

Oto obowiązkowa lektura każdego kitesurfera autorstwa Marka Rowińskiego. Poniższe opracowanie zostało przyjęte z entuzjazmem przez cały świat, a prawa w nim zawarte są stosowane przez rekreacyjnie i zawodowo uprawiających kitesurfing na całym globie. Jeżeli chcesz wiedzieć dlaczego w ostatni weekend ktoś w Chałupach wściekle krzyczał do Ciebie: "prawy!" - koniecznie przeczytaj. A jeżeli wydaje Ci się, że wszystko już wiesz - sprawdź, czy aby na pewno.

UWAGA! W zawodach obowiązują Przepisy Regatowe Żeglarstwa World Sailing.

Kitesurfingowe Prawo Drogi (KsPD)

Celem niniejszego Kodeksu jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa oraz ujednolicenie zasad pierwszeństwa drogi w kitesurfingu. Prawidła Kodeksu zostały oparte na Międzynarodowym Prawie Drogi Morskiej (MPDM), państwowych przepisach morskich, żeglarskich, windsurfingowych oraz na powszechnie przyjętych zasadach obowiązujących w światowym kitesurfingu. Prawidła mają być przestrzegane przez wszystkich uprawiających kitesurfing, mimo że nie posiadają jeszcze mocy prawnej oraz powinny służyć do rozstrzygania sytuacji spornych.

KsPD składa się z dwóch części. Część pierwsza to zbiór wszystkich prawideł Kodeksu, część druga zawiera szerokie komentarze wyjaśniające, jak powinny być one interpretowane.

Zakres stosowania

Kodeks stosuje się do wszystkich osób uprawiających kitesurfing na jakimkolwiek akwenie wodnym. Żadne z postanowień KsPD nie stoi na przeszkodzie stosowaniu przepisów szczególnych dotyczących specyficznych sytuacji oraz miejsc, w których uprawiany jest kitesurfing np. sztuczne zbiorniki wodne, rzeki, zatłoczone spoty lub zawody. Takie przepisy szczególne powinny być, tak dalece jak to możliwe, dostosowane do niniejszych Prawideł.

Część I – Prawidła

Prawidło 1 – Odpowiedzialność

1.1. Przy stosowaniu niniejszych Prawideł należy uwzględniać wszystkie niebezpieczeństwa oraz wszelkie szczególne okoliczności, które w celu uniknięcia zderzenia, mogą uczynić koniecznym odstępnie od Prawideł.

1.2. Każdy kitesurfer musi być świadomy, jakim zagrożeniem dla niego samego i innych osób w jego otoczeniu jest kitesurfing. Kitesurfer ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane przez niego i jego sprzęt.

1.3. Każdy kitesurfer ma obowiązek przestrzegania lokalnych przepisów, które zawsze są nadrzędne w stosunku do niniejszych Prawideł.

1.4. Każdy kitesurfer zobowiązany jest do udzielenia pomocy innym osobom znajdującym się na wodzie.

Prawidło 2 – Definicje

2.1. Lewy hals – wiatr wieje z lewej strony w stosunku do kierunku ruchu, a lewa ręka jest przednią, tzw. *lewy*.

2.2. Prawy hals – wiatr wieje z prawej strony w stosunku do kierunku ruchu, a prawa ręka jest przednią, tzw. *prawy*.

2.3. Nawietrzny – kitesurfer płynący bliżej „źródła” wiatru; płynący „wyżej” w stosunku do innego uczestnika spotkania, tzw. *górnny*.

2.4. Zawietrzny – kitesurfer płynący dalej od „źródła” wiatru; płynący „niżej” w stosunku do innego uczestnika spotkania, tzw. *dolny*.

2.5. Ustępowanie – manewr zmiany kursu lub prędkości w celu uniknięcia zderzenia.

2.6. Ustępujący – kitesurfer zobowiązany do ustąpienia podczas spotkania.

2.7. Uprzywilejowany – kitesurfer mający pierwszeństwo drogi, czyli zobowiązany do utrzymania swojego kursu podczas spotkania.

2.8. Manewr – skok, trik, zmiana kursu lub prędkości.

2.9. Spotkanie – sytuacja na wodzie, w której dochodzi do spotkania kitesurferów, a jeden z nich musi ustąpić w celu uniknięcia sytuacji niebezpiecznej lub zderzenia.

2.10. Sytuacja niebezpieczna – sytuacja, podczas której powstaje zagrożenie dla innych użytkowników przebywających na wodzie lub na brzegu. Rozwój sytuacji niebezpiecznej prowadzi do zderzenia.

2.11. Zderzenie – sytuacja, podczas której dochodzi do kolizji kitesurferów lub ich sprzętu albo dochodzi do kolizji z innymi użytkownikami wody i plaży.

2.12. Odległość bezpieczna – odległość, którą należy zachować w celu uniknięcia sytuacji niebezpiecznej.

2.13. Jazda na fali (surfing z latawcem) - pływanie po regularnie załamującej się fali, zwykle w strefie przyboju, tzw. wave.

2.14. Dobra Praktyka Kitesurfingowa (DPKs) – zbiór powszechnie przyjętych zasad bezpieczeństwa opartych na wieloletnim doświadczeniu w kitesurfingu.

Prawidło 3 – Strefa brzegowa

3.1. Kitesurfer przygotowujący się do wystartowania lub lądowania latawca na plaży, może zrobić to, jeśli swoim działaniem nie spowoduje powstania sytuacji niebezpiecznej.

3.2. Kitesurfer dopływający do strefy brzegowej ustępuje wszystkim, którzy mając latawiec w powietrzu, znajdują się na brzegu, wchodzą do wody, wychodzą z niej lub startują.

3.3. Kitesurfer leżący w wodzie, trzymający latawiec w zenicie, dopływający do deski lub startujący latawiec z wody, ma pierwszeństwo drogi.

Prawidło 4 – Prawidła Wymijania *(dotyczą spotkania dwóch kitesurferów)*

4.1. Kursy przeciwne – kitesurfer na lewym halsie ustępuje *prawemu*.

4.2. Kursy podobne – kitesurfer nawietrzny ustępuje zawietrznemu.

4.3. Wyprzedzanie – każdy wyprzedzający nie przeszkadza wyprzedzanemu.

4.4. Pozycje latawców podczas spotkania: zawietrzny poniżej 30 stopni, nawietrzny powyżej 45 stopni.

Prawidło 5 – Spotkania wieloosobowe *(nie obowiązuje Prawidło 4)*

5.1. Kitesurfer najbardziej nawietrzny podnosi latawiec najwyżej, a kitesurfer najbardziej zawietrzny opuszcza latawiec najniżej. Pozostali kitesurferzy, przepływający pomiędzy skrajnymi uczestnikami spotkania, ustawiają latawce w pozycjach pośrednich tak, aby uniknąć splątania latawców. Podczas spotkań wieloosobowych nie ma uczestników uprzywilejowanych.

5.2. Zaleca się unikania spotkań, w których bierze udział więcej niż dwóch kitesurferów.

Prawidło 6 – Manewry

6.1. Przed wykonaniem jakiegokolwiek manewru należy upewnić się, że nikomu to nie zagrazi.

6.2. Przed skokiem należy dodatkowo uwzględnić obszar znajdujący się poniżej miejsca lądowania.

6.3. Przed każdym manewrem zaleca się w szczególności sprawdzenie tylnego sektora.

Prawidło 7 – Jazda na fali – Wave *(nie obowiązuje Prawidło 4)*

7.1. Kitesurfer płynący na fali ma pierwszeństwo, bez względu na to, jakim halsem płynie.

7.2. Jeśli na jednej fali płynie więcej niż jeden kitesurfer, pierwszeństwo ma kitesurfer płynący najbliżej załamującej się części fali lub ten, który pierwszy na nią wpłynął.

Prawidło 8 – Zachowanie ustępującego kitesurfera

8.1. Podczas manewru ustępowania należy zawsze zachować bezpieczną odległość.

8.2. Każde działanie podjęte w celu uniknięcia zderzenia powinno być zdecydowane, łatwo zauważalne przez innych uczestników spotkania oraz wykonane wystarczająco wcześnie i z należyтым uwzględnieniem zasad obowiązujących na wodzie.

