

# EXPLORER DO REKORDÓW NAWYKŁY

*EXPLORER* opłynął świat w czasie krótszym niż tego wymagał Jules Verne. Jest jachtem niezwykłym. Przeszedł właśnie w ręce zespołu Romana Paszke i popłynie, jako *POLPHARMA-WARTA*, w wielki The Race.

Marek Słodownik



Fot. Marek Słodownik

Zza kota sterowego dziób jest bardzo odległy



Fot. The Race

W pełnej krasie, na tle mostu Golden Gate w San Francisco

Gdy w 1987 roku powstawał ten jacht, zbudowany we francuskiej stoczni Multiplast, zapewne nikt nie przewidywał, jak burzliwe będą jego losy. Założenia zleceniodawcy projektu, francuskiego żeglarza Daniela Gillarda, były proste. Miał to być jacht najszybszy, a zarazem prosty w obsłudze. Przygotowania projektu podjęto się znane biuro konstrukcyjne Gillesa Olliera. Prace przeciągały się, bo Gillard był klientem wymagającym.

## Pierwsze wcielenie: *JETSERVICES V*

Nadeszła jednak faza budowy. Ale i w tym etapie nie brakowało napięć. Przyszły użytkownik miał zastrzeżenia do niektórych elementów konstrukcyjnych. Mimo opóźnień, budowę ukończono. *JETSERVICES V*, bo taką nadano mu nazwę, prezentował się niezwykle okazale. Armator nie krył zadowolenia, bo kataran osiągał rezultaty lepsze niż planowano.

Pierwszy oficjalny start jachtu to regaty dookoła Europy. Dopuszczano tam wszystkie jednostki, niezależnie od długości. Wśród nich na starcie pojawiło się kilka znakomitych jachtów. Po pasjonującej walce na trasie z holenderskiego Scheveningen do San Remo *JETSERVICES* kierowany przez Gillarda pokonał Oliviera de Kersausona płynącego na trimaranie *POULAIN*, później bardziej znanego jako *SPORT ELEC*. W załodze *JETA* płynęli wówczas między innymi Paul Vatine, Serge Madec oraz Gerry Rouffs, który w roku 1997 zaginął podczas regat Vendee Globe Challenge.

Dwa lata później jacht ponownie stanął na starcie tych regat, tym razem z nowym skipperem, Serge Madec'em. Ponownie wygrali, tym razem przed Bruno Peyronem i jego *ELLE ET VIRE*.

Ale jeszcze w 1988 roku *JET SERVICES V* wygrał regaty Quebec - Saint-Malo oraz incydentalną imprezę Maxi Multihulls Championship pokonując w ciągu 24 godzin dystans 524 mil morskich.

*JET SERVICES* miał się ścigać w cyklu Grand Prix organizowanym



Fot. Marek Słodownik

Dziób jachtu. Wszystkie dźwigary wykonane są z aluminium



Fot. Marek Słodownik

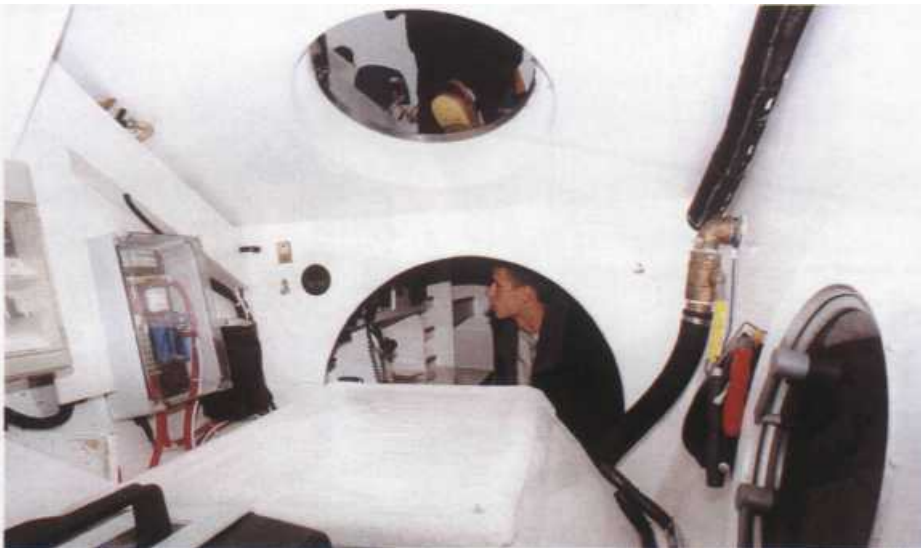
Lewoburtowy kokpit - zejściówkę ośłania „lotnicza owiewka”



