

AMERICA'S CUP 1886



Anglicy zapłonęli taką chęcią rewanżu po przegranym wyścigu o Puchar w 1885, że nim upłynął rok rzucili Nowojorskiemu Yacht Clubowi kolejne wyzwanie. Emocje sięgnęły szczytu.

Marek Słodownik

Tym razem z Amerykanami zapragnął zmierzyć się porucznik William Henn z Royal Northern Yacht Club.

Henn miał wspaniały jacht do dyspozycji, była to *GALATEA*, przepiękny kuter galfowy o tradycyjnych kształtach. Armator jachtu zamieszkała na nim wraz z małżonką i na regaty zawsze pływali razem. Jacht był nazywany uszczypliwie *ARKĄ NOEGO*, ponieważ oboje armatorzy stępnęli ze swego zamieszkania do zwierząt i na pokładzie mieli licznych czworonożnych przyjaciół, czasem bardzo egzotycznych.

W Anglii ten jacht nie wyróżniał się wśród innych jednostek regatowych, w Stanach budowano jednak zupełnie inne jednostki. Na starcie stając więc mieli dwaj rywale reprezentujący odmienną filozofię żeglarstwa.

Porucznik Henn był emerytowanym oficerem Royal Navy, angielskim gentlemanem w każdym calu, o bardzo bogatej przeszłości wojaskowej i podróżniczej. Przed laty brał udział w afrykańskiej wyprawie doktora Livingstona mających na celu zbadanie interioru.

Jacht *GALATEA* wziął imię od okrętu Jej Królewskiej Mości, na którym pływał podczas służby w marynarce Henn.

GALATEA przeznaczona do rywalizacji o Puchar była wprawdzie typowym wytworem swojej epoki w Anglii, ale wąski kadłub o dość dużym zanurzeniu i znacznej długości czynił z niej jednostkę o bardzo ładnych kształtach. W krajowych regatach na południu Anglii jacht był bezkonkurencyjny i wygrywał niemal wszystkie im-

prezy. Za rufą pozostawiał zarówno *GENESTĘ*, która rok wcześniej przegrała rywalizację o America's Cup, jak też faworyzowanego powszechnie *IREXA*. Po dopracowaniu takielunku i skorygowaniu żagli jacht nie przegrał już ani jednej imprezy. Gdy wypływał do Nowego Jorku, niemal wszyscy obserwatorzy wierzyli, że tym razem

MAYFLOWER zaprojektowany został przez Edwarda Burgessa jako kontynuacja *PURITANA*, zwycięzcy poprzednich regat America's Cup. Kadłub zbudowany został z drewna dębowego, a jacht otaklowano jako kuter. Miecze wykonane z dębu; miał 22 stopy długości, 10 szerokości i 4 cale grubości. Obciążony był kilkutonowym balastem odlanym z ołowiu. Maszt, wykonany z sosny oregońskiej, miał 62 stopy wysokości i 19 cali średnicy. Takielunek nie był skomplikowany, ale przy swoich wymiarach był trudny do obsługi i wymagał wysokich kwalifikacji załogi. *MAYFLOWER* nosił galfowy grotżagiel i ogromny topsel, ponadto sztaksle o dużej powierzchni.

GALATEA zbudowana została przez sławną stocznnię J. Reed & Son. A zaprojektował ją J. Beavor-Webb, angielski konstruktor bardzo znany w swoim kraju, twórca m.in. *GENESTY*, jachtu, który stawiał czoła Amerykanom rok wcześniej w wyścigu o Puchar *AMERYKI*.

Jacht wykonany był z drewna dębowego i mahoniowego, zaś pokład z teaku w najlepszym gatunku. Wnętrze było urządzone bardzo luksusowo. Maszt wsparty jedną parą salingów, wykonany z drewna klejonego, składał się z dwóch części.

Ożaglowanie to klasyczny kuter galfowy z ogromnym topslem - takielunek uchodzący wówczas za wzór sprawności aerodynamicznej. Trzy sztaksle bardzo utrudniały prace pokładowe, ale dobrze równoważyły środek ożaglowania.

MAYFLOWER

długość całkowita	30,00 m
długość KLW	25,52 m
szerokość	6,92 m
zanurzenie	2,95 m
zanurzenie z mieczem	6,00 m
wyporność	110 t
powierzchnia żagli	~955 m ²



GALATEA

długość całkowita	30,62 m
długość KLW	25,83 m
szerokość	3,91 m
zanurzenie	4,05 m
wyporność	158 t
powierzchnia żagli	~834 m ²



Puchar powróci nad Tamizę. Przelot atlantycki miał przynieść odpowiedź na pytanie, jak *GALATEA* spisywać się będzie w sztormowej żegludze przy silnym zafalowaniu. Okazało się, że radzi sobie nienajgorzej.

Amerykanie wybrali do obrony Pucharu cztery jachty. *PURITAN*, który rok wcześniej wygrał batalię, był najbardziej spośród nich znanym, ale inne jednostki nie ustępowały mu klasą. Były to *PRISCILLA*, kuter, który wówczas przegrał krajowe eliminacje, oraz *MAYFLOWER* i *ATLANTIC*.

Najlepiej zaprezentował się *MAYFLOWER* zaprojektowany przez Edwarda Burgessa, tego samego, który był autorem *PURITANA*. Kształty oba jachty miały bardzo podobne, ale *GALATEA* była nieco większa. Miała także o 20 ton cięższy kadłub, a ciężar ten to przede wszystkim powiększenie balastu. Założeniem projektanta było poprawienie osiągow jachtu na morzu, na wodach osłoniętych pierwowzór spisywał się bowiem znakomicie.

