

An aerial photograph of a coastline, showing a mix of blue water, green land, and white sandy beaches. A prominent yellow vertical bar is on the left side of the image.

Regaty...

GRANICE

Doroczne regaty Telstra Sydney to Hobart będące dla Australii jednymi z najbardziej prestiżowych zawodów sportowych, zakończyły się klęską.

Leszek Ziębiński



RYZYKA



Morze zabrało sześć osób. Uratowano sześćdziesięciu rozbitków. Wycofało się prawie siedemdziesiąt jachtów ze stu piętnastu, które wystartowały. Akcja ratownicza podjęta przez służby australijskie prowadzona była przez sześć dni na niespotykaną dotąd skalę.

Regaty wystartowały tradycyjnie 26 grudnia (sobota) i obrały kurs na Hobart leżące na Tasmanii, odległe o 605 mil. Już w niedzielę na uczestników wyścigu spadł sztorm, prędkość wiatru przekraczała 150 km/h. Wielu kapitanów stwierdziło, że nie zdoła pokonać w tych warunkach trasy regat i postanowiło się wycofać do najbliższego portu schronienia, osady Eden. Płynąc z falą, w silnym wietrze, kilkadziesiąt jachtów uległo uszkodzeniom; łamano maszty, bomby, a także żebra i ręce członków załóg. Do mety dotarło zaledwie 45 jachtów, przede wszystkim tych, które najlepiej przystosowane były do trudnych regat, lub na pokładzie których znajdowali się zawodowcy. Jednak nie była to żelazna reguła, jedną z ofiar był uczestnik Igrzysk Olimpijskich w Atlancie, Glyn Charles, który wypadł za burtę.

Na przybrzeżnych wodach rozgrywała się tragedia ogniskująca zainteresowanie mediów i kibiców. Śledzo-

no wyścig, którego stawką było ludzkie życie: o uratowanie jak największej liczby żeglarzy.

Media, jak zwykle w takich przypadkach, szeroko rozpisywały się o wydarzeniach uwypuklając przede wszystkim tragedię. Eksponowano zatem ofiary z jachtu *BUSINESS POST NAIAD*. Phila Skegsa zmarłego na atak serca i Bruce'a Guya, który zaplątał linki kamizelki ratunkowej, co kosztowało go utratę życia. Szeroko cytowano wypowiedzi Richarda Winninga, skippera jachtu *WINSTON CHURCHILL*, który relacjonował, że uratowanie życia zawdzięcza przypadkowi. W ślad za rewelacjami australijskich mediów cały świat dowiedział się o tragedii na trasie regat i na pierwszych stronach gazet pojawiać się zaczęły mrozące krew w żytach opowieści. Spirala hysterii już się nakręcała i jej zatrzymanie nie było możliwe.

Większość z nas na pewno pamięta ile było ofiar i ile jachtów zatono, ale z pewnością nie wszyscy pamiętamy kto te regaty wygrał. Tragedia skrzywiła odbiór widowiska sportowego.

Kto ponosi odpowiedzialność, za wypuszczenie na morze wielu jachtów zupełnie nie przygotowanych do walki z oceanem? Czy tej tragedii można było uniknąć? Jaki udział w niej mają służby meteorologiczne, a jaki media? Wiele z tych pytań pozostanie zapewne bez odpowiedzi...

Regaty Sydney-Hobart

Słynny klasyk rozgrywany na 605 milowej trasie z Sydney do Hobart na Tasmanii. Pierwsza edycja rozegrana została w 1945 roku. Na starcie stanęło dziewięć jachtów. Rekord frekwencji padł w 1985 roku, kiedy to wystartowało 212 jachtów. Jest jednym z trzech najbardziej prestiżowych (obok Fastnet Race i Bermuda Race) wyścigów żeglarskich. Start do regat następuje zawsze 26 grudnia w południe. Rekord trasy- 2 dni 14 godzin 7 minut i 10 sekund - ustanowił jacht *MORNING GLORY* w 1996 roku.

