

AMERICA'S CUP 1885



Anglicy przeprowadzili aż trzydzieści cztery wyścigi eliminacyjne. Amerykanie spierali się o to, czy powierzyć budowę jachtu młodemu konstruktorowi Burgessowi, który ostatecznie świetnie wywiązał się z zadania. Później już na starcie pierwszego biegu Jankesi spowodowali groźną kolizję, jednak Anglicy...

Marek Słodownik

Z biegiem lat i kolejnych regat o Puchar Ameryki regulamin wyścigu był coraz bardziej drobiazgowy. Działo się tak w odpowiedzi z jednej strony na rozmaite wybiegi pretendentów, mające na celu zwiększenie szans w rywalizacji, a z drugiej - kruczki władz nowojorskiego jachtklubu, które starały się faworyzować jachty gospodarzy. Regulamin był wypadkową tych tarć i miał im przeciwdziałać przez jasne określenie reguł. M.in. zawczasu wiadomo było, kto stanie w szranki.

Wprowadzono do regulaminu m. in. istotną poprawkę mówiącą, że jacht na start regat ma obowiązek dotrzeć pod żaglami i „na własnym dnie”, co uniemożliwić miało udział w tej rywalizacji konstrukcji niesprawdzonych.

Do nowojorskiego jachtklubu napłynęły dwa zgłoszenia do regat, oba z Anglii. Z koalicją jachtów amerykańskich zapragnął zmierzyć się Sir Richard Sutton, armator jachtu *GENESTA*, pragnący przywrócić Puchar klubowi Royal Yacht Squadron. Ale na arenie pojawił się także dru-

gi Anglik, William Henn, oficer królewskiej marynarki reprezentujący Royal Northern Yacht Club.

Aby wyłonić rzeczywiście najlepszy jacht, Anglicy zorganizowali krajowe eliminacje, przeprowadzone w cyklu trzydziestu czterech wyścigów. Zwyciężył w nich kuter *GENESTA* należący do Sir Richarda Suttona.

Jednak i Amerykanie nie zasypiali gruszek w popiele. Nowy jacht zaprojektował konstruktor zwycięskiego *MISCHIEFA* z ostatniej kampanii sprzed czterech lat, A. Carry Smith. Zaproponował kuter *PRISCILLA*, nie odbiegający zasadniczo liniami od poprzednika. Uznał bowiem, że skoro tamten jacht był dobry, to daleko idące zmiany nie są potrzeb-

Projektantem **PURITANA** był młody Edward Burgess. Tę swoją wielką szansę wykorzystał i w późniejszych latach jeszcze kilkakrotnie projektował jednostki zdobywające Puchar Ameryki. *PURITAN* charakteryzował się klasyczną linią, ale wprowadzono szereg modyfikacji ułatwiających obsługę skomplikowanego takielunku. Był to mieczowy kuter z ozagłowaniem gaflowym i długim bukszprytem pozwalającym na noszenie trzech sztaksli. Drewniany kadłub był bardzo smukły, o niskiej wolnej burcie i dość dużym zanurzeniu.

Po zwycięstwie w Pucharze jacht wkrótce został sprzedany armatorowi portugalskiemu. Nowy właściciel eksploatował go jako jacht pasażerski. Przez kilkanaście lat służby pod portugalską banderą *PURITAN* kilkanaście razy pokonał Atlantyk.

GENESTA była utrzymana w doskonałym stanie technicznym. Miała nowy takielunek i nowiutkie, założone dopiero w Stanach żagle. Jacht był w części podwodnej obity blachą miedzianą, a przed rozpoczęciem rywalizacji o Puchar miedź została dodatkowo ręcznie wypolerowana.

