

**ПРАВИЛА
ЗА
ПРОВЕЖДАНЕ НА ХАНДИКАПНИ СЪСТЕЗАНИЯ
С КИЛОВИ ЯХТИ
ПО
БЪЛГАРСКА ХАНДИКАПНА СИСТЕМА „МОРСКО ВЕТРОХОДСТВО”**

Издание 2016 г.

СЪДЪРЖАНИЕ	Стр.
ВЪВЕДЕНИЕ	2
БЕЗОПАСНОСТ И ОТГОВОРНОСТ ЗА НЕЯ	
РАЗДЕЛ 1 – СЪСТЕЗАТЕЛЕН БАЛ, ОБМЕР, ДОКУМЕНТАЦИЯ И ПРОЦЕДУРИ	3
1.1 Състезателен бал	
1.2 Обмер	
1.3 Мерителни свидетелства за състезателен бал	4
1.4 Обмерни протести	
РАЗДЕЛ 2 – ПРОВЕЖДАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯ	5
2.1 Право на участие	
2.2 Правила	
2.3 Нарушение на правилата	
2.4 Срок за протести и декларации	
2.5 Класове	
2.6 Ветрила	6
2.7 Спасителни средства	7
2.8 Екипаж	
2.9 Използване на ходов двигател	
2.10 Използване на свързочни и електронни апаратури	
2.11 Закотвяне	8
2.12 Плаване през нощта	
2.13 Оттегляне от гонка	
2.14 Проверки на яхтите	
РАЗДЕЛ 3 – КЛАСИРАНЕ	
3.1 Компенсация за възрастта на яхтата или нейния дизайн	
3.2 Подреждане на финиширалите яхти	9
3.3 Време за изминаване на състезателното разстояние	10
3.4 Класиране в гонка	
3.5 Крайно класиране в състезание от няколко гонки	11
3.6 Равенства	
ПРИЛОЖЕНИЯ	
Приложение 1 – Обмер на килови яхти	
Приложение 2 – Формула за пресмятане на състезателен бал на килови яхти	
Приложение 3 – Молба за издаване на мерително свидетелство	
Приложение 4 – Мерително свидетелство	
Приложение 5 – Указания за обмер	

ВЪВЕДЕНИЕ

Правилата на Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ са предназначени за собствениците на килови ветроходни яхти и организаторите на ветроходни прояви, които предвиждат използването на клас БХС и имат за цел регламентирането на условията за провеждане на хандикапни състезания на килови яхти по БХС „Морско ветроходство“, в които най-голямо значение, като фактор за победата придобиват ветроходните умения на поставените при сравнително равностойни условия състезатели, като значително се намалява влиянието на разнообразната и/или неравностойна материална част. Правилата предписват система за обмер на плавателните съдове и определяне на техните състезателни балове, както и начина на класиране в прояви, при участие в клас БХС.

Правилата на БХС са валидни за еднокорпусни яхти с бермудско ветрилно стъкмяване от типовете „Шлюп“, „Кеч“, „Йол“ и „Шхуна“ и са разработени от Георги Паунов (IJ) на основата на използваните международни системи ORC-Club, IRC и на Системата за обмер на Комисията за морско ветроходство на Гръцката федерация по ветроходство.

Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ си запазва правото на промени, както за усъвършенстване на нейните правила (включително формулата, по която се определят състезателните балове), така и за противодействие на вредни тенденции, целящи тяхното заобикаляне.

Правилата са в сила от 1 Март на годината на изданието до края на м. Февруари на следващата година.

Единственият, който има право да извършва и публикува промени в Правилата на Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ е администраторът на хандикапната система.

Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ може да бъде използвана от трети лица, само след предварителна официална оторизация дадена от нейният администратор.

Трето лице, което използва Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ е длъжно да изпълнява пълно и точно нейните класни правила, в противен случай това право може да му бъде отнето по всяко време.

