



# International Sailing Federation

**ПОСІБНИК ЩОДО ОРГАНІЗАЦІЇ І ПРОВЕДЕННЯ ЗМАГАНЬ ЧАСТИНА 2**  
Видання 4    Лютий 2006    Приведено у відповідність до ПВП 2009 – 2012

Український переклад Частини 2

**ВІТРИЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ**

Видання 1

серпень 2011

Перекладач і упорядник С. Машовець

**ЗМІСТ СЛАЙДІВ І ТЕКСТІВ ДО НИХ  
У ДРУКОВАНОМУ ВИГЛЯДІ**

## ЧАСТИНА 2 Перегони флоту

Слайд 2

### Вступ до четвертого видання ISAF

- **Частина 1 – Організація і проведення регат**
- **Частина 2 – Перегони флоту**
- **Частина 3 – Крейсерські перегони**
- **Частина 4 – Матчеві перегони**
- **Частина 5 – Командні перегони**

#### **Вступ до четвертого видання Посібника ISAF щодо організації і проведення перегонів**

Посібник повністю перерадаговано із застосуванням формату PPT (Powerpoint).

Паперовий варіант можна отримати, надрукувавши на принтері сторінки заміток ('Notes pages') із PPT (Powerpoint).

У новому форматі видання порядок подання слайдів і текстів до них відповідає порядку, за яким відбувається підготовка і проведення регат від самого початку їх організації і до повного завершення заходу.

Очікується, що ці слайди мають застосовуватися для підготовки всіх інструкторів з підготовки і проведення змагань відповідно адаптуючи їх до рівня аудиторій і завдань підготовки для проведення певних змагань. Цього можна досягти вилученням тих слайдів, які не є необхідними для конкретної групи. Прикладом щодо такої дії може слугувати розділ "Місце преси" у першій частині посібника. Слайди з 49 по 56 можуть бути "приховані" так, аби вони не з'являлися на екрані під час демонстрації. Зазначені слайди стосуються тільки окремої категорії людей і є потрібними тільки для невеликої кількості змагань.

Іншим нововведенням є поділ посібника на частини, у яких висвітлено різні аспекти підготовки і проведення змагань.

Кожний має прочитати оглядовий розділ частини 1 – Підготовка, організація і проведення регат. Там розглядаються всі аспекти "управління спортивними заходами".

Частини з другої по п'яту присвячено "безпосередньому проведенню перегонів на воді для різних типів вітрильніцьких змагань.

Нарешті, останнім великим досягненням цієї системи є можливість швидкого оновлення шляхом заміни певних сторінок, що дуже просто робиться.

Тоні Локетт

Це видання містить перегляди і нововведення, що їх запроваджено протягом 2006-2007, уточнені Томасом Камерою і Ніно Шмуелі.

Воно містить також і зміни, які узгоджують зміст з новими Правилами вітрильніцьких перегонів 2009-2012.

## **Як користуватися цим посібником**

- **У вигляді формату PPT**
  - **Користуватися на персональному комп'ютері, або у ноутбуку**
  - **Використовувати проектор для демонстрації в аудиторіях**
- **У вигляді друківаних матеріалів, роздрукувавши на принтері текстові сторінки**

### **У форматі PPT (Powerpoint)**

У цьому форматі ним для власних потреб можна користуватися за допомогою персонального комп'ютера чи ноутбука, або ж за допомогою проектора для групових занять в аудиторії.

Кожний слайд має заголовок, чи зазначення головного сенсу.

Детальні уточнення містяться на текстових сторінках слайдів.

### **У друкованому вигляді**

Це можна отримати роздрукувавши текстові сторінки слайдів на принтері.

Для цього застосуйте наступний метод:

Відкрийте файл слайду "Організація і проведення регат" клацніть "файл", а відтак "друк", у друку поточний слайд і у "друкувати" – "нотатки". Клацніть "ОК".

Або

Відкрийте файл слайду "Організація і проведення регат"

Клацніть "Вид"

Клацніть 'Notes Pages' (текстові сторінки)

Клацніть 'Print' ("Друк")

## Слайд 4

### **Початок регати**

- **Реєстрація**
- **Контрольний огляд і вимірювання**

#### **Реєстрація**

Реєстрація (про реєстрацію йдеться у Частині 1 Організація і проведення змагань) є досить простою процедурою, за якої змагун здійснює формальний зв'язок з Оргкомітетом у вигляді «доповіді про себе».

Першим із головних моментів є момент, коли завершується така формальна дія, як реєстрація змагуна у якості учасника, сплата стартового внеску, видання вітрильницької інструкції та інструкції щодо вимірювання, і т. ін. Разом з тим, цей момент є нагодою, вручити спортсменам пакети для учасників. У цих пакетах можуть бути в тому числі і спонсорські подарунки, сувеніри, мапа-схема місця проведення, розклад роботи громадського транспорту, станції і зупинки, програми і будь що інше, якщо є доречним. Тоді ж з'являється і нагода запросити учасників у гості до місцевих мешканців і, взагалі, виявити їм місцеву гостинність.

#### **Контрольний огляд і вимірювання**

Вимоги комітету вимірювачів можуть різнитися від простого визнання раніше отриманого вимірювального свідоцтва (сертифікату), або його реєстрації, до перевірки по повній програмі і до повного вимірювання.

На меті контрольного огляду і вимірювання є забезпечення справедливості у класних перегонах і постати більш певними у тому, що жоден з учасників не набуде нечесної переваги за рахунок навмисного, чи й ненавмисного, порушення правил класу. Якщо запроваджено які б то не було особливі правила, чи вимоги, стосовно вимірювання, то це має бути зазначене у положенні про перегони. Відтак у вітрильницькій інструкції, якщо це буде доречним, має бути, зазначено порядок і обсяг контрольного огляду і вимірювання. Зазвичай всі справи щодо вимірювання вирішуються до настання першого перегонного дня, але, за певних обставин, за вимогою перегонного комітету про надання вимірювального свідоцтва, воно може бути пред'явлене тільки перед завершенням змагань.

## Слайд 5

### **Звичайний розпорядок дня для Перегонового комітету**

- **0830** Зустріч у бюро регати
- **0845** Нарада керівників перегонів  
КП; DRO; безпека; установники дистанції; Представник Організаторів; Журі;  
Представники команд
- **0900** Вихід ПеК на воду
- **0930** Початок досліджень щодо вітру
- **1030** Початок виставляння дистанції
- **1100** СТАРТ

### **Неускладнений розпорядок дня для Перегонового комітету**

Наведений розпорядок є найпростішим. Аби уникнути часових розбіжностей і непорозумінь, застосовуйте час за GPS (джипіес).

Потреби щодо часу за розкладом можуть значно відрізнятись, залежно від місць проведення, і, відповідно, наявної інфраструктури. Наприклад, розпорядки, що їх застосовуватимуть для проведення змагань, страшенно різнитимуться, залежно від марин, які будуть базовими, їх забезпеченості, засобів виходу на воду і витаскування на берег, та низки інших зручностей.

Розклад має бути вручено кожному із членів перегонового комітету, з тим, аби вони відчували себе зобов'язаними до пунктуальності.

Крайній строк, за яким іде відлік часу, є час старту перегонів. Повний розпорядок дня має бути укладено так, аби цього строку можна було додержати без надмірного тиску на перегоновий комітет.

Будь яке відстрочення з причини неготовності перегонового комітету є абсолютно неприйнятним.

## Слайд 6

### **Робочій план Керівника перегонів**

- **Встановлення порядку і стилю роботи якими є ваші верхня і нижня вітрові межі? який знак виставлятиметься насамперед? як встановлюватимуться знаки стосовно один одного? будьте впевнені щодо надання повноважень**

### **Робочій план Керівника перегонів**

Більшість керівників перегонів розробляють план своєї роботи без огляду на те, що вони зобов'язані це робити.

Коли група людей діє спільно протягом років на великих регатах, багато що у їх діях виконується автоматично. Вони так часто працювали разом, що можуть передбачати вказівки керівника перегонів і постають уже готовими до виконання цих вказівок раніше, ніж вони фактично надходять.

### **Верхня і нижня межі швидкості вітру**

Будьте певні того, що ваші параметри щодо вітрових умов є відповідними для проведення перегонів. Ці межі мають визначати край, за яким виникають низки проблем. Чи достатньо вітру? Чи вітру забагато? Чи є вітер досить сталим щодо його напрямку?

Типи суден, вік і фізичний стан екіпажів є відправними даними для відповіді на два перших питання. Стабільність вітру, який очікується, може бути визначена тільки спираючись на останній прогноз погоди.

### **Місця розташування знаків**

Є кілька способів перенести дистанцію з мапи на воду. Ваша бригада має знати метод, якому ви надаєте перевагу.

### **Передача повноважень**

Будьте абсолютно певні того, хто що буде робити у вашій бригаді щодо проведення перегонів. Надавши повноваження, дайте тим, хто їх отримав, можливість самостійно робити справу і втручайтеся у їхню діяльність тільки у разі вони припускатимуться істотних помилок.

## Слайд 7

### **Робочій план Керівника перегонів**

**Будьте спроможні пристосовувати вашу манеру працювати до традицій і досвіду вашого перегонного комітету і до різних місць проведення.**

#### **Пристосовність**

Останнім часом багато кого із керівників перегонів призначали на місця проведення, які розташовані поза межами їх рідних клубів. Це постало у наслідку бажання ISAF самостійно призначати керівників перегонів для головних змагань.

Із цього виплила необхідність запровадити нові вимоги.

Коли керівника перегонів призначено проводити змагання на місці, де він раніше нічого не проводив, то виникає низка питань, на які у нього мають бути відповіді:

У цьому клубі має бути хтось, хто вважає, що мали б призначити його, а не чужу особу.

Отже головним вмінням має бути дипломатичне вміння щодо підбору бригади.

Бригада керування перегонами може не знати рівня майстерності, або ж манери роботи прибулого керівника перегонів.

Прибулий керівник перегонів може не бути обізнаним із місцевими умовами, знання яких є вирішальним фактором для успішного проведення будь яких змагань.

Прибулий керівник перегонів має пристосуватися зі своєю манерою роботи до рівня вмінь і навичок місцевої бригади керівників перегонів і при цьому набути стільки знань щодо місцевих умов, скільки тільки можливо

## Слайд 8

### **Брифінги, інструктажі**

- **Брифінги**
  - **Зі змагунами**
  - **З тренерами**
  - **З представниками (керівниками) команд**
- **Суддівські збори**

### **Брифінг для учасників, тренерів/керівників команд**

Регати дуже відрізняються одна від одної як за тривалістю, так і за складом учасників. Для маленьких регат брифінги бувають і непотрібними. І, все ж таки, збори можуть бути дуже корисними для налагодження контактів між Керівником перегонів, чи й Перегоновим комітетом, і учасниками, особливо за таких обставин, коли урочистого відкриття змагань не проводилося.

Брифінг для учасників, зазвичай з обговоренням місцевих вітрових умов і системи припливно-відпливних течій, може сприяти нейтралізації переваг місцевих змагунів.

Як правило, брифінг передує тренувальним, або першим, перегонам і може проводитись або головою перегонового комітету, або керівником перегонів. Питання, які можуть порушуватися на брифінгу для учасників є наступними:

- \* дружнє вітальне слово (у разі не проводилось урочисте відкриття);
- \* презентація керівних осіб;
- \* уточнення місць розташування берегових служб (бюро регати, приміщення для слухань протестів і т. ін.);
- \* місцезнаходження дошки офіційних повідомлень;
- \* означення суден перегонового комітету, знаків і т. ін.;
- \* небезпечні і заборонені райони;
- \* район дистанції і час, необхідний для вітрилення від марини, чи берега, до району перегонів;
- \* організація харчування;
- \* громадські, розважальні, соціальні заходи;
- \* нагородження;
- \* особливі правила і порядки, що діють у базовому клубі;
- \* різне.

Оскільки збори не є за визначеннями правил і вітрильницької інструкції повноважним зібранням, будь які висловлювання на ньому не можуть бути підставами для протесту і обов'язком керівних осіб є розтлумачити це, аби уникнути непорозумінь у майбутньому. Кращою практикою є встановити порядок з'ясування сумнівних для змагунів моментів у вітрильницькій інструкції у письмовій формі. Офіційні відповіді мають бути вчасно і належним чином підписані керівником перегонів, а відтак, вивішені на дошці офіційних повідомлень. Застосування такого порядку надає можливість кожному прочитати на дошці як запитання, так і відповіді на них.

### **Суддівські Збори**



На змаганнях з кількома районами дистанцій Головний керівник перегонів має скликати передзмагальні збори для своїх керівників перегонів задля обговорення з ними логістик регати (детального планування всіх складних дій), уточнення їхніх персональних повноважень і відповідальностей, а також для домовленостей щодо зв'язку між ними.

Керівник перегонів кожного з районів дистанцій має також провести збори своєї бригади, щоб уточнити і підтвердити їхні персональні повноваження і відповіді на всі їхні запитання. На цих зборах мають бути заторкнуті всі аспекти проведення заходу, так, аби для кожної особи було ясно, хто саме є відповідальним за кожну з необхідних для проведення регати справ, і пересвідчитися у тому, що всі виконавці повністю скоординовані у такий спосіб, аби регата відбувалася так гладенько, як тільки можливо.

На цих зборах дуже важливим є зробити наголос на необхідності неухильного додержання розкладів і, взагалі, ритмічності у роботі. Адже достатньо щоби тільки одна особа припустилася запізнення, щоби це призвело до затримання старту. Таке має вважатися абсолютно неприпустимим.

### **Протестовий комітет**

Головний керівник перегонів і на регаті з кількома районами перегонів, керівники перегонів по дистанціях, повинні мати робочу зустріч з головою протестового комітету. На цій зустрічі керівники перегонів мають засвоїти загальний нарис і манеру, у якій буде здійснюватися проведення регати і як кожний із них планує виконувати свої обов'язки. Мають бути зроблені уточнення тлумачень певних пунктів вітрильницької інструкції. За умов, коли консультації між ГКП і Головою протестового комітету щодо вітрильницької інструкції було проведено на етапі створення її проекту, має не виникати жодних проблем з цього питання. Важливо вжити всіх заходів, аби не доводилося робити зміни і доповнення до вітрильницької інструкції, за винятком таких, які виявляються життєво необхідними.

## Слайд 9

### **Напрямок вітру**

- **Визначення середнього напрямку вітру**
  - **Прилади для визначення вітрових даних**
  - **Вітровий вектор**
  - **Середній вітер**

### **Напрямок і сила вітру**

Одне з перших завдань, які має виконати керівник перегонів, це визначити «генеральний» (середній) напрямок вітру. Цей напрямок вітру і буде визначальним для виставлення стартової і фінішної ліній та й всіх поворотних знаків. Керівник перегонів має також визначити і силу вітру. Цей показник є необхідним для того, аби мати змогу виставити дистанцію потрібної довжини. Довжина дистанції безумовно буде різною, залежно від сили вітру і стану моря.

Для головних змагань рекомендується додержувати наступних вказівок:

- Якщо вітрові умови є встановлених у межах, то перегони мають починатися у заплановані строки. Очікування «кращого» вітру має вважатися несправедливою і упередженою дією.
- Не чекайте, коли вітер «встановиться». Яхтсмени вміють змагатися і за умов вітрових осциляцій.

### **Прилади для визначення вітрових даних**

Існують різні методи для визначення напрямку вітру від застосування високо технологічних електронних приладів до простого шматочка бавовняної нитки, прив'язаної до олівця. Перевага олівця з ниткою полягає у тому, що його просто тримають у кишені і застосовують одразу, коли стане потрібним. Кожний із Керівників перегонів має користуватися тим методом, за якого буде певним, що отримує досить точні дані, які є для нього необхідними.

За визначення напрямку вітру є ціла низка факторів, які треба брати до уваги.

Пристрій, яким визначають напрямок вітру, має розташовуватися у чистому, нічим не перериваному вітровому потоці.

На судні є багато предметів, які можуть впливати на напрямок вітру і призводити до неправильних показників. Уникайте щогл, надбудов і людей.

Висота, на якій має вимірюватися вітер, теж є штукою суперечливою. Між вітром на топі десятиметрової щогли і вітром на палубному рівні різниця може бути дуже значною. Завжди намагайтеся брати дані щодо вітру на висоті над рівнем моря, яка відповідає рівню центрів гrotів яхт, що змагаються.

Кращим місцем розташування має бути місце, яке є найближчим до самої передньої точки на судні, але буває, що вітер і там відхиляється вгору і вбік, зустрічаючись з провою судна.

Завжди на суддівському судні обирайте для вимірювання вітру більш, ніж одне місце.

Дуже важливими є сповіщення з зовнішнього кінця лінії і від установника першого знака. Ця інформація має постійно надходити по каналах радіозв'язку до Керівника перегонів. Аби не перевантажувати радіоканали і дати можливість керівникові перегонів зосередитися на своїй справі, сповіщення мають надходити до керівника перегонів тільки тоді, коли мають місце зміни щодо умов, про які доповідалося раніше. Немає змін, немає доповіді.

Іншим показником напрямку вітру є флот. Вітрильні судна реагують на зміни вітру набагато швидше, ніж перегонний комітет. Спостерігайте за флотом, який маневрує і робить прикидки у передстартовий період. Це має допомогти керівникові перегонів визначити точніший напрямок вітру.

### **Вітровий вектор і генеральний (середній) напрямок вітру**

Рівний вітер має відхилення від генерального напрямку однаково, як в один, так і у другий бік. За інших випадків відхилення можуть бути дуже значними. Бувають випадки, коли вітровий вектор (вітровий вектор є між двома крайніми визначеними показниками напрямку) стає дуже великим. По двадцять градусів у кожний бік становить вітровий вектор у  $40^\circ$ . Знання керівником перегонів місцевих умов і його здатність бачити зв'язок між дійсним на даний момент вітром і тим, що його зазначено у прогнозі погоди, є тестом на «профпридатність» керівника перегонів і на рівень його майстерності. Деінде саме за цим вектором керівник перегонів має обирати той вітровий напрямок, за яким він виставлятиме дистанцію.

## Слайд 10

### **Сила вітру**

- **Визначання сили вітру**
  - **Анемометри**
  - **Нижчий показник сили вітру**
  - **Вищий показник сили вітру**
- **Додержання опублікованих настанов щодо вітрових меж**

### **Анемометри**

Ті самі правила, що встановлені щодо обрання місць для визначення напрямку вітру, застосовуються і для визначення його сили.

### **Сила вітру**

Тут двома вирішальними факторами є найнижча і найвища межа сили вітру. Щодо цієї теми, то для багатьох класів встановлено дуже специфічні директивні норми за яких мають проводитися перегони. Вони мають братися до уваги керівником перегонів тільки як директивні вказівки. Кінцеве рішення щодо того, проводити перегони, чи не проводити перегони, приймає Керівник перегонів.

Керівник перегонів має слідувати директивним нормам щодо вітрових умов. Якщо опублікована мінімальна швидкість вітру є 4 вузли, то перегони мають розпочинатися за цих умов, навіть якщо прогноз обіцяє згодом посилення вітру в цей день. З іншого боку, перегони не можна починати, якщо вітрові умови є поза межами опублікованих директивних норм.

Нижня межа швидкості вітру для більшості класів швертботів на головних змаганнях становить 4 вузли. Нижче за цю межу давати старт перегонам не рекомендовано. Не забувайте, що флоту треба провітрити всю дистанцію, отже вітер має «панувати» на всій акваторії, а не тільки на водах, якими безпосередньо оточено район стару.

Визначити верхню вітрову межу набагато складніше і вона може дуже сильно коливатися залежно від конструкцій суден і стану моря. Найважливішими факторами, які мають братися до уваги, є наступні:

Чи безпечно це? Чи можуть патрульні катери безпечно позабирати людей з води?

Чи це є перегони, а чи боротьба за виживання? Настане момент, за найсильнішого вітру, коли флот уже не буде змагатися судно з судном, а тільки матиме на меті «пройти всю дистанцію»?

Простіше не починати перегони, за таких умов, ніж дати старт перегонам, а відтак постати перед необхідністю їх припиняти.

Цей бік діяльності керівника перегонів є таким, що завжди призводить до суперечок. Дехто хоче сказати, що перегони треба проводити, інші готові погодитися з тим, що їх не треба розпочинати. Про це йтиметься далі у цьому посібнику.

Політика щодо головних змагань є наступною:

- а) Нижня вітрова межа – перегони мають не розпочинатися за вітру, меншого ніж 4 вузли (6 вузлів для дошок), який існує на всій акваторії перегонів. Ця нижня вітрова межа може насправді бути ще більшою, якщо існує сильна течія на акваторії перегонів.
- б) Верхня вітрова межа – перегони мають не розпочинатися за вітру, більшого, ніж 25 вузлів. У разі перегони було розпочато, а вітер відтак перевищив 25 вузлів, то перегони мають тривати, якщо тільки це не буде небезпечно для життя. Для багатокорпусників і швертботів-скіфів ця межа має бути зменшена на 5 вузлів. Для

більшості кильових яхт верхня межа за важкого стану моря, або за поривчастого вітру може бути на 2-5 вузлів меншою. Ці обмеження можуть коливатися залежно від стану моря, характеру і швидкості течії, або від різких змін швидкості вітру.

## Слайд 11

### **Добір відповідного типу дистанції**

#### **Геометрична форма дистанцій**

- **Трикутник і навітряно підвітряна**
- **Навітряно підвітряна**
- **Трапецоїд**
  
- **Брамові знаки**
- **Розділовий знак**

#### **Геометрія дистанції**

За ранішніх часів дистанції робилися так, аби мати поєднання курсів бардіжання, галфвінд-бакштаг і чистий фордевінд, кожний з відрізків виявляв певний різновид тактичної майстерності і майстерності керування судном. Сучасний розвиток продемонстрував надання переваги у багатьох класах навітряно підвітряним дистанціям з вилученням довгих бакштагових відрізків на яких важко повертати втрачені раніше можливості. Винятком є перегони на довгих дистанціях, що слідуєть одні за одними поспіль, де трапляється, що зміни погоди призводять до зміни курсів якими вітрилять по дистанції.

Деякі дистанції не мають впорядкованої геометричної форми. Перегонові комітети часто використовують знаки плавучої навігаційної обстановки та інші постійно встановлені знаки, тому що це виявляється зручним, а для деяких перегонів застосовуються навіть географічні об'єкти, такі, як, скажімо, острови.

Перед прийняттям рішення щодо геометричної форми дистанції, керівник перегонів і перегоновий комітет мають тісно поспілкуватися з цього питання з Асоціацією класу. Провідні особи класу є більш обізнаними щодо характерних можливостей суден і щодо того, яка саме геометрична форма дистанції є найбільш прийнятною для перегонів на цих суднах.

