

# AMERICA'S CUP 1851

To najstarsze i najbardziej znane regaty żeglarskie. Od lat jest to także najbardziej prestiżowa impreza przykuwająca uwagę mediów i kibiców na całym świecie. Niewiele jest zawodów we współczesnym sporcie mogących konkurować pod względem zainteresowania z Pucharem *AMERYKI*. Z America's Cup związani są najlepsi żeglarze, najlepsi konstruktorzy, największe tajemnice oraz najwyższe honoraria i budżety. W naszym cyklu spróbujemy przybliżyć historię rywalizacji o najcenniejsze trofeum w żeglarstwie, pokazać najciekawsze jachty, najbardziej zdeterminowanych ludzi walczących o Puchar i przebieg rywalizacji od początku, czyli od 1851 roku.

Marek Słodownik

Genezą Pucharu *AMERYKI* była światowa wystawa przemysłowa zorganizowana w 1851 roku w londyńskim Hyde Parku. Jedną z imprez towarzyszących przedsięwzięciu miały stać się regaty w Cowes, żeglarskiej stolicy Królestwa. Prasa sugerowała, a New York Yachting Club szybko podchwycił, aby do Anglii przybył na regaty jeden ze statków pilotowych budowanych w Stanach aby zmierzyć się na angielskich wodach z koalicją Brytyjczyków. Oficjalnie z zaproszeniem wystąpił Thomas Grosvenor Egerton, hrabia Wilton, komandor szacownego Royal Yacht Squadron, który w liście datowanym na 22 lu-

tego 1851 proponował tylko wizytę w siedzibie swego klubu.

John Stephens, komandor nowojorskiego klubu szybko, bo już 26 marca odpowiedział, że chętnie odwiedzi Wyspę Wight przy okazji regat żeglarskich. Szybko doszło do sformowania syndykatu, w skład którego wchodził właściciel stoczni na East River, co z kolei zaowocowało oficjalnym zleceniem dla stoczni. Zadanie było precyzyjne i bardzo proste zarazem. Miał powstać najszybszy jacht, zdolny pokonać dumnych Anglików. Zadanie to powierzono młodemu George Steersowi, projektantowi i konstruktorowi stoczniewemu pracującemu na czele kilkuoso-



bowego zespołu podobnych pasjonatów. W dorobku zespołu był projekt szkunera *MARYTAYLOR*, łodzi pilotowej łamiącej ustalone kanony budownictwa jachtowego. Steers intuicyjnie doszedł do tego, co po wielu latach zostało potwierdzone zmuśnionymi obliczeniami i testami. Jego jacht był bardzo smukły, zmieniono bowiem tradycyjne proporcje - głowa dorsza, a ogon makreli i powstał kadłub o bardzo płynnych liniach i pięknej sylwetce.

*MARY TAYLOR* pierwotnie przeznaczono do regat w Anglii. Młody konstruktor przekonał jednak komandora nowojorskiego klubu, że jest w stanie zaprojektować nowy jacht,

jeszcze szybszy od poprzednika i stosunkowo niewielkim kosztem. Stephens przystał na to, choć czasu nie było wiele. Właściciel stoczni podjął decyzję o budowie szkunera mającego sprostać rywalizacji na wodach angielskich. W liście wystanym do władz syndykatu podał bardzo niekorzystne dla siebie warunki, aby tylko zdobyć zamówienie. Na projekt i budowę szkunera pozostawało zaledwie niecałe pięć miesięcy. Podpisano kontrakt opiewający na 30 tysięcy dolarów i prace ruszyły.

Jacht, po pomyślnie przebytych testach prędkości w Stanach, wystartował do Europy. Na Atlantyku doszło do próby generalnej. Na zapasowym zestawie żagli jacht uzyskiwał przeloty dobowe powyżej 250 mil, co dawało realne podstawy do optymizmu.

We Francji na jachcie wymieniono część takielunku i żagle, załadowano go jeszcze artykułami spożywczymi przydatnymi do podejmowania licznych spodziewanych gości i *AMERICA* ruszyła do Cowes.

