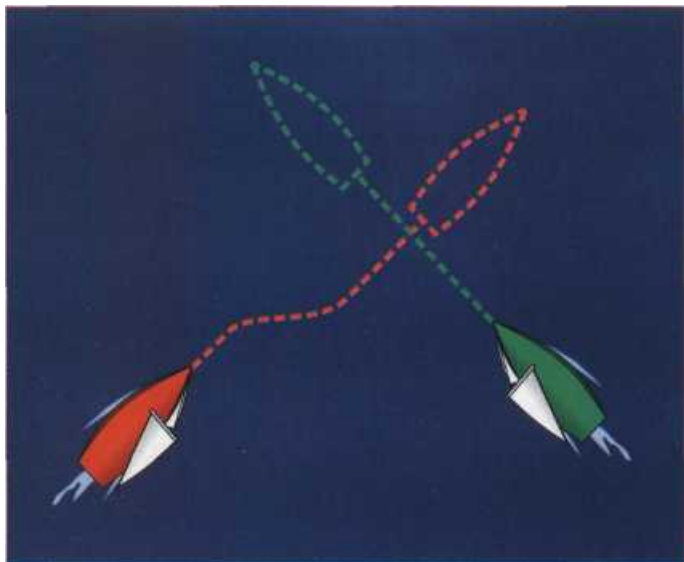


ZANIM WYSTARTUJESZ

Czy jacht płynący prawym halsiem ma zawsze „lepiej” niż jacht płynący halsiem lewym? Czy zawsze ma prawo drogi? Sprawa prawego i lewego halsu wydaje się być oczywista. Zgodnie z międzynarodowymi przepisami jacht płynący lewym halsiem musi ustępować jachtowi na prawym halsie. Chciałbym zwrócić uwagę na przypadki gdzie powyższy przepis nie obowiązuje, bądź prawo drogi jachtu prawohalsowego zostaje wyraźnie ograniczone. Takich przypadków jest stosunkowo dużo. Te najczęstsze postaram się przedstawić poniżej. Zaznaczam, że będę korzystał z Przepisów Regatowych Żeglarsstwa 1997-2000, przypadków stosowania Przepisów Regatowych oraz własnych (i nie tylko) doświadczeń.

Dominik Życki



Jacht lewohalsowy (czerwony) musi ustąpić. Jacht prawohalsowy (zielony) musi trzymać kurs.

Na początek najczęstszy przypadek - dwa jachty na przeciwnych halsach spotykają się płynąc kursem na wiatr. Zgodnie z przepisem, o którym mówimy jacht lewohalsowy musi ustępować. Jednak w tym momencie, gdy jacht lewohalsowy zaczyna ustępować, na jacht prawohalsowy nakładane są pewne ograniczenia. Wynikają one z przepisów 13 i 16 PRŻ: (13) jacht robiący zwrot na wiatr musi ustępować innym jachtom oraz (16) gdy jacht mający prawo drogi zmienia kurs, musi on dać drugiemu jachtowi miejsce do ustąpienia. W praktyce sprowadzają się one do tego, że gdy jacht lewohalsowy ustępuje, jacht prawohalsowy musi utrzymać dotychczasowy kurs. Zgodnie z powyższymi przepisami sternik jachtu prawohalsowego zobowiązany jest dać jachtowi ustępującemu miejsce potrzebne do ustąpienia czyli w praktyce trzymać kurs.

Od razu rodzi się kilka niejasności: jak długo jacht prawohalsowy musi trzymać kurs? Od którego momentu można uznać, że lewohalsowy zaczął ustępować? Co ma zrobić prawohalsowy, jeśli chce przełożyć się

na lewy hals a lewohalsowy zaraz zacznie ustępować? Odpowiedź na pytanie pierwsze jest dość łatwa. Kiedy lewohalsowy przetnie linię kursu jachtu prawohalsowego za jego rufą, wówczas prawohalsowy czego by nie robił i tak nie przeszkadza lewohalsowemu w ustępowaniu. Może więc robić, „wszystko” np. zwrot, bo nie zabiera drugiemu jachtowi miejsca do ustąpienia (przepis 16).

