

JACHTY LUBIĘ JAK DZIECI

Jean Marie Finot, 55 lat, konstruktor, autor projektów najsłynniejszych jachtów oceanicznych, zwycięzców wszystkich najważniejszych regat. Właściciel firmy projektowej Groupe Finot. Żonaty, pięcioro dzieci.

Rozmawiał: Marek Słodownik

Rejs: Ile łódek zaprojektowanych przez Pana pływa do dziś?

Jean Marie Finot: Nigdy nie robiłem takich precyzyjnych rachunków, ale myślę, że około 30 tysięcy. Budowano je we Włoszech, Niemczech, Japonii, Stanach, Kanadzie i oczywiście we Francji. Są to jednak egzemplarze, a nie projekty. Tych było znacznie mniej, mogą jednak stwierdzić, że narysowałem kilkaset jachtów. Wśród nich były małe mieczowe jolki regatowe, ale także jachty oceaniczne.

Kiedy powstał pierwszy projekt?

Tak dla siebie rysowałem już od dawna, ale były to bardziej szkice niż projekty i nawet nie myślałem, że będę robił to zawodowo. Projektowałem od roku 1964, bardziej jednak dla zabawy. Pierwszy jacht zaprojektowany z zachowaniem wszystkich rygorów powstał w 1968 roku. Była to regatowa łódka klasy Ecume de Mer, która odnosiła duże, ale na lokalną skalę, sukcesy. Bardzo się rozsmakowałem w zwycięstwach i uznałem, że właściwie

dlatego nie spróbować mojego hobby ująć w bardziej zorganizowane ramy. Stworzyłem pracownię, która zaproponowała na początek kilkanaście projektów i później potoczyło się to już własną drogą. Do swojego wyuczonego zawodu już nie wróciłem.

A jaki właściwie ma Pan zawód?

Jestem architektem-urbanistą. Studia kończyłem w Paryżu, ale pociągnęły mnie żagle i ten romans trwa już ponad trzydzieści lat.

Jak tworzy Pan nową łódkę? Od czego Pan zaczyna?

Z tym bywa różnie. Czasem jest tak, że mam zaplanowane ogólne założenia i gdy przychodzi klient, uzgadniamy szczegóły. Czasem jest też tak, że to zleceniodawca przynosi jakieś szkice i siadamy nad nimi aby stworzyć z tego formę. Najczęściej jednak pracuję w rygorze przepisów konkretnej klasy i do nich dopasowuję konkretne rozwiązania. Bardzo rzadko projektuję „na półkę” i wyciągam gotowy projekt gdy przychodzi nowy zleceniodawca. Ale bywa i tak, choć nigdy w klasie jachtów większych.

Jaki wpływ na konkretne rozwiązania konstrukcyjne ma Pański klient, a na ile jest to Pańska praca koncepcyjna wykonana przed pier-

wszym z nim spotkaniem?

To uzależnione jest w dużej mierze od klienta. Są tacy zleceniodawcy, którzy dokładnie wiedzą, czego chcą i zazwyczaj mają dokładną wizję jachtu przed rozpoczęciem zasadniczych prac projektowych. A inni z ko-



Fot. Marek Słodownik

lei szukają u mnie tej wizji jachtu. Trudno powiedzieć, którzy przeważają.

Z którymi klientami woli Pan pracować?

To trudne do uogólnienia, bo na projekt jachtu składają się także inne elementy. Ale generalnie dobrze jest mieć partnera, który rozumie, po co przychodzi. Choć z drugiej strony tacy żeglarze bywają uciążliwi, bo za nadto chcą ingerować w projekt.

Jeśli ma Pan gotowe założenia nowego jachtu, jaki jest kolejny etap prac?

Siadam z klientem i rozmawiamy. Oczywiście zakładam, że wie on, w jakich regatach będzie startować i ma precyzyjny plan tych startów. Od tego bowiem wiele *zależy*. Uzgadniamy ogólny rysunek bryły - zawsze przedstawiam kilka wariantów - i projekt takielunku. Rozpoczyna się dyskusja... Trwa to zawsze najdłużej, ale ten etap jest konieczny, aby uniknąć później kłopotliwego przeprojektowywania gotowego jachtu. Oczywiście poszczególne etapy prac projektowych są konsultowane z klientem i wspólnie dochodzimy do pewnych rozwiązań. Im bliżej końca tym więcej uwag mają żeglarze, ale rozumiem ich, bo to przecież dla nich jest jacht.

Na ile ingerują oni w projekt?