Po drodze nadarzyła się okazja do nieformalnego wyścigu z jednym z najstawniejszych jachtów angielskich - *LAVROCKIEM*, który wyraźnie nie zostawał w tyle mimo pełnych ładowni *AMERIKI*. Wywołało to wielkie poruszenie wśród widzów i liczne komentarze. Do historii przeszła opinia markiza Anglesey. Zobaczywszy zaimprowizowane regaty, w których zwyciężył „dziwaczny” szkuner, markiz wypowiedział słynną sentencję:

***If she be right, alf of us are wrong\****

W dniu przybycia do Cowes Amerykanie na piśmie zaproponowali rozegranie wyścigu na Kanale La Manche przy wietrze powyżej 6 stopni Beauforta pomiędzy szkunerem *AMERICA* a szkunerami brytyjskimi. Długość wyścigu miała mieścić się w przedziale 20-70 Mm, a trasa miała być tak skonfigurowana, żeby prowadzić wszystkimi kursami względem wiatru. Anglicy zwlekali z odpowiedzią,

ale odpisali, że w przeciągu dwóch tygodni zorganizują regaty dla wszystkich chętnych syndykatów z całej Anglii na dowolnych typach jachtów. Ale jednocześnie wyszukiwali rozmaite kruczki prawne zmierzające do utrudnienia regat. Kapitan amerykańskiego jachtu zaproponował zatem nagrodę w wysokości 10 tysięcy gwinei. Ale i ta premia nie zmieniła stosunku Anglików do rywalizacji. Sprawa zrobiła się głośna, zajęła się nią prasa, która stanęła może nie tyle po stronie Amerykanów, co czystej rywalizacji i przejrzystych reguł gry.

Wreszcie zdesperowany Stephens poprosił o możliwość dopuszczenia *AMERIKI* do prestiżowego wyścigu wokół Wyspy Wight o puchar Royal Yacht Squadron planowanego na 22 sierpnia. Była to ostatnia szansa na zmierzenie się „Nowojorkczyków” na starym kontynencie.

Wyrażono zgodę na walkę *AMERIKI* przeciw siedemnastu jachtom brytyjskim. Regatom nadano wielki rozgłos, toteż nic dziwnego, że pole



startowe było wypełnione jachtami towarzyszącymi. O 10.00 sygnał startowy rozpoczął regaty. Na starcie stanęło ostatecznie piętnaście jachtów o tonażu mieszczącym się w przedziale 47-392 ton. Były to jednostki szalenie zróżnicowane pod względem wieku, konstrukcji i liczności załogi, ale wygrać chciał każdy.

Trójk w początkowej fazie wyścigu był wielki, ale *AMERICA* została w tyle. Gdy do przodu rwały *VOLANTE*, *CONSTANCE* i *ARROW*. Amerykanie nie podnieśli nawet wszyst-

kich żagli. Ale systematycznie szkuner pod banderą w biało-czerwone pasy, z odchylonymi do tyłu masztami, odrabiał straty.

Jachty nieco „rozbiegły się” po cieśninie szukając najlepszych rozwiązań taktycznych, ale pierwsza boja miała przynieść odpowiedź na pytanie o szansę poszczególnych załóg. Pierwszy był *VOLANTE*, za nim *FREAK*, a tuż po nim *AURORA* - najmniejszy z uczestników niedziennej rywalizacji. *AMERICA* była piątą z niewielką stratą.