W pierwszym starciu eliminacyjnym *MAYFLOWER* przegrał z *PURITANEM*, ale pozwoliło to na wyciągnięcie wniosków przez armatora. Jacht poszedł na przegład do stoczni, gdzie poprawiono wiele elementów kadłuba, a przede wszystkim takielunku. Dało to efekt już w najbliższych rega-

tach - *MAYFLOWER* wygrał wyzdecydowanie ze wszystkimi rywalami, także z *PURITANEM*. Stało się jasne, że do regat o obronę Pucharu wystawiony zostanie właśnie *MAYFLOWER*.

Ustalono, że regaty toczyć się będą do dwóch zwycięstw, jeden bieg zostanie rozegrany na wodach osłoniętych, a kolejne na otwartym akwenu leżącym pomiędzy Long Island i New Jersey. Regaty, zapowiadane na długo przed startem w prasie, zgromadziły rekordową liczbę widzów, wokół na obu brzegach urządzono festyny, a start regat miał być kulminacyjnym punktem plenerowej imprezy.

Wreszcie 9 września wystartowali. *GALATEA* miała lepszy start i od razu objęła prowadzenie. Zapachniało sensacją... Jednakże przewaga, początkowo dość duża, malała w oczach. Każdy zwrot zmniejszał dystans pomiędzy obydwojma rywalami.

MAYFLOWER przeciął linię mety jako pierwszy. Po przeliczeniu okazało się, że przewaga wynosi 12 minut i 2 sekundy. To był prawdziwy nokaut.

Nazajutrz jachty wystartowały ponownie, ale wszystko zapowiadało, że wyścig zostanie przerwany. Wiatr gasł z każdą minutą, a akwen spowijała coraz gęstsza mgła. Jachty nie zmieściły się w limicie czasowym siedmiu godzin i bieg został nieważniony.

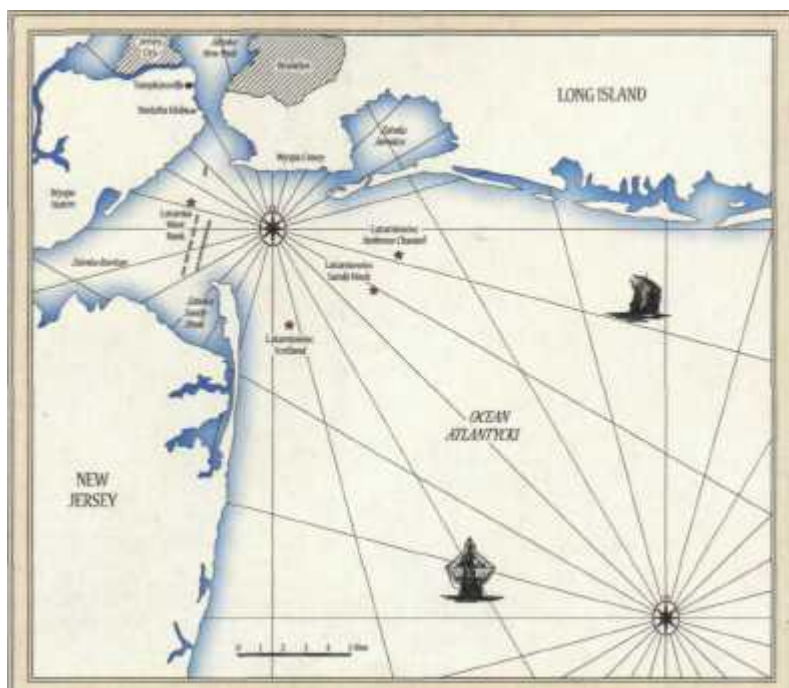
11 września oba jachty ponownie stawiły się na starcie. Tym razem trasa ustawiona była na otwartym akwenu, a start wyznaczono nieopodal latarniowca Scotland Lightship. Wiało ostro, fala była wysoka, warunki zapowiadały ciekawą i zażartą walkę.

Oba jachty wyszły ze startu niemal równocześnie, ale wkrótce potem dominować zaczynał ponownie *MAYFLOWER*. Mimo że Anglicy stawali na głowie, niewiele mogli poradzić na wyrażnie szybszego amerykańskiego rywala. Warunki podczas tego biegu bardzo się zmieniły, wiatr siadał, a jachty płynęły coraz wolniej. *MAYFLOWER* na metę dotarł jako pierwszy w czasie 6 godzin 49 minut, gdy *GALATEA* była jeszcze daleko w tyle. Nie zmieściła się ponownie w limicie czasowym, a na metę dotarła prawie pół godziny za zwycięzcą. Gdy obie jednostki dotarły do bazy, na brzegu zwycięzcom i pokonanym zgotowano owacyjne przyjęcie. Amerykanie cieszyli się, że Puchar zostaje u nich, ale potrafili także docenić kunszt żeglarski rywali.

Henn nie powrócił od razu po regatach do domu. Startował jeszcze przez rok na wodach amerykańskich w różnych regatach, ale ze zmiennym szczęściem. Tubylcy często podrywali z jego jachtu, jego odmiennej konstrukcji, ale dla Anglików była to piękna jednostka i nawet nie chcieli słyszeć o wzorowaniu się na Jankesach.

A *MAYFLOWER*? Po regatach szybko powędrował do stoczni, gdzie poddano go znaczącej modernizacji. Takielunek zdemontowano, jeden maszt zastąpiono dwoma mniejszymi i tak przeobrażona jednostka żeglowała jeszcze przez długie lata jako szkuner turystyczny ciesząc kolejnych właścicieli swym pięknem. Jacht nigdy już nie powrócił na regatowe trasy.

Rys. Marek Strauchold



Trasy - z Owl Head do Sandy Hook i do Latarniowca Scotland 20 Mm na wschód i z powrotem

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