

Z historii jachtingu...

# AMERICA'S CUP 1893

Trzeci bieg był jednym z najbardziej dramatycznych w całej historii walki o Puchar i miał zdecydować o wyniku regat. Oba jachty przez niemal cały dystans szły łeb w łeb, trudno było ustalić właściwie, który prowadzi.

Marek Słodownik

W rywalizacji o *Puchar AMERYKI* nadszedł czas zmian. Ustalono, że jachty muszą mieścić się w określonych przedziałach długości. Granicę wyznaczono jednak mało precyzyjnie, od 65 do 90 stóp mierzonej po linii wodnej. Ponadto sprecyzowano takielunek zawężając go do słupa. Według nowych założeń jachty musiały być precyzyjnie pomierzone.

Era jachtów turystycznych odchodziła w przeszłość. Od tej edycji wkroczyły już specjalnie projektowane maszyny regatowe, budowane do wygrywania. Ponadto znacząco powiększono powierzchnię ożaglowania. Pojawiły się ogromne jednostki obsługiwane siłami siedemdziesięciu osób, o bardzo wysokich masztach i gigantycznych żaglach. Poniekąd przyczyną była zmiana formuły obliczania wyrównania czasowego. Teraz uwzględniano długość linii wodnej i powierzchnię ożaglowania. Kształt kadłuba i wyporność nie miały teraz znaczenia. To oczywiście natychmiast spowodowało zmianę założeń projektowych; pojawiła się tendencja do maksymalnego wydłużania wodnicy w przechyle. Pewną nowością było także wydłużenie balastu i skoncentrowanie ciężaru w jego dolnych par-

tiach. Powstawały zaczęły jachty bardzo szybkie, ale „mokre”, na co powszechnie się wówczas skarżono. W 1893 r. po raz ostatni stanął na star-

cie jacht mieczowy takiej wielkości. Wbrew długoletniej amerykańskiej tradycji od następnej edycji obaj jachty były już kilerarni.



**VIGILANTA** zaprojektował Nathaniel Hereshof dla syndykatu nowojorskiego. Bardzo długo trwały spory związane z honorarium, ale wreszcie targu dobito. Był to odważnie zaprojektowany jacht o długości 124 stóp i powierzchni żagla około 1250 metrów kwadratowych. Absolutną nowością było zastosowanie brązu do budowy części podwodnej. Burty wykonano tradycyjnie ze stali, dzięki czemu ciężar wielkiego kadłuba był stosunkowo niewielki. Także z brązu wykonany został miecz o długości prawie pięciu metrów. Załoga jachtu składała się z siedemdziesięciu żeglarzy zawodowych. Jacht miał bardzo długi bukszpryt - prawie czterdziestostopowy, co nadawało *VIGILANTOWI* dynamiczną sylwetkę. Drewniany maszt składał się z dwóch elementów, z takielunkiem gaflowym i niezwykle długim bomem - prawie dziewięćdziesięciostopowym. Do tego trzy sztaksle i topsel, co w sumie dawało niezwykle wysoką górę żagli.

Armator **VALKYRIE II**, Earl of Dunraven, zlecił jego budowę projektantowi ostatniego challenger'a, George'owi Watsonowi. Budowy podjęła się stocznia Hendersona, która sześć lat temu zbudowała *THISTLE*. Był to na ówczesne czasy jacht nowatorski, widać, że amerykańskie nauki nie poszły konstruktorowi na marne. Jacht miał wyodrębniony kil. Inną nowością były niewysokie nadbudówki. Do historii jachtingu *VALKYRIE II* przeszła jako pierwszy w Pucharze angielski jacht o powierzchni żagli przekraczającej magiczną barierę 10 tysięcy stóp kwadratowych, czyli około 930 metrów kwadratowych. Ożaglowanie to ogromny grot gaflowy, topsel i trzy sztaksle. Aby te kupę żagli pomieścić na kadłubie, zastosowano długi bukszpryt. W przedpucharowych eliminacjach jacht zwyciężył w 12 regatach na 23, w których startował.