БЕЗОПАСНОСТ И ОТГОВОРНОСТ ЗА НЕЯ

Безопасността на лодката е изключителна отговорност на собственика/скипера, който е длъжен да се погрижи тя да бъде с достатъчна мореходност, подходящо и надеждно екипирана и управлявана от екипаж с необходимия брой и опитност, физически способен да се справи с управлението на яхтата при неблагоприятни атмосферни условия.

Собственикът/скиперът трябва да се увери че:

- а) Корпусът, рангоутът, такелажът и ветрилата, както и останалата екипировка, са в добро състояние.
- б) Средствата за безопасност са правилно поддържани, складирани и в срок на годност.
- в) Екипажът знае къде се намират тези средства и как да ги използва.

Окончателното решение дали да се състезава или не остава изключителна и неизбежна отговорност на собственика/скипера или неговия представител.

Съществуването на тези правила, тяхното използването и прилагане от организаторите на състезания, както и проверките за съответствие на яхтите с правилата, по никакъв начин не отнемат или намаляват абсолютната отговорност на собственика/скипера за безопасността на яхтата и нейния екипаж.

РАЗДЕЛ 1 – СЪСТЕЗАТЕЛЕН БАЛ, ОБМЕР, ДОКУМЕНТАЦИЯ И ПРОЦЕДУРИ

Всички въпроси, свързани с участието на килови яхти в клас БХС във ветроходни прояви в България, включително техният обмер, определянето на състезателен бал и издаването на мерителни свидетелства са под юрисдикцията на Българска хандикапна система "Морско ветроходство", която в отделни случаи може да делегира някои от своите права на организаторите на отделни прояви или на конкретни лица.

1.1 СЪСТЕЗАТЕЛЕН БАЛ

1.1 Класирането на яхтите в клас БХС на ветроходните прояви се извършва с компютърна програма на БХС въз основа на техните състезателни балове, изчислени по хандикапната формула на БХС. Стойностите на баловете са вписани в мерителните свидетелства на обмерените яхти и участват в изчислението на индивидуалните им коефициенти, използвани в тяхното класиране.

1.2 ОБМЕР

1.2.1 Входните данни за изчисление на състезателния бал на килова яхта, се получават чрез непосредствен обмер на яхтата, извършен по инициатива на нейния собственик, който подава след това молба за издаване на Мерително свидетелство за състезателен бал.

1.2.2 Обмерът се извършва от минимум двама мерители, утвърдени от Българска хандикапна система в присъствието на собственика (ако е физическо лице), или на негов представител (ако е юридическо лице).

1.2.3 Данните от обмера се вписват от мерителите във формуляра на подадената Молба за издаване на Мерително свидетелство за състезателен бал по образец предоставен от Българска хандикапна система „Морско ветроходство“. Те трябва да бъдат представени в метри, със закръгляване до два десетични знака (т.е. до 1 см). Теглото на яхтата трябва да бъде представено в килограми и закръглено до най-близките 10 кг.

1.2.4 При съмнение относно верността на обмерните данни, въз основа на които е изчислен състезателния бал, Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ може да нареди извършването на проверка от утвърден от нея мерител или чрез свой представител по време на конкретната ветроходна проява при подаден мерителен протест. Ако бъде установено недопустимо отклонение на посочените данни от реалните, Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ може да анулира издаденото свидетелство и издаде ново, като уведоми за това регионалните ветроходни центрове в страната с всички достъпни ѝ средства.

1.2.5 За недопустимо се счита отклонение, което би изменило състезателния бал с повече от 0.1 единица.

1.3 МЕРИТЕЛНИ СВИДЕТЕЛСТВА ЗА СЪСТЕЗАТЕЛЕН БАЛ

1.3.1 Валидност на Мерителното свидетелство

1.3.1.1 Мерителното свидетелство има валидност 3 години. Преиздаване преди изтичането на този срок се извършва при всяко изменение на обмерните данни, в резултат на което състезателният бал се изменя с повече от 0.1.

1.3.2 Издаване на Мерително свидетелство

1.3.2.1 Собственикът на яхтата (юридическо или физическо лице) трябва да изпрати на bulgarian.handicap.sailing@gmail.com попълнената и подписана от мерителите молба по образец утвърден от Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ (сканирана), заедно с Позволително за плаване, Свидетелство за годност или Акт за националност, от които да се виждат собствеността, най-голямата дължина и вместимостта – бруто / БТ (сканирани) .