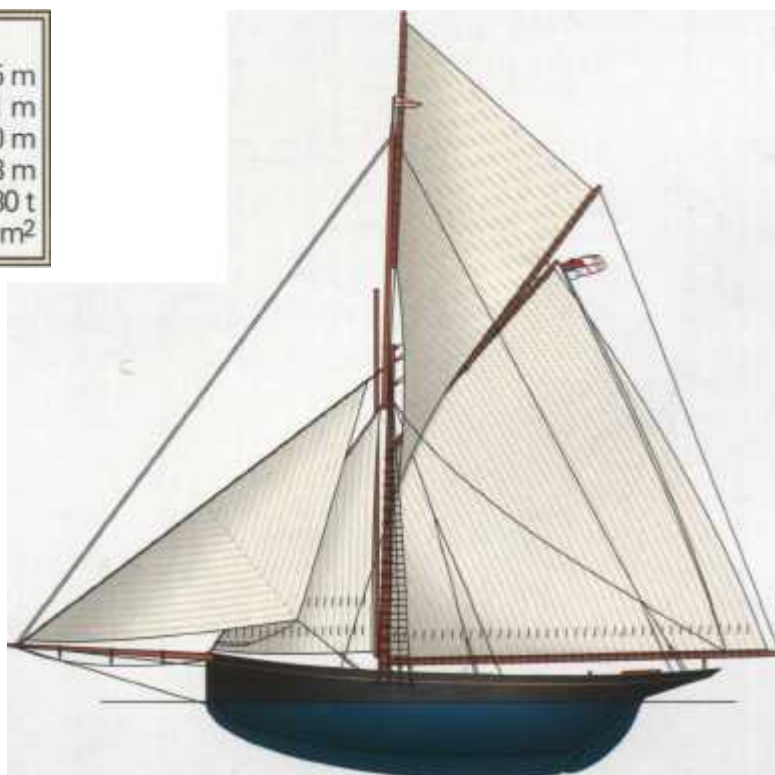
PURITAN

długość całkowita	28,20 m
długość KŁW	24,30 m
szerokość	6,81 m
zanurzenie	2,64 m
zanurzenie z mieczem	6,00 m
wyporność	140 t
powierzchnia żagli	~887 m ²



GENESTA

długość całkowita	28,95 m
długość KŁW	24,51 m
szerokość	4,50 m
zanurzenie	4,08 m
wyporność	80 t
powierzchnia żagli	~795 m ²



ne. Ale *PRISCILLA* nie była jedynym kandydatem do walki o Puchar.

W tym samym czasie syndykat z Bostonu namówił konstruktora-amatora, Edwarda Burgessa, do narysowania projektu jachtu. Burgess, pomimo młodego wieku, miał już na swoim koncie wiele zrealizowanych prac, ale były to wyłącznie jednostki mniejsze, o długości do 25 metrów. Tu natomiast otrzymał zadanie zaprojektowania jachtu ponad trzydziśmetrowego, a do tego jeszcze do najważniejszych regat. Konserwatywne władze klubu były przeciwne powierzeniu prac niedoświadczonemu konstruktorowi, ale przeważał upór Malcolma Forbesa, wpływowego działacza odpowiadającego za przebieg przygotowań.

Burgess, nie obciążony balastem doświadczeń i dogmatów, pozwalał sobie na niekonwencjonalne rozwiązania techniczne, kierując się zarówno intuicją, jak wiedzą matematyczną. *PURITAN*, bo taką nazwę otrzymał nowy jacht, prezentował się okazale.

W wewnętrznych amerykańskich eliminacjach okazało się, że *PURITAN* spisuje się znakomicie, zostawia za rufą nie tylko faworyzowaną *PRISCILLĘ*, ale także zbudowanego trzy lata wcześniej *BEDOUINA*. W tej sytuacji władze nowojorskiego klubu zmieni-

ły zdanie i jako oficjalnego obrońcę tytułu zaproponowały jacht Burgessa.

Gdy trwały krajowe eliminacje Amerykanów, *GENESTA* przepłynęła Atlantyk i w Nowym Jorku, w jednym z zacisznych portów, poddała ją ostatnim pracom mającym poprawić jej osiągi.

Organizatorzy zaproponowali rozegranie regat na stałej trasie, planowano, że odbędą się nie mniej niż dwa biegi, aby wyścig był sprawiedliwy. Obaj rywale zaakceptowali warunki.

Wreszcie 7 września nadszedł termin rozegrania pierwszego biegu. Na brzegach zgromadziła się licznie publiczność. Brak wiatru spowodował jednak, że zdecydowano się przesunąć bieg na następny dzień. Nazajutrz, gdy oba jachty krążyły w polu startowym, załoga *GENESTY* wskutek błędu przeciwnika nie zdołała uniknąć kolizji i bukszpryt angielskiej jednostki przebił grota rywala. W wielkim zamieszaniu rozłączyły się splątane jednostki.

