

# AMERICA'S CUP 1899

Regaty o wielkie trofeum żeglarskie coraz bardziej stawały się wyścigiem myśli konstruktorskiej i techniki. Niemal 40-metrowe jachty obu konkurentów mogły nosić półtora tysiąca metrów kwadratowych żagli na wielkich masztach i 30-metrowych bomach.

Marek Słodownik



Po bezpardonowej walce o Puchar AMERYKI w roku 1895 hrabia Dunraven zrezygnował z odzyskania trofeum dla swego kraju i solennie obiecał sobie, że już nigdy więcej nie stanie na starcie podobnych regat. Jego miejsce zajął Thomas Lipton, szkocki przedsiębiorca z irlandzkim rodowodem. Na arenie żeglarskiej nie był szerzej znany, wkrótce jednak jego nazwisko miało stać się popularne, a sam Lipton za swe zasługi i konsekwencję zostanie uhonorowany tytułem szlacheckim.

Lipton ostroabrał się do pracy nad tworzeniem syndykatu zdolnego sprostać rywalizacji. Przede wszystkim zwrócił się do Williama Fife'a z propozycją zaprojektowania jachtu do walki o Puchar. Miała to być jednostka zbliżona w założeniach do jachtu VALKYRIE III hrabiego Dunravena, ale z poprawkami, jakie nasunęły się konstruktorowi podczas obserwacji regat.

Powstał jacht o długości prawie 40 metrów i szerokości 7 i pół metra. Powierzchnia żagli była imponująca – półtora tysiąca metrów kwadratowych na jednym maszcie. Chociaż jacht był podobny do swe-

go pierwowzoru, to jednak były pomiędzy nimi istotne różnice. Przede wszystkim wzmocniono konstrukcję kadłuba, dodając sporo balastu i po-

większając znacznie wyporność jednostki. Ponadto zastosowano większe sztaksle, aby uniknąć nawierzności.

**COLUMBIA** to jedyny w historii walki o Puchar AMERYKI jacht, który dwukrotnie zwyciężył w tej najbardziej prestiżowej żeglarskiej rywalizacji. Zaprojektował go Nathaniel Herreshoff, który już po raz trzeci był twórcą zwycięskiego jachtu. W stoczni Herreshoff Mfg Co zbudowano tę jednostkę w rekordowym tempie dwunastu tygodni, ale prace trwały na trzy zmiany siłami 200 ludzi. Był to największy jacht, jaki do tej pory startował w America's Cup. Jego obsługa wymagała ponad siedemdziesięcioosobowej załogi. Jacht przy długości prawie 40 metrów i wyporności 102 ton, mógł nieść prawie półtora tysiąca metrów żagla stawianych na jednym maszcie. Taka powierzchnia żagli wymagała zastosowania bardzo długiego bomu (ponad 30 metrów (długości) i bukszprytu prawie dziesięciometrowej długości. Zastosowano także nowość: olbrzymią genuę zamiast sztaksli. Ożaglowanie uzupełniał wielki topsel z trzema listwami usztywniającymi, następujący załodze wiele problemów podczas manewrów.

**SHAMROCK** to pierwszy z serii jachtów, które miały startować w Pucharze AMERYKI w latach następnych. Zbudowany został w brytyjskiej stoczni Thornycroft & Co według projektu Williama Fife'a, pierwszego ze sławnej dynastii projektantów jachtów. Chociaż budowę jachtu otaczała mgiełka tajemnicy, to jednak po zwodowaniu okazało się, że jest to jednostka niemal identyczna jak jej rywal w walce o Puchar. **SHAMROCK** także wyposażony był w trzydziestometrowy bom, wychodzący daleko poza rufę, i podobnej długości bukszpryt. Sztaksle na jachcie były jednak zgodne z tradycją, podobnie topsel, chociaż po raz pierwszy na jachcie brytyjskim zastosowano listwy usztywniające.

**COLUMBIA**

długość całkowita	39,90 m
długość K LW	27,40 m
szerokość	7,30 m
zanurzenie	5,90 m
wyporność	102,01
powierzchnia żagli	-1220 m <sup>2</sup>



**SHAMROCKI**

długość całkowita	39,00 m
długość K LW	26,75 m
szerokość	7,60 m
zanurzenie	6,20 m
wyporność	135,01
powierzchnia żagli	---1253 m <sup>2</sup>



Armator chciał, aby jacht zbudowano w Irlandii, ale nie udało się znaleźć tam odpowiedniego wykonawcy i w tej sytuacji budowę powierzono stoczni Thornycroft. Budowa jachtu posuwała się bardzo szybko i wkrótce oczom armatora ukazały się piękne kształty nowego jachtu.