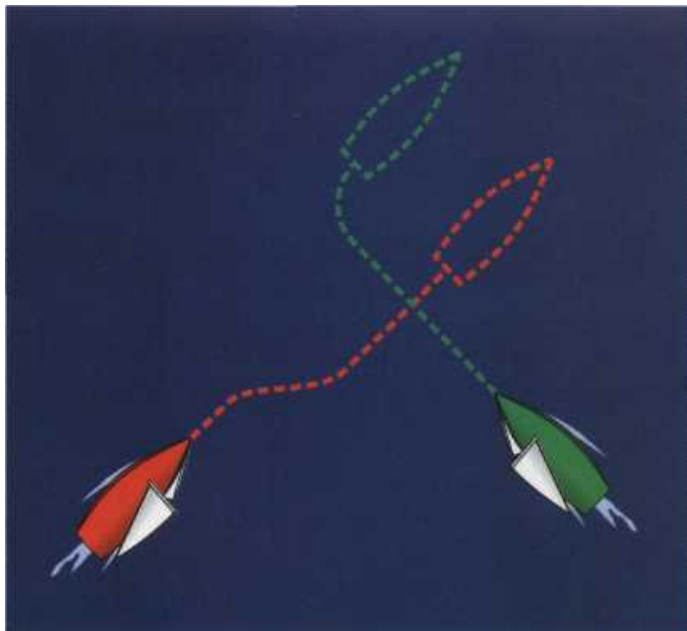
Odpowiedź na pytanie drugie jest trudniejsza. Problem polega na określeniu odpowiedniego momentu, w którym należy zacząć ustępować. Jeśli jacht lewohalsowy zacznie ustępować za szybko, daleko od jachtu prawohalsowego, chcąc wymusić na prawohalsowym utrzymanie kursu, to może się srogo zawieść. Jacht prawohalsowy może po prostu zrobić zwrot i żadna komisja sędziowska nie stanie po stronie lewohalsowego. W dodatku lewohalsowy jest na straconej pozycji ze względu na zanieczyszczony wiatr. Ewentualne wniesienie protestu przez jacht lewohalsowy w większości przypadków nie będzie rozpatrzone na jego korzyść. Podobna sytuacja opisana jest w przypadku 6 (patrz Przypadki stosowania Przepisów Regatowych). Jacht P (czyli lewohalsowy) złożył protest na jacht L (prawohalsowy) na podst. Przepisu 16. Protest został z początku rozpatrzony na jego korzyść, ale jacht L odwołał się i protest w końcu wygrał. Robiąc zwrot (czyli de facto zmieniając kurs) nie zabrał bowiem drugiemu jachtowi miejsca do ustąpienia.

Zwlekanie z ustąpieniem, aż do ostatniej chwili również może się źle skończyć dla lewohalsowego.

Prawohalsowy może się przestraszyć

bezpośredniej bliskości lewohalsowego i wykonać manewr w celu uniknięcia kolizji oraz złożyć protest na lewohalsowy za złamanie przepisu 10. Najczęściej lewohalsowy przegra taki protest. Dobrym przykładem jest przypadek 88. W nim jacht lewohalsowy ustąpił za późno i prawohalsowy zmienił kurs (na chwilę wystrzelił) w celu uniknięcia kolizji. Lewohalsowy przeszedł mu za rufą i złożył na niego protest. O dziwo komisja wydała werdykt na korzyść lewohalsowego za naruszenie przepisu 16. Dopiero odwołanie dało prawohalsowemu przywrócenie miejsca w wyścigu i dyskwalifikację lewohalsowego za naruszenie przepisu 10. No właśnie! Zbyt późne ustąpienie to już ocieranie się o przepis 10, czyli wina jachtu lewohalsowego, nawet gdy prawohalsowy zmieni kurs.

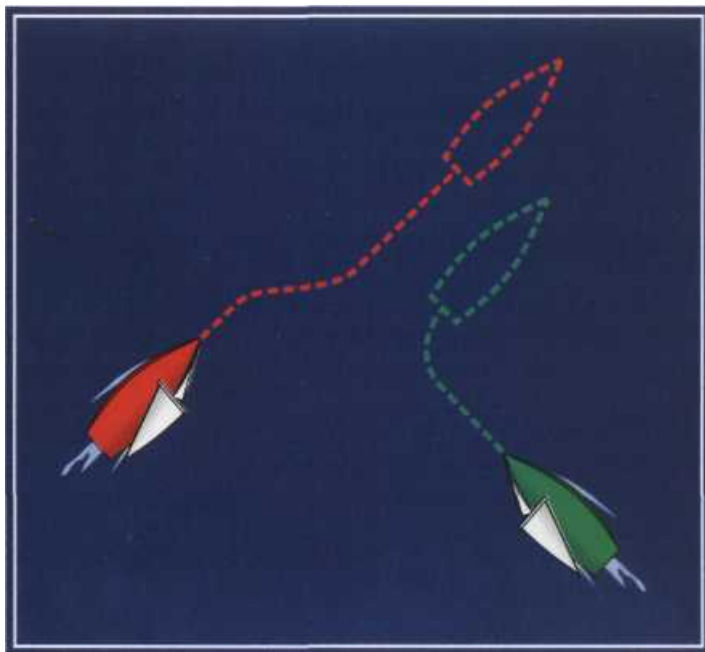
Jacht lewohalsowy musi rozpocząć ustępowanie „w granicach zdrowego rozsądku”. Rzeczywistość jest taka, że większość komisji sędziowskich stanie po stronie prawohalsowego w przypadku protestu (tego dowiedziałem się od Sędziów Międzynarodowych). Tylko w przypadkach ewidentnych, takich jak: wykonanie zwrotu przez jacht prawohalsowy tuż przed dziobem ustępującego lewohalsowego czy zmiana kursu jachtu prawohalsowego w okolicy



