



Световен лидер в хандикапните технологии

OFFSHORE RACING CONGRESS



Упътване за ръководене на състезания по ORC

Представено на български от ЛЗ яхтен магазин

Авторско право © 2020 Offshore Racing Congress.

Всички права запазени. Цялостно или частично възпроизвеждане е възможно само с разрешението на ORC.

Картина на корицата: Европейското първенство на ORC Парну, Естония 2015 г.

С любезното съгласие на Макс Ранчи

Вариант 1.00 – 27. 05. 2020

Проводач: Георги Паунов (IJ)

СЪДЪРЖАНИЕ

1. УВОД	стр. 4
2. СТРУКТУРА НА ПРОЯВАТА	
2.1 Основни положения – общ преглед	5
2.2 Структура на комисиите	5
2.3 Обява за състезанието	5
2.4 Обработка на мерителните свидетелства	8
2.5 Организиране на заявките	9
2.6 Състезателни инструкции	11
3. КЛАСИРАНЕ	
3.1 Класиране	12
3.2 Опции за класиране и фактори за избор	12
3.3 Прости опции за класиране с Единично число	13
3.4 Класиране с Тройно число	15
3.5 Класиране чрез Крива на представяне	16
3.6 Класиране с конкретно изготвен Единичен състезателен бал	19
3.7 Специални опции за класиране	20
3.8 Софтуер за класиране	21
Схема на опциите за класиране на гонки „Срещу и по вятъра“	22
Схема на опциите за класиране на крайбрежни / Дълги гонки	23
4. НАЙ-ДОБРИ ПРАКТИКИ ЗА РЪКОВОДЕНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯ	
4.1 Най-добри практики за ръководене на състезания	24
4.2 Разполагане на състезателно разстояние	24
4.3 Съобщения от Регатната комисия	26
4.4 Състезателни контролни времена	26
4.5 Записване на финаширането и публикуване на резултатите	27
4.6 Мерителни протести	28
4.7 Обезщетение	29

1. УВОД

Конгресът за състезания в открито море (ORC) е възникнал през 1969 г., когато Американският Клуб за туристически плавания (Cruising Club of America) и Кралският клуб за океански състезания (The Royal Ocean Racing Club) са установили, че има нужда от единна система на обмерни правила, която да отговаря на нуждите на състезаващите се в открито море лодки от двете страни на Атлантическия океан. Тя е била наречена Международно правило за открито море (IOR). В продължение на десетилетия тази система е преобладавала в целия свят. В средата на осемдесетте години тя е била последвана от системата IMS, основана на Програмата за предвиждане на скоростта (VPP), а след това, от 2007 г. - от използваната до днес хандикапна система ORC.

Като Международна хандикапна система, призната от Световно ветроходство, тя от дълго време е свързана с регатите на ниво „Гранд При“, при които високите състезателни нива „разтягат“ правилата и стандартите до краен предел. Дефинирането и развитието на форматите и стандартите за ежегодните Световни и Континентални първенства на ORC е непрекъсната задача на Комисията за класове и прояви в открито море на ORC, която ги публикува всяка година в „Зелената книга“ с шампионатни правила на ORC.

През последните години хандикапната система ORC се разви бързо, като сега осигурява справедливо състезаване на всички състезателни нива, от „Гранд При“ до клубни състезателни лодки и издава над 10,000 мерителни свидетелства за лодки от всички видове в повече от 40 страни. Те включват не само еднокорпусни туристически и състезателни лодки, способни да плават в открито море, но също и Спортни лодки (леки и бързи килови лодки с дължина 6 – 9.15 м.), Суперяхти (с дължина над 30 м.), а скоро и Многокорпусни съдове. При такава популярност и широко разпространена употреба на системата, често и от организатори на прояви и регатни съдии отскоро запознати със нея, възникна нужда от съгласуван комплект от указания относно начина, по който те могат да извлекат най-голяма полза от тази точна и гъвкава хандикапна система.

Това встъпително издание на Упътване за ръководене на състезания по ORC има за цел да осигури такъв съвет за еднокорпусни яхти, притежаващи текущо валидно мерително свидетелство от вида ORC Клуб, ORC Международно и/или ORC за двама. Ние приканваме опитните организатори на прояви и регатни съдии да прегледат това Упътване и да го използват за справка, а за онези, които отскоро използват ORC то ще бъде полезен справочник, заедно с (но без да замества) Краткия справочник за провеждане на прояви, който имаме намерение да публикуваме скоро.

Състезателните стилове се развиват с времето и промените в спорта и възникват нови идеи и нововъведения. Затова възнамеряваме да подобряваме това издание с редовни допълнения при възникването на нови особености, породени от системата ORC и предлагането на нови идеи от общността на състезателите.

ORC обещава да подпомага развитието, да подобрява и подкрепя спорта и нашите служители са готови да окажат подкрепа на нови ползватели и такива вече използващи тази система. Моля свържете се с нас с всякакви въпроси или за разяснения на нашия сайт: www.orc.org/contact.

2. СТРУКТУРА НА ПРОЯВАТА

2.1 Основни положения – общ преглед

Важно е да не се забравя, че популярността и ефективността на една хандикапна система зависи много от това как ще бъде прилагана тя от организаторите на проявата и регатните съдии. ORC предлага множество възможни решения за състезаване във флотилии, от клубни състезания до Световни първенства. Но за да бъде системата ефективна, трябва да се прави подходящ избор между алтернативите, започвайки от структурата на проявата.

Да вземем, например, вида на проявата: е ли тя гонка „Срещу и по вятъра“, къса дневна гонка около остров, денонощна или дълга океанска гонка? Всяка ще има свой собствен набор от правила и стандарти, подходящи на нейния вид.

2.2 Структура на комисията

а) **Регатна комисия** – Съставът на регатната комисия ще зависи от вида на състезанието. Гонките със състезателно разстояние близо до брега изискват повече членове за поставянето и преместването на вехите, отколкото маршрутни гонки, при които е нужно само стартова и финална линия. Това не е по-различно от всеки друг вид състезание.

Един общ елемент, обаче, е точното записване на състезателното време при финализирането на всяка лодка, както и нуждата от допълнителна информация като данни за дължината на състезателното разстояние, посоката и скоростта на вятъра, в зависимост от вида на използваното класиране. Затова трябва да осигурите подходящи членове на регатната комисия, на които да бъде възложено изпълнението на тези важни задачи.

- б) **Техническа комисия** – Забележете, че СПВ 92 предписва назначаването на Техническа комисия, която да се занимава с въпроси, свързани с обмер, проверки и др. Независимо дали във вашата проява се предвижда извършването на обмер и проверки или не, е важно да има някой, изпълняващ тази роля, който познава правилата на ORC и може да бъде консултант по тези и други технически въпроси, свързани с ORC, преди и по време на проявата.
- в) **Протестна комисия** – В най-добрият случай членовете на Протестната комисия или Журито би трябвало да имат опит с килови лодки и/или състезания с флотилии от лодки за открито море и да имат познания относно правилата за безопасност, както и тези на ORC. Те би трябвало да са готови да работят съвместно с Техническата комисия по въпроси, свързани с правилата на ORC, или да отнасят въпросите до ORC (вижте СПВ 64.3(b)).

2.3 Обява за състезанието

Обявата за състезание е основен документ, представляващ „договор“ между организатора и състезателите. ORC предоставя удобен шаблон за Стандартна обява, който се намира като отделен раздел в **Зелената книга със шампионатни правила на ORC** на сайта с правила на ORC <http://www.orc.org/rules>. Въпреки че е предназначена за използване за Световни и Континентални първенства, Стандартната обява може да бъде преработена за използване във всяко състезание или регата, в които ще се прилага класиране по ORC. Стандартната Обява на Световно ветроходство (Приложение К към СПВ) също може да се използва, тъй като ORC регатите не се различават съществено от тези на всеки друг клас или вид лодки.

Има някои специфични въпроси, които трябва да бъдат включени за прояви по ORC като:

- а) **Правила** – към приложимите правила трябва да се добавят **Правилото IMS** като мерително правило и **Хандикапната система ORC** като система за състезателен бал. Въпреки че според дефиницията за „правило“ в СПВ и двата документа могат да се считат за такива, винаги е добре това да се посочва в Обявата, за да знаят състезателите къде да търсят техническо обяснение на правилата. **Класните правила на ORC за Спортни лодки** следва да бъдат посочени за всеки клас, обособен само за Спортни лодки по ORC.
- б) **Правила за безопасност** – Важно е да се определят правилата за безопасност и да се приложи категорията, подходяща за вида на състезанието. Това може да стане чрез **Специалните разпоредби за открито море (Offshore Special Regulations – OSR)** на

Световно ветроходство или **Разпоредби за безопасност и екипировка** (Safety and Equipment Regulations - SER) на Ветроходство на САЩ (US Sailing). Специалните разпоредби определят категориите така:

- Категория 0 – Презокеански гонки;
- Категория 1 – Гонки на голямо разстояние и далече навътре в морето;
- Категория 2 – Гонки с голяма продължителност покрай или не много далече от бреговата линия;
- Категория 3 – Гонки в акватория, по-голямата част от която е сравнително защитена или близо до бреговата линия;
- Категория 4 – Къси гонки близо до брега в сравнително топли или защитени води, обикновено провеждани в светлата част на деня.

Забележете, че за клас Спортни лодки по ORC се използва Приложение В към Специалните разпоредби, отнасящо се за гонки близо до брега в сравнително топли и защитени води.

Правилата за безопасност SER са широко прилагани в САЩ и използват категориите Океанска, Крайбрежна и Близо до брега.

Както OSR, така и SER поставят изисквания за минимална стабилност за гонки от Категории 0, 1, 2 и 3 чрез Индекса за стабилност (SI) или еквивалентните стандарти на Международната организация по стандартизация (ISO).

LCF from stem on CL / on sheer	7.159 / 7.406
Maximum beam station from stem	8.347
RM Measured	221.2kg-m
RM D of alt	215.0kg-m
Limit of positive stability / Stab Index	135.5° / 138.1
Freeboard at mast at 5.240	1.237

Stability (Measured)
Limit Positive Stab.: 115.5°
Stability Index: 114.0

Индексът SI в Международните мерителни свидетелства на ORC е определен чрез действителни измервания на стабилността, а в клубните мерителни свидетелства на ORC той може да бъде или измерен, или преценен и е показан със съответния текст в клетката „Стабилност“ на свидетелството.

Stability (Estimated)
Limit Positive Stab.: 125.3°
Stability Index: 123.7

Моля забележете, че е отговорност на Организатора да приеме или отхвърли всяка заявка, използвайки всички налични данни за стабилността.

