

DÉNES BALÁZS

A Yachting World 2007. novemberi számában John Doerr szabályguru, az ISAF RCC bizottságának elnöke egy látszólag egyszerűnek tűnő tételt, a vitorlások különböző csapáson történő találkozásakor követendő magatartást elemez. Tekintettel arra, hogy a hazai versenyeken is egyre több a vitás helyzet, és hogy a hosszú, téli, elvonási tünetekkel járó hetek-hónapok jó alkalmat adhatnak egy kis elméleti felfrissítésre, lássuk az ismétlést, mely, mint azt tudjuk, a tudás anyja.

Az athéni olimpia finnes versenyének kezdőnapján kevesen értették, miért zárták ki az első futamból Ben Ainslie-t. A brit vitorlázó 2000-ben Laserben, négy évvel ké-



Kinek kell kitérnie?

A versenyek legkonfliktusosabb helyzete: találkozás különböző csapáson

sőbb Athénban Finn Dinghyben is bajnok tudott lenni, az tehát, hogy a szabályokat ne ismerné, aligha feltételezhető. Rádásul a vitatott helyzet egy látszólag egyértelmű jobbcsapás-balcsapás találkozás során alakult ki, és az esetről készült videofelvétel egyértelműen azt mutatta, Ainslie el tudott volna menni a francia finnes, Guillome Florent előtt. Florent mégis óvott, és a zsűri neki adott igazat, a későbbi győztes Ainslie-t kizárták az első futamból.

A magyarázat abban rejlik, hogy a „keeping clear”, azaz a megfelelő szabad út biztosítása szabály nem pusztán arról szól, hogy el kell kerülni az ütközést. A találkozásnál a legfontosabb kérdés az, hogy melyik hajónak van útjoga, és melyik az a hajó, amelyiknek nem kell szabad utat biztosítania (illetve útvonalat módosítania) a másiknak. A kulcskérdés pedig e tekintetben nem az, hogy az útjogos hajó elfért volna-e vagy a fenti példában elfért-e, hanem az, hogy az útjogos hajó kormányosának lehetett-e „reasonable apprehension”, azaz megalapozott aggodalma abban a tekintetben, hogy eredeti, tervezett útvonalának betartása esetén összeütközés következett volna be. Florent-nek tehát nem arról kellett meggyőznie a zsűrit, hogy ha nem tér ki Ainslie elől, akkor a hajóik



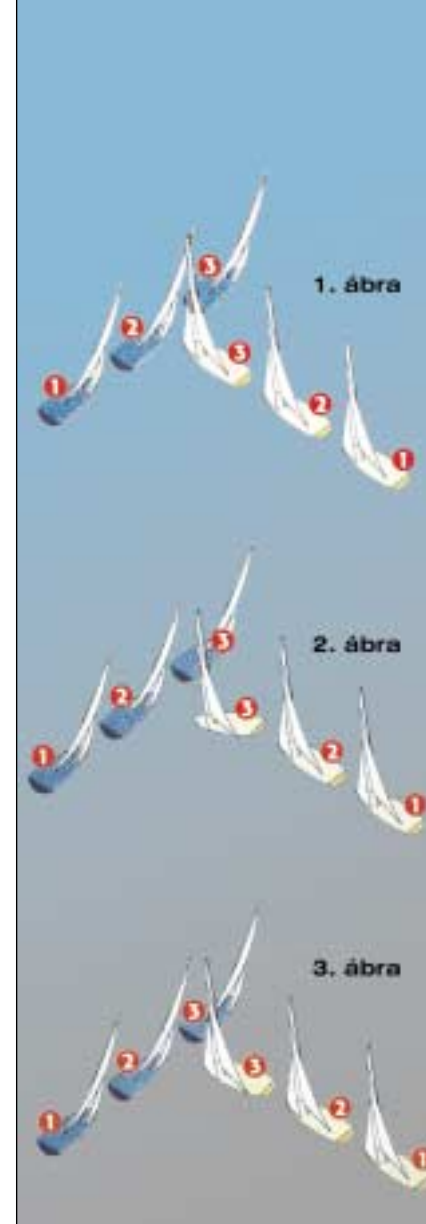
Fotók: Navimédia

összeütköztek volna, hanem arról, hogy az ő, útvonal-keresztelésre vonatkozó aggodalma megalapozott volt-e, e tekintetben pedig sikerült igazáról meggyőznie a versenybírókat.