Na mecie powiedzieli:

Chris Dickson, skipper match racingowy, sternik zwycięskiego jachtu *SAYONARA*:

Te regaty będę pamiętał długo. W mojej karierze niewiele miałem podobnych doświadczeń, to było okropne, ale tym większa radość, że dołynęliśmy na pierwszym miejscu. Cały czas nasłuchiwałem przez radio i bardzo się baliśmy o naszych kolegów i znajomych. Kilku z nich odeszło... Czy można było zapobiec tragedii? Chyba nie, termin startu jest tak samo oczywisty jak Święta Bożego Narodzenia i nie można nim dowolnie manipulować. A poza tym udział w regatach jest dobrowolny

Robin Poke, Departament Ratownictwa Morskiego Wschodniego Wybrzeża:

To była zupełnie niezwykła operacja. W środku sezonu urlopowego ściągnęliśmy wszystkich ludzi, jakich mieliśmy do dyspozycji. Obszar naszego działania obejmował prawie 400 kilometrów wybrzeża, do tego patrolować musieliśmy także akwen o szerokości ponad stu mil morskich. Prawie 40 śmigłowców latało bez przerwy przez sześć dni aby uratować jak najwięcej poszkodowanych. Nasi ludzie udowodnili, że są znakomicie wyszkoleni i potrafią pracować w warunkach ekstremalnych.

Chyba wiele należy zmienić w podejściu do regat w Australii, spora część jachtów była bowiem zupełnie nie przygotowana do takich warunków. Już wielokrotnie w przeszłości postulowaliśmy, że należy zaostrzyć przepisy związane z bezpieczeństwem na morzu, ale jak dotąd nic się nie zmieniło. Może ta tragedia wywoła jakiś

wstrząs u władz, bo nie do zaakceptowania jest sytuacja, że my wielkim wysiłkiem ratujemy ludzi i sprzęt, który w ogóle nie powinien znaleźć się w morzu.

Brian Hill, rzecznik AMSA (Australijska Komisja Ratownictwa Morskiego):

Przez cały czas trwania akcji udowodniliśmy, że potrafimy działać w każdych warunkach. Organizatorzy regat informowali nas o konieczności wzmożonego nadzoru podczas regat, ale chyba sami nie zdawali sobie sprawy z zagrożenia. Tragedia przebiła się na pierwsze strony gazet, ale niemal wyłącznie w atmosferze histerii i niepotrzebnej sensacji. Ludzie na morzu ginęli zawsze, nie tylko w tych regatach i sądenie organizatorów w tej atmosferze nie sprzyja dobrym relacjom mediów i świata sportu.

Hugo van Kretschmer, komandor regat, armator jachtu *ASSASINE*:

Ostrzegaliśmy wszystkich na przedstartowej odprawie skipperów o możliwości załamania się pogody, ale wielu żeglarzy zbagatelizowało nasze słowa. Przyznać jednak muszę, że i nas zaskoczyła szybkość i skala zmian pogody. Chyba nikt tego nie oczekiwał, że w ciągu ośmiu godzin morze zamieni się w piekło. Na taki przebieg regat niewątpliwie wpływ miała interferencja prądu przybrzeżnego i kierunek wiatru wiejącego z siłą huraganu.

Zawodowcy nie mieli kłopotów z dołynięciem do mecy, ale załogi amatorskie często nie potrafiły sobie poradzić z warunkami. W naszych regatach zapewne konieczne stanie się wprowadzenie pewnych modyfikacji regulaminowych.



Zginęli ludzie, utracono jachty. Kto ponosi odpowiedzialność za narażanie załóg często nie przygotowanych jednostek. Kto zawinił?



