

AMERICA'S CUP 1881



Na arenę regat wkroczyły jachty jednomasztowe. Kończyła się pewna epoka w wyścigach pod żaglami. Cele sportowe wymuszają prostotę rozwiązań, efektywność, specjalizację.

Marek Słodownik

Regaty o Puchar AMERYKI planowane na 1881 rok były pod kilkoma względami inne od dotychczas rozegranych. Po pierwsze, na starcie stanąć miały jachty jednomasztowe, co oznaczało koniec ery szkunerów. Podrugie, dotąd nie zdarzało się, aby obrońca Pucharu budował jacht specjalnie do regat, zazwyczaj wybierano najlepszą jednostkę spośród istniejącej flotyli jachtów NYCC. Po trzecie wreszcie, w regatach wystartował po raz pierwszy jacht stalowy, co także sygnalizowało kres pewnej epoki. Po raz ostatni także jachty uczestniczące w tych regatach mogły dotrzeć na start na pokładach statków czy w inny sposób niż pod żaglami.

W 1881 roku Albert Cuthbert - projektant i skipper kanadyjskiego jachtu *COUNTESS OF DUFFERIN*, startującego w poprzedniej kampanii, zaprzagnął ponownie zmierzyć się z Amerykanami w celu zdobycia Pucharu. Tym razem jednak zdecydował się zaprojektować jacht jednomasztowy, na wzór jednostki, na której wygrywał ostatnio sporo regat lokalnych - *ANNIE CUTHBERT*. Zaprojektował jednostkę wzorowaną na istniejącej, konstruk-

MISCHIEF był pierwszym jachtem stalowym wykorzystanym do regat o Puchar AMERYKI i drugim zbudowanym w stoczniach amerykańskich. Wyróżniał się także pod innym względem. Podczas prac projektowych zerwano z tradycją wykonywania drewnianego modelu w skali 1:1 na rzecz obliczeń matematycznych potwierdzonych następnie stoczniową praktyką. Inspiracją dla konstruktora A. Carry Smitha były kutry brytyjskie, ale jednostka amerykańska wyposażona była w tradycyjny miecz zamiast balastu stałego.

Zaprojektowano go jako kuter gafłowy wyposażony w dwa sztakle i topsel.

ATALANTA była jachtem zbudowanym w Kanadzie specjalnie na regaty America's Cup w 1881 roku. Wstawiła się przede wszystkim tym, że jako pierwszy i jedyny jacht w historii tej rywalizacji na start dopłynęła wodami wewnętrznymi, korzystając z sieci kanałów i jezior pomiędzy Kanadą i Stanami Zjednoczonymi. Ponieważ była jachtem stosunkowo szerokim „po pokładzie”, i nie we wszystkich słuzach na trasie się mieściła, zdecydowano, że zostanie odciążona na czas ich pokonywania, przez co podróż do Nowego Jorku bardzo się wydłużyła.

Była kutrem wykonanym tradycyjną technologią, o konserwatywnym ożaglowaniu, bez topowego sztakla. Nie zaskakiwała również część podwodna, jacht wyposażony był w miecz zwiększający zanurzenie o ponad 3 metry.

Na pokładzie znajdowała się amatorska załoga werbowana nieco przypadkowo, co-jak się okazało podczas bezpośredniej konfrontacji z Amerykanami - miało decydujące znaczenie. Jachtem dowodził budowniczy - Albert Cuthbert

Po kampanii w roku 1881 jacht powrócił na Jezioro Ontario, gdzie jeszcze przez piętnaście kolejnych sezonów startował w lokalnych regatach, wiele z nich wygrywając.

MISCHIEF

długość całkowita	20,12 m
długość KLW	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 KLW	19,20 m
szerokość	5,70 m
zanurzenie	1,52 m
zanurzenie z mieczem	4,82 m
wyporność	84 t
powierzchnia żagli	b.d.



cyjnie tamiącej ustalone kanony w walce o Puchar AMERYKI. Jacht *ATALANTA* powstawał w rekordowym tempie. Budowano go bowiem równolegle z postępowaniem prac projektowych.

Atymczasem władze nowojorskiego Jacht Klubu ponownie toczyły spory proceduralne, zrażając sobie potencjalnych uczestników regat. Długo rozważano możliwość wprowadzenia przywilejów dla obrońców trofeum. Władze NYYC upierały się, aby każdego dnia decydować o tym, który jacht obrońcy trofeum zmierzy się z pretendentami, co pachniało ustawianiem regat już przed startem. Po długich negocjacjach odstąpiono od tego warunku godząc się na jeden jacht wystawiony do regat przez nowojorski klub. Ponadto zdecydowano, że regaty składać się będą z trzech biegów.

Amerykane bardzo solidnie przygotowywali się do regat. Już ponad pół roku wcześniej organizowano wstępne etapy selekcji, aż wreszcie wytypowano kuter *MISCHIEF*. Ta decyzja wzbudziła sporo kontrowersji wśród członków klubu, faworytem był bowiem jacht *POCAHONTAS* należący do Davida Kirby'ego, budowniczego *MADELEINE*, zwy-

cięskiego jachtu z roku 1876. Zdecydowano dopuścić do regat także trzeci jacht, *GRACIE*, ale oczywiście poza konkursem. Była to jednostka podobna w konstrukcji do *MISCHIEFA*, ale nieco mniejsza. Obaj główni rywale wyrazili zgodę na start trzeciego jachtu.

