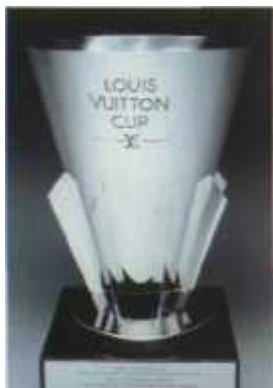


LOUIS VUITTON CUP - ELIMINACJE NAJLEPSZYCH



Pretendenci do zmierzenia się z obrońcą Pucharu *AMERYKI* muszą przejść przez sito, którym są regaty Louis Vuitton Cup - puchar Vuittona. Tylko jedna załoga z doborowego towarzystwa zawalczy następnie o „amerykański kubek”, najcenniejsze trofeum żeglarstwa oceanicznego.

Marek Słodownik

Regaty o Louis Vuitton Cup rozgrywane są od niedawna, bo od 1983 roku. Ściśle jednak wiążą się

z najstarszymi regatami na świecie - America's Cup - rozgrywanymi od roku 1851. Wyścig żeglarski o Puchar *AMERYKI* to rywalizacja budząca najwięcej zainteresowania. Już wkrótce, 18 października, po raz trzydziesty rozpocznie się ona w Auckland w Nowej Zelandii.

Regaty America's Cup podzielone są na dwie niezależne części. W jednej z nich spotykają się syndykaty z kraju broniącego puchar, tak zwani defenderzy, w drugiej, z reguły dłuższej z uwagi na liczbę startujących syndykatów, walczą przedstawiciele krajów ubiegających się o prawo zmierzenia się z obrońcą pucharu. Ci z kolei to challengerzy. Finałowa rozgrywka pomiędzy dwoma wyłoniłymi jachtami stanowi właśnie końcowy etap batalii o najcenniejsze trofeum w żeglarstwie - Puchar *AMERYKI*, nazwany tak na cześć pierwszego zwycięzcy tego współzawodnictwa, szkunera *AMERICA*.

Cykl regat rozgrywanych w konwencji match-racingu trwa do pię-

ciu miesięcy, jest zatem nieco nużący. Aby uatrakcyjnić przebieg eliminacji, postanowiono ufundować specjalne trofea dla najlepszych jachtów startujących w obu eliminacjach. Tym sposobem powołano do życia Citizen Cup i Louis Vuitton Cup.

Na początek - Australijczycy

Wyścig o Louis Vuitton Cup po raz pierwszy rozegrany został w roku 1983. Rywalizowało siedmiu challengerów z pięciu krajów. Regaty rozgrywano na wodach nieopodal Newport w stanie Rhode Island, obrońcą America's Cup był bowiem wówczas New York Yacht Club mający tu letnią siedzibę.

Do walki stanęły jachty - *FRANCE III*, *CANADA I*, *VICTORY 83* (brytyjski), *TRE KRONOR* ze Szwecji i trzy jachty australijskie: *AUSTRALIA II*, *ADVANCE* i *CHALLENGE 12*.

Do finału dotarły *AUSTRALIA II* z Johnem Bertrendem w roli skippe-



Oficjalny plakat tegorocznej edycji Louis Vitton Cup

ra oraz *VICTORY83*. Rozgrywkę kończącą wielotygodniowe zmagania wygrał zdecydowanie Bertrand i to on stał się pierwszym posiadaczem cennego trofeum.