Prawidło 9 – Zachowanie uprzywilejowanego kitesurfera

9.1. Kitesurfer mający pierwszeństwo drogi ma zachować swój kurs aż do momentu, kiedy stwierdzi, że uniknięcie zderzenia jest niemożliwe bez jego własnego manewru.

9.2. Ten sam kitesurfer zobowiązany jest do ustawienia swojego latawca w pozycji określonej przez Pr. 4.4.

9.3. Niniejsze Prawidło nie zwalnia kitesurfera, mającego ustąpić z drogi, od dopełnienia tego obowiązku.

Prawidło 10 – Spotkanie z innymi użytkownikami wody, którzy nie są kitesurferami lub windsurferami

Każdy kitesurfer ustępuje wszystkim innym użytkownikom wody bez napędu mechanicznego oraz jednostkom dłuższym niż 7 metrów o napędzie mechanicznym. Zaleca się, aby mijanie i wyprzedzanie takich użytkowników odbywało się po ich stronie zawietrznej z zachowaniem bezpiecznej odległości.

Część II – Komentarze

Wstęp. Kiedy pierwszy raz wystartowałem swój latawiec w 2002 roku, w Polsce nie było więcej niż 50 osób uprawiających ten sport. Od tamtego czasu liczba kitesurferów powiększyła się niesłychanie. Część z nich uprawiała windsurfing lub żeglarstwo, a część nie miała żadnych wcześniejszych doświadczeń ze sportami wodnymi. W efekcie znajomość prawideł drogi pochodziła z różnych źródeł lub w ogóle nie istniała. Wraz z gwałtownie rosnącą ilością nowych kitesurferów zdałem sobie sprawę, że warto zaprezentować jasne zasady obowiązujące na wodzie oraz rozpowszechnić je w celu poprawy bezpieczeństwa.

Powyższe Prawidła zostały oparte na Międzynarodowym Prawie Drogi Morskiej (MPDM), przepisach państwowych, żeglarskich i windsurfingowych. Gdyby kitesurfing był identyczną kategorią jak żeglarstwo, wówczas wystarczyłoby zaakceptować prawidła żeglarskie. Jednak kitesurfer odróżnia się od jachtu, motorówki czy windsurfera, choćby niespotykanym do tej pory rodzajem napędu, czyli latawcem o powierzchni dochodzącej do 20m², który jest oddalony 30 metrów. Ponadto kitesurfer pływa na niemalże bezwypornościowej desce o długości 130cm, ważącej ledwie 3 kilogramy, ale płynąc z latawcem tuż nad wodą zajmuje dokładnie tyle samo szerokości co kontenerowiec o długości 250 metrów! Natomiast zwrotność i prędkość doświadczanego kitesurfera jest porównywalna ze skuterem wodnym. Aby było jeszcze ciekawiej, co niektórzy z nas, niczym wodnopląt, potrafią wybić się w powietrze na 10-15

metrów i wylądować 100 metrów poniżej. A zatem potrafimy przez dziesięć i więcej sekund stać się obiektem latającym. Wyobraźmy sobie, że taki szeroki kontenerowiec o zwrotności i szalonej prędkości ski-jeta oraz zdolności do powietrznych lotów oddajemy w ręce młodzieńca, będącego po paru godzinach nauki z instruktorem... Naszym wspólnym interesem jest troska o to, aby nawet tak niedoświadczona osoba pływała bezpiecznie według jasno wyjaśnionych reguł.

Z powyższych powodów oraz w celu minimalizacji niebezpieczeństw KsPD zawiera trzy odstępstwa od reguł żeglarskich i autor ma nadzieję, że zostanie to zaakceptowane przez wszystkich użytkowników wody. Pierwsze odstępstwo dotyczy możliwości zmniejszenia prędkości przez uprzywilejowanego podczas wyprzedzania. Drugie odstępstwo dotyczy spotkań więcej niż dwóch kitesurferów, podczas których nie ma strony uprzywilejowanej. Trzecia różnica to wprowadzenie ściśle określonej długości jednostek o napędzie mechanicznym, którym jesteśmy zobowiązani ustąpić. Szczegółowe wyjaśnienia zostały przedstawione w komentarzach do odpowiednich prawideł.

Sukcesem Kodeksu będzie skuteczne i szybkie rozpowszechnienie Prawideł w środowisku kitesurfingu, gdyż wiedza przeciętnego kitesurfera w tej sprawie okazuje się niewystarczająca. Większość z nas słyszała o trzech podstawowych regułach mijania i do tych zasad się stosuje. Natomiast wiedza o pierwszeństwie w strefie brzegowej, podczas startowania latawca z wody czy jeździe na fali, oparta jest - co najmniej - na dziwnych przesłankach. W efekcie połowa pływających ustępuje, a druga połowa wierzy w swoje pierwszeństwo. To trochę tak, jakby w ruchu drogowym kierowcy nie byli pewni, którą stroną drogi powinni jeździć.

Aktualnie większość rozpoczynających przygodę z kitesurfingiem nie ma „wodnych korzeni” i nigdy wcześniej nie spotkała się z wodnym prawem drogi. Dlatego komentarze Kodeksu zostały napisane językiem zrozumiałym dla nowicjuszy uprawiających ten sport rekreacyjnie. Z tego samego powodu KsPD nie zawiera tak szczegółowo przedstawionych prawideł, jak na przykład Przepisy Regatowe Żeglarstwa wydane przez Polski Związek Żeglarski.

Odmienność kitesurfingu od innych sportów wodnych, brak znajomości prawa drogi oraz wprowadzenie powszechnego, jednolitego i stosowanego standardu, jest powodem powstania tego Kodeksu. Przy gwałtownie rosnącej ilości nowych kitesurferów, brak takiego zbioru reguł może doprowadzić do poważnych konsekwencji osobistych, jak również doprowadzić do zakazu uprawiania kitesurfingu na naszych ulubionych plażach.

Zakres stosowania. Kodeks ma być stosowany na wszystkich akwenach wodnych przez wszystkich kitesurferów. Plakat KsPD i tłumaczenia na najbardziej popularne języki obce, będą rozpowszechniane przez szkoły i wypożyczalnie kitesurfingowe. Umożliwi to wszystkim pływającym na kitesurfingu zrozumienie poniższych Prawideł.

Kodeks został skonstruowany w sposób pozwalający na rozwiązywanie sytuacji spornych. Prawidła nie zawsze udzielają konkretnych odpowiedzi (umowną jest na przykład wartość odległości mijania się). W tym celu powstały obszernie komentarze, które mają za zadanie precyzyjne wyjaśnienie poszczególnych reguł.

KsPD nie ogranicza nikogo w ustanawianiu dodatkowych szczególnych prawideł, których celem jest poprawienie bezpieczeństwa na wodzie w konkretnych miejscach i sytuacjach. Na przykład: wkrótce może pojawić się potrzeba ograniczenia ilości kitesurferów pływających na Zatoce, wzdłuż kempingów przy wietrze on-shore lub w tym samym miejscu powstanie strefa zakazu wyprzedzania przy brzegu. Innym przykładem może być sytuacja, kiedy szkoła kitesurfingowa ustanowi na oznakowanym akwenie absolutne prawo pierwszeństwa drogi dla swoich uczniów, odróżniających się np. żółtymi koszulkami. Jeśli ktoś, nie będący kursantem, wpłynie w obszar szkoły, będzie musiał ustąpić wszystkim oznakowanym. Oczywiście jest, że informacja o takim odstępstwie musi być odpowiednio przedstawiona tak na brzegu jak i na wodzie. Ponadto, odrębne przepisy mogą być wprowadzane przez organizatorów zawodów kitesurfingowych.

W każdym razie, dodatkowe prawidła powinny być jak najbardziej zbliżone do niniejszych, a ciała wprowadzające lokalne reguły powinny opierać swoje postanowienia na KsPD i dążyć do tego, aby ich decyzje z nim nie kolidowały.

