

AMERICA'S CUP 1887



Po raz pierwszy w historii walki o Puchar wykorzystano działania niemal szpiegowskie. Po przybyciu Anglików do Nowego Jorku, Amerykanie wynajęli nurków, aby ci potajemnie zbadali podwodną część kadłuba jachtu *THISTLE*.

Marek Stodownik

Kolejny rok przyniósł ponowne wyzwanie do walki o Puchar *AMERYKI*. Tym razem zdecydował się stanąć do rywalizacji o najcenniejsze trofeum James Bell, wicekomandor klubu żeglarskiego Royal Clyde. Ale już na wstępie nie obyło się bez trudności. Otóż oficjalny list z Anglii do klubu nowojorskiego został odrzucony jako zawierający błędy formalne. Anglicy przełknęli tę gorzką pigułkę i napisali jeszcze raz, ale nie czekając na odpowiedź ostro zabrali się do pracy.

Przed wszystkim szef syndykatu wystąpił do Stanów konstruktora swego planowanego jachtu, Georga L. Watsona, aby ten na miejscu zorientował się w amerykańskiej szkole szlufniczej, tutaj bowiem upatrywano przyczyn sukcesów Jankeś. Oczywiście nie chodziło o adaptację jachtów mieczowych, aż tak daleko konserwatywni Anglicy nie wybiegali w swoich projektach, niemniej uważali, że choć są najlepszymi konstruktorami, to jednak to i owo można zaadaptować.

Armator nie stawiał żadnych warunków szczegółowych ograniczając się do krótkiego „jacht ma wygrać regaty”. Watson spędził kilka miesięcy po drugiej stronie Atlantyku, ale nie

był to zmarnowany czas. W sukurs ambitnemu konstruktorowi przyszła zmiana przepisów pomiarowych na Wyspach. Thames rule odchodziły w przeszłość, a wraz z nimi mała szerokość jachtów. *THISTLE*, bo tak nazywał się nowy jacht, miał aż o sześć stóp większą szerokość niż jego po-

przednik sprzed roku. Także o sześć stóp głębiej zanurzał się w wodzie.

Anglicy nie chcieli przedwcześnie ujawniać swojej konstrukcji. Przeciągali oficjalną deklarację tak długo jak tylko można było, aż wreszcie podali niezbędne minimum. To tylko podsycało ciekawość Amerykanów.

VOLUNTEER Zbudowany został specjalnie pod kątem rywalizacji Pucharu *AMERYKI*. Powstawał w ekspresowym tempie, po dwóch miesiącach od rozpoczęcia budowy jacht był już gotowy. Był jednym z pierwszych jachtów tej wielkości wykonanych ze stali. Gotowy kadłub poddany został zabiegom szlifowania i polerowania, co dało efekt gładzi, ale jacht miał kształty typowe dla ówczesnych rozwiązań.

Miał - zgodny z amerykańską tradycją - miecz i balast umieszczone centralnie w kadłubie. Waga balastu to prawie 70 ton, bardzo dużo, nawet na ówczesne czasy. Po zwodowaniu jacht zdążył jeszcze wziąć udział w kilkunastu regatach i wszystkie wygrał. Charakterystyczny był bom o długości ponad dwudziestu pięciu metrów i skomplikowany system szotów i bloków do obsługi ogromnego płótna. Oprócz grota jacht dysponował dużym topslem i trzema sztakslami z ogromnym lataczem.

THISTLE Zbudowany został w Anglii specjalnie do regat o *Puchar AMERYKI*. Zaprojektował go najbardziej znany brytyjski konstruktor - George L. Watson. *THISTLE* zrywał z angielską tradycją budowy jachtów wąskich i głęboko zanurzonych. Autor projektu zdecydował się czerpać ze wzorów amerykańskich i powstał jacht bardzo, w zasadniczej bryle, podobny do swego rywala zza oceanu. Na jednym maszcie stawiano prawie 1000 metrów żagla. Obok gaflowego grota, wspomaganego topslem na wysokiej stendze, żeglarze mogli postawić także trzy sztakle dzięki długiemu bukszprytowi.

