

AMERICA'S CUP 1901

Jachty szły łeb w łeb. Różnice na mecie były minimalne. Ale walka toczyła się fair. Regaty o Puchar odzyskały dawny blask. Gwiazdą pierwszej wielkości stawał się Thomas Lipton, który zaskarbił sobie sympatię nawet kibiców amerykańskich.

Marek Słodownik

Przegrana kampania sprzed dwóch lat nie złamała ducha Thomasa Liptona. Od razu po poprzedniej batalii, jeszcze w Nowym Jorku, zapowiedział, że chciałby jak najszybciej ponownie stanąć do walki o Srebrny Dzban, proponował nawet kolejny rok. Ale uzgodniono, że regaty rozegrane zostaną w 1901 roku.

Tym razem Lipton zaangażował do prac projektowych George'a L. Watsona, który już trzykrotnie konstruował jednostki do tej rywalizacji. Po raz pierwszy zastosowano odmienną filozofię projektowania jachtów. Wykonano model jachtu i przeprowadzono badania w basenie. Lipton długo dyskutował z Watsonem nad kształtem jachtu. Upierał się początkowo, aby nowy *SHAMROCK* był niemal wierną kopią poprzednika, ze zmodyfikowaną częścią podwodną. Ale po próbach zgodził się na dalsze zmiany, choć na pierwszy rzut oka obie jednostki nadal były rzeczywiście podobne.

Tymczasem po drugiej stronie Atlantyku także trwały przygotowania. Wprawdzie Amerykanie z no-

wojorskiego Yacht Clubu dawno już nabrali przekonania, że są najlepsi, skoro przez tyle lat nie zdołano odebrać im trofeum zdobiącego główny salon klubu, ale przyznać trzeba, że sumiennie przygotowywali się do kolejnej kampanii. Uzgodniono bez większych kłótni zasady i termin zbliżających się regat i spokojnie zajęto się wyłonieniem najlepszego kandydata.

Spokój zakłócił jednak Bo-stończyk Thomas Lawson. Dorobiwszy się fortuny na handlu, postanowił stanąć do walki w obronie Pucharu., nie pytając o zgodę nowojorczyków. Zbudował jacht wzorowany na słynnym *INDEPENDENCE*. nie była to jednak udana kopia, bo jacht był trudny w manewrowaniu. Ale uparty Lawson przytynął do New-



COLUMBIA to zwycięzca poprzedniej batalii o Puchar AMERYKI. Przez dwa lata od największego sukcesu jacht wiele pływał w lokalnych regatach, ale prawie nigdy nie został pokonany na wodzie. Armator uważał go za tak udaną konstrukcję, że nie poddał go żadnym próbom. Przed rywalizacją o Puchar wymieniono tylko żagle i część olinowania.

SHAMROCK II to kontynuator linii sławnych jachtów należących do Sir Thomasa Liptona. Zaprojektował go George L. Watson wykorzystując eksperymentalne materiały oparte na stopach immadium. Miał powierzchnię żagla większą o 74 metry kwadratowe od swego rywala, a także nieco większą od poprzedniego *SHAMROCKA*. Był dłuższy i głębiej zanurzony, ale nieco węższy od tamtego i lżejszy odeń o prawie 6 ton. Takielunek, maszt i sztakle były w zasadzie wierną kopią poprzednika, a największe zmiany wprowadzono w kształcie kadłuba. Po udanej kampanii w 1901 roku pływał jeszcze tylko dwa sezony, wskutek wypadku został zniszczony, a jego odbudowa okazała się nieopłacalna.

