

# POD ZNAKIEM WIEDŹMY I WHISKY

Każdego lata setki jachtów i żaglowców biorą udział w dorocznym święcie żeglarzy - Regatach Wielkich Żaglowców Cutty Sark. Regaty te w Polsce nazywane są Operacją Żagiel. Może to z hipokryzji, bo ich nazwa ma bezpośredni związek ze sponsorem imprezy, firmą Cutty Sark Scots Whisky.

Krzysztof Kozerski

**H**istoria zlotów i regat wielkich żaglowców sięga połowy lat '50. W owym czasie flota żaglowców zmniejszała się. Groziło, że „skrzydlate okręty” staną się w niedalekiej przyszłości jedynie wspomnieniem. Wtedy to brytyjskiemu prawnikowi, Bernardowi Morganowi, przyszedł do głowy pomysł zgromadzenia żaglowców w jednym miejscu i zorganizowania dla nich regat. Na jesieni 1954 roku zawiązany został Międzynarodowy Komitet Regatowy, a już w lipcu 1956 roku Regaty Żaglowców stały się faktem.

Rozegrano je na trasie z Torbay do Lizbony. Regaty okazały się tak dużym sukcesem, że jednorazowo zwołany Komitet postanowiono przekształcić w stałą organizację. Sformułowano i zatwierdzono zatem statut organizacji o nazwie Sail Training Association (STA). Właśnie jej powierzono organizację kolejnych regat, a miały się one odbywać co dwa lata.

Popularność zlotów stale rosła. Pozwoliło to na zorganizowanie w roku 1964 regat przez Atlantyk, na trasie: Plymouth - Lizbona - Bermu-

dy. Brało w nich udział 15 jednostek. Po dotarciu floty na Bermudy dołączyły do niej jeszcze inne jednostki i cała flota nie ścigając się pożeglowała do Nowego Jorku. Takie towarzyskie etapy nazwano później *cruise in company*.

Na początku lat siedemdziesiątych regaty miały już taką popularność, że znaleziono dla nich stałego sponsora. Stała się nim firma Cutty Sark Scots Whisky, która do dnia dzisiejszego (z wyjątkiem roku 1979) otacza imprezę opieką.



## Pamiętne lata

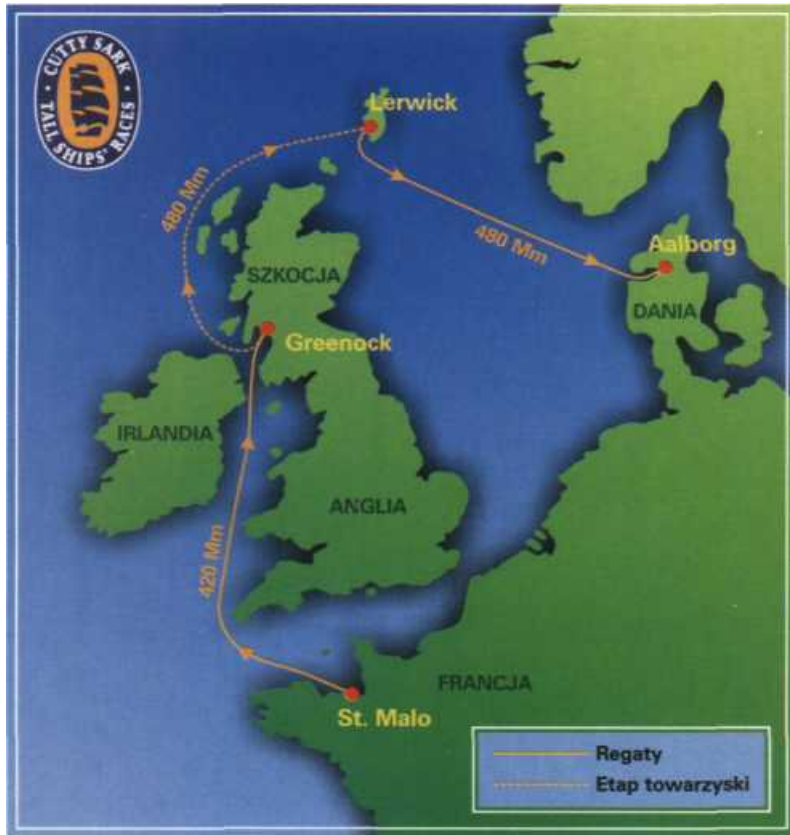
**Rok 1972** to nie tylko pierwszy rok organizacji imprezy z udziałem sponsora. To także pierwszy rok, kiedy miała miejsce wymiana załóg między żaglowcami z różnych krajów. Podobnie jak to dzieje się do dzisiaj, wyścigi rozdzielono wtedy etapem towarzyskim - *cruise in company*, podczas którego żaglowce nie ścigały się. Dla nas rok ten był szczególnie ważny, gdyż po raz pierwszy w imprezie wziął udział polski żaglowiec (w ogóle pierwszy żaglowiec z „bloku wschodniego”), wy-

