

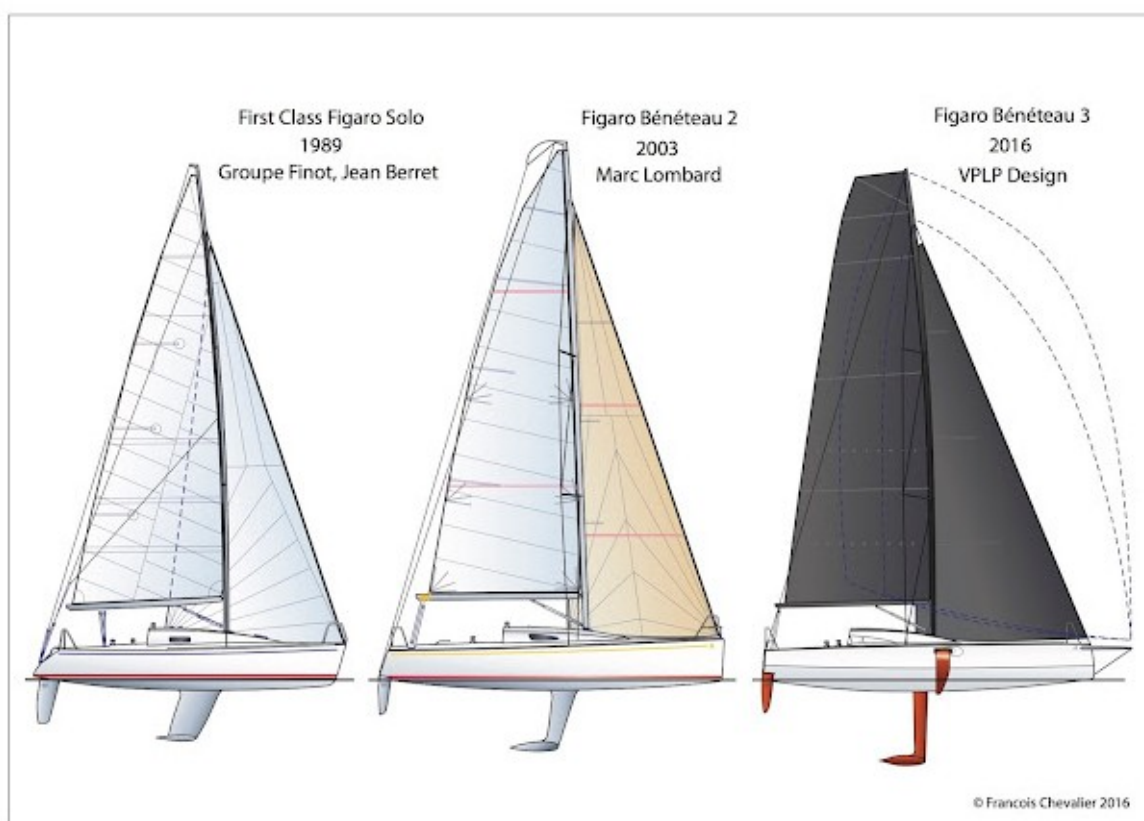
des FIGARO Einzeiger-Jubiläums 1966-2017

Eine Geschichte der *Figaro-Klasse* Yachtdesigns Einhandrennen in Frankreich 1966–2017

Von François Chevalier

Wir danken Donan Raven für die Übersetzung dieses Textes (Französisch ins Englische).

<http://sailingtrivia.ravenyachts.fr/>



Klassenregeln verhindern oft mehr als dass sie Innovationen ermöglichen. Sie werden kontinuierlich erstellt und angepasst, um Regelüberschreitungen zu vermeiden, die die vorhandenen Yachten in einer Rennflotte überflüssig machen würden. Diejenigen Yacht designer, die sich in einer bestimmten Flotte etabliert hätten, aber bei der Umsetzung ihrer neuesten Ideen am wenigsten Erfolg hatten, sind manchmal die ersten, die das Aufkommen neuer Trends in der Klasse begrenzen, in der sie Popularität erlangt haben. Die Geschichte gibt uns viele Ideen, die neu erscheinen, obwohl sie in Wirklichkeit häufiger das Ergebnis einer größeren Freiheit sind, die durch die Klassenregeln mit den wenigsten Einschränkungen ermöglicht wird.