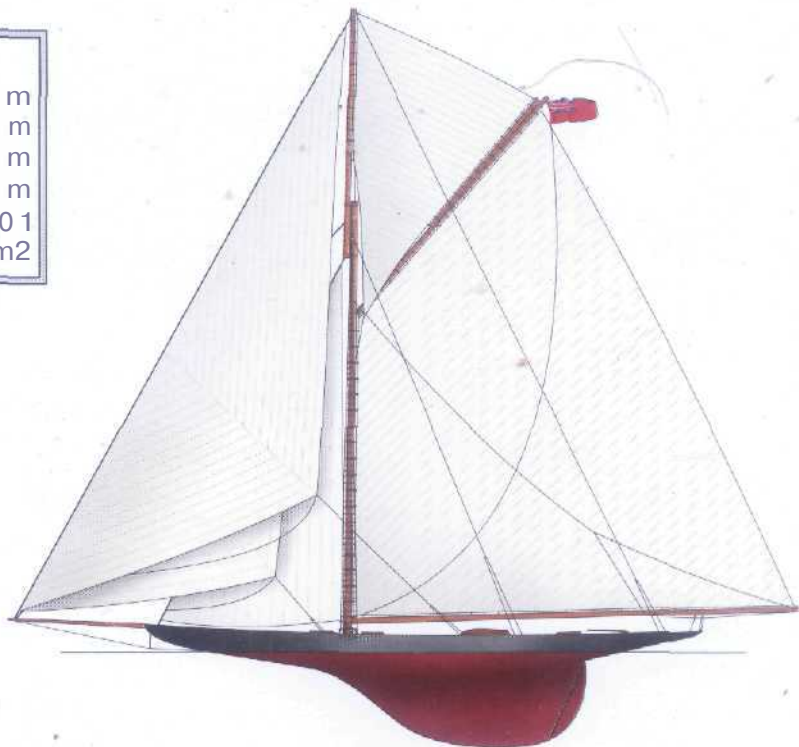
COLUMBIA

długość całkowita	39,90 m
długość K LW	27,40 m
szerokość	7,30 m
zanurzenie	5,90 m
wyporność	102,0 t
powierzchnia żagli	~1220m ²



SHAMROCK II

długość całkowita	41,10 m
długość K LW	26,70 m
szerokość	7,21 m
zanurzenie	6,30 m
wyporność	129,0 t
powierzchnia żagli	~1560m ²



port, aby stanąć do eliminacji. Okazało się jednak że jacht spisywał się fatalnie na słabych wiatrach, a jak spisywał się na silnych, nie zdołano ocenić, bo niewiele brakowało, a zatonałby z całą załogą po uderzeniu jednego ze szkwałów, Armator dalej nie ryzykował, sprzedał jacht za niewielką sumę, tracąc na tej transakcji prawie dwieście tysięcy dolarów. W ten sposób rozwiły się jego marzenia o żeglarskiej stawie.

W tej sytuacji na placu boju zostały dwa jachty; ostatni triumfator *COLUMBIA* i nowiutki *CONSTITUTION*, oba projektu Nathaniela Herreshoffa. Faworyzowany *CONSTITUTION* nie spełnił jednak pokładanych w nim nadziei, o mało bowiem nie zatonał podczas regat, ponieważ jego konstrukcja okazała się zbyt słaba z powodu drastycznych oszczędności na wadze elementów kadłuba. W tej sytuacji na placu boju pozostała sprawdzona *COLUMBIA* z tą samą doświadczoną załogą.

Brytyjczycy tymczasem budowali *SHAMROCKA*, stosując eksperymentalne technologie i wszyscy obserwatorzy byli zgodni, że powstaje jednostka niezwykła,

mogąca zagrozić Amerykanom. Zdarzył się jednak wypadek, który mógł być brzemienny w skutki. Podczas jednego z rejsów, gdy akurat na pokładzie gościł król Edward VII, na pokład runął maszt, siejąc spustoszenie. Ostudziło to na jakiś czas zapał Jego Królewskiej Mości do żeglarstwa i zasiało niepewność w załodze. Konieczne stało się zamówienie nowego, mocniejszego drzewca, co jednak wymagało czasu. Amerykanie pełni zrozumienia i wiary we własne możliwości zgodzili się na przesunięcie terminu rozpoczęcia regat. Cześć załogi stałej odmówiła jednak udziału w wyścigu i doszło do napięć, które wszakże armatorowi udało się zażegnać.

Gdy wreszcie Brytyjczycy dotarli do Nowego Jorku, trafili w środek gorączkowych przygotowań. Wprowadzono wiele modyfikacji w regulaminie, m.in. zmierzających do zdyscyplinowania kibiców. Obie jednostki poddano pomiarom, ale tym razem nie towarzyszyły temu żadne spory.