W tej sytuacji jednak kontynuowanie regat nie było możliwe. Komisja regatowa potwierdziła, że zawinili Amerykanie, i znalazła zaskakujące rozwiązanie. Zaproponowano Sir Richardowi Suttonowi, armatorowi *GENESTY*, że jeśli pokona trasę wyścigu samodzielnie w czasie poniżej

siedmiu godzin, to zostanie zdobywcą Pucharu. *PURITAN* zostanie bowiem zdyskwalifikowany. Sir Richard kategorycznie odmówił. Nie chciał zdobyć najcenniejszego trofeum bez walki, zaproponował więc kolejne odroczenie wyścigu.

Zgodzono się, że oba jachty będą naprawione, a start do regat odbędzie się 11 września. Gdy konkurenci wyszli zgodnie z planem na 20-milową trasę, okazało się, że wiatr jest bardzo słaby. Jachty wystartowały, ale wiatr osłabł jeszcze bardziej. Wkrótce stało się oczywiste, że rywalizacja nie zakończy się w ciągu regulaminowych 7 godzin i wyścig anulowano.

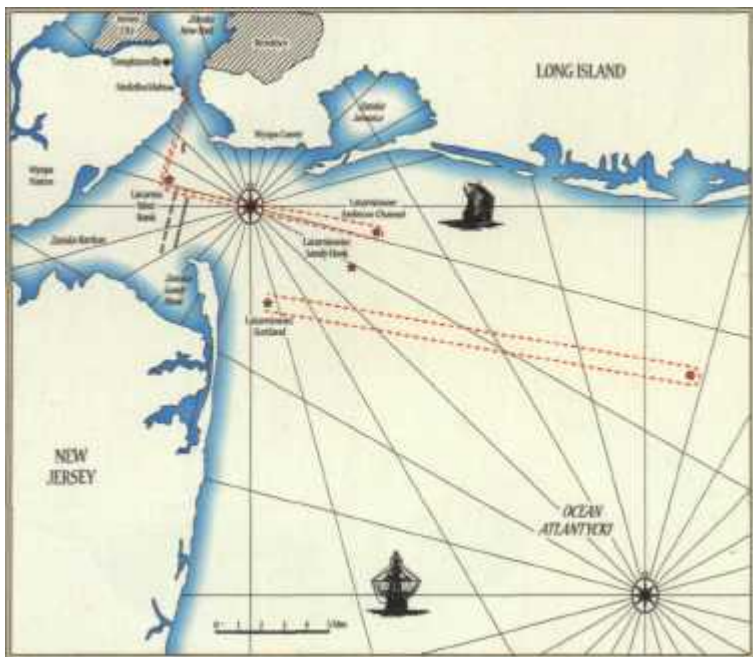
Kolejny bieg zaplanowano na 14 września. Tym razem jachty miały się ścigać na 32-milowej trasie z Zatoki Ridge nieopodal Brooklynu do Latarni Sandy Hook i z powrotem. Na sygnał startera wyszły niemal równocześnie, ale w miarę pokonywania dystansu na czoło wysuwał się amerykański *PURITAN*.

Po zwrocie na boi Amerykanie mieli około siedmiu minut przewagi. Na kursie powrotnym Anglicy wychodzili ze skóry, aby zbliżyć się do przeciwnika, ale bez powodzenia. Na metę *PURITAN* dotarł z przewagą 16 minut nad rywalem. Po korekcie czasu dorzucono jeszcze 19 sekund.

Drugi bieg rozegrano dwa dni później. Start nastąpił nieopodal Latarniowca Scotland, a dystans 40 mil zapewniać miał rzetelne sprawdzenie jachtów. Tym razem od startu prowadziła *GENESTA*. *PURITAN* gonił zawzięcie i na boi zwrotnej szli niemal równo. Anglicy mieli kłopoty z obsługą topsla w tężejącym wietrze, który tymczasem osiągnął siłę 30 węzłów. Nie mogli zrzucić żagla, tracili szybkość, a dystans między obydwoma rywalami zmniejszał się z każdą chwilą. I stało się... Amerykanie wyszli na czoło i teraz oni rwali do przodu narażając takielunek.

PURITAN zwyciężył z przewagą 2 minut i 6 sekund, po przeliczeniu dało to przewagę półtorej minuty. Rozgrywanie kolejnego biegu nie było już konieczne, wygrali Amerykanie i Puchar pozostał w nowojorskim jachtklubie na kolejne lata.

Rys. Marek Strauchold



Trasa regat 1885 r.