grywając od razu regaty na trasie Solent-Skaw. Była nim „Biała Fregata”, czyli *DAR POMORZA*.

**W 1973 roku** zaniechano wcześniejszej zasady organizowania regat wyłącznie w lata parzyste. Wprowadzono wówczas regaty mniejszej rangi (*minor-regatta*). Główne regaty (*major-regatta*) miały być organizowane nadal w lata parzyste, a przeplatane *minor-regatta* w lata nieparzyste. Przyczyniło się to do wzrostu popularności imprezy.

**W roku 1976** Amerykanie świętowali 200-lecie swojego kraju. STA

postanowiła zatem wystać flotę żaglowców do Stanów Zjednoczonych, aby uświetnić rocznicę uchwalenia Deklaracji Niepodległości. Miało to ogromne znaczenie dla przyszłości regat, gdyż po raz pierwszy w ich obsługę włączyły się amerykańskie media. Dość powiedzieć, że paradę żaglowców na rzece Hudson w Nowym Jorku oglądało około pięciu milionów osób. Kolejne lata przyniosły dalszy wzrost prestiżu i popularności imprezy. Sukces z roku 1976 uczynił z niej wydarzenie międzynarodowe



Trasa tegorocznych regat

## Sponsor niezupełnie niepoetyczny

**F**irma Cutty Sark Scots Whisky jest producentem szkockiej whisky. Wzięła swoją nazwę od legendarnej trzymasztowej fregaty CUTTY SARK, zbudowanej w 1869 roku. Statek ten był jednym z najszybszych żaglowców końca XIX wieku. Jest jedynym zachowanym do dziś kliprem herbacianym. Stoi w suchym doku w Greenwich jako statek-muzeum. W roku 1923 zajmująca się handlem winem i spirytualiami firma Berry Bros & Rudd planowała przeprowadzenie kampanii reklamowej swojego nowego produktu - przeznaczonej na eksport whisky. Do współpracy zwerbowano znanego plastyka, który zaproponował nazwę „Cutty Sark” i narysował sylwetkę klipra pod pełnymi żaglami, będącą do dzisiaj znakiem firmowym tego trunku.

Z kolei klipser swoje imię zawdzięczał wiedzmi z poematu „Tam O'Shanter”, napisanego w 1790 roku przez Roberta Burnsa. Jest to bezspornie niesamowita historia farmera Tama, który pewnej ciemnej nocy wracając konno do domu natknął się na sabat czarownic. Jedna z nich zwróciła uwagę Tama. Była to nader powabna młoda kobieta ubrana jedynie w „cutty sark”, co w języku starszokockim oznacza krótką koszulkę. Sportrzętszy obserwującego ją Tama, wiedźma rzuciła się za nim w pogoń. Nie mogąc go pochwycić, uczepiła się ogona jego konia. Jako że wiedźmy nie mogą przekraczać płynącej wody, Tam uratował życie rzucając się do rzeki. Tyle poemat.