Компетентний керівник перегонів має не нав'язувати класу своє вольове рішення, а має бути спроможним надати їм поради щодо підбирання ефективної форми дистанції, що і буде свідченням кваліфікованого керування перегонами. До особливостей місцевих умов, які можуть негативно вплинути на успішність проведення змагань, треба звернути увагу асоціації класу ще на ранніх стадіях планування заходу.

Щодо підбору дистанції завжди мають братися до уваги її геометрія і загальна мета застосування. Дистанції мають бути чітко окресленими і не складними. Навіть для дистанції навкруг рейдових знаків, для всіх поворотних знаків які можна проминати з будь якого боку, має бути чітко встановлена сторона для огинання, права, чи ліва. Огинанню лівим облавком зазвичай надається перевага на навітряному знаку, тому що таке огинання спрощує спостереження за додержанням правил правого-лівого галсу. Отже, для головних змагань, якщо не існує географічних ускладнень, завжди, за винятком матчевих перегонів, де організатори хочуть бачити побільше непростих тактичних ситуацій і тому схильні до правої дистанції, застосовується ліва дистанція. «Зашморгових» огинань треба уникати.

На бардіжаннях існує тенденція флоту до розтягування – лідируючі судна мають чистий вітер і їхні курси не перетинаються з курсами інших суден. На бакштагах лідируючі судна можуть прикриватися іншими і флот ущільнюється. Через вищезазначене і через те, що старт проти вітру є більш справедливим, перегони мають починатися проти вітру, або мати якнайскоріше після старту бардіжальний відрізок.

Добір типу дистанції для застосування на регаті, та, можливо, і для окремих перегонів у межах серії, буде залежати від таких даних, як наявна для використання акваторія, очікувана сила вітру, швидкість провітрилення дистанції суднами, що змагаються. У Правилах (Регламенті) класу може бути приписано бажану конфігурацію дистанцій для певних (головних) змагань, і, хоч у вітрильницькій інструкції це у будь-якому разі може бути проігнороване але ж, само собою, за певних обставин може постати необхідним чинити саме так, як приписано.

### **Брамові знаки**

Браму виставляють зазвичай на підвітряному знаку. Це надає стерновим можливість за їх бажанням вітрилити на бардіжаннях лівою стороною дистанції, створює слушну нагоду, аби огинати брамовий знак правим облавком і таким чином уникати «прорізання» флоту, який вітрилить за вітром.

Ширина брами залежить від кількісних розмірів флоту, швидкості суден і від стану моря. Мінімальною шириною має бути сім довжин корпусу, що дозволяє мати одну довжину між тридовжинними зонами кожного із брамових знаків. Нормальною практикою є виставлення брами завширшки 9-10 довжин корпусу. Рекомендується робити ширину не більшу за 10 довжин корпусу.

### **Розділовий знак**

Цей термін застосовується до знака, який виставляється на яких 50 – 100 метрів ліворуч від знака 1. Він призначається для того, аби усунути флот від першого знака перед тим, як судна ляжуть на курс фордевінд і піднімуть спінакери, якщо такі є. Його розташування у виразах відстані від знака 1 і кута до напрямку, є дуже залежними від класу суден, отже поради асоціації класу мають бути взяті до уваги ще на перших стадіях підготовки.

## Слайд 12

### **Ширина брами**

Залежить від

- Розмірів флоту
- Швидкості суден
- Стану моря
- Глибин і типу дна акваторії

<b>Зона біля знака (довжин)</b>	<b>Min</b>	<b>Max</b>
<b>3 довжини (зазвичай)</b>	<b>7</b>	<b>9 - 10</b>
<b>2 довжини</b>	<b>5</b>	<b>7 - 8</b>
<b>4 довжини</b>	<b>9</b>	<b>11 - 12</b>

### **Брами**

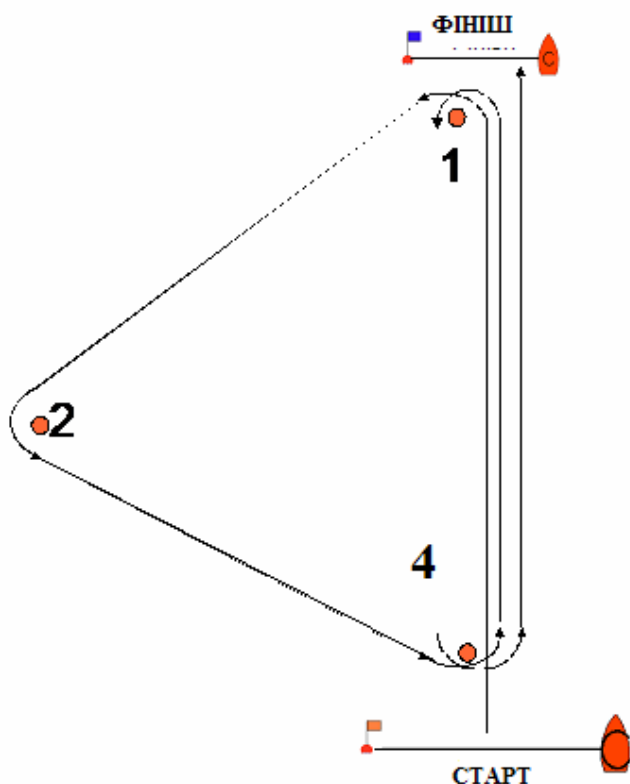
Браму виставляють зазвичай на підвітряному знаку. Це надає стерновим можливість за їх бажанням вітрилити на бардіжанні лівою стороною дистанції, створює слушну нагоду, аби огинати брамовий знак правим облавком і таким чином уникати «прорізання» флоту, який вітрилить за вітром.

Ширина брами залежить від кількісних розмірів флоту, швидкості суден і від стану моря. Мінімальною шириною має бути сім довжин корпусу, що дозволяє мати одну довжину між тридовжинними зонами кожного із брамових знаків. Нормальною практикою є виставляння брами завширшки 9-10 довжин корпусу. Рекомендується робити ширину не більшу за 10 довжин корпусу.



## Дистанція навітряно підвітряний трикутник

### Навітряно підвітряний трикутник



- Кут на першому знаку може бути:
  - 60°
  - 45° (90° на знаку 2)
  - 70° (аби створити відрізки щільного галфвінду і повного бакштагу)
- Фініш може бути також і з підвітру від знака 4

### Трикутник з навітряно підвітряною петлею

Цей варіант дистанції завжди вважався «Олімпійською» дистанцією. Тепер це не так. Трикутник з навітряно підвітряною петлею, таким, як його знали, більше не застосовується на Олімпіадах, тому що для регати цей тип не заощаджує час і ресурси.

І, все ж таки, якщо проводиться Чемпіонат тільки в одному класі, і для класу потрібні бакштагові відрізки, то перевагу має отримати трикутник з навітряно підвітряною петлею. Перевага полягатиме у тому, що змінюючи положення знаку 2 можна корегувати кути бакштагових відрізків. Для деяких класів надається перевага рівнобоким трикутникам з кутами по 60° на кожному зі знаків. Для інших більш придатними є дуже повні бакштаги і тому вони ставлять кути по 45° на знаках 1 і 3, тобто 90° на знаку 2. Нарешті є й такі класи, які хочуть мати як щільний галфвінд, так і повний бакштаг. Це досягається застосуванням кута у 70° на знаку 1, через що отримують галфвінд від першого на другий знак і повний бакштаг від другого на четвертий.

На первинних перемовинах з базовим клубом бажання асоціації класу має сприйматися як най придатніший варіант бакштагових відрізків для певного класу суден.

In the initial negotiations with the host club, the advice of the class association should be sought as to the most suitable reaching angle for the particular class of boat.

Навітряно підвітряний відрізок задовольняє дві інші потреби: бардіжання і чистий фордевінд.

### Розташовування стартової і фінішної ліній

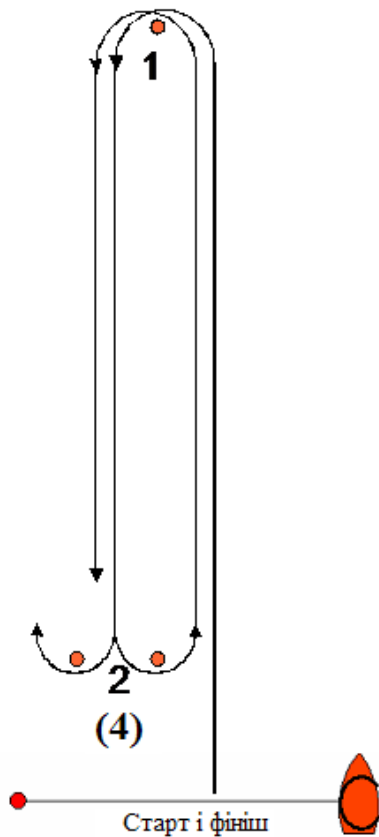
Найпоширеніше розташовування стартової лінії – на під вітер від знака 4. Яких 50 метрів є цілком задовільною відстанню.

У разі акваторія є обмеженою, деякі перегонові комітети розташовують стартову лінію з навітру від знака 4. Якщо так чинити, то треба звертати увагу на те, аби відстань між стартом і навітряним знаком була достатньою для того, щоб флот встиг розтягнутися перед тим, як сягне першого знака.

Звичним місцем для фінішної лінії щодо цього типу дистанцій є місце на яких 50 метрів вище за знак 1. Це надає можливість флоту фінішувати проти вітру і полегшує протоколювання з судна перегонного комітету порядку суден на фініші. Проте, це не може бути найкращим варіантом у разі проведення за день більш ніж одних перегонів поспіль. Цей варіант у такому разі призводить до відстрочень задля надання флоту можливості повернутися до місця старту.

Аби цьому запобігти стартову лінію скорочують і застосовують як фінішну. Треба приділяти особливу увагу записуючи місця на фініші, тому що вітрильні числа деяких суден можуть бути неясно видимі під час перетину суднами лінії.

### Навітряно-підвітряна



- **Різновидами цієї дистанції є:**
  - **Відсутність брами на знаку 4**
  - **Збільшення кількості кругів**
  - **Фініш з навітру від першого знака**

### Навітряно-підвітряна

Цей варіант дистанцій є найпростішим. За умов великого флоту потрібно мати ще один знак, аби знак 4 виставити у вигляді брами.

На цій дистанції рекомендується ставити браму, тому що після того, як флот розтягнеться на бардіжанні, задня група суден почне намагатися дістати лідерів на фордевінді. Наявність брами надає стерновим можливість обирати сторону дистанції на наступному бардіжальному відрізку, аби уникнути «прорізання» флоту, який вітрилить за вітром зі спінакерами.

### Розташування стартової і фінішної ліній

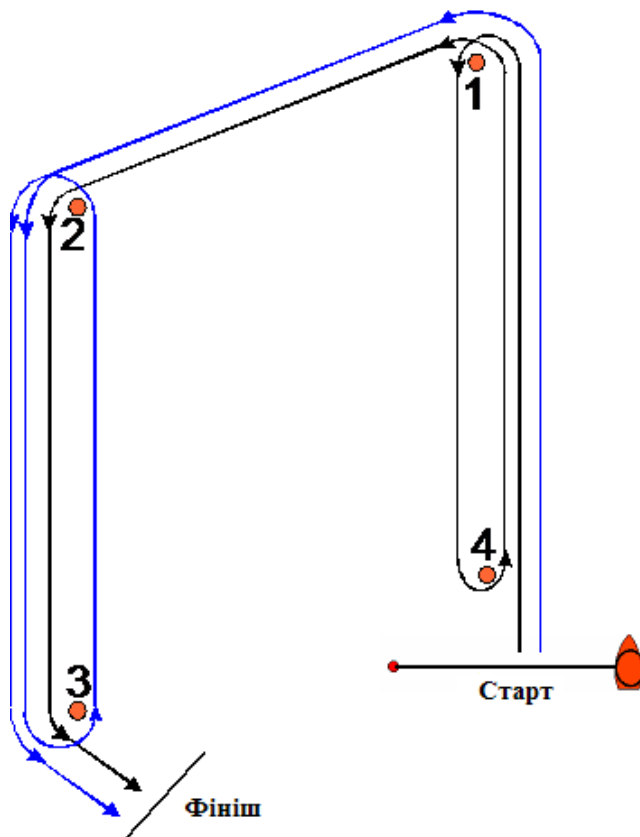
Найбільш застосовним є розташування стартової лінії одразу з підвітру від знака 4. Прийнятною є відстань яких 50 метрів.

Навітряно-підвітряна дистанція часто густо застосовується за умов проведення кількох перегонів за день, коли час старту других і кожних наступних перегонів не заплановано, у таких випадках стартова лінія (скорочена), постає фінішною.

Деякі класи запроваджують ще один варіант, виставляючи фінішну лінію для останніх перегонів дня на 50 метрів з навітру від першого знака.

## Трапецоїд – Внутрішня і зовнішня петлі

### Трапецоїд з внутрішньою і зовнішньою петлями



- Дві паралельні навітряно-підвітряні дистанції
- Застосовуйте для двох класів, або для одного класу з флайтами

### Трапецоїд

Через те, що трапецоїд застосовувався на кількох останніх Олімпійських регатах, його стали називати «Олімпійською» дистанцією. Це не є правильним.

Трапецоїд являє собою дві паралельно розташовані навітряно-підвітряні дистанції, призначені для того, щоб сполучити на одній дистанції два окремих класи, або два флайти одного і того ж класу, користуючись спільними стартовою і фінішною лініями. Бакштаговий відрізок між знаками 1 і 2 є тільки чимось на кшталт проміжку між внутрішньою і зовнішньою петлями.

Довжина цього бакштагового відрізка між знаками 1 і 2 має становити приблизно дві третини довжини першого відрізка.

Для трапецоїда потрібно мати більше простору на акваторії, ніж для інших типів дистанцій.

Порівняно з іншими типами дистанцій цю дистанцію важче виставляти і, тим паче, переставляти відповідно до змін вітру після старту.

Довжину дистанції треба підбирати таким чином, аби дати можливість першим суднам кожного з флотів укластися у запланований час. Аби довжина дистанції була такою, як треба, її зазвичай доводиться підганяти, коли змагаються два класи з різними швидкісними характеристиками суден, і бистріший клас може легко наздогнати повільнішого.

Інша незручність цього типу дистанції виявляється тоді, коли вітер на внутрішній петлі відрізняється за силою, чи напрямком, від вітру на зовнішній петлі.

Якщо для цього можливості є наявними, то краще застосувати два райони з двома навітряно-підвітряними дистанціями і двома перегоновими комітетами, ніж запускати два класи по трапецоїду з одним перегоновим комітетом.

### **Брами**

Брами зазвичай ставляться на знаках 3 і 4. Знак 4л/4п має виставлятися після старту (другого старту у разі кількох флотів), але не у разі проведення медал рейсу.

### **Розташування стартової і фінішної лінії**

Найбільш застосовним місцем розташування стартової лінії є місце одразу на під вітер від знака 4. Достатньою є відстань біля 50 метрів.

Фінішна лінія виставляється на бакштаговому відрізку від знака 3 на фініш.

## Слайд 16

### Описування дистанцій у Ві

<b>W 1</b> (навітряно-підвітряна)	<b>Старт – 1 – (1a) – Фініш</b>
<b>W 2</b> (навітряно-підвітряна)	<b>Старт– 1 – (1a) – 4п/4л – 1 – (1a) – Фініш</b>
<b>W 3</b> (навітряно-підвітряна)	<b>Старт– 1 – (1a) – 4п/4л – 1 – (1a) – 4п/4л – 1 – (1a) – Фініш</b>
<b>I 1</b> (внутрішня петля)	<b>Старт– 1 – 4п/4л – 1 – 2 – 3р – Фініш</b>
<b>I 2</b> (внутрішня петля)	<b>Старт– 1 – 4п/4л – 4п/4л – 1 – 2 – 3р – Фініш</b>
<b>O 1</b> (зовнішня петля)	<b>Старт– 1 – 2 – 3п/3л – 2 – 3л – Фініш</b>
<b>O 2</b> (зовнішня петля)	<b>Старт– 1 – 2 – 3п/3л – 2 – 3п/3л – 2 – 3л – Фініш</b>

### Описування дистанцій у вітрильницькій інструкції

Дуже важливо, щоб описування дистанцій проводилося по всьому світу в абсолютно однаковий спосіб, аби уникнути будь якої плутанини.

На слайді міститься текст, що його застосовують на всіх головних змаганнях. Літерами означається тип дистанції, (**W** для навітряно-підвітряної; **I** для трапеоїду з внутрішньою петлею; **O** для трапеоїду з зовнішньою петлею). Цифрою, що слідує за літерою, означається кількість повних петель.

## Слайд 17

### **Місце розташування району перегонів**

- **Важливі фактори, що впливають на проведення перегонів**
  - **Чистий вітер; уникайте круч і місць, де створюються завороти вітру**
  - **Однакові глибини; простота встановлення знаків**
  - **Припливно-відпливні течії; цього треба уникати за будь якої можливості**
  - **Наявність простору для кількох дистанцій; не перекривайте райони перегонів між собою**

### **Місце розташування району перегонів**

Місце для виставлення дистанцій має обиратися так, аби забезпечувати, наскільки тільки можливо у цьому географічному районі, справедливість спортивної боротьби, беручи до уваги припливно-відпливні течії, мілини та примхи вітру, що породжуються береговими підвищеннями, будівлями і т. ін. Може бути й таке, що ліпше накрутити більше петель на дистанції невеликого розміру, аби уникнути вітрових забаганок і «хитрого» рельєфу дна, знання яких надавало би перевагу місцевим учасникам.

За цим посібником вважається, що дистанції мають виставлятися для проведення саме запланованих перегонів, користуючись окремими знаками і стартовими і фінішними лініями, встановленими відповідно до напрямку вітру. Якщо перегони проводяться навкруг постійно встановлених знаків судноплавної обстановки, положення стартової і фінішної ліній, все ж таки можуть бути виставлені залежно від напрямку вітру.

У багатьох клубах є визначені райони перегонів, які навіть нанесені на морські мапи. Із зазначеними координатами кожний клубний керівник перегонів має завжди виставляти дистанцію у тому самому місці. Для регат з участю кількох класів, кожний керівник перегонів має заздалегідь визначити район перегонів, знов таки беручи до уваги координати. Якщо ж керівник перегонів сам визначить свою пляму, то має додатково робити наступне:

Застосувати морську мапу району перегонів, на якій зазначені орієнтири, що ними можна скористатися для визначення місця, зробити картонний шаблон, чи нанести схему дистанції на чисту плівку (скажімо на прозору плівку для накривання столу) шаблон, чи схема, мають відповідати масштабу мапи, треба мати ще інструмент для перенесення компасних напрямків на мапу, чи з мапи, і обрати метод визначення відстаней.

На закритих водоймах форма дистанції залежить від того, наскільки вільним може бути керівник перегонів щодо розташування дистанції, яка відповідала би напрямкам вітрів. Йому може також знадобитися виставити праву дистанцію, хоча переважно обиратися має ліва дистанція, як така, що запобігає скупченості біля навітряного знака.

На відкритих водах процедура є значно простішою. Користування GPS спрощує виставлення знаків, проте треба бути уважними за сповіщень по радіо даних GPS.

## Слайд 18

### **Бардіжальний відрізок**

- **Три питання, які треба вирішувати за визначення місця для знака 1**
  - **Головний напрямок вітру**
  - **Відстань знака 1 від стартової лінії**
  - **Вплив будь якої бокової течії**

### **Бардіжальний відрізок**

Це стосується всіх типів дистанцій, що їх описано вище. (Навітряно-підвітряна; Навітряно-підвітряний трикутник; Трапецоїд).

### **Виставляння знака 1**

Найшвидший і найефективніший спосіб виставляння знака 1 на правильному місці є такий:

- Закотувати судно перегонного комітету
- Установник першого знака проходить повз судно ПеК (ГСС) і користуючись GPS на своєму судні визначає місце ГСС. Це місце залишатиметься незмінним протягом всього дня, якщо тільки ГСС не перебуває у стані руху.
- Відтак установник слідує компасним курсом на відстань, що йому вказано керівником перегонів, доки не опиниться на потрібному місці за показаннями GPS.
- У цій точці установник знаків «танцює», тобто не стає на кітву і не виставляє знак. Він залишається чисто з навітру від судна ПеК на потрібній відстані, доки не отримає наказу ставити знак.
- У цей проміжок часу він має доповідати про будь які зміни щодо напрямку і швидкості вітру керівникові перегонів.

Цей спосіб дає можливість керівникові перегонів виставляти перший знак в останній момент, що зменшує вірогідність появи заходу вітру, який може вплинути на виставляння дистанції.

### **Довжина відрізка**

Визначення правильної довжини відрізка є важливою справою і потребує взяття до уваги кількох факторів:

- Тривалість перегонів – у більшості сучасних вітрильницьких інструкцій зазначається планований час фінішування першого судна у перегонах. Врахування того, якими мають бути довжини відрізків, аби додержати планованого часу перегонів, є одним з головних завдань.
- Швидкість суден за різних вітрів і стану моря.
- Величина водного простору, яким можна скористатися у певних напрямках.
- Стабільність вітру
- Обмеження, зазначені у вітрильницькій інструкції. У деяких інструкціях зазначається обмежений час першого знака. Судна мають обігнути перший знак у межах цього часу, інакше перегони будуть припинені.



Хороший керівник перегонів має весь час вести записи швидкості вітру, фіксувати час провітрилення кожного відрізка дистанції суднами кожного з класів, з якими він має до справи. Цей банк даних є безцінним надбанням для визначення правильних довжин дистанцій.

### **Бокові течії**

Наявність течій уперек до напрямку вітру породжують певні складнощі для керівника перегонів. Місце першого знака може бути не прямо проти вітру. Щоб компенсувати знос суден вбік течією за їхнього бардіжання до знаку 1, знак має бути зміщено вниз за течією. Про це йтиметься далі у цьому посібнику.

## Слайд 19

### **Похідний відрізок**

- **Точність установки цього відрізка стосовно вітру є дуже важливою**
  - **Особливо для несиметричних суден**
  - **Бокові течії на цьому відрізку можуть мати ще більш шкідливий вплив, ніж на бардіжальному**

### **Похідний відрізок**

Точність установки цього відрізка стосовно вітру є дуже важливою. Аби надати суднам нагоду вітрилити за вітром тактично і отримати шанс наздогнати і випередити інші судна, надати можливість нести спінакери на всіх галсах, після кожного з поворотів фордевінд, є істотним фактором.

