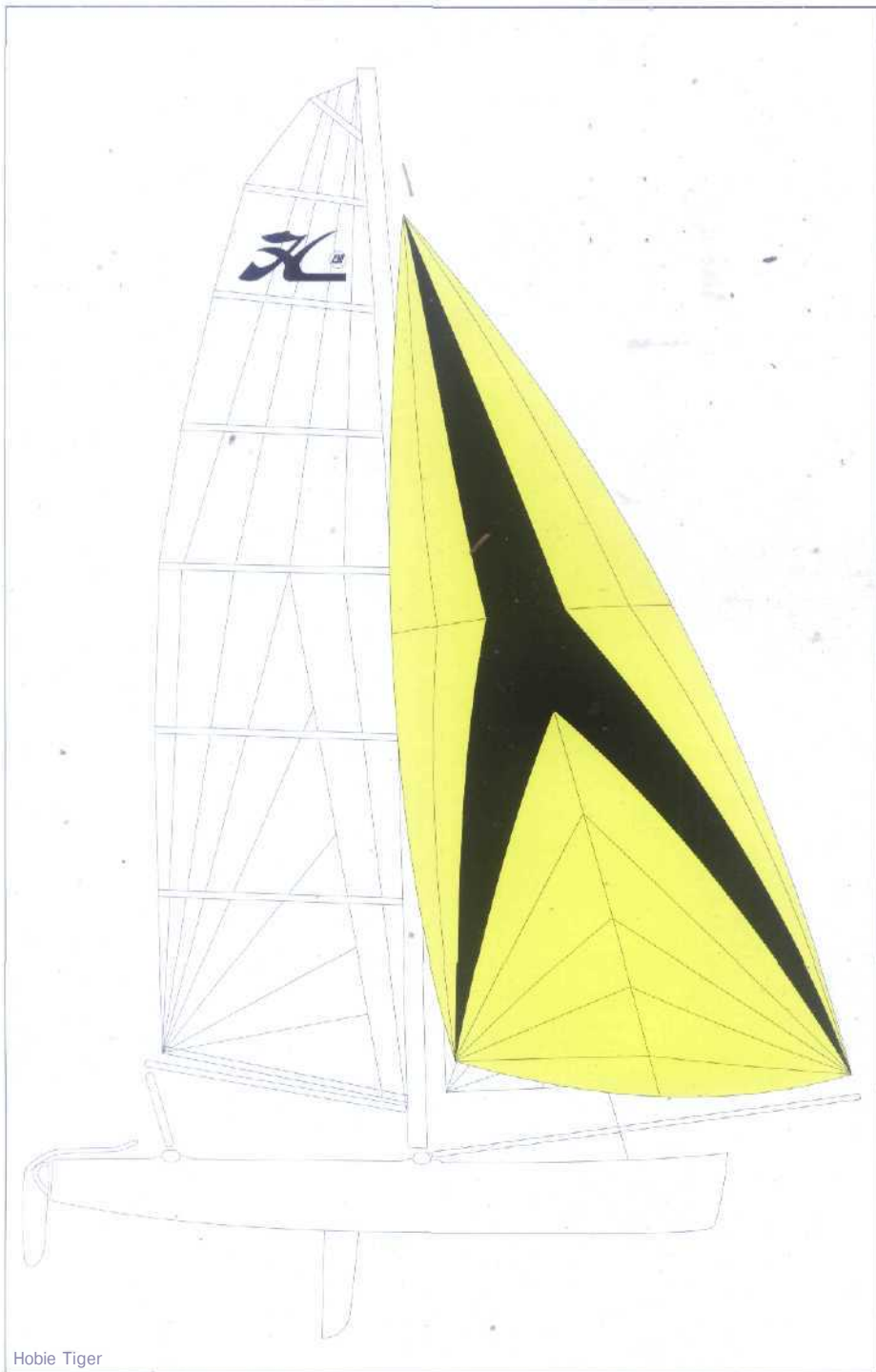


MŁODA KLASA

Jacek Daszkiewicz



Katamarany klasy F18 są jedną z najmłodszych klas regatowych na świecie.

