

POŻEGNANIE Z LODEM

Piotr Burczyński -jeden z najbardziej utytułowanych polskich bojerowców. W dorobku ma cztery tytuły mistrza świata i Europy oraz dziesięć mistrza Polski. Po 36 latach startów postanowił zakończyć karierę.

Rozmawiał Przemysław Pawłowski

Rejs: Trzydzieści sześć lat latania na bojerach, wo rek medali z mistrzowskich imprez. Czy trudno było podjąć decyzję o zakończeniu kariery?

Piotr Burczyński: Dokąd bojerzy mnie bawiły, dotąd nie rozmyślałem o zakończeniu kariery. Zaczynałem w 1962 roku, gdy miałem piętnaście lat. Po latach, kiedy miałem już trzech synów, myślałem głównie o nich. Miałem nadzieję, że któryś z nich przejmie ode mnie pałeczkę. Jednak by mieć im coś do przekazania, musiałem wciąż utrzymywać wysoki, sportowy poziom.

Wydaje się, że żeglarstwo, również lodowe, moź na uprawiać bez ograniczeń wiekowych.

Biologii nie da się oszukać. W bojerach szalenie ważne jest przygotowanie kondycyjne. Wielu zawodników nie może tego zrozumieć. Wkraczają w okres treningu specjalistycznego bez właściwie przepracowanego okresu przygotowawczego i dziwią się, że nie ma postępów. Ja potrafię wyczuć, czy jestem w stanie właściwie przygotować się do startów.

W którym z synów pokładał Pan największe na dzieje?

Uważam, że wszyscy dysponowali jednakowym potencjałem talentu. Jednak w wieku od dwunastu do siedemnastu lat, czyli najważniejszym okresie w rozwoju bojerowca - najwięcej godzin przepracował Michał. Przez dwa lata trenował go w olsztyńskiej Juvenii Waldek Leśkiewicz, dusza człowiek. Nawet specjalnie nie liczyłem, że najmłodszy syn „załapie” bojerowego bakcyła. W szczerzej rozmowie Waldek powiedział mi, że za kilka lat powinienem być dumny z Michała. W następnym sezonie przygotowałem mu bardziej profesjonalny sprzęt i Michał wygrał wszystko, co było do wygrania w kategoriach juniorskich. Światowa organizacja dopuszcza do startu wśród seniorów szesnastoletnich

zawodników, jeżeli ktoś starszy weźmie za nich odpowiedzialność. Tak zaczynał m.in. dwukrotny mistrz świata Ron Sherry. Próbowałem przeforsować to na krajowym podwórku, gdy Paweł, a później Łukasz mieli po szesnaście lat. Widziałem u nich większą mobilizację, kiedy stawali w jednym szeregu ze znanymi, doświadczonymi zawodnikami. Udało mi się dopiero w przypadku Michała, a przesądziły o tym dwa głosy na bojerowym sejmiku. Pamiętam nasz pierwszy wspólny start wśród seniorów dwa lata temu w Charzykowych. Skończyliśmy bieg i widzę, że Michał siedzi beczynnienie. Pytam, dlaczego się wycofał, a on na to, że po prostu skończył wyścig. Z przewagą kilkuset metrów... Pierwszy raz startowałem z seniorami i od razu wygrałem regaty.

Czego potrzeba, aby wygrywać regaty na lodzie?

Talentu na pewno, ale to nie wszystko. Wciąż pojawiają się utalentowani zawodnicy, którzy znikają po sezonie lub dwóch. Niesamowicie ważna jest umiejętność dostosowania się do warunków lodowych. Przed dniem startu trzeba wiedzieć jakie założyć płozy, jakie muszą być w nich łuki i kąty. Tą umiejętnością wygrywa się medale albo przegrywa zawody. Moja dewiza to nie przeszkadzać bojerowi w uzyskiwaniu maksymalnych prędkości. W ostatnim sezonie nie przykładałem już prawie żadnego znaczenia do swoich startów, bo liczyłem na Michała. Próbowałem wręcz wypaść z dziesiątki w mistrzostwach świata i Europy, żeby znaleźć pretekst do wycofania się. Nie udało mi się, „przeszkodziło” doświadczenie i umiejętności, o których mówiłem.

Pamięta Pan swój pierwszy ślizg na lodzie?

Mój pierwszy kontakt z żeglarstwem nastąpił właśnie dzięki bojerom. Jak przez mgłę pamiętam żagle na jeziorze Niegocin w rodzinnym Giżycku. Wyglądały jak białe ptaki. Ojciec nie chciał puścić mnie i brata na lód,

bo uważał, że to niebezpieczny sport. Kiedyś, późną jesienią, przechodziliśmy z kolegami koło klubu, ktoś zawałał, żeby pomóc ściągnąć zawieszane na drzewach liny. Kierownik klubu pokazał nam w hangarze bojery. Powiedział, że możemy je pomalować, przygotować do sezonu i trenować. Przydzielono nas trzech do jednego bojera. Mnie strasznie pociągała szybkość i rywalizacja, dodatkowo byłem pracowity. W swoich pierwszych regatach byłem przedostatni. Ale to mnie wcale nie zniechęciło. Wręcz przeciwnie.