Słynny CUTTYSARK łączyła z jego imienniczką piękna sylwetka, a dzieliło upodobanie do wody. Klipser dokonał wielu rekordowo szybkich przejazdów na szlaku herbacianym, a później wełnianym.

Galionem statku jest oczywiście figura wspomnianej wiedźmy. Po każdym udanym rejsie załoga wkładała w jej ręce kawałek liny - symbol końskiego ogona.

we, a miasta portowe zabiegające o prawo goszczenia floty żaglowców musiały oczekiwać w coraz dłuższej kolejce.

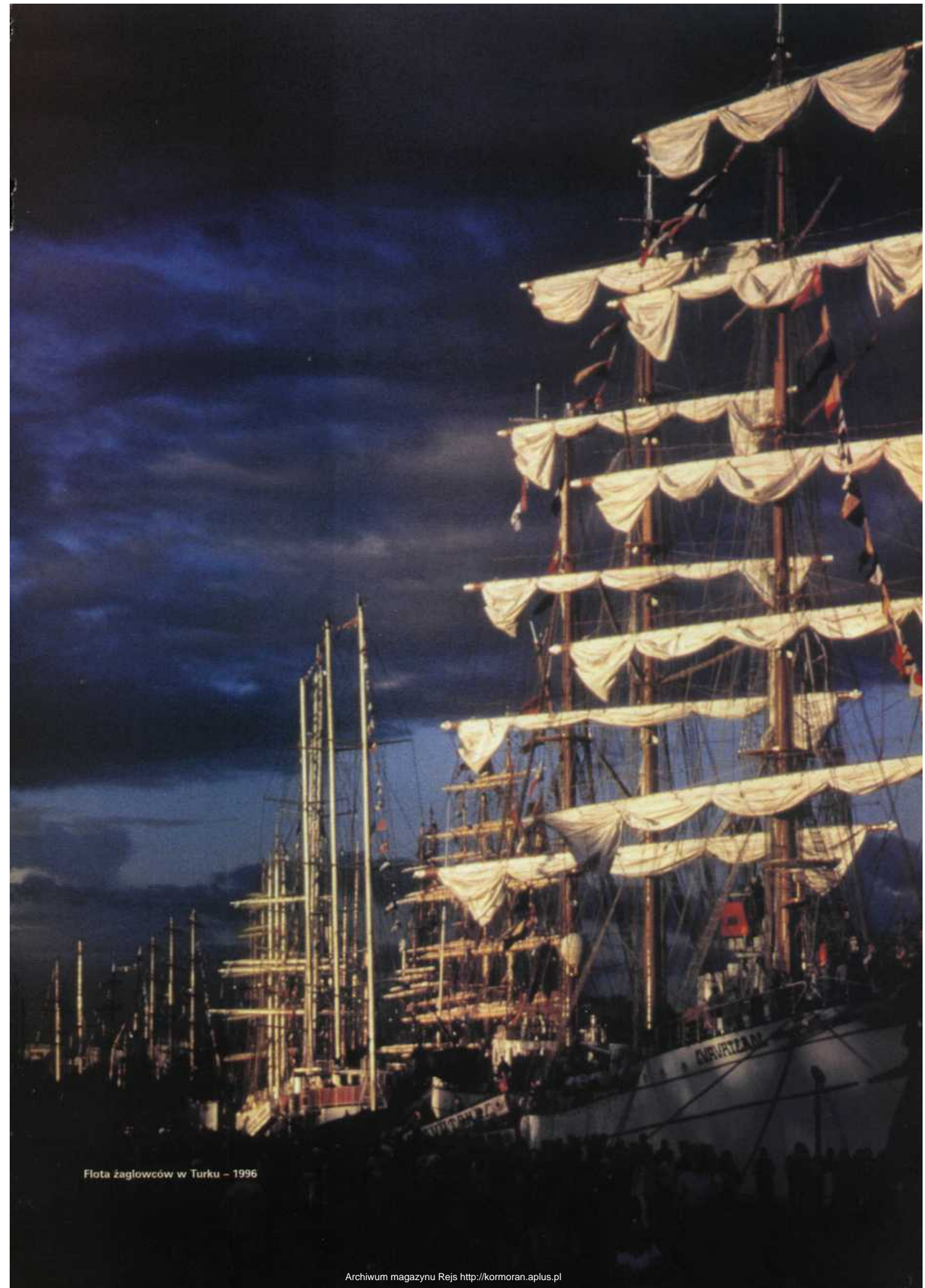
Kolejne regaty transatlantyczne zorganizowane zostały **w roku 1984**. Okazją była tym razem 450 rocznica podróży Jacquesa Cartiera, jednego z pierwszych nawigatorów, którzy dotarli do Kanady. Tym razem przy organizacji regat współpracowały brytyjska oraz amerykańska STA. Tę ostatnią założył kapitan i właściciel niewielkiej brygantyny BLACK PEARL, który w roku 1972 przepłynął na niej Atlantyk, by wziąć udział w regatach. Tak bardzo zafascynowały go cele i ideały STA, że po powrocie do kraju założył jej amerykański odpowiednik.