1.3.2.2 Когато молбата отговаря на всички изисквания, Мерителното свидетелство се издава от Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ до 7 дни след постъпването му. В екстрени случаи Мерителното свидетелство се издава до 12 часа след постъпване на специално искане в bulgarian.handicap.sailing@gmail.com

1.3.3 Преиздаване на Мерително свидетелство

1.3.3.1 Собственикът на яхтата трябва да изпрати на bulgarian.handicap.sailing@gmail.com молба по образец утвърден от Българска хандикапна система „Морско ветроходство“. Когато се иска преждевременно преиздаване на свидетелството, в молбата ясно трябва да бъдат посочени измененията в яхтата, които налагат преиздаването. Когато във връзка с измененията в яхтата се налага допълнителен обмер молбата трябва да е подписана от утвърдени от БХС мерители.

1.3.3.2 Към молбата трябва да бъде приложено копие от последното издадено от БХС мерително свидетелство или да бъдат посочен номера и датата на издаването му от БХС „Морско ветроходство“.

1.3.3.3 Когато преиздаването се налага поради изтичането на срока на валидност на предишното мерително свидетелство и няма промени в обмерните данни, свидетелството се преиздава без нов обмер въз основа на данните от предишното свидетелство и декларация от собственика, потвърждаваща отсъствието на промени.

1.3.3.4 За срока на преиздаване важи предвиденото в т. 1.3.2.3.

1.4 ОБМЕРНИ ПРОТЕСТИ

1.4.1 При обмерен протест срещу яхта, участваща в регата, протестираните данни се обмерват от лице, упълномощено от Протестната комисия. Ако протестът бъде уважен, след завършването на проявата свързаните с протеста и обмера материали се изпращат на БХС „Морско ветроходство“, който в зависимост от резултата от протестния обмер, може да предприеме действия по отнемането или преиздаването на мерителното свидетелство, верността на което е била оспорена.

1.4.2 Разходите за такъв протестен обмер се заплащат от загубилата страна. С инструкцията може да се определи предварително внасяне от протестиращия на първоначална такса за обмер.

РАЗДЕЛ 2 – ПРОВЕЖДАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯ

2.1 ПРАВО НА УЧАСТИЕ

2.1.1 Право на участие в клас БХС на хандикапни прояви, провеждани в България имат всички яхти, притежаващи Постоянни мерителни свидетелства, издадени от Българска хандикапна система „Морско ветроходство“.

2.1.2 Организаторът на ветроходна проява има право на избор по колко и по кои хандикапни системи да формира класове.

2.1.3 В международни регати, в които има клас БХС, на чуждестранните участници може да се издадат еднократни мерителни свидетелства със състезателен бал, изчислен въз основа на

данни от обмер, извършен от организатора, собственика, одобрените мерители на БХС „Морско ветроходство“, по преценка на представителя на БХС „Морско ветроходство“ в конкретната регата.

- 2.1.4 Участници притежаващи сертификати (мерителни свидетелства) от няколко хандикапни системи, включително такова по БХС, трябва да заявят пред организатора на ветроходната проява, с кои от тях ще се състезават и да ги представят на секретаря на регатата. В този случай, при наличие на желаещи, организаторите са длъжни да формират клас БХС спазвайки точно и пълно правилата на БХС „Морско ветроходство“. Регатният секретар е длъжен да извърши online проверка за последното валидно Мерително свидетелство на страницата на БХС „Морско ветроходство“ във Facebook - Bulgarian Handicap System, на официалната WEB страница или чрез контакт на email - bulgarian.handicap.sailing@gmail.com

2.2 ПРАВИЛА

- 2.2.1 За яхти, състезаващи се в клас БХС на ветроходна проява важат следните правила:
- Състезателните правила по ветроходство (СПВ) на Световно ветроходство (бивша ISAF), валидни в момента.
 - Правилата за хандикапни състезания (ПХС) на килови яхти на Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ (за съответната година).
 - Международните правила за предпазване от сблъскване на море, валидни в момента.
 - Поканата за състезанието.
 - Състезателните инструкции.
 - Наредбата на БФВ (за национални първенства)
 - Правилата за провеждане на регати по килово ветроходство, утвърдени от БФВ за съответната година.
- 2.2.2 Състезателните инструкции не могат да изменят следните правила на БХС: 2.1, 2.2, 2.7, правилата от Раздел 3, както и обмерните Дефиниции.