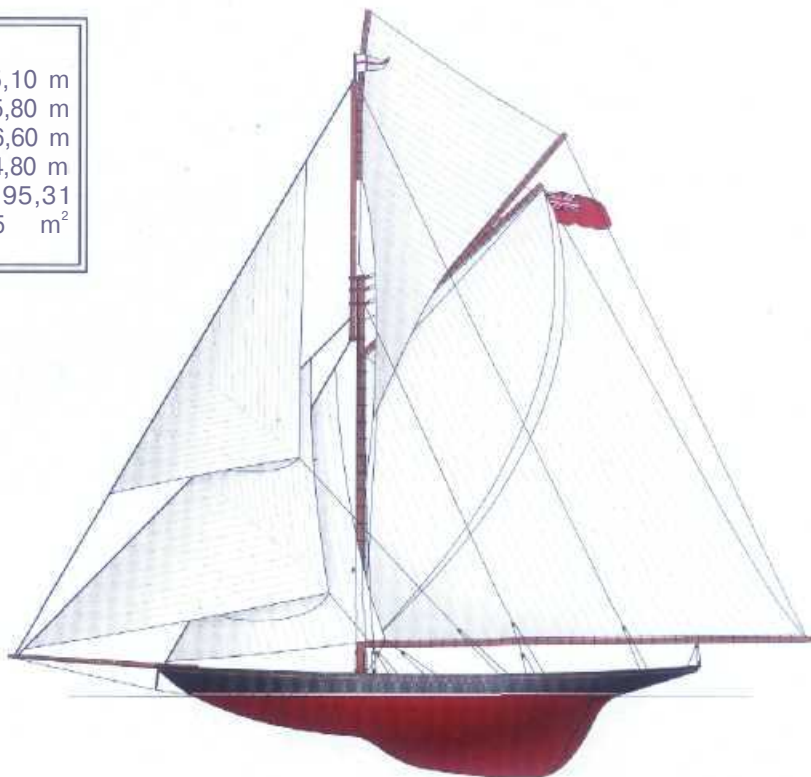
*VIGILANT*

długość całkowita	37,20 m
długość KLW	25,80 m
szerokość	7,80 m
zanurzenie	3,91 m
zanurzenie z mieczem	7,20 m
wyporność	961
powierzchnia żagli	~1250 m <sup>2</sup>



*VALKYRIE II*

długość całkowita	35,10 m
długość KLW	25,80 m
szerokość	6,60 m
zanurzenie	4,80 m
wyporność	95,31
powierzchnia żagli	~1115 m <sup>2</sup>



Inną nowinką była zmiana zasad startu. Dotychczas po sygnale z działy jachty miały dwuminutowy handicap period i w tym czasie mogły startować. Przy pomiarach czasu brany był pod uwagę czas przekroczenia linii startu. Później ten okres skrócono do minuty, aby wreszcie zastosować nowocześniejszą metodę. Od 1889 roku oba jachty krążyły w polu startowym, a sygnał podawany był minutę przed startem.

Ustalono także, że rozegranych zostanie maksymalnie pięć biegów, a zwycięzcą zostanie załoga jachtu, który wygra trzykrotnie.

Jeszcze wiosną 1889 roku do nowojorskiego jacht klubu nadeszło wyzwanie do regat o Puchar AMERYKI ze strony jednego z wybitnych członków Royal Yacht Squadron z Anglii. Wówczas nie przyjęto zgłoszenia angielskiego żeglarsza z powodu kwestii technicznych związanych z jachtem. Natomiast zgłoszenie z wiosny 1893 zostało wprowadzone po dyskusjach zaakceptowane, ale wkrótce Amerykanie zaprotestowali z przyczyny nienadania przez przyszłych rywali wymiarów jachtu i jego parametrów, co od niedawna stało się wymogiem. Anglicy tymczasem ograniczyli się do podania długości linii wodnej. Doszło jednak do ugody i termin pojedynku wyznaczono na jesień 1893 roku.

Amerykanie mieli do dyspozycji zaledwie cztery jachty mogące skutecznie rywalizować z żeglarzami z oceanu. Były to *JUBILEE*, *PILGRIM*, *VIGILANT* i *COLONIA*. Największym z nich był *JUBILEE* należący do Johna Paine'a, obrońcy Pucharu sprzed sześciu lat. Temu właśnie jachtowi dawano początkowo największe szanse wystawienia do rywalizacji z pretendencem. *PILGRIM*, jacht także z Bostonu, był zbyt awangardowy jak na upodobania ówczesnych decydentów. *COLONIA* i *VIGILANT* były zaprojektowane przez efektywnie zaczynającego karierę Nathaniela Hereshofa z Bristolu na Rhode Island. Ostatecznie po serii eliminacji wybrano *VIGILANTA*, jako jednostkę zdecydowanie najszybszą.

Tak zaczęła się era Hereshofa trwająca przez prawie czterdzieści lat - odtąd jego nazwisko miało się Amerykanom kojarzyć z walką o Puchar AMERYKI. Porzucił on pracę projektową dla marynarki, dla której tworzył szybkie okręty o napędzie parowym, i zajął się budową jachtów.

