

SUPERWIELOŚLAD

Rzadko zdarza się we współczesnym żeglarskim świecie, aby jacht dziewięcioletni dominował nad swymi młodszymi konkurentami tak zdecydowanie jak trimaran *FUJICOLOR II*.

Marek Słodownik

Historia tej jednostki jest bardzo ciekawa i niewiele osób pamięta, że jacht ten wcale nie był zbudowany dla Loicka Peyrona.

Zaprojektował go Brytyjczyk Nigel Irens, jeden z najlepszych konstruktorów „wielosładów”, człowiek, spod którego ręki wyszło wiele znakomitych jachtów, między innymi *ENZA NEW ZEALAND*, *FLEURY MICHON IX*, *BISCUITS LA TRINITAINE*, *GROUPE ANDRÉ*, *ENVERGURE* czy *BANQUE POPULAIRE*. Jest poniekąd paradoksem, że najlepsze wielokadłubowce dla żeglarzy francuskich dominujących na regatowych szlakach świata projektuje Anglik, a jachty jednokadłubowe dla angielskich żeglarzy są ostatnio dziełem głównie francuskiego konstruktora Jeana Marie Finota.

FUJICOLOR II zbudowany został w 1990 roku dla Kanadyjczyka Mike'a Bircha, który znakomicie spisywał się na małym trimaranie *OLYMPUS PHOTO*, na którym wygrał Route du Rhum w 1978 roku. Jacht do oceanicznych regat był jednak zbyt mały, a ponadto nowy sponsor zapragnął zaistnieć w bardziej prestiżowej klasie sześćdziesiątek. Zbudowano zatem *FUJICOLOR* - trimaran, na którym Birch trenował przed budową swego słynnego następcy *FUJICOLOR II*. Pierwszym z nich pływa po dziś dzień, ale pod inną nazwą.

Budowa

Francuska stocznia Seatec podjęła się zadania zbudowania nowego jachtu, przy czym założenia projektowe były nieskomplikowane. Miał to być jacht skutecznie rywalizujący z najlepszymi jednostkami klasy 60-stopowej, dla której właśnie nadchodziły złote lata, uznano ją bowiem za standard. Tym samym wydano właśnie wyrok na klasę 40-stopową Formuła 40 s.

Irens jeszcze w trakcie budowy dokonywał licznych korekt swego projektu, okazało się bowiem, że Birch miał zastrzeżenia do kształtu dźwigarów i profilu obu skrajnych pływaków. Ale prace posuwały się szybko, na co wpływ miała z pewnością zasobność sponsora, który nie żałował środków. Do budowy zastosowano włókno węglowe. Była to jedna z pierwszych jednostek regatowych zbudowana niemal w całości w tej technologii. Powstał jacht bardzo ładny, o harmonijnej sylwetce i smukłych kształtach, ale należało jeszcze zbadać, jak żeglują i czy potwierdza założenia teoretyczne.

Pasmo sukcesów z odrobiną dziegiu

Pierwszym poważnym startem miały być regaty Europe 1 Star, bardziej znane pod nazwą OSTAR, roz-

grywane na trasie z Plymouth do Newport. Wszystko zostało przygotowane, ale okazało się, że miejsce Kanadyjczyka zajął młody Francuz Loick Peyron. Okoliczności tej zamiany owiane są mgłą tajemnicy po dziś dzień. Mike Birch natomiast zeglował już wkrótce na *BANQUE POPULAIRE*. Jachcie niemal identycznym, choć zbudowanym z tańszych materiałów i nieco bardziej oszczędnie.

Na nowym jachcie Loick podczas regat płynął bardzo zachowaw-

Fot. Jacques Vaciillon/Fujicolor





FUJICOLOR II od dziesięciu lat jest jednym z najlepszych jachtów regatowych

czo, ale mimo to wygrał w czasie 11 dni, 1 godziny i 35 minut. Pozwalało to żywić nadzieję, że kontrakt zostanie przedłużony. I rzeczywiście, Loick już na stałe przejął jacht i od tej pory jego nazwisko nierozdzielnie łączy się ze światowym gigantem w dziedzinie materiałów fotograficznych.

Jacht aż czterokrotnie zwyciężał w regatach dookoła Europy, ponownie zwyciężył w transatlantyckim wyścigu Europe 1 Star. Loick stawał na starcie najważniejszych regat oceani

cznych i zawsze plasował się w czołwce. Gdy do regat Fastnet Race dopuszczono wielokadłubowce, Loick natychmiast się zgłosił i w pierwszej próbie przypłynął czwarty, ale już w bieżącym sezonie zwyciężył gładko, ustanawiając przy okazji rekord trasy. Od kilku także lat Loick regularnie wygrywa Mistrzostwa Świata Fico-Lacoste i cykl imprez typu Grand Prix organizowanych dla jachtów wielokadłubowych-ORMA.

Nie zawsze się udawało, łańcały się maszty (Transat Jacques Vabre

1995 czy Route du Rhum 1996), zawodził czasem maszt, ale jeśli tylko nie było awarii, to jacht zawsze był wymieniany jako faworyt.

Wyścig przeróbek

Jacht przez dziewięć lat morderczej eksploatacji był kilka razy modyfikowany. Najważniejszej przeróbki dokonano w roku 1997, kiedy to wymieniono oba skrajne pływaki, zmodyfikowano maszt, wymieniono dźwigary, zastosowano nowe płet-

FUJICOLOR II

długość całkowita	18,28 m
długość K LW	18,28 m
szerokość całkowita	16 m
wysokość masztu	29 m
powierzchnia masztu	25 m kw
wyporność	6 ton
zanurzenie	5 m
powierzchnia żagli	290/450 m ²
materiał konstrukcyjny	laminat węglowy



wy sterowe i wymieniono niemal całą elektronikę. Praktycznie powstał wówczas nowy jacht.

