

AMERICA'S CUP 1878



Z powodu matactw nowojorczyków Puchar Ameryki otaczała od 1871 r. atmosfera podejrzeń. Przez cztery lata nie nadchodziło do New York Yacht Club żadne wyzwanie. Oburzeni Anglicy nie kwapili się do walki według niejasnych - ich zdaniem - zasad. Nawet gazety amerykańskie krytykowały władze klubu nowojorskiego za rozmaite zabiegi o utrzymanie Pucharu.

Marek Słodownik

Ale w 1876 roku nieoczekiwanie nadeszło pismo z Royal Canadian Yacht Club of Toronto, w którym komandor tamtejszego klubu Charles Gifford proponował rozegranie pojedynku na wodzie. Amerykanie szybko się zgodzili, precyzując regulamin rywalizacji, by poprawić nadzarpnięty wizerunek. Tym razem nie było długotrwałych targów, praktycznie pierwsza propozycja została zaakceptowana. Ustalono, że regaty rozegrane zostaną na trasie znanej już z poprzedniej edycji i że przeprowadzone zostaną tylko trzy biegi.

Trasa liczyła 32,6 mili i była bardzo kręta, wówczas jednak uważano, że taka jej konfiguracja lepiej pozwoli zaprezentować się obu jachtom, i co ważne, przebieg wyścigu można było śledzić z brzegów, a zainteresowanie, umiejętnie podsycane przez gazety, było olbrzymie. Ponadto - na wyraźne życzenie strony kanadyjskiej - postanowiono, że do regat stanie tylko jeden jacht amerykański, aby wyrównać szansę walki o Puchar. Nowinką regulaminową było też to, że jachty wyruszą ze startu lotnego,

zamiast startu z kotwicy, na zasadach podobnych do dzisiejszych. Sporów nie było, obu stronom zależało na szybkim zmierzeniu się o Puchar.

Kanadyjczycy wystawili do walki jacht *COUNTESS OF DUFFERIN* projektu Alexandra Cuthberta. Była to jednostka wzorowana na amerykańskich szkunerach, ale wskutek braku środków bardzo ubogo wyposażona. Nie miała dobrych żagli, wnętrze było spartańskie, a część podwodna kadłuba - praktycznie niewykończona. Był to jacht mieczowy, co jednak na kontynencie amerykańskim nikt nie dziwiło. Dopiero po przybyciu na start do Nowego Jorku załoga dokonywała pospiesznej wymiany żagli i korygowała błędy takielunku. Brakowało jednak funduszy. Miejscowi sympatycy żeglarstwa powątpiewali w szansę jachtu, który dotąd żeglował na jeziorach, a miał stanąć do walki z najlepszą jednostką amerykańską. Zwłaszcza że na próby morskie i opływanie jednostki zabrakło już czasu.

Gospodarze wyznaczyli do regat szkuner *MADELEINE*, także jednostkę mieczową, jacht, który nosił świeżo

zdobyty tytuł mistrza floty nowojorskiej. Był on własnością Johna Dickersona, komandora Brooklyn Yacht Club. Jednostkę zaprojektował i zbudował w swojej stoczni David Kirby.

Początkowo *MADELEINE* była otaklowana jako siup, ale po pięciu latach eksploatacji dostawiono drugi maszt i zmieniono cały osprzęt pokładowy. Jacht ten był nieco większy i miał kadłub w części podwodnej pokryty miedzią. Była to jednostka doskonale wyposażona. Dodatkowym atutem była bardzo zgrana załoga, pływająca na *MADELEINE* już trzeci sezon w praktycznie niezmiennym składzie.

Zwracały uwagę zbliżone wymiary obu jednostek, rzecz bez precedensu w tych regatach. Zapowiadało to zarazem wyrównaną rywalizację i duże emocje.

Pierwszy wyścig rozegrano 11 sierpnia i od razu wiadomo było, że tym razem gospodarze są zdecydowanie lepsi. Na starcie *COUNTESS OF DUFFERIN* spóźnił się o pół minuty i *MADELEINE* pognęła ostro do przodu. Na pierwszym odcinku