Das Rennen wurde zunächst „Course de l'Aurore“ genannt , nach der französischen Zeitung, für die die Gründer des Rennens, Jean-Michel Barrault und Jean-Louis Guillemard, arbeiteten.

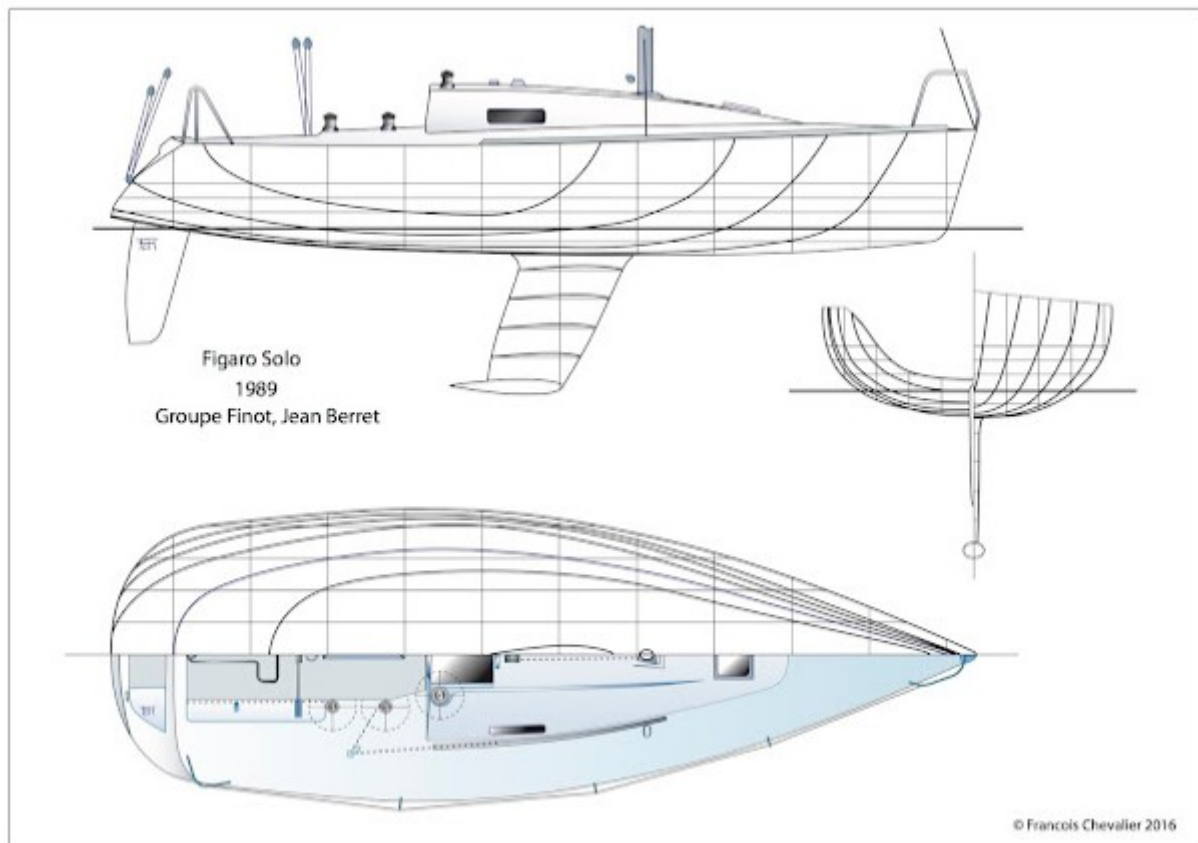
Die Richtlinien des Wettbewerbs waren sehr einfach und erzielten bei seiner ersten Auflage im Jahr 1970 sofort Erfolg. Es handelte sich um ein Offshore-Rennen, bei dem nur nach Zeit auf Einhand-9-Meter-Yachten gesegelt wurde. Am 6. August desselben Jahres gingen zwölf Serienyachten in Brest (Frankreich) an den Start, acht absolvierten alle drei Etappen, wobei Joan de Kat auf einer Super Challenger den Gesamtsieg vor dem Zweitplatzierten Michel Malinovsky *gewann* .