Jesteśmy świadkami jej dynamicznego rozwoju.

W największych regatach katamaranów na świecie Round Texel '99, na 750 jednostek wystartowało 120 katamaranów Formuły 18.

Czy klasa ta ma szansę zaistnieć w Polsce?

Geneza klasy F18

Formuła 18 jest klasą ograniczoną katamaranów sportowych, utworzoną w 1994 roku we Francji. Obecnie ma ona status Klasy Rozpoznawanej ISAF (ang. Recognised Class). Oznacza to w praktyce, że w przyszłości może uzyskać status Klasy Międzynarodowej ISAF. Status Klasy Rozpoznawanej, posiadającą obecnie między innymi takie klasy jak: Micro, Maxi One Design, Sydney 40 oraz katamaran Hobie Tiger (stworzony notabene z myślą o klasie F18).

Bezpośrednią przyczyną powstania klasy F18 był istniejący od lat 60 podział małych katamaranów sportowych na klasy: A, B, C. W praktyce klasa C istnieje tylko w postaci katamaranów występujących w pojedynkach o Mały Puchar Ameryki. Wymagania klasy C sprawiły, że startujące tam katamarany wyposażone są w sztywne żaglo-płaty, a koszty ich zaprojektowania i zbudowania są bardzo wysokie. Katamarany klasy B zostały od samego początku zdominowane przez klasę Tornado. Klasa A ma na świecie ugruntowaną pozycję, ale przy niskim limicie wagowym oraz innych nielicznych ograniczeniach, jakie w niej występują, jest klasą bardzo drogą.

Poza katamaranami wspomnianych klas, powstał szereg mniej lub bardziej udanych konstrukcji. Zestawienia katamaranów do 20 stóp długości, zawierają blisko 400 konstrukcji z całego świata (nie licząc przynajmniej kilkudziesięciu konstrukcji polskich).

