

O JACHCIE I REGATACH DWUTYSIĄCLECIA

Bruno Peyron, znany żeglarz francuski, kolekcjoner żeglarskich rekordów. Inicjator i organizator wielkich regat transoceanicznych THE RACE. Do niedawna żeglował na słynnym katamaranie *EXPLORER*, który odtąd poprowadzi - już pod nazwą *POLPHARMA-WAHTA* - skipper Roman Paszke.

Rozmawia Marek Słodownik

- Bruno, co czujesz widząc swój ukochany jacht z nową nazwą na burtach i nową załogą na pokładzie?

- Trudno powiedzieć w kilku słowach, ale myślę, że to trochę tak jakby oddawać komuś własną córkę. Pływałem na tym jachcie prawie dziesięć lat, zżyłem się z nim i oczywiście żał mi się z nim rozstać, ale nie jestem sentymentalny. Poza tym wierzę, że jacht przechodzi w dobre ręce i jeszcze pokaże się na regatowych szlakach na świecie.

- W Twoich wypowiedziach na temat regat podkreślasz, że The Race to najtrudniejsze i największe regaty, wydarzenie bez precedensu. A przecież regulamin regat Vendee Globe Challenge jest o wiele bardziej drakoński, jest to impreza rozgrywana od dziesięciu lat i dodatkowo ścigają się samotni żeglarze, czy zatem nie ma tutaj jakiejś przesady?

- Nie ma, bo ja nigdy nie mówiłem i w żadnych oficjalnych dokumentach nie pisałem, że są to największe i najtrudniejsze regaty. Zawsze podkreślałem tylko, że będzie to wyścig zorganizowany dla uczczenia mijającego tysiąclecia i w tym widziałem wyjątkowość przedsięwzięcia. Być może zdarza się, że poszczególne syndykaty piszą coś innego w swoich materiałach, ale ja nie mam na to wpływu. To już marketing i jeśli pomaga im to pozyskać sponsora, to pewnie tak czynią.

- The Race ma pozostać incydentalną imprezą w historii jachtingu czy też będzie miało cykliczną kontynuację co 4 czy 5 lat?

- Na razie koncentrujemy się na tych regatach, ale oczywiście znam głosy mówiące o ewentualnej ich kontynuacji w przyszłości. Dotąd nie podjęliśmy jeszcze decyzji, co będzie dalej.

- Ale po zakończeniu zapewne ogłosisz cykliczność tych regat?



Bruno Peyron za sterem *EXPLORERA*

- Zbyt wcześnie o tym precyzyjnie mówić. Na razie koncentrujemy się na naszej imprezie już ogłoszonej.

- Powstanie kilka nowych jachtów nowej zupełnie generacji, megajachtów, dla których należałoby stworzyć regularną możliwość rywalizacji?

- Tak, taki pomysł rozważaliśmy, ale na razie nie robimy nic w kierunku jego urzeczywistnienia.

- Czy jednak nie spowodowało to wycofania się kilku zawodników, a właściwie ich sponsorów, którzy nie zdecydowali się zaan-



gazować ogromnych środków na incydentalną imprezę?

- Tak zapewne było. Ale z drugiej strony ta wyjątkowość była magnesem dla innych. Tego nie da się rozstrzygnąć tak w kilku zdaniach.

- Czy The Race będą regatami bezpiecznymi?

- Staramy się, żeby tak było i czynimy wiele w tym kierunku. Nie wszystko jednak jest możliwe do przewidzenia, a zatem zabezpieczenia czy wyeliminowania.

- Ale czy pogoń za zwycięstwem nie wypaczy idei tych re-

gat? System „no limits” pozwala przecież na daleko idące dowolności?

-Według mnie „no limits” nie oznacza dowolności i związanego z tym ryzyka. Wręcz przeciwnie, dla nas, organizatorów regat, oznacza to większą odpowiedzialność. Dam przykład. W przypadku regat ograniczanych jakimiś formułami konstruktorzy jachtów w swojej pracy idą znacznie dalej niż w naszych regatach. Regulacje związane z klasami, szczegółowe przepisy sprzyjają zbliżaniu się do granicy, za którą jest niebezpieczeństwo. A w przypadku

naszych regat sami projektanci narzucają sobie pewne ograniczenia, aby nie ryzykować nadmiernie. Jestem przekonany, że formuła „no limits” nie oznacza brawury

- Czy Twoim zdaniem zaginięcie na morzu Paula Vatine podczas zakończonych niedawno regat Transat Jaucques Vabre nie odbije się negatywnie na reakcjach opinii publicznej i w konsekwencji na decyzjach potencjalnych sponsorów?