W sferze bryły czy takielunku na ogół przyjmują nasze propozycje. Ale często dyskutują nad rozwiązaniami wewnątrz czy kwestiami związanymi z funkcjonowaniem na jachcie. Mamy jednak możliwości aby prezentować im wizualizację wewnątrz na komputerze i czasem sami żeglarze, jak z klocków, kształtują wewnątrz swoich jachtów. O ile nie wykracza to poza pewne ramy to pozwalamy na taką swobodę.

Jak długo trwa zazwyczaj praca nad projektem?

To oczywiście zależy od klasy jachtu. Można jednak założyć, że od pierwszej wizyty klienta do oddania ostatecznych rysunków trwa to kilka miesięcy. Często jest jednak tak, że projektujemy na bieżąco, wówczas kolejne rysunki oddajemy w miarę posuwania się prac montażowych jachtu. To jednak rzadkość.

A zdarzają się klienci z nagłą robotą, dla których wszystko jest „na wczoraj”?

Zdarzają się, ale takich zleceń nie przyjmujemy. Dla

nas ważny jest nie tylko cel końcowy, ale także sam proces tworzenia.

Czy projektowanie jachtów to sztuka czy rzemiosło?

Dla mnie jest to sztuka i tak do tego podchodzę. Oczywiście w dobie komputeryzacji można poskładać z gotowych niemal elementów jacht, ale fałsz zawsze wyjdzie na jaw. Taki jacht będzie bez duszy. To da się ocenić. Zapewne są ludzie projektujący jachty bez żadnego przygotowania zawodowego, tak jak można malować piękne obrazy bez skończenia studiów na akademii - dla mnie jednak do tworzenia ważne jest nie tylko natchnienie, ale przede wszystkim warsztat i zaplecze naukowe. Projektowanie jachtów jest dla mnie jak gra orkiestry; każdy niedoskonały fragment rzutuje na całość wykonania i ostateczny kształt dzieła. A nad wszystkim czuwa dyrygent panujący nad całością w każdym punkcie procesu tworzenia.

Przyzna Pan jednak, że współczesne jachty regatowe stają się do siebie coraz bardziej podobne.

Tak, ale nie widzę w tym nic złego. Podobnie dzieje się w przemyśle motoryzacyjnym. Samochody też są coraz bardziej do siebie podobne, a jednak zachowują indywidualne piętno. Z jachtami nie może być inaczej jeśli do projektowania używa się tych samych komputerów i oprogramowania. Optymalizacja posunęła się tak daleko, że trudno jest narysować jacht zupełnie inny, który miałby znacząco lepsze parametry. Jednak trochę szkoda, że jachty klasy Open wyglądają coraz bardziej jak monotypy.

Ale przecież od czasu do czasu pojawiają się zupełnie nowe projekty, które łamią kanony. Takim przykładem było na przykład zastosowanie uchylnego kiła na jachcie *ECUREUIL POITOU CHARENTES 2* projektowanym dla Isabelle Autissier przed BOC Challenge w 1994 roku czy zastosowanie salingów pokładowych na *AQUITAIN\IEINNOVATION Ivesa Parliera* dwa lata później. Czy to są incydentalne przypadki łamiące konwencję czy też zastosowanie na szerszą skalę istniejących już rozwiązań?

Poruszył pan ciekawy temat. Oczywiście cały czas konstruktorzy i teoretycy poszukują nowych rozwią-



Fot. Around Alone Administration

FILA. Rok produkcji 1998

zań, to naturalne. Ale rzadko zdarza się, aby tego typu rozwiązania stosowano od razu na szerszą skalę. Na ogół są one testowane na mniejszych jachtach i dopiero potem stosowane w najbardziej spektakularnych klasach i regatach. Nie inaczej byto przecież i w wymienionych przez pana przypadkach. Te rozwiązania zastosowano po raz pierwszy na jachtach klasy 6.5 metra w Mini Transacie, a dopiero później adaptowano je na jachty większe. Ale rzeczywiście, jachty, o których Pan wspomina złamały jakąś konwencję i wyznaczyły nowe standardy w projektowaniu. Gdy Barret zastosował na jachcie Isabelle uchylny kil wszyscy się zastanawiali, czy wytrzyma on obciążenia, jakim jacht poddawany jest w żegludze dookoła świata. Wytrzymał i obecnie wszystkie nowe jachty są już wyposażone w takie rozwiązania. A starsze jednostki są przeprojektowywane pod tym kątem.