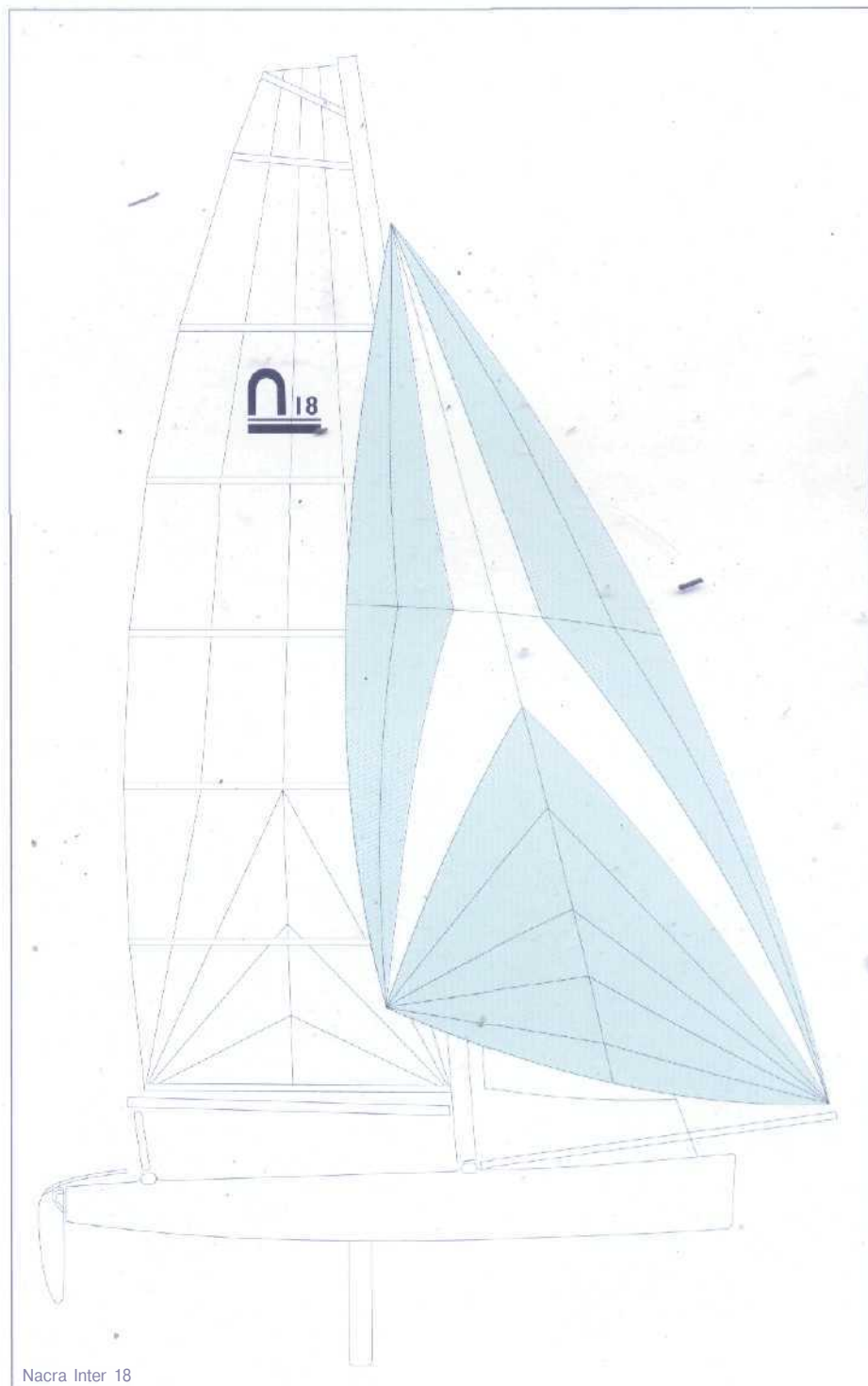
Tak duża różnorodność małych katamaranów sportowych zrodziła potrzebę pewnej ich unifikacji, mającej na celu zgromadzenie na starcie regat większej liczby bardziej wyrównanych jachtów. Najbardziej popularne, a jednocześnie najbardziej nowoczesne, będące w programie produkcyjnym wszystkich większych stoczni, były katamarany o długości około 5,5 m (18 stóp). Stąd wybór, przy określaniu parametrów nowo powsta-

łej klasy, padł na tę właśnie wielkość.

Najbardziej znane katamarany Formuły 18

Prawie wszyscy liczący się na świecie producenci katamaranów bardzo szybko zareagowali na pojawienie się nowej klasy. Największy producent katamaranów na

świecie, Hobie Cat, bez wprowadzania większych zmian konstrukcyjnych zaadoptował znany od wielu lat katamaran Hobie 18 na potrzeby nowej klasy. Największą zmianą było zastosowanie w nim mieczy szybowych w miejsce dotychczasowych obrotowych. Postęp w klasie był jednak bardzo szybki i wkrótce Hobie Cat Europę (Francja) wprowadził całkiem nową konstrukcję



HobieTiger. W stosunku do poprzedniej zmieniono całkowicie technologię wykonania kadłubów. Zrezygnowano z klasycznej konstrukcji dwuskorupowej (kadłub, pokład), na korzyść nowocześniejszej konstrukcji zintegrowanej.

Inny znany producent Performance Sailcraft Europe (Wielka Brytania), znany z produkcji Darta18, wprowadził na rynek katamaran

Dart Hawk. Zaprojektował go Yves Loday - złoty medalista olimpijski w klasie Tornado z 1992 roku. Należy tu wspomnieć, że był on także jednym z animatorów powstania Formuły18.

