

PODNIOSŁEM SOBIE POPRZECZKĘ

Z Romanem Paszke, skipperem katamarana *POLPHARMA-WARTA*, rozmawiają Krzysztof Siemieński i Marek Słodownik

- Jak wpadłeś na pomysł wystartowania w „The Race”?

-W 1997 roku, po wygraniu Admira's Cup dostałem zaproszenie do paryskiego Disneylandu. Tam poznałem Bruno Peyrona, który przedstawił mi projekt „The Race”. Pomyślałem, że warto w tej imprezie

wystartować, bo po startach na *MK CAFE*, których ukoronowaniem był właśnie Puchar Admirala, korciło mnie, żeby sprawdzić się w czymś nowym.

- Co uważasz za sukces, a co za wpadkę podczas dotychczasowej realizacji programu?

- Dobrym pomysłem był trening na *ALKA-PRIM*, łódce nowej generacji, pierwszej tego typu jednostce w Polsce. Zainteresowanie tym jachtem przekonało sponsorów, że warto zainwestować w duży katamaran, a dla załogi było to ważne doświadczenie, na tym jachcie nauczyliśmy się żeglować wielokadłubowcem. Miałem co prawda na koncie starty na *Tornado*, ale żegluga na dużym katamaranie to zupełnie inny rodzaj pływania.

Wpadki? Na pewno zbyt mała liczba startów w regatach, większość czasu poświęciliśmy na akcje promocyjne, żeby pozyskać drugiego sponsora. Ale warto było, od dwóch miesięcy obok „Polpharmy” wspiera nas „Warta”.

- Czy możesz już z czystym sumieniem powiedzieć, że Twoja załoga umie sobie poradzić z żeglugą na wielokadłubowcu?

- Na jednostce 40-stopowej, takiej jak *ALKA-PRIM*, tak. Natomiast jeszcze długa droga przed nami, żeby osiągnąć tajniki jazdy dużym katamaranem. Na *POLPHARMIE-WARCIE* występują takie przeciążenia, takie prędkości, że punkt pierwszy przy żegludze tym jachtem to stała dbałość o bezpieczeństwo. Trochę już wiemy, płynąc z Francji do Polski trafiliśmy na różne wiatry, od bardzo słabych do 10 stopni Beauforta. Ostatni odcinek z Kielu do Gdańska przepłynęliśmy dość szybko, w 22 godziny, płynąc na podwój-



Fot. Marek Słodownik

nie zarefowanym grocie. Nie była to jazda w regatach, tylko zwykłe przeprowadzenie z portu do portu, ale już to wystarczyło, żeby przekonać się o możliwościach tego jachtu.

- Na czym polega dbałość o bezpieczeństwo załogi w czasie żeglugi wielokadłubowcem?

-Wiąże się to z zasadami np. przechodzenia z jednego pływaka na drugiego. Najpierw trzeba krzyknąć do sternika, (w nocy dodatkowo zapalić lampkę) i czekać na jego zgodę. Sternik powinien wtedy odpaść, żeby jacht zwolnił, a załogant wpina się w linę i dopiero przechodzi na drugą stronę. W trudnych warunkach człowiek nie przypięty liną może łatwo stracić kontakt z jachtem na skutek uderzenia fali w siatkę od spodu. Działa to jak katapulta... A jacht, który płynie z ogromną prędkością, po trzech sekundach jest już 100 metrów od człowieka. Manewrowanie takim kolosem jest bardzo trudne, praktycznie człowiek, który znajdzie się za burtą, nie ma szans na ratunek.

- Ostatnio w regatach Transat Jacques Vabre wypadł za burtę Paul Vatine, żeglarz bardzo doświadczony, na wielokadłubowcach pływał od 1984 roku. Nie hamuje to trochę Twoich zapędów?