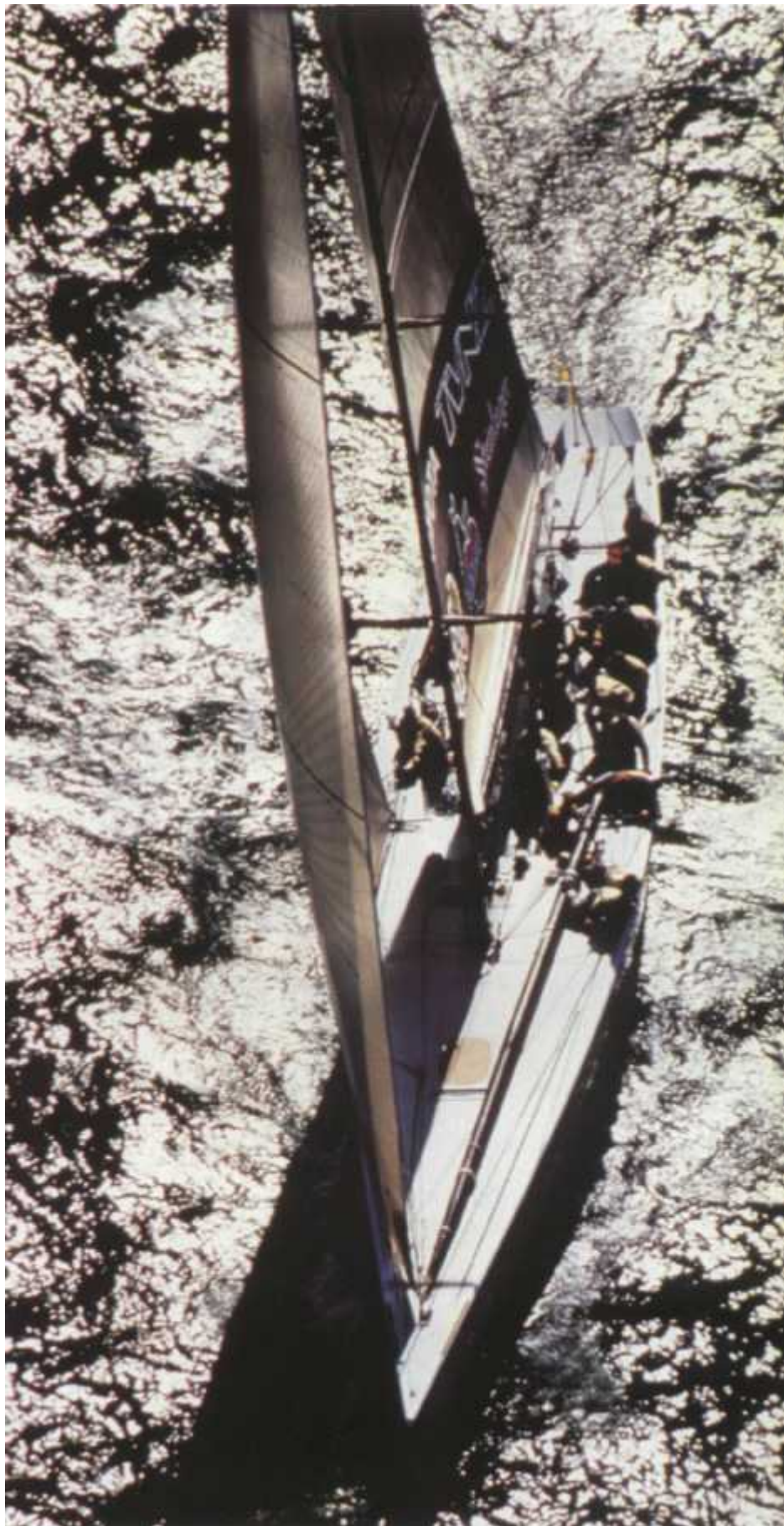
Zwycięstwo to oznaczało dla niego dalszą walkę, tym razem o najcenniejszy Puchar. Stał do wyścigu match-racingowego z Dennisem Connerem, który w tej rywalizacji startował już od 1974 roku, zapowiadała się zatem pasjonująca rozgrywka. Walka w istocie była niezwykle zacięta, przy stanie 3:3 decydował ostatni wyścig. Wygrał go po wielu emocjach Bertrand na *AUSTRALII II*. Oznaczało to, że zwycięzca Louis Vuitton Cup zabiera ze sobą do domu także America's Cup, a zatem kolejne regaty rozegrane będą na wodach innych niż amerykańskie. Po raz pierwszy od 132 lat!

Srogi rewanż Amerykanów

W cztery lata później role się odwróciły; teraz o prawo walki o finał ubiegali się Amerykanie ze swymi sześcioma syndykatami. New York Yacht Club zbudował aż trzy jachty nazwane *AMERICA II*, kalifornijski Newport Harbour Yacht Club Eagle wystawił *EAGLE*, chicagowski Hearst of America wystawił jacht o tej samej nazwie. Yale Corinthian Yacht Club przygotował odbudowany *COURAGEOUS*, a St. Francis Yacht Club Golden Gate Challenge dysponował dwoma jachtami: *USA I* i *USA II*. Obok nich do walki przystąpił Sail America Syndicate z San Diego pod wodzą Dennisa Connera. Jego jacht to *STARS & STRIPES*.