- To oczywiście wstrząsający wypadek. Zawsze jest tak, że jeśli ginie w morzu doświadczony żeg-



Roman Paszke i Bruno Peyron na pokładzie *EXPLORERA* po przekazaniu jachtu polskiej załodze

larz, to zadajemy sobie wiele pytań o sens rywalizacji i targają nami wątpliwości związane z zabezpieczeniem regat. Wypadków całkowicie nie da się uniknąć, ale można minimalizować ich skutki. Mam nadzieję, że The Race uda się przeprowadzić bezpiecznie.

- Czy jednak nie sądzisz, że z pierwotnych planów tych regat musieliście się wycofać ze szkodą dla imprezy? Dlaczego zrezygnowałeś z pierwotnej koncepcji regat rozgrywanych w konwencji „Top Ten”?

- Tak, istotnie, kiedy ogłaszaliśmy założenia regat w roku 1993, uznaliśmy, że mogą one stać się atrakcyjną formułą dla najlepszych żeglarzy na świecie i stanowić swego rodzaju podsumowanie stulecia. Wybór dziesięciu najlepszych skipperów, ich zaproszenie imienne do wyścigu, a zarazem system eliminacji sprawił jednak, że pojawiły się głosy protestu. Bo jeśli na przykład zgłosiliby się do regat kilkunastu czy kilkudziesięciu zawodników, to ten jedenasty i kolejny mieliby ogromne problemy ze znalezieniem sponsorów. Jakiż bowiem cel miałyby przyświecać sponsorowi wykładającemu ogromne środki na budowę jachtu, który nie popłynie w regatach. To był główny powód zmiany formuły na obecną i myślę, że bardzo zwiększyła ona atrakcyjność regat, bo poja-

wili się czasem zupełnie nieznanymi ludziami, ale dysponujący potencjałem i ogromnym zapałem.

- Czy jednak nie wpłynie to negatywnie na poziom sportowy regat? To może stać się po prostu wyścig portfeli.

- Zawsze istnieje takie ryzyko, ale zobaczymy. Wierzę, że na starcie staną najlepsi. A poza tym żeglarstwo jest już takim sportem, że o ostatecznym wyniku regat decyduje nie tylko żeglowanie. Wszyscy uczestnicy jednak doskonale o tym wiedzą.

- Ale przecież sporo najlepszych żeglarzy już odpadło z powodu niezalezienia sponsora. Grant Dalton, Sir Peter Blake, Robin Knox-Johnston, Florence Arthoud i jeszcze kilku innych. Czy nie wypaczy to wyników?

- Nie wypaczy, bo na starcie staną inni, a poza tym kilka syndykatów pozostało na własną prośbę nieujawnionymi.

- Zdradzisz, kto wciąż się ukrywa?

- Nie, muszę respektować nasze ustalenia. Ale pierwszy z nich ujawni się już pod koniec listopada. To może być niespodzianka, która wielu zaskoczy.

- Czy Ty zdecydowanie już nie weźmiesz udziału w regatach? Istnieje przecież precedens, że Philippe Jeantot, pomysłodawca i or-

ganizator regat Vendee Globe, wzięł w nich udział.

- Nie mogę nic powiedzieć na temat swoich planów żeglarskich.

- Czy oznacza to, że jednak wystartujesz, a jeden z tych syndykatów to Twoja ekipa?

- Mam plany żeglarskie, ale dziś jeszcze jest zbyt wcześnie, aby o tym mówić.

- A Loick, twój brat? Czy jeden z katamaranów budowanych w Multiplacie to jacht dla niego?

- Nie mogę tego ujawnić dzisiaj, wszystko wyjaśni się najpóźniej do początku grudnia, kiedy po raz kolejny spotkamy się w Paryżu na dorocznym mityngu skipperów.

- Jednak jacht Loicka, FUJICOLOR II, wystawiony jest na sprzedaż. To praktycznie oznacza, że budowana jest dla niego nowa jednostka.

- To ty powiedziałeś.

- Ile zatem jachtów stanie na starcie regat 31 grudnia 2000 roku?

