

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

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

DAVID ANDRADE · 31 de Maio de 2018, 9:00

19 PARTILHAS



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.

No último Inverno o barco esteve no estaleiro, em Lorient, onde foi efectuado um “refit”. Que aspectos procuraram corrigir?

Preocupámo-nos, essencialmente, em reparar os problemas detectados na Transat Jacques Vabre. Reparámos os *foils*, reforçámos as velas. Corrigimos pequenas coisas que são muito importantes para a utilização do barco e para sermos velozes.

Está na fase de desenvolvimento que imaginavam?

Tem correspondido por completo às expectativas. 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 e a voar. No final, será isso que fará a diferença.

Velejar em solitário num trimarã como o Maxi Edmond de Rothschild não será tarefa fácil...

O tamanho do barco será a principal dificuldade que terei. É exigente fisicamente, mas também stressante quando navegamos a alta velocidade. Com a prática habituar-nos-emos a sermos rápidos.

A curto prazo, quais são os objectivos da equipa Gitana 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 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. De pouco valerá ter um barco rápido se não existirem condições meteorológicas favoráveis.

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.

Tendo a tecnologia um papel tão importante, qual é a função do homem?

Toda a equipa é primordial para que nada falhe. Temos especialistas em todos os domínios e precisamos dos melhores para colocar o barco no ponto. No computador tudo parece fácil e perfeito, mas quando estamos a bordo há muitos problemas para resolver.

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.

Há relatos de velejadores solitários terem alucinações em alto mar. Qual a explicação?

Quando levas o teu esforço físico ao limite, é natural que isso aconteça. Penso que essa é a explicação mais lógica. Os velejadores solitários sofrem um desgaste enorme e o esforço físico exigido é tremendo.

A vela em solitário é dominada pelos franceses, que têm batido quase todos os recordes. Qual a razão?

Acho que tudo se deve a Éric Tabarly, que há muitos anos começou a fazer regatas de vela em solitário e ganhou provas em Inglaterra, tornando-se num herói em França. Inspirou uma geração. Quando se fala de vela em França, fala-se de Tabarly e de solitário.

Participou em 2006 na Volvo Ocean Race e já fez equipa com o 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.