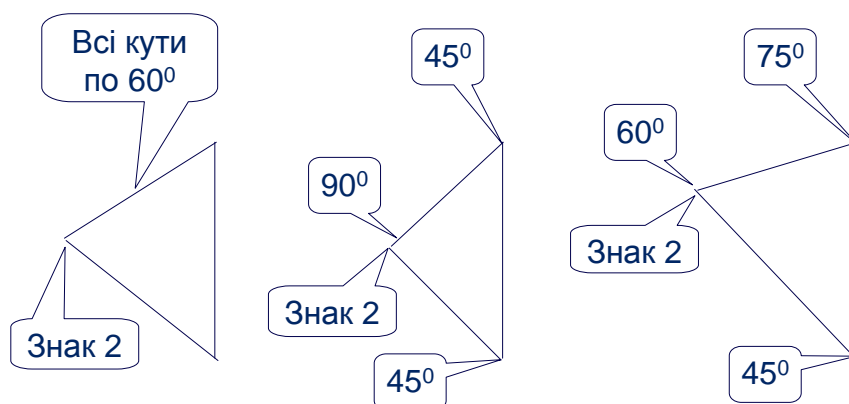
Для того, щоб всього цього досягти, треба, щоб похідний відрізок був у межах 5° від напрямку вітру. Всякий більший перекис призводитиме до того, що всі судна намагатимуться вітрилити на тому самому галсі і це страшенно зменшуватиме можливості випередження.

### **Бокові течії**

На цьому відрізку вони можуть мати ще більший вплив на плин перегонів, ніж на бардіжальному відрізку дистанції.

На жаль, за наявності бокової течії, керівник перегонів не має можливості зробити і те, і інше, разом: встановити з урахуванням течії як бардіжальний, так і похідний відрізок. Це питання обговорюватиметься далі у цьому посібнику.

## Бакштагові відрізки



Перевагою трикутної дистанції є те, що можна змінювати кути бакштагових відрізків

### Бакштагові відрізки

Асоціації багатьох класів все ще бажають мати захоплююче глісирування на бакштаговому відрізку.

Щоби цього досягти, треба застосовувати трикутник. У різних класах для швидкісного глісирування існують різні оптимальні кути до напрямку вітру. На ранніх стадіях обговорень майбутніх змагань керівникові перегонів треба проконсультуватися з Асоціацією класу щодо кута, який найбільше пасує для суден класу, що змагатимуться.

Політика для головних змагань є наступною:

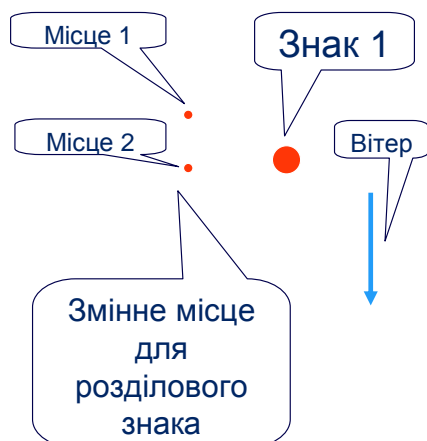
- Для суден/дошок без спінакерів бардіжальний відрізок має розташовуватися під внутрішнім кутом у  $70^\circ$ .
- Для суден/дошок зі спінакерами бардіжальний відрізок має розташовуватися під внутрішнім кутом у  $60^\circ$ .

### Розташовування знака 2 – «полундрового» знака

Правильне визначення місця для знака 2 може бути досягнуте через:

- Сповіднення установника знаків по радіо про місце знака за GPS. Але так можна припуститися помилки.
- Або ж надавши установнику знака 1 курс і відстань від знака 1 до знака 2. Згадайте, що у цього установника є дані GPS про місце ГСС. Він також поставив знак 1. Відзначивши на своєму GPS місце знака 1, він може тепер слідувати точним курсом і точно визначити відстань до знака 2. Вигода щодо застосування цього способу полягає у тому що за його застосування для визначення даних GPS не є потрібними ніякі радіо перемовини. Отже помилки щодо отримання по радіо довготи і широти точки будуть усунуті.

## Розділовий знак



- Відстань і кут залежить від вимог класу
- Призначений для відсування суден, які починають вітрилити фордевіндовий відрізок зі спінакерами, і відокремлення їх від суден, що наближаються до знака 1 на бардіжанні

### Розділовий знак

Цей знак застосовується деякими класами для відокремлення суден, які починають вітрилити фордевіндовий відрізок і займаються постановкою спінакерів, від суден, які наближаються до знака 1 на своєму бардіжальному відрізку.

Кут і відстань, на якій цей знак виставляється від знака 1, є дуже специфічними і залежать від класу суден. Ці показники мають бути предметом обговорення між керівником перегонів і асоціацією класу ще на дуже ранніх стадіях підготовки до проведення змагань.

На головних змаганнях розділовий знак має виставлятися з внутрішнім кутом  $80^\circ$  і на відстані 0.02 ММ (40 м) від знака 1.

### Знак

Цей знак зазвичай має бути менших розмірів, ніж знак 1. У якості розділового знаку часто застосовують просто означальний буйок.

Якщо обидва знаки, і перший, і розділовий, є однакового розміру і форми, то швидке пристосування похідного відрізка може здійснюватися переставлянням тільки одного із знаків.

## Слайд 22

### **Брама**

- **Для більшості навітряно-підвітряних дистанцій підвітряний знак виставляється у вигляді брами**
  - **Для брами потрібно, аби навкруг кожного зі знаків був круг діаметром у три довжини корпусу з просторовим проміжком між цими кругами**
  - **Отже, мінімальною шириною брами має бути сім довжин корпусу**
  - **Більшість брам виставляють із шириною 9 – 10 довжин корпусів суден**

### **Брама**

Брама є, можна сказати, новим різновидом знака. Зазвичай вона застосовується на підвітряному кінці похідного відрізка. Наявність брами надає можливість суднам, які цього хочуть, вітрилити проти вітру лівою стороною дистанції, сприяє можливості зробити це не перетинаючи курсу суден, які спускаються під спінакерами до підвітряного знака. Аби цього домогтися, суднам треба просто огинати правий знак брами.

### **Ширина брами**

За правилами перегонів навкруг кожного знака потрібно мати круг радіусом три довжини корпусу. Ще одна довжина корпусу потрібна, аби зробити просвіт між двома тридовжинними зонами. Із цього складається мінімальна відстань між знаками брами у 7 довжин корпусу. Поза те, досвід підказує, що така ширина є дуже замалою для застосування у перегонах багатьох класів, зазвичай нових, швидкісних типів. Як більш прийнятну ширину брами можна рекомендувати ширину у 9 – 10 довжин корпусу, ще більшу ширину треба застосовувати за сильнішого вітру і, відповідно, за більшої висоти хвиль.

За ПВП 86.1(b) вітрильницькою інструкцією дозволяється замінювати на «два», чи «чотири» кількість довжин корпусу, що визначають зону навкруг знака, за умови, що це число буде однаковим для всіх знаків і для всіх суден, для яких застосовуються ці знаки. Якщо таке запроваджено, то всі цифри, що означають мінімальну, максимальну і рекомендовану ширину брами, мають бути відповідно змінені.

### **Скіс брами**

Маючи відповідні навички, керівник перегонів може встановити браму з тим самим скосом до вітру, що і стартову лінію, аби захопити судна до використання обох сторін дистанції.

### **Виставляння брами**

Це дуже схоже на виставляння стартової лінії. Зазвичай ставиться спочатку знак, який є ближчим до судна ПеК, на яких 50 метрів на вітер від стартової лінії і навпроти її середини, де буде фінішна лінія. Другий знак виставляється у той самий спосіб, що і зовнішній знак стартової лінії, тобто, буксирується на своє місце за катером так, що у катері-установнику залишається тільки кітві знака. Як тільки знак опиниться на місці, кітві кидають у воду.

Інакше, це можна робити двома установниками, які буксирують на вітер по знаку на відстані ширини майбутньої брами. По сигналу обидва установника віддають кітви знаків.

## Слайд 23

### **Трапецоїд**

- **Трапецоїд було запроваджено, аби сполучити два класи в одному районі дистанції застосовуючи при цьому:**
  - **Ту ж саму стартову лінію**
  - **Ту ж саму фінішну лінію**
  - **Але маючи при цьому майже різні дистанції**

### **Трапецоїд**

Для цієї дистанції потрібно мати більше засобів у сенсі знаків, катерів і особистого складу обслуги. Це складна дистанція щодо її виставлення і, мабуть, ще складніша щодо її переставлення у разі зміни напрямку вітру під час перегонів.

Через її великі розміри для неї потрібно мати значно більший водний простір, ніж для інших типів дистанцій. Коли її вперше застосовували, то бакштаговий відрізок між знаками 1 і 2 був такої ж довжини, як і перший бардіжальний. За подальшого практичного застосування цього типу дистанцій стало зрозумілим, що перший бакштаговий відрізок є нічим більшим, ніж просто проміжком між двома барді жальними відрізками (між знаками 1 і 4 – внутрішня петля, а між знаками 2 і 3- зовнішня петля). Рекомендується, аби цей відрізок (між знаками 1 і 2) був довжиною тільки у дві третини довжини першого бардіжального відрізка.

### **Вигоди Трапецоїду**

Коли змагається два класи, або різні групи того самого класу, то перегони легко проводити на трапецоїдній дистанції. Перевага полягає у зменшенні розмірів флоту, і, у наслідку, довжини стартової лінії.

### **Невигоди Трапецоїду**

Головна незручність трапецоїду проявляється у разі заходу вітру. Теоретично було б можливим повернути дистанцію навкруг одного із знаків, але для цього треба переставити цілих п'ять знаків. Насправді, що є поширеним, так це переставлення двох навітряних знаків (знаків 1 і 2) на нові місця. Це виглядає просто, але за такого способу сильно змінюється конфігурація всієї дистанції в цілому і може відтак породжувати проблеми щодо виставлення фінішної лінії.

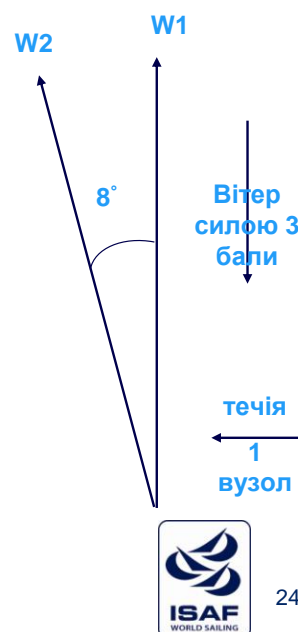
Інколи трапляється, що на внутрішній і зовнішній петлях дують різні вітри, як за силою, так і за напрямком.

### **Рекомендації**

Краще, у разі, якщо наявні засоби це дозволяють, проводити перегони на окремих навітряно-підвітряних дистанціях зі своїми окремими перегоновими комітетами, ніж проводити все на трапецоїді з одним перегоновим комітетом.

## Зрівноважування течії – бардіжальний відрізок

- Загальним правилом є на кожний вузол течії відсувати навітряний знак на  $8^\circ$  вниз за течією
- За слабких вітрів це число треба подвоювати
- Для діагональної стосовно вітру течії запропоноване число має ділитися навпіл



ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006

24

### Зрівноважування течії

На щастя, для більшості акваторій ці проблеми не існують!

Проте, оскільки керівники перегонів тепер є більш рухомими, і працюють на акваторіях далеких від рідного клубу, то постало дуже важливим, аби вони знали на проблемах, що породжуються припливно-відпливними течіями, що є наявними на акваторії дистанції. Поради, які тут пропонуються, ґрунтуються на досвіді багатьох керівників перегонів набутім протягом довгих літ. Є ціла низка примітивних порад, грубих провідних принципів, правил «на око», як пристосуватися до умов, що їх породжують бокові течії, і зрівноважити їхній негативний вплив.

Те, що ці поради є грубими і примітивними, пояснюється тим, що однакових акваторій не існує. Іноді перегони на певній акваторії починаються за дуже слабкої течії, але навітряний знак може бути уже розташований у майже протилежному щодо нормального напрямку, через очікування недовзі зростання швидкості течії до 4 – 5 вузлів. На деяких акваторіях жодне компенсування, чи зрівноваження впливу течії є практично нездійсненним!

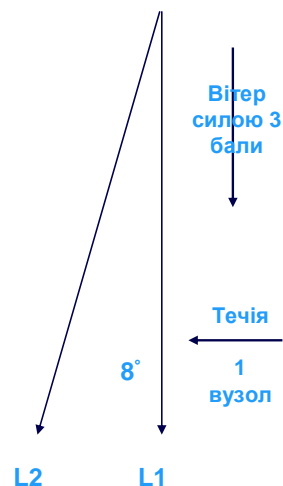
### Бардіжальний відрізок

Коли вітер є помірним, дець три бали за шкалою Бофорта, а течія в 1 вузол має напрямок під  $90^\circ$  до напрямку вітру, ставте навітряний знак приблизно на  $8^\circ$  вниз за течією.

За слабких вітрів число градусів подвойте.  
Для діагональних течій – розділіть навпіл.

## Зрівноважування течії – похідний відрізок

- Пристосованість похідного відрізка до бокової течії є вирішальним фактором для хорошо проведених перегонів
- Застосовується те саме загальне правило, але потребує більшої точності



### Похідний відрізок

Пам'ятайте! Похідний відрізок має бути виставлений до напрямку вітру точніше, ніж бардіжальний, а саме так, аби судна мали змогу розкласти рівнозначні бакштагові галси на фордевінді. Це стосується зокрема асиметричних суден. Метою має бути надання перегонцям шансів випередити суперників застосовуючи тактичне вітрилення.

Застосовується те саме практичне правило.

Коли вітер є помірним, десь три бали за шкалою Бофорта, а течія в 1 вузол має напрямок під  $90^\circ$  до напрямку вітру, ставте підвітряний знак приблизно на  $8^\circ$  вниз за течією.

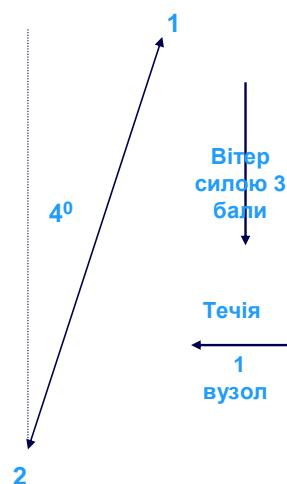
За слабких вітрів число градусів подвойте.

Для діагональних течій – розділіть навпіл.



## Зрівноважування течії — погодження між відрізками

- Оскільки за бокової течії похідний відрізок є більш вирішальним, ніж бардіжальний, то зображене є розумною поступкою-компромісом
- Але не перебільшуйте у зрівноважуванні



### Зрівноважування течії — погодження між відрізками

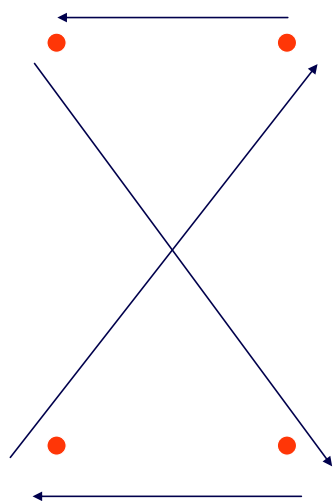
На двох попередніх слайдах показано, що має відбуватися за виставлення дистанції на припливно-відпливних водах, де є сильна бокова течія. Проте, створюються і власні проблеми. Перший знак пересунутий на  $8^\circ$  за течією, тепер не стоїть чисто проти вітру від стартової лінії. Це породжує наступну проблему, тому що, ми маємо точно виставити похідний відрізок так, як описано вище. Якщо відсунути нижній знак під  $8^\circ$  наниз за течією, то він опиниться ще далі від стартової лінії.

### Погодження-компроміс

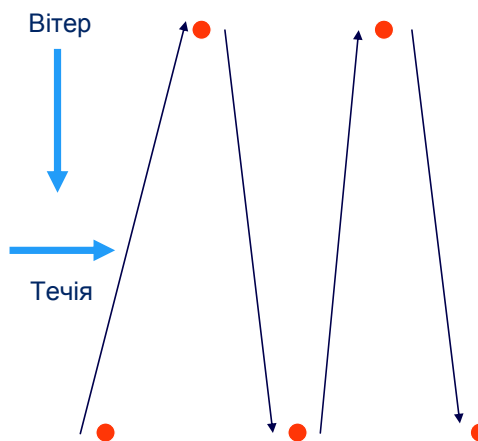
Зверніть увагу на те, що кут на який зсувають знак, є тільки  $4^\circ$ , як зазначено вище. Це не є повністю задовольняючим, але тільки це може бути єдиним виходом.

## Зрівноважування течії — інші дистанції

### ‘X’ (“ікс”) дистанція



### Дистанція “зигзаг”



### Зрівноважування течії — інші варіанти дистанцій

Два варіанти дистанцій, що їх зображено вище, є ще одним вибором для зрівноважування бокових течій.

#### «X» («ІКС») дистанція

Ікс дистанція може створювати проблеми на першому знаку: якщо течія матиме протилежний щодо зображеного на схемі напрямок, то доведеться спрямовувати флот на огинання першого знаку правим об'їздом. Цей тип дистанції успішно застосовується у разі наявності бокової течії на обмеженому просторі.

#### Дистанція «Зигзаг»

Цей тип дистанції, яку іноді називають «дистанція, крокуюча за водою», потребує багато місця і дуже майстерної бригади установників. Перевага цього типу дистанції полягає у тому, що кожний із знаків можна ставити безпосередньо перед тим, як флот сягне попереднього знака. Це надає керівникові перегонів можливість досить точно визначити швидкість течії і швидкість вітру для кожного окремого відрізка. Цей тип дистанції успішно застосовується у деяких частинах Світу.

## Слайд 28

### **Обрання місця для стартової лінії**

- **За обирання на акваторії перегонів місця для стартової лінії до уваги має братися наступне:**
  - **Дані щодо припливів-відпливів (час високої і низької води)**
  - **Глибини**
  - **Характер дна**
  - **Прогноз погоди**

### **Обрання місця для стартового судна і підвітряного знака**

Прямуючи до місця установки стартової лінії треба брати до уваги чинники, які прямо впливають на обрання місця для її розташування, а саме:

- Прогноз погоди
- Фазу припливу
- Глибини
- Характер дна

Загалом стартові лінії мають виставлятися перпендикулярно до середнього напрямку вітру, виміряного з вільно дрейфуючого судна (ходовий вітер). Течія, вигідна сторона дистанції, очікувані заходи вітру та інші перемінні, можуть бути підставами для відхилень від цього правила.

Якщо вітер є стійким і відповідним до прогнозу погоди, слідуйте на підвітряну ділянку планованого району перегонів. Визначте місце на мапі та його прямі і зворотні компасні пеленги і простеці, створені предметами, які є ясно видимими, і яких можна чітко і легко визначити.

Якщо вітер не відповідає прогнозу, то дуже важливим є визначити, яким буде вітер на момент старту і протягом перегонів. Закотуйте головне судно ПеК (ГСС) у такому місці, навкруг якого можна було б повертати всю дистанцію так, щоб головному судну ПеК не довелося вибирати ківту і пересуватися в інше місце.

Записуйте середній напрямок вітру і позначайте його на мапі біля головного судна ПеК.

Не забувайте, що покажчики вітру мають завжди застосовуватися у чистому вітровому потоці, а не там, де вітер спотворено будь якими частинами стартового судна. Кращим місцем для користування ними зазвичай буває прова судна.

Розташуйте модель дистанції, про яку йшлося вище, на мапі, аби визначити, як саму дистанцію, так і її можливі зміни, вирішити відповідність місця таким чинникам, як погане дно, берегові кручі, судноплавні фарватери і т. ін. Якщо застережень немає, то закотуйте стартове судно і знов перевірте місце. Не забувайте, що стартове судно завжди має встановлюватися на тому місці, де буде правий кінець стартової лінії.

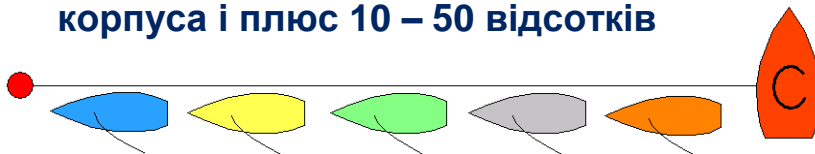
Стаючи на ківту, краще витравити трохи зайвої довжини линви, аби на останній хвилині перед підготовчим сигналом мати змогу підправити стартову лінію, чи підібравши, чи витравивши частину котвової линви. негайно повідомте інші судна ПеК – тобто інших керівників перегонів, якщо такі є, про ваше місце і про напрямок вітру у цьому місці. Такі

відомості можуть допомогти іншим працюючим на воді керівникам перегонів краще зорієнтуватися щодо виставлення їхніх дистанцій і запобігти непорозумінням між сусідніми районами перегонів.

Продовжуйте перевіряти напрямок вітру.

## Стартова лінія - довжина

- **Формула визначення є наступною:**
  - Кількість суден помножена на довжину корпусу і плюс 10 – 50 відсотків



- **Інші фактори, які впливають на довжину:**
  - розміри і маневрові якості суден
  - стан моря
  - сила вітру
  - течія

### Стартова лінія – довжина

Стартова лінія має бути завдовжки такою, як необхідно. Довжина визначається за формулою: кількість суден, помножена на довжину одного судна, плюс від 10% до 50% цього добутку. Дехто із керівників перегонів сприймає це як дуже загальну настанову, але формула виведена для того, аби надати суднам змогу «маневрувати на рівні доброї морської практики».

До уваги мають братися як вітрові умови і стан моря, так і маневрові якості суден. Є відчутна різниця між швертботом-оптимістом і 20 метровою крейсерською яхтою щодо потреб простору для маневру. Це той випадок, коли оцінка керівника перегонів відіграє вирішальну роль щодо хорошого старту.

Рівень майстерності і досвідченості флоту теж є одним із вирішальних факторів. На Олімпійській регаті і на змаганнях тих класів, які зменшують розміри флоту для фінального круга на своїх Чемпіонатах, мало не кожне судно потребує місця на стартовій лінії. Отже, зазначена вище формула для визначення довжини лінії є правильною. І, все ж таки, хоч кожний, хто заявився на участь у змаганні, має право на стартування в той самий момент, що й інші, невідворотним фактом є те, що менш досвідчені перегонці на момент сигналу стартування опиняються у другому, чи й у третьому, ешелоні стартувальників, позад від лінії. Через це, стартова лінія, встановлена за вищезазначеною формулою, виявляється дуже довгою.

Задовга стартова лінія породжує для керівника перегонів інші труднощі. Іноді за дуже великих флотів стартові лінії мають бути більшими, ніж миля, завдовжки. Часто-густо трапляється, що на такій лінії на кожному з її кінців, а іноді, і посередині, працює різний вітер. Іншим ускладненням, з яким стикається керівник перегонів за таких обставин, це неможливість точно визначати судна, які є НБД (OCS).