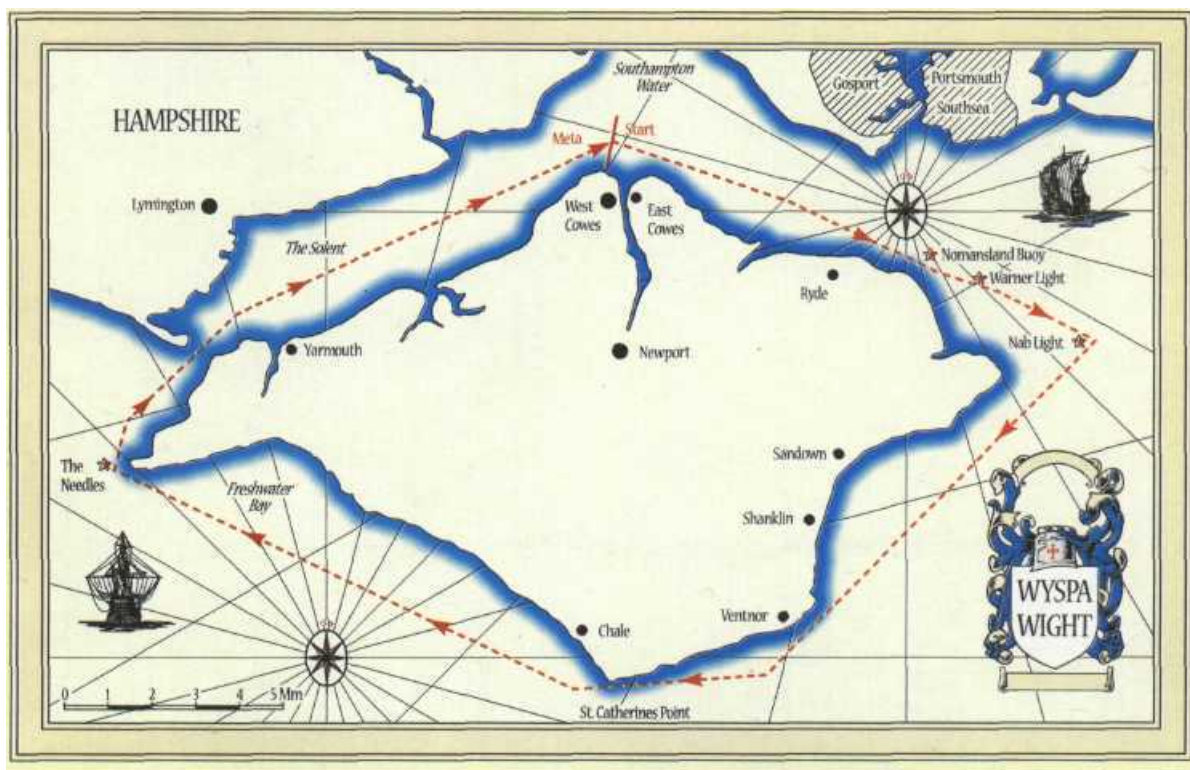
Po pokonaniu jednej trzeciej trasy sytuacja była już nieco wyklarowana. Prowadziła *AMERICA* ze sporą przewagą, a za nią utrzymywała się tylko *AURORA*. Pozostałe jachty zostawały w tyle z każdą minutą. Przewaga dwójki prowadzącej zwiększała się systematycznie i przy latarni Needles zwycięstwo amerykańskiego jachtu nie podlegało już dyskusji. Do mety dotarł jako pierwszy po 10 godzinach i 37 minutach kończąc 58 milowy wyścig samotnie. *AURORA* zanotowała stratę ośmiu minut, pozostałe zaś ja-

Nieprzypadkowo na teren zmagania regat wybrano wody wokół Wypisy Wight. Zdecydowało o tym kilka powodów, z których najważniejsze to:

- tutaj koncentrowało się życie żeglarskie epoki wiktoriańskiej
- w Cowes znajdowała się siedziba Royal Yacht Squadron, o nagrodę którego rywalizowali żeglarze w tradycyjnych sierpniowych regatach
- w pobliskim Osborne, w swojej letniej rezydencji, przebywała królowa Wiktoria, która deklarowała zainteresowanie jachtingiem i zapowiadała obserwowanie przebiegu rywalizacji na wodzie
- akwen był trudny, a zatem miejscowi żeglarze, znający go dobrze, byli w lepszej sytuacji
- większość jachtów uczestniczących w wyścigu tutaj miała porty macierzyste, a zatem armatorom było najwygodniej rywalizować na tym akwencie.