Prawidło 1.1. Absolutnym priorytetem każdego kitesurfera jest unikanie sytuacji niebezpiecznych. Powyższe Prawidła nie są w stanie określić wszystkich sytuacji, jakie mogą wydarzyć się na wodzie ale starają się opisać najczęstsze problematyczne sytuacje. W sytuacjach nieopisanych przez poniższe komentarze należy stosować Prawidło Odpowiedzialność. Czasami, w celu uniknięcia zderzenia, może się okazać koniecznym podjęcie działania, które będzie niezgodne z powyższymi Prawidłami. Dla przykładu: spotkanie z początkującym kitesurferem, nie mającym pełnej kontroli nad swoim sprzętem, pozwala nam odstąpić od Prawideł i ustąpić będąc uprzywilejowanym.

Prawidło 1.2. Kitesurfing w pewnych warunkach i sytuacjach może być sportem zagrażającym zdrowiu i życiu kitesurfera, jak również osobom przypadkowo znajdującym się w jego otoczeniu.

Kitesurfer, zanim wystartuje latawiec, musi wiedzieć, jak działają jego systemy bezpieczeństwa. Powinien mieć podpiętego leasha, jeśli system wymaga jego użycia. Bezwarunkowo musi wiedzieć i przeciwwić całkowite odłączenie się od latawca. Używanie niesprawnego sprzętu jest karygodne. Nauka kitesurfingu bez sprzętu ochronnego jest bardziej ryzykowna. Zaleca się używanie kasku na każdym poziomie umiejętności.

Każdy powinien zdawać sobie sprawę, że będzie odpowiadał za wszelkie szkody, jakie spowoduje. Ze smutnego doświadczenia wiemy, że dochodziło do wypadków śmiertelnych samych kitesurferów, jak również osób przypadkowych, które znalazły się w złym miejscu i czasie. Dlatego, każdy kitesurfer powinien posiadać specjalistyczne ubezpieczenia, które chronią nas przed odpowiedzialnością finansową. Zawsze jednak pamiętajmy, że nawet najlepsze ubezpieczenie nie uchroni nas przed moralnymi konsekwencjami!

Prawidło 1.3. Prawo zwykle nie nadąża za szybko toczącym się życiem, a tym bardziej nowymi sportami, takimi jak kitesurfing. W Polsce i na świecie nie ma konkretnych międzynarodowych przepisów dotyczących bezpośrednio kitesurfingu. Stworzenie takiego prawa jest czasochłonnym procesem, dlatego na wielu spotach miejscowe władze, widząc zagrożenie wynikające z kitesurfingu, wprowadziły przepisy lokalne określające zachowanie kitesurferów. Przyjeżdżając na nieznany spot, bezwarunkowo trzeba zapoznać się i przestrzegać obowiązujących tam relacji pomiędzy różnymi rodzajami użytkowników wody.

Lokalne prawo jest nadrzędne i musi być bezwzględnie przestrzegane, nawet jeżeli pozostaje w sprzeczności z postanowieniami Kodeksu. Spotykamy się coraz częściej z poważnymi ograniczeniami w stosunku do kitesurferów. Niestety nieprzestrzeganie lokalnych reguł, naraża nas na konsekwencje cywilne i na pewno nie pomaga naszemu sportowi. Dlatego, jeśli plaża jest zamknięta dla kitesurfingu, pakujemy sprzęt i szukamy innego miejsca.

Prawidło 1.4. Pomagamy każdemu na wodzie! W związku ze specyfiką naszego sportu oraz umiejętnościami kitesurfera, czasami fizycznie nie jesteśmy w stanie pomóc potrzebującym na wodzie. W takich sytuacjach udzieleniem pomocy będzie sprawdzenie rodzaju zagrożenia oraz powiadomienie osób na brzegu, które zaalarmują służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo na danym akwenie.

Na wodzie najczęściej spotykamy się z windsurferami i innymi kitesurferami. Jeśli leżą oni w wodzie, powinniśmy za każdym razem podpłynąć i sprawdzić, czy nie wymagają pomocy. Osoby, które nie potrzebują pomocy a widzą zbliżającego się kitesurfera, pokazują kciukiem, że

wszystko jest OK. Dzięki temu osoba

spływająca w dół wiatru, nie musi tracić więcej wysokości. Innym rodzajem pomocy może być podholowanie zgubionej deski.

Prawidło 2. Parę definicji wymaga dokładniejszego wyjaśnienia.

2.7. Definicja uprzywilejowanego specjalnie nie wspomina o utrzymaniu prędkości. Jest to istotna różnica w stosunku do przepisów morskich, gdzie uprzywilejowany statek ma utrzymywać swój kurs i prędkość. Ta zmiana w stosunku do prawideł morskich podyktowana jest specyfiką kitesurfingu, gdzie uprzywilejowany ma jedynie obowiązek utrzymać swój kurs. Jak najbardziej może on zmniejszyć swoją prędkość, aby skrócić czas wyprzedzania. Przykład: będąc wyprzedzanym, mamy pierwszeństwo i utrzymujemy kurs. Dobrą Praktyką Kitesurfingową w tym momencie jest zwolnienie w celu skrócenia procesu wyprzedzania. Jakie są tego plusy? Wyprzedzający jest wniebowzięty, bo czuje się demonem prędkości. Jednocześnie spotkanie jest krótsze, a ryzyko zderzenia zostaje zminimalizowane.

2.8. Manewry. Należy pamiętać, że zmiana prędkości jest traktowana jako manewr. Jest to najlepszy manewr antykolizyjny w sytuacji spotkań na podobnych kursach, gdzie nawietrzny ma ustąpić. Zmiana kursu nie zawsze może być wykonana, na przykład ze względu na brak miejsca. Zwolnienie lub wręcz zatrzymanie się wyjaśnia sytuację w najbardziej przejrzysty sposób.

2.9. Spotkanie według definicji uwarunkowane jest manewrem ustąpienia drogi przez jednego z uczestników spotkania. Jeśli dochodzi do minięcia się kitesurferów bez potrzeby wykonania manewru ustąpienia, to wówczas nie ma mowy o spotkaniu. Nie ma spotkania - nie stosuje się Prawideł 4,5,7,8,9 i 10.

2.10. Odległość bezpieczna nie może być podana w konkretnych wartościach ze względu na specyficzne okoliczności każdego spotkania. Podczas spotkań idealnym rozwiązaniem byłoby utrzymywanie odległości większej niż długość linek. Niestety nie zawsze jest to realne na popularnych spotach, szczególnie w letni weekend. W takich sytuacjach bezpieczną odległością jest dystans, który nie będzie wzbudzał wątpliwości u żadnego z uczestników spotkania. Oczywiście jest to uzależnione od umiejętności kitesurferów, warunków wietrznych oraz rodzaju

akwenu. Minięcie się w odległości dwóch metrów będzie zupełnie normalne dla zaawansowanych kitesurferów na płaskim akwenu przy słabym wietrze. W tych samych warunkach, przy spotkaniu początkujących, odległość ta powinna wynosić minimum 10 metrów. Przy sztormowym wietrze na rozkołysanym morzu i falach 3-4 metrowych odległość bezpieczna dla bardzo zaawansowanych będzie większa niż długość linek. Jednostką mierzącą bezpieczną odległość nie jest odległość podana w metrach, lecz poczucie bezpiecznego komfortu i zdrowy rozsądek wszystkich uczestników spotkania.

2.11. Jazda na fali to surfing z latawcem. Nie można mylić pływania po morzu z pływaniem po fali. Są to odrębne pojęcia, które zostały szczegółowo opisane w komentarzu do Prawidła 7-ego.

