

AMERICA'S CUP 1870

Po zwycięstwie szkunera *AMERICA* w 1851 roku Puchar pojechał do Stanów i już sześć lat później wystawiony był w New York Yacht Club jako najcenniejsze trofeum. Przez kolejne kilkanaście lat pozostawał w siedzibie klubu, bo nikt nie wyzwał na pojedynki amerykańskiego jachtu. Przyczyną były polityczne zawirowania w Anglii, a potem wojna secesyjna w Stanach. I chociaż trzy amerykańskie jachty: *FLEETWING*, *HENRIETTA* i *VESTA* brały udział w regatach w Europie, to jednak żaden angielski armator nie zdecydował się walczyć o Puchar.



Marek Słodownik

W 1869 roku *SAPPHO*, trzystonowy szkuner amerykański, ścigał się na trasie wokół Wyspy Wight, identycznej jak ta, na której triumfowała *AMERICA*. Tym razem Amerykanie przegrali z *CAMBRIA*, bo kapitan nie pozbył się balastu niezbędnego na atlantyckiej trasie.

Ale kolejne dwa wyścigi match-racingowe *SAPPHO* wygrał gładko stawiając w tyle jachty gospodarzy.

CAMBRIA to szkuner urejony należący do Jamesa Ashbury'ego. Jacht wyposażony był w stały balast, ponieważ miecze, często stosowane na jachtach amerykańskich, nie były dopuszczone regulaminem regat Royal Yacht Squadron. Zbudowany był z kompozycji dębu i teaku, miał 21 ton balastu i wypierał 228 ton.

W swoim czasie *CAMBRIA* był jednym z najszybszych szkunerów,

budowanym według tradycyjnej szkoły angielskiej, miała wąski kadłub i duże zanurzenie. Na przednim maszcie nosił dwa żagle rejowe, a bom grota wystawał daleko poza obrys kadłuba.

Armator, James Ashbury, nawiązał kontakt z NYYC i korespondował w celu ustalenia reguł rywalizacji. Wymiana listów przeciągała się i zniecierpliwiony Anglik przytyłnął swym jachtem do Nowego Jorku licząc na szybkie ustalenie zasad regat. Początkowo proponował on Amerykanom rozegranie cyklu wyścigów na trasie z Europy do Stanów, a następnie na trasie dookoła Long Island. Amerykanie nie zgodzili się proponując w zamian jeden wyścig z dowolną liczbą jachtów brońiących barw klubu.

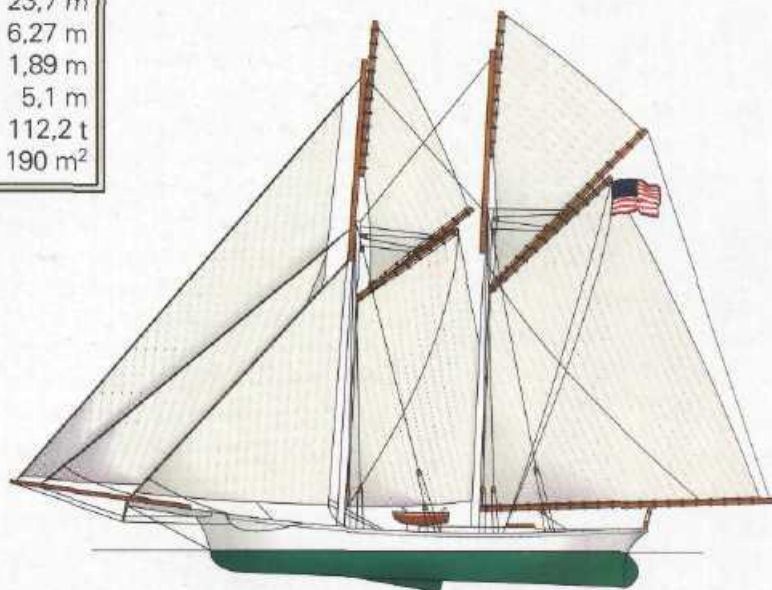
Nieco wcześniej James Gordon Benett, wicekomandor NYYC nie

zgadzający się ze stanowiskiem swego klubu, zaproponował Ashbury'emu transatlantycki wyścig. Sam startował na *DAUNTLESS*, ale uległ Anglikowi o niecałe dwie godziny. Czas zwycięzcy to 23 dni 5 godzin i 17 minut. Niektóre źródła podają, że był to pierwszy wyścig żeglarski na atlantyckiej trasie.

