

MAXI ONE DESIGN

Niestrudzony Pierre Fehlmann wciela w życie ideę zmierzającą do stworzenia nowego pola rywalizacji dla światowej czołówki żeglarzy.

Marek Słodownik



Fot. Philippe Schiller/Maxi One Design



Fot. Guido Cantini/Maxi One Design

Wykorzystano jachty pierwotnie budowane do regat Grand Mistral - wokółziemskiego wyścigu mającego w zamyśle twórców konkurować z Whitbread Race. Nie powiodło się wówczas, bo nie zbudowano w terminie wszystkich piętnastu jachtów. Impreza zanim się narodziła, poniosła klęskę. Później prawa do jachtów wykupił Ericsson i planowano zorganizować regaty dookoła świata z postojami 24 godzinnymi w portach etapowych. Od początku wydawało się to być nieco naciągany pomysł z uwagi na trudności z przekazem telewizyjnym i co za tym idzie - ze sponsorami. Ta idea też upadła.



Niestrudzony Pierre Fehlmann, pomysłodawca całego przedsięwzięcia postanowił zatem, że zorganizowane zostaną regaty w cyklu Grand Prix, mające promować przy okazji nowo wykreowaną klasę 80-stopową. Pierwsze próbne zawody zorganizowano w Porto Cervo na Sardynii, a ponieważ organizatorzy dysponowali dużym budżetem to łatwo było o wielkie nazwiska. Na starcie stanęli między innymi: Lawrie Smith z Pierre Fehlmannem, obaj weterani regat Whitbread, Harold Cudmore, znany bardziej z regat Admiral's Cup, Roy Heiner i Paul Standbridge -

skipperzy ostatniego Whitbread Race.

Ostatnio zaprezentowano publicznie wszystkie założenia imprezy mającej szansę wejść na stałe do kalendarza imprez. Pozyskano do realizacji planów władze ISAF-u i regaty Maxi One Design zyskały autoryzację federacji żeglarskiej, co z pewnością wpłynie na wzrost znaczenia nowego cyklu Grand Prix.

Oczywiście we współczesnym sporcie nawet najlepszy pomysł nie miałby szans na realizację gdyby nie stały za nim wielkie pieniądze. Pula nagród to jeden z ważniejszych aspektów regat, toteż

nic dziwnego, że Fehlmann mocno zabiegał o pieniądze. Pierwsza nagroda w tych regatach to 600 tysięcy franków szwajcarskich, druga - 300, a trzecia - 100 tysięcy.

Regaty klasy Maxi One Design są podzielone na trzy etapy. Etap pierwszy to zorganizowana próba bicia rekordu przejścia północnego Atlantyku na tradycyjnej trasie z Nowego Jorku do Półwyspu Lizard leżącego w Kornwalii. Rekord ten należał od 1997 roku do jachtu *NICORETTE* z flotylii Fehlmann, ale pod koniec ubiegłego roku został poprawiony przez superjacht *MARI-CHA III*.



Fot. Łukasz Bohdanowicz/HAWTHORNE DESIGN

Etap drugi to cykl ośmiu regat w różnych krajach, rozgrywanych w okresie od maja do początku sierpnia. Żeglarze rywalizować będą zarówno na dłuższych trasach (600 Mm) jak też w regatach składających się z biegów krótkodystansowych.

I wreszcie etap trzeci - cztery imprezy składające się z siedmiu

biegów, planowane na koniec sezonu.

Nadchodzący sezon przyniesie odpowiedź, czy tego typu imprezy znajdą naśladowców. Gdy wokółziemskie regaty już nieco spowszedniały, animatorzy podobnych przedsięwzięć szukają szansy na skupienie uwagi mediów i widzów

na imprezach rozgrywanych według nowej formuły. Tym razem zaprezentowano pomysł mający realne szanse powodzenia. Jeśli bowiem udało się zorganizować sponsorów, zapewnić dobre nazwiska na starcie i pozyskać przychylność światowych władz żeglarskich, to efekt końcowy musi być zadowalający.



