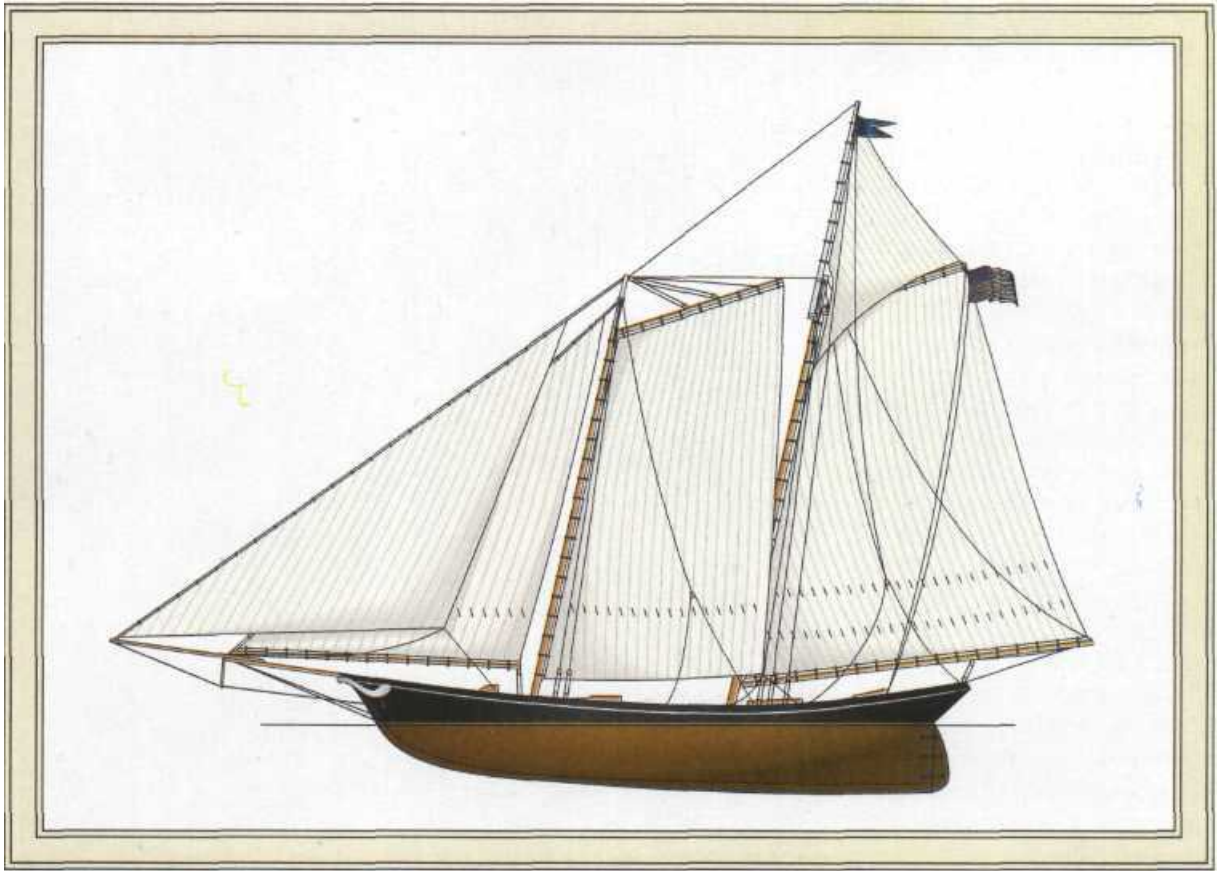


Motto:

Jeśli ona jest dobra, to my wszyscy się myliliśmy - markiz Anglesey

AMERICA



Jedna z najbardziej znanych jednostek w dziejach jachtingu. Już pierwszy jej start w regatach owiany był mitem. Z biegiem czasu *AMERICA* stała się legendą. Przez prawie półtora wieku doczekała się wielu mniej lub bardziej udanych replik, ale żadna z nich nie osiągnęła ani takich wyników, ani sławy pierwowzoru.

Marek Słodownik

Archiwum magazynu Rejs <http://kormoran.aplus.pl>

Jacht zbudowała nowojorska stocznia należąca do Williama H. Browna na specjalne zamówienie nowoutworzonego syndykatu powstałego w New York Yachting Club. Założenia projektowe nie były skomplikowane; jacht miał być najszybszy i skutecznie rywalizować z najlepszymi jednostkami brytyjskimi w regatach zorganizowanych z okazji światowej wystawy przemysłowej.