Ab 1977 wurden für das Rennen entweder Half-Ton-Cup-Yachten, Serienyachten oder maßgeschneiderte International Offshore Rule-Yachten (IOR 21,7 Ratter) mit einer Gesamtlänge von etwa 9 Metern eingesetzt. Gilles Gahinet gewann die Veranstaltung auf dem vom Neuseeländer Ron Holland entworfenen *Rallye*. 1980 wurde die französische Zeitung *Le figaro* Titelsponsor der Veranstaltung, als Michel Barrault als Nachrichtenkorrespondent des Unternehmens tätig war. In diesem Jahr gewann Gilles Gahinet das Rennen auf *Hafen von Pornic*, seinem eigenen Entwurf.

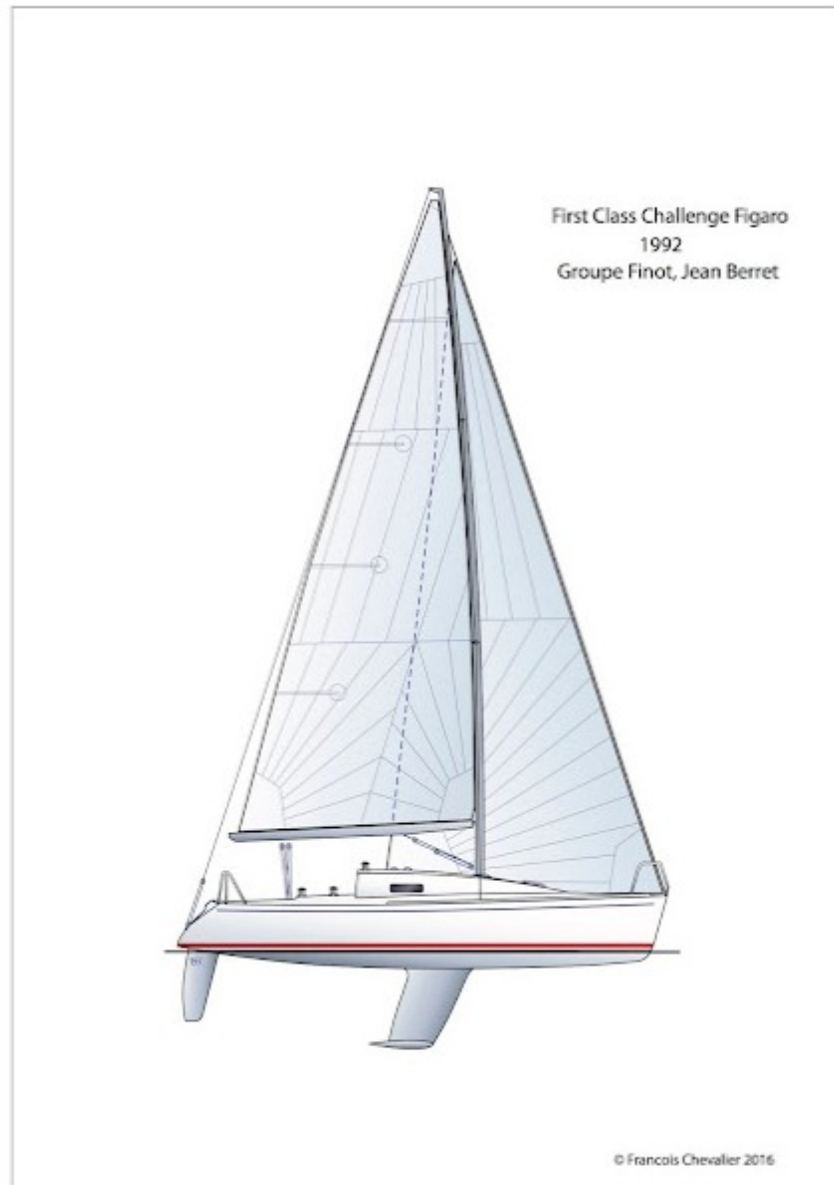
Junge französische Yachtdesigner gewannen von 1978 bis 1990 alle Rennen: je einen Sieg für Jean Berret, Jean-Marie Finot, Gilles Gahinet und Jacques Fauroux, fünf Siege für Michel Joubert und seinen Partner Bernard Nivelt und drei Siege für Daniel Andrieu. Allerdings war die Ausgereiftheit der Half-Ton Cuppers zu einem echten Problem geworden, da die Teambudgets in die Höhe schossen und die IOR-Regel zu Ende ging.