2.12. Dobra Praktyka Kitesurfingowa (DPKs) – jest to szerokie pojęcie określające zbiór sprawdzonych praktyk kitesurfingowych. Nie sposób wymienić wszystkich dobrych nawyków, bo zmieniają się one wraz z rozwojem sprzętu kitesurfingowego. Dla przykładu: obowiązkowe używanie leasha, już okazuje się zbędne w niektórych tegorocznych modelach latawców. Jedno jest pewne: zawsze dobrą praktyką będzie zabezpieczenie latawca na plaży, czy też zwinięcie linek, kiedy robimy sobie przerwę na dłużej niż parę minut. Natomiast samotne pływanie po morzu przy wietrze od brzegu jest przykładem złej praktyki. Typowe przykłady DPKs: unikanie skakania przy brzegu oraz w pobliżu innych, używanie sprzętu ochronnego, pomoc drugiemu kitesurferowi przy startowaniu lub lądowaniu latawca, podholowanie zgubionej deski, używanie leasha, ustępowanie lepszym kitesurferom pływającym na fali, itp. Zachowanie zgodne z DPKs stanowi nie tylko o klasie kitesurfera, ale również o jego kulturze osobistej i odpowiedzialności za bezpieczeństwo w kitesurfingu.

Prawidło 3.1. Przed wystartowaniem latawca z plaży trzeba mieć pewność, że nie stworzy to żadnego niebezpieczeństwa, nie tylko dla innych kitesurferów, ale również innych osób przebywających w pobliżu. Dodatkowo należy uwzględnić fakt, że podczas „odpalenia” latawiec może przeciągnąć nas nawet kilkadziesiąt metrów po plaży. Kitesurfer startujący latawiec jest niczym żaglówka opuszczająca przystań czy też statek

wypływający z portu. Każdy kitesurfer włączający się do „ruchu” jest osobą ustępującą. Jeśli odpalenie latawca nikomu nie zagraża, wówczas startuje go i dopiero wówczas nabywa on uprzywilejowania jako osoba wchodząca do wody.

Prawidło 3.2. To prawidło wzbudza największe kontrowersje na polskim wybrzeżu. Tym

bardziej powinno być jasne i rozpowszechnione. Brzmi ono: w strefie brzegowej pierwszeństwo ma kitesurfer, który wchodzi do wody, przebywa na plaży lub w strefie brzegowej, a jego latawiec jest w powietrzu. To znaczy, że dopływając do strefy brzegowej musimy ustąpić temu, kto stoi na brzegu lub w wodzie albo właśnie schodzi na brzeg. Plaża i strefa brzegowa jest to miejsce, gdzie dochodzi do największej ilości wypadków. Według statystyk wypadki w tej strefie stanowią ponad 90% wszystkich wypadków kitesurfingowych. Jednocześnie wypadki na brzegu są zwykle znacznie groźniejsze niż podobne na wodzie. Poza tym ofiarami są czasami zupełnie przypadkowe osoby znajdujące się na brzegu. Nie jest w interesie nas wszystkich, aby media opisywały kitesurfing jako sport dla nieodpowiedzialnych i niebezpiecznych ludzi. Zupełnie niewytłumaczalnym jest zachowanie kitesurfera, który robi zwrot lub ewolucję parę metrów od brzegu, opóźniając innych kitesurferów gotowych do wejścia do wody. Przecież logiczne jest, aby odjechać, wrócić za dwie minuty i zrobić ten trik przy pustej już plaży. W przypadku jeśli trik nie wyjdzie, a latawiec spadnie do wody, nikomu nie stanie się krzywda i jednocześnie leżący na wodzie latawiec nie będzie dodatkowo opóźniał startu innych osób.

Wyjątkiem od przypadków opisanych powyżej jest sytuacja, kiedy przy brzegu występują warunki do jazdy na fali. Kitesurferowi uprawiającemu wave ustępują wszyscy kitesurferzy nie pływający na fali. W praktyce wygląda to tak, że w miejscu, gdzie jest najlepsza fala, nikt nie rozkłada latawców. Strefa do startu i lądowania na spotach

wave

znajduje się w ściśle określonym miejscu, w którym nikt nie „ujeżdża” fal w strefie przyboju.

Przyczyną drugiego wyjątku mogą być gwałtownie zmieniające się warunki wietrzne. Przypuśćmy, że nadchodzi „tłusta”, czarna chmura, która zwykle przynosi ze sobą niebezpieczne szkwały. Logicznym jest szybkie spłynięcie do brzegu i przeczekanie niepewnej sytuacji. Dlatego w takich warunkach kitesurfer, który przygotowuje się do wejścia na wodę, powinien położyć swój latawiec i pomóc pozostałym przy lądowaniu. Wyobraźmy sobie odwrotną sytuację: gwałtownie „siada” wiatr. My jesteśmy gotowi do wejścia na wodę z większym latawcem, a jednocześnie widzimy kogoś dopływającego do brzegu na „ostatnich oparach paliwa”.

DPKs będzie odstępianie od Prawidła Strefy Brzegowej i ustąpienie dopływającemu do brzegu. Stracimy parę chwil na wodzie, ale za to zyskamy szacunek kolegi.

Prawidło 3.3. Sytuacja bardzo podobna do opisanej powyżej. Nie ma absolutnie żadnego powodu, aby kitesurfer miał opóźniać wystartowanie swojego latawca z wody z powodu innych kitesurferów pływających obok z pełną kontrolą nad swoim sprzętem. Dużo z nas zapomina, że start z wody nie zawsze jest prostym manewrem i w zależności od umiejętności i posiadanego

sprzętu może okazać się niemożliwym. Dotyczy to szczególnie głębokiej wody w strefie przyboju. W takiej sytuacji od szybkiego startu zależy zdrowie i w ekstremalnych okolicznościach nawet życie kitesurfera. Przykładem może być sytuacja, kiedy latawiec wpada do wody w strefie przyboju i kitesurfer dryfuje w stronę falochronu. Dlaczego miałby on jeszcze rozglądać się dookoła i ustępować innym, tracąc cenne sekundy, podczas gdy jego sprzęt może zostać zmasakrowany przez załamującą się falę? To samo dotyczy osoby dopływającej do zgubionej deski.

Kitesurfer, który utrzymuje latawiec pionowo w zenicie ma pierwszeństwo drogi. Należy pamiętać, że nie ma on możliwości ustąpienia ze względu na brak odpowiedniej mocy. Korzystając z terminologii prawa morskiego możemy go określić jako „jednostkę nie odpowiadającą za swoje ruchy”, innymi słowy nie będącą w stanie ustąpić innym. A zatem to inni muszą ustąpić wówczas, gdy na przykład kitesurfer zakłada deskę na stopy, chce wyregulować lub poprawić sprzęt, ma wątpliwości związane ze spotkaniem i postanawia przeczekać je z kitem w zenicie lub ostatecznie chce w ten sposób odpocząć.

Słowa komentarza wymaga jeszcze samo startowanie latawca z wody w sytuacjach nie zagrażających kitesurferowi i jego sprzętowi. Nadal on ma pierwszeństwo, ale zgodnie z zasadami DPKs powinien chwilę poczekać, jeśli w jego najbliższej okolicy przepływa już inny kitesurfer.

Na koniec omawiania tego Prawidła warto zdać sobie sprawę, że dla kitesurfera płynącego z pełną kontrolą sprzętu, nie jest żadnym kłopotem zrobienie zwrotu wstecz i ustąpienie osobie przebywającej po szyję w wodzie i walczącej o dopłynięcie do deski! Odwołując się do prawa morskiego możemy przyrównać takiego kitesurfera do jednostki „nieodpowiadającej za swoje ruchy”, której ustępują wszystkie inne statki.

Prawidło 4. Prawidła Wymijania dotyczą spotkań tylko i wyłącznie dwóch kitesurferów. Przy spotkaniu trzech lub więcej osób nie sposób określić relacji między kitesurferami biorącymi udział w spotkaniu. Uzasadnienie zostało przedstawione w opisie do Prawidła 5.

Należy jeszcze dodać, że Prawidła Wymijania stosowane są jedynie wówczas, gdy powstaje sytuacja niebezpieczna. Wyobraźmy sobie spotkanie dwóch kitesurferów płynących przeciwnymi halsami gdzie *lewy* jest nawietrzny. Jeśli *lewy* zinterpretuje to spotkanie jako takie, podczas którego nie będzie zagrażał
prawemu

- wówczas nie ustępuje. Podnosi odpowiednio wcześniej latawiec powyżej 45 stopni, dając wyraźny sygnał

prawemu

, że będzie utrzymywał aktualny kurs i miną się w bezpiecznej odległości. Jeśli

prawy

uzna, że faktycznie nie powstaje sytuacja niebezpieczna, opuszcza swój latawiec poniżej 30 stopni, akceptując w ten sposób decyzję

lewego

i obydwaj mijają się bezkonfliktowo. Skoro nie ma sytuacji niebezpiecznej, to nie obowiązuje Prawidło 4.1

.