Зменшення довжини стартової лінії до «керованої» довжини, надає змагунам більше можливостей для «чесного і справедливого» старту, а також дозволяє керівникові перегонів відправити флот на дистанцію з першого старту, замість того, щоб вдаватися до покаральних прапорів.

Сприятлива можливість для керівника перегонів домогтися останнього, повстає на первинних нарадах з асоціацією класу, коли він має спромогтися переконати її керівництво в тому, аби скоротити довжину стартової лінії шляхом запровадження відповідного формату змагань, за яким зменшиться кількість суден стартуючих в одному старті.

Нижче наводиться настанова щодо довжин стартових ліній для різних номерів програми Олімпійських змагань 2008 року. Бажано, аби вказані довжини за сильного вітру були збільшені. Для Лейзерів встановлювати довжину лінії треба просуваючись від зовнішнього кінця лінії у напрямку до стартового сигнального судна.

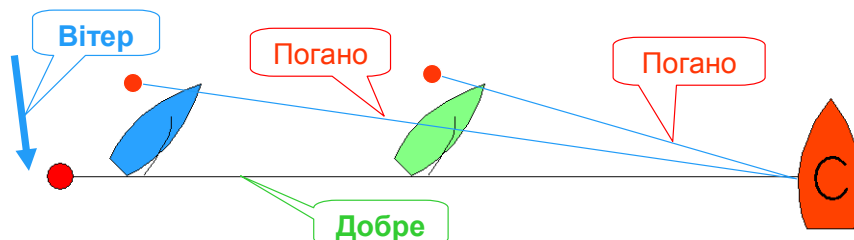
Клас	Довжина корпусу (метрів)	Множник	Кількість суден	Довжина стартової лінії
RS:X Чол.	2.86	2	35	200
RS:X Жінки	2.86	2	28	160
Фінн	4.54	1.4	26	165
Лейзер	4.54	1.4	40	240
Лейзер радіал	4,24	1.4	26	150
470 Чол.	4,24	1.3	30	180
470 Жін.	4.7	1.3	19	120
49er	4.9	1.25	19	120
Торнадо	6.09	1.5	16	150
Зірковий	9.92	1.4	16	160
Інглінг	6,35	1,5	15	140

## Олімпійська регата 2008

Клас	Довжина корпусу (ms)	Множник	Кількість суден	Довжина стартової лінії
RS:X	2,86	2	35	200
Фінн	4,54	1,5	26	180
Лейзер ч	4,24	1,5	40	250
470 ч	4,7	1,5	30	210
49er	4,9	2	19	190
Торнадо	6,09	2	16	190
Зірковий	9,92	1,7	16	190
Інґлінґ	6,35	1,7	15	160

Як приклад, наводяться довжини, що застосовувалися на Олімпійській регаті 2008 року

## Стартова лінія - скіс



- **Скіс застосовується для того, аби надати незначної переваги стартувальникам лівого кінця лінії**
  - Чим довша лінія, тим меншим має бути скіс
  - Чим коротша лінія, тим більшим скіс має бути
- **Краще починати з лінії під прямим кутом до вітру, а потім її підправляти**

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



31

### Скіс лінії

Зазвичай було нормальним ставити стартову лінію зі скосом у  $5^\circ$  на вигоду лівого кінця. Метою скоса є заохочення флоту використовувати всю лінію, а не тільки її правий кінець. Завеликий скіс може призводити до скупчення суден на лівому кінці, оскільки всі хочуть мати перевагу над усіма. Керівник перегонів має спостерегти за тим, як флот реагує на скіс лінії за першої установки і підправити її, якщо треба, для наступних стартів.

Тепер це не проблема.

Керівникам перегонів відомо, що лінію спочатку треба ставити під прямим кутом до вітру. Це лінія, яка стоїть під  $90^\circ$  до напрямку середнього вітру, який має бути наразі визначеним. Поставлену таким чином лінію можна чудово відкорегувати, пересуваючи будь який із її кінців, у спосіб підбирання, або попускання китових линв. Для отримання точно виставленої лінії керівникові перегонів треба спостерігати за флотом, який випробовує лінію, відшукуючи, яким чином можна отримати на старті якусь перевагу. Якщо флот стартує, надаючи перевагу одному з кінців лінії, то керівникові перегонів треба підправити лінію у зазначений вище спосіб.

Щоб не трапилося, на момент підготовчого сигналу лінія має бути виставлена. Жодних підстроювань лінії після цього сигналу не може бути.

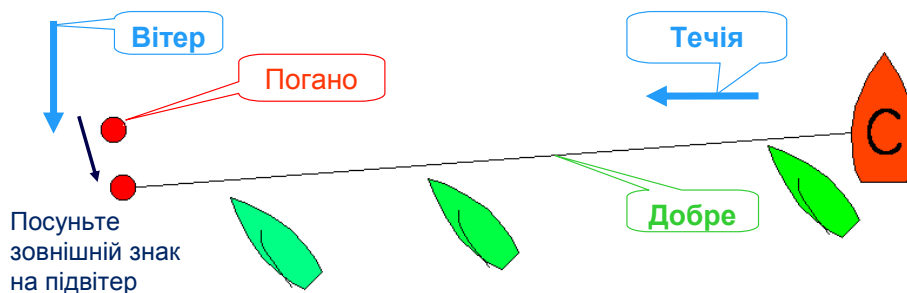
### Внутрішній обмежувальний знак

Якщо потрібним є внутрішній обмежувальний знак (ВОЗ), то його тепер можна поставити. Це знак, який захищає судно ПеК від учасників. Внутрішній обмежувальний знак має встановлюватися наскільки тільки можливо ближче до стартової лінії, і ніколи не більше,



ніж пів корпусу на підвітер від лінії. Задля захисту судна ПеК можна застосувати і знак, приєднаний на короткому кінці до суддівського судна. Такий знак набуває статусу постійно приєданого предмета і вважається частиною судна перегонового комітету. Він також тримає судна чисто від линви кітви, відданої з корми судна ПеК, якщо така застосована.

## Підлаштування скосу лінії під вплив течії



**Судна зносить течією у бік зовнішнього кінця**

**Якщо переставити знак, як показано, судна зможуть проминути зовнішній знак**

### **Підстроювання скосу для протидії впливу бокової течії**

Якщо течія має напрямок вздовж стартової лінії, то вона зносить судна до одного із кінців лінії. На схемі показано, що може зробити керівник перегонів для того, аби протидіяти цьому негараздові.

Якщо течія тягне судна у бік зовнішнього кінця стартової лінії, то зовнішній знак треба змістити трохи на підвітер, аби надати суднам можливість проминути зовнішній знак лінії без утруднень. У нашому випадку це скіс з перевагою правого кінця. За наявності течії з протилежного напрямку, скіс треба змінити на протилежний.

### **Виставляння стартової лінії**

**Закотуйте судно перегонного комітету;**

- Так, аби можна було переставити дистанцію відповідно до нового вітру не переставляючи судна ПеК
- Застосуйте косяк (кітвову линву) великої довжини, аби мати змогу “тонко підстроювати” лінію, попускаючи, або підбираючи косяк
- Поставте зовнішній кінець лінії під 90° до середнього напрямку вітру

### **Виставляння стартової лінії**

#### **Місце розташування судна перегонного комітету на акваторії дистанції**

Коли головний (середній) напрямок вітру визначено, Керівник перегонів має порівняти його з прогнозованим. Якщо наявний на даний момент вітер співпадає з очікуваним, то треба не зволікаючи визначити місце і ставити на кітву Головне судно ПеК. Проте, у багатьох місцях у світі наявний вітер зовсім не завжди співпадає з тим, який має бути за прогнозом погоди.

У такому разі керівник перегонів має вирішувати, куди найвірогідніше гульне вітер за той час, що залишився до початку перегонів. Це одна з перших оцінок, яку має зробити керівник перегонів. Знання місцевого мікроклімату безумовно є головним фактором для цієї оцінки. Великим утрудненням щодо цього, є такий випадок, коли керівник перегонів не є місцевим. У разі наявності такої ситуації, необхідно на судні ПеК мати когось, хто добре знається на місцевих погодних умовах.

Задля заощадження часу і енергії добрий керівник перегонів має встановити своє судно ПеК у межах свого визначеного району перегонів, беручи до уваги будь які наступні зміни вітру, які вимагатимуть від нього повертати дистанцію навкруг місця закоткованого судна ПеК.

#### **Постановка на кітву**

Коли судно ПеК стає на кітву, то треба витравити деяку додаткову довжину косяка (котвовой линви). Для цього існує дві причини:

- Потрібно бути певним того, що кітва не поповзе і судно ПеК не зрушить зі свого місця під час перегонів
- Зайва довжина косяка надає керівникові перегонів можливість підправляти скіс стартової лінії, як попускаючи косяка своєї кітви (роблячи більш вигідним зовнішній кінець лінії), так і даючи машиною хід вперед і підбираючи косяка без підривання кітви у ґрунті (роблячи більш вигідним свій, правий, кінець лінії).

Керівникові перегонів потрібно також знати характер дна, і чи є ґрунт «добре тримаючим». Наступне, про що треба знати, так це глибини. Відсутність ясного уявлення про глибини може породжувати невпевненість щодо котвування судна перегонного комітету.

#### **Зовнішній кінець лінії**

Зовнішній кінець лінії може означатися двома способами:

- Він може бути означений судном зі щоглою, яка є визначенням стартової лінії (що є обов'язковим для головних змагань);

- Навзамін цього може застосовуватися буй з прапором, який означатиме дальній кінець лінії.

Перевагою застосування першого з методів є те, що до цього судна прикладаються ті ж самі принципи, що і до Головного судна ПеК (ГСС). Добра кітва і довгий косяк (кітцова линва) спрощують підстроювання стартової лінії.

Застосування буя має один головний недолік: «тонке регулювання» лінії можливе тільки з одного з її кінців, того, де стоїть судно ПеК. Виставлення цього буя на точному місці вимагає також і неабияких зусиль і майстерності від особового складу судна-установника. Найкраще це виконується так: судно-установник заходить на підвітер від точки, у якій має стояти зовнішній знак, буксируючи за собою буй на всій довжині буйрепа (маючи на своєму облавку тільки кітву буя). Відтак, установник починає повільно рухатися проти вітру у напрямку навітряного знака. Коли установник проминає точку, де має стояти зовнішній знак, то йому подається команда «товсь!». Судно-установник продовжує повільно рухатись вперед, допоки буй не опиниться на своєму місці і не буде подано команду кидати кітву. Якщо тільки косяк (буйреп) зовнішнього знака лінії не є коротким, то буй опиниться на своєму місці.

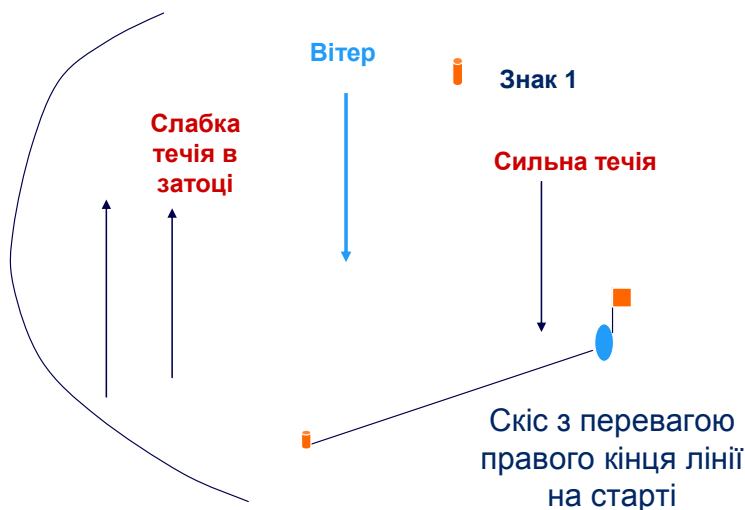
У разі керівник перегонів має сумнів щодо технічних навичок особового складу судна-установника, то належить спочатку встановити знак зовнішнього кінця лінії, а відтак виставляти Головне судно ПеК.

Метою всіх цих маневрів має бути встановлення лінії під 90° до напрямку вітру. Після цього лінію підправляють, застосовуючи ті методи, про які йшлося вище.

## Зрівноважування скосу стартової лінії у разі переваги однієї із сторін дистанції

Чинники, що їх треба брати до уваги:

- Захід вітру
- Швидкість вітру
- Стан моря
- Течія



### Зрівноважування скосу стартової лінії

Якщо флот надає перевагу одній із сторін дистанції, то застосування скосу лінії, як показано на слайді, з висунутим на вітер правим кінцем, має зрівноважити перевагу, яка виникає завдяки різниці у течіях на акваторії перегонів. Якщо не брати до уваги існуючу перевагу і виставити лінію під прямим кутом ( $90^\circ$ ) до напрямку вітру, то, як наслідок, весь флот намагатиметься брати старт біля зовнішнього кінця лінії, що найвірогідніше призведе до загального відклику.

## Слайд 35

### **Обов'язки Заступника Керівника перегонів**

- **Заступник керівника перегонів має за своїми обов'язками**
  - **Організувати особовий склад судна перегонного комітету**
    - **Всі візуальні сигнали - готові**
    - **Всі звукові сигнали - готові All sound signals ready**
    - **Годинники звірено і час стандартизовано**
    - **Реєстратори на своїх місцях**
    - **Символи дистанцій готові до виставляння**
- **Це звільняє керівника перегонів від турбот і надає йому можливість зосередитися на підготовці перегонів**

### **Роль заступника керівника перегонів**

Заступник керівника перегонів є особою на об'явку судна перегонного комітету, хто може брати участь у роботі і взяти на себе виконання функцій керівника перегонів у разі останній з тої, чи іншої причини постане нездатним їх виконувати.

Його головним обов'язком є виконання функцій «керуючого справами» на судні перегонного комітету.

Він забезпечує функціонування всіх служб на судні ПеК, аби судно ПеК було готовим і спроможним виконувати свої функції.

- **Всі візуальні сигнали є готовими до негайного застосування**
- **Звукові сигнали готові, в тому числі і на повторність у разі невдачі**
- **Всі годинники є синхронізованими з секундометристом**
- **Реєстратори підготували свої бланки і запасні олівці**
- **Символи дистанцій готові для виставляння**

Це звільняє керівника перегонів від турбот щодо цих справ і надає можливість зосередитися на головних завданнях щодо виставляння дистанції і стартової лінії.

## Слайд 36

- **За правилами вимагається, аби дистанцію було означено не пізніше за попереджувальний сигнал.**
  - **Для сповіщення учасників щодо дистанції користуйтеся способом, вказаним у вітрильницькій інструкції**
  - **Якщо необхідно вказати компасний курс на перший знак, то його треба виставити у той самий час**

### **Означення дистанції, що її буде застосовано у перегонах**

Є кілька способів сповістити перегонців, яку дистанцію вони мають вітрилити.

У деяких клубах існують стандартні дистанції для їхніх клубних змагань, кожна із яких означається певною літерою. На більшості чемпіонатів дистанції описуються у додатках до вітрильницьких інструкцій із зазначенням сигналів, якими доводитимуть до відома учасників, яку саме дистанцію буде застосовано.

Іноді флоти у крейсерських перегонах, які відбуваються у спосіб «огинання бляшанок», отримують відомості щодо дистанції по радіо.

Який би метод не застосовувався, відомості про дистанцію мають бути просигналізовані перед, або разом із попереджувальним сигналом.

Після того, як було подано сигнал про дистанцію, керівник перегонів має тільки наступні способи щодо її зміни: відстрочити перегони перед стартом, подати сигнал загального відклику, або припинити перегони після старту.

## **Стартування**

- **Стандартну систему стартування описано у правилах**
  - **Її треба застосовувати, якщо тільки можливо, то щоразу**
  - **Відрізок часу між попереджувальним і підготовчим сигналом можна змінювати**
  - **Якщо старту даватимуться один за одним поспіль, то у вітрильницькій інструкції має бути вказано жорсткий порядок стартів**
  - **Рішення щодо проведення перегонів - віндсьорфінг**
  - **Підготовчий сигнал може містити сповіщення про стартові покарання**

## **Стартування**

Стандартну систему стартування описано у книзі правил. Вона базується на двох нерозривних п'ятихвилинках, які починаються попереджувальним сигналом і закінчуються стартом перегонів. Підготовчий сигнал містить сповіщення про різні стартові покарання, які може бути накладено, і про застосування кожного з них подається один із п'яти різних сигналів.

Теперішня система має одну велику перевагу перед системами, що застосовувалися раніше. Незалежно від того, чи було подано старт перших перегонів дня, а чи ні, або ж має місце повторний старт після відстрочення, загального відклику, або й припинення, порядок сигналів залишається кожного разу таким же самим.

## **Рішення щодо проведення перегонів – віндсьорфінг**

Наступні настанови пропонуються для віндсьорфінгу, особливо для головних змагань:

- За відсутності умов для глісирування, або сумніву щодо їх наявності, має відбуватися не більше двох перегонів за день. Треті перегони дня можуть бути проведені тільки у разі, якщо двоє попередніх перегонів дня відбулися за наявності умов для глісирування, або ж останні з двох попередніх перегонів дня відбулися за наявності умов для глісирування і ці умови продовжують стабільно зберігатися аж до старту третіх перегонів.
- Періоди відпочинку – коли перегони слідуєть одні за одними поспіль:
  - а) За відсутності умов для глісирування, або сумніву щодо їх наявності, мінімальний інтервал між закриттям фінішу і новим попереджувальним сигналом для того ж самого флоту/підгрупи має бути тривалістю, беручи до уваги погодні умови, приблизно 25 хвилин.
  - б) За наявності умов для глісирування цей проміжок часу може бути скорочений до 20 хвилин.
  - с) Якщо двоє перегонів було проведено одні за одними поспіль, то рекомендовано, аби відпочинок змагунів тривав приблизно одну годину на березі від моменту фінішування останньої дошки у других перегонах флоту/групи і до моменту попереджувального сигналу для третіх перегонів цього ж флоту/групи. На рішення щодо проведення третіх перегонів одразу за другими, мають впливати не тільки погодні умови, а й інші чинники, такі, як відстань до берега, та ін.

## **Зміни щодо стартових процедур**

У стандартних стартових процедурах між попереджувальним і підготовчим сигналами проміжок становить лише одну хвилину. За деяких обставин цього проміжку не вистачає і його треба збільшувати. Достатнім є збільшення, яке застосовується у багатьох вітрильницьких інструкціях, а саме, від 5 до 10 хвилин.



### **Перегони, що відбуваються одні за одними поспіль**

Якщо нічого іншого не зазначено у правилах класу, то попереджувальний сигнал для наступних перегонів має даватися не більше, ніж через 10 хвилин після фінішування судна, яке було останнім у попередніх перегонах.

Якщо кожного дня проводяться більш, ніж одні перегони, і час старту других, чи й інших перегонів на заплановано, то необхідно зробити якесь попередження для змагунів про те, що черговий старт має розпочатися невдовзі. Це зазвичай буває важливим саме для головних змагань, коли учасники можуть бути пришвартовані до катерів своїх тренерів і їм потрібно мати якийсь час, аби встигнути роз'єднатися перед тим, як буде подано підготовчий сигнал.

У посібнику щодо вітрильницької інструкції, який міститься у книзі правил перегонів, є пункт, у якому передбачається така ситуація. Пропонується застосовувати наступну редакцію цього пункту інструкції:

«Після довгого відстрочення, аби судна пильнували початку наступних перегонів чи низки перегонів, які мають невдовзі розпочатися, для означення проміжку часу, не коротшого, ніж чотири хвилини, перед попереджувальним сигналом, буде підноситися оранжевий прапор (у супроводі одного звукового сигналу)»

Раніше запланованого часу перегони можуть проводитися тільки за наявності надзвичайних ситуацій.

## **Відстрочення**

- **Існує чотири сигнали відстрочення**
  - **Просте Відстрочення**
  - **Відстрочення на певний час**
  - **Переґони відстрочено – подальші сигнали на березі**
  - **Переґони відстрочено на наступний день**

### **Сигнали відстрочення**

Саме на цьому шаблі посібника доречно сказати про сигнали відстрочення. Нагода полягає у тому, що ця група із чотирьох сигналів може бути застосовною тільки перед початком переґонів, тобто, переґони, яким ще не було подано сигналу стартування, можуть бути відстрочені з будь якої причини.

Кожний із таких сигналів має подаватися, як окремий.

Просте відстрочення (вимпел AP)

За цього сигналу вимпел AP зводиться сам один. Для цього сигналу не існує часових обмежень, але наполегливо рекомендується застосовувати цей сигнал для відстрочень не більше, як на одну годину. Цього не завжди додержують, і відомо багато випадків, коли за необхідністю сигнал подається для значно більшого періоду часу, ніж одна година.

Існує багато причин, з яких керівник переґонів відчуває необхідність відкласти старт переґонів. Наводимо причини, які зустрічаються найчастіше:

- Брак вітру, чи недостатність вітру для того, аби починати переґони
- Несталий, заходистий, вітер; неможливість виставити дистанцію, через те, що вітер гуляє по всьому компасу
- Відповідно до відомих закономірностей, або ж до іншої інформації, що заслуговує на довіру, очікується генеральний захід вітру (наприклад, морський бриз має встановитися з «відомого» напрямку). Якщо таких причин немає, давайте старт переґонам, захід вітру може не відбутися, дистанцію можна буде підправити, або й очікуваний захід прийде тільки після закінчення переґонів.
- Дуже сильний вітер; для певного класу вітрилення у морі є небезпечним
- Переґоновий комітет не готовий; взагалі причина неприйнятна, але вона час від часу, все одно, виникає
- Сторонні плавзасоби, курси яких перетинаються з курсами тих, хто бере участь у переґонах; такими можуть бути різні судна, починаючи з транспортних суден і закінчуючи сторонніми крейсерськими яхтами, катерами ТБ і т. ін.

Не відкладайте переґони через тих учасників, які не прибули до району переґонів, якщо вони мали повну можливість це зробити за ретельного прикладання зусиль.

Багато хто із керівників переґонів мають за підстави для відстрочення старту переґонів такі речі, які немає змоги тут перелічувати.

Одним з найчастіших застосувань сигналу про відстрочення є припинення стартової процедури лише за яких п'ять секунд перед сигналом стартування. Зазвичай це буває важливим, коли вітер гуляє, і тим спричиняється скупчення суден біля того, чи іншого,

кінця стартової лінії, і, вірніше за все, псується стартова лінія, що призводить або до багатьох індивідуальних відкликів, або й до подачі сигналу загального відклику. Це буває ще більш важливим, якщо у якості підготовчого сигналу зводиться сигнал про стартове покарання. Добрий керівник перегонів завжди має наготові АР для зведення його на останніх секундах перед стартом. Не карайте спортсменів, коли у тому, що відбувається, їхньої вини немає.