2.3 НАРУШЕНИЕ НА ПРАВИЛАТА

- 2.3.1 За някои нарушения на правилата в т. 2.2.1 могат да бъдат налагани алтернативни процентни наказания, ако такива са предписани в Състезателните инструкции.

2.4 СРОК ЗА ПОДАВАНЕ НА ПРОТЕСТИ И ДЕКЛАРАЦИИ

Ако не е посочено друго в Състезателните инструкции, срокът за подаване на протести, декларации за нарушения на правилата и всички останали изисквани от правилата писмени уведомявания на Регатната комисия, е 90 минути след финализирането на яхтата. За нефиниширали яхти времето тече от приставането на яхтата, която има задължението да докаже на Регатната комисия кога е станало това.

2.5 ДИВИЗИИ

- 2.5.1 За всяко състезание с клас БХС, яхтите в класа могат да бъдат групирани в отделни дивизии, в зависимост от състезателния им бал **R**, така че в рамките на всяка дивизия баловете на лодките да се различават възможно най-малко. Българска хандикапна система „Морско ветроходство“ препоръчва да се използват до 6 хандикапни дивизии при минимално заявено участие на не по-малко от 3 яхти във всяка дивизия. Препоръчителните гранични стойности на R за шестте дивизии са:

Таблица 1

Дивизия	Състезателен бал R (футове)
I	41.0 – 70.0
II	35.0 – 40.9
III	29.5 – 34.9
IV	24.5 – 29.4
V	20.0 – 24.4
VI	16.0 – 19.9

- 2.5.2 Броят на дивизиите и приблизителните гранични стойности на R за всяка от тях се посочват от Организатора в Обявата за състезанието. След приключване на регистрацията на участниците организаторът разпределя заявените за състезанието лодки в определения брой дивизии, които се означават с „дивизионни“ букви (A - F), като определя и цветовете за тези дивизии. Флагове с тези цветовете се използват като класни флагове на отделните дивизии при стартовите процедури. Границите на дивизиите се уточняват от Организатора в зависимост от постъпилите заявки и се обявяват. **Решението на Организатора за разпределението на лодките в отделните дивизии е окончателно и не подлежи на обсъждане.**
- 2.5.3 При липса на достатъчен брой заявени яхти за обособяване на отделна дивизия, заявените яхти се включват в дивизията с най-близкия по-голям състезателен бал на принципа „бързата яхта отива при по-бързите яхти“. Ако няма дивизия с такъв по-голям бал, яхтите участват извън класирането.
- 2.5.4 Ако е предписано в Състезателните инструкции, от подготвителния сигнал до финиширането си всяка яхта трябва да носи състезателен вимпел с цвета на своята дивизия. Вимпелът трябва да бъде закрепен към задния щяг (а при липса на такъв – на лявата ванта), на височина не по-малка от 1.5 метра над палубата.
- 2.5.5 Когато в мерителното свидетелство са вписани две стойности на състезателния бал R (със и без ветрила за пълни курсове), по-благоприятната стойност на R (без ветрила за пълни курсове) може да се използва единствено в случай, че организаторът на проявата е обособил отделна дивизия в клас БХС за лодки без ветрила за пълни курсове. Във противен случай, за класирането на лодката се използва по-голямата от двете стойности на R.