Oprócz nich ponownie wystartowały jachty z Francji (dwa), Włoch (dwa), Wielkiej Brytanii, Kanady, a także Nowej Zelandii.

Tym razem walka była nierówna. Jak burza przeszedł przez eliminacje jacht Connera niszcząc po drodze wszystkich rywali. W finale spotkał się z Chrisem Dicksonem i jego *KIWI MAGIC KZ-7*. Tutaj rywalizacja była bardziej zacięta, ale Nowozelandczycy nie potrafili znaleźć metody na doskonale usposobionego Dennisa Connera.



BLACK MAGIC podczas walki o Puchar Louisa Vuittona w 1995 roku

Syndykaty zgłoszone do Louis Vuitton Cup:

Australia:

Australian Challenge - Cruising Yacht Club of Australia

Francja:

Le Defi Bouygues Telecom Transiciel - Union Nationale pour la Course au Large

Le Dsfi Sud - Yacht Club de Cannes/Societe Nautique Grau-du-Roi-Port Camargue

Włochy:

Prada Challenge - Yacht Club Punta Ala

Japonia:

Nippon Challenge - Nippon Yacht Club

Rosja:

Agę of Russia - St Petersburg Yacht Club

Hiszpania:

Desafio Espanol - Monte Real Club de Yates de Bayona

Real Club Nautico de Valencia

Szwajcaria:

Fast 2000 - Club Nautique Morgien

USA:

Aloha Racing - Waikiki Yacht Club

AmericaOne - St Francis Yacht Club

America True - San Francisco Yacht Club

Team Dennis Conner - Cortez Yachting Association

Young America - New York Yacht Club



Conner zdobył Puchar Vuittona, ale teraz przyszło mu się zmierzyć z Australijczykami o Puchar Ameryki. Z *KOKABURĄ III* Iana Murraya wygrał do zera ze znaczną przewagą w każdym z wyścigów. Po raz drugi zatem zdarzyło się, że zdobywca Louis Vuitton Cup sięgnął następnie po Puchar Ameryki.

Tym razem trofeum nie dla challengerera

W roku 1992 rozegrano po raz kolejny regaty o Puchar Louisa Vuittona. Tym razem do walki stanęło osiem syndykatów z siedmiu krajów. Włosi wystawili *IL MORO DI VENEZIA* z Paulem Cayardem w roli kapitana. Japończycy, sponsorowani przez koncern Yamaha, dysponowali dobrym jachtem *NIPPON* i Chrisem Dicksonem w głównej roli. Marc Pajot, dotąd bardziej znany z regat

OSTAR, stanął na czele syndykatu francuskiego będącego właścicielem wspaniałego *VILLE DE PARIS*. Wystartowali także Nowozelandczycy; przygotowani ich ekipy New Zealand kierował Rod Davis.

Obok nich do boju stanął również syndykat hiszpański na jachcie *ESPANA '92* z Pedro Camosem - było to połączenie sił klubów żeglarskich z Valenci i Bayony. Na nich zresztą nikt nie liczył. Podobnie było ze Szwedami kierowanymi przez Gunnara Krantza, ścigającego się później w kolejnych latach w regatach Whitbread Race i cyklu Maxi One Design. Dla jego syndykatu Tre Kronor była to przede wszystkim nauka, choć trzeba stwierdzić, że dość kosztowna.

Listę startową zamykały dwa australijskie zespoły; Challenge Australia pod wodzą Petera Gilmoura i Spirit of Australia z Hughem Treharnem.



Walka była ostra, ale prowadzona fair. Najrówniej w ciągu całych eliminacji pływali Nowozelandczycy z Davisem i Japończycy z Dicksonem. Do półfinału weszli jeszcze Włosi (Cayard) i Francuzi pod wodzą Pajota. Tutaj jednak najlepszym okazał się syndykat z Italii. Ich jacht pływał szybko, a załoga popełniła mniej błędów niż rywale.