Jacht klasy Whitbread 80 był pierwotnie proponowany organizatorom Whitbread Race jako możliwość zastosowania jednej klasy jednostek w wólkziemskich regatach. Ale propozycję tę odrzucono decydując się na mniejszą i tańszą W60. Projekt wykorzystał zatem Pierre Fehlmann opracowując założenia nowej imprezy - Grand Mistral.

Jest to projekt Bruce'a Farra opracowany w roku 1993, ale zmodyfikowany rok później pod kątem zwiększenia wytrzymałości kadłuba i jego trwałości. Spełnia on wymogi klasy Maxi i w niej jest klasyfikowany.

Kadłub wykonano z kompozytów, włókien aramidowych i włókien szklanych. Kadłub jest lżejszy niż kadłuby jachtów klasy Maxi ostatniej generacji z końca lat osiemdziesiątych. Nie zdecydowano się na zastosowanie kewlaru bo znacznie zwiększyłoby to koszty, a zaoszczędzono by zaledwie czterysta kilogramów. Ale maszty wykonane już z kewlaru, trzydziestosześcioletniej wysokości słupy, są wzmocnione aż czterema parami salingów.

Wnętrze jest funkcjonalne, ale bardzo ubogie. Ponieważ liczbę członków załogi ustalono na 18 do 20 osób, umieszczono szesnaście koi, ale praktyka dowodzi, że nie wszystkie one będą wykorzystywane podczas regat. Nacisk położono na kabinę nawigacyjną i jej wyposażenie, tu nie żałowano środków i na jachcie zainstalowano wszystko co należy, aby był szybki i bezpieczny.

Ciekawe jest porównanie podstawowych danych technicznych trzech jachtów: *MERIT CUP* to ostatni maxi kecz Pierre Fehlmann, na którym startował on w regatach Whitbread Race w roku 1993/94, *YAMAHA* to pierwowzór klasy Whitbread 60 startujący w tym samym wyścigu, a Whitbread 80/Maxi One Design 80 to najnowsza propozycja Pierre Fehlmann.

Podstawowe dane techniczne:

	MERIT CUP	YAMAHA	MAXI 1
długość	25,90 m	20,00 m	24,50 m
długość KLW	20,71 m	18,30 m	21,28 m
szerokość	5,85 m	5,25 m	6,20 m
zanurzenie	3,90 m	3,75 m	4,00 m
wyporność	29.500 kg	13.500 kg	24.500 kg
balast wodny	nie ma	2.500 litrów	4.500 litrów
pow. żagli	386m ² /850m ²	200 m ² /417 m ²	327 m ² /688 m ²

Harmonogram regat:

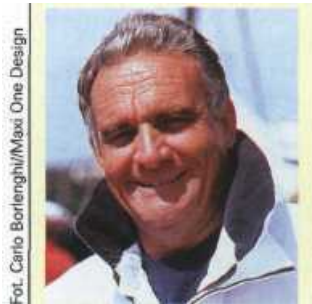
World Record Atlantic Speed Crossing - próba bicia rekordu przejścia północnego Atlantyku - kwiecień 1999

Maxi One Design World Championship

14.05	North Sea Race (Holandia)	180 Mm
21-24. 05	North Sea Regatta (Holandia)	5 wyścigów
21-27.06	Kieler Woche (Niemcy)	5 wyścigów
28.06	Kilonia-Sztokholm (Niemcy/Szwecja)	300 Mm
04.07	Gotland Race (Szwecja)	600 Mm
30.07	Channel Race (Wielka Brytania)	250 Mm
01-05.08	Cowes Week (Wielka Brytania)	4 wyścigi
07.08	Fastnet Race (Wielka Brytania)	600 mm