Für die Veranstaltung im Jahr 1990 richteten die Organisatoren des Rennens eine Ausschreibung an die Werften, um an einem Designwettbewerb teilzunehmen: Das Rennen sollte nun ein striktes Ein-Design-Rennen sein. Die Gewinner des Wettbewerbs, die französische Werft Bénéteau, der weltweit größte Hersteller von Segelyachten, machten zwei Vorschläge: Das Gesamtdesign von Jean-Marie Finot, das auch Wasserballasttanks umfasste, wurde beibehalten, während die Jury Jean Berret besonders hervorhob die Eleganz des Segelplans seines Entwurfs. *Anschließend forderte die Jury beide Designer auf, gemeinsam den zukünftigen Figaro Solo zu entwerfen*. Die neue Yacht profitierte von einem tiefen festen Ballast, Wasserballasttanks und einer größeren Segelfläche, verzichtete auf laufende Achterstagen und überholte bei einem erschwinglichen Budget mühelos Half-Ton-Cuppper in der Geschwindigkeit und begeisterte eine ganz neue Generation von Rennfahrern. 1992 kam eine neue Version mit reduzierter Segelfläche auf den Markt und erhielt den Namen *Erstklassige Herausforderung*.

Laurent Cordelle war der erste Gewinner dieses Bénéteau-Einzelentwurfs, dessen Rumpf sich zu einigen der erfolgreichsten Serienyachten der Designer auf der Bénéteau-Werft entwickelte, wie der First 310, der First 31.7, der Océanis 310 und der Océanis 311.



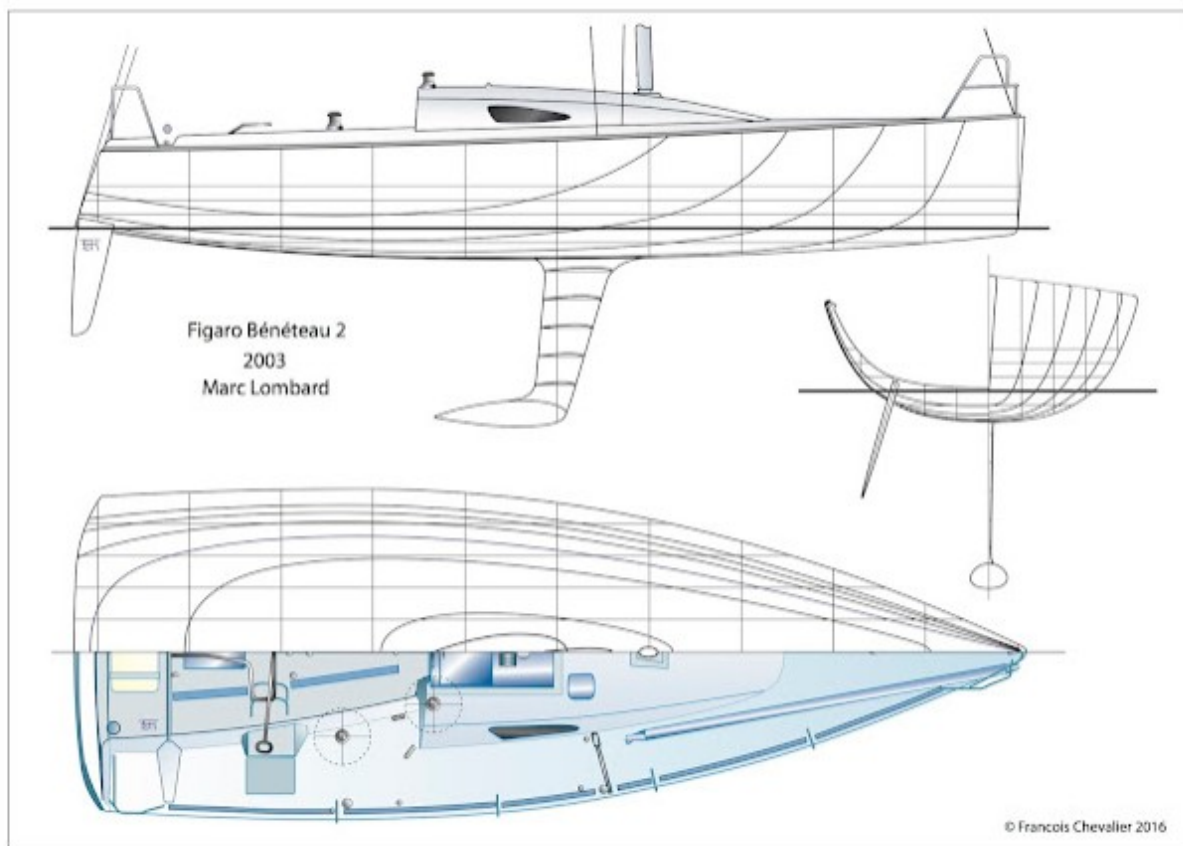
Im Jahr 2003 schlugen die Rennveranstalter einen neuen Designwettbewerb vor, um eine größere und modernere Serie zu entwickeln, die ein Jahrzehnt dauern sollte. Der Vorschlag des französischen Designers Marc Lombard erfüllte ihre Anforderungen und wurde zum *Figaro-Bénéteau 2*.