- с) **Изменения на правила на ORC** – Няколко от правилата на ORC могат да бъдат изменени от Обявата за състезанието в съответствие със СПВ 87 както следва:
- Минимално тегло на екипажа – Мерителните свидетелства на ORC съдържат Максимално тегло на екипажа. Сумарното тегло на членовете на екипажа с леко улично облекло не трябва да превишава вписаното в Свидетелството. Това трябва винаги да бъде в сила и следователно не може да бъде изменено от Обявата. В Свидетелството е вписано и Минимално тегло на екипажа, но то трябва да се взема пред вид само когато това е посочено в Обявата и Състезателните инструкции. За повече подробности вижте правила 102.3 и 200.1(b) на ORC.
 - Разрешено количество течности на борда – Запаси в неоправдани количества трябва да се смятат за баласт, тъй като тяхното тегло може да повлияе забележимо на ходовите качества на лодката. Затова не се разрешава носенето на борда на течности за пиене над 2,5 литра на човек на ден и гориво, превишаващо количеството, необходимо за придвижване с двигател в продължение на 12 часа. Организаторите на дълги гонки в открито море могат да отменят това ограничение, като посочат това в Обявата за състезанието. За повече подробности вижте правило 201.2 на ORC.
 - Преместване на ветрила или екипировка – Преместването на ветрила или екипировка с цел подобряването на ходовите качества на лодката е забранено и трябва да се счита нарушение на СПВ 51, но организаторите на дълги гонки в открито море могат да изменят това в Обявата за състезанието. За повече подробности вижте правило 201.3 на ORC.
 - Брой на ветрилата на борда по време на гонка – Максималният брой на ветрилата, разрешени на борда по време на гонка се определя както следва: с изключение на щормови ветрила и ветрила за силно време, изисквани от правилата за безопасност, по време на гонка лодка не трябва да носи на борда си повече ветрила от съответния вид от броя, посочен по-долу:

CDL*	Над 16.400	16.400 – 11.591	11.590 – 9.771	Под 9.771
Грот	1	1	1	1
Предни ветрила	8	7	6	5
Спинакери	6	5	4	4
Бизан стаксел	1	1	1	1
Бизан	1	1	1	1

* CDL е обяснено в Раздел 2.5 по-долу.

Забележете, че ако има предно ветрило, използвано с рол-риф, както е отбелязано в Свидетелството, само едно предно ветрило трябва да се намира на борда по време на гонка.

Тъй като тези ограничения могат да се изменят всяка година, но са посочени в Свидетелството, тази таблица не е нужна в Обявата или Състезателните инструкции, освен ако те са изменени съобразно специфичния характер на гонката. Например, организаторът може да желае всички лодки в някой клас да имат еднакъв брой видове ветрила на борда. За повече подробности вижте правило 206 на ORC.

- d) **Право на участие и класове** – Обявата за състезанието трябва да посочва как заявените лодки ще бъдат разпределени в класове и дивизии чрез критериите, които ще бъдат обяснени по-късно в Раздел 2.5. Опциите могат да бъдат, например, да се определят фиксирани граници за класовете в зависимост от CDL или GRN и лодките да бъдат заявявани в определен клас или да се постави краен срок, след който организаторът ще определи класовете въз основа на получените заявки.
- e) **Процес на заявяване** – По възможност заявяването трябва да може да става по Интернет като трябва да се помисли за следното:
- i) Да се определи краен срок за представяне на валидно Мерително свидетелство в дигитален формат. Срокът може да варира, но не трябва да бъде по-късно от една седмица преди началото на проявата. Това ще помогне на хандикапните офиси да обработят Свидетелствата и на организаторите да подготвят списък на лодките. Освен това така ще се предотвратят промени в Свидетелствата в последния момент, целящи оптимизиране с оглед атмосферни и други фактори. Когато се въведе такова правило, трябва изрично да се посочи, че то изменя СПВ 78.2.
 - ii) След този краен срок никое Мерително свидетелство не трябва да бъде променяно, освен с разрешението и одобрението на Техническата или Регатната комисия поради пред-състезателна обмерна проверка, или открита грешка. Важно е всяка грешка в Свидетелството да бъде коригирана преди старта на първата гонка. Корекциите са разрешени от правилата на ORC и са обяснени по-нататък в Раздел 2.4 за обработка на Свидетелствата.
 - iii) Ако са нужни екипажни списъци, трябва да има краен срок за промени в тях. Формулярът на заявката, представян при регистрацията, трябва да включва списък на членовете на екипажа, които ще бъдат на борда през първия ден на състезанието. За следващи смени в екипажа трябва да се прави писмено искане на подходяща бланка.
 - iv) При желание да има дивизия за аматьори, трябва да се прилага Кодекса за Класификация на ветроходците на Световно ветроходство. Повече подробности, свързани с прилагането на този Кодекс могат да се намерят на сайта на Световно ветроходство <http://www.sailing.org/classification>.
- f) **Програма на гонките и класиране** – Програмата на гонките трябва да посочва времето на предупредителния сигнал и вида на всяка гонка (срещу и по вятъра, крайбрежна или на дълго разстояние). Класирането трябва да пояснява кой метод на класиране ще се използва, както е обяснено по-късно в Раздел 3. Има много опции за класиране, които не се ограничават само до показаните в клетката „Опции за класиране“ на Мерителното свидетелство. Например, ако ще се прилага Класиране чрез Крива на представяне (Performance Curve Scoring (PCS)), това трябва да бъде указано, също както ако се планира конкретно изготвен модел на състезателно разстояние за опцията класиране с Единично число (обяснена по-нататък в

Раздел 3.6), тогава трябва да бъдат указани матрицата на вятъра и начина за изчисление на бала с Единичното число.

2.4 Обработка на Мерителните свидетелства

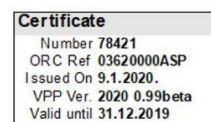
2.4.1 Хандикапната система ORC предлага следните видове свидетелства, издавани само от признати национални Хандикапни офиси (<http://www.orc.org/ratingoffices>):

- a) **Международно мерително свидетелство на ORC (ORC International)** – за напълно обмерена лодка
- b) **Клубно мерително свидетелство на ORC (ORC Club)** – за което мерителните данни могат да бъдат обмерени, декларирани от собственика или получени от всякакъв друг източник, включително фотографии, чертежи, проекти, данни от идентични или подобни лодки.
- c) **Мерително свидетелство на ORC за двучленни екипажи (ORC Double Handed certificate)** – може да бъде издадено въз основа на данните, необходими за Международно или Клубно свидетелства и трябва да се използва при екипажи от двама души.
- d) **Мерително свидетелство на ORC за монотипи (ORC One Design certificate)** – Международно или клубно свидетелство, в което всички данни, засягащи състезателния бал на лодката, са стандартизирани въз основа на набор от измервания за класове, имащи монотипни класни правила или всичките им данни са в тесни граници. Списък на тези класове може да бъде намерен на <http://www.orc.org/onedesign>.
- e) **Мерително свидетелство на ORC за спортни лодки** – под-клас на Международно или Клубно свидетелство на ORC за лодки, отговарящи на Класните правила на ORC за Спортни лодки, който се отличава по светлосиния фон на клетката с опции за класирането. Това е категория за малки леки лодки с високи ходови качества, които се вменват в следните параметри:
 - Пълна дължина (м) 6.00 – 9.15
 - Водоизместимост в обмерно състояние DSPM (кг) < 2000
 - Отношение водоизместимост/дължина DSPM/LSM0³ < 6.00

Всички свидетелства са напълно съвместими и могат да бъдат използвани в едно и също състезание. Някои от тях, като свидетелствата за двучленни екипажи или спортни лодки, обаче, могат да бъдат използвани за разпределянето на лодките в различни класове или дивизии, както е описано по-нататък в Раздел 2.5.

2.4.2 От гледна точка на ръководене на състезанието, при обработката на Мерителни свидетелства трябва да се обърща внимание на следното:

- a) **Годината на програмата за предвиждане на скоростта (VPP)** – Хандикапната система ORC използва наука и технологии за своето развитие чрез програмата за предвиждане на скоростта. Тя се обновява ежегодно и затова е задължително всички лодки в една и съща гонка да имат свидетелства, основани на програмата от една и съща година. Годината се отбелязва в горната клетка на всяко свидетелство.
- b) **Дата на валидност** – Свидетелството е валидно до посочената в него дата, която обикновено е 31 Декември на текущата година, но Хандикапният офис може да определи различни дати на валидност. Например някои страни в южното полукълбо използват 30 Юни за смяна на версията на VPP. Датата на валидност е отпечатана в клетката „Свидетелство“ на всяко Мерително свидетелство.
- c) **Валидно Мерително свидетелство** – Лодка може да има повече от едно свидетелство, издадено през периода на една и съща година на VPP, но валидно е само последното издадено свидетелство. Лодки със Свидетелства за пълен екипаж могат да имат и валидни свидетелства за двучленен екипаж. Копия на всички най-последни валидни свидетелства могат да бъдат намерени за разглеждане и изтеглени от сайта на ORC за Услуги за ветроходците (<http://www.orc.org/sailorservices>).



Хандикапни данни могат да се намерят и във формата на RMS файлове, които могат да се използват от програмата за класиране ORC Scorer (<http://www.orc.org/index.asp?id=43>) или всяка друга такава програма, както е обяснено по-нататък в Раздел Класиране.

- d) **Съответствие с Мерителното свидетелство.** То се определя като:
- i) Всички измерени, декларирани или записани стойности трябва да бъдат възможно най-близки до тези в свидетелството. Разлики са позволени само ако стойностите в свидетелството дават по-лош (т.е. по-бърз) състезателен бал с по-нисък Хандикап с общо предназначение (General Purpose Handicap [GPH]).
 - ii) Ветрилната площ трябва да бъде по-малка или равна на отбелязаната в свидетелството. Списъкът на ветрила трябва да включва най-голямото от следните (когато е приложимо): грот, бизан, предно ветрило за носене на предния щак, симетричен спинакер, асиметричен спинакер, бизан стаксел и всички предни ветрила, носени свободно (без закрепване към щага), както и всички асиметрични спинакери с SHW/SFL < 0.85.

e) **Стойности, декларирани от собственика**

- i) Теглото на екипажа е важен фактор, влияещ на ходовите качества на лодката и се взема пред вид при пресмятането на състезателния бал чрез VPP. Сумарното тегло на всички членове на екипажа, отбелязано в свидетелството, може да представлява Обявена стойност, декларирана от собственика или Стойност по подразбиране.

Crew Weight	
Default	845kg
Maximum	924kg
Minimum*	693kg
*when applied by the NoR and SI	
Non Manual Pwr	No

Екипажът не трябва да бъде по-тежък от Максималната стойност, отбелязана в свидетелството и ако Обявата за състезанието или Състезателните инструкции предписват това, теглото на екипажа не трябва да бъде по-малко от Минималното, отбелязано в свидетелството. Теглото по подразбиране, Максималното и Минимално тегло на екипажа са показани в клетката „Тегло на екипажа“ на Мерителното свидетелство.

SAILS (Maximum Areas)		
Mainsail	MHB	MJW
	0.16	1.46
Symmetric		
Not Available		
Asymmetric on centerline	SLU	SLE
	22.03	17.59

- ii) Когато във ветрилния комплект има симетрични или асиметрични спинакери, заедно със спинакер-гик и бушприт, собственикът може да заяви, че асиметричният спинакер ще бъде използван само когато халсовият му ъгъл е закрепен върху диаметралната линия на корпуса. На международните мерителни свидетелства това е отбелязано на втората страница, а на Клубните свидетелства – в клетката „Ветрилни ограничения“.

Sails Limitations	
Headsails	8 Spinnakers 6
Asymmetric on centerline	
Spinnaker configuration	
Symmetric: Yes	313.14
Asymmetric: Yes	274.88
Flying H/S:	No
Spin. Pole:	Yes

- f) **Коригиране на грешки в Мерителното свидетелство** – Правило на ORC 303.6 позволява коригиране на всяко свидетелство, когато Хандикапният офис има разумни доказателства, че не по нейна вина лодка не съответства на своето свидетелство. Когато такава грешка в свидетелството е установена от когото и да било, е нужно незабавно свързване с Хандикапния офис, обясняване на грешката и нуждата от корекция. Корекцията може да бъде направена по всяко време преди, по време и след проявата и класирането във всички гонки трябва да бъде преизчислено с новите данни. Това подчертава необходимостта от проверка на всички свидетелства преди старта на първата гонка.

