

AMERICA'S CUP 1871

Już w rok po batalii o Puchar AMERYKI rozegranej nieopodal Nowego Jorku rozegrano kolejną. Ambitny armator z Anglii - James Ashbury - po rywalizacji o Puchar pozostał na amerykańskich wodach jeszcze kilka miesięcy, aby ścigać się na wodach rywala z tamtejszymi jachtami. Nie odniósł wielu zwycięstw, ale wiele się nauczył, a przede wszystkim poznał niektóre rozwiązania konstrukcyjne tamtejszych jachtów.

Marek Słodownik



Po powrocie do Anglii Ashbury zbudował jacht *LIVONIA*, szkuner znacznie większy od *CUMBRIL*, na której rok wcześniej przegrał w bezpośredniej rywalizacji z *MAGIKIEM*. Powstał w konsekwencji największy jacht, jaki kiedykolwiek stanął do walki o Puchar.

Tym razem krócej trwało ustalanie regulaminu pojedynku, choć oczywiście nie brakowało konrowersji i wzajemnych oskarżeń. Przede wszystkim oddalono propozycję Anglików, aby do regat dopuścić wyłącznie jachty kilowe. Było to wbrew amerykańskiej tradycji. Ponadto zgodzono się, że jachty rywalizować będą podczas specjalnie zorganizowanego wyścigu, a nie - jak dotąd - w istniejących już regatach klubowych. Z proponowanych pierwotnie dwunastu wyścigów postanowiono rozegrać siedem. Zgodnie z sugestią Anglików, trasa miała zostać wytyczona także na wodach otwartych. Ashbury długo nie zgadzał się na ustępstwa, bo należał on do dwunastu klubów żeglarskich i chciał w każdym biegu reprezentować ko-

lejny z nich, do tego wyścigi rozegrane miały zostać na pełnym morzu. W końcu uległ. Gospodarze zastrzegli sobie prawo wystawienia aż czterech jachtów dowolnie typowanych przed kolejnym biegiem. Ten nieco dziwny regulamin sprzyjał obrońcom Pucharu, ale mimo tak niekorzystnych warunków Ashbury podjął walkę.

Amerykanie desygnowali do rywalizacji bardzo odmienne jachty. Dwa szkunery mieczowe: *PALMERS* i *COLUMBIA* i dwa balastowe: *DAUNTLESS* i *SAPPHO*. Gospodarze chcieli bowiem już na starcie zapewnić sobie przewagę dobierając jacht pod kątem warunków meteo. Warto odnotować, że żaden z jachtów nie był budowany specjalnie pod kątem walki o Puchar.

Pierwszy wyścig rozegrano 16 października 1871 roku. Na starcie stanęły *COLUMBIA* i *LIVONIA*. Amerykański jacht miał powierzchnię żagla o blisko jedną trzecią mniejszą, ale był bardzo lekki i przy słabych wiatrach zostawiał Anglików daleko za sobą.

Archiwum magazynu Rejs <http://kormoran.aplus.pl>

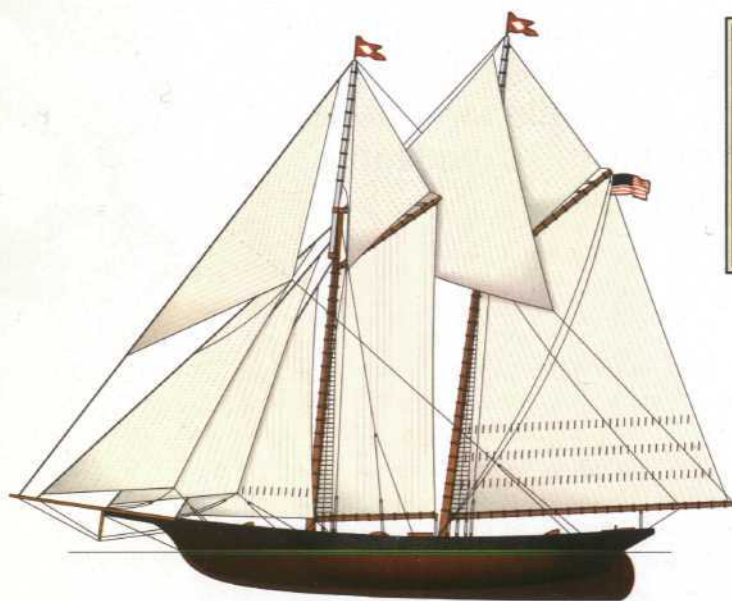
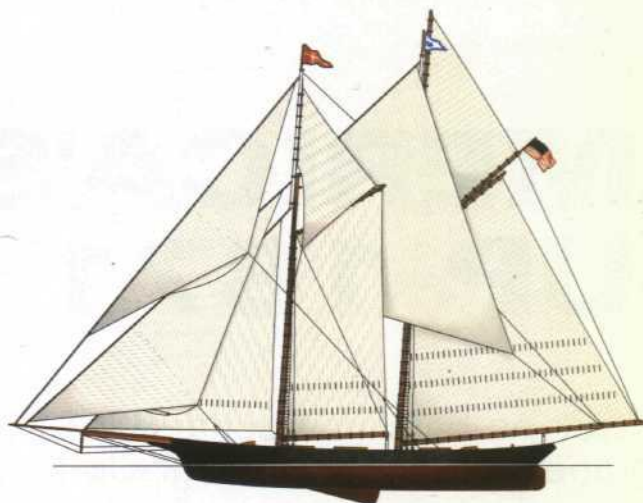
Bieg drugi, rozegrany dwa dni później, przyniósł spór, który w istotny sposób wpłynął na przebieg rywalizacji. Wskutek nieprecyzyjnego regulaminu regat *COLUMBIA* okrążyła boję zwrotną lewą, a *LIVONIA* prawą. Angielski jacht stracił przez ten manewr kilka cennych minut i uległ na mecie mniejszemu rywalowi. Ale Ashbury złożył protest, ponieważ okrążenie znaku lewą burzą było niezgodne z powszechnie przyjętymi regułami. Protest oddalono, Ashbury pozostał nieugięty i odmówił przyjęcia decyzji.