Для головних змагань у разі відстрочення перегонів під час стартової процедури рекомендовано додержувати наступних настанов:

1. Якщо через вплив зовнішніх чинників судна-учасники позбавляються можливостей взяти хороший старт, керівники перегонів мають відстрочувати перегони під час стартової процедури.
2. Відстрочуйте перегони за заходу вітру більш, ніж на  $10^\circ$  або за інших змін, які спонукають судна гуртуватися на одному з кінців стартової лінії. Якщо захід вітру трапляється раніше за сигнал стартування, - навіть на останній хвилині перед стартом, - так, що з'являється ризик загального відклику, або що багато суден постануть НБД (ОС), то треба давати сигнал відстрочення. Знайте про заходи вітру більш, ніж на  $10^\circ$ , чи інші чинники, що спонукають судна скупчуватися біля одного з кінців стартової лінії.
3. Місця, які судна пориваються зайняти на стартовій лінії, можуть бути ознакою того, яким є скіс лінії на погляд учасників. Їхню оцінку треба бути сприйняти і подати сигнал щодо відстрочення.
4. Краще подати дуже пізній сигнал відстрочення, ніж зводити сигнали загального, чи й індивідуального відклику.
5. Іншими причинами для відстрочення є: дрейфуючий знак, значна помилка у відліку часу для сигналів, сторонні судна, курси яких перетинаються з курсами суден, що змагаються.

Якщо цей сигнал зводити на березі, то у вітрильницькій інструкції треба передбачити пункт, де вказати проміжок часу між прибранням АР і зведенням нового сигналу. Текст такого пункту Ві міститься у стандартному посібнику щодо написання вітрильницьких інструкцій. Прибрання цього сигналу має супроводжуватися одним звуковим сигналом.

Відстрочення на певний час (АР над цифровим вимпелом у супроводі двох звукових сигналів)

Якщо складається так, що виходячи із погодних умов, які передували моменту, і із прогнозу погоди, є очевидним, що перегони через певний час доведеться припинити, то краще звести сигнал про відстрочення на одну, чи дві години. У розділі Перегонові сигнали книги правил наведено цифрові вимпели від 1 до 6, які перегонові комітети можуть застосовувати. Наполегливо рекомендується, аби у будь якому разі не застосовувати сигнали більше, ніж на дві години. Час відстрочення завжди можна подовжити. Відстрочення на довший час не можна скоротити після того, як сигнал було подано.

Цей сигнал можна застосовувати тільки у такому разі, коли час старту зазначено у розкладі. Прибрання цього сигналу належить супроводжувати одним звуковим сигналом.

Перегони відстрочено – наступні сигнали на березі (АР над Н (Готел) у супроводі двох звукових сигналів)

Це дуже корисний сигнал. У разі керівник перегонів вважає, що з причин безпеки, чи з якихось інших причин, флот краще залишити на березі, то зводити треба саме цей сигнал. Практично, єдиною можливістю для флоту дізнатися про те, що керівник перегонів планує робити надалі в цей день, є відправитися на берег і спостерігати за сигналами на береговій сигнальній щоглі (флагштоці). Роблячи добру послугу перегонцям багато хто із керівників перегонів зводить на береговому флагштоці сигнал «L» (Ліма), а відтак

вивішує на дошці офіційних повідомлень писане сповіщення з детальними поясненнями від перегонного комітету. Коли цей сигнал прибирається, то жодних звукових сигналів не подається.

Перегони відстрочено на наступний день (АР над А (Алфа) у супроводі двох звукових сигналів)

Якщо постає ясным, що часу для виконання денної програми перегонів за розкладом залишається недостатньо, то зводиться АР над А. Цей сигнал, безумовно, може застосовуватися тільки тоді, коли у межах загальної програми перегонів не бракує часу для переносу перегонів на інший день. АР над А має не зводитися зарано. Якщо потрібно, то для виконання запланованих програмою завдань має використовуватися весь перегонний день вповні. Перенос перегонів на наступний день має узгоджуватися з керівниками перегонів інших районів.

У вітрильницькій інструкції має бути передбачена вимога, у разі застосування АР над А, вивішувати, зазвичай не пізніше за 21.00 передуючого дня, сповіщення про час і місце наступного старту. Коли прибирається цей сигнал, то жодних звукових сигналів не подається.

### Попереджувальний сигнал

- **Перший сигнал стартової процедури**
  - Цей сигнал має зводитися точно за часом, вказаним у вітрильницькій інструкції
  - Перегонці запускають свої секундоміри за цим сигналом
  - На зручність змагунам більшість прапорів класів несуть символи тих класів, яких стосується стартова процедура
  - Супроводжується одним звуковим сигналом



### Сигнали

Для керівника перегонів і, звичайно, для його старшого на сигналах, важливо розуміти, як діє система подання сигналів. Ця система успадкована нами від військово-морських сил по всім світі. Сигнальний прапор має бути піднятим до ноку рея згорнутим. Розкриватися прапор має від ривка за фал. Сигнал, про який йдеться, сповіщає про те, що має відбутися. За стартової процедури, коли він прибирається (виконавчий сигнал), то флот уже є повністю вишуканим.

Головною відмінністю щодо подачі перегонових сигналів від подачі військово-морських сигналів, є те, що більшість перегонових комітетів не розкривають сигнальний прапор біля блока нагорі. Проте, поширено різні способи, за якими можна було б уточнити, що сигнал подано саме у той момент, коли потрібно. Найкращим із цих способів є застосування гумового шнура, на якому закріплюється прапор, а шнур натягується, так, що коли його відпускають, то прапор опиняється на місці миттєво. Інший спосіб полягає у тому, що прапори закріплюються на штоках, чи жердинах. Прапори, навіть за штормової погоди, можуть триматися одною особою і підноситися дуже швидко.

Звуковий сигнал подається, аби привернути увагу до візуального сигналу. Візуальний сигнал є керуючим.

### Радіомовчання

Перед початком стартової процедури всі переговори по головному радіоканалу мають бути припинені і всі судна перегонного комітету мають знаходитися у стані радіомовчання, за якого дозволяється передавати тільки невідкладні повідомлення.

Невідкладними можуть бути повідомлення, які стосуються безпеки і змін напрямку, або сили вітру.

### Попереджувальний сигнал

Прапор класу, як зазначається у вітрильницькій інструкції, застосовується у якості попереджувального сигналу. Це перший сигнал у стартовій процедурі і той, за яким запускаються секундоміри флоту.

Керівник перегонів має пустити за цим сигналом також і свій секундомір. Користуючись своїм власним годинником він вирішує три питання:

- Він може контролювати правильність відліку часу секундометристом
- Його годинник є другим працюючим, якщо перший із них вийде з ладу
- Йому немає потреби питати у секундометриста, скільки залишилося часу.

Якщо не було подано сигналу відстрочення, то перегоновим комітетом мають прикладатися всі зусилля, аби попереджувальний сигнал було подано вчасно, за розкладом, зазначеним у вітрильницькій інструкції.


Цей сигнал супроводжується одним звуковим сигналом.

## Підготовчі сигнали

- Існує п'ять підготовчих сигналів

- 'P' ("Папа") – без покарань 

- 'I' ("Індія") – обігнути кінці 

- 'I' разом із Z' 

- 'Z' ("Зулу") 

- 'Чорний' 



### П'ять підготовчих сигналів

Ця низка сигналів іноді призводить до плутанини у виборі керівником перегонів певного сигналу. Деякі керівники перегонів мають свої улюблені сигнали. Дуже важливим, про що ніколи не можна забувати, є те, що застосування покарань до флоту, створює такий самий тиск на перегоновий комітет, як і тиск на флот.

За доброго керування перегонами і ретельного планування на ранніх стадіях проведення заходу, може бути прийняте рішення про значне обмеження застосування покаральних сигналів. Таке стає зазвичай можливим у разі запровадження формату змагань, який допомагає скоротити стартову лінію і зменшити кількість стартуючих суден до більш керованого числа.

### Прапор «P» (Папа)

Звичайний підготовчий сигнал. У контексті правил перегонів його прозвали сигналом «без покарань».

Судна, які опинилися НБД (OCS) можуть «пірнати» назад за стартову лінію.

За добре виставленої стартової лінії і поміркованого розміру флоту цей прапор має бути застосовним для переважної більшості стартів. Керівник перегонів завжди має з першої спроби старту застосовувати прапор P.

**Прапори «I» (Індія), «I разом із Z» (Індія разом із Зулу), «Z» (Зулу), «Чорний прапор»**

Застосування стартових покаральних сигналів породжується довжиною стартової лінії і числом суден на стартовій лінії. Чим більший флот, тим довша лінія, тим частіше застосовуються стартові покаральні сигнали.


Чим менший флот, чим коротша стартова лінія, тим меншою є потреба у застосуванні покаральних сигналів.

Вигоди і невгоди щодо застосування кожного із цих сигналів обговорюватиметься на наступних сторінках.

Прапор «I» (Індія) разом із «Z» (Зулу) означає, що застосовуються обидва покарання.



## Правило обігнути кінці

- Прапор «І» (Індія) і один звуковий 
  - Може спричинити скупчення флоту біля одного з кінців
  - Може створити велику прогалину на середині лінії



### Прапор «І» (Індія) – Правило обігнути кінці

Перший прапор щодо стартових покарань для більшості керівників перегонів.

Дехто із керівників перегонів вважає це покарання за несправедливе. За ним на судно, яке опинилося на боці дистанції посередині стартової лінії, накладається покарання більше, ніж на судно, яке є на одному з кінців лінії. Ця обставина може породжувати додаткові труднощі для керівника перегонів, через те, що флот скупчується на обох кінцях лінії, тоді, як середину лінії ніхто не використовує і вона залишається порожньою.

Існують і інші проблеми щодо застосування цього сигналу.

Якщо додержувати букви цього правила, то його вада проявляється ще і у тому, що у ньому йдеться про подовження стартової лінії. Це означає, що керівник перегонів має зводити прапор Х, якщо будь яке із суден опинилося на боці дистанції від подовження стартової лінії, тобто, виходить, що керівник перегонів повинен мати очі на потилиці!

## Двадцятивідсоткове покарання

- Прапор “Z” і 1 звуковий сигнал



- Покаральним простором є трикутник, утворений стартовою лінією і знаком 1
- Судно, яке потрапить до цього трикутника на останній хвилині перед своїм стартом може пірнути на передстартовий бік через стартову лінію
- Кожного разу, як воно потраплятиме у межі покарального простору після загального відклику або сигналу відстрочення, на нього додатково накладатиметься 20% покарання

### Прапор «Z» (Зулу) – 20% залікове покарання

Покаральним простором є трикутник, утворений стартовою лінією і знаком 1.

Кожне судно, яке потрапить до покарального трикутника, коли прапор Z прибрано, тобто протягом останньої хвилини перед його сигналом стартування, може повернутися на передстартовий бік лінії, перетинаючи лінію у зворотному напрямку (воно може «пірнути» назад через стартову лінію). Якщо воно стартуватиме правильно, за своїм сигналом стартування, то воно підпадатиме під 20% залікове покарання.

Кожного разу, як воно потраплятиме до покарального трикутника, навіть якщо після того слідував загальний відклик, або сигнал відстрочення, воно підпадатиме під додаткове 20% покарання, яке поставатиме сукупним ( $20\% + 20\% = 40\% + 20\% = 60\%$ , і т. д.).

Вигода для перегонного комітету щодо застосування цього покарання полягає у тому, що у разі загального відклику немає потреби виставляти на судні ПеК вітрильні числа суден-порушників.

Судна, які були НБД (OCS) і не повернулися, заліковуються як НБД (OCS).

Прапор X застосовується так само, як і за попередніх підготовчих сигналів.

Прапор «Z» (Зулу) (правило 30.2) не є рекомендованим для застосування на головних змаганнях.

## Чорний прапор

- **Чорний прапор і 1 звуковий сигнал**



- **Це покарання має застосовуватися тільки як останній засіб**
- **Для перегонного комітету воно створює стільки ж проблем, скільки і розв'язує**
- **Добрий керівник перегонів має якщо і застосовувати цей прапор, то дуже неохоче!**

### **Чорний прапор – ЧПД (BFD) (Чорний Прапор Дискваліфікація)**

Покаральним простором є трикутник, утворений стартовою лінією і знаком 1.

Кожне судно, яке після прибрання чорного прапора, тобто, протягом останньої хвилини перед його сигналом стартування, потрапить до покарального трикутника, підпадатиме без слухання під ЧПД (BFD) (Чорний Прапор – Дискваліфікація).

Для головних змагань керівникам перегонів рекомендується застосовувати чорний прапор для другої, та наступних після першої, спроб, тільки у разі, якщо керівник перегонів є переконаним у тому, що лінію виставлено належним чином.

Істотною умовою для застосування у стартовій процедурі чорного прапора, є те, аби керівником перегонів було дуже правильно виставлено стартову лінію, і тим дотримано важливого принципу, а саме, що підставою для застосування чорного прапора є проблеми, породжені самими суднами-учасниками, а не чимось іншим. За таких умов, відповідальність покладається на флот, який має, або стартувати правильно, або зазнавати дискваліфікацій ЧПД (BFD).

Особливо у разі застосування чорного прапора через будь які проблеми щодо лінії (довжина, або кут до вітру і т. ін.) сигнал AP має застосовуватися навіть на останніх секундах перед стартом! Якщо умови є такими, що не дають можливості правильно виставити лінію, то керівник перегонів має уважно спостерігати за флотом на останній хвилині перед стартом. Він має призначити когось, аби той був напоготові для зведення AP на останніх секундах. За таких умов керівник перегонів має завбачливо попередити своїх сигналістів і секундометриста, що він буде вести стартову процедуру допоки не

залишитися 30 секунд до старту, а відтак, у разі реагування флоту на будь який несприятливий захід вітру, може дати пізнє відстрочення.

Не зважаючи на те, що деякі досвідчені керівники перегонів можуть подавати сигнал відстрочення всього за 2 секунди перед стартом, рекомендується, аби дуже пізнє відстрочення не робилося пізніше, ніж за 5 секунд до сигналу стартування.

Дуже важливо, аби керівник перегонів чітко знав, що, у разі сигнал стартування було подано, будь які судна, що були на той момент НБД (OCS), мають зазнати дискваліфікації за ЧПД (BFD).

Керівник перегонів має приймати настійне рішення. Чи судна є вище лінії через те, що вони надмірно агресивні на старті, а чи вони намагаються отримати перевагу, через зміну напрямку вітру, яка спричинила скупчення суден біля одного з кінців лінії, чи й через щось інше? Він має відповісти собі на запитання, що є причиною того, що судна опинилися НБД (OCS)?

Якщо він вважає, що встановлена ним лінія є правильною, а флот «промацує» його, та його майстерність, як керівника перегонів, то він має продовжити процедуру і судна мають отримати у заліку ЧПД (BFD). Проте, якщо у ці п'ять секунд перед стартом він завважить, що проблеми створилися через вітрові умови, інакше кажучи, те, що трапилося, трапилося не з вини самих перегонців, то він має застосувати пізнє відстрочення.

#### **Відклики за застосування чорного прапора**

У старті за застосування чорного прапора індивідуальний відклик (прапор X) не застосовується.

Загальний відклик (перший заміняючий), може застосовуватися. Якщо таке відбувається, то за вимогою правил перегонів комітет має виставити на судні ПеК вітрильні числа суден, які є ЧПД (BFD). Ці судна відтак вилучаються з будь якого нового старту для цих перегонів. Перед тим, як оголошувати вітрильні числа, реєстратори мають ретельно перевірити, чи всі судна, що їх було оголошено НБД (OCS), значаться у стартовому списку. Якщо є будь який сумнів щодо чіткості визначення судна ЧПД (BFD), його вітрильне число має бути вилучене із списку ЧПД (BFD). Щойно цю перевірку буде завершено, вітрильні числа мають бути вивішені і тільки після цього може бути подано новий попереджувальний сигнал.

## Слайд 44

### **Прибрання підготовчого сигналу**

- **Це відбувається за хвилину перед сигналом стартування**
  - **В цей момент подається довгий звуковий сигнал**
  - **Якщо у якості підготовчого застосовується покаральний сигнал, то з цього моменту починається період, коли діє покарання**

### **Прибрання підготовчого сигналу**

Це критична точка у стартовій процедурі.

Прибрання підготовчого сигналу є виконавчим сигналом. Це означає, що будь який сигнал, що його застосовано, як підготовчий, тепер є активованим. Відповідне правило застосовується з цього моменту і до сигналу стартування.

Прибрання підготовчого сигналу супроводжується довгим звуковим сигналом.

### **Одна хвилина перед стартом**

Протягом цього часу на судні перегонного комітету можуть звучати тільки два голоси. Голос секундометриста і голос керівника перегонів.

Керівник перегонів має все записувати на свій диктофон.

Протягом цього часу має тривати радіомовчання.

Керівник перегонів має з моменту, коли судна підготувалися до стартування, постійно відслідковувати і записувати ситуацію. Він має попередити свою бригаду про необхідність бути готовими до негайної подачі сигналів у разі зміни обставин на стартовій лінії.

Добре тренований склад бригади судна ПеК має бути готовим швидко реагувати на зміну ситуації.

## Слайд 45

### Диктофонний запис

- **Від моменту за яких 90 секунд перед сигналом стартування записуйте на свій диктофон все, що ви бачите**
  - **Описуйте все, що бачите, на кшталт коментатора, який веде радіо пересилання**
  - **Вітрові умови**
  - **Стан моря**
  - **Вітрильні числа суден**
  - **Положення суден на лінії**
  - **Вашу спроможність бачити зовнішній кінець лінії**
  - **Будь які інші відомості, які можуть стати у пригоді у разі слухання щодо відшкодування**

### Диктофонний запис

Диктофон є одним із важливіших предметів, які входять до особистого обладнання керівника перегонів.

Протягом часу приготування до перегонів, протягом часу, коли відбувається стартова процедура, і протягом самих перегонів, кожна істотна подія має записуватися на диктофон. Цей запис має, насамперед безумовно, містити, як вступ, дату, час, назву змагань, номер перегонів. Після цього, протягом всього підготовчого періоду, мають слідувати записи щодо напрямку і швидкості вітру з інтервалом 5-10 хвилин. Для фіксації всього, що відбувається протягом стартової процедури, особа, яка спостерігає за лінією, має безперервно писати все на портативний диктофон, починаючи з моменту за 90 секунд перед стартом і доки після старту відбуватиметься щось цікаве. Однохвилинний сигнал і сигнал стартування мають бути чутними у запису. Зауваження щодо всього, що являє інтерес, мають записуватися, скажімо, як судна наблизилися до лінії, скупчилися і т. ін. Записи мають включати сигнали прапором X, або I, чи чорним прапором, якщо вони застосовувалися.

На міжнародних змаганнях відлік часу (в тому числі і зворотній відлік) має проводитися англійською.

Протягом цього періоду керівник перегонів має описувати все, що бачить, так, якби він був радіокоментатором для всього Світу. У такий спосіб він має відображувати картину щодо характеру вітру і стану моря, розташування суден стосовно стартової лінії, звернути увагу на кількість суден, і на будь які судна, які, можливо, дуже щільно наблизилися до лінії. Дуже важливим елементом цього опису є зазначення у довжинах корпусу відстані, на якій судна знаходяться з підвітру від лінії. Зазначайте також, чи розтяглися судна рівномірно по всій довжині лінії, а чи скупчилися біля одного з її кінців.

Завжди старайтеся, аби записувався і зворотній відлік часу секундометристом перед стартом. Звукові сигнали також мають потрапляти до звукозапису, але не забувайте, що все це є тільки звуковим фоном, і не наближайте мікрофон до цих джерел звуку, аби не заглушати інші записи.

У момент сигналу стартування керівник перегонів має вигукнути: «чисто!», або ж, навпаки, назвати судна, які є НБД (OCS). Цей останній запис є найважливішим записом, із

усього, що записується. Важко записати вітрильні числа суден безпосередньо після сигналу стартування, отже, починайте запис тих суден, які опинилися вище лінії, за 2, 3 секунди перед сигналом стартування, або ж одразу тоді, коли вони зарано перетнули лінію. У такий спосіб найбільш вірогідно, що кожне судно, яке постало НБД (ОСБ), буде правильно визначеним. Числа тих суден, які були записані, але відтак порушниками не постали, можуть потім бути вилучені.

Задля спрощення відшукування цих відомостей потім, реєстратори мають занотувувати номери, під якими запис значиться у диктофоні. Сучасні цифрові диктофони дозволяють записувати кожні перегони в окремому тексті, що допомагає легко відшукати потрібний матеріал, коли потрібно.

Якщо застосовуються диктофонні записи, то вони мають помічатися і зберігатися до самого завершення тих змагань, яких вони стосуються. Якщо застосовуються цифрові диктофони, то запис кожного дня має зберігатися і помічатися для зручного прослуховування. Адже ніколи не є відомим, у який саме момент протестовому комітетові може знадобитися як свідчення частина конкретного запису.

## Слайд 46

### **Відстежування лінії**

- **Станьте за щоглою на відстані принаймні 1 метр від неї. Не зіграйте за облавок!**
- **Дивіться на зовнішній кінець лінії**
- **Майте конкретну кількість осіб, які відстежують лінію**
- **Дублюйте на зовнішньому кінці**
- **Не забувайте, що обидва кінця лінії знаходяться у русі**
- **Записуйте все на ваш диктофон.**

### **Відстежування лінії**

Це є значно складніше робити, ніж здається на перший погляд. Багато що залежить від того, що саме застосовується на судні перегонного комітету, як кінець лінії, щогла, чи шток, і наскільки просторим є саме судно перегонного комітету.

### **Вітрильна яхта у якості судна перегонного комітету**

Якщо як судно комітету використовується яхта, то на ній є висока щогла. Чим вищою є щогла, тим товстішою вона є біля палуби. Аби найточніше відстежувати лінію, керівникові перегонів рекомендується зайняти положення на метр від щогли, так, аби бачити зовнішній кінець лінії на кромці щогли. На деяких суднах таке місце не може бути безпечним.

Кращим є інше розташування керівника перегонів, якщо стояти попереду щогли так, аби щогла була безпосередньо за лівим плечем. За такого розташування очі знаходитимуться на яких 30 сантиметрів з навітру від стартової лінії. Отже кожне судно, яке спостерігатиметься, як таке, що є вище лінії, буде таки напевно вище за неї!

І, нарешті, можна стати так, аби ваша голова потилицею торкалася щогли, а ви дивилися просто на зовнішній кінець лінії.

