

AQUITAINE INNOVATIONS

Pod względem technicznym był jachtem rewolucyjnym. Zastosowane w nim rozwiązania wytyczają nowe kierunki w projektowaniu „maszyn” regatowych.

Marek Słodownik



Jest to konstrukcja projektu spółki Finot/Conq. Jacht zaprojektowano pod kątem regat Vendee Globe dla Yvesa Parliera i z miejsca typowo go do końcowego zwycięstwa. Jednostkę zwodowano pośpiesznie w czerwcu 1996 roku, aby mogła wziąć udział w rejsie kwalifikacyjnym do regat na dystansie 3000 mil.

W kolejnym sezonie *AQUITAINE INNOVATION* stanął do regat Transat Jacques Vabre (dawniej Route du Cafe) i kierowany przez Parliera i Erica Tabarlyego zajął pierwsze miejsce.

W sezonie 1998 jacht wystartował z francuskiego portu St. Mało do regat Route du Rhum. Na pokładzie żeglował tym razem młody żeglarz Thomas Coville. Płynął szybko, pewnie i bez awarii, wygrywając w swojej klasie.

Jest niemal pewne, że jeszcze nie raz zobaczymy ten jacht w czołówce

AQUITAINE INNOVATIONS

długość	18,28 m
długość K LW	18,00 m
szerokość	5,90 m
zanurzenie	4,60 m
wyporność	7,60 ton
balast wodny	2 x 3.800 litrów
wysokość masztu	25 m
pow. żagli	350 m ²
pow. żagla max	560 m ²

AQUITAINE INNOVATIONS w pierwszych wielkich regatach Vendee Globe w 1996 roku

największych imprez żeglarskich, choć być może pod innymi nazwami. Nowatorska idea salingów pokładowych już znalazła naśladowców i powstało kilka jachtów o podobnych rozwiązaniach, między innymi kolejny *TEAM GROUP 4* dla Mike'a Goldinga czy *SO-MEWHERE* Marca Thiercellina.

Kadłub wykonany jest z włókien węglowych, co dziś nie jest niczym szczególnym, istotne jest natomiast, że cały jacht wypiera zaledwie 7,6 tony przy swoich wymiarach.

Mieści się w klasie jachtów 60-stopowych.

Takielunek

Prawdziwa rewolucja to rozwiązanie takielunku. Jacht wyposażono w obrotowy maszt-skrzydło, pomysł wprowadził już na jednokadłubowcu zastosowany wcześniej (*EXIDECHALLENGER*), ale tutaj maszt wsparty został salingami pokładowymi. Są to „wytyki” daleko wybiegające poza obrys kadłuba, a ich głównym zadaniem jest zmniejszenie masy i zarazem zwiększenie wytrzymałości masztu. Wykonano go oczywiście również z włókien węglowych, co sprawia, że jest lekki - przy wysokości 25 metrów waży niecałe 300 kg.

Grotowi kształt i sztywność zapewnia sześć karbonowych listew ciągnących się przez całą szerokość żagla, aż do liku przedniego.

Już podczas wstępnych pływów jacht stracił maszt, bowiem pękł jeden z wytyków, do regat zastosowano zatem wersję pogrubioną, ale i o znacznie większej masie. W trakcie regat Parlier miał kłopoty ze zbiornikami wody pitnej, łałami, blokami spinakera i sztaksli i karbonowym rollerem, dwa razy lżejszym niż tradycyjny, ale zawodnym.

Pod pokładem

Wewnątrz żadnych rewelacji. Część dziobowa to trzy komory zderzeniowe. Przed masztem znajduje się duża żagiel-koja i tutaj także usytuowano toaletę. Za grodzią (hermetycznie zamykaną), na której stoi maszt, umieszczono kabinę nawigacyjną. Imponująca tablica z kom-



Kabina. Dominacja efektywności nad komfortem.



Przedział nawigacyjny - nafaszerowany elektroniką

pletem przyrządów nawigacyjnych, wykładana imitacją drewna orzechowego, dominuje nad całością. Poniżej stół. Z tyłu kambuz - zupełnie szczątkowy, co jednak na takim jachcie zupełnie nie dziwi. Malutka jednopalnikowa kuchenka zasilana z jednorazowych butli gazowych, niewielkie szafki i podstawowe wyposażenie to całość zaplecza kambuzowego samotnego żeglarza. Na obu burtach umieszczono koje będące połączeniem ramy z włókna węglowego i siatki.

Część rufowa, znajdująca się pod kokpitem, to pomieszczenia warsztatowe. Kadłub nie jest malowany od wewnątrz, co pozwoliło oszczędzić na wadze kilkanaście kilogramów, wszystko bowiem na tej jednostce jest podporządkowane oszczędności wagi.

Kokpit

Tu także zauważalna jest dominacja efektywności nad komfortem żeglarza. Precyzyjnie rozmieszczone kabestany, podwójne stery, wąż do kabiny; wszystko ma na celu ułatwienie pracy na pokładzie. Maszt, umieszczony niemal centralnie, może być obracany względem wiatru, co poprawia jego walory aerodynamiczne. Okucie pięty bomu grota mocowane jest na pokładzie przy maszcie. Grot pełnolistwowy o charakterystycznym kształcie umocowany jest do bomu tylko na obu rogach. Szoty grota prowadzone są do pawęży, gdzie usytuowano szynę i karbonowe wózki sterujące.

Całość sprawia wrażenie ascezyzmu podporządkowanego wynikom. Jacht gdy powstawał, był najlżejszą jednostką klasy Open 60.