Wreszcie ustalono czas i reguły wyścigu o Puchar. Miał on zostać rozegrany 8 sierpnia na stosunkowo krótkiej - bo 35.1 milowej - trasie z udziałem 25 jachtów, tyle bowiem zgłoszono do wyścigu. Jednak na linii startu stanęło tylko 18 jednostek, oprócz *CAMBRIA* wszystkie amerykańskie. Wystartowała także - legendarna już - *AMERICA*, ale czasy świetności tego żaglowca należały już do przeszłości. Trasa skonfigurowana była na podstawie tradycyjnego

MAGIC

długość całkowita	25,2 m
długość KLW	23,7 m
szerokość	6,27 m
zanurzenie	1,89 m
zanurzenie z mieczem	5,1 m
wyporność	112,2 t
powierzchnia żagli	ok. 190 m ²



CAMBRIA

długość całkowita	32,4 m
długość KLW	29,4 m
szerokość	6,3 m
zanurzenie	3,6 m
wyporność	228 t
powierzchnia żagli	ok. 955 m ²



szlaku wykorzystywanego w lokalnych regatach nowojorskiego klubu. Nie bez znaczenia było, że bezpośrednio po minięciu linii startu jachty przepływały nieopodal siedziby klubu.

Regatom towarzyszyło ogromne zainteresowanie widzów. Na starcie zgromadziło się tyle jachtów, że trudno było się precyzować nawet uczestnikom regat. Największe zainteresowanie ogniskowały *DAUNTLESS*, *AMERICA* i *CAMBRIA*, o nich wiedziano najwięcej.

Zaraz po starcie utworzyła się czołówka, w której żeglowały wszystkie wspomniane jachty, a także *MAGIC*, niewielki, 92 tonowy jacht z mieczem i niewysokimi masztami. Ten szkuner zadziwiał obserwatorów zręcznością i elegancją manewrów, ale nikt nie dawał mu szans w walce o prymat w tym niecodziennym wyścigu. A jednak to właśnie ta jednostka sprawiła największą niespodziankę tych regat. Od pierwszego znaku kursowego *MAGIC* powiększała przewagę nad rywalami i niezagrożony minął linię mety po 4 godzinach, 7 minutach i 54 sekundach walki na wodzie ustanawiając rekord trasy. Chwilowe prędkości dochodziły do 12 węzłów, co wówczas nie było wcale powszechne.

Inni rywale doptywali daleko w tyle. *AMERICA* na metę dotarła jako czwarta, 13 minut i 3 sekundy za liderem, a challenger, *CAMBRIA* dopiero dziesiąta z czasem 4 godziny, 34 minuty i 57 sekund. Brytyjczycy mieli niewielką kolizję z *TAHOLINTA*, uszkodzenia nie były jednak poważne i nie miały większego wpływu na wynik.

Bibliografia:

- G.D. Dunlap, „America's Cup Defenders”
- N Lindsay, „America's Cup”
- H. Stone, „Millions for defense”
- W. Głowacki, „Dzieje jachtu światowego”
- J Brooks, „The Thirty Million Dollar Cup”
- R Rayner, „The America's Cup”

RVS. Marek Strauchold

MAGIC początkowo nosił nazwę *MADGIE* i zwodowany został w 1857 roku jako sloop. Jego projektantem był R.F. Loper. Pierwszym armatorem był Franklin Osgood. Nie był zadowolony z jachtu. Dwa lata później zlecił przebudowę jednostki. Zmieniono wówczas takielunek na szkuner i dokonano korekt wyposażenia pokładowego. W 1867 roku jacht poddano kolejnej modernizacji wymieniając niemal całe wnętrze. W roku pierwszej obrony pucharu był to najmniejszy jacht całej floty. Tradycyjny amerykański szkuner wyposażony w odchylone do tyłu dwa maszty i długi bukszpryt. Na obu masztach stawiano żagle gafflowe, a ponad nimi sporej wielkości topsle. Do tego trzy sztakle na przednim sztagu, co dawało łącznie powierzchnię żagli około 190 metrów kwadratowych. Jacht miał stępkę łagodnie opadającą, co zgodne było z ówczesnymi tendencjami w szkutnictwie za oceanem. Maszty były łączone powyżej gard obu żagli głównych, topsli używano rzadko. Bom grot-żagla był prawie trzykrotnie dłuższy niż fok a wystawał daleko poza obrys kadłuba. Oba żagle wyposażone były w dwa rzędy refbant. Jacht zbudowany był z drewna dębowego, na klejonych wręgach. Pokład miał sosnowy, w późniejszej eksploatacji zastąpiony drewnem egzotycznym. Kadłub nie miał wielkich nawisów, niemal prostą dziobnicę i typową rufę z dużą płetwą sterową umieszczoną pod pawężą. Łatwy w prowadzeniu, charakteryzował się dużą statecznością kursową.