Zdecydowanie najlepszą pozycję wyjściową ze względu na produkowane do tej pory katamarany rniała amerykańska Nacra. Produkowana przez Performance Catarna-

rans Nacra 5,5 była bardzo dobrym punktem wyjściowym do wdrożenia nowej konstrukcji. W 1995 roku Morrelli i Melvin zaprojektowali katamaran Nacra Inter 18, który jest do tej pory jednym z wiodących w klasie.

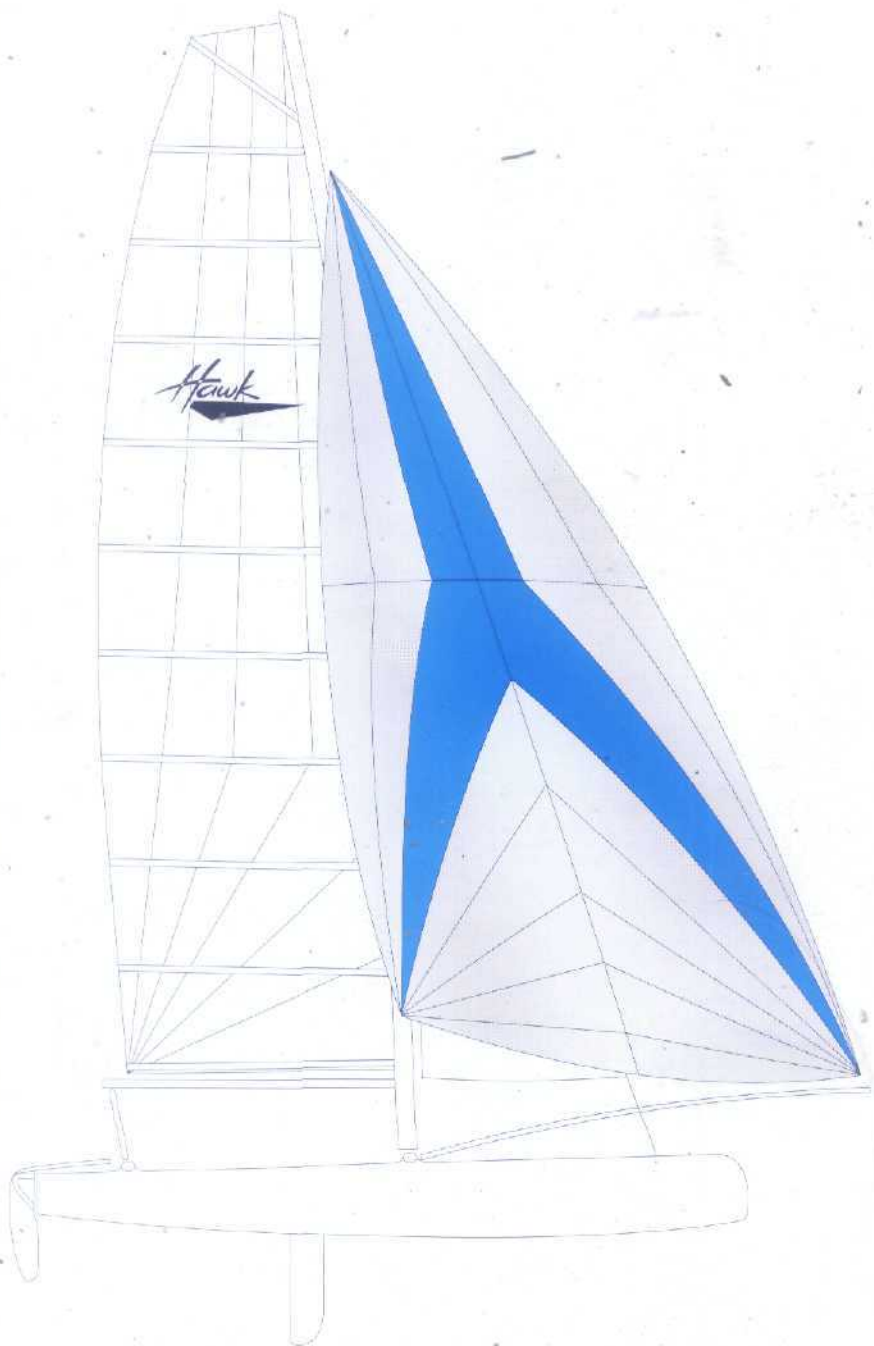
Z pozostałych liczących się w F18 należy wymienić: Mattia Flash, Mystere Cobra, Taipan F18, Cirrus F18. Niezależnie od potentatów w produkcji katamaranów, formuła F18 daje miejsce także dla amatorskich konstrukcji.