Także Amerykanie ostro zabrali się do pracy. Na czele nowojorskiego syndykatu stanął Oliver Iselin, a do pomocy zebrał tych samych ludzi, z którymi cztery lata wcześniej wygrał rywalizację z jachtem angielskim. Nową jednostkę zaprojektował i zbudował w swojej stoczni Nathaniel Herreshoff, dla którego była to już trzecia kampania. Tym razem Herreshoff zaproponował jacht podobny do zwycięskiego *DEFENDERA*, ale nieco większy. Nowinką było tylko zastosowanie wielkiej genui w miejsce trzech sztaksli. Pomysł był oryginalny, ale w praktyce okazało się, że na tego typu rozwiązania było jeszcze zbyt wcześnie. Obsługa olbrzymiego żagla była trudna, wybierać go musiało kilku ludzi, a ponadto tkanina, z której był wykonany, szybko się rozciągała.

Skipper Charlie Barr, z pochodzenia Szkot, zebrał załogę składaną

jącą się w dużej mierze ze swoich rodaków. Barr, sam naturalizowany kilka lat wcześniej, popierał swoich ziomków, co nie bardzo podobało się nowojorczykom, ale już pierwsze treningi wykazały, że była to ekipa sprawna i bardzo zgrana, więc opozycja przycichła. Podczas prób wewnętrznych *COLUMBIA* regularnie zwyciężała *DEFENDERA*. Inny znany amerykański jacht, który od czasu zwycięskiej kampanii sprzed czterech lat niewiele się zmienił.

Wśród tych przygotowań do uzgodnienia szczegółów regulaminu przystąpili negocjatorzy. Ustalono, że zostanie rozegranych pięć wyścigów, a wygra ten, kto zwycięży w trzech biegach. Trasy pozostały niezmienione: trasa klubowa 15-milowa, a następnie 30-milowy trójkąt. Limit czasowy dla każdego z biegów określono na pięć i pół godziny. Uzgodniono, że przed startem odbędą się pomiary jachtów połączone z wyraźnym oznakowaniem linii wodnej. Ustalono także, że trasa zostanie zabezpieczona przez jednostki straży brzegowej, aby zapobiec zagrożeniom ze strony łodzi kibiców i gapiów.

Wszystko było dopięte na ostatni guzik, ale plany pokrzyżowała po-

goda. Mgły, które otuliły Nowy Jork, na długie dni uniemożliwiły regaty. Oba jachty stały w porcie, a załogi „dopieszczaly” sprzęt. Wreszcie 16 października można było rozegrać pierwszy bieg. Jachty nerwowo kręciły się na polu startowym, ale po sygnale od razu do przodu wyrwała *COLUMBIA* i nie oddała prowadzenia do końca. Wygrała w czasie 4 godziny, 53 minuty i 53 sekundy. *SHAMROCK* dotarł na metę w czasie 5 godzin, 4 minuty i 7 sekund.

Drugi bieg, rozegrany nazajutrz, miał dramatyczny przebieg. Na *SHAMROCKU* złamał się maszt przy topie, ale obeszło się bez ofiar. Jacht jednak nie ukończył wyścigu i po dwóch zwycięstwach Amerykanów ekipa z Europy znalazła się w trudnym położeniu. *COLUMBIA* ukończyła drugi wyścig samotnie w czasie 3 godziny i 37 minut. Teraz Iselin był już pewny zwycięstwa i zawczasu kreował się na bohatera regat udzielając licznych wywiadów.

Trzeci bieg, rozegrany 20 października, był prawie idealnym powtórzeniem pierwszego. Start wygrali Amerykanie, oni też pierwsi opłynęli znak kursowy, a potem, nie oddali prowadzenia aż do mety. Licznie zgromadzone wzdłuż trasy rozmaite wehikuły wodne kibiców z trudem spychano poza strefę regat. *COLUMBIA* pokonała dystans w czasie 3:38 o całe 6 minut wyprzedzając rywali. Gdy okazało się, że Puchar zostaje w Nowym Jorku, załozde zgotowano owację w porcie. Miasto oszalało, a Charlie Barr wityny był jak bohater.

Po ceremonii wręczenia Pucharu Thomas Lipton zapowiedział, że zamierza ponownie przystąpić do walki o Puchar. Początkowo proponował rok 1900. Kolejna batalia o Puchar odbyła się jednak rok później.

Rys. Marek Strauchold

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. Raynor, *The America's Cup*