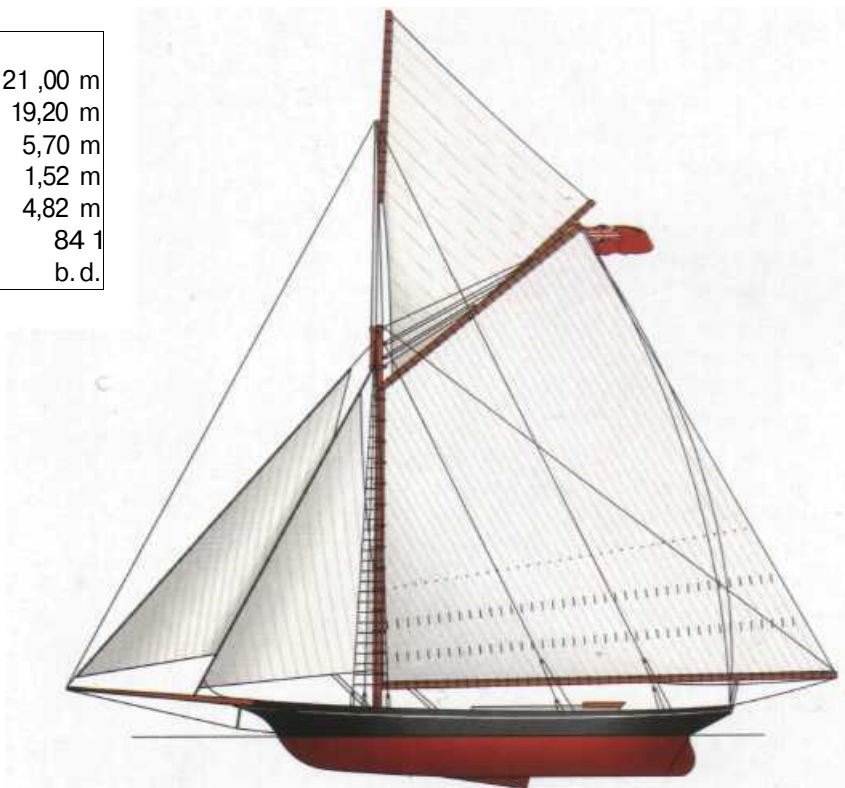
MISCHIEF

długość całkowita	20,12 m
długość K LW	18,30 m
szerokość	5,73 m
zanurzenie	1,68 m
zanurzenie z mieczem	4,80 m
wyporność	79 t
powierzchnia żagli	b. d.



ATALANTA

długość całkowita	21,00 m
długość K LW	19,20 m
szerokość	5,70 m
zanurzenie	1,52 m
zanurzenie z mieczem	4,82 m
wyporność	84 t
powierzchnia żagli	b. d.



doskonale zgrana załoga odpływała „w oczach”. Kanadyjczycy byli bezradni. Dystans między jachtami powiększał się z minuty na minutę i już przed pierwszym znakiem kursowym wiadomo było, że wygra jacht pod banderą amerykańską.

Ale na boi stała się rzecz nieoczekiwana. Załoga *MADELEINE* miała kłopoty ze zwrotem, walczyła z niesfornymi linami i w konsekwencji straciła prawie pięć cennych minut. Kanadyjczycy niemal doszli rywali. Ci jednak zdołali uporządkować szyki i pomknęli w kierunku mety. Jacht amerykański wygrał zdecydowanie. *COUNTESS OF DUFFERIN* dotarł do mety dopiero po 9 minutach i 58 sekundach - to była prawdziwa kłęska.

Wyścig drugi rozegrano na 20-milowej trasie „po śledziu”. Tym razem za zgodą obu uczestników regat dopuszczono do startu poza konkursem legendarny szkuner

AMERICA, pierwszego triumfatora batalii o Puchar z roku 1851.

Sytuacja powtórzyła się i *COUNTESS OF DUFFERIN* ponownie miał nieudany start. Na słabym wietrze oba amerykańskie jachty szybko odpływały, a kanadyjski ledwie się poruszał. Atmosfera na pokładzie była napięta, daleko niósł się głośnie komendy i odgłosy nerwowej biegani-ny po pokładzie. Już na boi zwrotnej stało się jasne, że Kanadyjczycy dostaną tęgie lanie, a Puchar zostanie w Nowym Jorku.

MADELEINE zakończył bieg z rezultatem 7 godzin, 19 minut i 47 sekund, siedem minut później dotarła *AMERICA*, a dopiero 27 minut za zwycięzcą *COUNTESS OF DUFFERIN*.

W tej sytuacji trzeci bieg był już niepotrzebny. Puchar pozostawał własnością nowojorkczyków.

Kanadyjczycy przeżyli jeszcze jedno upokorzenie. Kłopoty finan-

sowe, z którymi syndykat borykał się przez cały czas trwania kampanii, zmusiły ich do wystawienia jachtu na sprzedaż i pierwszy chętny został nabywcą szkunera. Jacht pływał potem ponownie po jeziorach amerykańskich z bazą nad jeziorem Michigan.

Był to ostatni pojedynek szkunerów w walce o Puchar *AMERYKI*. Od następnej edycji na starcie stawać miały już tylko jednomasztowce. W jachtingu mijała pewna epoka, ale przyszłość zapowiadała nie mniej ciekawą rywalizację.

Bibliografia

- G.D. Dunlap „America's Cup Defenders”
 - N. Lindsay „America's Cup”
 - H. Stone „Millions for defense”
 - J. Brooks „The Thirty Million Dollar Cup”
 - R. Rayner „The America's Cup”
- Rys. Marek Strauchold