Fot. Marek Słodownik

Środkowy dźwigar stanowi podporę dla masztu





Zejściówka. Widoczna jest obudowa silnika i wtaz awaryjny



Kabina nawigacyjna będąca sercem jachtu



Kabina kapitańska z wygodną koją

przez Fico-La Coste, które są swego rodzaju mistrzostwami świata dla jachtów wielokadłubowych. Ale już wkrótce podjęto decyzję ograniczającą długość dopuszczanych jachtów do 60 stóp. W tej sytuacji wielomilionowe nakłady na projekt i budowę jachtu okazały się wydatkiem chybionym. Organizatorzy pozostali nieugięci i w tej sytuacji armatorowi pozostawało jedynie rywalizowanie o nowe rekordy w żeglarstwie. Tutaj nie było skodyfikowanych zasad i regulaminów.

W sezonie 1990 *JET* zmierzył się z rekordem Atlantyku na klasycznej trasie z Nowego Jorku do Przylądka Lizard. Kierowany przez Serge Madeca jacht przepłynął tę trasę w 6 dni, 13 godzin, 3 minuty i 32 sekundy. Jest to rezultat nie poprawiony do dzisiaj. Później poprawił jeszcze rekord z Marsylii do Kartageny przez Morze Śródziemne.

Z powodu braku nowych wyzwań starzejący się jacht stał bezużytecznie na południu Francji. Chyba dokonałby tam żywota, gdyby nie ogłoszenie rywalizacji o nagrodę Jules Verne Trophy.

## Metamorfoza druga: *EXPLORER*

We wrześniu 1992 roku katamaran kupił Bruno Peyron poszukujący właśnie odpowiedniej jednostki do próby okrążenia świata poniżej 80 dni. Jacht był w złym stanie, ale dzięki temu cena nie była wysoka. Podano go całkowitej przebudowie, odchudzeniu i zmianie takielunku. Nakłady na remont i wyposażenie przekroczyły cenę zakupu.

Na wokółziemskiej trasie rywalizował pod nazwą *COMMODORE EXPLORER* z dwoma innymi jachtami. Pierwszym był katamaran *ENZA NEW ZEALAND*, dawny *FORMULE TAG*, dowodzony teraz przez Petera Blake'a i Robina Knox-Johnstona, a drugim *CHARAL*, ex-*POULAIN*, kierowany przez Oliviera de Kersausona.

Obaj rywale Francuza nie ukończyli próby z powodu awarii technicznych, które zmusiły ich do zawinięcia do Kapsztadu. A *COMMODORE EXPLORER* dopłynął do mety mię-

szczać się w limicie 80 dni. Uzyskał czas 79 dni, 6 godzin, 15 minut i 56 sekund. Jacht i jego załoga przeszli w ten sposób do historii jachtingu...

W 1995 poprawia jeszcze rekord dobowego przebiegu ustanawiając bardzo dobry rezultat - 545,4 Mm.

W 1998 roku, podczas wokółziemskiego, trzyletniego rejsu promocyjnego, *EXPLORER* rozprawia się z rekordem Pacyfiku na trasie z Yokohamy do San Francisco. Nowy rekordowy wynik to 14 dni, 17 godzin, 21 minut i 19 sekund.

## Zaglądamy do wnętrza

Jacht wewnątrz jest bardzo ciasny i już na pierwszy rzut oka widać, że wszystko jest tu podporządkowane osiągom. Oba pływaki są bardzo wąskie, co rzutuje na rozplanowanie wnętrza. Na dziobie prawego pływaka znajduje się żagielkoja pełniąca jednocześnie funkcję strefy zgniotu. Dostęp do niej jest przez wielki luk na pokładzie, ale także z wnętrza przez ciasne przejście. Dalej, w kierunku rufy, znajduje się wąskie pomieszczenie z trzema kajami umieszczonymi piętrowo po zewnętrznej stronie pływaka. Są one bardzo krótkie i bardzo wąskie. Kolejne przejście - znajdujemy się w pomieszczeniu służącym za przebieralnię i szatnię. Jest to zarazem jedyne pomieszczenie na jachcie, gdzie można swobodnie stanąć.

Pod zejściówką, o niewielkiej średnicy, znajduje się przejście do kabiny nawigacyjnej umieszczonej wzdłuż burty. Jej wyposażenie to mały stolik, na którym z pewnością nie uda się nawet rozłożyć mapy. Nad nim zawieszono urządzenia elektroniczne. Pod zejściówką umieszczono także silniki - po ostatnim remoncie w roku 1999 zostały one wymienione i obecne są nieco większe od poprzednich, co skutkowało koniecznością wykonania podwyższenia utrudniającego komunikację. Za kabiną nawigacyjną usytuowana jest kapitańska kaja szerokości pływaka.

