

## Jachty...

Jacht ten stał się bardzo znany w świecie żeglarskim po pobiciu rekordu na wokółziemskiej trasie w 1994 roku. Nie jest to jacht nowy. Zbudowany został w stoczni Canadair of Montreal w 1982 roku jako *FORMULE TAG* na zlecenie kanadyjskiego żeglarza Mika Bircha i przez kilka lat ze zmiennym szczęściem ścigał się na regatowych trasach.

Marek Słodownik



# NEW

Z biegiem czasu jednostka starzała się, tracąc systematycznie do coraz nowocześniejszych jachtów i zestarzałaby się całkowicie gdyby nie Peter Blake - znany nowozelandzki żeglarz, który po zdeklasowaniu rywali w kolejnej edycji regat Whitbread, gdzie zdecydowanie zwyciężył we wszystkich sześciu etapach na jachcie *STAINLAGER II*, zapragnął w żeglarskim świecie dokonać czegoś więcej. Zaczął wówczas

szukać jachtu zdolnego pokonać wokółziemską trasę w czasie krótszym niż 80 dni, by sięgnąć po Jules Verne Trophy. Wybrał kevlarowo-węglowy (rdzeń z nomexu) katamaran zaprojektowany przez Nigela Irensa, który w środowisku projektantów wielokadłubowców ma pozycję porównywalną z pozycją Bruce Farr'a w jednośladach.

*FORMULE TAG* poddano w firmie Carbospars z Hamble grunto-

wnej przebudowie i w konsekwencji stał się zupełnie innym jachtem z nową nazwą na burcie - *ENZA NEW ZEALAND*, jako że motorem całego przedsięwzięcia zostało konsorcjum działające na rynku owocowym, a zajmujące się eksportem jabłek właśnie z Nowej Zelandii. Mimo że jednostkę przedłużono o blisko 3 metry to jej masa całkowita zmniejszyła się dzięki zastosowaniu kompozytów na szerszą ska-



# ENZA

ię. Przedłużono maszt do 32 metrów zwiększając tym samym powierzchnię żagli do 610 metrów kwadratowych. Po nieudanej próbie okrążenia świata jacht ponownie poddano przebudowie; wzmocniono część podwodną i przebudowano kokpit, żeglarze bowiem bardzo skarżyli się na dokuczliwe bryzgi fal wdzierające się do niego przy prędkościach powyżej 17 węzłów. Żagle wykonano z kombinacji spectry,

mylaru i kevlaru. W rejsie jacht wyposażony był zaledwie w jedenaste żagle: grot, dużą genuę, pięć sztakli i cztery spinakery, dwa lekkie i dwa ciężkie używane do 7 stopni w skali Beaforta. Nie było na pokładzie genakerów, co po rejsie uznano za największy błąd w przygotowaniu.

Warto dodać, że w swym wokółziemskim rejsie ENZA pokonała blisko 28 tysięcy mil, co daje średnie

dobowe przebiegi ponad 350 Mm, wynik imponujący.

ENZA to doprawdy wielka jednostka, jednak warunki bytowania całej załogi są na poziomie spartańskim. Części dziobowe obu kadłubów to magazynki bosmańskie - na prawej burcie, oraz warsztat z elementarnym wyposażeniem - na lewej. Następnie na prawej burcie umieszczono łazienkę z podstawowym wyposażeniem i piecykiem pozwalającym na suszenie rzeczy i zapewniającym możliwość kąpieli w strefie zimnej.

Za łazienką, w kierunku rufy kabina dla trzech osób, gdzie koje umieszczono jedna nad drugą przy zachowaniu wysokości 1,7 metra. Burta lewa to kambuz - największe (1,8 metra szerokości) pomieszczenie na jachcie pozwalające na umieszczenie czteropalnikowej kucharki, zlewu i nawet kanapy dla dwóch osób. Za nią - podobnie - kabina dla trzech osób. W części rufowej umieszczono silnik pomocniczy, generator, odsalarkę wody morskiej, magazyny żywności i magazyn na liny.

Pomiędzy dwoma kadłubami znajduje się kokpit - jedyne przestronne miejsce na tym jachcie i mała kabina nawigacyjna, będąca także kabiną obu współkapitanów, ale za to z jedną tylko kają, o wysokości pozwalającej na siedzenie i niewiele więcej. Za zejściówką do kabiny centralnej umieszczono stanowisko sternika z kotem sterowym. Łączność pomiędzy wszystkimi pomieszczeniami na jachcie zapewniał system intercomu.

Oba kadłuby połączono trzema łącznikami stałymi, z których największy dźwigał maszt, oraz siatką o powierzchni całkowitej blisko 300 metrów kwadratowych.

Sam Blake po zakończeniu wokółziemskiego rejsu przyznał, że trasę tę można pokonać nawet w czasie 60 dni, ale już bez niego, bo przez cały czas trwania rejsu odczuwał dyskomfort związany z warunkami bytowania oferowanymi przez konstruktora ośmioosobowej załodze.

Potem jacht wystawiono na sprzedaż. Nabyta go Trący Edwards, aby wykorzystać go do

zmierzenia się z rekordem trasy wokółziemskiej pod żaglami. Teraz jednak na jachcie płynąc miały same kobiety. Jacht ponownie poddano modernizacji i nazwano *ROYAL Et SUNALLIENCE*.

Pierwszą przymiarką była próba pobicia rekordu Atlantyku. Nie udało się, uzyskano wynik 9 dni, 11 godzin, 22 minuty, ale wpisano ten rezultat jako rekord kobiety. Potem podjęto próbę ustanowienia rekordu na trasie przez Kanał La Manche z Cowes do St Mało. Wynik to 6 godzin, 49 minut i 19 sekund.

Próba bicia rekordu wokółziemskiej trasy niestety nie powiodła się, jacht stracił maszt na około dwa tysiące mil przed Hornem.

Jacht odprowadzono do Anglii i ponownie wystawiono na sprzedaż. Teraz nabył go Brytyjczyk Tony Bullimore, aby przygotować się do regat The Race. Planuje poddać jacht przebudowie; przedłużyć oba pływaki, powiększyć szerokość całkowitą i wyposażyć w maszt-skrzydło.

Jacht nosi tymczasową nazwę *BIG CAT*, czeka dopiero na sponsora i nową, już właściwą nazwę, pod którą zapewne pojawi się na najważniejszych regatach.

Rys. Tim Olden

Fot. Enza New Zealand

#### Podstawowe dane techniczne:

długość całkowita	28 m
długość linii wodnej	26m
szerokość całkowita	12.8m
wyporność	9.75 ton
wysokość masztu	32 m
powierzchnia żagli	356/610 m <sup>2</sup>
materiał	kevlar/karbon/nomex
budowniczy	Canadair
	Montreal 1982
przebudowa	McMullen & Wing/Auckland