2.5 Организиране на заявките

Една от най-трудните задачи на организаторите е определянето на състезателните групи. Това важи за всяко ниво – местно, регионално и национално и дори международно, като Световното и Континентални първенства на ORC. Заявените лодки се разделят на групи, наричани различно (Класове, Дивизии, Секции, Флотилии и т.н.) с цел лодките, които се състезават една с друг, да имат подобни характеристики.

ORC има няколко начина, с които да помогне при определянето на подходящи състезателни групи. Прилагането на тези критерии трябва да се прави след грижлива преценка на очакваната флотилия от състезатели и може да стане по един единствен или комбинация от множество критерии. Групите трябва да бъдат описани в Обявата за състезание на проявата и/или в границите на по-широки национални правила.

Класовете в Световните и Континентални първенства на ORC се определят всяка година по CDL както следва:

- Клас А: $16.400 \geq CDL > 11.590$
- Клас В: $11.590 \geq CDL > 9.770$
- Клас С: $9.770 \geq CDL > 8.560^*$

*Забележка: * С разрешение на ORC може да бъде приета по-ниска граница на CDL.*

Ето някои инструменти и примери за тяхното приложение. Това са **само** примери, които не са предназначени за използване във всички ситуации и могат да бъдат променяни през годините по усмотрение на състезателните власти.

Дължина за разделяне по класове (CDL) е един от основните параметри, който може да бъде използван за разпределяне на лодките по класове. Тъй като в повече от гонките лодките стартират срещу вятъра, CDL е параметър, дефиниран като средно-аритметичната стойност на ефективната ветроходна дължина (IMS L) и хандикапната дължина (RL), изчислена въз основа на скоростта на лодката срещу вятъра при скорост на истинския вятър 12 възла. CDL е посочен в отделна клетка на Мерителното свидетелство.

Например, в Италия разделянето по класове се определя от следните граници на CDL:

- Клас 0: за лодки ≤ 18.29 м LOA и $CDL \geq 11,591$ м
- Клас 1: $11,590 \geq CDL \geq 10,530$
- Клас 2: $10,529 \geq CDL \geq 9,771$
- Клас 3: $9,770 \geq CDL \geq 8,780$
- Клас 4: $8,779 \geq CDL \geq 7,480$
- Class 5: $7,479 \geq CDL$ и LOA > 6.00 м

В местни и регионални регати в Италия се формират 2 групи от лодки - от Класове 0-2 и Класове 3-5. Класирането на гонките за двете групи се прави отделно и лодките се подреждат отделно за всеки клас.

Хандикапът с общо предназначение (GPH) е друг параметър, който може да се използва за разпределянето по класове. Той представлява осреднено представяне на всички бонификации по време, използва се за сравнение между лодките и евентуално разпределение по класове. Пресмята се като средно-аритметичната стойност на бонификацията по време при скорост на истинския вятър 8 и 12 възла за предварително избрано Произволно кръгово състезателно разстояние, включващо всички ъгли на истинския вятър. GPH е отбелязан в отделна клетка на Мерителното свидетелство.

Например, в Испания разпределението по класове се определя от следните критерии:

- Клас 0: < 505.0 сек/м.миля
- Клас 1: $505.0 \leq GPH \leq 565.0$ сек/м.миля
- Клас 2: $565 < GPH \leq 610.0$ сек/м.миля
- Клас 3: $610.0 < GPH \leq 650.0$ сек/м.миля
- Клас 4: $650.0 < GPH \leq 700.0$ сек/м.миля
- Клас 5: $GPH > 700$ сек/м.миля

Специални дивизии: Флотилиите могат да бъдат подразделяни и на отделни дивизии за **Двучленен екипаж** или **Спортни лодки**, като се използват съответните Мерителни свидетелства на ORC за двучленни екипажи и спортни лодки. В Мерителни свидетелства на ORC за пълен екипаж има също и състезателен бал за състезаване **Без спинакери**. При възможност е по-добре такива обособени флотилии да се състезават поотделно, но ако броят на лодките не оправдава това, такива лодки могат да бъдат добавени към другите класове.

Високоскоростни (Performance) и Туристическо-състезателни (Cruiser/Racer) категории: Допълнително, лодките могат също да бъдат категоризирани и като Високоскоростни или Туристическо-състезателни, според дефинициите в Приложение 1 на IMS, където **Туристическо-състезателните лодки** са лодки, проектирани преди всичко за туристически плавания, обзаведени подобно на серийно произвежданите лодки. Лодките, които не отговарят на тези изисквания, се категоризират във **Високоскоростна** дивизия. Състезанията по ORC могат да бъдат провеждани с лодки от двете категории, а организаторите могат да решат да използват тези категории при организиране на флотилията.

Динамичната бонификация (DA) е параметър, който се отнася за туристическо-състезателни лодки. Той описва поведението на лодката в променливи условия и е свързан с ветрилната площ, обема и намокрената площ на лодката. Лодки и от двете категории, чийто проект е по-стар от 30 години, също получават динамична бонификация.

Например, в Гърция две дивизии се определят по следните критерии:

- *Високоскоростни: $DA \leq 0.230$*
- *Спортни $DA > 0.230$*

След това всяка дивизия се подразделя на класове, както следва:

- *Клас A: $CDL \geq 10,500$*
- *Клас B: $10,00 > CDL \geq 8,500$*
- *Клас C: $8,500 > CDL \geq 7,500$*
- *Клас D: $CDL < 7,480$*

Класове A, B и C се допускат във Високоскоростната дивизия, а класове A, B, C и D – във Спортната дивизия.

2.6 Състезателни инструкции

Както и за Обявата за състезанието, ORC предоставя удобен шаблон за Стандартни Състезателни инструкции, който се намира като отделна секция на **Зелената книга със шампионатни правила на ORC** на сайта с правила на ORC <http://www.orc.org/rules>. Въпреки че са предназначени преди всичко за използване в Световни и Континентални първенства, Стандартните Състезателни инструкции могат да бъдат преработени за използване във всяко състезание или регата, в които се прилага класиране по ORC. Приложение L към СПВ също може да се използва, тъй като ORC регатите не се различават съществено от тези на всеки друг клас или вид лодки.

В допълнение към въпросите, разгледани в раздела за Обява за състезанието, има някои специфични въпроси, които трябва да бъдат включени в Състезателните инструкции за прояви на ORC като:

а) **Наказания по усмотрение** – Състезателните инструкции трябва да посочват за кои нарушения на правилата по усмотрение на Протестната комисия могат да бъдат налагани наказания по-малки от дисквалификация (в СИ те трябва да бъдат отбелязани с [DP]). Те могат да включват нарушения като следните:

- броя на ветрилата на борда;
- носенето на номера на носа;
- незначителни нарушения на правилата за безопасност;
- не уведомяване на Регатната комисия за оттегляне от или неучастие в гонка;
- не съобщаване за използване на двигател при спасяване на хора или оказване на помощ;
- замяна на екипаж или екипировка без подадено искане за това;
- използване на помощни лодки;
- комуникация с Регатната комисия;
- нарушение на ограниченията за изваждане от водата.

б) **Комуникация между Регатната комисия и състезателите** – Горещо се препоръчва да има честа и ясна комуникация от Регатната комисия към състезателите чрез УКВ, както е описано по-нататък в раздела Най-добри практики за ръководене на състезание. Състезателните инструкции трябва да включват ограничение на възможността за искове за обезщетение, основани на обявяване на OCS с текст като този:

„Забавяне при излъчването на тези съобщения, или тяхната последователност, както и всеки пропуск или неуспех при тяхното излъчване или приемане, не може да бъде основание за иск за обезщетение от лодка. Това изменя СПВ 62.1(b)“.

Друг пример е такъв текст:

„Радио-комуникацията с Регатната комисия по време на регатата ще бъде на УКВ канал [поставете номера]. Регатната комисия може да дава устни потвърждения на всеки състезателен сигнал на УКВ канал [поставете номера]. Неуспех при излъчването

или неговия момент не може да бъде основание за иск за обезщетение от лодка. Това изменя СПВ 62.1(b)“.

- с) **Класиране** – опциите за класиране трябва да бъдат посочени в Състезателните инструкции, но е важно изборът на опция да не може да бъде основание за иск за обезщетение от лодка и затова трябва да бъде включен следния текст:

„Решението за начина на класиране и параметрите, използвани за гонка ще бъдат единствено по усмотрение на Регатната комисия. Това включва дължината на състезателното разстояние, посоката на неговите отсечки и данните за вятъра (сила и посока). Те не е могат да бъдат основание за иск за обезщетение от лодка. Това изменя СПВ 62.1(b)“

- d) **Наказание за OCS** - Общоприета практика е при дълги гонки в открито море преждевременното стартиране да се наказва чрез класирането вместо дисквалификация. В такъв случай в инструкциите трябва да се включи следния текст:

X.1: За гонката в открито море СПВ 28 се изменя както следва:

- a) *В правило 28.1 заличете първото изречение и го заменете с:
„Лодката трябва да пресече стартовата линия след като е била изцяло на пред-стартовата ѝ страна при или след нейния стартов сигнал и да преплава състезателното разстояние, описано в СИ и да финишира“.*
- b) *В правило 28.2 заличете първото изречение и го заменете с:
„Корда, представляваща следата на лодката от времето, когато тя започне да приближава стартовата линия откъм пред-стартовата ѝ страна за да я пресече, докато финишира, трябва (когато бъде пристегната), ...“.*

X.2 Лодка, която не изпълни X.1 ще получи наказание в класирането от 20%, както е определено в СПВ44.3(c). Това изменя СПВ А4 и А5.“

3. КЛАСИРАНЕ

3.1 Класиране

Основна задача при провеждане на състезания е класиране на лодките и получаване на приемливи резултати. Състезателите очакват гонките да бъдат ръководени компетентно и резултатите да отразяват техните способности по състезателното разстояние по честен и непредубеден начин. Чрез използването от ORC научно моделиране на представянето на лодките това е възможно при правилен избор на начина на класиране, който най-добре отразява вида на гонката, ветровите условия и очакванията на състезателите.

3.2 Опции за класиране и фактори за избор

Една от трите основни характеристики на хандикапната система ORC (освен научния подход и нейната прозрачност) е гъвкавостта на опциите за класиране. Тъй като с програмата за предвиждане на скоростта VPP се получава пълна матрица от предвидени скорости на лодките при различна скорост и посока на вятъра, хандикапната система може да предложи широк набор от методи за изчисляване на коригираното време. Това разнообразие може да изглежда сложно, но всъщност то е една от силните страни на системата, предлагаща на ръководителите на състезанието избор, който подхожда най-добре на тяхната флотилия, вида на състезанието и условията на неговото провеждане. Следователно изборът на най-подходяща опция за класиране се свежда до намиране на точния баланс между прецизност и простота, подходяща за флотилията.

Простите опции, показани в Мерителното свидетелство, включват използването на единичен състезателен бал (Единично число – [Single Number]) по методите Време за разстояние (ToD) или Време за време (ToT), отчитащ вида на състезателното разстояние, или система на Тройно състезателен бал (Тройно число [Tripple Number]), използваща три различни стойности на бала за класиране по методите ToD или ToT при слаб, среден и силен вятър. Те са дадени за основни видове състезателно разстояние, като:

- **Състезателно разстояние „Срещу и по вятъра“** (Windward/Leeward course) – с по 50% отсечки срещу и по вятъра;
- **Състезателно разстояние Крайбрежно/Дълго** (Costal/Long distance course) – с балансирана смес от всички посоки на вятъра по него.

