

Jachty...

# FILA

*FILA* została zbudowana specjalnie na regaty Around Alone i Vendee Globe Challenge. Jest to jeden z czterech jachtów projektu francuskiej Groupe Finot powstałych w 1998 i 99 roku. Tworzą ją autorzy wielu jachtów, które zwyciężały w najważniejszych regatach na świecie. Jean Marie Finot jest liderem wśród konstruktorów klasy Open. Zamawiają u niego projekty najzasobniejsze syndykaty.

Marek Słodownik

Spośród czterech prawie identycznych jednostek (pozostałe to *TEAM GROUP 4*, *SOMEWHERE* i *GARTMOREINVESTMENT MANAGEMENT*) *FILA* wyróżniła się tym, że przy pracach projektowych zatrudnieni byli Włosi, a sam jacht powstał we włoskiej stoczni CNB przy wydatnej współpracy firmy APM (Advanced Project Management), lidera technologii kompozytowych.

Jacht zbudowano w formie pozytywowej jako konstrukcję przekładkową. Rdzeń z nomexu oblamowano obustronnie prepregiem z włókna węglowego. Podobnie zbudowano pokład. Próbkę laminatów użyte do budowy były bardzo starannie badane przed zastosowaniem przez dwa niezależne labora-

toria; jedno brytyjskie, a drugie francuskie.

## Uchylny kil

Płetwy balastową i sterową zaprojektował Włoch Andrea Rochetto. Zastosowano uchylny kil, aby oszczędzić na wadze rezygnując z burtowych zbiorników balastowych, a także aby umożliwić postawienie jachtu po wywrotce przez jednego żeglarza. Reklamowano jacht jako pierwszy, który może sam wstać z wywrotki masztem do dołu bez zdawania się na przypadkową pomoc fal. Było to rozwiązanie wymagające pokonania kilku problemów projektowych. Przede wszystkim płetwa balastowa ma długość

4,5 metra, a łącznie z bulbem waży 2,7 tony. Ramię do obsługi systemu znajdujące się pod pokładem, ma zaledwie 60 centymetrów długości. Jest to możliwe dzięki systemowi hydraulicznego wspomaganie z siłownikami i silnikami o mocy dwóch tysięcy W zaprojektowanemu specjalnie na potrzeby jachtu. Dzięki temu można było zrezygnować z instalowania burtowych zbiorników balastowych o pojemności trzech tysięcy litrów, co miało decydujące znaczenie na słabych wiatrach.

## Takielunek i żagle

Masz na jachcie ma wysokość 26 metrów, zbudowany został przez Espace Composite z włókna węglowego.

Fot. Marek Słodownik



wego i jest to de facto maszt-skrzydło o szerokości 40 centymetrów. Konstruktorzy wyliczyli, że tego rodzaju maszt redukuje turbulencje o około 30 % w stosunku do tradycyjnego takielunku. Ale dzięki obrotowemu masztowi zaistniała konieczność zastosowania salingów pokładowych, rozwiązanie po raz pierwszy w tej klasie zastosowanego dwa lata wcześniej na jachcie *AQUITAINE INNOVATIONS*.

Na pokładzie także roіło się od nowinek technicznych. Zastosowano niemal wyłącznie osprzęt wykonany z włókien węglowych, nawet bloczki i prowadnice sztakli wykonano z tego materiału. Wszystkie liny poprowadzono oczywiście do kokpitu, bardzo obszernego i wygodnego, z którego nie trzeba było wychodzić do obsługi żagli.

Żagle natomiast to prezentacja nowości na rynku. Wykonano je ze spectry Dyneema, specjalnej odmiany tworzywa szczególnie odpornego na działanie promieni słonecznych i o podwyższonej odporności na odkształcanie. Co nie bez znaczenia, były to żagle bardzo lekkie. Tak na przykład 175-metrowy grot ważył zaledwie 110 kilogramów z całym wyposażeniem.

Pierwszy komplet żagli został stracony podczas wypadku na Atlantyku w kwietniu 1999 roku, kiedy to jacht wyrócił się do góry dnem. Drugi został wykonany już przy ścisłej współpracy z żeglarzem, który wniósł sporo uwag.

## Wnętrze

Pod pokładem warunki spartańskie. Całość podporządkowano oszczędności ciężaru i odbiło się to na wyposażeniu. Trzy - zgodne z regulaminem regat - grodzie ciągną się aż do masztu. Za nim dominująca w kabinie tablica z przyrządami nawigacyjnymi i łamana kanapa, na której skipper Giovanni Soldini spędził większość nocy. Po obu burtach koje wykonane z tkaniny syntetycznej rozpiętej na węglowej ramie, składane wzdłuż burt. Dalej, w kierunku rufy, dwa rzędy szafek z kuchenką na jednorazowe butle gazowe mie-

szące podstawowe wyposażenie kambuzowe.

Mała osobliwość: jedna z szafek została przystosowana do transportu wina; na wymodelowanych półkach podczas regat zawsze znajdował się zapas trunku.

Na rufie znajduje się magazyn bosmański z podstawowym kompletem narzędzi. Całość zaplanowana bardzo skromnie, ale funkcjonalnie, żeglarz nie skarżył się więc na warunki bytowania podczas regat.

## Historia jachtu

Zwodowano go jesienią 1998 roku i wkrótce po próbach morskich *FILA* popłynęła do Nowego Jorku na start załogowych regat Gold Race. Jednak Włosi nie wystartowali, ponieważ jacht zderzył się z belką dryfującą w portowych wodach. Oględziny jednostki przeciągnęły się i na start było już zbyt późno.

Soldini postanowił zatem zmierzyć się z rekordem Atlantyku. Wyłynął z trzyosobową załogą na pokładzie pod koniec marca, ale jacht przewrócił się nieopodal wybrzeży brytyjskich. Wówczas po raz pierwszy żeglarze mieli okazję sprawdzić w praktyce system uchylnego kila do odwracania jachtu. *FILA* stanęła resztką masztu do góry po kilkudziesięciu minutach, dzięki zastosowaniu kombinacji pochylania kila i pompowania zbiorników balastowych. Próby bicia rekordu oczywiście nie ukończono.

W czerwcu tego samego roku jacht wystartował do transatlantycznego wyścigu z Falmouth do Charleston. Po walce z koalicją żeglarzy brytyjskich i francuskich Soldini zwyciężył, ustanawiając nowy rekord trasy (21 dni, 17 godzin, 07 minut).

Na starcie Around Alone nie był faworytem, jednak zwyciężył.

### *FILA*

długość	18,28 m
długość K LW	18,0 m
szerokość	5,65 m
zanurzenie	4,50 m
wyporność	8,5 tony
wysokość masztu	26,0 m
podstawowa pow. żagla	298 m <sup>2</sup>