Sir Peter Blake
Zwycięzca i pięciokrotny uczestnik regat Whitbread Race, zdobywca Jules Verne Trophy, zdobywca Americas Cup:

Nie jestem przeciwny organizacji regat na morzu, ale uważam, że często są one źle przygotowane i winę w tym wypadku ponoszą organizatorzy. Nie dotożono tym razem wszystkich starań aby zapewnić właściwą informację każdemu uczestnikowi. Jest to istotne zwłaszcza przy okazji regat otwartych, gdzie wystartować może każdy.



Lawrie Smith
Czterokrotny uczestnik regat Whitbread Race:

Żeglarze zawodowi nie mają na ogół nic do powiedzenia na ten temat, oni są do ścigania się, a jeśli się boją, to niech wybiorą inny zawód. Z amatorami sprawa jest nieco bardziej złożona, ale w mojej opinii chyba sporo uczestników wyścigu zlekceważyło akwen i warunki.



Roy Hainer
Uczestnik regat Whitbread Race, sternik match-racingowy:

Bardzo często - niestety - w regatach startują kompletnie nie przygotowani zawodnicy licząc na cud. A na morzu żartów nie ma. Zapewne spora część uczestników uznała, że na tak krótkiej trasie nic złego nie może się stać, zwłaszcza, jeśli płynie się w zwartej grupie. Ale ścigają się na ogół odpowiedzialni ludzie i wiedzą przecież, czego można się spodziewać po takich regatach.



Pete Goss
Żeglarz angielski, uczestnik Vendee Globe Challenge i British Steel Challenge:

Organizatorzy nie ponoszą tutaj żadnej winy. Termin regat jest od dawna ustalony i wszyscy znali prognozę pogody. Jeśli komuś zabrakło umiejętności to wyłącznie on sam ponosi odpowiedzialność. To są przecież regaty morskie, a na morzu żartów nie ma. Organizatorzy badali przecież jachty przed startem, a decyzja o starcie zawsze zależy od skippera.



John Bertrand
Zdobywca America's Cup:

My możemy się ścigać wszędzie i na każdym jachcie. Ale fundamentalną sprawą jest zapewnienie uczestnikom bezpieczeństwa i płynącej stąd pewności siebie. Tego tym razem zabrakło i wyniki znamy. Australijskie władze zawsze przywiązywały dużą wagę do zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa żeglarzom, nie tylko w regatach. Wypadki zdarzać się będą zawsze. Nam złamał się jacht podczas America's Cup, choć zapewne wszystkim wydawało się, że nie jest to możliwe na takim poziomie rywalizacji. Zawsze istotne jest tylko szybkie dotarcie do poszkodowanych i właściwy podział ról.



Marc Thiercellin
Uczestnik Vendee Globe Challenge i Around Alone:

To są regaty zarówno dla zawodowców jak i dla amatorów. Rządzą się innymi prawami niż nasze. Wiele do życzenia pozostawiało zapewne wyposażenie tych jachtów, które na co dzień stoją w marinach na cumach i nie pływają w sztormowej pogodzie. Po prostu jednostki te nie wytrzymały obciążeń. Trudno w tym przypadku winić kogokolwiek za błędy czy niedopatrzenia.



Josh Hali
Trzykrotny uczestnik BOC Challenge/Around Alone:

Dla mnie problem jest źle postawiony; albo mówimy o winie organizatorów, albo uczestników. A czy ktośkolwiek zapytał co w tej sprawie zrobiły media? Jak historyczną rozpętały kampanię? Nie mam nic przeciwko mediom, do tego -jako uczestnicy regat jesteśmy zobligowani - ale to, co wypisują często dziennikarze, wota o pomstę do nieba. Eskalowanie tragedii, naruszanie zasad prywatności jest na porządku dziennym i dopóki tego nie zmienimy to nie ma co liczyć na obiektywny opis wydarzeń.



Grant Dalton
Pięciokrotny uczestnik i dwukrotny zwycięzca Whitbread Race:

To jest sport, tu trzeba brać wszystkie zagrożenia pod uwagę. Praktycznie morze zniszczyło w większości jachty turystyczne, jak się wydaje, nie najlepiej przygotowane do takich zagrożeń. Akcja ratownicza była bardzo sprawna, działania marynarki i Coast Guardu nie budzą zastrzeżeń i zminimalizowały liczbę ofiar. A liczni Sunday Sailors dostali nauczkę, często bardzo bolesną, że morza nie należy lekceważyć.