За постигане на по-голяма прецизност на коригираните времена и пълно използване на потенциала на системата на ORC с използване на повече информация от регатните съдии, може да бъде избрано класиране с Крива на представяне (Performance Curve Scoring – [PCS]) или конкретно изготвени прости опции за класиране.

Двете схеми, показани в края на този раздел предлагат прост начин за избиране на опции за класиране, с оглед на няколко други фактора, в допълнение към геометрията на вятъра:

- Състезателно ниво** - За обикновени прояви на клубно равнище, при ограничени възможности на Регатната комисия, подходящият избор може да бъдат по-простите опции за класиране. С повишаване на състезателното ниво, в зависимост от очакванията на състезателите, по-подходящи могат да се окажат по-сложните методи. Например, на Световното и Континенталните първенства на ORC, гонките от вида „Срещу и по вятъра“ се класират по подразбиране чрез използването на Крива на представяне (PCS) с построено състезателно разстояние. Това се използва често в големи Национални първенства, както и в Международни регати и дори в някои местни състезания, когато това ниво на класиране се разбира и възприема.
- Състав на класа** – Независимо от избрания метод на класиране, важно е състезателните групи (напр. класове, дивизии, секции и т.н.), в които са разпределени лодките, да се състоят от лодки от подобен тип, както е обяснено в Раздел 2.5. Системата на класиране работи най-добре, когато една срещу друга се състезават лодки от еднакъв тип и големина, особено когато се използват по-прецизни опции за класиране. И все пак, при дълги гонки в открито море може да има желание, в допълнение към резултатите на отделните класове да се публикува и общо класиране на всички заявени лодки.
- Време за Разстояние или Време за Време** – Простите опции за класиране предлагат методите Време за Разстояние (ToD) или Време за Време (ToT). Двата за еквивалентни и при избора може да се вземе пред вид с какво е свикнала местната флотилия. При наличието на течение в състезателния полигон, обаче, методът Време за Време (ToT) обикновено се счита за по-справедлив.

3.3 Прости опции за класиране с Единично число

Простите опции за класиране с Единично число включват състезателни балове за методите Време за Разстояние (ToD) и Време за Време (ToT) при състезателни разстояния от типа Крайбрежни/Дълги гонки и гонки „Срещу и по вятъра“. Те фигурират във всяко Международно или Клубно мерително свидетелство. Единичните състезателни балове за ToD и ToT са оградени с червено:

SCORING OPTIONS						
	COASTAL / LONG DISTANCE			WINDWARD / LEEWARD		
Time on Distance	526.3			591.1		
Time on Time	1.1401			1.1420		
Triple Number	Low	Medium	High	Low	Medium	High
Time on Distance	606.7	481.9	433.9	781.5	592.1	526.6
Time on Time	1.1125	1.4007	1.5556	0.8637	1.1400	1.2818

Коефициентът за ToD при Крайбрежни/Дълги гонки се изчислява според следната матрица от 3 скорости на вятъра и 6 посоки:

<i>Скорост на истинския вятър (възла)</i>	8	12	16
<i>Скорост на лодката на остър бейдевинд</i>	40%	30%	20%
60°	5%	15%	20%
90°	5%	10%	15%
120°	5%	15%	20%
150°	5%	15%	15%
<i>Скорост на лодката на фордевинд</i>	40%	15%	10%

От получената бонификация по време при вятър 8 възла се вземат 25%, от тази при 12 възла – 50% и от тази при 16 възла – 25%.

Балът за ТоТ при Крайбрежни/Дълги гонки се изчислява като $600/ToD_{\text{крайбрежни/Дълги гонки}}$.

Балът за метода ТоD при гонки „Срещу и по вятъра“ се изчислява за 3 скорости на вятъра, както следва:

<i>Скорост на истинския вятър (възла)</i>	8	12	16
Състезателно разстояние „Срещу и по вятъра“	25%	40%	35%

Балът за метода ТоТ при гонки „Срещу и по вятъра“ се изчислява като

$$675/ToD_{\text{Срещу и по вятъра}}$$

Коригираните времена се изчисляват съответно така:

- а) **Време за Разстояние** – При класиране по метода Време за Разстояние (ТоD), бонификацията по време на лодката не зависи от скоростта на вятъра, а от дължината на състезателното разстояние. Една лодка винаги ще има спрямо друга лодка една и съща бонификация в секунди за морска миля (сек/м.миля) и ако проплаваното разстояние е известно, е лесно да се пресметне разликата в състезателното време на две лодки, необходима за определяне на победителя по коригирано време. Коригираното време на всяка лодка се изчислява както следва:

$$\text{Коригирано време} = \text{Състезателно време} - (ToD_{\text{Делта}} \times \text{Разстояние})$$

където $ToD_{\text{Делта}} = ToD_{\text{на лодката}} - ToD_{\text{на най-бързата лодка във флотилията}}$. Следователно коригираното време на лодката с най-бърз бал за ТоD във флотилията ще бъде равно на нейното състезателно време (тя често е наричана „лодка без хандикап“).

- б) **Време за Време** – При класиране по метода Време за Време (ТоТ), бонификацията по време се увеличава постепенно през времетраенето на гонката. Дължината на състезателното разстояние не се отразява на резултатите и не е нужно да бъде измервана. Коригираното време зависи само от състезателното време и разликата между лодките може да бъде видяна в секунди, в зависимост от продължителността на гонките. Колкото по-дълго трае гонка, толкова по-голям е хандикапът. Коригираното време се изчислява както следва:

$$\text{Коригирано време} = ToT \times \text{Състезателно време}$$

Хандикап с общо предназначение (GPH) – Въпреки, че Хандикапът с общо предназначение (GPH) е предназначен преди всичко за просто сравняване на лодки по номинална скорост и за използване при разпределението на лодките по класове, той се изчислява като средно-аритметично от бонификациите по време при скорости на истинския вятър 8 и 12 възла за Произволно кръгово предварително избрано състезателно разстояние. Той може да бъде използван и като конкретно изготвен единичен състезателен бал, ако по ориентация състезателното разстояние е Произволно кръгово с приблизително еднакъв процент ъгли на вятъра за курсове остър, халфвинд и пълнен.

Гонки с преследване – При обикновени гонки, ръководителите на гонките могат да използват старт за преследване. При него, при известни измерена дължина на състезателното разстояние и състезателни балове за класиране на заявените лодки по метода ТоD, се изчисляват индивидуални стартови времена за всяка от тях. В този формат всяка лодка стартира в определеното ѝ време, като лодката с най-бавен хандикап стартира първа, следвана от останалите с все по-бърз хандикап. Резултатите се определя от реда на финиширане. За изчисляване на

стартовите времена в черновия лист се използва следната формула:

$$\text{Стартово време} = \text{Стартово време на най-бавната лодка} + (\text{ToD}_{\text{най-бавна лодка}} - \text{ToD}) \times \text{Дължина на състезателното разстояние}$$

3.4 Класиране с Тройно число

Състезателните балове, изчислени с програмата за предвиждане на скоростта (VPP) на ORC са основани на скоростта на истинския вятър на височина 10 м. Системата за Класиране с Тройно число определя на всяка лодка набор от по 3 бала за методите Време за Разстояние (ToD) и Време за Време (ToT) за 3 обхвата на скорост на вятъра и за 2 типа състезателни разстояния: Крайбрежни/Дълги и „Срещу и по вятъра“ :

- Нисък обхват (по-малка или равна на 9 възла);
- Среден обхват (между 9 и 14 възла);
- Висок обхват (равна или по-голяма от 14 възла).

Баловите фигурират във всяко Международно или Клубно мерително свидетелство. Тройните състезателни балове за ToD и ToT са оградени с червено:

SCORING OPTIONS						
	COASTAL / LONG DISTANCE			WINDWARD / LEEWARD		
Time on Distance	526.3			591.1		
Time on Time	1.1401			1.1420		
Triple Number	Low	Medium	High	Low	Medium	High
Time on Distance	606.7	481.9	433.9	781.5	592.1	526.6
Time on Time	1.1125	1.4007	1.5556	0.8637	1.1400	1.2818

Всеки от трите обхвата на скорост на вятъра (Висок, Среден и Нисък) се състои от претеглени средно-аритметични стойности от няколко бонификации по време (в сек/м.миля), избрани от пълния обхват скорости на вятъра:

Скорост на истинския вятър (възли)	6	8	10	12	14	16	20
Нисък обхват	50%	50%					
Среден обхват		8.4 %	33.3%	33.3%	25%		
Висок обхват					25%	37.5%	37.5%

Баловите в Тройното число за метода ToD за Брегови/Дълги гонки са изчислени с използване на бонификацията по време за предварително избрано състезателно разстояние от Произволен кръгов тип, което е една равно-балансирана смес от всички посоки на вятъра.

Баловите в Тройното число за класиране по метода ToT за Брегови/Дълги гонки се изчисляват като $675 / \text{ToD}_{\text{Брегови/Дълги гонки}}$

Баловите в Тройното число за класиране по метода ToD за гонки „Срещу и по вятъра“ са изчислени с използване на бонификацията по време за предварително избрано състезателно разстояние от типа „Срещу и по вятъра“.

Баловите в Тройно число за класиране по метода ToT за гонки „Срещу и по вятъра“ се изчислява като $675 / \text{ToD}_{\text{Срещу и по вятъра}}$.

Тъй като Регатната комисия може да реши да избере всяка от трите опции за класиране, необходимо е това решение да бъде съобщено на състезателите преди гонката, за да знаят бонификацията по време между състезаващите се лодки. Преди Предупредителния сигнал за гонката Регатната комисия трябва да сигнализира на флотилията кой ветрови обхват възнамерява да използва. При значителна промяна на ветровите условия, обаче, Регатната комисия има право да промени своя избор за класиране преди финализирането на първата лодка в гонката.

3.5 Класиране чрез Крива на представяне

Класирането чрез Крива на представяне (PCS) използва пълната мощ на Програмата за предсказване на скоростта (VPP), тъй като за класирането се използват действителните ветрови условия и конфигурация на състезателното разстояние.

Идеята зад PCS е, че всяка лодка в гонката има своя предвидена от програмата VPP скорост, в зависимост от ветровите условия (скорост и ъгъл) по състезателното разстояние. Класирането по Кривата на представяне за тази лодка ще показва колко добре в действителност е плавала тя в сравнение със своя потенциал.

Програмата VPP създава матрица на предвидените скорости на лодката, изразени в сек/м/миля, която е показана на първата страница на Международното мерително свидетелство на ORC, или на допълнителната (по желание) втора страница на Клубното мерително свидетелство на ORC:

TIME ALLOWANCES							
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Beat VMG	749.7	625.1	559.6	535.4	522.6	508.6	497.8
52°	487.8	417.6	392.6	381.2	373.3	364.4	349.8
60°	457.4	404.0	378.2	364.1	355.1	348.0	329.8
75°	436.5	392.4	359.1	337.2	325.8	318.0	297.7
90°	441.4	394.9	362.1	328.3	305.7	293.6	278.1
110°	465.7	395.2	355.6	331.0	309.5	292.5	246.7
120°	482.6	401.5	357.9	322.2	300.5	281.8	244.6
135°	539.6	428.2	385.5	347.6	309.5	273.4	228.1
150°	648.0	508.3	433.2	388.8	359.7	325.8	256.8
Run VMG	748.2	587.0	500.2	451.3	415.3	376.2	296.5

Тези предсказани скорости представляват състезателния бал на лодката при ветрови условия в границите 6 – 20 възла скорост на истинския вятър и ъгли на вятъра, вариращи от оптималния за скоростта ъгъл на бейдевинд, 52°, 60°, 75°, 90°, 110°, 120°, 135°, 150° до фордевинд. Тези числа могат да бъдат използвани за всякаква конфигурация на състезателно разстояние, както е обяснено по-долу.

