Paul Vatine/Jean-Luc Nelias, 15 dni .10 godz. 11 min.
3. *FUJICOLOR II*, Loick Peyron/Franck Proffit, 15 dni 16 godz. 45 min.

klasa II

1. *CLIMAT DE FRANCE*, Herve Cleris/Ronand Delacou, 29 dni 17 godz. 15 min.
- rezygnacja: *RENDEZ-VOUS NATURE*, Pascal Quintin/Raphael Sohier

jednokadłubowce

klasa I

1. *AQUITAINE INNOVATIONS*, Yves Parlier/Eric Tabarly, 19 dni 23 godz. 19 min.
2. *SOMEWHERE*, Marc Thiercelin/Dominique Wavre (21 dni 02 godz. 49 min.
3. *SAUPIQUET*, Jean Maurel/Frederic Dahirel (22 dni 07 godz. 40 min.

klasa II

1. *BMW-PERFORMANCES*, Pete Goss/Raphael Dinelli (24 dni 09 godz. 00 min.
- rezygnacja: Albright Star, Niah Vaughan/Arnet Taylor

Ellen McArthur, Yves Parlier, *AQUITAINE INNOVATIONS*

Startowali już w tym roku razem w regatach Course de l'Europe i zajęli pierwsze miejsce. Obydwójmy myślą o starcie w Vendee Globe - doświadczony żeglarz, zwycięzca wielu prestiżowych regat i bardzo obiecująca, młoda Angielka.



Fot. Trains

„Płynąc w tych regatach we dwójkę, to żyć z podwójną intensywnością dla tego samego celu, to doświadczenie, które pozostaje w tobie na zawsze. Dlaczego płynę z Ellen? To młoda, niezwykle utalentowana kobieta. Poza tym to ona zaproponowała, że popłynę ze mną na te regaty”.

„Myślałam o wolności, przygodzie, i oczywiście o ryzyku, które niosą za sobą starty w Mini Transat czy Vendee Globe. Zastanawiam się, jak udaje nam się osiągnąć wolność nie dzięki technologii, ale przez najmniej skomplikowane rzeczy w życiu, ludzkie istnienie. Nie wiem, jak mogłabym otworzyć oczy innym młodym ludziom, żeby oglądali to, co ja widzę, a czego oni nie są w stanie jeszcze zobaczyć. Jedyny sposób to realizować swoje marzenia”.

Trochę inaczej komentuje regaty **Josh Hali**: „Żeglowanie tak czy



Fot. Marek Szodownik

inaczej jest emocjonujące, ale nieustannie utrzymywać prędkość 12-15 węzłów to czyste szaleństwo”.