Który ze zdobytych medali jest dla Pana najcenniejszy?

Srebrny z mistrzostw świata w 1995 roku w Kanadzie. Miałem za sobą kilkuletnią przerwę w zdobywaniu medali. Mówiono wręcz, że Burczyński nie jest w stanie nic wygrać. Przygotowywałem się wyjątkowo starannie, nie zaniedbałem niczego w treningu kondycyjnym i specjalistycznym. Aktualnym mistrzem świata był wówczas Karol Jabłoński i bardzo chciałem zabrać mu tytuł. Po pierwszym dniu nawet prowadziłem, ale w dwóch ostatnich wyścigach wiatr wzmógł się i takie warunki stawiały Karola w lepszej sytuacji. „Objechał” mnie, ale srebrny medal i tak miał dla mnie wyjątkowe znaczenie.

Nie miewał Pan pokusy, żeby powalczyć o podobne sukcesy na wodzie?

Miałem, i to ogromną! Zabrakło jednak szczęścia. Miewałem dobre momenty na Cadecie. Wiara pływała już wówczas na dakronowych żaglach, a ja wciąż na „szmatach”. Potem był OK-Dinghy i trzecie miejsce w okręgu, które dawało mi

prawo do startu w Mistrzostwach Polski. Jednak w klubie znowu nie było pieniędzy na sprzęt. Zauważył mnie wtedy nieżyjący już Henryk Aniołkowski, wówczas kierownik klubu LOK i ściągnął do Olsztyna. Była tu silna grupa ludzi pływających na Hornetach. Przygotowałem swoją łódź do startów i szykowałem się do Mistrzostw Polski w Zegrzu. Po dwóch tygodniach treningu pan Henio poprosił mnie do siebie i powiedział, że Zdzisław Tumas ma lepsze wyniki, więc powinien przejąć mego Horneta. Ja miałem skompletować sobie inną łódkę. Ze łzami w oczach poszedłem do swojego pokoju w klubie, spakowałem się i na oczach Aniołkowskiego wyszedłem. Po wielu latach przyznał, że popełnił błąd, bo nie wiedział, jaki potencjał we mnie drzemie. Nawet go rozumiałem, bo wówczas liczyły się wyniki i punkty, z których rozliczano kluby. Ale to przeżycie jakoś znie-

chęciło mnie do wody. Dopiero po długim czasie spróbowałem swoich sił na jachcie kabinowym.

Z dobrym skutkiem, o czym świadczy mistrzostwo Polski w ubiegłym sezonie na AS MOTORS.

Najpierw próbowaliśmy na tangu ze Zbyszkiem Jodziszem. Zbyszek zaprosił kiedyś na regaty Andrzeja Szmagałskiego, który zapytał, co trzeba zrobić żeby wygrać regaty. Odpowiedź była prosta - kupić dobrą łódkę. Postawił tylko jeden warunek, żebym był dyspozycyjny, bo chce mnie w roli sternika. W następnym roku kupił w Niemczech australijskiego Magica. Kiedy zobaczyłem ten jacht w Giżycku, to nogi lekko się pode mną ugęły. Łódź wybitnie regatowa i gdzie ja do niej... Już widziałem miny konkurentów. I rzeczywiście przez pierwsze tygodnie strasznie się męczyliśmy. Nie czułem steru ani zachowania jachtu. To jest taki moment, jaki chyba przeżywa początkujący aktor na scenie. Kiedy przestaje go usztyniać obecność

publiczności, zaczyna poprawnie grać. Ja też musiałem się przełamać i efektem było wicemistrzostwo Polski w klasie Open dwa lata temu. Deptaliśmy po piętach Zbyszowskiemu Kani. Dopiero ostatniego lata Andrzej przyznał się, że również miał chwile wątplenia. Dobrze, że wytrzymał nerwowo. W ostatnim sezonie udało mi się zdobyć mistrzostwo Polski na wodzie i na lodzie, co mnie samego trochę zaskoczyło.

Jaki będzie tegoroczny sezon? Nowy jacht, ostatnia konstrukcja Adama Gintera, zapowiada się obiecująco.

Niestety konstrukcja nie została do końca dopracowana. Wykonawcy budowali jacht, mimo że wcześniej nie dokonano wszystkich

obliczeń. Po próbach w ubiegłym roku okazało się, że nasz jacht jest mniej udany niż jego dziewięciometrowy poprzednik. Dokonano niezbędnych korekt i myślę, że powtórzymy ubiegłoroczny sukces.

Kto znajdzie się w załodze?

Wypróbowany skład, oprócz mnie Leon Wróbel jako taktyk i szoter, poza tym Zbyszkiem Jodziszem i Podgórskim, Edek Konarzewski i oczywiście armator, Andrzej Szmagałski.

Jaka przyszłość czeka klasę Open?

Przychyłam się do opinii, że należy znieść wszelkie ograniczenia tak, aby stała się naprawdę klasą otwartą. Tego rodzaju rywalizacja inspirowała konstruktorów i pozwalała na stały postęp w projektowaniu coraz lepszych jachtów.

Życząc pomyślnych wiatrów i dziękując za rozmowę.