Wreszcie 28 września oba jachty stanęły do walki. Zaraz po starcie do 30-milowego wyścigu *COLUMBIA* wyskoczyła do pro-

du, a większy *SHAMROCK* usiłował ją doścignąć. Bardziej zwrotny jacht amerykański lepiej radził sobie na halsówce i utrzymywał prowadzenie do końca. Amerykanie zwyciężyli z czasem 4 godziny, 31 minut i 7 sekund, a *SHAMROCK* przyptynał na metę po 35 sekundach. Po korekcie czasu przewaga wynosiła tylko jedną minutę, zapowiadała się zatem pasjonująca walka w kolejnych biegach.

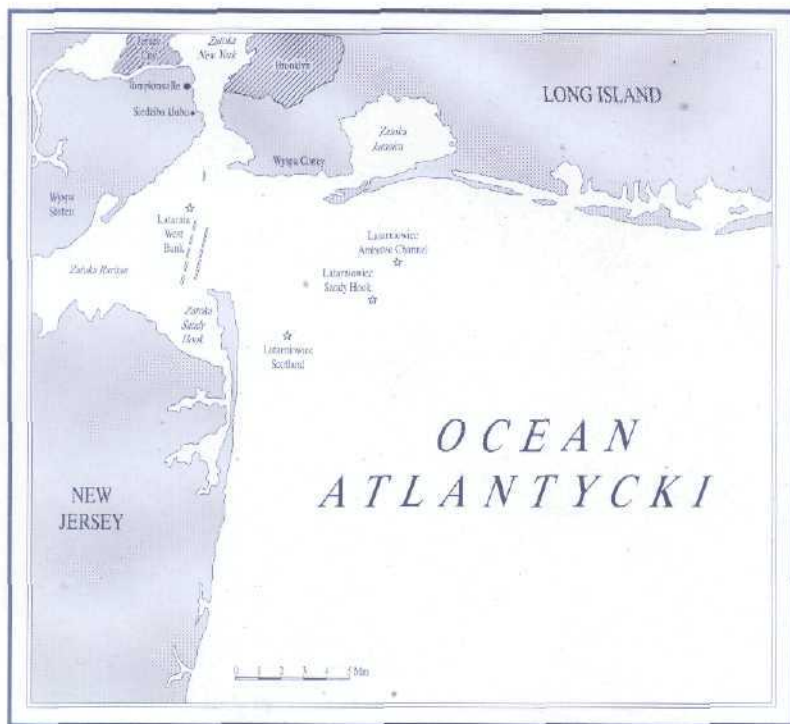
Drugi bieg rozegrano 3 października. Scenariusz był podobny; *CO LUMBIA* prowadziła od początku, *SHAMROCK* zawzięcie gonił, ale do samej mety nie zdołał odrobić strat. Tym razem różnica była nieco większa, prawie trzy minuty, która jeszcze trochę urosła po przeliczeniu czasów.

Wyścig trzeci rozegrano następnego dnia. *COLUMBIA* ponownie wygrała start, ale na trasie *SHAMROCK* zdołał ją wyprzedzić. Gdy wpadali na metę, różnica wynosiła zaledwie 2 sekundy-przypadek bez precedensu w tych regatach rozgrywanych już od półwiecza. Po czterech- i pół godzinie wyścigu dwusekundowa różnica była newsem na pierwszej stronie we wszystkich gazetach. Po przeliczeniu okazało się jednak, że *COLUMBIA* zwyciężyła o 41 sekund. Wynik 2:1 dla Amerykanów i owacja kibiców będących świadkami niezwykłego wydarzenia.

Thomas Lipton zapowiedział od razu, że stanie raz jeszcze do regat, aby po raz trzeci próbować odebrać Puchar z rąk Amerykanów. Brytyjczyk zdołał zaskarbić sobie sympatię tłumów. Podkreślano żartą walkę prowadzoną fair i determinacją obu ekip, która nic przekształciła się jednak w zakulisowe rozgrywki. Pisano nawet, że Puchar odzyskał dawny blask. Pozostał jednak na kolejne dwa lata w siedzibie New York Yacht Club.

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



Akwen regat L 1901 roku