Освен това, има 4 типа предварително избрани състезателни разстояния които включват съвокупността от ъгли на вятъра по състезателното разстояние и тяхното използване е опростено, тъй като е необходимо само неговата дължина.

Selected Courses							
Windward / Leeward	749.0	606.1	529.9	493.4	468.9	442.4	397.2
Circular Random	627.3	507.6	442.5	402.9	375.8	354.8	321.1
Coastal / Long Distance	748.9	570.3	477.5	422.4	389.4	358.2	304.3
Non Spinnaker	686.9	551.5	476.7	430.6	399.6	376.8	343.5

Предварително избраните състезателни разстояния за класиране чрез Крива на представяне са следните:

- Срещу и по вятъра** е стандартното състезателно разстояние около наветрени и подветрени знаци, което се състои от по 50% отсечки срещу и по вятъра.
- Произволно кръгово състезателно разстояние** е хипотетичен тип състезателно разстояние, при което лодките обикалят около кръгов остров при постоянна посока на истинския вятър, така че то предлага балансирана смес от всички ъгли на вятъра.
- Крайбрежно/Дълго състезателно разстояние** е смесено състезателно разстояние, чийто състав се мени постепенно и където ъглите и скоростта на истинския вятър се изменят както следва:

Скорост на истинския вятър (възли)	6	8	10	12	14	16	20
Оптимално качване	45%	40%	35%	30%	25%	20%	10%
60°	0%	5%	10%	15%	17.5%	20%	25%
90°	0%	5%	7.5%	10%	12.5%	15%	20%
120°	0%	5%	10%	15%	17.5%	20%	25%
150°	0%	5%	10%	15%	15%	15%	10%
Оптимален попътен курс	55%	40%	27.5%	15%	12.5%	10%	10%

- d) **Без спинакер** е от типа Произволно кръгово състезателно разстояние (виж по-горе), но изчислено без използване на спинакер или всякакво предно ветрило, което не е закрепено към предния щяг.

Изчисление на Кривата на представяне

Използването на Кривата на представяне не е толкова сложно, колкото изглежда. То само изисква Регатната комисия да осигури малко повече данни, в допълнение към нейната обичайна работа по разполагането на състезателното разстояние, следване на промените на вятъра, даване на старт и записване на времената на финиширане. ORC осигурява безплатен софтуер за класиране с персонален компютър (ORC Scorer - (<http://www.orc.org/index.asp?id=43>)), извършващ всички пресмятания, което позволява резултатите да са готови веднага след въвеждането на състезателните времена за гонката.

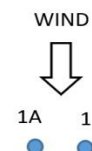
Стъпка 1 – Описване на състезателното разстояние

Състезателното разстояние може да бъде избрано измежду четирите Предварително дефинирани типа, изброени по-горе, или просто да бъде построено с параметрите на ORC Scorer:

- Дължина (м.мили)
- Ориентация (градуси по компас)
- Посока на вятъра (градуси по компас)

По-долу е показан пример:

Отсечка	Дължина	Посока	Посока на вятъра
Старт – 1	2.09	162 ⁰	160 ⁰
1 – 1A	0.06	060 ⁰	155 ⁰
1A – Врата (2P-2S)	1.91	340 ⁰	155 ⁰
Врата (2P-2S) – 1	1.89	161 ⁰	160 ⁰
1 – 1A	0.06	060 ⁰	160 ⁰
1A – Врата (2P-2S)	1.91	340 ⁰	160 ⁰
2S - Финал	0.19	316 ⁰	160 ⁰



Типично описване на състезателното разстояние – Въвеждат се дължините и посоките на всички отсечки, както и приблизителната посока на истинския вятър, определена от Регатната комисия. Забележете, че скоростта на вятъра не се въвежда. Ако са известни, скоростта и посоката на течението също могат да бъдат въведени.

Стъпка 2 – Подготовка на черновия лист

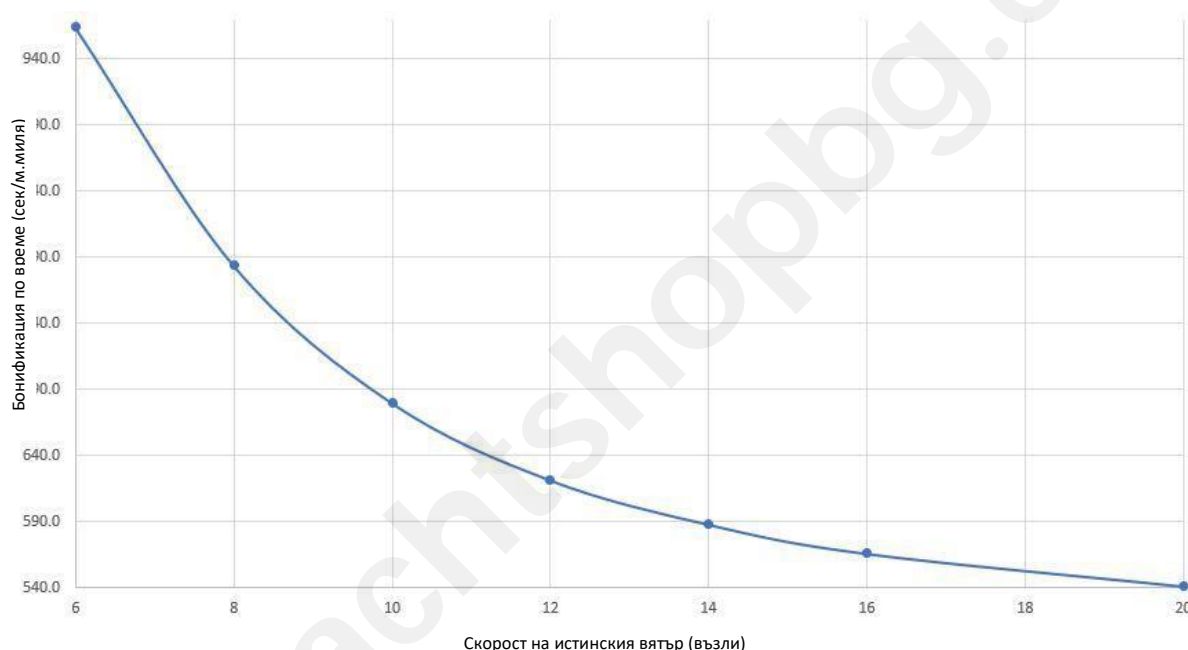
За всяко от избраните състезателни разстояния, описани по-горе, ъгълът на истинския вятър (TWA) се изчислява като разликата между посоката на вятъра и компасната посока на всяка отсечка. С тази информация се прави таблица за всяка лодка, която представя теоретичната скорост на лодката по това състезателно разстояние при различни скорости на истинския вятър.

С тези данни може да се начертае крива, която да показва предсказаното оптимално представяне в зависимост от скоростта на истинския вятър. Тази крива се нарича Крива на представяне. Тя е различна за всяка лодка за всяко различно проплавано състезателно разстояние.

<i>Вид на лодката</i>	<i>6 възла</i>	<i>8 възла</i>	<i>10 възла</i>	<i>12 възла</i>	<i>14 възла</i>	<i>16 възла</i>	<i>20 възла</i>
<i>Farr 40</i>	842.9	683.4	604.1	564.1	539.6	517.7	483.6
<i>First 40.7</i>	968.9	789.2	682.6	622.2	589.2	568.0	538.4
<i>Grand Soleil 39</i>	961.0	779.2	677.7	624.7	594.4	573.4	548.8
<i>Grand Soleil 42R</i>	909.1	734.0	636.2	586.2	556.9	533.7	505.9
<i>IMX 45</i>	867.9	708.4	621.8	575.4	548.0	529.4	500.8
<i>Salona 41</i>	928.5	752.1	652.3	598.3	567.3	546.0	515.9
<i>Solaris 36</i>	879.5	713.7	633.0	598.4	577.4	551.1	509.1
<i>Swan 42</i>	850.6	690.8	605.4	566.3	547.9	528.1	494.3
<i>X 41</i>	921.1	748.3	645.9	592.8	563.5	543.5	513.1
<i>XP-38</i>	938.4	765.4	665.4	616.3	593.8	570.0	539.9

Стъпка 3 – Пресмятане на Условния вятър

Кривите на представяне за всяка лодка изглеждат така:



При построяването на една типична Крива на представяне, вертикалната ос представя средната скорост на лодката по състезателното разстояние, изразена в сек/м.миля. Хоризонталната ос представя скоростта на вятъра във възли. Когато се знае времето на финиширане на лодката, нейното състезателно време се разделя на дължината на състезателното разстояние за определяне на средната ѝ скорост в сек/м.миля.

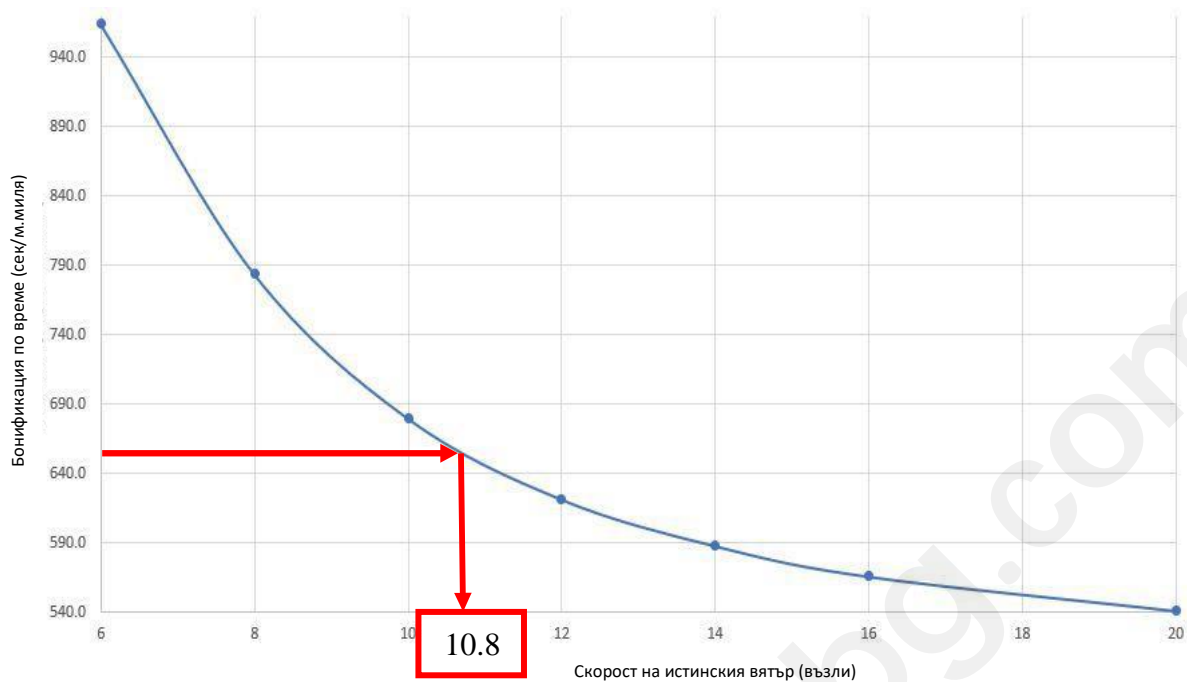
Например, ако състезателното време на лодката с показаната по-горе крива е 1 ч. 8 мин. 11 сек. и пълната дължина на състезателното разстояние е 8.11 м.мили средната скорост на лодката по това състезателно разстояние е:

Състезателно време: 1:28:11 ч. = 529 сек

Дължина на състезателното разстояние = 8.11 м.мили

Бонификация = Състезателно време / Дължина на състезателното разстояние =
 $= 5291 / 8.11 = 652.4 \text{ сек/м.миля}$

След това тази стойност се намира върху вертикалната ос и софтуерът намира пресечната точка с кривата, както е посочено по-долу:



Точката от хоризонталната ос, отговарящата на получената точка от кривата, представлява така наречения „Условен вятър“. Това означава, че лодката е изминала състезателното разстояние като че ли вятърът е имал тази скорост през цялото време. Колкото по-бързо е плавала лодката, толкова по-голяма е скоростта на този „условен вятър“, който е основният индекс на Кривата на представяне: лодката с най-голям „условен вятър“ е победител в гонката.