-Wypadki zdarzają się zawsze... Trzeba dużo pływać pamiętając o zasadach bezpieczeństwa, aż staną się one nawykami. Ale ryzyko zawsze istnieje. Wszyscy wiemy, że w wypadkach samochodowych giną ludzie, ale przecież nie jest to powód, żeby przestać jeździć autem. - Po prostu trzeba stale pamiętać, że na morzu trzeba być czujnym cały czas, że to jest żywioł.

- Najtrudniejszy moment podczas realizacji programu to...

- Praktycznie cały rok 1998, kiedy prowadziliśmy dziesiątki rozmów, niektóre były bardzo blisko sfinalizowania, a w ostatniej chwili okazywało się, że jednak nie, że nadal trzeba szukać sponsora. Kosztowało mnie to bardzo dużo nerwów. Momentem trudnym było złamanie masztu na ALKA-PRIM. Były też trzy momenty krytyczne w rozmowach z Francuzami, ale w końcu udało się to wszystko zapiąć.



Fot. Jacek Pawluk

Roman Paszkę i Bruno Peyron. Interes ubity

- Zakup EXPLORERA to sukces czy porażka. Miał przecież powstać zupełnie nowy jacht?

- Myślę, że jednak sukces. Po pierwsze na nowy jacht potrzeba dużo więcej pieniędzy. Po drugie, nowy jacht mielibyśmy dopiero w połowie przyszłego roku lub później i nie wiedzielibyśmy praktycznie jak tym jachtem żeglować. Gdybyśmy cały program rozpoczęli na początku 1998 roku, to na pewno budowa nowej jednostki miałaby sens. EXPLORER, czyli obecnie POLPHARMA-WARTA, jest jachtem sprawdzonym, co prawda najmniejszym z tych, które wystartują.

Zdajemy sobie sprawę, że trudno będzie nawiązać równorzędną walkę z większymi jachtami, ale z drugiej strony - rywale będą płynąć na prototypach. Regaty są bardzo długie, płynąć będziemy ponad dwa miesiące, 25000 mil, więc wszystko się może zdarzyć.

- Czy Twój jacht będzie poddany jakimś modyfikacjom, przeróbkom?

-Za wcześnie jeszcze, żeby mówić o szczegółach, ale na pewno wymienimy takielunek. Musimy jacht opływać i wtedy będziemy

wiedzieli dokładnie, co chcemy zmienić. Na pewno można łódkę odciążać. Wszystkie ewentualne przeróbki dokonywane będą oczywiście po bardzo szczegółowych konsultacjach z konstruktorem - Gillesem Ollierem, z którym cały czas jestem w kontakcie, oraz z Rolfem Vrolijkem.

- Czy w czasie przelotu z Francji do Polski EXPLORER Cię czymś zaskoczył?

- Przyjemnie zaskoczył mnie swą stabilnością. Nie ma problemów w nawigacyjnej i w kambuzie. Nieprzyjemnie zaskoczył mnie wpływ wspornika pod masztem na straty w prędkości. Przy uderzeniach tego wspornika o fale prędkość natychmiast spada.

- Na czym opierasz przekonanie, że możesz „The Race” wygrać, skoro przyznajesz, że dopiero uczysz się żeglować dużym kataranem, a za przeciwników będziesz miał bardzo doświadczonych, najlepszych na świecie żeglarzy?

- Mamy do startu jeszcze ponad rok. Za kilka dni wypływamy z Gdyni do Kadyksu (rozmawiamy 30 października), zaraz potem płyniemy

w rejs kwalifikacyjny przez Atlantyk do San Salvador, później chcę pobić rekord trasy Miami - Nowy York i Nowy York - Lizard, cały czas będziemy żeglowali. Rywale, z wyjątkiem Fosseta nie będą jeszcze mieli swych jachtów...

- 12 stycznia swój jacht wodać ma Pete Goss, który zapowiedział podjęcie próby odebrania Francuzom Jules Verne Trophy już w marcu 2000 roku.