Czasu było niewiele; w ciągu dziewięciu miesięcy należało jacht zaprojektować, zbudować, opływać i dotrzeć do Anglii na start. Do syndykatu wpłynęła oferta budowy jachtu. Była ona, dla przyszłego armatora, bardzo korzystna. Za wybudowanie jednostki oferowano 30 tysięcy dolarów, przy czym obok wysokiego standardu wykończenia jacht musiał spełnić surowe normy szybkości.

Mimo to podjęto wyzwanie. Rysunki projektowe służyły już w trakcie budowy jachtu. Szkielet kadłuba wykonano z drewna klejonego z kilku gatunków aby uzyskać odpowiednią wytrzymałość i sztywność. Poszycie z klepki dębowej miało grubość 3 cali. Zastosowanie

sosnowego pokładu miało na celu zmniejszenie ciężaru kadłuba i obniżenie jego środka ciężkości. Kadłub obito blachą miedzianą w celu ochrony przed szkodnikami. Charakterystyczne dla AMERIKI były maszty; mocno odchylone do tyłu, niemal równej wysokości (fok 24,2 m, a grot 24,7 m) Były one zaprojektowane w zgodzie z tradycją i doświadczeniami konstruktorów amerykańskich, ale w Anglii budziły wiele emocji.

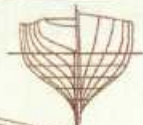
Żagle wykonane były z płótna bawełnianego, co było odstępstwem od europejskiej tradycji stosowania lnu, ale dzięki temu były one bardziej wytrzymałe. Konstruktor nie siłił się na oryginalność, podstawowy zestaw składał się z jednego sztaksła, gaflowych żagli na obu masztach i topsła na grotmaszcie. Dużą powierchnię pojedynczych żagli, trudną w obsłudze dla nielicznej załogi, niwelowano rozbudowanymi systemami bloków.

Jacht służyć miał nie tylko do regat, toteż nic dziwnego, że był wykonany z uwzględnieniem uwag przyszłego armatora. Kabina dziobowa przeznaczona została dla załogi. Było

to jedno pomieszczenie, w którym na niewielkiej powierzchni zmieścić się musiało sześć koi, szafy i bakisty na wyposażenie osobiste i część wyposażenia zapasowego jachtu. Za kabiną usytuowano sanitariaty i kambuz. Dalej w kierunku rufy umieszczono kabinę główną z piętnastoma kojami, a za nią łazienkę i szafy na ubrania dla załogi i gości. Część umieszczoną pod kokpitem wykorzystano na podręczny warsztat żaglomistrzowsko-ciesielski, a za kokpitem umieszczono żagielkoję i rufową kabinę kapitańską wykończoną w szlachetnym drewnie.

Całość wnętrza była wykonana bardzo starannie, nie żałowano nakładów. W konsekwencji powstał jacht luksusowy i zarazem bardzo szybki. Spełniał zatem założenia projektowe, ale mimo to władze syndykatu postanowiły jeszcze obniżyć cenę o trzydzieści procent. Stocznia nie miała wyjścia i sprzedano AMERIKE po niezbędnych próbach za 20 tysięcy dolarów.

Już podczas rejsu przez Atlantyk szkuner dowiódł, że wart jest nakładów poniesionych na budowę. Rekord dobowego przebiegu to 284 mile, a więc średnio 11,8 węzła.



VOLANTE	
długość łod	25,25 m
szerokość	4,55 m
zanurzenie	3,05 m
pow. żagli	ok. 220 m ²



AMERICA	
długość łod	30,3 m
szerokość	6,9 m
zanurzenie	3,3 m
pow. żagli	ok. 600 m ²

A pamiętać trzeba, że podczas tego przelotu używano zapasowych żagli oszczędzając podstawowy zestaw na regaty. We Francji jacht poddano kosmetycznym zabiegom, wymieniono część olinowania.

Regaty *AMERICA* wygrała zdecydowanie, pokonując kilkanaście jednostek wystawionych przez Brytyjczyków i udowodniła wyniosłym Anglikom, że Jankesi też potrafią... *AMERICA* była zdecydowanie najszybszym jachtem podczas regat, wygrała bezapelacyjnie.