2.6 ВЕТРИЛА

- 2.6.1 По време на хандикапна гонка по правилата на БХС „Морско ветроходство“, на яхтите се разрешава да имат на борда си не повече от следния брой ветрила

Таблица 2

Ветрила	Дивизии		
	IV, V, VI	II, III	I
Генуезки стаксели (Генуи)	3	4	5
Стаксели	2	3	4
Лек (вътрешен) стаксел	1	1	1
Спинакери	4	4	4
Работен грот	1	1	1
Щормови грот	1	1	1
Щормови стаксел	1	1	1
Стаксел за слабо време (лека генуа)	1	1	1

- 2.6.2 Генуезки стаксели са всички ветрила, за които е изпълнено неравенството $LP > 1.1 \times J$.
- 2.6.3 Стаксели са ветрилата, за които е изпълнено равенството $LP \leq 1.1 \times J$.
- 2.6.4 Леки (вътрешни) стаксели са ветрилата, за които е изпълнено неравенството $LP < 1.1 \times J$, които се носят зад друго предно ветрило или спинакер и могат да не бъдат закрепени за предния щяг.
- 2.6.5 Щормови грот е ветрило с максимална площ по-малка от 17.5% от площта на работния грот, което може да се използва без закрепване в лик-паза на гика.
- 2.6.6 Щормови стаксел е ветрило без фалова плочка и лати с площ по-малка от 30% от площта на предния триъгълник.
- 2.6.7 За целите на правило 2.6.1, ветрила CODE ZERO (“TIGHT REACHER”) с полуширина по средата ($SHW/2$) по-голяма или равна на 75% от дължината на долния лик (SF) се считат асиметрични

спинакери, а такива с полуширина по средата (**SHW/2**) по-малка от 75% от дължината на долния лик (**SF**) се считат за стаксели.

- 2.6.8 Няма ограничения на броя на ветрилата, които могат да бъдат носени между двете мачти на яхти със стъкмяване от типове “кеч”, “йол” и “шхуна”.
- 2.6.9 Не се разрешава използването на щормови ветрила, изработени от полиамидни или високотехнологични тъкани.
- 2.6.10 Не се разрешава използването на “подветрени спинакери” (bloopers, big boys).
- 2.6.11 Ако върху грот-мачтата и/или грот-гика има обмерни ленти, използвани при обмера, съответните ликове на вдигнатия грот не трябва да излизат извън вътрешните ръбове на тези ленти.

2.7 СПАСИТЕЛНИ СРЕДСТВА

- 2.7.1 Всички яхти трябва да бъдат снабдени със спасителните средства, изисквани от компетентните Български или други власти за плаване в района на състезанието.

2.8 ЕКИПАЖ

- 3.8.1 При заявяването на яхтата се представя и поименен списък на екипажа.
- 2.8.2 По време на гонка, на борда на яхтата трябва да има екипаж с численост не по-малка от указаната в таблица 3 или посочената в Позволителното за плаване. Това изискване не се отнася за състезания с едночленни и двучленни екипажи.

По изключение Протестната/Регатната комисия може да разреши по-малоброен екипаж.

Таблица 3

ЛОА	Минимален брой на екипажа
Под 10 м	2
Над 10 м	3

- 2.8.3 Ако Състезателните инструкции не предписват друго, при състезания от няколко гонки е разрешена подмяна на членове на екипажа в отделните гонки, но не и на шкипера на яхтата. Промяната трябва да бъде съобщена писмено на Протестната/Регатната комисия от шкипера не по-късно от 1 час преди подготвителния сигнал за съответната гонка.

2.9 ИЗПОЛЗВАНЕ НА ХОДОВ ДВИГАТЕЛ

- 2.9.1 Използването на ходовия двигател за придвижване на яхтата е забранено от подготвителния й сигнал до нейното финиширане. Регатната комисия трябва да бъде уведомена писмено за всяко нарушение на това правило, както и за причините за него, преди изтичането на срока за протести и декларации на яхтата (т. 2.4).
- 2.9.2 Състезателните инструкции могат да предписват пломбиране на ръчката на муфата в неутрално положение.
- 2.9.3 Използването на двигателя за зареждане на акумулатори, задвижване на осушителни помпи или вдигане на котва е разрешено, ако ръчката на муфата е пломбирана. В такъв случай не е необходимо уведомяване на комисията.

