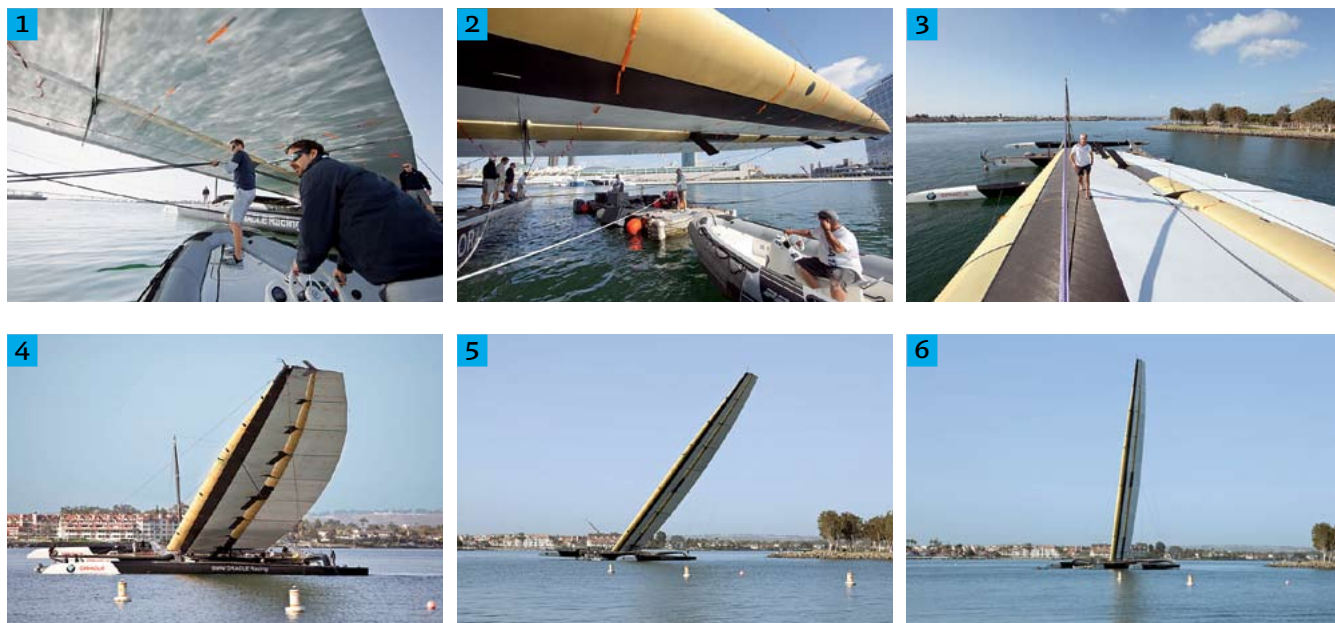


PODNOSZENIE MASZTU-SKRZYDŁA NA TRIMARANIE BOR 90



Tego jachtu pod pełnymi żaglami nie można zostawić w marinie na noc! Powyższe zdjęcia przedstawiają kolejne fazy stawiania niemal 60-metrowego masztu skrzydła na trimaranie BOR 90 (popatrz obok na jego porównanie do skrzydeł Airbusa i Boeinga). Jego załoga przy pomocy sporej ekipy „brzegowej” musi przeprowadzić ten proces na wodzie, i to każdego dnia dwukrotnie: najpierw trzeba podnieść maszt przed wypłynięciem na wyścigi, a następnie – po powrocie z wyścigów – delikatnie opuścić ważące ponad 3 tony gigantyczne skrzydło do pozycji poziomej. Ten skomplikowany proces odbywa się przy zastosowaniu własnych, napędzanych elektrycznie potężnych kabestanów trimarana



JEDNAK PODOBNE

Chociaż amerykański jacht jest formalnie trimaranem, to wiele cech tej konstrukcji przypomina katamaran z dwoma pływakami po 36,5 m i krótkim centralnym kadłubem. Już przy wietrze 6 – 8 węzłów jacht żegluje bowiem na jednym pływaku. Układ sterów i mieczy również bliższy jest katamaranowi. Brak tu centralnego miecza i steru, które pierwotnie planowano. W przypadku obu jachtów dzioby kadłubów mają odwrotne krzywizny. Zadaniem takiego projektu jest minimalizowanie oporów podczas kontaktu pływaków z wodą oraz zmniejszanie oporu falowego. Najpierw konstruktorzy obu jachtów testowali szybrowe proste miecze. Później zdecydowano się na zastosowanie mieczy o nieregularnych kształtach. Szwajcarzy wybrali profil „S”, podczas gdy

■ Powierzchnia ok. 625 m², masa 3,5 t, wysokość nad pokładem 57 m – to parametry masztu-skrzydła na BOR 90

Amerykanie „C”. W obu wypadkach chodzi nie tylko o zwiększenie efektywności oporu bocznego, ale o powodowanie siły nośnej, która pozwoli jak najszybciej unieść nawietrzny pływak ponad taflę wody. Na obu jednostkach rzucają się także w oczy długie bukszpryty. Długość całkowita amerykańskiego trimaranu zwiększa się przez ten osprzęt aż do 41 metrów.

MIŁOWY KROK

Tegoroczny pojedynek dwóch żaglowych gigantów jest jednym z ważniejszych konstruktorskich i technologicznych kroków w 159-letniej historii America's Cup. Przewyższający chyba wielkością budowę słynnego „Reliance” w 1903 roku, nowatorską konstrukcję kila „Australii II” w 1983 roku czy też finał rywalizacji futurystycznych jachtów w 1988 roku z udziałem „lotniskowca” KZ-1 i ultralekiego katamaranu „Stars and Stripes” Dennisa Connera. 33. finał America's Cup rozegrany zostanie w Walencji od 8 lutego br. bez udziału innych challengerów, na mocy sądowych rozstrzygnięć, w atmosferze pomówień i totalnego braku porozumienia. Walka o Puchar Ameryki odbędzie się do dwóch zwycięstw – zgodnie z żeglarskim slangiem określającym żeglugę na jednym pływaku – na krawędzi, także dobrego smaku i sportowego ducha. ■