Wyspa leżąca u południowych wybrzeży Anglii oddzielona jest od niej Cieśniną Solent uważaną za jeden z najtrudniejszych akwenów nawigacyjnych. Silne, nieregularne prądy pływowe, liczne płycizny o zmiennych głębokościach powodują, że żegluga może sprawiać trudności. Południowe brzegi wyspy to klify o wysokości dochodzącej do 150 metrów, północne są natomiast płaskie i mniej zróżnicowane.

Nieformalną stolicą wyspy i największym ośrodkiem żeglarskim jest Cowes znane z dorocznych regat Cowes Week i AdmiraPs Cup - nieoficjalnych drużynowych mistrzostw świata rozgrywanych co dwa lata. Cowes jest centrum żeglarstwa angielskiego, w mieście znajduje się kilkanaście marin mogących pomieścić jednorazowo 6 tysięcy jachtów.



chty miały stratę nie mniejszą niż godzina. Po wyścigu dokonano inspekcji technicznej, podejrzewano bowiem, że zwycięzca posiłkował się ukrytym silnikiem parowym.

Wkrótce też ogłoszono oficjalnie, że regaty wygrał szkuner *AMERICA*, na cześć którego puchar nazwano *AMERICA'S CUP*

Padła propozycja odkupienia jachtu przez miłośnika żeglarstwa w Anglii i - ku zaskoczeniu obserwatorów - armator zdecydował się, słynny już szkuner, sprzedać. Do kraju zwycięz-

cy wracali zatem z pucharem, ale bez jachtu, na którym go zdobyli.

Rys. Marek Strauchold

#### Bibliografia:

*W. Głowacki: Dzieje jachtingu światowego*

*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*

\* Jeśli ona jest dobra, to my wszyscy się myliliśmy

**Uczestnicy historycznego wyścigu:**  
szkunery: *AMERICA*, *CONSTANCE*, *WYVERN* (wycofał się w pierwszej fazie wyścigu), *BEATRICE*, *GIPSY QUEEN*, *IONE*  
kutry: *ALARM* (asekurował *ARROW* podczas schodzenia z mielizny), *ARROW* (wszedł na mieliznę), *MONA*, *BACCHANTE*, *ECLIPSE*, *AURORA*, *VOLANTE* (złamał bukszpryt), *FREAK*  
fregata: *BRILLIANT*

## AMERICA'S CUP

W regatach dookoła Wyspy Wight nagrodą dla zwycięzcy był srebrny dzban o wadze 3 kilogramów. Jego wymiary: 68 cm wysokości, 91 cm obwodu w najszerszym miejscu, 19 cm średnicy u podstawy. Wartość w roku 1851 szacowano na pięćset dolarów. Długo dyskutowano, co z nim właściwie zrobić, pojawiały się nawet projekty, że dzban należy przetopić, a uzyskany surowiec podzielić pomiędzy siedmiu udziałowców zwycięskiego syndykatu. Puchar od roku 1857 jest przechowywany w siedzibie klubu, którego jacht wygrał regaty. Od roku 1857 do 1983 Puchar był ozdobą Nowojorskiego Jachtklubu i dopiero zwycięstwo syndykatu australijskiego spowodowało zabranie dzbana do Perth. W roku 1987 Puchar powrócił do Stanów, ale do San Diego Yacht Club, skąd odebrali go Nowozelандczycy po zwycięstwie w regatach w 1995 roku.

Przez 148 lat istnienia ranga i prestiż Pucharu rosły i obecnie jest on uważany za najcenniejsze trofeum w żeglarstwie. Stanowi niemal relikwię dla żeglarzy toteż nic dziwnego, że jest szczególnie starannie chroniony. A jednak zdarzyło się, że został uszkodzony. W roku 1997 podczas ekspozycji w Auckland został częściowo zniszczony w proteście przeciwko złemu traktowaniu ludności Maoryskiej w Nowej Zelandii.

Fot. New Zealand Herald