Nadszedł 7 października, dzień rozpoczęcia regat. Oba jachty, intensywnie przygotowywane w zaciszu basenów portowych, wreszcie ukazały się licznie zgromadzonej publiczności. *VIGILANT* i *Snił* białą burt i no-

wych żagli; nienaganne uniformy załogi nawiązywały do najlepszych żeglarskich tradycji. Na *VALKYRII* po przepłynięciu Atlantyku wymieniono, cały takielunek łącznie z masztem.

Pierwszy bieg to 30-milowy śledź. Od początku prowadzili Amerykanie z Hereshofem za sterem i wygrali zdecydowanie z przewagą dziesięciu minut na mecie. Druga odsłona nie przyniosła większych zmian. Ponownie prowadzili Amerykanie, na boi sprawniej dokonali zmian żagli i odjechali rywalom. 2:0 dla gospodarzy, ale w świetle nowego regulaminu jeszcze wszystko było możliwe.

Trzeci bieg był jednym z najbardziej dramatycznych w całej historii walki o Puchar. Oba jachty przez niemal cały dystans szły tuż w tył, trudno było ustalić właściwie, który prowadzi. Na halsówce szybsza była *VALKYRIE*, ale jej przewaga nie była duża. Na boju oba jachty weszły niemal równocześnie i po odpadnięciu żegluzawiatrem trwał kilkadziesiąt długich, pełnych napięcia minut. Anglicy objęli jednak prowadzenie i jęli powoli oddalać się od rywali. Zwycęstwo było tuż, tuż. Ale niedaleko przed metą na *VALKYRII* pękł spinaker i praktycznie nie nadawał się do użytku. Wyraźnie wstrzymało to prędkość jachtu, co rywale natychmiast wykorzystali. Wyprzedzili o centymetry jachtsmenów z Albionu i jako pierwsi przekroczyli linię mety. Różnica była minimalna i po przeliczeniu czasów okazało się, że Amerykanie wygrali różnicą zaledwie 40 sekund. Wśród widzów wybuchła nieopisana radość. Puchar pozostał w Nowym Jorku, honor Ameryki został obroniony.

Wnioski z tej rywalizacji wyciągnęli wszyscy. W szczególności wykazała swoją skuteczność długi i głęboko zanurzony kiel, który odtąd stał się podstawowym założeniem konstrukcyjnym jachtów.

Rys. Marek Strauchold

#### Bibliografia:

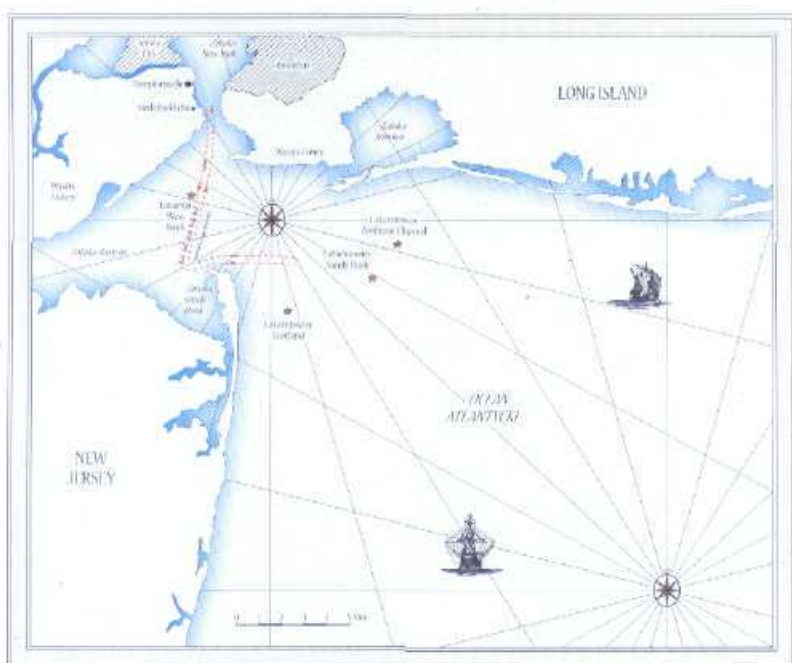
G.D. Dunlap, *America's Cup Defenders*

N Lindsay, *America's Cup*

H. Stone, *Milions for defense*

J Brooks, *The Thirty Million Dollar Cup*

R Rayner, *The America's Cup*



Trasy regat z 1893 roku