VOLUNTEER

długość całkowita	32,30 m
długość KLW	26,20 m
szerokość	7,00 m
zanurzenie	3,00 m
zanurzenie z mieczem	6,40 m
wyporność	132 t
powierzchnia żagli	~835 m ²



THISTLE

długość całkowita	33,10 m
długość KLW	26,35 m
szerokość	6,85 m
zanurzenie	5,75 m
wyporność	140,2 t
powierzchnia żagli	~807 m ²



Tymczasem jednak Charles Paine, amerykański żeglarz, został wytypowany do trzeciej batalii o Puchar. Brał udział z wielkim powodzeniem w poprzednich dwóch kampaniach. Pozostawał tylko problem jachtu. Wiadomym było, że konstruktorem nowej jednostki będzie Edward Burgess, który przyczynił się do obu ostatnich sukcesów nowojorczyków. Czas uciekał, a jachtu wciąż nie było. Ale finisz prac Burgessa był imponujący. Narysował projekt jednostki zbliżonej do *MAYFLOWERA* z ostatniej batalii, ale nieco dłuższej i o większej powierzchni ożaglowania. Zdecydowano się na kadłub stalowy, co przyspieszyło prace, a zarazem dało okazję do praktycznych porównań z poprzednimi jednostkami. Jacht powstawał w tempie ekspresowym, po 66 dniach już był gotowy. Pracowało na nim kilkadziesiąt osób na trzy zmiany. Kadłub powstał w stoczni Pusney and Jones, a prace wykończeniowe kontynuowano w Bostonie. *VOLUNTEER*, bo tak go ochrzczono, był jachtem imponującym. Dotąd tak wielu żagli nie nosił żaden jacht startujący w tej rywalizacji.

Kapitanem na amerykańskim jachcie był Henry C. Haff, bardzo doświadczony żeglarz mający już na swoim koncie batalię o Puchar na *MISCHIEFIE* w 1881 roku w roli za-

łoganta. To pod jego kierunkiem dostrajano jacht po wyjściu ze stoczni, a następnie on dowodził w cyklu niezwykle udanych regat zakończonych sukcesami. To dawało podstawy do optymizmu. Ale nie brakowało także wątpliwości. Po raz pierwszy w historii walki o Puchar wykorzystano działania niemal szpiegowskie. Po przybyciu Anglików do Nowego Jorku, kiedy *THISTLE* stał w jednym z basenów portowych, Amerykanie wynajęli nurków, aby ci zbadali podwodną część kadłuba rywala.

Oba jachty poddano obowiązkowej procedurze pomiarowej i wówczas wybuchła prawdziwa bomba. Otóż jacht brytyjski był o półtorej stopy dłuższy w linii wodnej niż deklarowano w zgłoszeniu. Spowodowało to ogromne zamieszanie, bo powszechnie uważano, że Brytyjczycy dopuścili się oszustwa zatajając jeden z podstawowych wymiarów służących do obliczania wyrównania. Temperatura sporu rostała, podsycala ją prasa bardzo niechętnie do Europejczyków nastawiona i dyskwalifikacja jeszcze przed startem wisiała w powietrzu. Bell odwoływał się, tłumaczył, że różnica bierze się z uściśleń projektowych dokonywanych już po położeniu stępki i oficjalnym zgłoszeniu.

Odwołano się do wiedzy i doświadczenia George L. Schuylera,

jednego z żyjących sponsorów Pucharu. Po długich debatach, przedstawianiu swoich racji, wzywaniu na świadków konstruktorów i budowniczych postanowiono, że *THISTLE* zostanie jednak dopuszczony do startu, ale wytknięto ekipie brytyjskiej sposób postępowania.