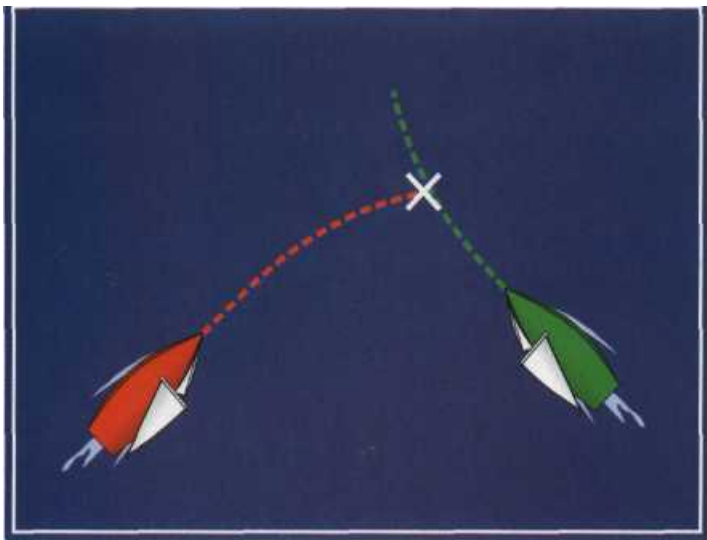
Gdy jacht lewohalsowy (czerwony) przetnie linię kursu jachtu prawohalsowego (zielony) od strony rufy, jacht prawohalsowy może np. wykonać zwrot nie łamiąc przepisu 16

ustępującego jachtu lewohalsowego - jacht lewohalsowy ma ogromną szansę wyegzekwować swoje prawa.

Pamiętać należy o powiadomieniu jachtu prawohalsowego okrzykiem o ustępowaniu. To pomoże nam uniknąć sytuacji kolizyjnych, a w przypadku protestu „przyciągnie” życzliwość sędziów na naszą stronę. Proponuję więc ustępowanie dość późne (należy uważać przy silnych wiatrach kiedy manewry są bardziej nie-



Jacht lewohalsowy (czerwony) zaczął ustępować zbyt wcześnie. Jacht prawohalsowy (zielony) mógł wykonać zwrot przez sztag nie łamiąc przepisu 16

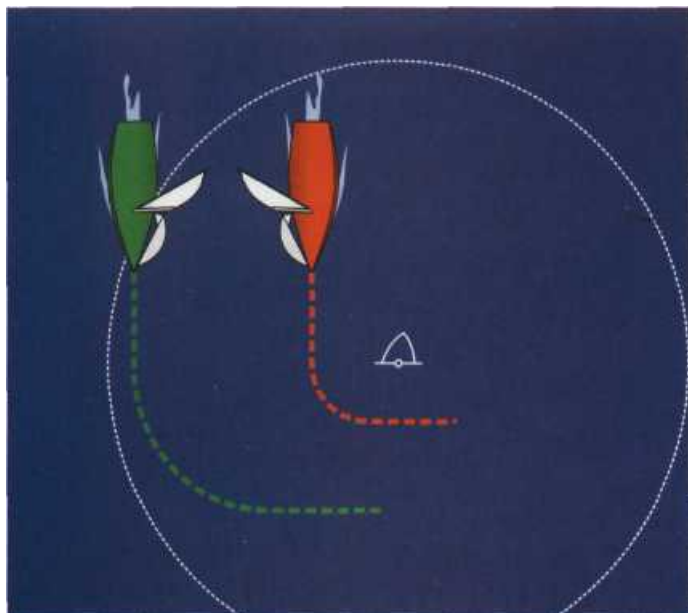


Jacht lewobalsowy (czerwony) ustąpił zbyt późno. Sternik jachtu prawobalsowego (zielony) myślał, że lewobalsowy nie ustępuje i wyostrzy) w celu uniknięcia kolizji

bezpieczne), ale poprzedzone okrzykiem *ustępuję, trzy maj kurs*. Przede wszystkim proponuję jednak zastanowić się, czy nie lepiej zamiast ustępować przełożyć się na prawy hals. Może to być korzystniejsze z punktu widzenia taktyki.