Regaty transatlantyczne, choć świetnie zorganizowane, zapisały tragiczną kartę w dziejach STA. Otóż po wyjściu z Bermudów flota znalazła się w strefie bardzo silnych, nieprzewidywanych wiatrów. Biały szkwał uderzył w bok angielskiego żaglowca MARQUES, kładąc go na burcie i zatapiając w ciągu dwóch minut. Zginęło wówczas 19 członków jego załogi. Chwałą okrył się wtedy nasz ZAWISZA CZARNY, przeprowadzając odważną, wręcz brawurową akcję ratunkową w bardzo ciężkich warunkach pogodowych. Po podjęciu rozbitków na pokład, ZAWISZA pozostał w rejonie katastrofy. Mimo bardzo silnego wiatru i wysokiego stanu morza poszukiwał innych jej ofiar. Na Bermudach - dokąd żaglowiec zawinął - jego załogę witałno jak bohaterów. Ponadto załoga ZAWISZY otrzymała za tę akcję nagrodę „Fair Play” Komitetu Olimpijskiego.

**Rok 1985** z założenia był rokiem mniejszych regat, jednak do udziału w nich zgłosiła się rekordowa liczba 114 jednostek. Siłą rzeczy zaniechano więc podziału i począwszy od roku 1989 najważniejsze trofea regatowe przyznawane są corocznie.

Wreszcie sława regat dotarła na antypody. **W 1988** Australia obchodziła 200-lecie osadnictwa.





Flota żaglowców w Turku – 1996



SAGRES - bandera portugalska. Rok 1990

Z tej okazji Australijczycy postanowili przeprowadzić własną „Operację Żagiel”. Zwrócili się zatem do STA o pomoc w zaplanowaniu i przygotowaniu imprezy. Wiele jednostek europejskich pożeglowało więc dookoła świata, aby uświetnić australijskie święto. Ci, którzy nie mogli płynąć na antypody, spot-

kali się na Bałtyku. Warto tutaj wspomnieć, że do tego czasu STA dysponowała już metodą określania wartości współczynników wyrównawczych jednostek startujących w regatach.

**W roku 1992**, z okazji 500 rocznicy odkrycia Ameryki przez Kolumba, zorganizowano kolejne

regaty transatlantyckie - Regaty Kolumba. Żaglowce gościły podczas tych regat w Kadyksie, Puerto Rico, Nowym Jorku, Bostonie i Liverpoolu. Dla jednostek, które nie chciały pokonywać oceanu, zorganizowano regaty na Bałtyku. Żaglowce odwiedziły wtedy ponownie Polskę (po raz pierwszy flota



stek, które nie będą mogły pozwolić sobie na długi rejs przez Atlantyk, zorganizowana zostanie mniejsza impreza na Bałtyku, podczas której żaglowce odwiedzą również Gdańsk.