Isabelle Autissier
Uczestniczka Vendee Globe Challenge, trzykrotna uczestniczka BOC Challenge/Around Alone:

W moim odczuciu to jednak meteorolodzy zawiedli nie informując w porę o skali załamania się pogody. Silny sztorm spadł na kompletnie nie przygotowanych żeglarzy na turystycznych - często - jachtach. Efekt był łatwy do przewidzenia - połamane maszty, porwane żagle, ranni na pokładzie. Na szczęście australijskie władze są dobrze przygotowane do tego typu zagrożeń. Moje własne doświadczenia z przeszłości doskonale to potwierdzają. Tylko dzięki ofiarnej akcji australijskiej marynarki wojennej uratowano mnie cztery lata temu.



Bruno Peyron
Organizator regat The Race, zdobywca Jules Verne Trophy:

Organizatorzy wywiązali się ze wszystkich zadań przed regatami, zadbali o wszystkie szczegóły, a puszczenie wyścigu nie zależało od nich, tylko od kalendarza. Termin regat jest sztywno ustalony i uświęcony półwieczną tradycją. Zapewne ostrzegano o możliwości sztormu, ale skala zjawiska zaskoczyła wszystkich. W huraganie, podczas akcji ratowniczej, udowodniono, że współczesna technika może nie być wystarczająca w zderzeniu z żywiołem i życie ludzkie bywa wówczas realnie zagrożone. To jednak nie jest w jakikolwiek sposób uzależnione od organizatorów.



Christophe Auguin
Zwycięzca Vendee Globe Challenge i dwukrotny zwycięzca BOC Challenge:

Każdy w morzu powinien liczyć tylko na siebie, ale w starciu z taką nawałnicą spora liczba uczestników była bezradna. Czy jednak nie można było przewidzieć załamania pogody? Czy zrobiono wszystko aby zapobiec tragedii? Trudno mówić o tym nie będąc na miejscu.



Tony Bullimore
Uczestnik Vendee Globe Challenge:

Trudno powiedzieć, że winni są organizatorzy. W takich regatach jak te zdarzyć się może wiele, bo startują obok siebie jachty supernowoczesne, z najlepszymi załogami i zupełnie turystyczne, nie przygotowane do takiej nawałnicy. Moim zdaniem błąd popełnili meteorolodzy nie dostrzegając w porę zagrożenia. A gdy jachty były na trasie, to na interwencję było zbyt późno. W trakcie

regat wszyscy zdani są wyłącznie na własne siły, a gdy są kłopoty można tylko czekać. Podobnie było ze mną podczas regat Vendee Globe, ale ja wytrzymałem aż cztery dni na odwróconym jachcie. Dla mnie kluczową sprawą jest pewność, że nawet mając poważne problemy doczekamy się pomocy. Wierzę w Australijczyków i ich Coast Guard, gdyby nie ich poświęcenie i doskonale wyposażenie, ofiar byłoby znacznie więcej.



Ian Bailey-Wilmouth
Dyrektor Whitbread Race:

Nie dostrzegam winy organizatorów. W regatach każdy startuje na własną odpowiedzialność i powinien zwać sobie sprawę ze swoich umiejętności i możliwości jachtu. Organizatorzy zwyczajnie nie są w stanie zapewnić gwarancji bezpieczeństwa uczestnikom. Nawet najlepiej przygotowane regaty mogą zakończyć się tragedią. Pamiętam zapewne Fastnet w 1979 roku; regaty w założeniu bardzo podobne do wyścigu Sydney-Hobart. Wówczas także wydawało się, że organizatorzy panują nad sytuacją, a potem okazało się, że huragan zdiesiątkował uczestników niszcząc kilkadziesiąt jachtów i zabierając kilkanaście istnień ludzkich. Tego nie dało się przewidzieć. Po prostu nie było to możliwe.