Cechy wspólne katamaranów F18

Kadłuby symetryczne, najczęściej nie nachylone (równoległe płaszczyzny symetrii kadłubów), oczywiście o pionowych dziobnicach. Płetwy sterowe i mieczowe o dużym wydłużeniu. Miecze wyłącznie szybrowe, stery z reguły obrotowe. Maszty obrotowe z nie taperowanych profili aluminiowych o przekroju kropłowym. Grot i fok najczęściej o kroju triradialnym lub biradialnym. Groty petnolistkowe, ze swobodnym dolnym likiem, szyte z dakronu lub mylaru. Foki szyte najczęściej z dakronu. Spinakery asymetryczne o kroju triradialnym (genaker, blister). Prowadnica szotów grota z taliami 1:6 względnie 1:8, obowiązkowo z blokiem kabestanowym i knagą szczękową. Szoty foka na taliach 1:2, z regulacją kątów trymu, również z knagami szczękowymi. Regulacje rotacji masztu, naciągu liku dolnego grota, cunningham. Obowiązkowo dwa trapezy - dla zatoganta i sternika.

Regaty

Najwięcej regat F18 rozgrywanych jest w Holandii, Francji, Niemczech, Belgii, Austrii i Wielkiej Brytanii. Ostatnio klasa zyskuje na popularności także za oceanem: w Kanadzie i USA oraz w Australii. W największych na świecie regatach katamaranów, Round Texel '99 (regaty dookoła wyspy Texel w Holandii), na blisko 750 startujących katamaranów,



120 jednostek to F18. Mistrzostwa Europy '99 zgromadziły na starcie 83 załogi z siedmiu krajów. Wielu doskonałych żeglarzy z klasy Tornado i klasy A startuje również w klasie F18. Producenci katamaranów F18 sami organizują regaty na swoich katamaranach. W 1999 roku odbyły się pierwsze Mistrzostwa Świata w klasie Hobbie Tiger, które zgromadziły na starcie 75 załóg. W regatach oprócz zawodowców startuje wielu czystych amatorów, załogi damskie, darnsko-rnęskie i rodzinne.

Katamarany w Polsce

Do roku 1996 regat na katamaranach w Polsce, poza regatami w klasie Tornado, praktycznie nie było. W regatach Tornado startowało z reguły 3 do 7 jachtów. Od kilku lat jednak, żeglarstwo na katamaranach zaczyna stopniowo zdobywać należną sobie pozycję. Rozgrywa się coraz więcej imprez. Na rozegranych w 1999 roku Mistrzostwach Polski Katamaranów w Giżycku (pod patronatem „Rejsu”) wystartowało już 38 jednostek. W regatach startowały zarówno niespełna czterometrowe katamarany plażowe jak i Hobbie16, Hobbie18, Hobbie 21.

Oprócz konstrukcji zachodnich było także sporo polskich - wypadły całkiem dobrze.

Podział na klasy: plażową, klasę A oraz otwartą, umożliwił start praktycznie wszystkim.

W roku 2000 anonsowanych jest przynajmniej pięć imprez dla katamaranów. Gdy poznamy dokładne terminy, na pewno zaprezentujemy je w postaci kalendarza imprez.

Katamarany F18 ze względu na ograniczenia klasowe nie są zbyt drogie. Formuła ogranicza drogi wyścig zbrojeń. Polscy producenci na pewno są w stanie zbudować dobre jednostki, które byłyby w stanie konkurować z zachodnimi. Dyżurni, jaki mamy do nadrobienia, nie jest jeszcze wcale tak duży. Katamarany te można także budować metodami amatorskimi, przy użyciu technologii przystosowanych do budowy jednostkowej.