Nazajutrz odbył się bieg trzeci. Tym razem powiało... Ponieważ na *DAUNTLESS* wymieniano akurat częściowo takielunek, nie był on gotowy do walki, a *SAPPHO* odpłynął z portu po zaopatrzenie nie przewidując szybkiego rozstrzygnięcia protestu. Pod ręką była tylko *COLUMBIA*, która miała słabe osiągi na silnych wiatrach.

Rywalizacja na trasie była nieciekawa, *LIVONIA* zaraz po starcie postawiła wszystkie żagle i szybko od-

COLUMBIA

długość kadłuba	32,9 m
długość K LW	29,4 m
szerokość	7,9 m
zanurzenie	1,8 m
zanurzenie z mieczem	6,7 m
wyporność	2201
powierzchnia żagli	ok. 1116 m ²

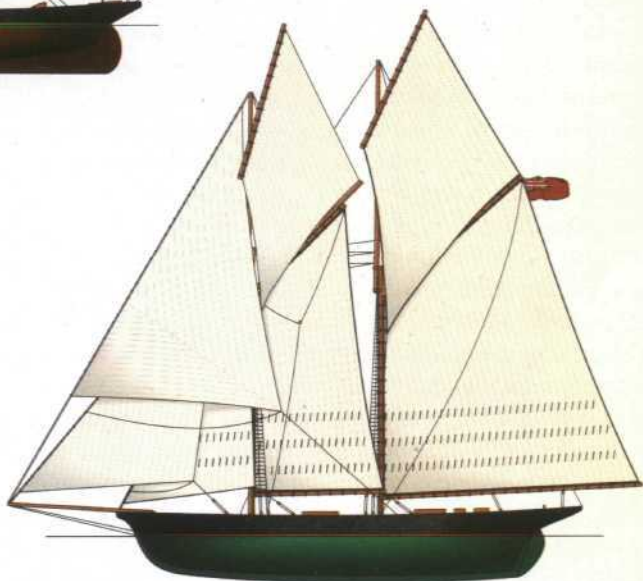


SAPPHO

długość kadłuba	41,2 m
długość K LW	36,4 m
szerokość	8,3 m
zanurzenie	3,9 m
wyporność	310t
powierzchnia żagli	brak danych

LIVONIA

długość kadłuba	38,7 m
długość K LW	32,5 m
szerokość	7,2 m
zanurzenie	3,8 m
wyporność	280t
powierzchnia żagli	ok. 1688 m ²



COLUMBIA

COLUMBIA zwodowana została w 1871 roku jako własność Franklina Osgooda. Projektantem był J. B. Van Deusen, jedna z bardziej znanych postaci przemysłu stoczniowego na wschodnim wybrzeżu Stanów. Jak to bywało w ówczesnym zwyczaju prace projektowe prowadzone były równoległe z konstrukcyjnymi, ale dzięki temu jacht powstał w rekordowym tempie. Przeznaczony był do żeglugi na słabych wiatrach, miał bardzo małe zanurzenie, zaledwie 1,87 metra łącznie z mieczem. Ponadto był wąski i bardzo niski, przez co Anglicy nazywali go pogardliwie półmiskiem. Zbudowany został według tradycyjnych technologii; na szkieletcie drewnianym grube poszycie z dębu i solidny, teakowy pokład. Ożaglowanie miał typowe; szkuner sztakslowy z dodatkowymi topslami, do tego daleko wysunięty bukszpryt pozwalający na łatwe manewrowanie sztakslami.