Jeśli jednak

prawy

będzie miał jakiegokolwiek wątpliwości, to wówczas natychmiast podnosi swój latawiec powyżej latawca

lewego

, dając mu jasny sygnał, aby natychmiast odpadał. Dodatkowo może krzyknąć: „**PRAWY!**”.

A zatem powstała sytuacja niebezpieczna i obaj mają stosować Prawidło 4.1.

Prawy

nie widząc pozytywnej reakcji *lewego*, stosuje Prawidło Odpowiedzialność i ma dwie możliwości: pierwsza, to zrobić gwałtowny zwrot na przeciwny hals, a druga to postawić latawiec do zenitu i zatrzymać się. Druga opcja wiąże się z ryzykiem splątania się latawców.

Prawidło 4.2. Nawietrzny ustępuje zawietrznemu ze względu na to, że ma więcej miejsca do wykonania manewru. Wyjątkiem od tej zasady jest tzw. „wywózka”, czyli spotkanie dwóch kitesurferów dopływających razem do brzegu. Nawietrzny kitesurfer płynący tuż przed zawietrznym nie jest w stanie zrobić zwrotu przed brzegiem, bo doprowadziłby do zderzenia lub splątania latawców. Nie mając miejsca na zwrot zmuszony jest do zatrzymania się i postawienia latawca do zenitu. W takiej sytuacji zawietrzny ma obowiązek ustąpić nawietrznemu, odstąpić od reguły zgodnie z Prawidłem Odpowiedzialność i odpowiednio wcześniej przed brzegiem wykonać zwrot, zapewniając tym samym bezpieczną przestrzeń dla nawietrznego.

Prawidło 4.3. Wraz z wyprzedzaniem najczęściej pojawiają się dwa dylematy: kto komu ma ustąpić i z jakiej strony wyprzedzać? Pierwszy dylemat w ogóle nie powinien mieć miejsca. Powszechnie przyjętą zasadą w żeglarskim i w międzynarodowych przepisach regulujących prawo drogi na wodzie jest formuła: „nie przeszkadza się wyprzedzanemu bez względu na typ statku i rodzaj jego napędu”. Wyprzedzając motorówkę, jacht, statek spacerowy, skuter wodny – robimy to tak, aby nie zmuszać ich do własnej zmiany kursu w celu uniknięcia zderzenia. Jeśli

te same jednostki nas wyprzedzają, wówczas to one muszą zadbać o ominięcie nas w bezpiecznej odległości. Z tego powodu definicja Prawidła 4.3 nie zawiera, tak jak inne Prawidła, słowa „kitesurfer” lecz „każdy”.

Drugi dylemat jest warty głębszej analizy. Wyprzedzający kitesurfer musi podjąć decyzję, po której stronie wyprzedzić wolniejszego. Każdy wybór ma swoje dobre i złe strony. Wyprzedzając „od dołu”, latawiec wolniejszego kitesurfera może zakłócić wiatr szybszemu kitesurferowi. Nie zawsze, ale zwykle tak bywa, że wolniejszy jest również kitesurferem o mniejszych umiejętnościach. Wyprzedzanie takiego kitesurfera „od dołu” wiąże się z ryzykiem, że podnosząc swój latawiec zgodnie z prawidłami wymijania, może on utracić kontrolę nad deską i wylądować wyprzedzającemu na plecach. Do takiej sytuacji najczęściej dochodzi na morzu lub przy

gwałtownych porywach wiatru. Pozytywną stroną wyprzedzania „od dołu” jest fakt odpadania w stosunku do wiatru, co wiąże się z uzyskiwaniem większych prędkości i tym samym skróceniem procesu wyprzedzania. Dlatego wyprzedzanie od strony zawietrznej zalecane jest dla wszystkich, a szczególnie dla kitesurferów początkujących. Początkujący, decydujący się na takie wyprzedzanie, muszą brać jednak pod uwagę fakt, że jest to długi manewr i powinien odbywać się w odległości większej niż długość linek. Jeśli nie mają możliwości zachowania takiego dystansu, powinni zrezygnować z wyprzedzania.

Teraz parę słów o wyprzedzaniu od strony nawietrznej, czyli „od góry”. Zaletą jest brak obawy, że wolniejszy może nam w jakikolwiek sposób zaszkodzić. Drugim plusem jest to, że cały czas będziemy przebywać w „czystym” wietrze, co wpływa na kontrolę latawca. Wadą wyprzedzania „od góry” jest dłuższy czas manewru niż przy wyprzedzaniu „od dołu”. Wynika to z ostrzejszego kierunku płynięcia niż przy odpadaniu podczas wersji zawietrznej. Co gorsze, konieczność podniesienia latawca powyżej 45 stopni może wpłynąć na zmniejszenie prędkości lub utratę kontroli nad deską. Właśnie z tych powodów wyprzedzanie od strony nawietrznej powinno być wykonywane tylko przez zaawansowanych kitesurferów.

Prawidło 4.4. Wartości kątów utrzymywania latawców podczas spotkania są umowne i zgodne z DPKs. Jeśli warunki na wodzie i umiejętności kitesurfera na to pozwalają, zawietrzny może utrzymywać latawiec tuż nad wodą (na przykład 10 stopni), umożliwiając nawietrznemu na obniżenie swojego latawca nawet do 30 stopni.

Jest to bardzo mile widziana praktyka, bo daje nawietrznemu więcej kontroli. Dzięki temu

spotkanie jest bezpieczniejsze. Zupełnie odwrotnie jest, kiedy zawietrzny trzyma swój latawiec na wysokości 45 stopni lub wyżej. Jest to zachowanie niekulturalne, które dodatkowo może prowadzić do kolizji, gdy nawietrznym jest początkujący kitesurfer.

Prawidło 5. Spotkania wieloosobowe zwiększają niebezpieczeństwo kolizji i powinno się ich unikać. Dotyczy to szczególnie początkujących kitesurferów. Widząc, że za chwilę dojdzie do takiego spotkania i mając wątpliwości, czy jest to bezpieczne, najlepiej zrobić zwrot na przeciwny kurs. Jeśli nie ma na to miejsca, wystarczy odpowiednio wcześniej zatrzymać się, postawić latawiec do zenitu i poczekać aż inni odjadą. Warto

zauważyć, że trzymając kajta w zenicie uzyskuje się prawo pierwszeństwa drogi zgodnie z Prawidłem Strefy Brzegowej.

Problem ilustruje sytuacja jaka praktycznie zdarza się każdego dnia na wodzie: *prawy* spotyka się z dwoma

lewymi

, którzy płyną równolegle, w odległości 10 metrów od siebie.

Lewy

nawietrzny jedzie na kursie kolizyjnym z

prawym

. Jeśli miałby stosować się do Prawidła 4, powinien odpaść w dół, aby ustąpić

prawemu

. Jednak tego nie może zrobić, bo musi jednocześnie ustępować zawietrznemu, który na przykład dodatkowo jest wyprzedzany. Biorąc pod uwagę skutki prawdopodobnego zderzenia w takich spotkaniach, powstała zasada odróżniająca kitesurfing od innych kategorii użytkowników wody. Podczas spotkań więcej niż dwóch kitesurferów żaden nie jest uprzywilejowanym, za to każdy musi reagować jak ustępujący! Każdy z nich ma podjąć działanie w celu uniknięcia zderzenia już w momencie kiedy zda sobie sprawę, że dojdzie do takiego spotkania.

Najczęściej wykonywanym manewrem jest delikatna zmiana kursu i ustawienie latawca w sposób pozwalający wszystkim na bezpieczne minięcie się.