Znamienny jest tutaj przypadek jachtu GEODIS Pańskiego projektu, który wygrał regaty BOC Challenge z tradycyjnie rozwiązaniem kilem, a następnie Vendee Globe Challenge z płetwą uchylną

Tak, tak właśnie było, z tym tylko zastrzeżeniem, że już na etapie projektu tego jachtu dopuszczaliśmy zastosowanie uchylnej płetwy. Ale oczywiście nie zaryzykowałbym stwierdzenia, że GEODIS wygrał Vendee Globe tylko dlatego, że zastosowaliśmy uchylną płetwę.

Jak ocenia Pan procentowo wpływ projektu jachtu na końcowy sukces żeglarza w regatach?

Znam różne liczby ilustrujące ten wpływ. Osobiście nigdy tego nie starałem się szczegółowo analizować. Oczywiście nawet najlepszy żeglarz niewiele zdziała na kiepskim jachcie, ale nie przesądzałbym, że dobry projekt to gwarancja sukcesu. Nawet najlepszy jacht nie dowiezie do mety słabego żeglarza. Sukces tworzy zespół nie tylko ludzi, ale także elementów pewnego procesu, jakim jest powstawanie jachtu. Projektowanie jachtu, jego budowa, możliwości sponsora, wreszcie umiejętności żeglarza. A do tego zwykle szczęście na trasie regat. Tego nie da się precyzyjnie wymierzyć.

Współpracował Pan z najlepszymi żeglarzami, tworzył Pan dla nich jachty na największe imprezy

regatowe. Z którym z żeglarzy pracowało się Panu najłatwiej, a z którymi były kłopoty?

Nie przypominam sobie, żebym miał z kimkolwiek jakieś nadzwyczajne problemy. Oczywiście zdarzają się kontrowersje czy rozbieżności zdań, ale nigdy nie wychodziło to poza dopuszczalne granice. Najprzyjemniej wspominam współpracę z Alainem Gautierem przy powstawaniu BAGAGES SUPERIOR w 1991 roku. Mieliśmy wówczas dużo czasu na dyskusje i powstał bardzo dobry jacht, który później wygrał regaty Vendee Globe. Pływa ów jacht zresztą po dziś dzień, tyle tylko, że pod zmienioną nazwą. A Alain przesiadł się na wielokadłubowce. Bardzo dobrze wspominam współpracę z Christophe Augu-

inem, a pracowaliśmy dwukrotnie przy jachtach klasy Open. To profesjonalista w każdym detalu i zanim wypłynię na regaty już dobrze wie, czego wymagać od jachtu i na ile można sobie z nim pozwolić.

A najtrudniejszy zleceniodawca?

... Chyba Yves Parlier; on zawsze jest doskonale przygotowany do rozmów i wprowadza najwięcej zmian. Ma poza tym zawsze wiele uwag, co czyni współpracę trudną, ale fascynującą. To wielka indywidualność.

A który swój jacht lubi Pan najbardziej?

Nie mam ulubionego. Wszystkie lubię jak własne dzieci i nie jestem szczególnie przywiązany do żadnego z nich.

Czy myślał Pan kiedyś o projektowaniu wielokadłubowców?

Nawet przez chwilę nie. To zupełnie odrębna dziedzina sztuki projektowania jachtów. Nie pociąga mnie to zupełnie. Nawet popularność, jaką cieszą się te jachty nie kusi mnie, aby spróbować. Nie jestem wrogiem wielokadłubowców, ale nie planuję na razie projektowania tego typu jachtów.

Jak doszło do współpracy z Anglikami i Włochami przed regatami Around Alone?

Nie ma w tym niczego nadzwyczajnego. Zgłosili się z propozycją zaprojektowania im jachtu na regaty, zaproponowali dobre warunki i współpraca została nawiązana. Wszyscy zgodzili się, że powstanie dla nich identyczny kadłub, a resztę zaplanują sobie zgodnie z własnymi preferencjami i wynikami własnych badań.



Fot. Marek Skłodownik

To znacząco wpłynęło na ograniczenie kosztów. Do dwóch jachtów brytyjskich i jednego włoskiego doszedł jeszcze jeden francuski.

To znakomity poligon doświadczalny i okazja do bezpośrednich porównań jeśli w jednych regatach płyną identyczne niemal jachty różniące się takielunkiem.

Nie tylko takielunkiem, *TEAM GROUP4* i *SOMEWHERE* mają uchylną płetwę balastową, podobnie *FILA*, choć ta nieco innej konstrukcji. *GARTMORE INVESTMENT MANAGEMENT* ma tradycyjną, nieruchomą płetwę, takie było życzenie zleceniodawcy. Najbardziej jednak istotne różnice tkwią w takielunku. *SOMEWHERE* ma maszt-skrzydło, *TEAM GROUP4* także, *FILA* podobnie, ale każdy o nieco odmienniej konstrukcji. *GARTMORE* ma natomiast tradycyjny takielunek, ale olinowanie wykonane jest z ultralekkich materiałów. Jest on o prawie tonę lżejszy od pozostałych. To rzeczywiście będzie emocjonujące obserwować regaty, w których startują podobne, choć każdy inny, jachty.