Paul Cayard odbierając Louis Vuitton Cup był prawie pewny końcowego zwycięstwa w bezpośredniej walce o Puchar Ameryki. A jednak nie dał



Załoga *YOUNG AMERICA* na starcie biegu match-racingowego

rady zwyciężyć z drużyną Billa Kocha wspomaganą przez Buddy Melgesa i w finale przegrał gładko 4:1. Złamał przy tym dotychczasową tradycję, która przyzwyczała nas do tego, że zdobywca Vuitton Cup zdobywa potem Puchar Ameryki. Zapowiedział jednak od razu walkę w następnych regatach planowanych na rok 1995.

Przed czterema laty

Tym razem wystartowało siedem ekip z sześciu krajów. Marc Pa-

jot pokierował ekipą francuską już po raz trzeci w tych regatach, tym razem na jachcie *FRANCE 2*. Obok niego wystąpił, także po raz kolejny, Pedro Campos z Hiszpanii na *RIOJA DE ESPANA*, jednak w obecnej rozgrywce z mocniejszym zapleczem finansowym.

Nowozelandczycy z drużyny Team New Zealand przygotowali dwa jachty - projektu Bruce'a Farra. Całym zespołem, Royal NZ Yacht Squadron, kierował Sir Peter Blake, dla którego była to pierwsza szansa

ukoronowania swej kariery sięgnięciem po największą sławę i zaszczyty. Za sterem stanął Russel Coutts, powszechnie uznawany za najlepszego „kierowcę” wśród żeglarzy z czołówki światowej.

Z kolei Win New Zealand to ekipa Chrisa Dicksona w jego trzeciej już próbie walki o Puchar, ale tym razem miał on mały budżet i także same szansę nawiązania równorzędnej walki z najlepszymi. Na arenę powrócił także John Bertrand - pierwszy zdobywca pucharu preten-



Chris Dickson (na pierwszym planie) wychodzi na czystą pozycję podczas eliminacji w 1992 roku



TAG HEUER Chrisa Aicksona w regatach 1995 roku

dentów w piątej swojej batalii o Puchar - teraz jako kapitan jachtu *ONEAUSTRALIA*. Jego budżet szacowano na 40 milionów dolarów, rzecz bez precedensu. Druga ekipa australijska to *SYDNEY95* Syda Fishera, do walki stojącego po raz czwarty. Listę startową uzupełniali Japończycy z *NIPPON* pod wodzą Makoto Namba z Johnem Cuttlem za sterem.

Od początku rywalizacji stawało się jasne, że tym razem liczyć się będzie w końcowym bilansie jeden jacht - był nim *BLACK MAGIC*. Przegrał tylko jeden wyścig - z australijskim

ONEAUSTRALIA, który jednak miał być bohaterem dramatycznego wydarzenia w późniejszej fazie wyścigu. Otóż podczas jednego z biegów jego kadłub złamał się na pół przy umiarkowanej sile wiatru i po trzech minutach na powierzchni wody utrzymywali się tylko załoganci nerwowo wymachujący rękami. Syndykat dysponował jednostką zapasową, ustępowała ona jednak szybkością poprzedniczce i Kiwis zwyciężyli w finale stosunkiem 5:1. Louis Vuitton Cup powędrował do Auckland, a walkę z najlepszym defenderem Blake także rozstrzygnął na swoją korzyść.

Dennis Conner, który wywalczył sobie prawo do walki w finale, miał się różnych forteli pozasportowych, aby być po raz kolejny najlepszym, ale nie zdało się to na nic. America's Cup także pojechał na Antypody.

Do kolejnej batalii o Puchar najwięksi żeglarze przygotowują się już od ponad dwóch lat; powstały nowe jednostki, podpisano umowy sponsorskie, werbuje się kolejnych najemników do prac pokładowych. W październiku najlepsi staną do walki o Puchar Louisa Vuittona po raz piąty. Impreza weszła już na stałe do kalendarza regat.