Az 1. ábrán a kék hajó úgy halad el az útjogos sárga hajó előtt, hogy annak egyáltalán nem kell megváltoztatnia az útvonalát, a kék hajó tehát biztosította a 10-es szabálypont előírását. A 2. ábrán a sárga hajónak le kellett ejtenie az összeütközés elkerülése érdekében, a kék tehát megsértette a 10-es szabályt, és számolnia kell a büntetéssel. A valódi kérdés az, hogy a 3. ábrán történtek jelentenek-e szabálysértést. Ebben az esetben ugyanis a sárga hajó a biztonság kedvéért leejtett. Ha egyenesen ment volna tovább, a két hajó nem ütközött volna össze, de nagyon közel került volna egymáshoz. Ahhoz, hogy eldöntsük, hibázott-e a kék hajó kormányosa, először és elsősorban azt a kérdést kell eldönteni, hogy a sárga hajó manőverére valóban szükség volt-e.

Ezt a kérdést nem könnyű eldönteni, de segítségünkre lehet az ISAF Esetkönyve (ISAF Case Book), annak is az 50. számú esete. Ez az eset azt írja le, hogy ha a sárga hajó útvonalat módosít, és alaposan feltételezhető, hogy ha ezt nem teszi, ütközés következett volna be, akkor a kék hajó szabályt szegett. Ha a sárga útvonalat módosított, de aggodalma az összeütközést illetően nem volt megalapozott, akkor a kék hajó szabályos volt.

A „megalapozott aggodalom” természetese-



sen mást és mást jelenthet különböző hajóosztályokban és különböző körülmények között. Nem megalapozott az aggodalom például egy kishajós verseny során

3-as szélben, sima vízben, ha az utat adni köteles hajó egy méterrel halad el az útjogos előtt. 5-ös szélben, nagy hullámoknál, egy 40 lábás hajó skipperének aggodalma akár 4-5 méteres közelség esetében is megalapozottnak bizonyulhat az alábbi számítás alapján.

8 csomóval haladva egy hajó 4 métert tesz meg egy másodperc alatt. A kormánylapátnak és a nagyvitorlának is idő kell a valódi útvonal-módosításhoz, a szükséges 5-6 másodperc (amire szükség van a nagyvitorla kiengedéséhez és a kormánylapátnak ahhoz, hogy valóban leejtse a hajót) alatt a hajó 20-25 métert is megtehet. Ehhez hozzáadódik a hajó hossza, hiszen a kormányos gyakorlatilag a hajó legvégén áll, illetve az útdárra köteles hajó által megteendő távolság. Ebből következik, hogy egymástól 50-60 méterre lévő hajók esetében, ha az útdárra köteles hajó nem mutat hajlandóságot a szabad út biztosítására, akkor az útjogos hajó kormányosának döntenie kell. A szabály helyes alkalmazása természetesen feltételez megfelelő tapasztalatot, elvégre senki nem büntetheti az útdárra kötelezett hajót azért, mert az útjogos kormányos megijedt akkor, amikor a hajók több száz méterre voltak egymástól.

A lényeg tehát az, hogy nem kell valódi összeütközés, sem annak az esélye ahhoz, hogy az útdárra kötelezett hajó szabályt sértsen – elég az, hogy az útjogos hajó kormányosának összeütközésre vonatkozó aggodalma az adott szél-, víz- és versenyviszonyok között megalapozott volt.