Два останніх варіанти мають ту перевагу, що можна безперешкодно бачити всю стартову лінію і всі судна, що наближаються до неї.

Майте іншу особу, яка спостерігає за лінією.

### **Катер, чи моторна яхта, як судно перегонного комітету**

На цьому типі суден зазвичай буває тимчасова щогла, закріплена за леєрну стойку, чи фальшборт. Отже, вибір місця за один метр від щогли, дивлячись на зовнішній кінець лінії, є цілком застосовним. Оскільки шток буває набагато тоншим, ніж яхтова щогла, він не перекиватиме керівникові перегонів поля зору так, як щогла вітрильного судна.

### **Зовнішній кінець**

У разі застосування судна у якості зовнішнього кінця лінії, все, що було описано вище, стосується і зовнішнього кінця лінії.

Якщо зовнішній кінець лінії означено буйком (вішкою), то особа, яка спостерігатиме лінію ззовні, має поставити свій катер на кітву так, аби бачити буйок (вішку) на одній лінії зі щоглою (штоком) на судні ПеК. У разі можливого застосування прапора І (Індія), треба,



становлячись на кітву , залишати достатньо місця між судном зовнішнього кінця і самим зовнішнім кінцем лінії.

### **Інша пара очей**

Завжди майте додаткову пару очей на кожному із кінців стартової лінії. Це має допомагати щодо точного визначення суден. На головних змаганнях відстежувати лінію мають не менш, ніж чотири спостерігачі (по два з кожного кінця) включно з суддею-інспектором ISAF.

### **Широка стартова лінія**

- **Концепція “широкої стартової лінії” була вперше застосована на Чемпіонаті Світу 1998 року**
  - **За наявністю сучасних швидкісних суден, які миттєво перетинають лінію, надзвичайно важко бути абсолютно точним у відстежуванні лінії**
  - **У разі наявності сумніву, він має вирішуватися на користь тих суден, які були б у межах уявної, проведеної по воді стартової лінії, завширшки 30 см**

### **Широка стартова лінія**

Стартування у перегонах вітрильних суден є дуже специфічним моментом, який потребує цілого набору людських спроможностей аби встановити правильне співвідношення між очима і мозком, адже лінія, за якою судді оцінюють «справедливість» старту, одночасно рухається в усі боки, (вгору, вниз, вперед, в сторони), а перегонці взагалі не можуть її побачити на власні очі!

Виходить, що керівникові перегонів у своєму наборі вмінь і майстерності потрібно мати ще й вміння здійснювати деякі дискретні повноваження.

Суддівство на старті мабуть є найскладнішим моментом у цілих перегонах. По суті керівник перегонів має оцінити, чи є старт «чесним і справедливим». Справедливим є такий старт, у якому жодне із суден не набуває на момент сигналу стартування переваги над іншими. У кожного має бути можливість стартувати так, аби на цей момент (сигналу стартування) кожний мав однаковий шанс сягнути першого знака попереду всіх інших.

До проблем додається ще й швидкість з якою сучасні судна перетинають стартову лінію.

Задля сприяння суддівству на старті запроваджено поняття «широкої стартової лінії». Якби було можливим накреслити на воді стартову лінію, то ця уявна лінія була б яких 30-40 сантиметрів завширшки. Якщо судно знаходиться у межах цієї уявної широкої стартової лінії, воно вважається таким, що правильно стартувало у перегонах.

## Слайд 48

### **Зв'язок із зовнішнім кінцем лінії**

- **Найефективнішим є зв'язок по мобільних телефонах**
  - Це закрите спілкування
  - Обидві сторони можуть говорити одночасно
- **По радіо**
  - Розмова є відкритою для всіх, хто слухає
  - На будь який момент може говорити тільки одна особа.

### **Зв'язок із зовнішнім кінцем лінії**

Керівник перегонів має прийняти у момент сигналу стартування миттєве рішення. Він може обрати одне із трьох:

- Старт нормальний – «Чисто!»
- Є одне, чи кілька суден, точно визначених, як НБД (OCS) – «Індивідуальний, Екстрей!»
- Є забагато невизначених суден – «Загальний відклик, Перший заміняючий!»

Для допомоги у прийманні рішення, керівникові перегонів необхідно мати відомості від інших членів перегонного комітету, які спостерігають за лінією, зазвичай такою особою буває асистент керівника перегонів на зовнішньому кінці лінії.

На цьому етапі керівнику перегонів непотрібні вітрильні числа суден. Відомості, яких він потребує, це:

- Скільки суден визначено?
- Скільки всього суден за лінією?

Відомості надаються йому у формі двох чисел (2 і 3), тобто, два судна визначено, всього за лінією три. Перше число завжди означає кількість визначених суден, а друге – загальну кількість суден за лінією. Друге число ніколи не може бути меншим за перше!

Ці відомості, сполучені з його власним спостереженням, дають можливість керівникові перегонів обрати між індивідуальним і загальним відкликом.

І, все ж таки, кінцеве рішення залишається за керівником перегонів; рекомендовано, аби асистент, який знаходиться на лівому кінці лінії, і старший керівник перегонів на сигнальному судні (заступник керівника перегонів), погодили загальне число, визначених НБД (OCS) або ЧПД (BFD), суден і загальне число суден, які вважаються НБД (OCS) або ЧПД (BFD) – така політика застосовується на всіх головних змаганнях.

## Індивідуальний відклик

- Прапор Х (Ексреј) і 1 звуковий сигнал



- Цей сигнал має бути зведений у межах 4 секунд після сигналу стартування
- Він має одночасно супроводжуватися звуковим сигналом
- Він залишається зведеним допоки всі судна, які є НБД (OCS), не повернуться і не стартують, або протягом 4 хвилин, або до початку останньої хвилини перед наступним сигналом
- Він прибирається без звукового сигналу
- Зробіть все можливе, аби визначити всі судна, які були НБД (OCS)

ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



49

### Прапор Х (Ексреј) – Індивідуальний відклик II

Якщо є декілька точно визначених суден НБД (OCS), то зводиться прапор Х (Ексреј) у супроводі одного звукового сигналу. Відомі прецеденти говорять про те, що цей звуковий сигнал і візуальний сигнал мають подаватися одночасно. Крім того, цей сигнал має бути подано якомога скоріше після сигналу стартування. Прецеденти, знов таки, вказують на те, що довжина часового відрізка має бути не більшою за 5 секунд, отже, всім керівникам перегонів рекомендовано робити цей сигнал у межах 4 секунд від сигналу стартування.

Прапор Х (Ексреј) залишається зведеним, допоки:

- Всі судна, яких було точно визначено, не повернуться на передстартовий бік стартової лінії, та не стартують,
- або
- Не сплине 4 хвилини після сигналу стартування,
- або
- Не залишиться тільки одна хвилина перед наступним сигналом.

Цей сигнал прибирається без звукового сигналу.

### Визначення суден

Керівник перегонів має зробити все можливе, аби визначити всі судна, які є НБД (OCS). Це буває іноді дуже важко, зокрема тоді, коли деякі судна є закритими для спостереження суднами, що є ближче до кінців лінії. Керівник перегонів має не допускати, щоб перегони

тривали далі, якщо знатиме, що, невизначені судна знаходилися вище лінії (або ж було порушено правило 30.1).

На практиці для визначення суден зазвичай використовуються їхні вітрильні числа. Це породжує для керівника перегонів одразу низку проблем через наступне:

- Числа, довжиною у 6 цифр
- Прозорий матеріал вітрил дозволяє бачити цифри іншої сторони вітрила
- Вітрильні числа розташовані близько до задньої шкаторини
- Цифрові знаки 5 і 2 на протилежній стороні вітрила можуть плутатися
- Рифлення вітрил, коли частини вітрильних чисел не проглядаються.

Аби подолати ці негаразди, досвідчений керівник перегонів має записувати на свій диктофон інші ознаки судна, такі, як:

- Колір корпусу
- Колір палуби
- Колір одягу

Керівникові перегонів треба призначати когось, хто спостерігав би за судном до моменту, коли постане можливим це судно чітко визначити.

### **Провові числа**

На більшості головних змагань кожному судну призначається спеціальний змагальний номер. Цей номер закріплюється з двох боків на прові судна, де він є добре видимим. Задля кращого визначення суден, його, якщо це видається можливим, треба встановлювати і на правій стороні транцевої дошки судна. Це та частина судна, яку керівник перегонів добре бачить, у разі судно, яке наблизилося до старту зарано, увалюється під вітер, то його корму можна добре бачити з судна перегонного комітету.

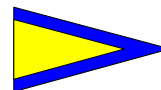
### **Оголошення НБД (OCS)**

У багатьох стартах може бути одне, чи й кілька суден, які важко точно визначити як з одного, так і з іншого боку лінії. Це трапляється тому, що судна губляться у скупченні інших суден. Керівник перегонів, який знаходиться на сигнальному судні ПеК, має приймати рішення: або не робити жодних відкликів, або подавати індивідуальний (прапор Х, один звуковий), або загальний відклик (перший заміняючий, два звукових). Якщо керівник перегонів певний того, що всі судна, які є вище лінії (або всі судна, які порушили правило 30.1), визначено, то подається сигнал індивідуального відклику. Якщо керівник перегонів не є певним того, що всі судна, які зарано перетнули лінію (або ті, що порушили правила 30.1 або 30.3) є визначеними, подається сигнал загального відклику.

Подавання сигналу загального відклику після того, як було подано сигнал індивідуального відклику, є неприйнятним.

## Загальний відклик

### • 1ий заміняючий – 2 звукових сигнали



- Має застосовуватися тоді, коли визначено не всі судна, що були за лінією
- Правильно виставлена лінія знижує необхідність застосування цього сигналу
- За короткої лінії і малої кількості суден цей сигнал постає зовсім зайвим
- Будьте уважні, якщо покаральний сигнал застосовується у якості підготовчого сигналу, особливо за зведення Чорного прапора
- Прибрання у супроводі одного звукового сигналу

### Загальний відклик – Перший заміняючий

У разі керівник перегонів не є переконаним у тому, що всі судна, які зарано перетнули лінію (або ті, що порушили правило 30.1, чи правило 30.3), є визначеними, має застосовуватися Загальний відклик. Керівник перегонів завжди має ставити перед собою запитання, що саме є причиною загального відклику?

Причинами можуть бути різні речі. Наводимо найзагальніші із них:

- Захід вітру спричиняє раптове і непередбачуване скупчення суден біля одного з кінців лінії
- Течія виносить судна за лінію, на сторону дистанції
- Закоротка стартова лінія, на якій суднам важко знайти для себе місце. Це створює скупчення суден на середині лінії
- Стартова лінія погано визначена. Якщо щогли (штоки) недостатньо високі, прапори на них замаленькі, то перегонцям важко визначити, де саме є та стартова лінія!

У разі наявності будь яких проблем щодо лінії (довжина, кут до вітру і т. ін.), замість загального відклику застосовується AP навіть на останніх секундах перед стартом.

У разі помилки з боку перегонного комітету, виявленої після сигналу стартування (наприклад у відліку часу), перегони мають бути припинені (застосуйте N), а не загальний відклик.

### Еквілібристика з відсотками

Із матеріалу щодо застосування індивідуального відклику – прапору X (Ексреї), нам відомо, що бувають випадки, коли судна, які були за лінією, не є точно визначеними через

те, що їхні вітрила були прикриті вітрилами інших суден, які теж були НБД (ОС), а керівник перегонів все ж таки дав вказівку звести прапор Х (Ексреј).

Складність дій керівника перегонів полягає у визначенні точки, в якій він має змінити своє рішення про індивідуальний відклик (прапор Х (Ексреј)) на загальний (прапор Перший заміняючий). Це є суперечка відсотків. За якого відсотку невизначених суден, що були НБД (ОС) треба застосувати прапор Перший заміняючий?

Іншим чинником, який має братися до уваги, є ситуація, коли, незважаючи на те, що декілька суден і були на фальстарті, переважна більшість флоту взяла зовсім непоганий старт. За зведення сигналу загального відклику ці судна постають такими, що зазнали покарання.

Не існує простої поради щодо розв'язання цієї проблеми, окрім такої, щоб запропонувати наступне: у разі керівник перегонів вважатиме старт «справедливим», він має нічого не зупиняти, а звести, якщо потрібно, прапор Х (Ексреј). Несправедливим має вважатися такий старт, у якому судно, чи судна, саме за рахунок того, що перетнули лінію раніше свого сигналу стартування, набули переваги щодо інших змагунів, але, при цьому, не можуть бути легко визначеними, як такі. Керівникові перегонів, у такому разі, не лишається нічого іншого, як подати сигнал загального відклику.

### **Загальний відклик, коли було задіяно покаральний прапор**

За винятком покарання за чорним прапором всі судна мають право брати участь у старті, який слідує за загальним відкликом. Деякі, у разі застосування прапору Z (Зулу), можуть зазнати двадцятивідсоткового покарання.

ЧПД (ВFD) (дискваліфікації за Чорним прапором) можуть мати руйнівний ефект щодо загального заліку судна у змаганнях в цілому. Керівники перегонів мають бути дуже обережними щодо не призупинення таких стартів, у яких можна очікувати значної кількості суден, які зарано перетнуть лінію, і це призведе до загального відклику. Іноді складання і вивішування на судні ПеК списку суден, дискваліфікованих за чорним прапором потребує витрат деякого часу. І те, і інше, треба зробити ще перед тим, як починати нову стартову процедуру.

У таких випадках грамотний керівник перегонів, аби уникнути наявності старту в купі з усіма зазначеними вище незручностями, має застосовувати, навіть дуже пізній, але сигнал відстрочення.

### **Дії після загального відклику**

Прапор перший заміняючий має залишатися піднесеним, допоки до наступного стартового сигналу на залишатиметься одна хвилина. Таким наступним сигналом може бути попереджувальний сигнал для повторного старту перегонів, або замість нього може бути подано один із сигналів відстрочення.

Якщо дистанцію не переставляють, і немає іншої причини для відстрочення, то керівник перегонів має подавати новий попереджувальний сигнал, як тільки флот повернеться до району старту. Задля того, щоб це прискорити і бути певними, що весь флот якомога скоріше повертатиметься до району старту, дехто із керівників перегонів застосовує швидкісний катер з піднесеним на ньому першим заміняючим, який робить круг навколо флоту.

### **Новий старт**

Якщо перегоновий комітет підготувався і більшість флоту повернулася до району старту, можна прибрати прапор перший заміняючий, супроводивши це одним звуковим сигналом. Рівно через одну хвилину після його прибрання подається новий попереджувальний сигнал, яким починається нова стартова процедура.

## Слайд 51

### **Контроль за перегонами після старту**

- **Коли перегони розпочалися, перед керівником перегонів постає низка завдань**
  - **Спостереження за вітровими умовами**
    - **Чи не впала швидкість вітру?**
    - **Чи є умови все ще безпечними для проведення перегонів?**
    - **Чи можуть бути виконані вимоги щодо часових обмежень?**
    - **Чи повертає вітер вправо, або вліво?**
    - **Чи всі знаки залишаються на своїх місцях?**
  - **Ведення записів**
    - **Наприкінці кожного круга, (чи на знаку)**

### **Контроль за перегонами після старту**

Коли флот почав вітрилити перший відрізок, керівник перегонів має переключити свою увагу на інші чинники. Є декілька ситуацій, які можуть поширитися під час перегонів, зіпсувати їх і створити для учасників не розв'язувані проблеми. За дбайливого спостереження і отримання відомостей від установників дистанції з різних кінців району перегонів, досвідчений керівник перегонів може передбачати настання проблем і вживати заходів ще до того, як перешкоди наберуть критичної ваги.

Деякими чинниками, що можуть спотворити добре розпочаті перегони, є, скажімо, наступні:

- Падіння швидкості вітру, яке створює неможливість укластися в обмежений час і, таким чином, призводить до втрати перегонів.
- Посилення вітру, виникнення небезпеки для життя, перетворення перегонів у боротьбу за виживання. У такому разі треба відповісти на питання, чи спроможні патрульні катери досить безпечно виконувати свої обов'язки.
- Чи змінився напрямок вітру? Це може створити необхідність переставити дистанцію під новий вітер.
- Чи всі знаки знаходяться на своїх місцях? Чи тримають кітви на припливній течії? Чи всі знаки залишаються добре видимими для учасників?

Ще одним завданням є запис порядку слідування суден по дистанції перегонів, що тривають. На багатьох змаганнях це робиться на завершенні кожного круга, але на деяких головних змаганнях реєстрація ведеться біля кожного знака.

Є низка заходів, які може вжити керівник перегонів для надійного завершення перегонів, які вважалися б такими, що відбулися:

- Скорочення дистанції – прапор S (Сієра) (не рекомендовано застосовувати на головних змаганнях, що, у разі відмови від скорочень, має бути зазначено у вітрильницькій інструкції).
- Перестановка дистанції під новий вітер.
- Заміна знака, що є відсутнім.
- Припинення перегонів – це робиться в останню чергу!

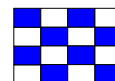
Дбайливе стеження і рішуче вживання завчасних заходів може покращити, або й зберегти не одні перегони.



## Припинення перегонів

- Прапор 'N' з трьома звуковими сигналами

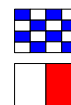
- Цей сигнал застосовується тільки після старту



- Існує ще два сигнали припинення. Кожний має супроводжуватися трьома звуковими сигналами

- Обидва можуть застосовуватися у будь який час

- 'N над H'



- 'N над A'



### Припинення – прапор N (Новембер)

Зведений сам один, цей прапор може застосовуватися тільки після старту.

Він означає, що перегони припинено і новий старт буде дано якнайскоріше за практичною можливістю.

### Припинення – прапори «N понад H» (Новембер понад Готел) та «N понад A» (Новембер понад Алфа)

Ці сигнали можуть зводитися будь коли, як перед, так і після старту. З цими сигналами треба бути обережним, оскільки кожний з них, якщо зведений сам один, то стосується усіх класів. Може бути необхідним застосовувати їх з прапором класу.

Вони подібні до двох сигналів відстрочення, у яких застосовуються прапори H (Готел) і A (Алфа).

### Останній засіб

Застосування прапору N (Новембер) зупиняє перегони. Для керівника перегонів це породжує цілу низку проблем, тому що одразу після початку перегонів якийсь судно уже вибивається у лідери, поставши попереду від інших змагунів, так само, як якийсь інше, дуже швидко постає останнім судном у флоті. Якщо перегони цим сигналом зупинено, лідер не помиратиме зі щастя, а судно, що воно опинилося наприкінці флоту, найвірогідніше за все, вітатиме таке рішення.

Це є непереможна ситуація для керівника перегонів.




Правило, за яким керівникові перегонів дозволяється припинити перегони, вимагає від нього перед тим, як припинити перегони, «обміркувати, які це матиме наслідки у перегонах, чи серії, для кожного із суден». Вивчення правила, яке регламентує

застосування сигналу припинення, є дуже важливим. У цьому правилі зазначено п'ять підстав для припинення.

Наполегливо рекомендовано додержувати наступної політики, проте, що стосується головних змагань, то вона має виконуватися за поважного ставлення до рішень подавати цей сигнал у будь який момент.

1. На першій половині першого відрізка дистанції припиняйте перегони у разі значного заходу вітру (більше за 25 градусів) або за «скисання» вітру. Після першої половини не припиняйте перегонів, а змініть дистанцію.
2. Катастрофічне падіння вітру – припинення перегонів буде доречним і відповідним, якщо ситуація є такою, що лідируюче судно не спроможне сягнути знака 1 у межах часу першого знака, або завершити всю дистанцію до закінчення загального обмеженого часу, навіть за появи нового вітру. Треба визначатись із тим, чи є вірогідною поява нового вітру. Чим довше тривають перегони, тим менше можна вважати припинення відповідною дією.
3. Збільшення швидкості вітру, небезпека для життя – якщо існує небезпека для життя, то перегони мають бути припинені негайно. Має братися до уваги кількість суден, які можуть виконувати рятувальні функції (не тих, що виконують рятувальні дії наразі). Рішення має також спиратися на вказану у правилах класу максимальну дозволена силу вітру і попередньо погоджену з асоціацією класу і повноважним організатором.
4. Надзвичайна подія, яка робить змагання несправедливими – таке може трапитися, якщо втрутиться якийсь зовнішній чинник, що прямо впливатиме на справедливість спортивної боротьби. Цього не може відбутися за наявності доброї охорони акваторії, як на Олімпійських іграх. Перегоновий комітет має вжити всіх заходів, аби забезпечити акваторію від проникнення на неї сторонніх суден, які ставали б на заваді суднам, що змагаються.
5. Часті і сильні заходи вітру – за таких умов перегоновий комітет не може швидко переставити дистанцію, або досить швидко привести перегони до вимог усталених стандартів. Перегони треба припинити.
6. Для змагань з віндсюрфінгу: якщо пампінг постає основною рушійною силою, то перегони мають бути припинені.

## Змінювання наступного відрізка дистанції

- Зміна напрямку на наступний знак 
- Прапор 'С' (чарлі) у супроводі звукових сигналів, що повторюються)
  - Цей сигнал зводиться разом з:
    - Червоним прямокутником у разі зміни напрямку у лівий бік 
    - або Зеленим трикутником у разі зміни напрямку у правий бік 

### Змінювання наступного відрізка дистанції

Якщо трапилася значна зміна напрямку вітру, керівник перегонів аби привести дистанцію у відповідність до нового вітру може змінити її орієнтацію.

Для цього потрібно звести прапор С (Чарлі) та подавати звуковий сигнал, що повторюється. Це має супроводжуватися виставлянням:

- Компасного курсу на місце нового наступного знака  
або
- Червоного прямокутника, у разі новий знак розташовано у лівий бік від старого знака  
або
- Зеленого трикутника у разі новий знак розташовано у правий бік від старого знака

На момент зведення цього сигналу новий знак не обов'язково має бути уже встановленим на своєму місці.

Будь яке переставляння має робитися так, аби зберігати належну конфігурацію дистанції.

### «Значна» зміна напрямку вітру

Провідний принцип, щодо того, за яких обставин змінювати дистанцію, існує на практиці уже багато років і є наступним:

- Уразі захід вітру є 10°, чи й менше, нічого не робить

- Уразі захід вітру становить  $15^\circ$ , обміркуйте зміну дистанції і будьте на «товсь!» Поставте установників на місця, де вони були б наготові негайно переставляти відповідні знаки.
- За заходу вітру на  $20^\circ$ , переставляйте дистанцію.

### **Переставляння старого знака, або постановка нового знака і прибирання старого**

Є два методи, що їх застосовують задля зміни місця наступного знака.

Коли не вистачає плавзасобів, то краще витягти старий знак і переставити його на інше місце. Цей процес є повільним, особливо за неспокійного моря. За таких обставин установникові може бути важко «зловити» знак. Відтак йому, аби швидко прямувати на нове місце, ще треба буде вибрати кітву. На все це потрібно витратити певний час.