## Nie trzeba być dużym, żeby być wielkim

Długość jednostki zgłaszanej do regat, mierzona po linii wodnej, musi być większa niż 30 stóp (ok. 10 m). Co prawda to minimum nijak nie przystaje do wizerunku wielkiego żaglowca, jednak jak mówili Australijczycy w 1988 roku, „nie trzeba być dużym, żeby być wielkim”. Zatem flota biorąca udział w regatach składa się również z jachtów i mniejszych jednostek.

Biorące udział w Regatach Cutty Sark jachty dzieli się na trzy klasy: A, B, C. W klasie A mieszczą się największe żaglowce rejoye (na przykład *KRUZENSZTERN*, *EAGLE*, *DAR MŁODZIEŻY*). Klasa B to żaglowce średniej wielkości z załogami liczącymi 25-50 osób (np. *SIR WINSTON CHURCHILL*, *POGORIA*, *GLADAN*). Pozostałe, mniejsze jednostki, zaliczane są do klasy C, która z kolei dzieli się na trzy podgrupy, z których jedna to jednostki nowoczesne, stawiające spinakery, np. polskie *TORNADO* i *NAUTICUS*. Ten ostatni w swojej grupie wygrał Regaty Cutty Sark w roku 1998.

Przyjęte w STA zasady obliczania wartości regatowej startujących jednostek, dają wszystkim równe szansę na zwycięstwo. Dzięki temu stare jednostki, np. gaflowe, mogą stawać w szranki z nowoczesnymi jachtami regatowymi, a o końcowym wyniku decyduje jedynie praca załogi. System oparty jest na wzorze matematycznym, do którego podstawia się dane, odpowiadające głównym parametrom jednostki. Służy on do obliczenia właściwego dla danej jednostki współczynnika korekcji czasu - TFC (Time Correction Factor). Współczynnik ten mnożony jest przez czas rzeczywisty, w jakim jednostka przebyła trasę.

W ten sposób uzyskuje się czas tzw. skorygowany, który jest dopiero podstawą do określenia miejsca jachtu w regatach. Nawet więc najwolniejsza jednostka może wygrać w czasie skorygowanym z nowoczesną „maszyną regatową”. Przyjęcie tej formuły okazało się bardzo dobrym posunięciem, gdyż umożliwiło sprawiedliwą walkę regatową nawet bardzo różniącym się od siebie jednostkom.

## Cykl tras

Zasada określania tras Regat Cutty Sark została wprowadzona w latach osiemdziesiątych i obowiązuje do dziś. Układa się ona w pewien cykl: po regatach bałtyckich impreza przenosi się w roku następnym na Morze Północne, a stamtąd w kolejnym roku na Zatokę Biskajską. W to wplatają się jeszcze regaty transatlantyczne, lub inne - rozgrywane na skądinąd ciekawych akwenach, a także cykliczne, jak na przykład odbywająca się co pięć lat „Sail Amsterdam”.

Miejsca przyszłych regat wyłaniane są 4 lata naprzód, podczas Międzynarodowej Konferencji STA. Porty ubiegające się o możliwość goszczenia floty muszą dysponować odpowiednim miejscem do zacumowania statków, a także infrastrukturą, niezbędną do obsługi statków i ich załóg. Ponadto muszą przedstawić odpowiednio atrakcyjny i interesujący program dla załóg.

Międzynarodowy Komitet Regatowy podejmuje decyzje opierając się na sugestiach kapitanów i armatorów. Głos w wyborze portu ma także sponsor - Cutty Sark Scots Whisky. W procedurze przetargowej to często małe miasta mogą liczyć na powodzenie w konkurencji z miastami dużymi. Łatwiej im bowiem wykazać, że impreza przez nie organizowana nie będzie zbyt skomercjalizowana.

## Trofea zwycięzców

Dla żaglowców i jachtów biorących udział w imprezie przewidziano wiele nagród. Najważniej-



zawinęła do Gdyni w 1974 roku) i Estonię.