Philippe Jeantot
Dwukrotny zwycięzca BOC Challenge, organizator regat Vendee Globe Challenge:

Organizatorzy zrobili zapewne wszystko, co możliwe, aby regaty były bezpieczne, ale wszystkiego przewidzieć się nie da. Gazety podawały sprzeczne wiadomości, trudno więc o precyzyjne oceny. Bardzo często jednak media wyolbrzymiają tragedię szukając w niej okazji do sensacji. Czy bowiem nie jest tak, że gazety piszą o imprezie dużo dopiero wtedy, gdy giną ludzie, albo gdy walczą oni o życie w dramatycznych okolicznościach? Przykłady z ostatnich regat Vendee Globe są aż nadto wymowne. Cały świat dowiedział się wówczas o Gerrym Rouffsie, Tony m Bullimorze czy Raphaelu Dinellim, ale czy pisano również tyle samo o zwycięzcy regat? To media kreują tragedie i one są winne przede wszystkim, dopóki jednak tabloidy zerwać będą na tragedii, dopóty nic się nie zmieni.



SAYONARA - zwycięski jacht

Lawrence Joseph Ellison - zwycięzca regat

Urodził się w Chicago. Ma 55 lat i jest właścicielem znakomicie prosperującej na rynku komputerowym firmy Oracle, konkurującej z Microsoftem w dziedzinie oprogramowania. Klasyfikowany nieoficjalnie przez amerykańskie media jako jeden z najbogatszych Amerykanów i zarazem największy konkurent Billa Gatesa. Ich kariery były nawet nieco podobne; Larry nie skończył wyższej uczelni, choć kilkakrotnie próbował studiować matematykę na różnych uniwersytetach. Ale informatyka wciągała go coraz bardziej. Nauczył się jej sam, z podręczników i po przeprowadzce do Kalifornii zatrudnił się w firmie pracującej nad komputerem mainframe, kompatybilnym z IBM. Nie zadowalało to jednak ambitnego chłopaka. W 1977 zakłada swoją własną firmę - Software Development Laboratories. Po kilkakrotnych zmianach nazwy firma nazywa się Oracle. Wspecjalizowała się w tworzeniu zaawansowanych technologicznie baz danych i na trudnym rynku amerykańskim uzyskała pozycję lidera z 40. procentowym udziałem w rynku. Oracle przeżywał w przeszłości poważne kryzysy, groziło mu nawet bankructwo na początku lat dziewięćdziesiątych, ale zawsze w kryzysowych sytuacjach na pomoc ściągał Larry i dźwigał z upadku swoje dziecko. Był już trzykrotnie żonaty, ma dwoje dzieci. Twierdzi, że fortuna, którą zbił nie odmieniła jego życia. Pamięta doskonale, że dzieciństwo spędził w ubogiej dzielnicy Chicago wychowywany przez ciotkę. Rodziców odnalazł po latach przez wynajętych detektywów, ale nie utrzymuje z nimi kontaktów. Pasjonuje się kulturą dalekiego wschodu, ma ogromną kolekcję samurajskich masek i mieczy. Mieszka w domu wzorowanym na rezydencji cesarskiej z XVI wieku. Obok żeglarstwa uwielbia szybkie samochody (miał kilka poważnych wypadków) surfing i latanie. Jest właścicielem odrzutowego samolotu treningowego, a obecnie rozgląda się za MIGiem 29. Jest armatorem jachtu klasy maxi SAYONARA, na którym ściga się od lat, ale który służy mu także do pływania rekreacyjnych.