„Условният вятър“ е интерполация между бонификациите по време, а не екстраполация. Това означава, че когато той спадне под 6 възла или надмине 20 възла, бонификациите използвани за изчисление на коригираното време ще бъдат съответно тези за 6 и 20 възла. Това не означава, че гонките трябва да бъдат прекратявани (или не стартирани) при вятър под 6 или над 20 възла. Просто когато резултатите за „условния вятър“ се окажат под 6 или над 20 възла, ще се използват стойностите на коригираното време при тези гранични скорости на вятъра.

След като се знае победителя, останалото класиране в гонката се прави по следния начин: „Условният вятър“ на победителя се използва като скорост на истинския вятър при изчислението на коригираното време на останалите лодки. С този вятър върху хоризонталната ос се определят съответните бонификации по време по вертикалната ос на кривата на всяка лодка. След това така получената бонификация се използва като коефициент за класиране по метода Време за Разстояние (ToD) с Единично число.

„Условният вятър“ на победилата лодка обикновено е близо до преобладаващата скорост на вятъра по време на гонката. Обаче, в случаи при които „Условният вятър“ не отразява правдиво реалната сила на вятъра по време на гонката, силата на вятъра може да бъде определена (т.е. постановена) от Регатната комисия, въведена в софтуера и използвана за пресмятане на резултатите.

3.6 Класиране с конкретно изготвен единичен състезателен бал

Използването на опциите с Единично число ще бъде точно, ако действителните ветрови условия са близки до използваната за изчисление ветрова матрица, както е показано в Раздел 3.3.

Обаче съществува и възможност за дефиниране на различна ветрова матрица, която е конкретно изготвена за бонификацията по време с Единично число. Това може да бъде направено с използване на метеорологична прогноза в деня преди старта на регатата или по исторически данни за вятъра в състезателния полигон.

По-долу има пример за опция за модел на състезателно разстояние срещу вятъра, използвана в състезанието Чикаго-Макинак през 2019 г.

<i>Скорост на вятъра (възли)</i>	6	8	10	12	16	20	<i>Сбор</i>
<i>При оптимална скорост на остър курс</i>	1.75%	5.25%	10.50%	10.50%	5.10%	1.60%	34.70%
<i>52° пълн бейдевинд</i>	1.40%	4.35%	9.00%	9.30%	5.10%	1.80%	30.95%
<i>90° халфвинд</i>	0.75%	2.25%	4.50%	4.50%	2.40%	0.90%	15.30%
<i>135° бакцаг</i>	0.60%	1.80%	3.30%	3.30%	1.50%	0.45%	10.95%
<i>При оптимална скорост на пълн курс</i>	0.50%	1.35%	2.70%	2.40%	0.90%	0.25%	8.10%
<i>Сбор</i>	5.00%	15.00	30.00%	30.00%	15.00%	5.00%	100.00%

Тази и две други опции за модела на състезателното разстояние (Универсална и Попътна) са разработени на основата на исторически данни от многогодишни наблюдения в тази ежегодна регата.

3.7 Специални опции за класиране

В клетката „Опции за класиране“ на Мерителните свидетелства на ORC за двучленни екипажи има две допълнителни предварително избрани опции за класиране:

SCORING OPTIONS		
	Time on Distance	Time on Time
Coastal or Long Distance	537.7	1.1158
Circular Random	550.0	1.0909
Predominantly Upwind	535.8	1.1199
Predominantly Downwind	493.8	1.2150

Балът Преобладаващо срещу вятъра за класиране по метода ToD е изчислен както следва:

<i>Скорост на вятъра (възли)</i>	8	12	16
<i>При оптимална скорост на остър курс</i>	10%	15%	7%
<i>52°</i>	10%	15%	9%
<i>90°</i>	5%	7%	3%
<i>135°</i>	4%	5%	2%
<i>При оптимална скорост на пълн курс</i>	3%	4%	1%

Балът Преобладаващо по вятъра за класиране по метода ToD е изчислен както следва:

<i>Скорост на вятъра (възли)</i>	8	12	16
<i>При оптимална скорост на остър курс</i>	3%	4%	1%
<i>52°</i>	4%	5%	2%
<i>90°</i>	5%	7%	3%
<i>135°</i>	10%	15%	9%
<i>При оптимална скорост на пълн курс</i>	10%	15%	7%

След това двете опции се използват за пресмятане на еквивалентния бал за метода ToT като 600 / ToD.

Освен използването, показано в свидетелството за двучленен екипаж, тези две опции за класиране могат да се използват и за гонки с пълни екипажи като конкретно изготвени състезателни балове с Единично число, както е обяснено в Раздел 3.6.

3.8 Софтуер за класиране

Съществуват множество начини за извършване на класирането и тяхната пригодност трябва да отговаря на желаните методи на класиране. За прости едночислени методи, например, има на разположение широка гама от софтуерни опции.

Но ако желаем да използваме по-сложни хандикапни опции, ще разполагаме с по-малко софтуерни опции за изпълнение на задачата. Някои от тях са посочени на сайта на ORC (<http://www.orc.org/scoringsoftware>), но измежду тях **ORC Scorer** предлага всички опции в безплатен пакет за Windows, който може да се изтегли от уеб-портала на **ORC Sailor Services** (<http://www.orc.org/sailorservices>), а ръководство за употреба може да се намери на (http://www.orc.org/orc_scorer_user_guide.pdf), където има и пълно обяснение на всички опции за класиране.

Други програми за класиране включват:

- Sailti
- Altura
- Manage 2 Sail
- Velum
- Yacht Scoring
- Sailing Handicap Calculator

Схема на опциите за класиране на гонки „Срещу и по вятъра“

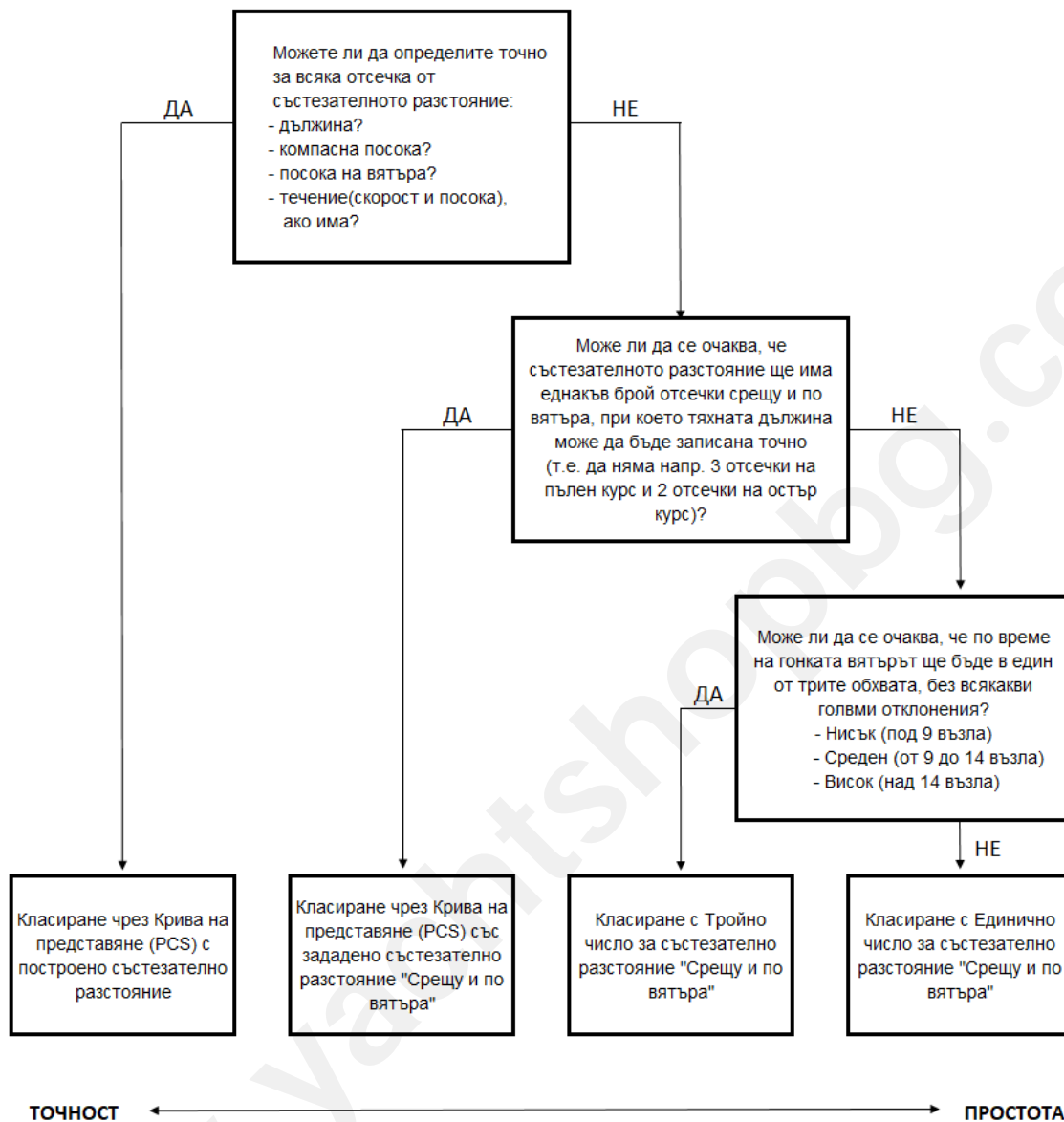
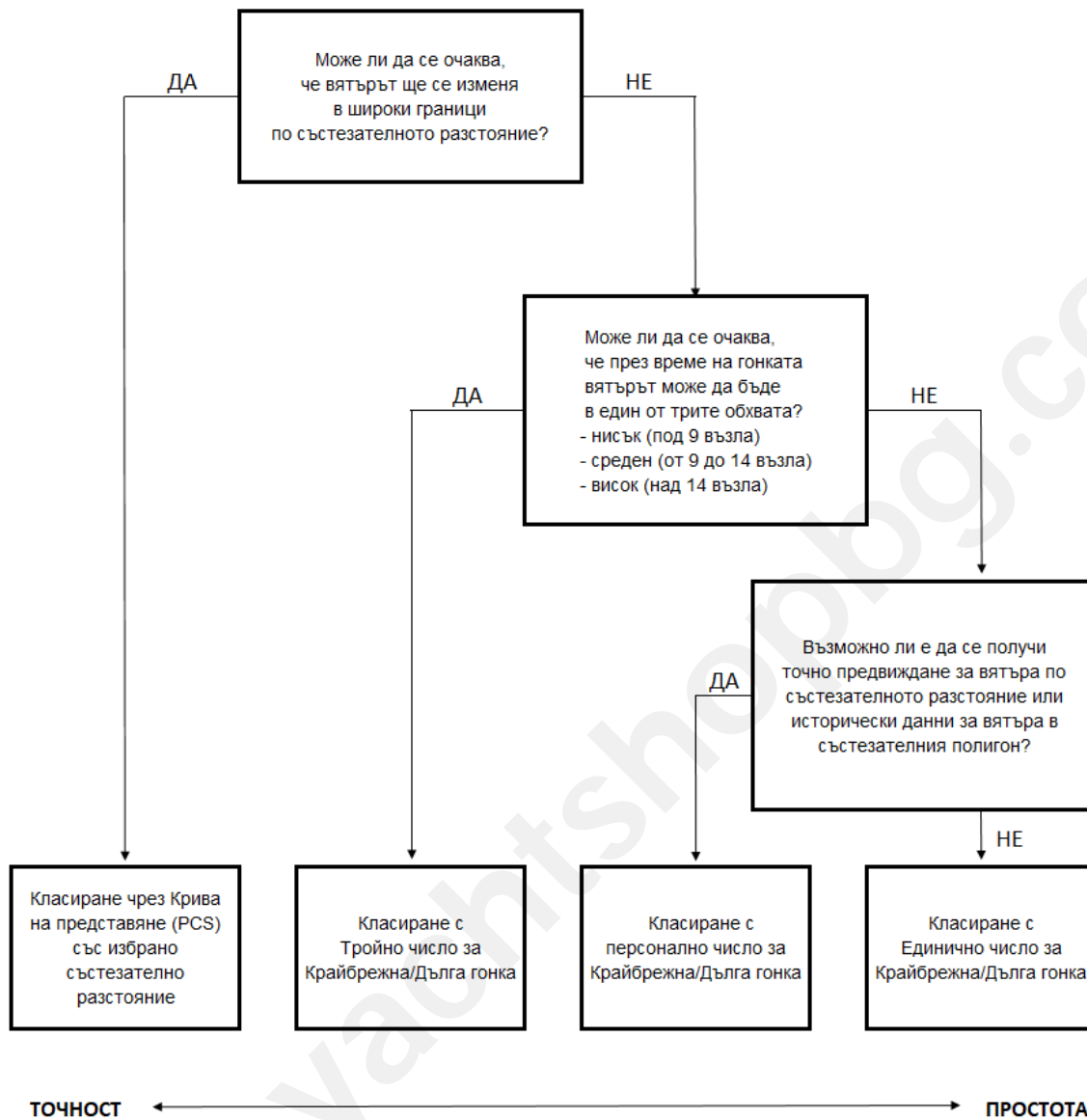