Im Jahr 2003 schlugen die Rennveranstalter einen neuen Designwettbewerb vor, um eine größere und modernere Serie zu entwickeln, die ein Jahrzehnt dauern sollte. Der Vorschlag des französischen Designers Marc Lombard erfüllte ihre Anforderungen und wurde zum *Figaro-Bénéteau 2*.



Die neue Yacht orientierte sich an der 60-Fuß-Yacht der Vendée Globe und verfügte über einen breiten Rumpf, eine schmale Wasserlinie, Doppelruder, Flüssigkeitsballasttanks und einen Kugelkiel, was sie zu einem Serienboot machte, das auch bei schwerem Wetter leicht zu handhaben war.

Die neue Yacht orientierte sich an der 60-Fuß-Yacht der Vendée Globe und verfügte über einen breiten Rumpf, eine schmale Wasserlinie, Doppelruder, Flüssigkeitsballasttanks und einen Kugelkiel, was sie zu einem Serienboot machte, das auch bei schwerem Wetter leicht zu handhaben war.



Seit der Einführung des Figaro 2 sind inzwischen mehr als 10 Jahre vergangen und wir müssen auf den fünfzigsten Jahrestag des Rennens im Jahr 2019 warten, bis der Figaro 3 als neues Einhand-Einhandmodell für das Rennen auf den Markt kommt.