AMERICA stała się bardzo znana toteż nic dziwnego, że bezpośrednio po regatach armatorzy otrzymali kilka propozycji sprzedaży jachtu. Zdecydowano się na sprzedaż, aby jak najszybciej odzyskać zainwestowany kapitał, takie bowiem były decyzje władz syndykatu. Jacht nabył jeszcze w Cowes John de Blaquiere, angielski oficer i arystokrata. Nowy armator nakazał dokonać prac adaptacyjnych i *AMERICA* powędrowała do stoczni. Skrócono maszty, przebudowano nieco wnętrza, dodając wię-

Pitcher, o którym wiadomo tylko, że był właścicielem stoczni. I ten dzień nie cieszył się długo swym nabytkiem, bo przyciśnięty do muru wierzytelnościami szybko pozbył się jachtu na rzecz jeszcze bardziej tajemniczego Henry'ego Decie. Jacht nazywał się teraz *CAMILLA* i żeglował na południu Francji i Malcie, a następnie pożeglował do Stanów. Po powrocie do Anglii *CAMILLA* zmierzyła się z *ALARMEM* w jednym z najgłośniejszych wyścigów żeglarskich sezonu. *ALARM* to szkuner, który dziesięć lat wcześniej uległ *AMERICE* w regatach wokół Wyspy Wight, ale teraz za-

pełniła służbę w charakterze okrętu szkolnego Akademii Marynarki Wojennej w Newport.

W 1870 roku *AMERICA* stanęła do obrony Pucharu, a dowodził nią syn kapitana z regat w Cowes. Przegrali... Jacht najlepsze lata miał już za sobą. Dwa lata później kupił ją Benjamin Butler eksploatujący *AMERIKĘ* przez dwadzieścia lat aż do swej śmierci.

Jacht stał następnie w Bostonie, a w 1913 roku sprzedano go kupcom z Wysp Zielonego Przylądka. Wkrótce potem właściciele zamienili *AMERIKĘ* na większy szkuner towarowy i ta ponownie wróciła do Bostonu. Na-

stępnie jacht, będący w coraz gorszym stanie technicznym, został przekazany do Akademii Marynarki Wojennej w Annapolis gdzie wobec wysokich kosztów odbudowy został wyciągnięty na brzeg i tylko przewoźniczo zabezpieczony.

W marcu 1941 zapadł się dach hangaru, w którym przechowywano cenny kadłub i tak zakończył w niesławie żywot jeden z najbardziej znanych jachtów jakie w ogóle powstały. Pozostało po nim wiele

cennych pamiątek rozrzuconych obecnie po wielu muzeach na świecie, a grotmaszt słynnego szkunera służy do dzisiaj jako maszt klubowy w letniej siedzibie Nowojorskiego Jachtklubu w Newport.

Zbudowano kilkanaście mniej lub bardziej udanych replik jachtu, żadna z nich jednak nie była równie udaną jednostką jak pierwowzór. *AMERICA* znana jest z licznych obrazów i ilustracji, wielokrotnie były one reproduktowane w książkach i dzięki temu, choć od jej zniszczenia minęło już ponad pół wieku, jest wciąż jednym z najlepiej zdokumentowanych jachtów w historii.

Rys. Marek Strauchold



Fot. Marek Stodownik

Grotmaszt szkunera *AMERICA* pełni dziś rolę masztu flagowego przed letnią siedzibą NYIC

cej ozdób i powiększając kabinę armatorską, wzmocniono takielunek. Po kilkumiesięcznym pobycie na Morzu Śródziemnym jacht powrócił do Cowes i zmierzył się z pierwszą repliką -jachtem *SVERIGE* bandery szwedzkiej. Później jacht ścigał się jeszcze ze zmiennym szczęściem na wodach angielskich, a następnie został sprzedany lordowi Templetonowi -wielkiemu miłośnikowi żeglarstwa, który miał jednak tę wadę, że nie dbał o swoje jachty. Przez siedem lat *AMERICA* niszczała - głównie na cumach. Lord zaglądał do Cowes rzadko i na krótko. Szkuner niszczałby prawdopodobnie całkowicie gdyby nie kolejna transakcja. Nabywcą został William

powiadano rewanż, I rzeczywiście *AMERICA* przegrała, co dato asumpt do ogłoszenia publicznie, że w jachtingu najlepsi są znowu Anglicy.

CAMILLA wróciła w końcu 1861 roku do Stanów już na stałe. Nabył ją syndykat z Jacksonville na swoje potrzeby, przywrócił poprzednią nazwę, ale wojna pokrzyżowała plany. Konfederaci zatopili jacht na rzece St. Johns aby nie dostał się on w ręce wroga! Unioniści rozpoznali jedną *AMERIKĘ*, wydobyli z dna i odprowadzili do Południowej Karoliny. Tam uzbrojono jacht w działa pokładowe i wykorzystano do blokady Charleston, jednego z najważniejszych portów konfederatów. Potem