Схема на опциите за класиране на Крайбрежни/Дълги гонки



4. НАЙ-ДОБРИ ПРАКТИКИ ЗА РЪКОВОДЕНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯ

4.1 Най-добри практики за ръководене на състезания

Ръководенето на едно състезание по ORC не се различава значително от това на всяко друго ветроходно състезание. При използването на системата ORC, обаче, има някои аспекти, на които трябва да се обърне специално внимание. За тази цел ORC предлага инструменти, които могат да направят задачата за ръководене на състезанията още по-лесна. Това упътване не е предназначено да прави преглед на основите на правилното ръководство на състезания, тъй като за това има множество източници и наличието на такива познания се предполага.

4.2 Разполагане на състезателно разстояние

- а) **Дължина на състезателното разстояние** – Независимо от използвания метод на класиране (както е обяснено в Раздел 3), разполагането на състезателното разстояние включва събиране на основна информация за положението на знаците, дължината и компасната посока на всяка отсечка, както и за вятъра по състезателното разстояние. Данните от полярната диаграма в Мерителното свидетелство на ORC улеснява пресмятането на дължината на състезателното разстояние, нужна за постигане на целевото състезателно време за гонката. Международните свидетелства и Клубните свидетелства с допълнителна втора страница показват бонификациите по време за избраните видове състезателни разстояния както следва:

TIME ALLOWANCES							
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Windward / Leeward	749.0	606.1	529.9	493.4	468.9	442.4	397.2
Circular Random	627.3	507.6	442.5	402.9	375.8	354.8	321.1
Coastal / Long Distance	748.9	570.3	477.5	422.4	389.4	358.2	304.3
Non Spinnaker	686.9	551.5	476.7	430.6	399.6	376.8	343.5

Бонификациите по време са показани в сек/м.миля, което позволява лесно пресмятане на дължината на състезателното разстояние, нужна за постигане на целевото време за финиширане. Например, ако има планирана гонка „Срещу и по вятъра“ с целево време 1:15:00 часа, дължината на състезателното разстояние се пресмята така:

$$\text{Целево време} = 10:15:00 = 4500 \text{ сек}$$

$$\text{Измерена скорост на вятъра: } 10 \text{ възла}$$

$$\text{Бонификация по време при скорост на истинския вятър } 10 \text{ възла} = 529.9 \text{ сек/м.миля}$$

$$\text{Дължина на състезателното разстояние} = \text{Целево време} / \text{Бонификация по време} = 4500 / 529.9 = 8.49 \text{ м.мили}$$

Като се използва същия начин на пресмятане за вятър 12 възла и същото целево време, дължината на състезателното разстояние се получава 9.12 м.мили. Използвайки този подход е лесно да се направи таблица на дължината на състезателното разстояние като функция на скоростта на вятъра, както е показано в долния пример за целево време 1:15:00:

Скорост на вятъра (възли)	6	8	10	12	14	16	20
Бонификация по време (сек/м.миля)	749.0	606.1	529.9	493.4	468.9	442.4	397.2
Дължина на съст. разстояние (м.мили)	6.01	7.42	8.49	9.12	9.60	10.17	11.33
Дължина на първата отсечка (м.м)*	1.55	1.91	2.17	2.33	2.45	2.59	2.88

* Приемайки две обиколки с 2 отсечки срещу вятъра и 2 отсечки по вятъра и подветрена врата на около 0.1 м.миля наветрено от стартовата линия.

Щом е пресметната дължината на състезателното разстояние, не е трудно да се раздели на броя на отсечките и да се даде информация на лодката, поставяща знаците, на какво разстояние да постави наветрения знак.

Очевидно, числата, използвани за такова пресмятане, могат да се отнасят за най-бързата, средната за флотилията или най-бавната лодка, във зависимост от начина, по който е избрано целевото време. Обърнете внимание също, че инструментът Чернови лист, от ORC Sailor Services (<http://www.orc.org/sailorservices>), може да бъде използван, за да се изберат лодки от

заявените чрез критерия Търсене (Search), да се прибавят към папката на Черновия лист, след това да се избере опцията Класиране чрез Крива на представяне (PCS) при гонки „Срещу и по вятъра“, за да се направи таблица на хандикапните стойности на скоростта, както по-горе.

Същият подход може да се използва за състезателни разстояния на Крайбрежни/Дълги гонки, където дължината на състезателното разстояние трябва да бъде пресметната като най-късото разстояние между знаците.

- b) **Данни за състезателното разстояние** – След разполагането на състезателното разстояние е винаги добре да има ясна комуникация между стартовия съд на Регатната комисия и лодката, поставяща знаците, за да се следи скоростта и посоката на вятъра. Това помага на Регатната комисия да реши, дали се налага промяна или скъсяване на състезателното разстояние. Данни за дължината на състезателното разстояние, както и скоростта и посоката на вятъра трябва да се събират и за целите на класирането.

Забележете, че при метода за класиране Време за Време (ToT) дължината на състезателното разстояние не е необходима. Винаги е добре, обаче, да има такава информация, която се получава лесно чрез технологиите на GPS. Тя може да бъде изчислена по координатите на стартовите знаци, знаците за заобикаляне и финалните знаци. Дължината на състезателното разстояние трябва да бъде записвана с точност до 0.01 м. миля.

- c) **Избиране на вятър за Тройно число** – Когато се решава дали да се използва Нисък, Среден или Висок обхват на скоростта на вятъра, е препоръчително да се събират данни за вятъра от стартовия съд, лодките при знаците и всеки друг подходящ източник. Тези данни трябва да се събират преди и по време на гонката, за да се забележат промени, които могат да се отразят на избора на Тройно число.

Забележете, че при наличието на силно течение и особено в условия на Нисък ветрови обхват, за правилния избор трябва да се вземе пред вид и посоката и скоростта на течението.

При променливи ветрови условия помислете за следния подход: ако вятърът е толкова непостоянен, че и трите обхвата биха влезли в употреба, тогава използвайте метода на класиране с Единично число. При данни за ветрови условия в два обхвата, изберете обхвата, преобладаващ в събраните данни. Ако все пак има съмнение, изберете Средния обхват.

При промяна на избора след старта на гонката, силно препоръчително е да се съобщи това ясно и недвусмислено на състезателите, със сигнал на стартовия съд, по УКВ и т.н.

- d) **Построяване на състезателно разстояние за Крива на представяне (PCS)** – При използване на Крива на представяне трябва да се записва посоката на вятъра по всяка отсечка. Данните за посоката на вятъра трябва да се следят от стартовия съд на Регатната комисия, като се събира информация от лодките при знаците и други лодки на Регатната комисия по състезателното разстояние. Всички данни трябва да се записват във бланка като показаната по-долу:

Графика на вятъра

Проява: _____

Състезателен Полигон _____

Клас _____

Име на записващия _____

Длъжност _____

Дата: _____

Течение		
Време	Скорост	Посока

Време	Скоост на вятъра (възли)			
	5	10	15	20

Посока на вятъра									

В тази бланка се записва преобладаващата посока на вятъра по всяка отсечка и трябва да се приеме, че всички лодки по една и съща отсечка плават при една и съща посока на вятъра. В случай на значителна промяна на посоката на вятъра трябва да се сигнализира промяна на състезателното разстояние, като се постави нов знак и дължината и посоката на новата отсечка трябва да се въведат в данните за състезателното разстояние.

Но ако ветровите условия се изменят толкова, че лодки нямат еднакви условия по всяка отсечка от състезателното разстояние, е по-добре гонката да се изостави и да се разположи ново състезателното разстояние, съобразно новата посока на вятъра.

Освен това, при значителна промяна на посоката на вятъра по една и съща отсечка, тя може да се раздели и да се счита за две или повече отсечки.

4.3 Съобщения от Регатната комисия

Съобщенията от Регатната комисия по УКВ трябва да бъдат ясни и чести, обясняващи нейните намерения, но също и даващи информация за състезателното разстояние. Тази информация трябва да включва, например, дължината и компасната посока на първата отсечка и очакваното време до предупредителния сигнал. Всеки зрителен сигнал трябва да бъде обявяван по УКВ, с предшестващо обратно броене преди неговото показване.

При използване на метод на класиране с Тройно число, избраният ветрови обхват трябва да бъде съобщен преди предупредителния сигнал, както е обяснено в Раздел 3.4. Ако това съобщение се придружава от зрителен сигнал, той трябва да бъде посочен в Състезателните инструкции и трябва да бъде повторен по УКВ. При значителна промяна във ветровите условия и нужда от промяна на решението за ветровия обхват, това също трябва да бъде съобщено по УКВ преди финализирането на първата лодка.