Prawidło 6. To Prawidło wydaje się być oczywistym i zrozumiałym. Jednak w oddzielnym podpunkcie została podkreślona istota sprawdzenia przestrzeni za swoimi plecami przed wykonaniem jakiegokolwiek skoku, triku, zwrotu czy choćby zmiany jazdy na switcha czy blinda. Jest to podyktowane tym, że często dochodzi do niesympatycznych sytuacji, kiedy jeden z kitesurferów np. przechodzi do switcha zapominając o koledze płynącym 20 metrów za nim. Zdarza się, że zrobimy drobny błąd i wpadamy do wody nie mając żadnej kontroli nad latawcem. Parę sekund później dochodzi do kolizji albo do splątania się latawców. Z tego

właśnie powodu przed każdym manewrem musimy się rozejrzeć a robienie jakichkolwiek trików podczas spotkań jest karygodne.

Prawidło 7 o jeździe na fali (surfingu z latawcem popularnie nazywany „wave”) jest najmniej znanym i najczęściej źle interpretowanym prawidłem. Wynika to z braku doświadczenia spowodowanego słabymi warunkami do surfingu na polskim wybrzeżu. Surfing jest sportem niszowym w Polsce i uprawianym przez rodaków zwykle na spotach zagranicznych. Kultura surfingowa zaczęła kształtować się na świecie prawie sto lat temu. Surfing opanował niemalże wszystkie plaże świata i bezapelacyjnie jest najbardziej popularnym sportem wodnym z wykorzystaniem deski. Zasady surfingu przestrzegane są przez wszystkich użytkowników mórz i oceanów w strefie przyboju – bez żadnego wyjątku.

W ostatnich latach Polacy zaczęli pojawiać się na najbardziej oddalonych spotach *wave*. Okazuje się, że należymy do czołówki światowej, jeśli spojrzymy przez pryzmat sprzętu na jakim pływamy. Niestety podczas jazdy na fali ujawniają się nasze niedoskonałości: ignorancja i nieznajomość fundamentalnych zasad sprawiają, że daleko nam do światowych standardów. Często dochodzi do sytuacji, w których będąc na prawym halsie, nie ustępujemy

lewemu

kitesurferowi wycinającemu piękne pióropusze na czubku fali. Uważamy, że skoro jesteśmy na prawym halsie, to nikt nam nie ma prawa zagrozić. Nie ma nic bardziej mylnego. Surfowanie po fali polega na gwałtownych zmianach kierunku jazdy, raz z niej zjeżdżając a za chwilę podjeżdżając na tą samą falę, aby zrobić kolejny ostry zwrot na jej czubku. Jest to również jazda wzdłuż załamującej się fali wyglądająca niczym ucieczka przed białą wodą. Kitesurfer podczas takich gwałtownych zwrotów może również zawracać latawiec, zmieniając tym samym hals co parę sekund. Jak określić w takiej sytuacji, jakim płynie halsem? Po drugie dość często znajduje się on w pozycji, gdzie ustąpienie spowodowałoby wjechanie pod załamującą się falę, upadek,

wielokrotny młynek i całkowitą utratę kontroli nad sprzętem. Nie trzeba mieć wielkiej wyobraźni, aby przewidzieć, że może to się skończyć zmasakrowanym latawcem oraz groźbą utonięcia.

Fale nie są modelowane przez komputery, tylko przez naturę. Ich kształt, wielkość i dynamika zmienia się wraz z nadchodzącą kolejną falą. Dlaczego kitesurfer, który wskoczył na falę dnia ma z niej zjechać, bo zbliża się do niego *prawy* Kowalski nabierający wysokości w przyboju?! Pamiętajmy: przybój to strefa do surfingu, a nie do nabierania wysokości. Wysokość „łapie się” będąc poza tą strefą. Jest to logiczne, a przede wszystkim bezpieczniejsze.

Niestety, większość z nas nie potrafi rozróżnić tego, co jest jazdą na fali, a co pływaniem na morzu. Nieznajomość tej różnicy powoduje, że nie będziemy wiedzieli, kiedy postępować zgodnie z Prawidłem 4, a kiedy przestrzegać Prawidła 7! Jazda na fali nie jest zdefiniowana wysokością fali, jak wyobraża sobie większość z nas. Surfing można uprawiać na półmetrowej fali na bałtyckim wybrzeżu, jak i na 30-metrowych gigantach na Hawajach. Jeśli widzimy, że kolega będący w strefie przyboju ujeżdża metrową falę robiąc na niej zwroty, stosujemy Prawidło Wave. Jeśli ten sam kolega nabiera wysokości lub płynie do brzegu pomiędzy czterometrowymi falami na wzburzonym morzu - stosujemy Prawidła Wymijania.

Jest parę takich pięknych miejsc na tej planecie, gdzie na jednej fali może jechać paru kitesurferów bez stwarzania sytuacji niebezpiecznych. Jednak większość spotów wave nie daje takich możliwości. Trzeba dlatego znać drugą regułę stanowiącą, że jeśli na tej samej fali surfują dwie osoby, pierwszeństwo ma ten, który znajduje się najbliżej łamiącej się części fali lub pierwszy na nią wpłynął. Wynika to z niebezpieczeństwa upadku spowodowanego przez dynamiczną siłę pionowej fali oraz spienioną wodę powstającą chwilę potem, na której praktycznie nie sposób utrzymać równowagę. Wjechanie na falę „ujeżdżaną” już przez inną osobę i przeszkadzanie jej, traktowane jest jak rozbój w biały dzień i jest nietolerowane na całym świecie. Po takim incydencie możemy spodziewać się co najmniej ostrej wymiany słów na plaży.

Z powyższych powodów jazda na fali regulowana jest oddzielnym prawidłem, dającym specjalne uprawnienia dla tych, co mierzą się z falami. Odpowiednikiem prawidła surfingowego w prawie morskim jest przydzielenie pierwszeństwa statkom o ograniczonej zdolności manewrowej, jak na przykład statki o dużym zanurzeniu w wąskim kanale, statki układające kable na dnie morza lub pogłębiarki pracujące przy podejściach do portów. Takim statkom muszą ustępować statki handlowe, rybackie i żaglowe. Kitesurfer na fali ma bardzo ograniczone możliwości manewrowania, dlatego też musi być traktowany jako uprzywilejowany w stosunku do każdego innego kitesurfera!

Pamiętajmy, że powyższe zależności dotyczą spotkań na fali tylko pomiędzy kitesurferami. A co podczas spotkań na fali z innymi użytkownikami nie będącymi kitesurferami? Bezwarunkowo ustępujemy wszystkim surferom, uprawiającym bodyboarding, stand-up surferom i innym „pływakom”, którzy dostali się na falę bez pomocy zewnętrznego napędu. Należy pamiętać, że ustępowanie poprzez skok nad nimi jest nieakceptowane i traktowane będzie jako najzwyklejszy brak kultury. Musimy pojąć, że wszyscy, którzy dostali się w strefę surfingową bez używania innego napędu niż własne ręce, nie mają żadnych możliwości ustąpienia, mogą być wyczerpani przedostaniem się przez przybój, a do tego są mało zauważalni pływając w pław pomiędzy falami. Na nas patrzą, całkiem słusznie, jak na dodatkowe i poważne zagrożenie. Możemy być pewni, że pływając obok nich, a tym bardziej skacząc nad nimi, nie będziemy wzbudzać w nich podziwu. Między innymi z tego powodu na słynnych spotach wave wprowadz

ono strefy zakazane dla kitesurfingu lub wprowadzono ograniczenia

czasowe, aby nie doprowadzać do takich niemiłych spotkań. Dobrą Praktyką Kitesurfingową na wave jest pływanie w dużej odległości od surferów. Na przykład według Australijskiego Stowarzyszenia Kitesurfingu (AKSA) zalecane jest utrzymać odległość większą niż 30 metrów. Nieprzeszkadzanie surferom to jedyna metoda, abyśmy byli przez nich szanowani. A jeśli nam bardzo zależy na wzbudzeniu sympatii, to najlepszym sposobem jest podanie leasha surferowi i wyciągnięcie go przez przybój aż do strefy, gdzie może ponownie rozpocząć zabawę z falą.