W regatach Around Alone w klasie jachtów 60-stopowych pozostała jednak już tylko FILA Giovanni Soldiniego. Pozostałe nowe jachty wjeżdżały na skały albo straciły maszty. Czy to wina konstrukcji czy żeglarzy wyciskających z jachtów maksimum i nie oglądających się na konsekwencje?

Trudno już teraz powiedzieć precyzyjnie jak doszło do utraty masztów na *GARTMORE* i *SOMEWHERE*. Będziemy to dokładnie badać, ale chyba nieprzypadkowo stało się to podczas trzeciego, najtrudniejszego etapu regat.

Jak dotąd wszystkie Pańskie jachty wyposażone w salingi pokładowe traciły maszty. To błąd w metodzie czy wina żeglarzy?

Pańskie sądy są zbyt kategoryczne. Każdy z tych przypadków badaliśmy osobno i nie skłaniamy się do tworzenia jakichś generalnych wniosków. Do błędów przyznajemy się tylko w przypadku *AQUITAINE INNOVATION* Yvesa Parliera, ale szybko ten błąd usunęliśmy dodając grubsze, ale i cięższe, olinowanie. Pozostałe awarie to przypadki losowe.

Ale w tych regatach startują też dwa jachty klasy mniejszej, 50 stopowej?

Tak, zaprojektowaliśmy i takie, trochę jako test naszych możliwości a po trosze z powodu rosnącego znaczenia tej klasy w regatach.

Czy projektowanie mniejszych jachtów różni się znacząco od zasadniczego nurtu Pańskich prac czy też jest to „pomniejszenie” gotowych projektów?

Nie, zawsze zaczynamy od początku, nie adaptujemy gotowych rozwiązań. Mimo pozornie niewielkiej różnicy w wielkości są to zupełnie inne jachty, choć na pierwszy rzut oka wydaje się, że są niemal identyczne. Ale to znów ta optymalizacja...

Czy przyszłość żeglarstwa i regat nie leży w klasach monotypowych; jachty są coraz bardziej zbliżone wyglądem do siebie, coraz więcej mają cech wspólnych. Może jest to jakieś rozwiązanie?

Nie, to byłoby zabójcze dla żeglarstwa. Klasa Open stwarza znakomite warunki do rywalizacji, a tylko rywalizacja stymuluje postęp. Innej drogi nie ma.

Nad czym pracuje Pan obecnie?

Rysuję dla armatora francuskiego 42-metrowy jacht turystyczny, ale oczywiście szybki, bardzo szybki. Od tego nie można się uwolnić, dla mnie zawsze będzie to podstawowe założenie przy projektowaniu. Poza tym pracuję nad projektem jachtów turystycznych o długości 23, 25 i 33 metrów.

Jakich narzędzi używa Pan do projektowania?

Oczywiście trudno wyobrazić sobie projektowanie jachtów bez wspomaganie kompute-

rem. Ja używam komputera o wielkiej pamięci, bardzo szybkiego, posiadającego poza tym bardzo wiele pamięci RAM. Operujemy przecież wielkimi plikami graficznymi. Wykorzystujemy programy projektowe, one bardzo ułatwiają pracę, a ponadto pozwalają na ocenę praktycznie na każdym etapie projektu. Oczywiście fascynujące jest jeśli możemy także przewidywać parametry jachtu przed jego wodowaniem. Do tego jednak niezbędne są wielkie maszyny i także oprogramowanie. Mamy to wszystko do swojej dyspozycji, nie wyobrażam sobie pracy bez tych udogodnień. Zaplecze projektowe konstruktora pochłania wielkie sumy, ale bez nakładów niemożliwe jest nadążanie za trendami. My chcemy być najlepsi



Fot. Around Alone Administration

SCETA CALBERSON. Rok produkcji 1993

i wspomagamy nasze prace projektowe komputerami.

Jaki to sprzęt i jakie oprogramowanie?