Louis Vuitton

Był francuskim przemysłowcem. W roku 1854 założył firmę produkującą kufry i walizki. Okazało się, że zdolny Francuz trafił w swój czas: po kilku zaledwie latach istnienia na rynku sprzedaż jego wyrobów wzrosła dziesięciokrotnie. W roku 1901 stworzył przebój rynkowy swoich czasów; torbę podróżną wykonaną z tkaniny z elementami skózanymi. Był to pierwowzór współcześnie rozpowszechnionych miękkich toreb, wówczas jednak była to rewolucja. W 1914 otworzył swój salon na Champs Elysees w Paryżu - największy wówczas sklep z walizkami. W siedemdziesiąt lat później do sieci należało już 175 ekskluzywnych salonów sprzedaży, cieszących się dużą popularnością wśród zamożniejszej części społeczeństwa. W 1986 roku firma wykonała przenośny kuferek do transportu Pucharu *AMERYKI*, co stało się niejako jej znakiem firmowym.

ZWYCIĘSKIE JACHTY LOUIS VUITTON CUP



AUSTRALIA II

projektant Ben Lexcen
 budowniczy Stephen Ward
 właściciel Alan Bond
 klub Royal Perth Yacht Club Australia

dl. całkowita 19,41 m
 dl. K LW 13,20 m
 szerokość 3,60 m
 zanurzenie 2,58 m
 wyporność 26,00 ton
 pow. żagli ok. 202 m²



STARS & STRIPES

projektanci David Pedrick i Bruce Nelson
 właściciel Sail America Syndicate
 klub San Diego Yacht Club, Kalifornia

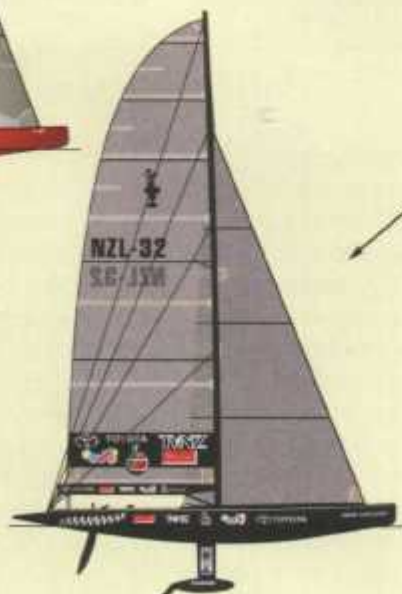
dl. całkowita 19,20 m
 dl. K LW 13,38 m
 szerokość 3,78 m
 zanurzenie 2,67 m
 wyporność 22,70 ton
 pow. żagli ok. 171 m²



IL MORO DI VENEZIA

projektant German Frers
 budowniczy Raul Gardini
 właściciel Tencara
 klub Campania della Vella

dl. całkowita syndykat nie ujawnił
 dl. K LW danych technicznych
 szerokość
 zanurzenie
 wyporność
 pow. żagli



BLACK MAGIC - TEAM NEW ZEALAND

projektant Bruce Farr
 budowniczy Mc Mullen & Wings
 właściciel Team New Zealand
 klub Royal New Zealand Yacht Squadron

dl. całkowita syndykat nie ujawnił
 dl. K LW danych technicznych
 szerokość
 zanurzenie
 wyporność
 pow. żagli

Dotychczasowi zwycięzcy:

1983

Newport - 7 załóg z 5 krajów
finał: *AUSTRALIA II* i *VICTORY*(4:0)
zwycięski skipper: John Bertrand

1987

Freemantle - 15 załóg z 6 krajów
finał: *STARS & STRIPES* i *KIWI MAGIC 4: 1*
zwycięski skipper: Dennis Conner

1992

San Diego - 8 załóg z 7 krajów
finał: *STARS & STRIPES* i *KIWI MAGIC* (5:4)
zwycięski skipper: Paul Cayard

1995

San Diego - 7 załóg z 5 krajów
finał: *BLACK MAGIC* i *ONEAUSTRALIA* (5:-\|)
zwycięski skipper: Sir Peter Blake

Kalendarz regat:

Round Robin One - zaczyna się 18 października

Round Robin Two - zaczyna się 6 listopada

Round Robin Three - startuje 2 grudnia

Czas trwania rundy uzależniony jest od liczby zgłoszonych ekip

Półfinały:

zaczynają się 2 stycznia
startuje sześć najlepszych zespołów z eliminacji

Finał:

startuje 25 stycznia
dwa najlepsze zespoły z półfinałów walczą do pięciu zwycięstw

Puchar AMERYK/:

startuje 19 lutego
zwycięzca Louis Vuitton Cup zmierzy się ze zdobywcą Citizen Cup. Załogi walczą do pięciu zwycięstw. W tej edycji America's Cup Citizen Cup nie odbędzie się, ponieważ kraj broniący Pucharu wystawia tylko jeden zespół powołany przez Royal New Zealand Yacht Squadron. Organizatorzy nie wyrazili zgody, aby nowozelandzki syndykat wystartował w Louis Vuitton Cup.

Zdobywcy Louis Vuitton Cup mówią o regatach :



Fot. E. L. I.

John Bertrand (1983):

Nigdy nie traktowałem tych regat jako etapu, zawsze myślałem jako o osobnej imprezie żeglarskiej stwarzającej pole do rywalizacji dla wybranych ekip ze świata. Fakt, że Louis Vuitton Cup jest etapem pośrednim w rywalizacji o *Puchar AMERYKI*, nie stanowił dla mnie problemu.

AUSTRALIA II była niezwykle udanym jachtem, jako pierwsi zastosowaliśmy skrzydełka na płetwie balastowej, co wówczas stanowiło pewne novum. Oczywiście nie była to jedyna przyczyna sukcesu, mieliśmy znakomite warunki przygotowań, startów, treningów, wystarczający budżet

- wszystko to złożyło się na wynik. Załoga przez cały czas trwania kampanii była niezwykle zmobilizowana, ale panowała atmosfera współpracy i dążenia do celu strategicznego.

Eliminacje do regat o Puchar Vuittona pamiętam jako pasmo zwycięstw naszej załogi i pewną bezsilność rywali. Ekipę angielską w finale „rozjechaliśmy” do zera, ale nie znaczy to, że oni słabo żeglowali. My byliśmy wówczas naprawdę dobrzy.



Fot. Marek Stodownik

Dennis Conner (1987):

Chyba nie ma o czym mówić. Wygrałem te regaty w 1987 roku odbierając później Puchar Ameryki Australijczykom i dla mnie najważniejsze było, że udało mi się zrewanżować za porażkę sprzed czterech lat. Wobec samej rywalizacji o Louis Vuitton Cup nie mam sentymentów, to było niejako po drodze.



Fot. Marek Stodownik

Paul Cayard (1992):

Oczywiście, że pamiętam rywalizację o Puchar Louisa Vuittona. To było dla nas wszystkich wtedy niezwykle święto. Po bardzo zaciętych eliminacjach wygraliśmy z *KIWI MAGIC* jednym punktem. Podczas finałów do końca nie było wiadomo, kto jest lepszy, ale myślę, że bardzo nam pomogła lepsza atmosfera w ekipie. Wprawdzie na arenie żeglarskiej znany byłem już nieco wcześniej, ale dopiero kampania na *IL MORO DI VENEZIA* uutorowała mi drogę do późniejszych zwycięstw. Podczas obecnej batalii o Puchar, kierując syndykatem AmericaOne, ciągle korzystam z ówczesnych doświadczeń, wiele się wówczas nauczyłem.



Fot. Marek Stodownik

Sir Peter Blake (1995):

Dla mnie zawsze ważniejsze były nowe doświadczenia niż powielanie zwycięstw, nawet jeśli były to najważniejsze regaty. Wprawdzie Louis Vuitton Cup wygraliśmy przekonująco, to jednak po drodze nie było wcale tak łatwo. Dobrze przygotowaliśmy zespół, mieliśmy dobre analizy, wszystko zagrało zgodnie z planem. Nie przygotowaliśmy się osobno do regat Vuittona, dla nas była to znakomita okazja do weryfikacji naszych umiejętności w rywalizacji z najlepszymi. Wygrać Louis Vuitton Cup to oczywiście duża sztuka, ale sądzę, że dla każdego żeglarza

największym marzeniem jest zwycięstwo w America's Cup. Mnie ta sztuka się udało.