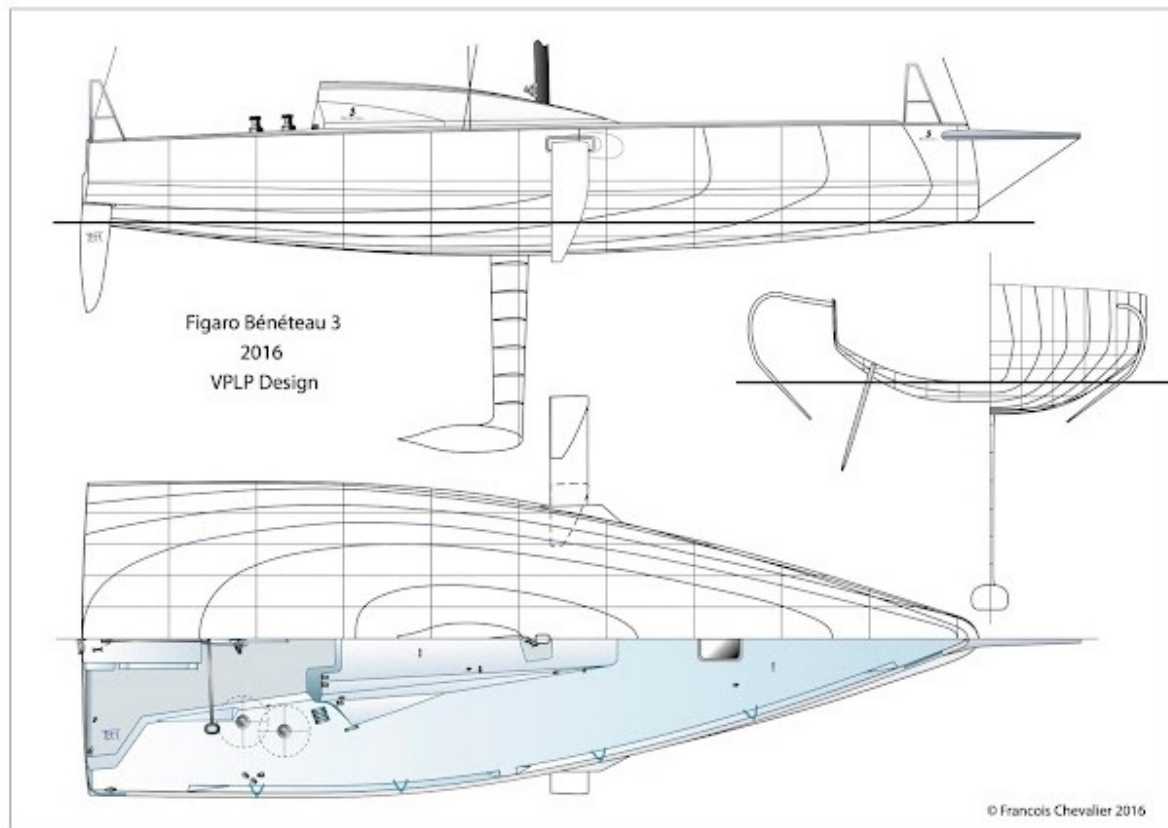


Nach Rücksprache mit den Yachtdesignteams Finot-Conq und Samuel Menard, VPLP sowie Mer Forte (unter der Leitung von Michel Desjoyeaux) wurde das von VPLP vorgeschlagene Projekt von der Bénéteau-Werft im Hinblick auf Machbarkeit, Kontrolle der Zuverlässigkeit und Produktionskosten übernommen und verfeinert.



Der Rumpf ist direkt von der Erfahrung der Designer mit der neuesten Generation von 60-Fuß-IMOCA-Yachten geprägt, mit einem feinen Bug, aber einer konvex geformten Bilge am Knick.

Erstaunlicherweise ähnelt die Wasserlinie im Ruhezustand der des *Figaro 2*. Die Wasserlinien unterscheiden sich jedoch völlig, wenn sie befahren oder in einer Krängung angelegt werden. Die Yacht verfügt über eine leicht abgerundete Knickrippe, ein flaches Cutwater, gefolgt von tiefen Vorwärtsabschnitten und extrem schlanken Achterabschnitten, die mit denen von *Comanche*, dem 100 Fuß langen IRC-Supermaxi, der 2014 vom selben Team entworfen wurde, vergleichbar sind. Der Kiel weist Ähnlichkeiten mit denen auf, die von Farr entwickelt wurden Yacht Design vor ein paar Jahren, deren Hauptvorteil darin besteht, die Ansammlung von Algen beim Überqueren von Untiefen zu vermeiden.



Durch die Verwendung umgekehrter Folien der vorherigen Generation erhöhen sich die seitlichen Widerstandsbelastungen mit zunehmender Ferse; Schätzungen zufolge können bei einer Windgeschwindigkeit von 15 Knoten 400 bis 450 Liter Wasserverdrängung eingespart werden. Wenn man bedenkt, dass der Auftrieb eines Tragflügels im Verhältnis zur Geschwindigkeit im Quadrat steht, wird erwartet, dass der *Figaro 3* den Verdrängungsmodus vollständig verlässt (vollständiger Tragflügelflug), wenn die Windgeschwindigkeit in flachem Wasser zwischen 25 und 30 Knoten liegt. Der End-zu-End-Abstand zwischen den Spitzen der eingefahrenen Folien überschreitet nicht die Breite der Yacht, nach dem Ausfahren beträgt dieser Abstand jedoch 5,25 Meter.