- Tak? No to będzie drugi, bardzo groźny przeciwnik. Każdy, kto będzie miał wcześniej jacht, będzie bardzo trudnym rywalem na trasie regat. Ale moja wiara w powodzenie wynika z faktu, że będziemy mieli więcej czasu niż przeciwnicy i myślę, że jacht sprawdzony to też duży atut. Wielkie prototypy są wielką niewiadomą, podobno Fosset ma duże problemy z *PLAYSTATION*.

- A czy wystartujesz w jakichś regatach?

- Być może w regatach Kapstadt - Rio, a jeśli zgłoszą się duże jachty, to także w Fastnet.

- Co stanie się z ALKA-PRIM?

- W maju *POLPHARMA-WARTA* pójdzie na dwa miesiące do stoczni. Przez te dwa miesiące będziemy trenowali na *ALKA-PRIM*. Przydałby się jeszcze jeden taki jacht, wtedy trening byłby bardziej efektywny.

- Kluczowi ludzie w regatach oceanicznych to nawigator i meteorolog. Masz już kandydatów do objęcia tych funkcji?

- Tak. Będziemy współpracować z amerykańskim biurem pogodowym Boba Rice'a. Nawigatorem będzie Darek Drapella, który ma olbrzymie doświadczenie zawodowe, kilkadziesiąt razy przepłynął Atlantyk, jest świetnie przygotowany także fizycznie, oprócz żeglarstwa uprawia ski-alpinizm.

- Czy planujesz jakieś treningi psychologiczne?

- Tak, ale dopiero w maju przyszłego roku, po powrocie do Polski.

- Bruno Peyron powiedział w Gdyni, że za najtrudniejsze regaty nie uważa wcale „The Race”. Jego zdaniem o wiele większym wyzwaniem są regaty Vendee Glo-

by, w których ścigają się samotnicy. Podzielasz ten pogląd?

- Tak. „The Race” będą najtrudniejszymi regatami zespołowymi, natomiast w Vendee Globe poprzeczka jest bardzo wysoko.

- Nie myślałeś nigdy o starcie w tych regatach?

- O nie! Ja jestem człowiekiem towarzyskim i nie chcę po morzu pływać sam.

- Co po regatach?

- Pogadamy po regatach...

- Czy w kontrakcie ze sponsorami masz klauzulę uzależniającą Twoje profity od wyniku w regatach?

- Nie. Sponsorów bardziej interesuje wydzwitek medialny, aczkolwiek wynik nie jest oczywiście bez znaczenia. Ale też wszyscy zdajemy sobie sprawę, że zwycięstwem będzie już dołynięcie do mety i ukończenie regat, bo przecież trasa jest bardzo trudna, momentami w „sześćdziesiątkach”, wśród gór lodowych.

- Jeśli więc regat nie wygrasz, to nieszczęścia nie będzie, sponsorzy głowy Ci nie urwą?

- Nie, ale oczywiście bardzo zależy mi na dobrym wyniku, przecież startuję się po to, żeby wygrać.

- Co miesiąc ukazuje się w „Rejsie” Twój felieton. Czy nasi Czytelnicy mogą liczyć na Twoje teksty w czasie, gdy będziesz na trasie regat?

- Ciężko będzie, ale na „gorące” relacje z morza można liczyć. Na jachcie będzie telefon satelitarny i komputer, więc nie będzie problemu, żeby przesyłać teksty e-mailem.

- Mówiłeś wielokrotnie, że Twój najdłuższy przelot to pięć dni w morzu non-stop. To skąd możesz wiedzieć, czy w ogóle lubisz pływać po morzu?

- Ha, ha, ha... To się czuje. Poza tym to nie jest rejs turystyczny tylko „The Race”, czyli „Wyścig”. Lubię się ścigać i nie ma znaczenia, czy wyścig trwa dwie godziny, czy dwa miesiące. Tyle tylko, że te wyścigi, które trwały dwie godziny czy dwa dni już mnie nie interesują, podniosłem sobie poprzeczkę wyżej...



Roman Paszke tym razem w roli komandora regat MPJK w Giżycku - lipiec 1998 r.