2.10 ИЗПОЛЗВАНЕ НА СВЪРЗОЧНИ И ЕЛЕКТРОННИ АПАРАТУРИ

- 2.10.1 Ако не е предписано друго в Състезателните инструкции, по време на състезание яхтите могат да използват УКВ радиостанции за връзка с Регатната комисия и с други плавателни съдове, когато безопасността налага това.
- 2.10.2 Ако не е предписано друго в Състезателните инструкции, освен за връзка със Регатната комисия, използването на мобилни и сателитни телефони не се разрешава.
- 2.10.3 Разрешава се използването на всякакви електронни средства за навигация.

2.11 ЗАКОТВЯНЕ

- 2.11.1 Когато безопасността налага, по време на гонка яхтата може да се закотви или швартова в пристанище.
- 2.11.2 Регатната комисия трябва да бъде уведомена писмено за всяко закотвяне или швартоване, както и за причините за него преди изтичането на срока за протести и декларации на яхтата посочен в т. 2.4.

2.12 ПЛАВАНЕ ПРЕЗ НОЩТА

- 2.12.1 От залеза до изгрева на слънцето, или по времето, определено в Състезателните инструкции, яхтите трябва да носят навигационни светлини, отговарящи на изискванията на Международните правила за предпазване от сблъскване на море.
- 2.12.2 При финиширане през тъмната част на нощта, в близост до финалната линия яхтите трябва да осветяват по подходящ начин своите ветрилни номера. Препоръчва се при подхода към финала те да се заявяват пред Регатната комисия по УКВ радиостанцията.

2.13 ОТТЕГЛЯНЕ ОТ ГОНКА

- 2.13.1 Когато яхта се оттегли от гонка, тя трябва да уведоми незабавно за това Регатната комисия по УКВ радиостанцията.
- 2.13.2 След оттеглянето си от гонката яхтата трябва да свали състезателния вимпел на своя клас.
- 2.13.3 Преди изтичане на срока за протести и декларации на яхтата (т. 2.4), шкиперът трябва да уведоми писмено Регатната комисия за оттеглянето си и причините за това.

2.14 ПРОВЕРКИ НА ЯХТИТЕ

- 2.14.1 Всички яhti, участващи в клас БХС, могат да бъдат проверявани по усмотрение на Протестната/Регатната комисия без предизвестие по всяко време (извън времето, когато са в състезание) за съответствието им с правилата, валидни за състезанието (т.2.2).
- 2.14.2 Ако Състезателните инструкции предписват това, може да има предстартова проверка на всички или произволно избрани яhti във време и място, указани в инструкциите.
- 2.14.3 Проверките могат да се отнасят до:
 - а) Наличието на изискваните спасителни средства;
 - б) Съответствието на яхтата с нейното мерително свидетелство;
- 2.14.4 Когато в резултат на проверката е установено нарушение на правилата за екипировка или обмер, на яхтата трябва да бъдат дадени указания за коригиране на несъответствието (ако това е възможно). Ако това не е възможно, нейното участие в състезанието следва да бъде прекратено. При доказателства за умишлено нарушение на правилата Протестната комисия трябва да предприеме действия според Правило 2 от Международните състезателни правила по ветроходство.

РАЗДЕЛ 3 – КЛАСИРАНЕ

3.1 КОМПЕНСАЦИЯ ЗА ВЪЗРАСТТА НА ЯХТАТА

- 3.1.1 Ако Състезателните инструкции предвиждат това, остарелите концепции при проектирането на конкретния модел яхта и влошаването на нейните ходови качества с възрастта се компенсират за съответното състезание чрез въвеждането на възрастова корекция в състезателния ѝ бал **R**, която го превръща в коригиран състезателен бал **R_v**. Корекцията намалява състезателния бал **R** с по 0.5% за всяка година след първите 5 години от първото пускане на вода на конкретната яхта и достига постоянната стойност от 6% за яhti, проектирани или пуснати на вода 16 и повече години преди годината на състезанието.
- 3.1.2 Ако Състезателните инструкции предписват прилагането на възрастова корекция, сумарната корекция и корекционният коефициент **K_v** за намаляване на състезателния бал имат следните стойности:

Таблица 4

Година на първото пускане на вода	%	Коефициент K_e
В годината на състезанието	0	1.000
1 година преди годината на състезанието	0	1.000
2 години преди годината на състезанието	0	1.000
3 години преди годината на състезанието	0	1.000
4 години преди годината на състезанието	0	1.000
5 години преди годината на състезанието	0.5	0.995
6 години преди годината на състезанието	1.0	0.990
7 години преди годината на състезанието	1.5	0.985
8 години преди годината на състезанието	2.0	0.980
9 години преди годината на състезанието	2.5	0.975
10 години преди годината на състезанието	3.0	0.970
11 години преди годината на състезанието	3.5	0.965
12 години преди годината на състезанието	4.0	0.960
13 години преди годината на състезанието	4.5	0.955
14 години преди годината на състезанието	5.0	0.950
15 години преди годината на състезанието	5.5	0.945
16 години преди годината на състезанието	6.0	0.940
и т.н.	6.0	0.940

3.2 ПОДРЕЖДАНЕ НА ФИНИШИРАЛИТЕ ЯХТИ

3.2.1 Подреждането на яхтите, финиширали в нормално проведена гонка се извършва по системата "Време за разстояние" ("Time on Distance"), прилагана за всеки клас поотделно. Всяка яхта се подрежда според нейното *коригирано време* T_k за гонката, което зависи от реалното ѝ *състезателно време* T_c (времето за което е изминала състезателното разстояние).

3.2.2 Коригираното време T_k се изчислява по формулата: $T_k = T_c - (D \times TCF)$ [сек], където D е дължината на състезателното разстояние [мили], а TCF [сек/миля] е индивидуалният коефициент за коригиране на времето на яхтата.

3.2.3 Индивидуалният коефициент TCF се пресмята по формулата

$$TCF = 2160x \left(\frac{1}{\sqrt{R_v}} - \frac{1}{\sqrt{70}} \right) \text{ [сек/миля]}$$

Тук величината R_v представлява състезателния бал на конкретната яхта, коригиран за нейната възраст посредством корекционния коефициент K_v : $R_v = R \times K_v$ Когато Състезателните инструкции не предписват възрастова корекция, $R_v = R$ и стойността на TCF е равна на посочената в Мерителното свидетелство.

3.2.4 При пресмятанията, времената, T_c и T_k се изразяват в секунди, закръглени до цели числа. Ако h , m и s са съответно часовете, минутите и секундите, изминали от момента на старта до момента на финиширането на яхтата, $T_c = 3600 \times h + 60 \times m + s$ [сек] .

3.2.5 В Състезателните инструкции може да бъде предписано, че в някои случаи (напр. за яhti със статут OCS или ZFP) могат да бъдат налагани процентни наказания, които завишават *коригираното време* T_k с 2%, 5%, 10% или 20% и го превръщат в *окончателно коригирано време* T_{ok} (ако няма процентно наказание $T_{ok} = T_k$).

3.2.6 Окончателното подреждане на финиширалите яhti във всяка гонка се извършва според техните *окончателно коригирани времена* T_{ok} , като яхтата с най-малко окончателно коригирано време заема първо място.

3.3 МАКСИМАЛНО ВРЕМЕ ЗА ИЗМИНАВАНЕ НА СЪСТЕЗАТЕЛНОТО РАЗСТОЯНИЕ

3.3.1 Максималното време за изминаване на състезателното разстояние се определя в Състезателните инструкции и за различните гонки може да бъде:

- а) **Индивидуално** (обикновено приложимо за морски гонки) – изчислено са всяка яхта в зависимост от дължината на състезателното разстояние D [мили], средна скорост V_{cp} [възли] и индивидуалния коефициент TCF и се определя по формулата

$$T_{max} = D \times (TCF + 3600/V_{cp}) \text{ [сек]}$$

V_{cp} се предписва в Състезателните инструкции. БХС „Морско ветроходство“ препоръчва стойност 3 възла.