Wreszcie jednak rozstrzygnięto wszystkie spory proceduralne i wyznaczono datę regat na 8 listopada. Niestety, sztorm pokrzyżował te plany i wyścig trzeba było przesunąć na dzień następny. W tak późnej porze roku zazwyczaj nie organizowano już żadnych regat. Nie było jednak odwrotu, batalia o Srebrny Dzban musiała się odbyć, bo w jej realizację zaangażowano zbyt wiele sił i środków.

Pierwszy bieg rozegrano na wewnętrznej trasie klubowej. Od startu prowadził jacht amerykański, a jego załoga wyróżniała się przede wszystkim sprawnością i zgraniem. Jacht płynął szybko i pewnie, na pokładzie każdy wiedział, co ma robić, a dystans pomiędzy rywalami stale się powiększał. Na boi zwrotnej załoga *ATALANTY* kompletnie się pogubiła, jacht stracił wiele i już jasnym się stało, że te regaty należeć będą do Amerykanów. Na mecie różnica pomiędzy rywalami

wynosiła aż czterdzieści minut. Skądinąd tym razem najszybsza była *GRACIE*, zarówno w czasie rzeczywistym, jak też przeliczonym, ale oczywiście jej rezultat nie mógł być brany pod uwagę.

Bieg drugi to ponownie dominacja *MISCHIEFA*. Tym razem ścigano się na długiej trasie, ale tym bardziej widoczna była nieporadność Kanadyjczyków. Nie była to zgrana załoga, manewry wykonywano nieporadnie, przeciągały się niepokojąco długo i chyba tylko spokojnym warunkom atmosferycznym zawdzięczali, że dojechali cało na metę.

Na dystansie 32 mil *MISCHIEF* wygrał z jachtem kanadyjskim w sposób bezdyskusyjny aż o 38 minut i w tej sytuacji rozgrywanie biegu trzeciego nie było potrzebne. Puchar pozostał w New York Yacht Club

Bibliografia:

G.D. Dunlap, *America's Cup Defenders*

N. Lindsay, *America's Cup*

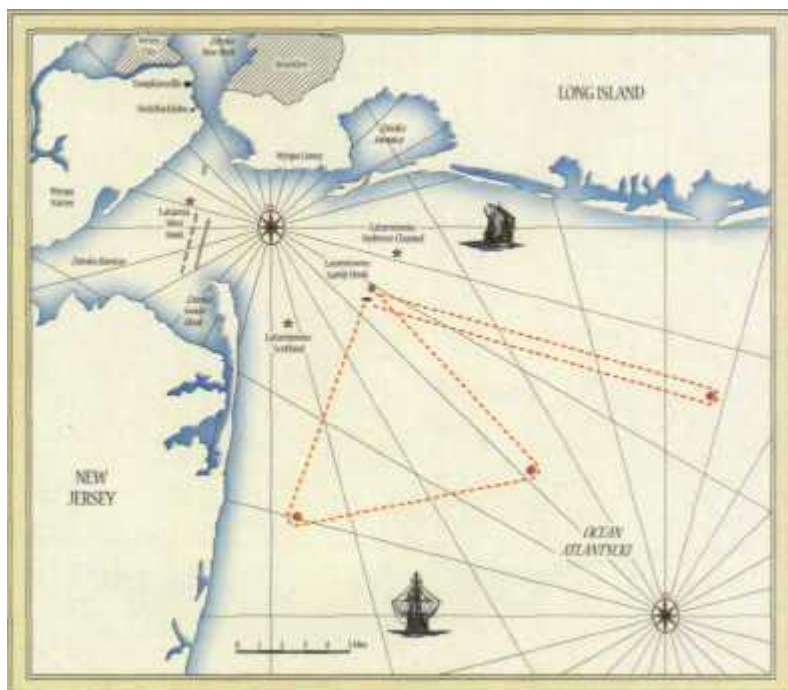
H. Stone, *Milions for defense*

W. Głowacki, *Dzieje jachtu światowego*

J. Brooks, *The Thirty Million Dollar Cup*

R. Rayner, *The America's Cup*

Rys. Marek Strauchold



Trasa regat 1881 r.

Od redakcji: Jest na szczęście taka postać, na którą można zważyć rozmaite uchybienia redakcyjne. Zwie się ona Chochlik Drukarski. Otóż ta skądinąd bezbronna persona zapewne nie zaprzeczy, że w poprzednim numerze REJSU (8/99) w spisie treści oraz na stronie 76 podmieniła poprawny tytuł „America's Cup 1876” na fałszywy „America's Cup 1878”, a także podstawiła na stronie 77 rysunki jachtów opisanych w powyższym artykule „America's Cup 1881”, zamiast stosownych jachtów z roku 1876. Czujemy się w obowiązku przedstawić niniejszym te ostatnie (na sąsiedniej stronie) oraz powtórzyć te przedwcześnie wydrukowane. Przepraszamy, bośmy nie upilnowali.

COUNTNESS OF DUFFERIN

długość całkowita	32,40 m
długość K LW	29,00 m
szerokość	8,0 m
zanurzenie	2,90 m
zanurzenie z mieczem	5,90 m
wyporność	153 t
powierzchnia żagli	1602 m ²



MADELEINE

długość całkowita	32,60 m
długość K LW	22,70 m
szerokość	7,30 m
zanurzenie	2,00 m
zanurzenie z mieczem	5,50 m
wyporność	140 t
powierzchnia żagli	b.d.