Przyczyną tych zmian były sukcesy konkurencyjnego trimarana *PRIMAGAZ* należącego do Laurenta Bourgnona, najgroźniejszego rywala Loicka. Po tej transformacji *FU-*

JICOLOR nabrał lekkości i spisywał się jeszcze lepiej. Obaj rywale są bardzo doświadczonymi żeglarzami i zawsze zażarcie walczą ze sobą. Często zdarza się tak, że ważniejsze staje się nawet udowodnienie wyższości nad konkurentem niż pierwsze miejsce w regatach. Ostatnio

jednak *FUJICOLOR* wygrał więcej imprez, częściej pojawiał się na łamach prasy żeglarskiej.

Loick nie lubi regat samotniczych, toteż często spotkać go można na trasach imprez załogowych. Ostatnio jednak zdecydował rozstać się ze swoim jachtem. Nie będzie mu już potrzebny. Obecnie żeglarz intensywnie przygotowuje się do regat *The Race*, buduje większy jacht, tym razem katamaran, i stary pocziwy *FUJICOLOR II* został wystawiony na sprzedaż. Ale Loick nie chce sprzedać go dowolnemu chętnemu. Swoją ofertę obwarował tak licznymi zastrzeżeniami, że zapewne jeszcze nieprędko jacht zmieni właściciela. A może o to właśnie chodzi?

Spartańskie wnętrze

Jak każdy wielokadłubowiec nie zachwyca standardem wyposażenia. Przede wszystkim jest bardzo ciasny. Z pokładu do kabiny jest tylko jedno zejście przez ciasny okrągły bulaj i wejście do środka czy wydostanie się na zewnątrz jest nie lada sztuką dla mniej zwinnej osoby. W środku natomiast z trudem poruszać się może dwóch ludzi.

Na dziobie znajduje się żagielko-ja dostępna od środka i przez luk pokładowy. Tam też umieszczono warsztat i magazyn bosmański.

Na lewej burcie znajduje się kabina nawigacyjna. To tutaj rozmieszczona jest cała elektronika, podręczna biblioteczka i stół nawigacyjny. Po prawej stronie usytuowane są dwie koje, a za nimi, w kierunku dziobu jeszcze jedna. Więcej nie potrzeba, najliczniejsza załoga to sześć osób i koje są zamienne. Stołu nie ma, posiłki spożywa się na stojąco, usiąść także nie ma za bardzo gdzie, od razu widać, że wszystko jest podporządkowane osiągom.

Kambuz usytuowano przy zejściówce, choć słowo kambuz budzić może niewłaściwe skojarzenia. Jest to jednopalnikowa kuchenka zawieszona na kardanie i zasilana jednorazowymi butlami. Ugotować wodę na herbatę czy do liofilizowa-

nych potraw pewnie można, ale żadne wykwintniejsze danie chyba nie udałoby się w tych warunkach. Kabina jest tak ciasna, że od razu nasuwają się analogie z małymi jachtami śródlądowymi, tyle tylko, że tutaj jest nieco wyżej.

Konstrukcja

Na pokładzie natomiast otwiera się ogrom przestrzeni spotęgowany rozmiarami siatki rozpiętej pomiędzy pływakami. Trampolina ma niewielkie oczka, więc chodzi się po niej wygodnie, ale trzeba przywyknąć. Pływaki połączone są tylko dwoma dźwigarami, ale konstrukcja jest sztywna, choć na fali wyczuwalne są oczywiście drgania całości.

Od dziobu centralnego pływaka do burt rozpięta jest siatka ułatwiająca pracę na pokładzie przy zmianie sztaksli. Kolejne siatki są umieszczone pomiędzy pływakami, tak że przestrzeń robocza jest duża. W kokpicie głównym umieszczono stanowisko sternika. Stąd Loick najczęściej kieruje jachtem, tutaj ma bowiem także wgląd w elektronikę jachtową i stąd obsługuje również szoty grota. Dwa dodatkowe stanowiska sternika umieszczone są także na obu burtach, ale w odróżnieniu od jachtów konkurentów nie na pływakach zewnętrznych, ale bardziej centralnie.

Centralnie usytuowanym masztem-skrzydłem, sterowanym siłownikami hydraulicznymi, można obracać w celu poprawy sprawności ożaglowania. Jest to jeden z najwyższych masztów na jachtach tej klasy; wyższy jest tylko na *PRIMAGAZIE*.

Na tym jachcie żegluje się zawsze „na mokro”. Przy szybkości, jaką rozwija trimaran, fala nieustannie wdziera się na pokład zalewając załogę od stóp aż do głów.

Jacht przez dziewięć sezonów eksploatacji udowodnił, że jest dobrą konstrukcją w dobrych rękach i zapewne znajdzie miejsce w historii jachtingu jako najlepsza jednostka regatowa dekady lat dziewięćdziesiątych.

Fot. Marek Słodownik



Kabina nawigacyjna to przegląd nowości w elektronice jachtowej

Fot. Marek Słodownik



Obrotowy maszt-skrzydło mocowany jest na przegubie kulistym

Fot. Marek Słodownik



Szeroki, funkcjonalny kokpit i zejściówka do kabiny