SAPPHO

Zaprojektowany i zbudowany został w roku 1867 przez spółkę konstruktoro-stoczniową C&R Poillon of Brooklyn dla komandora Williama Douglasa, weterana wojny secesyjnej. Nie był to typowy produkt stoczni, ale największy jacht budowany dotychczas w Stanach. Startował w regatach w Anglii w 1868 roku, i niezłe sobie radził, został jednak odwołany do Ameryki. Po sprzedaży i przebudowie dodano balast, skrócono maszty i tym samym zmniejszyła się powierzchnia żagli. Wynikało to z planowanych rejsów z Nowego Jorku do San Francisco przez Przylądek Horn. A jednak jeszcze raz *SAPPHO* popłynął do Anglii na regaty. Wygrał tam dwukrotnie z *CAMBRIA*, challengerem z 1870 roku. Mimo to nie znalazł nabywcy. Powrócił zatem do Stanów i wkrótce potem został wytypowany do obrony Pucharu dla New York Yacht Club.

LIVONIA

Jacht zamówiony bezpośrednio po powrocie armatora z pierwszej próby odebrania Amerykanom Pucharu w 1870 roku. Armator, James Ashbury, zlecił budowę nowej jednostki - wzorowanej na doświadczeniach skutników amerykańskich - Michaelowi Ratseyowi, który był także konstruktorem i budowniczym *CAMBRIA* startującej rok wcześniej. Kadłub był kombinacją drewna dębowego i teaku, solidny i niezwykle wytrzymały, a przy tym bardzo podobny do swych amerykańskich kuzynów. Jacht ożaglowano jako szkuner o ogromnych żaglach gąlowych-łączna powierzchnia żagli wynosiła około 2 tysiące metrów kwadratowych. Nie tylko kadłub był wyraźnym zapożyczeniem z amerykańskich dokonań; podobne były również niektóre rozwiązania konstrukcyjne i materiał wykorzystany na żagle.

daleka się od mniejszej *COLUMBIA*. Na nic zdały się wysiłki ambitnej załogi - tego dnia Anglicy byli nie do pokonania. Na *COLUMBIA* tymczasem doszło do awarii takielunku i porwania żagli. Wynik biegu był jasny - Anglicy wygrali z ogromną przewagą -15 minut i 10 sekund po korekcie czasu. Warto odnotowania jest to, że po raz pierwszy bieg wygrał challenger i to nie powtórzy się aż do roku 1920.

Do czwartego biegu gospodarze wyznaczili *SAPPHO*, szkuner jeszcze większy od *LIVONIA*, niosący jednak mniej żagli. 21 października na trasę wyszły jachty mające porównywalne parametry i wynik był wielką niewiadomą. *SAPPHO* wygrała start i szybko oddalała się od rywala: załoga była sprawniejsza i bardziej zgrana, ponadto nie była zmęczona kilkudniową rywalizacją i nerwową atmosferą. Przysilnych wiatrach amerykański jacht spisywał się znakomicie i przewaga powiększała się systematycznie. Na mecie *SAPPHO* zameldował się o 33 minuty i 21 sekund przed jachtem angielskim.

Bieg piąty także rozegrany został pod dyktando *SAPPHO*, który w trud-

nych warunkach wiatrowych postawił oba topsle, czego nie uczyniła załoga *LIVONIA* w trosce o całość takielunku. Od startu prowadził jacht amerykański i do mety dotarł z przewagą 25 i pół minuty.

Po rozegraniu pięciu biegów sytuacja była jasna, ale tylko dla gospodarzy. Uznali oni, że wygrali cztery wyścigi i nie muszą stawać do rozegrania kolejnych, a Puchar pozostaje w Nowym Jorku. Anglicy przedstawili natomiast zgoła odmienną interpretację. Uznali mianowicie, że bieg drugi został przez Amerykanów wygrany nieprawidłowo i wynik rywalizacji jest 3:1. Do rozegrania pozostały zatem jeszcze dwa biegi, przeprowadzenie siedmiu bowiem zakładał regulamin. Ashbury stawiał się zatem na starcie jeszcze dwukrotnie, ale oczywiście na linii startu nie spotkał nikogo. Uznał zatem, że Puchar zdobył właśnie on. Jego interpretacja była jednoznaczna; wygrał bieg drugi, bo poprawnie okrążył znak, bieg trzeci oraz dwa ostatnie walkowerem, a zatem prosi o wydanie Pucharu, ponieważ chce już wracać do Anglii. Niestety, organizatorzy nie podzielali jego zdania

i nawet do głowy nie przychodziła im jakakolwiek polemika z natrętnym Anglikiem.

Ten z kolei opisał swoje doświadczenia w książce wydanej w Anglii, co wywołało ostrą polemikę pomiędzy nowojorskim jachtklubem a stroną angielską. Na zarzuty o nieuczciwej rywalizacji i organizacyjnych manipulacjach zmierzających do zatrzymania Pucharu w Ameryce wszelkimi sposobami, Brytyjczycy otrzymali odpowiedź, że regaty zostały rozegrane prawidłowo i jeśli chcą wygrać Puchar to muszą ponownie stanąć do rywalizacji. Sytuacja była napięta i nic nie wskazywało, że Puchar zmieni właściciela, skutkowało to jednak sporym zamieszaniem w środowisku i brakiem zainteresowania rywalizacją z Nowojorkczykami przez następnych kilka lat.

Bibliografia:

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