

SUPER-SZKUTNIA



Kiedyś narodziła się tu *POLPHARMA-WARTA*, a teraz powstaje nowy, większy maszt do niej. W ogromnej hali dobiega też końca budowa prawdziwego liniowca wśród katamaranów - *CLUB MED*, słynnego zanim jeszcze skończono jego „kopyto”.

Robert „Dżabes” Janecki



W drugiej połowie marca wraz z Krzyśkiem Jarzębińskim miałem przyjemność odwiedzić jedną z najlepszych stoczni na świecie specjalizującą się w budowie katamaranów - „Multiplast” w miejscowości Vannes we Francji.

Taki będzie maszt *POLPHARMY-WARTY*

Celem wizyty było omówienie szczegółów dotyczących wykonania nowego masztu dla naszej *POLPHARMY-WARTY*. Do łódki takich jak nasza nie można dostać gotowego masztu, ponieważ nie są one robione seryjnie. Każdorazowo są to in-

dywidualne zlecenia, a maszt jest wykonywany pod daną łódkę.

Nasz nowy, wyższy maszt będzie typu Nomex-Carbon, czyli mówiąc prościej, będzie to maszt węglowy na przekładce z nomexu, który ma strukturę plastra miodu. Profil poprzeczny masztu będzie miał kształt wydłużonej kropki lub, jak to się przyjęło mówić, skrzydła.

Ten sam nomex jest wykorzystywany przy budowie nowych megakatamaranów w Multiplacie.

Nie jest to zupełnie najnowsza i nie sprawdzona technologia, ponieważ od dobrych kilku lat stosowana jest z powodzeniem w produkcji katamarana Tornado przez szwedzkiego producen-

ta Maströma, który opanował 90% rynku w tej olimpijskiej klasie.

Maszt, co chyba najbardziej ciekawe, będzie pozbawiony salingów! To nowa tendencja w światowym jachtingu. Jednym z pierwszych, który z nowym masztem wystartował w poważnych regatach, był francuski *CRAZYK-YOTE*, podczas zeszłorocznych regat Admirals Cup. Za postępem technicznym nie nadążyły przepisy, przez co problem stanowiło ustalenie właściwego przelicznika w formule IMS dla tej łódki.

Praca nad takim masztem zaczyna się od „Design Study”, czyli od projektu masztu. Trwa to około 3 tygodni. W naszym wypadku sprawa

jest o tyle wygodniejsza, że konstruktorem naszej łódki jest Gilles Olier, a wykonawcą Multiplast, to ich „dziecko” i znają je znakomicie. Następnie wykonuje się formę czyli tzw. „kopyto”, na którym dopiero będzie się robić maszt. Sam etap wykonania formy i masztu trwa około 2-3 miesięcy. Tego wymaga technologia (laminowanie, nagrzewanie - to wszystko musi być robione w odpowiednim czasie, we właściwej kolejności z zachowaniem odpowiednich temperatur).

Stocznia i jej tajny do niedawna projekt

Położona jest na obrzeżach miasta Vannes, przy samym kanale prowadzącym wprost do Zatoki Biskajskiej. Jej miejscem centralnym jest ogromna hala, w której umieszczono również pomieszczenia biurowe.

Swój rekonesans w stoczni zaczęliśmy od pomieszczenia, w którym powstają wszystkie te wspaniałe projekty. Komputery dużej mocy, wielkie monitory, zaawansowane aplikacje graficzne, plotery, to wszystko robi ogromne wrażenie. Kiedy pokazywano nam na monitorze poszczególne elementy budującego się właśnie katamarana *CLUB MED* o roboczym symbolu „Code 0”, sposoby ich łączenia, a wszystko możliwe do obejrzenia z dowolnej strony, byliśmy naprawdę pod wrażeniem.

Najbardziej jednak chcieliśmy obejrzeć łódkę na żywo. Poprzednim razem, gdy w stoczni gościł Roman Paszke, opowiadał mi, że zobaczenie prac nad nowym katamaranem było możliwe dopiero po podpisaniu specjalnych dokumentów - tzw. confidential papers - gwarantujących zachowanie w tajemnicy tego, co się widziało.

My mieliśmy więcej szczęścia, obyło się bez podpisywania, przypuszczam, że odstąpiono od tego wymogu, ponieważ większość syndykatów już się ujawniła, a właścicielem pierwszego katamarana budowanego przez Multiplast będzie właśnie *CLUB MED*. Przy okazji dowiedzieliśmy się, że chrzest tej pięknej łódki odbędzie się już 27 kwietnia.



Fot. arch. Roberta Janickiego

Nie było widać drugiego końca 41-metrowego masztu...

Po wejściu do hali ukazał się nam w całej okazałości ten kolos. Dwa potężne pływaki połączone równie ogromnymi belkami zajmowały prawie całą powierzchnię hali.

Przekrój przedniej belki na wysokości piąty masztu tego monstrualnego katamarana był prawie tak samo wielki jak przekrój naszego pływaka w tylnej jego części.

Gilles Olier - konstruktor jachtu, oprowadzał nas po hali i tłumaczył, gdzie jakie prace są wykonywane. Kątem oka dostrzegłem jednego ze szkutników, pilnie studiującego ogromny plan, który jeszcze przed chwilą drukował się na ploterze w biurze. Chwilę po tym widziałem go już pracującego wewnątrz jednego z pływaków.

Przyglądając się dokładnie stopniu zaawansowania prac, nie mogłem uwierzyć, że są oni w stanie wykończyć łódkę do 27 kwietnia, a gdy francuski konstruktor dodał, że mają jeszcze dwa dni zapasu, zrozumia-

łem, że tutaj cała praca jest już dawno zaplanowana i ci ludzie wiedzą dokładnie, jak ją wykonać.

Następnie pokazano nam masztownię, w której znajdowała się jedna połowa 41 -metrowego masztu! Dalsza część masztowni nie była tak dobrze oświetlona, przez co nie widzieliśmy drugiego końca masztu!

Po obejrzeniu dokładnie całej łódki i wykonaniu kilku zdjęć, na które dostaliśmy pozwolenie, wróciliśmy do biura. Omówiliśmy resztę szczegółów dotyczących naszego nowego masztu i podziękowaliśmy francuskim kolegom za gościnność.

Wizyta we francuskiej stoczni - skądinąd przecież „matce” naszej *POLPHARMY-WARTY* - wywarła na nas nie tylko wielkie wrażenie i pozwoliła na własne oczy zobaczyć najnowocześniejsze technologie materiałowe, konstrukcyjne i organizacyjne w działaniu, ale także poniekąd przybliżyła nam nasz własny jacht, bo ujrzeliśmy miejsce, gdzie powstawał.