Kolejne regaty transatlantyczne odbędą się w roku 2000, dla uczczenia wejścia w trzecie tysiąclecie. Impreza o nazwie Tall Ships 2000 rozpocznie się w połowie kwietnia 2000 roku, a zakończy w końcu sierpnia. Dla jedno-

szą z nich jest **Trofeum Cutty Sark**, które jest darem ufundowanym przez sponsora regat. Jest to replika klipra *CUTTYSARK*. Wykonana ze srebra. Przyznawana jest jednostce, która zdaniem kapitanów i załóg najbardziej przysłużyła się morskiej solidarności i przyjaźni między startującymi. Każdy kapitan, po zasięgnięciu opinii swojej załogi, oddaje głos na jedną tylko jednostkę. Aby otrzymać Trofeum Cutty Sark, żaglowiec i załoga muszą dokonać czegoś wielkiego lub zapisać się w jakiś szczególny sposób w pamięci. Na przykład w roku 1974 Trofeum otrzymał radziecki *KRUZENSZTERN*, którego przybycie po raz pierwszy na regaty oznaczało przełamanie barier politycznych. Dwa lata później do-

stał je belgijski *ZENOBE GRAMME* w uznaniu za to, że ponad 800 mil holował dwie inne jednostki, którym kończyła się żywność i woda.

Inną bardzo interesującą nagrodą regat jest **Trofeum Boston Teapot** - bostońska filiżanka do herbaty, kopia srebrnej filiżanki do herbaty, powszechnie używanej w Bostonie w latach siedemdziesiątych XVIII wieku. Trofeum to przyznawane jest od 1964 roku. Fundatorom nagrody chodziło o nawiązanie do wydarzenia z roku 1773, które do historii przeszło pod ironiczną nazwą Bostońskie Przyjęcie Herbaciane (Tea Party), kiedy to przebrani za Indian Amerykanie wtargnęli na brytyjskie statki i wyrzucili do morza ich ła-

dunek herbaty. Był to protest przeciwko brytyjskiej polityce kolonialnej i zapowiedź wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych. Trofeum Boston Teapot otrzymuje szkolny statek żaglowy, który w danym roku zanotuje największy przebieg w czasie 124 godzin (sic!) nieprzerwanego pływania, dowolnie wybranych z jego rejsów.

**O Trofeum Ince** może walczyć każdy statek szkolny, którego długość mieści się w granicach 11-30,5 m. i który spełnia wymagania żeglugowe regatowe określone w przepisach STA. Jest ono przyznawane jednostce, która w danym roku w czasie dowolnie wybranych 36 godzin przepłynęła największą odległość skorygowaną. Oblicza się ją dzieląc rzeczywistą odległość przez współczynnik korekcji czasu - TCF.

Żaglowiec klasy A, który wygrywa regaty w swojej klasie w czasie skorygowanym, otrzymuje **Trofeum Cape Horn**. Jest to autentyczny kawałek skały z Przylądka Horn.

Startujące w regatach jednostki mogą liczyć na otrzymanie - oprócz tych najważniejszych trofeów - wielu innych nagród, m. in. za ratowanie życia na morzu (Medalion pamiątkowy Crowthera) czy za napotkanie na trasie regat największych przeciwności losu (Patera pamiątkowa Reitha).

Fot. Janka Bielak

Rys. Marek Strauchold



Ceremonia wręczenia nagród. Dublin 1998 r.



Trofea: w środku Cutty Sark Trophy- replika słynnego klipra. Kopenhaga 1996 r.

W tym roku Regaty Cutty Sark rozgrywane są na trasie wokół Wielkiej Brytanii, a cała impreza potrwa miesiąc. Rozpoczyna się we Francji, w Saint-Malo 10 lipca. Pierwszy etap regat prowadzi do Greenock w Szkocji. Po trzydniowym postoju statki wyruszają na etap towarzyski, *cruise in company*, na Szetlandy, do Lerwick na największej wyspie archipelagu - Mainland. 12 sierpnia wystartuje etap regatowy, którego meta wyznaczona została w Aalborgu, w Danii. Tam też, 21 sierpnia, zakończą się tegoroczne Regaty Cutty Sark.





Przy nabrzeżu w La Coruna barki czteromasztowy *SIEDOW*