Maxi One Design PRO-AM

20-22.08	Lisbon Trophy (Portugalia)	7 wyścigów
04-11.09	Porto Cervo Trophy (Włochy)	7 wyścigów
18-26.09	Regates Royales Cannes (Francja)	7 wyścigów
01-03.10	Monaco Trophy (Monako)	7 wyścigów



Fot. Carlo Borlenghi/Maxi One Design

Pierre Fehlmann

Urodził się w Szwajcarii, w Genewie ukończył studia inżynierskie w zakresie hydrauliki siłowej oraz business administration na tamtejszym uniwersytecie. W 1976 roku wkracza na arenę regat oceanicznych. Wprawdzie start w regatach OSTAR zakończył się zatopieniem jachtu *GAULOISE* jednak Fehlmann podjął decyzję o dalszym ściganiu się w tego typu imprezach. Kolejny sezon przynosi pierwszy start w Whitbread Race na *DISQUED'OR*, Zajmuje czwarte miejsce (po przeliczeniu). W 1981/82 ponownie startuje w Whitbread Race, tym razem na *DISQUE D'OR III* i ponownie zajmuje czwarte miejsce.

Rok 1985 to trzeci start w regatach Whitbread. Tym razem na *UBS SWITZERLAND* gromi swych rywali wygrywając trzy z czterech etapów (w czasie rzeczywistym).

Gdy staje ponownie do regat Whitbread nie ukrywa, że chce wygrać, ale zajmuje trzecie miejsce. Szuka swej szansy w innych regatach i trzykrotnie z rzędu 1990, '91, '92, wygrywa TAG Heuer Maxi Yacht World Cup. W 1992 raz jeszcze wygrywa w regatach Quebec-St Mało w klasie monohull, a w następnym sezonie jest drugi w regatach UAP dookoła Europy. W 1993 roku po raz piąty staje na starcie regat Whitbread i zajmuje drugie miejsce w klasie Maxi na *MERITCUP*.

Obecnie przygotowuje syndykat szwajcarski pod nazwą Fast 2000 do regat America's Cup.

Był komandorem Klubu w Morges, w latach 1976-79 vice prezydentem Szwajcarskiej Federacji Żeglarskiej, od 1974 roku jest członkiem IYRU, obecnie ISAF, od 1990 roku jest szefem Związku Klasy Maxi, a od 1998 szefem nowo powstałego związku klasowego Maxi One Design.



Fot. Guido Cantini/Maxi One Design



Fot. Chris Boesoni/Allsport



Ludde Ingvall
 Skipper jachtu *NICORETTE*:
 To znakomity pomysł, aby do kalendarza imprez wprowadzić Maxi One Design. Są to bardzo dobre jachty, etapy dobrane zostały bardzo starannie i z pewnością będzie to rywalizacja na wysokim poziomie sportowym.

Fot. Marek Słodownik



Grant Dalton
 Dwukrotny zwycięzca Whitbread Race:
 Ten sezon zapowiada się bardzo ciekawie właśnie z powodu regat Maxi One Design. Stowarzyszenie wykonało znakomitą pracę. Intensywny i interesujący program na pewno będzie atrakcyjny dla najlepszych.

Fot. Marek Słodownik



Lawrie Smith
 Czterokrotny uczestnik Whitbread Race:
 To naprawdę przyjemność żeglować na tym jachcie. Jest szybki i wygodny. Nowy sezon zapowiada się bardzo interesująco.

Cennik czarteru jachtu

Mistrzostwa Świata (1 maja - 15 sierpnia) - 300 tyś. CHF
 Maxi One Design Pro (15 sierpnia - 15 października) - 200 tyś. CHF
 cały sezon 1999 (1 stycznia - 15 października) - 400 tyś. CHF

Władze Maxi One Design Class Association

prezydent: Pierre Fehlmann
 wiceprezydenci: Lawrie Smith i Ludde Ingvall
 członkowie założyciele: Harold Cudmore, Roy Heiner, Mikkaela von Koskul. Paul Standbridge, Geoffrey Meek, Phillip A. Schoeller.