W tym wypadku uwidacznia się jedna z korzyści jakie ma jacht lewobalsowy, pomimo że nie ma prawa drogi, może zrobić zwrot bardzo blisko jachtu prawobalsowego (tzw. podłożenie się) i znaleźć się w pozycji bezpiecznej zawietrznej.

Odpowiedź na pytanie trzecie również nie jest oczywista. Jacht prawobalsowy, mimo że ma prawo



Jacht prawobalsowy (zielony) musi dać jachtowi lewobalsowemu (czerwony) odpowiednią ilość miejsca, czyli musi ustąpić. W odległości 2 długości łodzi wokół boi zaczyna obowiązywać przepis 18.2

drogi, nie ma zupełnej swobody manewru i również musi dostosować się do odpowiednich przepisów. Będąc prawobalsowym najbezpieczniej jest płynąć dalej i tylko ostrzec jacht lewobalsowy o obowiązku ustąpienia okrzykiem. Często jednak względy taktyczne nakazują zrobić zwrot, najlepiej możliwie blisko jachtu lewobalsowego. W takim wypadku należy wyzekać możliwie jak najdłużej, obserwować jacht lewobalsowy i zrobić zwrot w momencie pierwszych oznak początku jego ustępowania, w rzeczywistości wycucie tego momentu nie jest takie trudne. Czasem pomaga krzyknięcie lewobalsowemu *pfyri, nie ustępuj* (przy czym jest to okrzyk nieoficjalny).

W trakcie wszystkich tych sytuacji należy pamiętać o przepisach 13 (jacht robiący zwrot na wiatr musi ustępować innym jachtom) oraz 16 (gdy jacht mający prawo drogi zmienia kurs, musi on dać drugiemu jachtowi miejsce do ustąpienia). Nie „władujemy” się komuś przed dziób robiąc zwrot, a jeśli ktoś robi to nam - złożmy na niego protest.

Drugą sytuacją jaką chciałbym przedstawić, jest przypadek,

gdy jacht płynący prawym halsiem musi ustępować jachtowi płynącemu lewym halsiem

Otóż taka sytuacja zdarza się bardzo często przy okrążaniu dolnego znaku „po fordewindzie”, oczywiście tylko w obszarze dwóch długości łodzi od boi. W tym przypadku obowiązuje przepis 18.2 PRŻ mówiący o obowiązku ustępowania wobec jachtu wewnętrznego. Jeśli jacht wewnętrzny płynie lewym halsiem a jacht zewnętrzny halsiem prawym to mamy wtedy taki ciekawy przypadek, że jacht prawobalsowy musi ustępować. Przepis 18.2 mówi wprawdzie tylko o obowiązku pozostawienia jachtowi wewnętrznemu odpowiedniej ilości miejsca do omięcia znaku, ale przecież w praktyce oznacza to obowiązek ustąpienia. Wydaje mi się, że tę sytuację dobrze wyjaśni rysunek.

Jest jeszcze kilka sytuacji, w których jacht prawobalsowy musi ustąpić, bądź ma ograniczoną swobodę manewrów. Mam tu na myśli sytuacje przy przeszkodach, przy znakach, zmiany kursu np. na kursach z wiatrem - o tym kiedy indziej. Powyżej chciałem pokazać, że pozycja jachtu prawobalsowego nie zawsze jest korzystniejsza i nie zawsze jacht prawobalsowy ma prawo drogi i całkowitą swobodę żeglowania. Trzeba też pamiętać, że komisja sędziowska to tylko ludzie. Dodając możliwość szerokiej interpretacji większości przepisów, mamy ciekawą sytuację gdy w przypadku podobnych protestów jedna komisja sędziowska podejmuje inny werdykt niż druga.

Tutaj dodam tylko, że z nieznanymi tych przepisów spotykałem się nawet wśród zawodników startujących w mistrzostwach świata.

Rys. Marek Strauchold