Spotkania z windsurferem w strefie przyboju wymagają dodatkowego komentarza. Windsurfer, podobnie jak kitesurfer, „napędzany” jest siłą wiatru, z tego powodu nie może być ujęty w grupie użytkowników pływających dzięki sile własnych mięśni. Prawo wave dla windsurfingu jest przeciwstawne do naszego. Windsurfer przebijający się przez przybój ma prawo drogi w stosunku do tego, który spływa z falą. Jest to logiczne ze względu na bezpieczeństwo oraz manewrowe możliwości windsurfera, który wypływając w morze, w przeciwieństwie do nas, nie jest w stanie wybić się z płaskiej wody i przeskoczyć załamującą się falę. Jest mu znacznie trudniej przepłynąć przez przybój niż powrócić do brzegu. Dlatego Kodeks nakazuje ustępowanie windsurferom przebijającym się przez przybój. Natomiast windsurfer płynący w stronę plaży ma takie same prawa jak kitesurfer.

Podsumowując Prawidło Wave zapamiętajmy, że zanim zabierzemy się za ujeżdżanie fali sprawdzamy czy wycinając pióropusze z jej wierzchołka i robiąc skręty na jej dole, nie będzie to przeszkadzało windsurferowi przebijającemu się przez przybój oraz wszystkim innym „pływakom” znajdującym się w pobliżu.

Prawidło 8.1. Będąc na wodzie i plaży zawsze staramy się zapewnić sobie bezpieczną przestrzeń. Ktoś może się zdziwić: czemu na plaży? Otóż zanim wystartujemy latawiec, najpierw sprawdzamy czy nikomu nie zagrozimy bezpośrednim podniesieniem latawca a następnie, na wypadek przeciągnięcia po plaży, sprawdzamy czy odpowiednia przestrzeń poniżej nas jest pusta. Jeśli choćby jeden z warunków bezpiecznej odległości nie jest spełniony - nie startujemy. Brytyjskie Stowarzyszenie Kitesurfingu (BKSA) wymaga 50 metrowej „czystej” przestrzeni znajdującej się po stronie zawietrznej startującego. Nie zapominajmy, że kitesurfer startujący latawiec „włącza się do ruchu” i zgodnie z Prawidłem Strefy Brzegowej jest on ustępujący.

Utrzymywanie bezpiecznego dystansu jest szczególnie istotne podczas wyprzedzania ze względu na wydłużony czas spotkania (patrz komentarz do odległości bezpiecznej). Podczas tego długiego manewru, bez względu na to, którą stroną zdecydujemy się wyprzedzać, priorytetem jest zachowanie bezpiecznej odległości. Idealnie byłoby wyprzedzać w odległości większej niż długość linek. Wszyscy jednak wiemy, że często nie ma na to miejsca na wodzie. Dlatego najprościej jest, aby na przykład wyprzedzany „od góry” stosował zasadę DPKs: jesteś wolniejszy i czujesz, że odległość wyprzedzania będzie zbyt mała – po prostu odpowiednio wcześniej odpadnij z wiatrem tyle metrów, abyś poczuł się ponownie komfortowo. Podobnie wyprzedzający powinien stosować się do DPKs: jesteś szybszy ale czujesz, że odległość wyprzedzania będzie zbyt mała – po prostu zaniechaj wyprzedzania, zrób zwrot i ciesz się swoją ponaddźwiękową prędkością na przeciwnym halsie.

Mijanie zacumowanych łodzi po ich stronie nawietrznej też ma się odbywać w bezpiecznej odległości. W tym przypadku można podać nawet konkretną wartość w metrach a to ze względu, że mijamy się z nieporuszającym się obiektem i całkowita kontrola podczas takiego spotkania leży w rękach kitesurfera. BKSA zaleca, aby mijać zacumowane jednostki w odległości nie mniejszej niż 50 metrów.

Prawidło 8.2. Ktoś może kwestionować potrzebę ustanawiania prawidła dotyczącego zachowania się kitesurfera ustępującego. Okazuję się, że moment podjęcia decyzji o ustąpieniu i sposób jej wykonania bywa diametralnie różny dla różnych uczestników spotkania. Dla jednego minięcie się w odległości dwóch metrów będzie wystarczająco bezpieczne, a dla drugiego 20 metrów będzie wydawało się milimetrami. Priorytetem ma być komfortowe i bezpieczne pływanie wszystkich znajdujących się na wodzie. Spotykając się z nowymi osobami możemy szybko zorientować się, jaki poziom kitesurfingowy reprezentują. Pierwsza zasada: im niższy poziom umiejętności kitesurfera, któremu musimy ustąpić, tym wcześniej wykonujemy wyraźniejszy manewr. Zasada druga: nikt nie może czuć się niekomfortowo pływając w naszej obecności. Widząc, że nasza dynamiczna jazda rodzi przerażenie w oczach innych użytkowników, powinniśmy szlifować swój agresywny styl w innym miejscu. Tym samym zamiast strachu będziemy wzbudzać podziw, będąc oglądanym z bezpiecznej odległości przez początkujące koleżanki i kolegów.

Prawidło jasno wskazuje, że działanie ustępującego ma być zdecydowane i czytelne dla innych uczestników spotkania. Należy unikać kolejno następujących po sobie małych zmian kursu. Załóżmy, że kitesurfer będący na

lewym halsie i utrzymujący latawiec pod kątem 45 stopni za chwile spotka się z *prawym*, który mógłby przepłynąć dziesięć metrów poniżej

lewego

. Ustępujący ma jednak wątpliwości, czy będzie zachowana bezpieczna odległość i zgodnie z zasadami postanawia ustąpić. Najgorsze, co można zrobić w takiej sytuacji, to delikatnie odpaść w dół wiatru i obniżyć pozycję latawca o 5 stopni. Taka reakcja jest praktycznie niezauważalna. Widząc, że niewiele się wyjaśniło

lewy

ponownie koryguje kurs i pozycję swojego latawca w niezdecydowany sposób. Na wodzie nie ma czasu na takie zachowanie. Zauważmy, że kitesurferzy na przeciwnych kursach zbliżają się do siebie z prędkością w przedziale 70-100km/h! W środowisku wodnym są to wartości niemalże kosmiczne. Właśnie ze względu na to należy podejmować niedwuznaczne decyzje. W powyższym przykładzie

lewy

odpada minimum 20 stopni w dół wiatru i jednocześnie obniża latawiec parę metrów nad wodę tak, aby kąt linek nie był większy niż 30 stopni. Jest to działanie jednoznaczne i bezpieczne.

Prawidło 9. Charakteryzuje ono zachowanie kitesurfera, który ma pierwszeństwo drogi. Wydawałoby się, że sprawa jest jednoznaczna – ma prawo drogi, więc o czym tu pisać? Posiadanie pierwszeństwa nie daje żadnego przywileju, a wręcz przeciwnie, nakłada na uprzywilejowanego obowiązek utrzymania kursu. Oznacza to, że musi on pozostać na swoim oryginalnym kursie, aż do momentu zakończenia spotkania. Ma to ułatwić zadanie ustępującemu, który w ten sposób jest w stanie przewidzieć i oszacować bezpieczną odległość podczas minięcia. Zmiana kursu przez mającego pierwszeństwo wzbudza wątpliwości ustępującego i utrudnia wykonanie właściwego manewru.

Drugim obowiązkiem kitesurfera mającego prawo pierwszeństwa drogi jest odpowiednie ustawienie latawca pozwalające ustępującemu na zdecydowany i pewny manewr antykolizyjny.