На багатьох із більш важливих змагань, спочатку виставляється новий знак, а потім прибирається старий. Задля того, щоб новий знак відрізнявся від старого, навкруг нового знака зазвичай наліплюють чорну смугу.

Відповідний пункт вітрильницької інструкції міститься у посібнику для її складання.

## Змінювання наступного відрізка дистанції

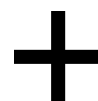
- Збільшення, або зменшення швидкості вітру

- Прапор 'С' (чарлі) у супроводі звукових сигналів, що повторюються)



– Цей сигнал має зноситися:

- У разі значного збільшення довжини відрізка знак "плюс"



або

- У разі значного зменшення довжини відрізка знак "мінус"



### Змінювання наступного відрізка дистанції

У разі значної зміни швидкості вітру керівник перегонів, аби привести дистанцію у відповідність до нової швидкості вітру, може укоротити або подовжити відрізок.

Для цього потрібно звести прапор С (Чарлі) та подавати звуковий сигнал, що повторюється. Це має супроводжуватися виставлянням:

- Знаку плюс у разі відрізок дистанції має значно подовжитися або
- Знаку мінус у разі відрізок дистанції має значно скоротитися

На момент зведення цього сигналу новий знак не обов'язково має бути уже встановленим на своєму місці.

Наполегливо рекомендується додержувати наступних принципів, а якщо говорити про головні змагання, то там ці принципи мають застосовуватися у будь якому разі:

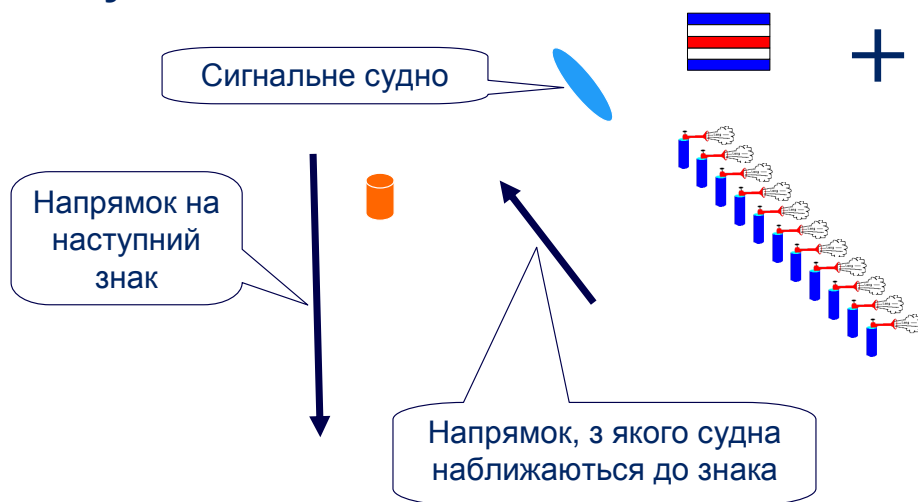
1. Зміни напрямку вітру
  - За заходу вітру на 10°, чи менше, дистанція має не змінюватися, якщо тільки не є потрібним її змінити через течію, або ж для отримання чистого фордевінду.
  - Між 10° і 15° має бути прийнято рішення про заміну дистанції на відповідну новому вітрові, але за умови, що керівник перегонів певен того, що зміна вітру є не тимчасовою.
  - За заходу більше 15° дистанція має бути приведена у відповідність до нового вітру.

- За заходу вітру більшого за 45°, керівник перегонів має оцінити постійність заходу і усвідомити його вплив на перегони.
- Сильні заходи вітру, що повторюються, – за таких умов перегоновий комітет може виявитися неспроможним змінювати дистанцію досить швидко і не фрагментарно, так, щоб перегони тривали відповідно до ustalених норм їх проведення. За таких умов перегони треба припинити (так само, як за пунктом 5 у слайді про припинення).
- Причинами, через які можна зробити відхилення від викладених принципів є зміни течії, або ж зміни кута між напрямком течії і напрямком вітру.

## 2. Зміни щодо швидкості вітру

- Зменшення довжини відрізка дистанції є застосовним для того, аби судна упевнено вклалися у норми обмеженого часу.
- Подовження відрізка, аби пристосуватися до зростання швидкості вітру, є прийнятним тільки у такому разі, коли первинну дистанцію було навмисне зроблену коротшою, з огляду на скисання вітру перед стартом. Якщо було виставлено дистанцію нормальної довжини, то її подовження не можна вважати доречним.
- Зміни щодо довжин відрізків дистанції мають бути не меншими, за 50%, і не більшими за 150% їх первинної довжини.
- Не робіть кілька змін довжин відрізків для мети вкладання у межі планованого часу.
- Відхилення від цих настанов можуть бути цілком виправданими у разі зміни довжин відрізків робляться з причин течій.

## Розташування судна, що подає сигнали про зміну місця знака

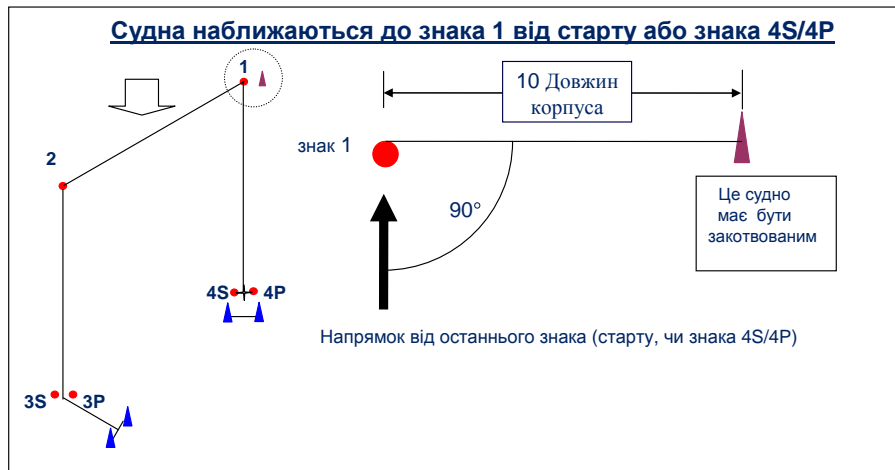


### Сигнальне судно, що подає сигнали про зміну місця знака

Сигнальним судном утворить браму на тій стороні знака, з якої судна наближаються до нього. Сигнальне судно має бути розташоване на відстані, з якої його буде добре чути перегонцям.

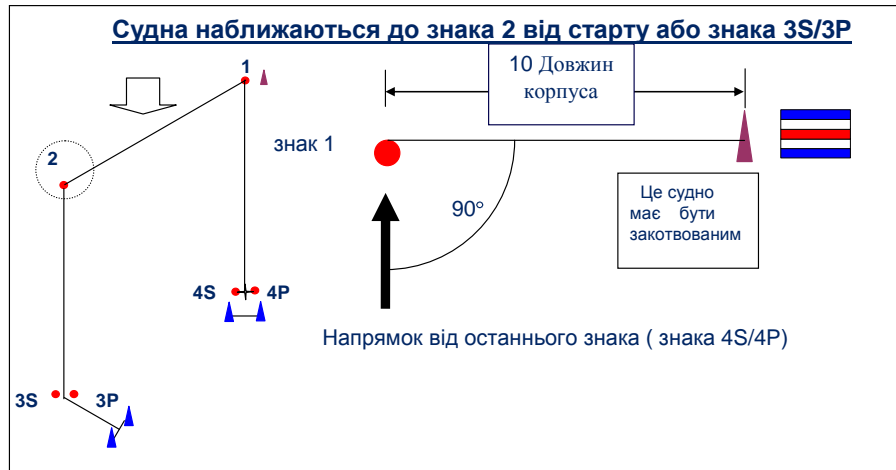
Сигнал, що повторюється, має подаватися для кожного судна, яке проминає браму, утворену знаком і сигнальним судном, так, аби судно отримувало сигнал ще перед тим, як воно розпочне вітрилити новий відрізок.

## Розташування судна, що подає сигнали про зміну місця знака

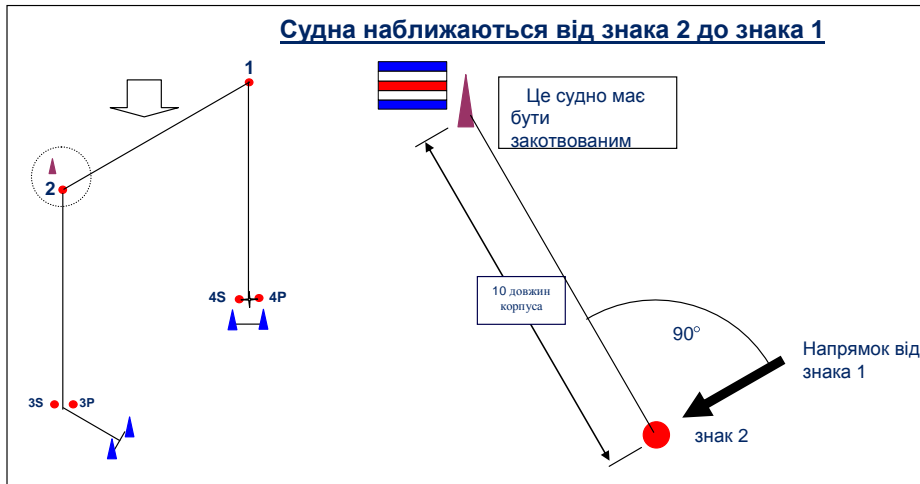




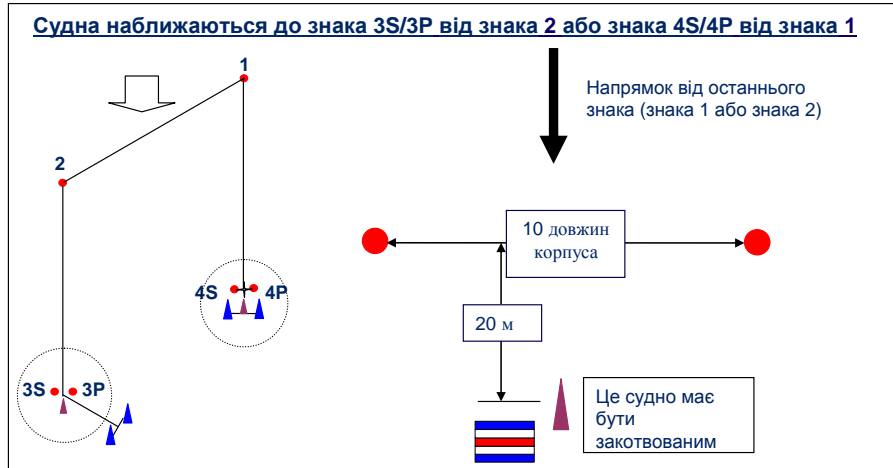
## Розташування судна, що подає сигнали про зміну місця знака



## Розташування судна, що подає сигнали про зміну місця знака



## Розташування судна, що подає сигнали про зміну місця знака



## Слайд 60

### **Проведення перегонів і правило 42**

- **У деяких класах дозволено, аби частину правила 42**
  - **Вимкнути**
  - **Увімкнути**
- **У різних класів ця система починає працювати за різних швидкостей вітру**
- **Рішення приймають перегонові комітети і застосовують відповідний пункт ВІ**

### **Правило щодо пампінгу**

Тільки для окремих класів дозволяється застосування цієї системи. На ранніх етапах переговорів щодо безпосереднього проведення головних чемпіонатів має бути обговорено і заздалегідь уточнено застосування цієї системи.

Запровадження у життя цієї системи є ще одним головним болем для перегонного комітету і керівника перегонів.

Дуже важливою справою є встановлення швидкості вітру, за якою це правило вмикається, або вимикається. Мають бути добре засвоєні відповідні правила класу. Дуже ризикованою і уразливою справою є проведення у тому самому районі дистанції змагань у різних класах, у кожному з котрих застосовуються різні швидкості вітру. Керівники перегонів мають домовитися з певними класами або про проведення перегонів у різних районах дистанцій, або про запровадження єдиних вітрових норм, прийнятних для обох класів.

Відповідальним за впровадження у життя цієї системи є виключно перегоновий комітет. Так воно є тому, що всією повнотою інформації щодо швидкості вітру по всьому району дистанції володіють тільки члени перегонного комітету. Треба наголосити на тому, що відомості про швидкості і напрямки вітру у різних точках дистанції, які надходять від установників, що знаходяться біля різних знаків, продовжують протягом цілих перегонів надходити до керівника перегонів.

Аби уникнути постійного вмикання-вимикання дії правила 42, перегоновий комітет має бути певним того, що посилення, чи падіння швидкості вітру має тенденцію до збереження на тому ж рівні по всій акваторії дистанції.

Перед тим, як запроваджувати зміну в той, чи інший бік, треба пересвідчитися, що швидкість вітру постійно зберігається вищою, або нижчою, за відповідне значення.

Дуже важливо, аби катери журі були завжди повністю поінформовані щодо намірів перегонного комітету.

### **Пункт вітрильницької інструкції**

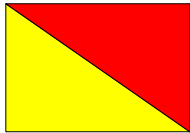
Застосовуватися має наступний пункт вітрильницької інструкції:

(а) Якщо за правилами класу, у разі швидкість вітру перевищує зазначену межу, дозволено пампінг, рокінг і учінг, то перегоновий комітет має подати сигнал про те, що ці дії є дозволеними так, як зазначено у правилах класу, для чого звести прапор О (Оскар) перед, або разом із попереджувальним сигналом. Прапор прибирається за сигналу стартування.

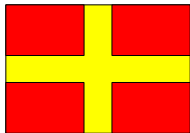
(b) Якщо швидкість вітру перевищить зазначену межу уже після сигналу стартування, то перегонний комітет, аби подати сигнал про те, що для судна, після того, як воно проміне знак, дії є дозволеними так, як зазначено у правилах класу, може біля поворотного знака звести прапор О (Оскар) у супроводі звукового сигналу, що повторюється.

(c) Якщо після того, як було зведено прапор О (Оскар), швидкість вітру постане меншою за зазначену у правилах класу межу, перегонний комітет, аби подати сигнал про те, що для судна, після того, як воно проміне знак, правило 42 є застосовним у зміненому правилами класу вигляді, може біля поворотного знака звести прапор R (Ромео) у супроводі звукового сигналу, що повторюється.

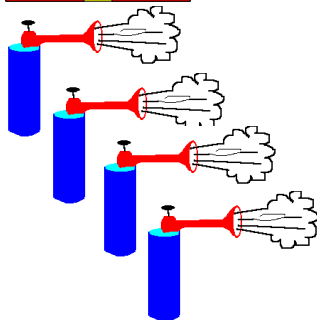
## Сигнали щодо правила 42



Прапор 'О' (Оскар) – правило 42 не застосовується



Прапор 'R' (Ромео) – правило 42 застосовується



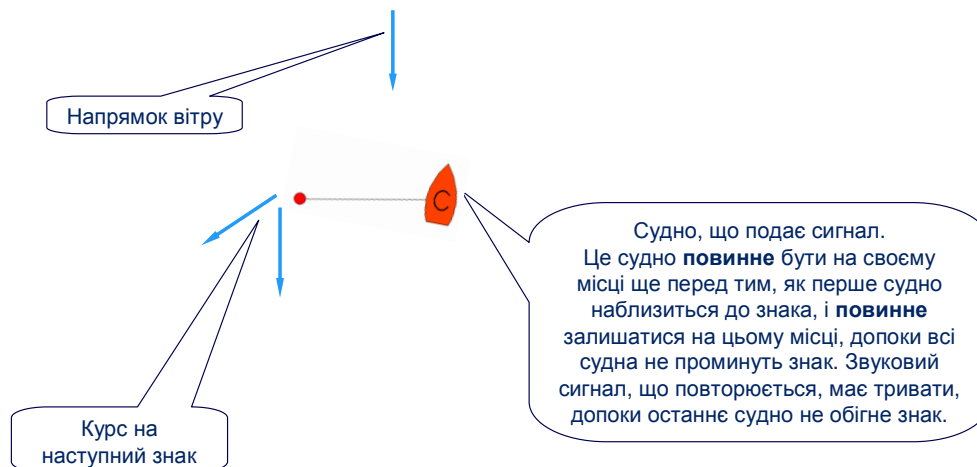
За зведеного будь якого з цих прапорів подається звуковий сигнал, що повторюється

### Пампінг – Сигнали перегонного комітету

Ось сигнали, що мають застосовуватися.

Зверніть увагу на те, що звуковий сигнал є таким, що повторюється, і має подаватися для кожного судна, яке огинає знак.

## Розташування судна, що подає сигнал



### Розташування судна, що подає сигнал

Судно ПеК, яке подає сигнал, має бути на своєму місці ще перед тим, як перше судно наблизиться до знака. Воно має залишатися на місці, доки останнє судно не обігне знак.

Візуальний сигнал має бути добре видимим для всіх змагунів. Для цього може бути необхідним, аби прапор для його показу було намальовано на щиті.

Звуковий сигнал, що повторюється, має подаватися для кожного з суден, які вітрилять між сигнальним судном і знаком.

Наразі треба бути ознайомленим з Розділом «Розташовування журналістів на дистанції», аби слідкувати за тим, аби сигнальне судно не закрило поле бачення для будь якого з суден ЗМІ, які опиняться поблизу.

## Слайд 63

### **Швидкості вітру**

- **Швидкість вітру, за якої ця система починає діяти, зазначено у правилах класу**
- **Якщо вказано швидкість вітру у 12 вузлів, то керівникові перегонів, аби приводити систему в дію, потрібно, щоб був стійкий вітер на 1 вузол більший, чи на 1 вузол менший, за цю, вказану, швидкість**
- **Перед тим, як подавати сигнал, треба сповістити всі катери журі і отримати від них зворотній зв'язок**

### **Швидкість вітру**

Перед тим, як віддати розпорядження про зведення того чи іншого сигналу, керівник перегонів має бути певним, що швидкість вітру залишатиметься постійно явно вищою, або явно нижчою, за встановлений показник. Такої впевненості можна набути завдяки постійному контролю за вітром біля кожного зі знаків. Перед тим, як приймати рішення, має бути зібрано стільки даних про вітер, скільки тільки можливо.

Вимикання біля одного знака, а потім знову вмикання біля другого, не є добрим тоном. Якщо є будь який сумнів щодо стабільності зміненої швидкості вітру, і можна вважати, що він коливатиметься біля встановленого показника, то не робіть жодних змін.

За таких ситуацій для успішного застосування системи, є повний сенс проконсультуватися з журі. Судді на воді слідкують за умовами дуже уважно, отже, у разі потреби приймати рішення за непевної ситуації, треба порадитися з судьями і вислухати їхню думку.



## Слайд 64

### **Зв'язок з журі**

- **Журі має бути поінформоване на ранньому етапі, аби судді:**
  - **Мали можливість належним чином розташувати свої катери**
  - **Були свідомими того, що має місце зміна “пампінгового” правила**

### **Зв'язок з журі**

Застосування між перегоновим комітетом і журі звичного зв'язку по радіо забезпечує можливість отримання швидкого реагування на все, що впливає на прийняття рішення щодо застосування прапорів «Оскар», або «Ромео».

Коли журі отримає повідомлення про те, що сигнал щодо зміни правила буде подано біля певного знаку, воно має підтвердити це належним чином.

## Слайд 65

### **Відсутність знака**

- **Прапор “М” (Майк) зі звуковим сигналом, що повторюється**
  - Плавпредмет, який несе цей сигнал, є заміником відсутнього знака
  - Цим плавпредметом може бути як судно, так і інший буй
- **Перед тим, як скористатися з прапору “Майк”, спробуйте переставити знак, або застосувати заміняючий, чи й такий самий на вигляд, як і первинний**

### **Відсутність знака**

Причиною того, що знаки мають схильність до дрейфування зазвичай буває відсутність доброї морської практики у особового складу установників. Найчастіше помилка полягає у тому, що кітву покладено неправильно, або застосовано закороткий косяк (буйреп) на припливній воді.

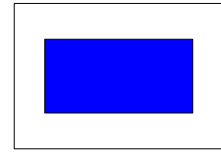
Дії перегонного комітету мають відповідати конкретним умовам на момент, коли знак почав дрейфувати зі свого місця. Якщо на це є якийсь час, то знак треба «підлапати» і відтаскати на його місце, де поставити його знов, але з подовженим косяком (буйрепом). Проте, трапляється і таке, що надувний знак, отримавши прокол, починає «спускати». За таких обставин необхідно мати заміняючий знак. Всі добрі бригади щодо проведення перегонів, повинні мати в морі підготовлені для застосування запасні знаки.

Якщо немає жодної із запропонованих вище можливостей, то треба замість знака поставити на кітву судно зі зведеним на ньому прапором М (Майк) і подавати звуковий сигнал, що повторюється.

Як останній засіб можна застосувати припинення перегонів. У разі перегони постають несправедливими, несправедливість може полягати в тому, що знак понесло тоді, коли флот продовжує його огинати, і частині суден доводиться вітрилити більшу відстань, ніж іншим, тоді єдиним виходом із такого становища є припинення перегонів.

## Скорочення дистанції

- Прапор “S” (Сієра) – два звукових сигнали



- Один, чи й більше, відрізків вилучається із довжини тієї дистанції, що її було показано за подачі попереджувального сигналу
- Сигнал подано, коли судна починають вітрилити відрізок до нової фінішної лінії, яка відповідає новій, скороченій дистанції
- Сигнал, що його зведено на судні ПеК, є далі від флоту, ніж будь який сигнал зведений іншим разом
- Скорочення відрізка
- На деяких змаганнях скорочення дистанцій не застосовується

### Скорочення дистанції – прапор «S» (Сієра)

Якщо зведено цей сигнал у супроводі двох звукових сигналів, то дистанція є скороченою. Це означає, що від тієї дистанції, яку було виставлено за попереджувального сигналу, відтято один, чи й більше, відрізків. За такої ситуації може виникнути потреба встановити нову фінішну лінію біля поворотного знака дистанції.

### Зведення сигналу

На лідируючому у перегонах судні вважають, що треба провітрилити дистанцію, яку було вказано за подання попереджувального сигналу. Гадаючи так, стерновий застосовуватиме відповідну тактику. Якщо дистанцію скорочено за рахунок одного, чи й більше, відрізків, то тактична поведінка може зазнати змін. Наприклад, спочатку було означено, що треба вітрилити три круга по трикутній дистанції. Коли судна наблизилися до підвітряного знака вдруге, вітер почав скисати. Керівник перегонів, аби зберегти перегони і отримати результати у цих перегонах, приймає рішення скоротити дистанцію наприкінці наступного бардіжального відрізка і виставляє фінішну лінію біля першого знака.