Винаги е желателно обявяването по УКВ на лодките, които са OCS. Такова съобщение трябва да бъде ясно, сбито и еднакво за всички отзовавани лодки (или по номерата на носа, или ветрилните номера или имената). Всяка промяна на състезателното разстояние или неговото скъсяване трябва също да бъде съобщавано по УКВ.

Радиосъобщенията от Регатната комисия не трябва да бъдат основание за иск за обезщетение, както е посочено в Раздел 2.6 и в Състезателните инструкции трябва да бъде поставен подходящ за това текст.

4.4 Състезателни контролни времена

Определянето на контролно време в хандикапни гонки трябва да отчита хандикапните разлики между най-бързата и най-бавната лодка във флотилията. Както е обяснено в Раздел 4.2, наличието на пълен комплект предвидени скорости на лодките при различни ветрови условия прави това много по-лесно. Има няколко начина за определянето на контролно време в Състезателните инструкции.

- а) **Фиксирано контролно време за всички лодки във флотилията** – ако е избрана тази опция, то трябва да бъде изчислено на базата на най-бавната лодка във флотилията. Каквото и да е използвания метод на класиране, трябва да се приложи съответната бонификация по време за метода Време за Разстояние (ToD). Например, ако за класирането се използва методът Време за Време (ToT), трябва да се използва съответния конверсионен множител за Време за Разстояние (ToD), както е обяснено в Раздел 3. Ако се дават бонификации по време за повече от едно ветрово състояние, тогава трябва да се използва тази за най-слабия вятър. След като се избере подходящата бонификация по време за метода Време за Разстояние (ToD) в сек/м.миля, прецененото време за изминаване на състезателното разстояние може да се пресметне така:

$$\begin{aligned} \text{Преценено време за изминаване на състезателното разстояние} &= \\ &= \text{ToD} \times \text{Дължината на състезателното разстояние} \end{aligned}$$

Контролното време може да се финализира, като се добави запас, основан не само на ветровите условия, но и на състезателните качества на флотилията: общо взето, при по-опитни състезатели може да се използва по-малък запас. В други случаи запасът може да удължи прецененото състезателно време с до 50%.

- б) **Фиксирано контролно време за първата лодка с „прозорец“ за финализиране на останалите** – Контролното време за финализиране на първата лодка може да се определи както е описано по-горе в т. а), а „прозорецът“ за останалата част от флотилията може да бъде изчислен от разликата в състезателния бал на най-бързата и най-бавната лодка, като се използва същия начин за избор на съответни балове за метода Време за Разстояние (ToD):

Преценена разлика във времената за изминаване на състезателното разстояние = $(ToD_{най-бързата лодка} - ToD_{най-бавната лодка}) \times Дължината на състезателното разстояние$

Контролното време на „прозореца“ за финализиране може да се финализира, като към преценената разлика във времената за изминаване на състезателното разстояние се добави запас, който може да достигне до 50%.

- с) **Индивидуално контролно време за всяка лодка** – може да бъде пресметнато от съответния състезателен бал за метода Време за Разстояние (ToD) и дължината на състезателното разстояние така:

Контролно време = $ToD \times 2.0 \times Дължината на състезателното разстояние$

където множителят 2.0 може да бъде подбран в зависимост от вида на гонката. Най-добре е тази алтернатива да се използва при Крайбрежни/Дълги гонки, за които може да се отпечата и раздаде на състезателите преди старта на гонката списък с контролните времена. Тази опция е включена в софтуера ORC Scorer. Обърнете внимание – тази алтернатива изисква по-голямо внимание от страна на Регатната комисия, когато записва времената на финализиране, тъй като трябва да проверява дали лодките финализира преди изтичане на индивидуалните им контролни времена.

4.5 Записване на финализирането и публикуване на резултатите

Времената на финализиране трябва да бъдат записвани до най-близката секунда във формат **чч:мм:сс** от местното време, когато лодката пресича финалната линия. Когато стартовото време е въведено в същия формат, софтуерът за класиране ще извърши пресмятанията, необходими за определянето на състезателното време, а след това – и на коригираното време.

При гонки в открито море с продължителност повече от 24 часа, може да се наложи да се запише и деня на финализиране. Ако гонката преминава през повече часови зони, внимавайте всички стартови и финални времена да бъдат записани в една и съща зона – или UTC, или зоната на мястото на старта.

Резултатите при използване на класиране по ORC са често много близки. Напълно нормално е, ако две лодки финализира много близко, да бъдат записани като финализирали в една и съща секунда, защото техните коригирани времена по всяка вероятност ще бъдат различни. Ако те са еднакви, равенствата се разрешават според СПВ А7, като точките за мястото за което са свързани и за мястото (или местата) непосредствено под него се сумират и разделят по равно. Затова времената на финализиране трябва да се записват с най-голямата възможна точност.

Най-добрата практика е един член на Регатната комисия да наблюдава финалната линия, да разпознава финализиращата лодка и когато тя пресече финалната линия да дава звуков сигнал. Тогава друг член на Регатната комисия да записва времето на звуковия сигнал в бланка за финала. Финалните времена трябва да бъдат записвани и на диктофон.

Резултатите трябва да бъдат публикувани възможно най-скоро, за да могат състезателите да ги узнаят бързо. За улеснение, извършващият класирането трябва да бъде на борда на съда на Регатната комисия или в регатния офис, където да получава информация от състезателния полигон, като например снимки на бланката с времената на финализиране. И в двата случая Регатната комисия трябва да проверява много внимателно всички входни данни и получените резултати, като обръща особено внимание на:

- Въведени ли са правилно времената на финализиране?
- Ако гонката продължава повече от един ден, въведени ли са правилно дните?
- Въведени ли са правилно времената на стартиране и изчислени ли са правилно състезателните времена?
- Взети ли са правилно предвид всички контролни времена?

- Въведени ли са правилно всички наказания за OCS, UFD, или BFD?
- Ако се използва Крива на представяне, е ли „условният вятър“ в обхвата на вятъра, измерен през време на гонката? Ако не, проверете отново конфигурацията на състезателното разстояние!

След като Регатната комисия е задоволена от резултатите, те могат да бъдат публикувани на сайта на проявата и съобщени на състезателите по УКВ, ако е уместно. Софтуерът **ORC Scorer** има опция за публикуван на резултатите с едно щракване, описана в неговото упътване.

След публикуването на резултатите, те не трябва да бъдат променяни, освен ако е открита грешка. СПВ 90.3(с) изисква от Регатната комисия да коригира всяка грешка, която тя може да открие по своите записи или наблюдения. Ако има някакво искане от състезател за коригиране на резултатите, Регатната комисия трябва първо да провери своите собствени записи и при откриване на грешка да процедира според СПВ 90.3(с). Ако не, лодката може да поиска обезщетение според СПВ 60.1(b).

4.6 Мерителни протести

Понякога може да възникне проблем, при който преди старта или през време на гонката има несъответствие на лодка спрямо нейното Мерително свидетелство по ORC. Това може да бъде, например, когато лодката има ветрило по-голямо от показаното в нейното свидетелство, или проблем с нейната водоизместимост, или екипаж с тегло, надхвърлящо границата в свидетелството. С проблемите, отнасящи се до обмер и съответствието с мерителното свидетелство се занимава Техническата комисия, назначена от организаторите.

В правилата на хандикапната система на ORC има ясно определени процедури за мерителни протести (правило 305).

Първата стъпка на Техническата комисия трябва да бъде да установи, дали несъответствието е по вина на собственика или екипажа. Ако се установи, че това не е така, тогава въпросът трябва да бъде отнесен до хандикапния офис, който е издал свидетелството. Те трябва да оттеглят свидетелството, да поправят грешката и да издадат ново свидетелство. Забележете, че това трябва да стане преди старта, а ако е нужно – през време на гонката, но не трябва да възпрепятства лодката да се състезава. Във всички случаи, щом са известни данните от коригираното свидетелство, резултатите трябва да бъдат преизчислени и обновени.

Ако собственикът или екипажът са отговорни за несъответствието, процедурата трябва да бъде следната:

- a) **Преди старта на първата гонка** – ако несъответствието е преценено като малко и може лесно да бъде отстранено, лодката трябва да бъде приведена в съответствие със свидетелството и ако е нужно, трябва да бъде издадено ново свидетелство. Техническата комисия трябва да одобри издаването на ново свидетелство.

При големи несъответствия (дори и ако могат да бъдат отстранени), или ако не могат да бъдат отстранени без необходимостта от значително преобмерване, лодката не трябва да има право да бъде заявена за регатата. Техническата комисия трябва да уведоми Хандикапния орган, че лодката не отговаря на Мерителното си свидетелство.

- b) **През време на гонките, в резултат на мерителен протест или обмерна проверка след гонка** – Трябва да се изготви Тестово свидетелство с новите данни, установени от Техническата комисия. Получения GPH в Тестовото свидетелство трябва да се сравни с GPH от оригиналното свидетелство, с което е заявена лодката:

- Ако разликата е по-малка или равна на 0.1%, оригиналното свидетелство следва да бъде запазено, протестът отхвърлен и протестиращият трябва да заплати всички направени разходи. СПВ 64.3(a) ще бъде в сила, но няма да са нужни никакви корекции.
- Ако разликата е по-голяма от 0.1%, но по-малка от 0.25%, не следва да се налагат никакви наказания, но трябва да се издаде ново свидетелство от Хандикапния орган, основано на новите обмерни данни и всички гонки от серията трябва да бъдат прекласирани с използване на данните от новото свидетелство. Протестът ще се счита за приет и протестиращият трябва да заплати всички направени разходи.

- Ако разликата е 0.25% или повече, лодката трябва да получи наказание в класирането, равно на 50% от точките за Не финиширал (DNF), закръглено до най-близкото цяло число (0.5 закръглено нагоре) за всяка гонка, в която нейният бал е бил погрешен. Протестът ще се счита за приет, протестиращият трябва да заплати всички направени разходи и лодката не трябва да се състезава, докато не са коригирани всички проблеми до границите, определени в т. а) по-горе. Ако може да се заключи, че несъответствията са в резултат на недопустими действия, Регатната комисия може да предприеме по-нататъшни действия, следвайки процедурата посочена в СПВ 69.

Мерително тестово свидетелство, нужно за сравняването на GPH, трябва да бъде изготвено от хандикапния офис. Но ако по време на регатата той не може да стори това, Техническата комисия може да използва **ORC Sailor Services** за изготвянето на Тестово свидетелство. Всякакви разходи, свързани с това, следва да се заплатят от загубилата страна, както е предписано от СПВ 64.3(е).

- с) **Несъответствие на декларираните стойности (Тегло на екипажа и асиметричен спинакер по централната линия)** – Забележете, че стойностите, отбелязани в свидетелството след деклариране от собственика, (като тегло на екипажа или използване на асиметричен спинакер с халсов ъгъл закрепен на диаметралната линия), не подлежат на процедурата за сравняване на GPH, описана по-горе. Нарушението на тези правила води до дисквалификация, ако Състезателните инструкции не предписват нещо друго.

4.7 Обезщетение

В допълнение към опциите, дадени в СПВ A10, ако има решение на Протестната комисия за присъждане на обезщетение на състезател под формата на време по състезателното разстояние, то трябва да бъде присъдено в състезателно, а не коригирано време.