Lewa burta jest rozplanowana niemal identycznie, z tą tylko różnicą, że zamiast kabiny nawigacyjnej

jest kambuz z jednospalnikową kuchenką i ascetycznym wyposażeniem. Na pokładzie natomiast zwracając uwagę owiewka chroniąca załogę przed bryzgami fal i ogólna ciasnota. Trzy małe zagłębienia w pokładzie - dla wachty, niewielkie koło sterowe, kilka par kabestanów, młynki do obsługi sztaksli i już...

Jacht jest stosunkowo szeroki, ma ponad 13 metrów i chodząc po siatce rozpiętej pomiędzy pływakami daje się to odczuć. Aby siatka nie uginąca się, zastosowano krzyżowe wzmocnienia. Dźwigary wykonano z aluminiowych rur o dużej średnicy. Maszt-skrzydło o wysokości 32 metrów wykonany został z włókien węglowo-epoksydowych.

## Teraz **POLPHARMA-WARTA**

Jesienią 1999 roku jacht po raz kolejny zmienia właściciela. Tym razem kupuje go Roman Paszke, aby wystartować w regatach The Race. Jest to największy jacht pod polską banderą i z pewnością najbardziej zaawansowany technologicznie. Teraz na obu pływakach widnieje nowa nazwa - *POLPHARMA-WARTA*. Zapowiadane są kolejne modyfikacje: zainstalowanie wyższego, ale zarazem lżejszego masztu, wymiana dźwigarów na wykonane z włókna węglowego, odchudzenie całości i nadanie mu nowych wartości. W regatach The Race polskiej załozdze przyjdzie zmierzyć się z kilkoma doskonałymi żeglarzami i ich nowymi jachtami. Czy nowy armator sprosta legendzie swego jachtu? Zobaczmy. Start do regat już za 13 miesięcy.

### **POLPHARMA-WARTA**

długość całkowita	25,66 m
długość K LW	23,77 m
szerokość	13,58 m
zanurzenie	0,48/ 3,80 m
wyporność	9,5-13* ton
wysokość masztu	32 m
powierzchnia żagla	31 7/628 m <sup>2</sup>
największa zanotowana prędkość	36,7 w (68 km/h)

\* Zależnie od źródła

## **OKIEM BOSMANA**



Z Mirosławem Gospodarczykiem, bosmanem katamarana *POLPHARMA-WARTA* rozmawia Marek Słodownik

### **- Od jak dawna zajmujesz się "bosmanowaniem" na regatowych jachtach?**

- Od 1984 roku jestem opiekunem rozmaitych jednostek regatowych, a od samego początku, od pierwszego *GEMINI*, współpracuję z Romanem przy kolejnych jego łódkach.

### **- Czy coś w *POLPHARMIE-WARCIE* Cię zaskoczyło?**

- Rozmiary. Wiele czytałem o tym jachcie i spodziewałem się, że jest on nieco większy, ale podobne wrażenie mieli niemal wszyscy członkowie naszej załogi.

### **- Poznałeś już ten katamaran?**

- Poznaję go cały czas. Codziennie od rana pracuję na nim i wkrótce będę mógł powiedzieć, że nie ma on dla mnie tajemnic. To jednak musi potrwać jeszcze kilka dni.

### **- Dużo masz pracy?**

- No tak, wszystko trzeba przejrzeć, cały osprzęt, spisać wszystkie elementy, ocenić ich jakość i stopień zużycia. Jest co robić. Ale cieszę się, że mogę w takim przedsięwzięciu brać udział, bo mam przekonanie, że jest to niepowtarzalne doświadczenie.

### **- Kiedy chcecie dokonać niezbędnych modyfikacji technicznych zapowiadanych przez Romana?**

- Myślę, że dopiero w maju, po powrocie jachtu do Polski, teraz najważniejsze jest dla nas poznanie jachtu i próby na Atlantyku. Chcemy dokładnie wiedzieć, ile wart jest ten jacht i co dokładnie należy w nim zmienić.

### **- Jak się manewruje takim kolosem?**

- Trudne są manewry na silniku. Jednostka ma dużą powierzchnię boczną - wysoka burta, szeroki maszt... Gdy tylko zawieje wiatr, bardzo trudno jest nim bezpiecznie kierować, bo dryf jest odczuwalny. Francuzi opowiadali, że do manewrowania w ciasnych marinach wykorzystywali dwa pontony pływające między pływakami i dociskające dziób lub rufę. A zdarzało im się także, że dochodzili do kei na odległość 15-20 metrów, dowozili cumy pontonem i dopiero wówczas dociągali się do kei.

### **- Słowem, macie przed sobą wiele prób i wiele pracy. Życzymy sukcesu.**