Używam komputerów HP 715 i HP 9000 pracujących pod systemem Unix. Z softwaru korzystam z CAD-a i oczywiście ze specjalistycznego oprogramowania, Fast Yacht i EMS (Engenering Modeling System) To pozwala na pracę w trzech zasadniczych kierunkach: optymalizacji badań pod kątem VPP, optymalizacji kształtu kadłuba i linii teoretycznych kadłuba. Ponadto mam możliwości badania teoretycznie laminatu, jego struktury i przewidywanych zachowań wskutek obciążeń. To znakomite narzędzia w ręku projektanta, choć bardzo, niestety, kosztowne.

Czy Pańskie projekty są drogie?

Chyba tak, ale skoro jest na nie zapotrzebowanie to chyba warto taki projekt kupić. A tak bardziej serio to trudno do prawdy mówić o cenie w oderwaniu od konkretnych przypadków.

A Pańscy współpracownicy? Jak wielki ma Pań zespół?

Pracujemy od kilkunastu lat w tym samym składzie i oprócz pracy łączy nas przyjaźń. Moim partnerem

jest Pascal Conq, młody, 35 letni żeglarz i architekt. Jego droga do zawodu była podobna do mojej. Mimo sporej różnicy wieku znakomicie się rozumiemy i uzupełniamy. Działamy razem już od 1985 roku. Obok nas są jeszcze dwie panie, które zajmują się administracją, prowadzeniem biura, korespondencją i pilnowaniem wszystkich terminów. Od czasu do czasu korzystamy z usług zewnętrznych współpracowników, ale robimy to rzadko.

Bywacie Panowie na regatach, podczas których startują Wasze jachty?

Tak, zawsze. Jest to poniekąd warunek kontraktu. Pascal wprawdzie jest wówczas bardziej aktywny ode mnie, ale zawsze jesteśmy do dyspozycji naszych zleceniodawców. Poza tym każda awaria naszego jachtu to dla nas sygnał do podróży. Zawsze na miejscu badamy przyczyny awarii i nadzorujemy prace remontowe. Zawsze też staramy się dociec, czy przyczyną

awarii był błąd konstrukcyjny, czy zawinił człowiek.

Dziękuję bardzo za rozmowę, życzę wielu jeszcze równie udanych projektów jak te, które od lat wygrywają najważniejsze regaty

Dziękuję.



BAGAGES SUPERIOR. Rok produkcji 1992

Najstłynniejsze jachty Groupe Finot:

1968 *ECUME DE MER*, *GEVA*
1970 *REVE DE MER*, *MORBIC III*
1972 *Comet 801*, *Grand Soleil 34*, *REVOLUTION*
1976 *QPAPILLON*, *Mallard10,40*
1977 *First 18*, *Brise 28*, *Comet 850*, *HELIOTROPE*
1978 *First 22*, *Grand Soleil 41*
1979 *First 25*, *Comet 1000*, *LA CONCORDE*
1980 *First 28*, *Comet 14*, *wizz*
1982 *First Class 10*, *First 24*, *Comet 13*, *First Class 8*
1983 *PHOENIX*, *First Class 7*
1984 *LA CONCORDE*. *First 26*, *Brise 39*
1986 *Formule 40*, *First 235*, *First 285*
1989 *MISTRAL CAGNANT*, *GENERAL/ CONCORDE*
1990 *GROUPE SCETA*. *First 265*, *First 310*
1992 *BAGAGES SUPERIOR*, *KERMOR*
1993 *SCETA CALBERSON/GEODIS*,
1995 *GROUPE LG*, *AQUITAINE INNOVATION*, *PRB*
1998 *TEAM GROUP 4*, *GARTMORE INVESTMENT MANAGEMENT*, *SOMEWHERE*, *FILA*

Największe sukcesy jachtów Groupe Finot:

1 miejsce BOC Challenge 1991 - *GROUPE SCETA*
1 miejsce BOC Challenge 1995 - *SCETA CALBERSON*
1 miejsce Vendée Globe Challenge 1993 - *BAGAGES SUPERIOR*
1 miejsce Vendée Globe Challenge 1997 - *GEODIS*
1 miejsce Mini Transat 1989 - *THOM POUSSE*
1 miejsce Mini Transat 1991 - *GTM ENTREPOSE*
1 miejsce Mini Transat 1995 - *OMAPI*
1 miejsce OSTAR 1992 - *CACOLAC DAQUITAINE*
1 miejsce Europe 1 Star 1996 - *GROUPELG*
1 miejsce Route du Cafe 1993 - *CACOLAC D'AQUITAINE*
1 miejsce Route du Rhum 1994 - *CACOLAC D'AQUITAINE*
1 miejsce BOC Transatlantic Race 1994 - *CACOLAC D'AQUITA/NE*
1 miejsce Transatlantic Alone 1997 - *FILA*
1 miejsce Around Alone 1999 - *FILA*