Problem pojawia się, gdy kitesurfer uprzywilejowany widzi, że ustępujący nie podejmuje żadnego działania i zaczyna „pachnieć” kolizją. Co robić, skoro ma pierwszeństwo? Stwierdzając, że za chwilę dojdzie do zderzenia jeśli nie wykona własnego manewru, staje się zwolniony z obowiązku utrzymania swojego kursu i zgodnie z Prawidłem 9.1 i Prawidłem 1.1 wykonuje manewr w celu uniknięcia kolizji. Najczęściej stosowanym manewrem jest zwrot o 180 stopni. Gwałtowne zatrzymanie się z jednoczesnym postawieniem latawca do zenitu wydawałoby się również logiczne, ale może prowadzić do splątania się latawców. Istotne jest, aby podejmować decyzję o odstąpieniu od utrzymania kursu we właściwym momencie. Gdy pojawia się niebezpieczna sytuacja – stajemy się czujni, ale nadal utrzymujemy kurs. Dopiero, gdy zderzenie będzie bardzo prawdopodobne i nie widzimy odpowiedniej reakcji ustępującego, decydujemy się na własny manewr antykolizyjny. Prawidło 9 nabiera tym ważniejszego znaczenia, im bardziej zatłoczony jest spot. Jeśli na akwenie pływa tylko dwóch kitesurferów i jeden z nich będzie ustępował mając pierwszeństwo, to nie ma to żadnego znaczenia, bo w ten

sposób nie dojdzie do kolizji. Sprawa staje się bardziej skomplikowana, jeśli ten sam, nieświadomy kitesurfer, trafi w wietrzny letni weekend na zatłoczony spot. Nietrudno wyobrazić sobie, że mimo jego dobrych chęci, wprowadzi więcej zamieszania i co najmniej wzbudzi tylko niechęć pozostałych pływających.

Prawidło 9.3. przypomina, aby ustępujący kitesurfer nie wykorzystywał Prawidła 9.1 do zaniechania swojego obowiązku ustąpienia. Jeśli każdy w praktyce przestrzegałby KsPD, wówczas nie byłoby potrzeby tworzenia Prawidła 9.1 jako swoistej instrukcji awaryjnej dla uprzywilejowanego na wypadek spotkania z nieodpowiedzialną osobą.

Prawidło 10. Jest najbardziej kłopotliwym prawidłem ze względu na brak regulacji prawnych, które rozpoznawałyby kitesurfing jako oddzielną kategorię. Zgodnie z literą prawa jeszcze nie istniejemy. Według definicji MPDM jesteśmy statkiem żaglowym i wszystkie statki o napędzie mechanicznym mają nam ustępować. Według przepisów państwowych jesteśmy „podciągani” pod przepisy regulujące prawa windsurfingu i zwykle zgodnie z nimi nie powinniśmy przeszkadzać statkom o napędzie mechanicznym. Według przepisów lokalnych najlepiej zakazano by nam pływania. Nie mając pewności, jakie są wzajemne obowiązki pomiędzy kitesurferem a innymi użytkownikami wody, możemy liczyć się z zaskakującymi i niekorzystnymi decyzjami sądu po ewentualnej kolizji.

Kitesurfing, ze względu na dużą długość linek latawca, szybką zwrotność, wysokie i długie skoki, dużą prędkość i moc jaką generuje, jest wyjątkowym sportem i musi być traktowany jako oddzielna kategoria zanim zostaną wprowadzone skuteczne zasady prawne. Dopóki tak się nie stanie, Kodeks nakazuje nie przeszkadzać wszystkim jednostkom bez napędu mechanicznego oraz jednostkom napędzanym mechanicznie dłuższym niż 7 metrów. Jednostki „nie-mechaniczne” to wszystkie jachty płynące pod żaglami oraz użytkownicy wody

poruszający się dzięki siłom własnych mięśni jak rower wodny na stawie, surfer lub bodyboarder przebijający się przez przybój, nurek na rafie, czy też gromadka dzieci pływających na dmuchanych rekinach przy niestrzeżonej plaży.

Oczywistym jest, że nie uprawia się kitesurfingu na żadnych kąpieliskach, bez względu czy są strzeżone, publiczne czy też prywatne. Na kąpieliskach strzeżonych zostaniemy szybko wyproszeni przez ratowników. Natomiast na plażach niestrzeżonych sami grzecznie prosimy plażowiczów o przeniesienie się na stronę nawietrzną powyżej miejsca, gdzie będziemy rozkładać sprzęt, startować i lądować. Nam wystarczy 50 metrowy odcinek plaży, aby

bezpiecznie z niej korzystać i nie stanowić zagrożenia dla podziwiających nas urlopowiczów.

Z wcześniej wymienionych powodów ustępujemy również wszystkim jednostkom napędzanym mechanicznie, dłuższym niż 7 metrów. Wszystkie mniejsze jednostki napędzane mechanicznie mają nam nie przeszkadzać.

Kodeks ustala barierę 7 metrów z praktycznych przyczyn. Jednostki poniżej tej długości są łatwiejsze do kontrolowania i zwykle dużo zwrotniejsze niż przeciętny kitesurfer. Trudno sobie wyobrazić, abyśmy jeszcze musieli ustępować wszystkim ski-jetom, zwrotnym motorówkom i szybkim ścigaczom. Wypożyczalnia skuterów wodnych w pobliżu spotu kitesurfingowego to miejsce gdzie czasami można pisać scenariusze do filmów grozy. Nietrudno przewidzieć jak będzie się zachowywał nastolatek, który wypożyczył ski-jeta na 15 minut i usłyszał, że kitesurferzy mają mu ustępować. Tymczasem to on ma się trzymać się z dala od nas! Autor ma szczerą nadzieję, że zasada ta oparta na zdrowym rozsądku, stanie się powszechnie akceptowana w świecie sportów wodnych.

A co ze ski-jetem lub motorówką holującą „banana”, wakeboardera lub narciarza wodnego? W takim przypadku ustępujemy ze względu na ich ograniczoną zwrotność. Dokładnie jak w MPDM-ie: pracujące holowniki mają statut statków o „ograniczonej zdolności manewrowej” i ustępują im wszystkie inne statki żaglowe i mechaniczne.

Może się zdarzyć, że nie będziemy w stanie określić, czy długość jednostki jest krótsza czy też dłuższa niż limit 7 metrów. Z takim problemem będziemy spotykać się w sytuacjach spotkań na przeciwnych kursach. W wątpliwych sytuacjach zawsze zakładamy, że jest to jednostka dłuższa niż 7 metrów i ustępujemy zgodnie z Prawidłem Odpowiedzialność.

Musimy pamiętać również, że inne osoby na wodzie mogą mieć problemy z rozpoznaniem naszych intencji. Dla żeglarzy jesteśmy demonami prędkości i zawsze będą nas traktować z dużą nieufnością, tym bardziej, że najczęściej nie są oni w stanie określić, na jakim halsie płyniemy. Jak nas odbierają surferzy napisano w komentarzu do prawidła o jeździe na fali.

Kodeks równorzędnie traktuje windsurferów i kitesurferów, poza wyjątkiem spotkania z wypływającym windsurferem w strefie przyboju (patrz komentarz Prawidła Wave). Praktyka na spotach, gdzie wspólnie płyniemy, pokazała, że jest to najlepsza metoda unikania sytuacji

niebezpiecznych. Wyprzedzając windsurfera, robimy to od strony zawietrznej, aby nie zaczepić linkami o top jego masztu. Z tego samego powodu w bliskich spotkaniach na przeciwnych halsach, będąc nawietrznym, podnosimy latawiec zwykle wyżej niż przy spotkaniu z kitesurferem.

Warto zaznaczyć, że podczas spotkań z „nie-kitesurferami” bezpieczniej jest przepływać po ich stronie zawietrznej. Przyczyn jest wiele: nie zahaczmy linkami o top masztu jachtu, nie ochłapiemy surfera swoim

pięknym pióropuszem spod deski, nie wpadniemy na żaglówkę, gdy wyrwie nam krawędź po podniesieniu latawca.

Na koniec jeszcze jedna istotna uwaga. Wszystkie powyższe założenia tracą swoją ważność w przypadku manewru wyprzedzania. Dla przypomnienia: morskie przepisy jasno określają, że „nie przeszkadza się wyprzedzanemu bez względu na typ statku i rodzaj jego napędu”.

Autor wyraża szczerą nadzieję, że powyższe opracowanie zostanie pozytywnie przyjęte i przyczyni się do poprawienia bezpieczeństwa osób uprawiających kitesurfing.

Marek Rowiński – maj 2009