Datę pierwszego biegu ustalono na 27 września i ostatnie dni przed startem były bardzo emocjonujące. Pierwszy bieg postanowiono rozegrać na wewnętrznej trasie klubowej. Na takie rozwiązanie zdecydowano się po raz ostatni, Brytyjczycy domagali się bowiem rozgrywania wszystkich biegów na otwartym morzu.

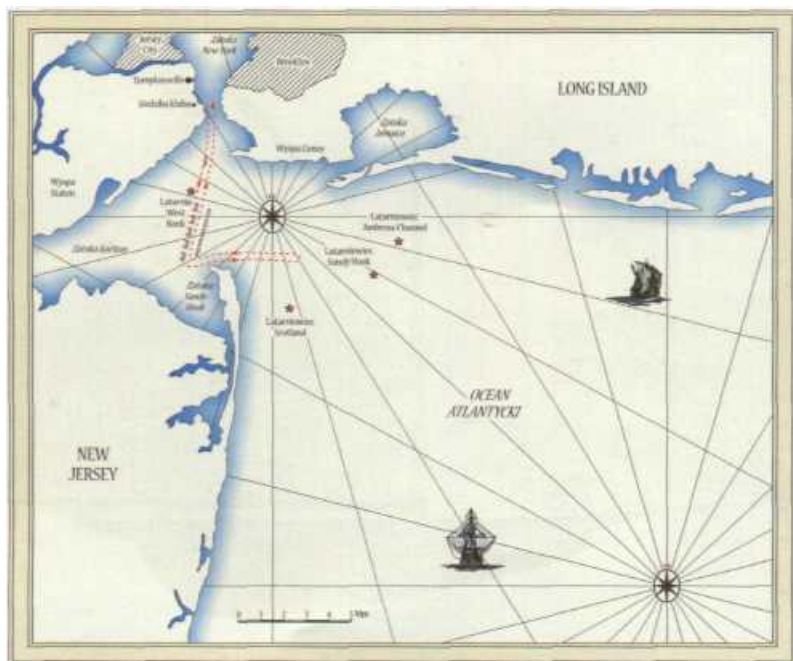
Wokół miejsca startu aż roiło się od łódek towarzyszących i łłok był niesamowity. Służby porządkowe zupełnie nie panowały nad sytuacją i tylko szczęśliwemu zbiegowi okoliczności można chyba zawdzięczać, że nie doszło do poważnych kolizji.

Linie startu pierwszy przekroczył *THISTLE*. Prowadził przez pierwszą część trasy, ale jeden nieudany zwrot przez sztąg spowodował stratę i zepchnięcie na drugie miejsce. Amerykanie skorzystali z okazji i wyskoczyli do przodu. Do mety dotarli z przewagą prawie 20 minut, która urosła do blisko 5 godzin po przeliczeniu. To wprowadziło we frustrację Anglików, którzy zdecydowali się na slipowanie jachtu, podejrzewano bowiem przeciek.

Drugi wyścig zaplanowano na 29 września, ale słaby wiatr spowodował jego odłożenie na dzień następny. Tym razem ścigano się na trasie 20-milowej. Amerykanie mieli lepszy start, ale jacht brytyjski nie zostawał w tyle. Przez pierwsze pięć mil jachty szły niemal równo, dopiero później *VOLUNTEER* wysunął się do przodu. Przewaga systematycznie się powiększała i na mecie pierwsi byli Amerykanie o 11 minut przed Anglikami. To oznaczało, że Puchar zostaje w klubie w Nowym Jorku, bo rozgrywanie trzeciego biegu nie wniosłoby nic nowego do rywalizacji.

Publiczność oszalała, a nowojorska prasa jeszcze długo zamieszczała komentarze na temat nieuczciwości Brytyjczyków i wspominała sukces swojej łódki.

Rys. Marek Strauchold



Trasy regat z 1887 roku