- Jeszcze nie jest to pewna liczba. Na razie deklaracje złożyło 18 ekip. Myślę jednak, że wystartuje około dziesięciu, z tego sześć, może siedem nowych megajachtów. Reszta to jednostki starsze, już znane z regatowych tras, na przykład *ENZA*, *EXPLORER* czy *SPORTELEC*.

- Czy na SPORT ELEC popłynie Olivier de Kersauson, posiadacz rekordu okrążenia globu?



Jednym ze sponsorów THE RACE jest koncern Volvo

- Chyba nie, bo jacht wystawiony został na sprzedaż.

- Czy w The Race wystartuje któryś z wielokadłubowców 60-stopowych?

- Istnieją plany adaptacji do regat *FONCII*, czyli *PRIMAGAZA*, ale jacht musiałby być poddany przebudowie, przedłużeniu i radykalnym zmianom. Zobaczmy...

- A FUJICOLOR II? To bardzo dobra jednostka

- Ten jacht chyba nie, ale wykluczyć niczego nie można.

- Nie mogę nie zapytać o najdłuższy jacht przygotowywany do regat, budowany dla Laurenta Bourgnona. Różne źródła podają różne wiadomości na temat tego projektu, a jaki właściwie jest stan zaawansowania budowy 38-metrowego giganta?

- Nie wiem, dawno nie miałem wiadomości od Laurenta, mam jednak nadzieję, że zdąży on przygotować swój jacht.

- Istnieje teoria, że optymalną wielkością jachtu jest 30-32 metry, powyżej której to wielkości rosną znacząco nakłady, a potencjalne wyniki już w nie tak oczywisty sposób. Czy znasz te teorie?

- Oczywiście, ale skoro powstają jachty większe, to chyba zostały one przebadane teoretycznie i ich twórcy dostrzegają jakieś szansę na sukces w regatach. Wszystkie te

teorie zweryfikuje praktyka, ale trzeba poczekać jeszcze rok.

- Czy wszystkie megajachty zostały dokładnie sprawdzone? Słyszymy o kłopotach z *PLAYSTATION*, nadal wielką niewiadomą jest jacht Pete Gossa po zmianie koncepcji ożaglowania, zupełnie nic nie wiadomo o trimaranie budowanym na Hawajach? Czy nie zdarzy się tak, że w morze wyjdą jednostki eksperymentalne, o których walorach będzie się można przekonać dopiero w trakcie regat?

- Nie, bo ustanowiliśmy system eliminacji nie pozwalający na dopuszczenie jachtów o nieznanym walorach i bez niezbędnych testów. Tu oczywiście ryzyko ponoszą konstruktorzy i żeglarze, ale tak było zawsze i nasze przedsięwzięcie nie jest czymś wyjątkowym.

- Bruno, jacht, na którym jako pierwszy okrążyłeś świat w czasie poniżej 80 dni, ma już kilka lat i sporo mil zostawił za rufą. Twój rekordowy wynik to 79 dni. Roman ma znacznie mniejsze regatowe doświadczenie, a na tego typu jachcie w ogóle nie startował w regatach. Jednocześnie istnieją prognozy szacujące czas zwycięzcy w The Race na poziomie 60-65 dni. Czy zatem stary *EXPLORER*, z nową nazwą na burcie w rękach mniej

doświadczonej załogi może uzyskać lepszy wynik?

- W tym jachcie tkwią jeszcze spore rezerwy. My podczas próby żeglowaliście bardzo zachowawczo, ale wówczas nie było żadnych doświadczeń w tym zakresie. Ja sądzę, że obecnie jacht może opłynąć świat w czasie 68 dni. Jak będzie żeglował po planowanej przebudowie, nie jestem w stanie przewidzieć.

- Ale Roman na łamach prasy zapowiada, że regaty wygra? Jak to będzie możliwe?

- To już zmartwienie Romana...

- Roman zdecydował się na powiększenie liczby załogi startującej w The Race do 7-9 osób. Wy podczas rekordowej próby w 1993 roku żeglowaliście w piątkę. Skąd takie różnice?

- To są regaty i inna będzie taktyka. Myślę, że to dobry pomysł, ale decyzja oczywiście należy do niego.

- Jak oceniasz szansę polskiej załogi?

-Ja jestem organizatorem regat, cieszę się, że na starcie nie zabraknie polskiej załogi. Na oceny jeszcze poczekajmy.

- Dziękuję za rozmowę, życząc uporania się z organizacją regat i do zobaczenia na regatowych trasach.

- Dziękuję, pozdrawiam sympatyków żeglarstwa w waszym kraju.