Коли лідируюче судно проминуло знак 4, тобто підвітряний, то з нього спостерігали за супротивниками безпосередньо за собою. Вони лягли на різні галси, один попрямував вліво, інший – вправо. На лідируючому судні вирішили, що вони обидва є загрозою для його провідного положення. Його тактика спрямована на контроль за обома, відома, як «крити лузерів».

Раптом керівник перегонів зводить прапор S (Сієра) у супроводі двох звукових сигналів. Перегони завершуються наприкінці цього відрізка. Тактика лідируючого судна змінюється. Тепер він у першу чергу контролює судно, яке становить для нього більшу загрозу.

З цієї причини є важливим, аби сигнал було і видно, і чути, незважаючи на те, що відстань між судном, яке є з навітру, і флотом, може бути досить значною. Деякі перегонові комітети мають на обравку судна ПеК великий за розміром прапор S (Сієра), який може бути розташований на кормі у площині шпангоута, так, аби його було добре видно здалека.

Якщо можливо, то зведіть сигнал, щойно лідируюче судно почне вітрилити відрізок, який закінчується фінішною лінією скороченої дистанції.

### **Фінішна лінія скороченої дистанції**

Така лінія є:

- Біля поворотного знака, лінією між знаком і штоком, на якому зведено прапор S (Сієра)
- Біля лінії, є та сама лінія, і судна просто повинні перетинати цю лінію наприкінці кожного круга
- Біля брами, лінією між брамовими знаками

На деяких змаганнях застосування цього сигналу – не запроваджується. Відповідний пункт вітрильницької інструкції міститься у посібнику для її складання.

Скорочення відрізка, навіть останнього відрізка дистанції, є можливим за застосування знака мінус, як зазначено у правилі 33.

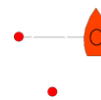
### **Політика щодо головних змагань**

На головних змаганнях дистанції мають не скорочуватись (за винятком скорочень відрізків цих дистанцій). Політика, за якою не дозволяється скорочення дистанцій у спосіб застосуванням прапору S (Сієра), має зазначатися у вітрильницькій інструкції.

## Розташування фінішної лінії

- Існує три варіанти розташування фінішної лінії

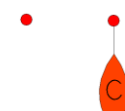
- 3 навітру, біля, або на навітряному знаку



- 3 підвітру, із застосуванням первинної стартової лінії



- На бакштаговому відрізку



### Розташування фінішної лінії

Фінішну лінію має бути виставлено ще перед тим, як перше судно почне вітрилити останній відрізок.

Finishing line should be set before the first boat starts the final leg.

Розташування фінішної лінії відповідно до дистанції може бути дуже критичним і може мати вплив на ефективність керування перегонами, у разі паралельно відбуваються не одні перегони. Погане розташування фінішної лінії може завадити можливості зчитувати вітрильні числа, чи бачити інші ознаки щодо визначення суден.

### На вітру – наприкінці бардіжання

Останнє бардіжання може бути подовжене шляхом розташовування фінішного знака на деякій відстані на вітер від знака 1.

Звичним і усталеним місцем для розташування перегоновим комітетом фінішної лінії завжди було таке: або використати знак 1 у якості зовнішнього знака лінії, або виставити лінію на яких 50 – 70 метрів навітряніше від знака 1. За останнього варіанту знак 1 залишається чисто в стороні від суден, що фінішують. Це є особливо корисним, якщо керівник перегонів хоче змінити напрямок останнього відрізка через захід вітру. Без окремо виставленої фінішної лінії для нього буде неможливо це зробити, якщо флот розтягнеться через «хвостовиків», або ж той флот, що стартував пізніше, все ще огинатиме знак 1. За останнього варіанту знак 1 не буде складовою частиною дистанції для суден, які вітрилять останній відрізок на фініш.

Цей варіант розташування фінішної лінії є набагато зручнішим для тих, хто називає вітрильні числа суден, що перетнули лінію. Зазвичай вітрильні числа є чітко видимими на

вітрилах. У разі застосування провових чисел, вони можуть часом бути погано помітними через крен суден, коли їхні корпуси будуть нахилені під вітер.

Незручність такого розташування лінії стосовно дистанції полягає в тому, що суднам треба вітрилити назад до району старту для участі у наступних перегонах.

### **За вітром –фініш на фордевінд**

Щодо реєстрації суден, які перетнули фінішну лінію, цей варіант розташування є мабуть найскладнішим. Часто-густо вітрильні числа на гротах не можливо побачити через те, що судна, перетинаючи фінішну лінію, несуть гроти розташованими практично паралельно лінії фінішу. Передбачливий керівник перегонів починає записувати числа суден ще перед тим, як вони перетнуть фінішну лінію, а кінцеве рішення приймає уже після того, як судна фактично перетнуть лінію.

Допомагають у визначенні суден вітрильні числа на спінакерах. Провові числа іноді бувають прикриті стакселями тих суден, які за поставлених спінакерів залишають стакселі неприбраними.

Допомогти у такій ситуації може наявність з підвітру від лінії судна-спостережника, з якого також спостерігають за тими, хто фінішує, для їх визначення.

Коли перегони відбуваються одні за одними поспіль, таке розташування лінії забезпечує швидке повернення суден до району старту і сприяє перегоновому комітетові не витрачаючи зайвого часу прискорити початок наступних перегонів.

### **Фініш з курсу бакштаг**

Сучасний підхід є таким, аби фінішну лінію виставляти від прови стартового судна, так, що останній відрізок являє собою короткий бакштаг від підвітряного знака до фінішу. Таке розташування лінії вигідне тим, що флот фінішує поряд зі стартовою лінією і є готовим одразу повернутися до стартової процедури нових перегонів, а вітрильні числа значно простіше зчитувати, ніж за фінішу з чистого фордевінду.

Відстань від знака 3 (З/п) до фінішної лінії має бути такою, щоб це дозволяло суднам повернутися на стартову лінію без поворотів оверштаг, і, у будь якому разі, не більшою за 0.2 ММ.

## Слайд 68

### **Виставляння фінішної лінії**

- **За фінішування проти вітру фінішна лінія має виставлятися**
  - під  $90^\circ$  до напрямку вітру
- **На всіх інших відрізках дистанції фінішна лінія має виставлятися**
  - під  $90^\circ$  до останнього відрізка дистанції
- **Довжина фінішної лінії має бути від 50 до 60 метрів**

### **Виставляння фінішної лінії**

Фінішну лінію не виставляють, допоки перегони не наберуть повної сили, проте, лінія має бути виставлена ще перед тим, як перше судно почне вітрилити останній відрізок.

У разі знак 1 є складовою частиною фінішної лінії, чи її виставляють на деякій відстані з навітру від нього, порядок виставляння лінії є однаковим. Фінішне судно котвується так, аби лінія між штоком на одному кінці і фінішним знаком (все одно, знаком 1, чи окремим фінішним знаком) на її іншому кінці, була під  $90^\circ$  до напрямку вітру.

На всіх інших відрізках дистанції фінішну лінію виставляють під  $90^\circ$  до останнього відрізка дистанції.

Фінішне судно зазвичай має розташовуватися з правого боку від фінішної лінії у разі лівої дистанції і з лівого боку у разі правої дистанції. Це забезпечує проминання суднами фінішного знака з того ж самого боку, що і всі інші знаки дистанції.

Фінішна лінія для більшості швертботних флотів має бути завдовжки від 50 до 60 метрів.

### **Фінішна лінія скороченої дистанції**

Для виставляння фінішної лінії на скороченій дистанції застосовуються ті ж самі настанови, але ж, у багатьох випадках для утворення фінішної лінії для скороченої дистанції, використовується, у якості її зовнішнього знака, поворотний знак. Винятком є фінішування у брамі, коли фінішною лінією є лінія між брамовими знаками. За таких умов фінішне судно має розташовуватися поза брамою, так, аби особа, яка приймає фініш, мала змогу бачити два брамові знаки на одній лінії, яка і є фінішною.

«

## Синій прапор



- Синій прапор означає, що судно перегонного комітету “ є на місці, як фінішне”
- Він має зводитися, без звукового сигналу, коли лідируюче судно розпочинає вітрилення останнього відрізка до фінішної лінії

### Синій прапор

Коли його зведено на фініші перегонів, то для перегонців синій прапор є ознакою того, що судно перегонного комітету, яке має приймати фініш, «готове» для цього.

Цей прапор не є визначенням фінішної лінії. Про це має зазначатися у вітрильницькій інструкції.

У деяких вітрильницьких інструкціях фінішна лінія визначається, як лінія між двома синіми прапорами. У такому разі багато хто із керівників перегонів не зводять додатково ще одного синього прапора.

Синій прапор зводиться без подачі звукового сигналу, тоді, коли перше судно починає вітрилити останній відрізок до фінішної лінії. Це зазвичай буває корисним для перегонців у разі навітряно-підвітряна дистанція складається більш, ніж із двох петель. Зведення синього прапора допомагає змагунам не мучитися над тим, скільки вони завершили кругів.



## Фініш у перегах

- Судно фінішує, коли будь яка частина його корпусу, екіпажу, чи спорядження, перетинає фінішну лінію в напрямку від останнього знака
- Судно є у перегонах, доки воно не фінішує і не опиниться осторонь від фінішної лінії



### Фініш у перегонах

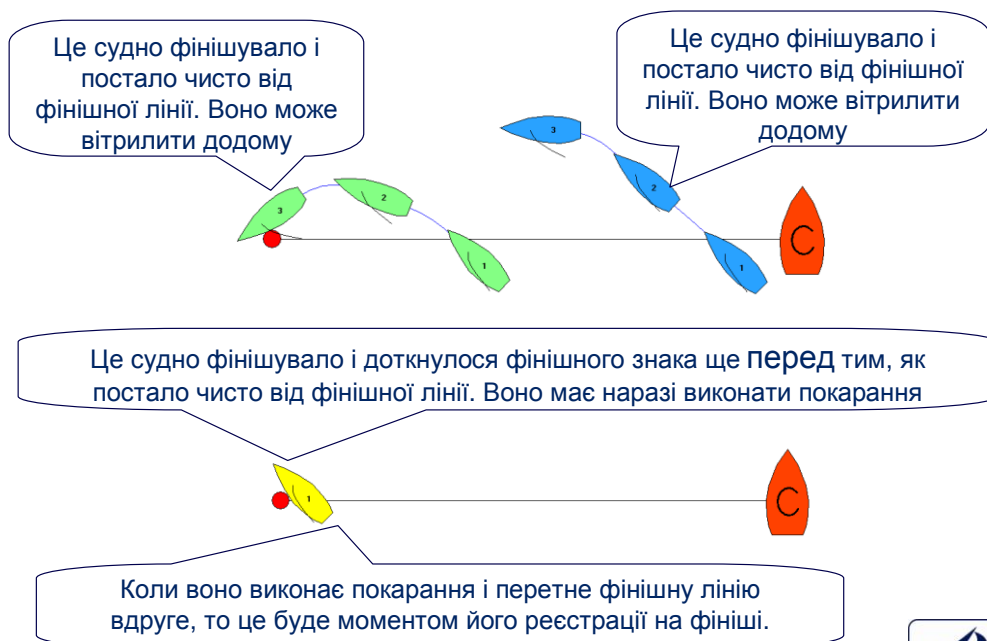
Керівником перегонів, який виставляє фінішну лінію, мають ясно і чітко розумітися визначення «фінішує» і визначення «у перегонах».

Коли будь яка частина судна, його корпусу, екіпажу, чи спорядження, що є у нормальному для вітрилення положенні, перетинає проекцію фінішної лінії, це і є момент його фінішування для реєстрації часу, чи місця у перегонах. Судну не потрібно перетинати лінію повністю.

Судно припиняє бути у перегонах, коли воно фінішувало і, відтак, постало чисто від самої фінішної лінії (звільнило її) і знаків фінішної лінії. Воно може постати чисто від лінії, продовжуючи вітрилити вперед, за лінію, доки його кормовий зріз не постане поза лінією. Воно може постати чисто від лінії також і повернувшись, після того, як фінішує, назад, на бік дистанції, від лінії. Як тільки його прова опиниться нижче лінії, воно постає таким, що є чисто від лінії.

Коли судно «постало чисто від лінії і знаків», воно, відповідно до визначення у *перегонах*, припиняє бути «у перегонах». Позате воно все ще підпадає під дію ПВП, адже воно має триматися осторонь від суден, які є у перегонах.

## Остеронь від фінішної лінії і знаків



ISAF Race Management Manual – Part 2 – Fleet Racing – February 2006



71

### Остеронь від фінішної лінії і знаків

Синє судно – на схемі синє судно перетинає фінішну лінію у напрямку від останнього знака. Воно фінішувало. Воно продовжує вітрилення і, коли його кормовий зріз постане чисто від фінішної лінії, воно, відповідно до визначення, припинить перебування у перегонах.

Тепер воно може вітрилити додому.

Зелене судно – зелене судно перетинає фінішну лінію у напрямку від останнього знака. Воно фінішувало. Воно продовжує вітрилення і, коли його кормовий зріз постане чисто від фінішної лінії, воно, відповідно до визначення, припинить перебування у перегонах. На ньому, втративши увагу до того, що вони роблять, доткнулися до зовнішнього знака лінії. Оскільки судно додержало визначення щодо *фінішування* і визначення у *перегонах*, воно тепер має тільки триматися остеронь від суден, які все ще є у перегонах.

Воно може вітрилити додому.

Жовте судно – жовте судно перетинає фінішну лінію у напрямку від останнього знака. Воно фінішувало. Ще перед тим, як воно постало чисто від фінішної лінії (воно все ще знаходиться в розкаряк на лінії), воно доткнулося до зовнішнього знака лінії. На цей момент воно є таким, що фінішувало, але все ще підпадає під дію ПВП, оскільки воно ще не постало чисто від фінішної лінії і знаків цієї лінії, отже, за те, що доткнулося знака, воно має виконати покарання одним обертом.

Після завершення покарання обертом, воно повинне знов перетнути фінішну лінію у напрямку від останнього поворотного знака і діяти за тим порядком, що за ним діяло синє, або зелене судно.

Відтак воно може вітрилити додому.

Реєстратори мають занотувати обидва моменту перетинання лінії і зробити помітку поруч із першим записом щодо перетинання лінії, про те, що було спостережено дотик судна до зовнішнього знака фінішної лінії.

Правильне місце судна на фініші відповідає моментові, коли воно перетнуло лінію вдруге, уже виконавши покарання.

## Запис і реєстрація

- **Реєстрація на фініші**
  - Реєстратори є як зчитувачами, так і записувачами.
  - Зчитувач називає числа, записуючи їх на диктофон.
  - Реєстратори проводять записи олівцем на папері.
  - Завжди майте принаймні дві пари фінішерів
  - Для великого флоту треба й більше
- **Майте на увазі**
  - **Старт ви можете повторювати знову і знову, а фініш буває тільки раз!**

### Реєстрація і запис на фініші

Важливо, аби проводився точний запис всіх суден, що перетнули фінішну лінію. Якщо судно вітрилить повз фінішну лінію, і перетинає її продовження, то, все одно, має бути зроблено запис про те, де б і коли б воно фінішувало, якби перетнуло фінішну лінію. Це має стати у пригоді у разі звернення про відшкодування.

Фінішна бригада має складатися із двох фінішерів. Один із них спостерігає за лінією і сповіщає числа суден, коли вони перетинають лінію. Це записується також на диктофон. Реєстратор користуючись олівцем і аркушем паперу записує все, що говорить фінішер.

Дуже важливо, аби всі судна, які перетнули фінішну лінію, були записані, зокрема у таких випадках:

- 1) Якщо клас поділено на два флоти – не дивіться на те, у разі флоти перемішалися, до якого саме флоту належить судно, щоб правильно попереставляти судна може знадобитися силу часу.
- 2) Якщо судно перетинає лінію більш, ніж одноразово! Це судно можливо виконувало покарання одним обертотом, а після цього перетнуло лінію знову. Обидва перетинання мають бути зареєстровані і рішення про те, яке з них нарешті вважати дійсним фінішем судна, має прийматися пізніше.

Завжди майте більш, ніж одну фінішну пару. Друга має бути відокремленою і незалежною від першої і розташовуватися під трохи іншим кутом до фінішної лінії. Такий порядок сприяє чудовому контролю за точністю головного фінішера. Якщо фініш буде закрито, то ця друга бригада може з'ясувати обставини щодо суден, порядок яких на фініші не співпадає із записами основної пари. Місця на фініші визначає основна пара.

Для точності записів наявність записуючого пристрою є істотною необхідністю. Сучасні цифрові диктофони дозволяють укладати кожні перегони в окрему теку, чим значно полегшується пошук необхідного запису.

Обмежений час не може визначатися по судну, яке визначено як НБД (OCS). Його час і порядок на фініші мають бути занотовані, але перше судно із тих, хто стартував правильно, і буде тим, від якого розпочинається відлік обмеженого часу, отже це судно може перетнути лінію і третім, і четвертим.

Судно, яке не обігнуло якийсь із поворотних знаків, доткнулося знака і т. ін. не може бути ДСК (DSQ). Його час і місце мають бути записані, а відтак на нього подано письмовий протест.

### **Звуковий сигнал на фініші**

У момент фінішування першого судна має бути подано звуковий сигнал, який чітко розпізнається, аби інші учасники перегонів мали довідку про час першого фінішу, записали години, хвилини і секунди та обчислили обмежений час.

Ніяких звукових сигналів більше не подається. У ПВП немає посилення на обов'язковість звукового сигналу, коли судно фінішує. Коли керівник перегонів записує на диктофон порядок суден на фініші, робити звуковий сигнал для кожного судна є нонсенсом.

## Слайд 73

### **Послідовно, день за днем**

**Додержуйте однакового підходу з дня на день. Йдеться про наступне:**

- **Коли відстрочуєте перегони**
- **Відклик НБД (OCS)**
- **Застосування стартових покарань**
- **Довжини стартових і фінішних ліній**
- **Конфігурації дистанцій і способи їх виставляння**

### **Послідовно, день за днем**

Керівник перегонів має завжди намагатися дотримувати послідовності у продовж всієї регати. Послідовності треба додержувати у наступних питаннях:

- Відстрочення перегонів
- НБД (OCS), чи Загальний відклик навзамін
- Застосування стартових покарань
- Довжини стартових і фінішних ліній
- Конфігурації дистанцій і способи їх виставляння

## Слайд 74

### **Завдання після перегонів**

- **Облік усіх суден**
  - Заради безпеки
  - Для заліку
- **Визначення результатів**
- **Час протестування**
- **Розмова з головою журі**

### **Завдання після перегонів**

#### **Облік усіх суден**

Разом з суднами на знаках, патрульними катерами і з бюро регати керівник перегонів має пересвідчитися в тому, що всі учасники і судна перегонного комітету є врахованими. Вважати, що все в порядку, особливо за важких умов погоди, можна тільки тоді, коли всі учасники і судна ПеК є на березі, пришвартованими, чи, принаймні, знаходяться на закритій воді.

Якщо застосовується система бирок, то має ретельно перевірятися, аби пересвідчитися в тому що всі вимоги цієї системи додержано.

#### **Залік**

Всі судна, які є заявленими та допущеними до перегонів, і вітрилилися поблизу від стартової лінії, вважаються такими, що стартували. Кожне з суден, має фігурувати у фінішному протоколі, як таке, що має місце у перегонах, так і з одною із аббревіатур (акронімів), що застосовуються для визначення залікового статусу судна, скажімо НБД, ЧПД і т. ін..

#### **Визначення результатів**

Як тільки результати будуть перевірені на точність реєстраторами на облавку судна ПеК, вони мають передаватися на берег. Щойно вони будуть отримані, копія попередніх результатів має якнайскоріше бути вивішена на дошці офіційних повідомлень, аби цей протокол був доступним для змагунів одразу, як ті опиняться на березі.

Попередніми результатами є місця, за якими судна записано реєстраторами, як такі, що перетнули лінію. Кінцевими результатами є ті, що їх публікують після того, як відбудуться слухання щодо всіх протестів і звернень про відшкодування.

#### **Час протестування**

Секретареві журі потрібно знати строки, за якими триває період, коли можна подавати протести. Це залежать від того, що написано у вітрильницької інструкції. Часові обмеження щодо протестів мають бути вивішені на дошці офіційних повідомлень. Тривалість часу протестування може коливатися, залежно від місця проведення, і від того, скільки часу потрібно учасникам, аби дістатися берега, отримати бланк протесту, написати його і подати секретареві журі.

#### **Розмова з головою журі**

Протестовий комітет, зазвичай, якщо його члени були на воді, може мати якісь зауваження щодо манери, у якій було проведено перегони.



## Слайд 75

### **Оцінювання**

- **Завжди аналізуйте свою діяльність**
- **Що ви можете зробити краще**
- **Розмовляйте з іншими офіціалами і керівними особами, але, найважливіше, розмовляйте з учасниками змагань**

### **Оцінювання**

Завжди оцінюйте свої власні дії і дії вашого перегонового комітету.

Що відбулося погано?

Чому так відбулося?

Як можна зробити краще?

Зберіть погляди інших людей. Будьте готові до критичних зауважень. Вислухайте їх, вони можуть бути корисними.

Розмовляйте з іншими офіціалами і керівними особами, але більш за все, розмовляйте зі змагунами.

## Слайд 76

### **Слухання звернень про відшкодування**

- **Не втрачайте рівновагу, якщо змагун висловлює сумнів стосовно того, що ви бачили на власні очі!**
- **Запишіть всі хронометражі і дії ПеК на як на папір, так і на диктофон.**
- **Старайтеся коректно поводитися перед слуханням**
- **Спирайтеся на факти у ваших свідченнях Опишіть ваші процедурні дії**
- **Не сперечайтесь**

### **Слухання звернень про відшкодування**

Слухання звернень про відшкодування є частиною сучасного розпорядку дня для керівника перегонів. Отже є дуже важливим, аби керівник перегонів розбирався на вищому рівні, як поводитися у разі виклику на слухання.

Якщо є така можливість, спробуйте перед тим, як потрапити до приміщення журі, уточнити підставу щодо слухання про надання відшкодування.

Готуючись до такого виклику керівникові перегонів треба мати якнайбільше відомостей про факти, диктофонних записів, покладених на папір. Перед тим, як зайти до приміщення журі, підготуйте свої свідчення, у чіткому порядку за послідовністю подій, а щодо будь яких диктофонних записів, то будьте готові повторити запис починаючи з будь якого потрібного місця.

Завжди спирайтеся у своїх свідченнях на факти. У своєму ставленні до журі будьте завжди позитивними.

Оскільки ви маєте представляти свідчення, що спираються на факти, вам треба уникати втягування в аргументацію.