Żeglarstwo to w Australii sport niemal narodowy i każdy obywatel tego kraju zapewne miał z nim do czynienia. Tragedia podczas regat wstrząsnęła nie tylko środowiskiem żeglarskim na Antypodach. Poruszone były również władze. Postanowiono działać, aby w przyszłości uniknąć podobnych wypadków. Wielokrotnie zadawano sobie pytanie, czy musiało do niej dojść i czy wszystkie służby powołane do ochrony życia na morzu wywiązały się ze swoich zadań. The Cruising Yacht Club of Australia (CYCA) powołał niemal natychmiast po zakończeniu specjalną komisję śledczą mającą za zadanie wyświetlić wszystkie okoliczności śmierci sześciu żeglarzy i porzucenia siedmiu jachtów, kiedy wiatr o sile huraganu napał na 115 jachtów będących w morzu.

Komisja ostro zabrała się do pracy czując na plecach oddech mediów. Z tym większym zatem zainteresowaniem śledzono jej poczynania i wśluchiwano się w komunikaty podsumowujące poszczególne etapy jej pracy. Zauważono, że wszyscy zainteresowani dążą do jak najpełniejszego wyświetlenia okoliczności tragedii, że praktycznie każdemu zależy na jak najbardziej rzetelnym raporcie. Nie poszukuje się tym razem winnych, uznano, że to nagłe załamanie się pogody spowodowało spustoszenie we flotyli. Na wiatr o huraganowej sile nałożył się prąd przybrzeżny i żegluga w takich warunkach okazała się zbyt trudnym egzaminem dla wielu żeglarzy.

Podczas sztormu zanotowano prędkość wiatru dochodzącą do 78 węzłów, co spowodowało podniesienie się fal do 10 metrów wysokości. W tej sytuacji zaledwie 44 jednostki ukończyły regaty. W wyniku szeroko zakrojonej akcji ratowniczej, największej w historii Australii, 55 żeglarzy zostało uratowanych z jachtów lub tratw ratunkowych, z czego 50 przez śmigłowce i odanych w ręce służb medycznych na brzegu.

Hugo van Kretschmer - Komandor CYCA - tłumaczył podczas jednej z konferencji prasowych, że już od dłuższego czasu czynione są starania aby ograniczyć nieco dostęp na morze poprzez wprowadzenie bardziej surowych wymagań formalnych dla załóg jachtów.

Ale dociekania komisji wykraczają także poza wyświetlenie okoliczności ubiegłorocznej tragedii. Uznano, że sprawa jest na tyle poważna, że należy wyciągnąć z niej lekcje na przyszłość. Władze podjęły decyzję, że należy stworzyć stałe grono ekspertów mające za zadanie zająć się problematyką bezpieczeństwa regat szerzej niż dotąd.

Powołano komitet skupiający wybitne stawy żeglarskie i na początek zajęto się precyzowaniem wymagań wobec żeglarzy oraz upowszechnianiem wiedzy na temat zagrożeń ze strony nieznamomości dobrej praktyki morskiej.

Wymiana poglądów na temat bezpieczeństwa w żeglarstwie stała się publiczną debatą w Australii. Zapowiadane są nawet interpelacje w parlamencie. Jeszcze zapewne przez wiele miesięcy trwać będą burzliwe dyskusje czy dopełniono należytych starań przy organizacji regat czy też zbyt wiele spraw powierzono przypadkowi i rutynie.

Na końcowe wyniki prac komisji przyjdzie jeszcze trochę poczekać, ale można żywić nadzieję, że wyciągnięte zostaną odpowiednie wnioski. Dotąd w regatach tych zginęły zaledwie dwie osoby, tym razem aż sześć. Nie sądzmy jednak na tej podstawie, że pływanie po morzu staje się coraz bardziej niebezpieczne. Wiele zależy bowiem od samych żeglarzy; od ich prawidłowej oceny własnych umiejętności, od sprawności ich jednostek czy wreszcie od poczucia bezpieczeństwa płynącego z poszanowania zasad dobrej praktyki morskiej.

Redakcja dziękuje Komitetowi Organizacyjnemu regat Around Alone za pomoc w przeprowadzeniu sondy.

