

Civil a pályán

Veszélyes és sportszerűtlen divat: nevezés nélkül a versenyeken



Fotó: Tumbasz Hédi

CSERNAUSZI GÁBOR

Keleti Márton 1951-ben készült, sportkörnyezetben játszódó „osztályharcos” vígjátéka több ponton meglepő hasonlóságot mutat néhány, a mai vitorlázásban megfigyelhető jelenséggel. A filmben szereplő civil teszi a dolgát, ül a pálya szélén és néz, a sportolók pedig hozzák az eredményeket, egészen addig, míg emberünk megszereti a sportot, pályára lépése viszont félreértések és sértődések láncolatát indítja el.

Esetünkben az „osztályharc” az idén rendezett Tihany-kerülő versenyen akkor bontakozott ki igazán, amikor egy útjogos hajót egy nem útjogos, más hajóosztályba tartozó hajó – a szóbeli figyelmeztetés ellenére is – kétszer egymás után sikertelenül próbált legázolni.

A szerencsére nem szó szerint értve sértett fél óvás helyett a kérdésnek a parton akart utánajárni, de ekkor érte az igazi meglepetés:

a másik érintett hajó nem is volt nevezve a versenyre. A parti beszélgetések során kiderült, hogy a hajó elrajtolt, és többen látták, hogy a versenyt a célba futás kivételével teljesítette. Sokan felhívták arra a figyelmet, hogy az utóbbi időben a nagyobb létszámú túraverenyeken a pályán egyre több be nem nevezett hajóval találkozhatnak.

Annak ellenére, hogy néhányan abból indulnak ki, a vízterület mindenkié (tehát joguk van azon bárhol tartózkodni), a versennyel bármilyen módon kapcsolatba kerülő hajók felbukkanása több kérdést is felvet. Tisztában kell lenni azzal, hogy mivel a gépiárművekhez hasonló felelősségbiztosítás a sporthajókra nem kötelező, ezért a versenyben és nem versenyben levő hajók ütközésénél keletkező kár kártérítésének érvényesítése a károkozó biztosításának fajtájától, értékétől, illetve kiterjesztésétől függ, biztosítás hiányában pedig

egy vég nélküli jogi huzavona veheti kezdetét, a kárvallottak pedig egyértelműen csak a hajók lesznek.

„A vitorlázás versenyszabályai” (RRS) c. alapkódokumentum a hajók találkozására vonatkozó 2. fejezet bevezető cikkelye alapján ilyen esetekben a „Nemzetközi szabályzat az ütközések elkerülésére a tengereken” (IRPCAS) vagy a térségre érvényes nemzeti útjog szabályokat kell követni. Más szabályok értelmezése helyett egyszerűbb megoldás, ha betartjuk az RRS 22.1 pontját, miszerint „Ha az ésszerűen lehetséges, egy nem versenyben lévő hajó ne zavarjon egy versenyben lévő hajót.” A kényes helyzetek elkerülése érdekében a versenyutasítás készítésekor sok helyen használják ki azt a lehetőséget, hogy az RRS 2. fejezetében található szabályok helyettesíthetők az IRPCAS vagy a helyi hatóság (értelemszerűen a sporthatóság is ide számít) szabályaival.

Ennek bevált módszere, hogy a versenyutasításban rögzítik, a benevezett résztvevők a verseny megzavarásáért, a tiltott zónákba történő belépésért milyen büntetésben részesülhetnek.

A nemzetközi gyakorlatban a „strandvitorlázókat” a rendezőség figyelmezteti, hogy hova tévedtek (ők ezt általában megköszönik, és nem is zavarják tovább a versenyt), itthon viszont az érdeklődők sokszor nem is tudják, hogy a 39/2003. (VI. 13.) GKM-rendelet mellékleteként kiadott „Hajózási Szabályzat” alapján a hatóságok által kibocsátott átmeneti rendelkezésekben, így a versenyekre vonatkozó információkat tartalmazó „Hajósoknak szóló hirdetések”-ben foglaltak betartása részükre kötelező. Abban az esetben viszont, ha a sporthatóság fennhatósága alá tartozó, de a versenyhez jogi szempontból nem kötődő személy követi el a hibát, akkor az RRS által biztosított szabályozási lehetőség alapján a sporthatóság által hozott rendelkezés szerinti büntetés is kiszabható. Ha különböző versenyeken részt vevő – szabályosan benevezett – versenyzők között alakul ki konfliktus (a résztvevők bármilyen módon találkoznak egymással) erre vonatkozóan az RRS 63.8 pontja ad megoldást, mely szerint: „Különböző rendező szervek által rendezett versenyeken vitorlázó hajók közötti óvást olyan óvási bizottságnak kell letárgyalni, amelyiket mindegyik rendező elfogad.”

