



“É um barco com tanto potencial que pode bater todos os recordes”

Sébastien Josse O velejador francês foi o escolhido para comandar o Maxi Edmond de Rothschild, um trimarã de última geração que quer entrar para a história da vela

Entrevista David Andrade

Sébastien Josse realizou a primeira travessia transatlântica aos 18 anos. Cinco anos mais tarde, já era um dos mais promissores velejadores franceses e, após um percurso sólido e bem-sucedido, foi escolhido em 2011 para ser o *skipper* da equipa Gitana, o arrojado projecto do barão Benjamin de Rothschild. Após uma primeira fase em que somou vitórias a bordo do trimarã Multi 70, este gaulês, de 43 anos, tem pela frente o desafio de comandar o revolucionário Maxi Edmond de Rothschild, trimarã de 32 metros e 16 toneladas, orçado em 12 milhões de euros. Apesar deste inovador multicasco ainda estar em fase de desenvolvimento e ser “preciso tempo num barco tão complicado”, Sébastien Josse afirma que o Maxi Edmond de Rothschild tem “tanto potencial que pode bater todos os recordes que conhecemos”.

Como descreve o Maxi Edmond de Rothschild?
É um barco de nova geração, construído com a finalidade de voar em alto mar, o que o torna inovador.

O barco navega há quase um ano e já fez duas travessias transatlânticas. Que balanço faz do seu desempenho?

No ano passado participámos na Transat Jacques Vabre e deparámo-nos com alguns problemas, naturais devido à juventude do barco. Havia arestas por limar, mas deu para sentir a potência incrível que tem, o que lhe permite ser tremendamente rápido. No entanto, precisaremos de dois anos para estabilizar o barco e torná-lo utilizável sem problemas numa travessia transatlântica. É algo que já estava previsto no seu processo de desenvolvimento.

Tem correspondido ao que imaginavam?

Por completo. Já conseguimos



navegar sem qualquer problema a 40 nós [cerca de 74km/h]. Agora é preciso navegar mais e durante períodos mais longos. Para ganhar confiança, é preciso estar com o barco no mar. É preciso habituarmo-nos a sermos rápidos.

A curto prazo, quais são os objectivos da equipa Gitana



O Maxi Edmond de Rothschild foi construído para voar. Os outros foram construídos para navegar. Só depois para voar

Sébastien Josse
Velejador



para este barco?

Este barco tem duas vocações.

Iremos participar na Rota do Rum, este ano, e na Volta ao Mundo em solitário, em 2019. Após isso, acho que estaremos prontos para explorar a sua vocação de bater recordes: com tripulação ou em solitário; na volta ao mundo ou na travessia transatlântica. Este é um barco tão inovador e com tanto potencial que pode levar-nos a bater todos os recordes que conhecemos hoje.

O recorde da volta ao mundo à vela em solitário foi batido em Dezembro pelo Macif. Quais são as diferenças desse trimarã para o Maxi Edmond de Rothschild?

A principal diferença é que o Maxi Edmond de Rothschild foi especialmente construído para voar, o que torna tudo novo. Por

opção, assumimos que queríamos voar. Os outros foram construídos para navegar. Só depois para voar.

O recorde do Macif de François Gabart é de 42 dias e 16 horas, o que dá uma média de 27.2 nós de velocidade média. É possível atingir a marca de 900 milhas percorridas por dia – média de 37.5 nós?

Este ano talvez não, mas no próximo não tenho dúvidas.

Colocar o recorde abaixo dos 40 dias será uma inevitabilidade.

É uma meta realista, mas não dependemos apenas do barco. A meteorologia é decisiva.

Chegar aos 50 nós de velocidade é possível?

Já atingimos os 44. Chegar aos 50 leva-nos para território ainda desconhecido. Para já, será arriscado e não é a nossa prioridade. Quando tivermos profundo conhecimento sobre o barco, pode ser possível.

Num barco tão complexo, a

fiabilidade dos sistemas será um dos principais desafios.

Sim, é tudo extremamente complexo. Há muita tecnologia, muitos sistemas electrónicos. Há muito para descobrir. É preciso tempo num barco tão complicado como este.

Tem uma vasta experiência em solitário, mas também em equipa. Qual prefere?

Gosto de velejar das duas formas. Em solitário estamos face a nós próprios, nos nossos limites. É mais stressante. Em equipa há mais conforto e quando há uma tripulação que funciona bem em conjunto, a sensação é extremamente agradável.

Sente-se medo numa travessia transatlântica em solitário?

Há apreensão. Vamos ao limite do que conseguimos fazer a nível físico. Num barco enorme como o Maxi Edmond de Rothschild, em certos momentos não conseguimos ter o controlo total sobre a máquina.

Participou em 2006 na Volvo Ocean Race e já fez equipa com Charles Caudrelier, actual skipper do Dongfeng, na Transat Jacques-Vabre 2013.

Qual a sua opinião sobre esta edição da prova?

Está tudo em aberto. O desfecho final ainda é incerto. Como se previa, há uma luta intensa entre o MAPFRE e o Dongfeng. O aspecto mental será importante.

A edição deste ano ficou marcada pela morte de John Fisher. O último acidente fatal tinha sido em 2006, com Hans Horrevoets, da ABN AMRO Two. O Sébastien era o skipper dessa equipa e estava ao leme do barco quando o velejador holandês caiu ao mar...

Faz parte dos riscos deste trabalho. Não sei o que se passou no acidente [com John Fisher]. É a vida e temos que relativizar o que aconteceu. É como um acidente de automóvel. Podemos morrer ao atravessar a estrada ou devido a uma crise cardíaca.

dandrade@publico.pt