Patrząc na dynamiczny rozwój klasy Omega w ostatnich kilku latach (w Pucharze Polski '99 sklasyfikowano 108 załóg), należy mieć nadzieję, że coś podobnego czeka nas w katamaranach.

Na pewno wielu żeglarzy z klas jednokadłubowych zachwycą uroki żeglugi na wielokadłubowcach. Koszty są na pewno nie większe, a wrażenia przynajmniej „podwójne”.

Przepisy klasowe katamaranów F18 - skrót

- Formuła 18 jest klasą ograniczoną przeznaczoną dla dwuosobowych katamaranów sportowych;
- do konstrukcji można stosować tylko następujące materiały: żywice poliestrowe i winyloestrowe, włókna szklane, przekładki z PVC, balsy lub włóknin, kombinacje drewniano-epoksydowe, tworzywa wtryskiwane, stal, profile aluminiowe o stałym przekroju, który nie może być zmieniany w całym obszarze konstrukcji; każdy materiał, który nie jest wyraźnie dozwolony, jest zakazany, kleje epoksydowe są dozwolone do łączenia komponentów; do konstrukcji trampolin dozwolone są wszystkie materiały;
- maksymalna-pomiarowa długość całkowita kadłuba wynosi 5,52 m;
- maksymalna szerokość całkowita wynosi 2,60 m;
- minimalna waga łodzi gotowej do żegluj wynosi 180 kg;
- katamaran musi być wyposażony w parę sterów i parę płetw mieczowych sztyrowych lub obrotowych. Płetwa mieczowa i płetwa sterowa mogą być wykonane przy użyciu żywic epoksydowych i włókna węglowego;
- obwód masztu może wynosić maksymalnie 385 mm;
- maszt powinien być wodoszczelny;
- jeżeli bom jest używany, to powinien być wykonany z profilu aluminiowego o stałym przekroju;
- wytyk spinakera powinien być wykonany z profilu aluminiowego o stałym przekroju;
- długość wytyku nie powinna być większa od odległości pomiędzy przednią powierzchnią masztu lub dźwigara przedniego, a teoretycznym skrajnym punktem pokładu, zwiększonej o 800 mm;
- wytyk powinien być zamontowany na stałe, w przybliżeniu w płaszczyźnie symetrii katamarana;
- olinowanie stałe może składać się najwyżej z: 2 want, 1 sztagu, rozgałęzienia sztagu, 1 pary want diamentowych z parą salingów, 2 par stalówek trapezu;
- podczas wyścigu nie zezwala się na regulowanie: nachylenia masztu, napięcia takielunku, kąta i długości salingów, napięcia want diamentowych, dozwolona jest regulacja obrotu masztu;
- powierzchnia grotu mierzona razem z masztem powinna wynosić maksymalnie 17,00 m²;
- załogi o wadze od 115 do 139 kg: maksymalna powierzchnia foka: 3,4-5 m², spinakera: 19,00 m²;
- załogi o wadze od 140 kg wzwyż: maksymalna powierzchnia foka: 4,15 m², spinakera: 21,00 m²;
- łączna minimalna waga załogi wynosi 115 kg;
- załogi o wadze od 115 do 130 kg, niosą na katamaranie korektory wagowe o masie równej połowie różnicy pomiędzy 130 kg i aktualną wagą załogi (max 7,5 kg);
- załogi o wadze 140 do 150 kg, niosą na katamaranie korektory wagowe o masie równej połowie różnicy pomiędzy 150 kg i aktualną wagą załogi (max 5 kg).

Podstawowe parametry Formuły 1-8

Lc - 5,52 m, Bc-2,60m, Hm-9,10 m, grot- 17,00 m², fok - 3,45/4,15 m², genaker - 19/21 m²