TÍZPARANCSOLAT a vitorlásversenyezéshez

- I. A bal csapáson közlekedő hajó térjen ki a jobb csapáson haladó hajónak [10. szab.]. (Jobb csapáson haladva a nagyvitorla a hajó bal oldalán van).
- II. A tisztán hátulról érkező hajó térjen ki az előtte lévőnek. [12. szab.] (Egy hajó tisztán hátul van, amikor teste vagy felszerelése a másik hajó testének leghátsó pontjában, a hajó hosszengelyére merőlegesen húzott, képzeletbeli egyenes mögött van. Ha azonos csapáson vannak és egyik sincs tisztán hátul, akkor fedésben vannak).
- III. Azonos csapáson haladó, fedésben lévő hajók közül a szél felőli hajó térjen ki a szél alatti hajónak [11. szab.]. (A szél irányában lévő hajó a szél felőli, a szél felől távolabbi hajó a szél alatti).
- IV. Egy útjogos, illetve irányt változtatni szándékozó hajó mindig hagyjon időt és helyet arra, hogy a másik hajó kitérhessen. Az éppen fordulást végző hajó térjen ki minden olyan hajónak, amely nem fordul [13., 15., 16. szab.].
- V. Az a hajó, amely egy jeltől számított két hajóhossznyi távolságnál külső pozícióban van, adjon helyet a jel megkerülésére a belső pozícióban lévő hajó(k)nak. [18. szab.] (A jel egy olyan tárgy, amit a versenyutasítás szerint előírt oldalon kell elhagyni).
- VI. Minden hajónak el kell kerülnie a másik hajóval való érintkezést. Az útjogos hajónak nem kell cselekednie mindaddig, amíg nem nyilvánvaló, hogy a másik hajó nem tud vagy nem akar kitérni. Az útjogos hajó is büntetendő akkor, ha az érintkezés elkerülése érdekében nem tett meg minden ésszerű intézkedést, és sérülést okozó ütközés történt. [14. szab.]
- VII. Ha egy hajó megsértett egy szabályt, tegye jóvá büntetés-végrehajtással [Alapelv]. Útjogszabályok megsértéséért 720 fokos fordulót kell tenni (két teljes fordulás vagy perdülés [44. szab.]). Pályajelentésért 360 fokos forduló a büntetés [31. 2. szab.]. Durva szabálytalanság esetén ki kell állni a futamból.
- VIII. Amely hajó feladta a versenyt vagy nem versenyez, térjen ki a versenyben lévő hajóknak. (Egy hajó az előkészítő jelzésétől van versenyben, mindaddig, amíg célba nem ér, fel nem adja a versenyt, illetve amíg a versenyvezetőség valamilyen módon nem szakítja meg a versenyt.)
- IX. Gyakorlati tapasztalat, hogy jobb megadni egy útjogot vagy vállalni egy büntetést, mint órákat tölteni egy bizonytalan kimenetelű óvástárgyaláson.
- X. A hajóról szemetet (az almacsutka is ide tartozik) a vízbe dobni szigorúan TILOS!
A teljes és pontos szabályok az alábbi dokumentumokban találhatóak:

- A Vitorlázás versenyszabályai 2005–2008 (RRS), az MVSZ által kiadott általános szabályok (pl. „Általános Versenyutasítás”, „Versenyrendelkezések”, „YS szabályzat” stb.), melyek letölthetők a www.hunsail.hu oldalról;
- Az érintett hajó(k) osztályelőírása és felmérési utasítása;
- Az adott verseny kiírása és versenyutasítása.

Az említett film neves rendezője természetesen a probléma megoldásáról is gondoskodott. Az elképzeléseinek nem megfelelő környezetbe került sportoló tanácsadója hatására, céljai elérése érdekében már majdnem hajlandó környezete sabotálására, de vé-

gül felülkerekedik benne a tisztesség, és a csapata becsületét is megmenti – a jelenség tehát kezelhető. Ha valaki pedig magára ismer a fenti történetből – nos, az nyilván csakis a véletlen műve lehet...