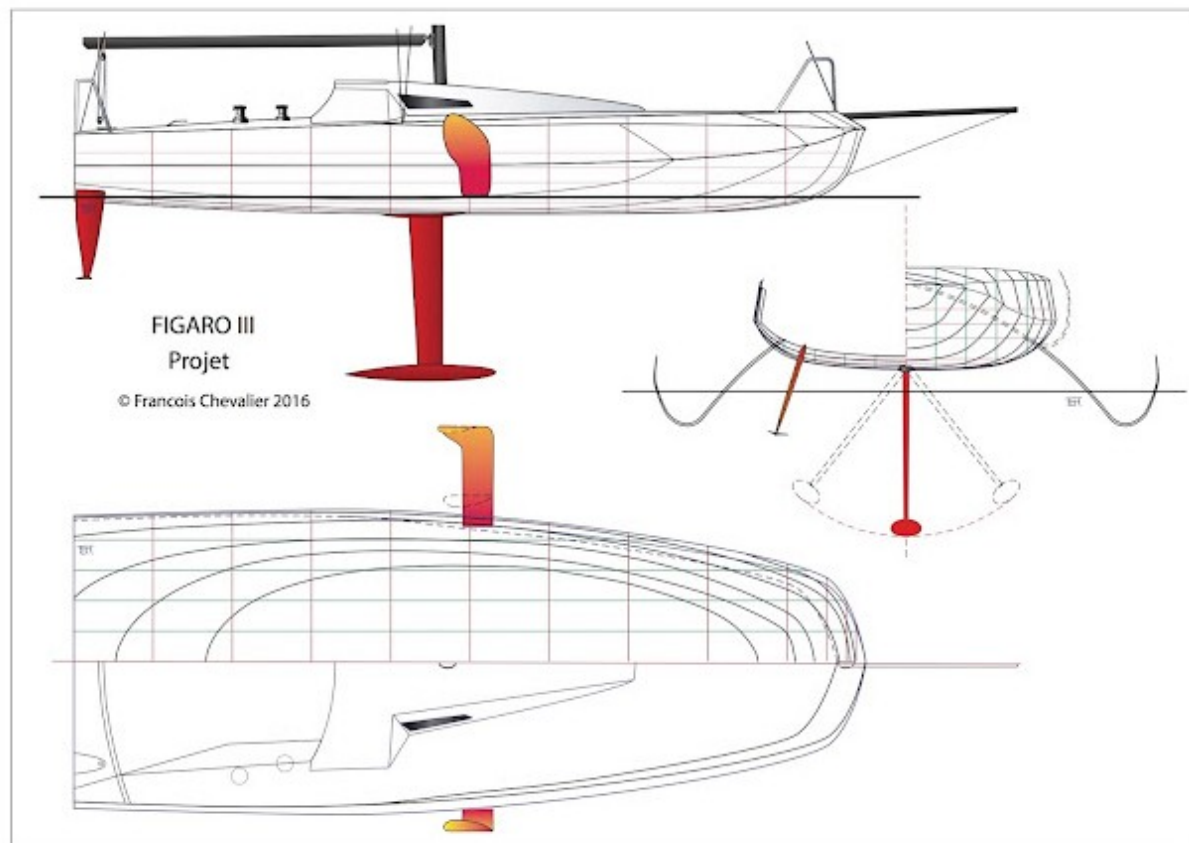
Das nach achtern verlegte Rigg verfügt über einen Mast mit starkem Rechen und ein quadratisches Großsegel, wodurch trotz eines geringeren Lufttiefgangs eine größere Segelfläche als beim *Figaro 2* entsteht. Das Achterstag ist so konzipiert, dass es den Mast nur dann hält, wenn der asymmetrische Spinnaker getragen wird, um die Handhabung bei Vorwindbedingungen zu erleichtern. Um die Kosten zu senken, ist der Kiel fest und die Ruder sind nicht vom Hebetyp. Wir werden noch zehn Jahre warten müssen, bis sie Teil des *Figaro 4* werden, mit, wer weiß, vielleicht einem Scow-Bogen!



Als ich 2012 das Projekt eines 100-Fuß-Maxi-Scows untersuchte, hatte ich versucht, das Zuschlagen des Bugs zu reduzieren, indem ich einen offenen V-förmigen Kinderwagenbug schuf, der in der Körperebene und der Scherebene (horizontale und vertikale Ebenen) sichtbar war. Angesichts der Vorteile des Designs habe ich anschließend einen Designvorschlag für die offene 70-Fuß-Klasse von Volvo, die offene 60-Fuß-Klasse von IMOCA und einen 30-Fuß-Schnellkreuzer erstellt.



Kurz darauf wechselte der Volvo Race jedoch von einer Open-Box-Regel zu einem 65-Fuß-Strict-One-Design von Farr Yacht Design, und die IMOCA-60-Fuß-Klasse führte neue Kosten-/Qualitätskontrollstandards ein, die eine Bugradiusbegrenzung mit einem Maximum von 1,12 m beinhalteten 1 m Abschnitt vom Bug entfernt. Unzufrieden mit so vielen Designbeschränkungen beschloss ich, meine unvollendeten Entwürfe auf Eis zu legen.



Doch im März 2016 fragte mich der Redakteur der Zeitschrift *Segel und Segelboote*, ob ich parallel zum Wettbewerb zwischen den drei anderen Yachtdesignern ein Projekt für die *Figaro 3* einreichen könnte. Ich habe mich gefreut, den 30-Fuß-Schnellkreuzer zu verbessern, indem ich einen zusätzlichen Fuß Rumpflänge und Folien hinzugefügt habe, die denen der IMOCA 60-Fuß-Boote ähneln ...