- б) **Общо за всички лодки** (обикновено приложимо за гонки срещу и по вятъра или по затворен маршрут около знаци). То може да бъде определено:

а) в зависимост от дължината на състезателното разстояние D [мили], посочената в СИ средна скорост V_{cp} [възли] или

б) зададено емпирично, с оглед на очакваните метеорологични условия по време на гонката. Като алтернатива, СИ могат да предписват максимално време за изминаване на състезателното разстояние, основано на зададено време за финалиране на първата лодка, удължено с определен процент от това време за останалите лодки, като времето за първата лодка може да бъде определени по един от двата начина в т. б.

- 3.3.2 Яхта, която не финишира до изтичането на нейното максимално индивидуално състезателно време (т.е. при $T_c > T_{max}$), получава статут на нефиниширала в гонката (DNF).

3.4 КЛАСИРАНЕ В ГОНКА

- 3.4.1 В зависимост от предписаното в Състезателните инструкции, за класирането може да се прави по:

а) Максималната точкова система на БХС, или

б) Минималната точкова система от Приложение А на текущите Състезателни правила по ветроходство (СПВ) на Световно ветроходство (бивша ISAF)

- 3.4.2 Максимална точкова система за класиране на БХС (Таблица 5)

В зависимост от подреждането в гонката или нейния статут, на всяка яхта се начисляват точки по следната низходяща точкова система:

- Яхтата, заемаща първо място във гонката получава точки, равни на броя на заявените яхти + $\frac{1}{4}$ точка
- Втората яхта получава точки, с една по-малко от броя на заявените яхти
- Третата получава една точка по-малко от втората и т.н. до последната редовно финиширала яхта.
- Всяка яхта със статут DNF или RAF получава точките, които би имала, ако беше финиширала след последната подредена редовно финиширала яхта, намалени с 10%.
- Всяка яхта със статут DNC или DNS получава точките за последно място от всички заявени яхти, намалени с 10%.
- Всяка дисквалифицирана яхта (DSQ) получава 0 точки.

Брой на заявените яхти: N

Таблица 5

Подреждане на яхтите в гонката според окончателното им коригирано време Ток	Място на подреждане	Точки
Редовно финиширала, подредена на първо място	1	$N + 0.25$
Редовно финиширала, подредена на второ място	2	$N - 1$
Редовно финиширала, подредена на трето място	3	$N - 2$
и т.н.	и т.н.	и т.н.
Редовно финиширала на последно място	L	$(N - L + 1)$
Не финиширала/оттеглила се след финала (DNF/RAF)	Подреждане според точките	$0.9 \times (N - L)$
Не участвала / не стартирала (DNC / DNS)	Подреждане според точките	0.9
Дисквалифицирана (DSQ)	Подреждане според точките	0

- 3.4.3 Видове гонки

Гонките за килови яхти биват:

- Дълги морски гонки;
- Къси морски гонки;
- Гонки срещу и по вятъра (между наветрен знак и подветрен знак или врата от два подветрени знака);
- Гонки по затворен маршрут (напр. Олимпийски триъгълник или трапециод или гонки около навигационни знаци или други ориентири).

3.4.3.1 В зависимост от дължината и трудността на гонките, в Състезателните инструкции се посочва съответен коефициент K_G за всяка гонка.

3.4.3.2 БХС „Морско ветроходство“ препоръчва стойности за K_G както следва: 2 и 1.5 – съответно за дългите и късите морски гонки и 1 за останалите видове гонки.

3.4.4 Окончателни точки за гонката

Окончателните точки на яхтата за всяка гонка са равни на точките според точковата система, съответстващи на заетото от нея място в гонката, умножени по коефициента K_G на гонката.

3.4.5 Окончателното класиране на яхтите в гонката се получава след като те бъдат подредени

- а) по низходящ ред на техните окончателни точки за тази гонка (Максимална система), или
- б) по възходящ ред на техните окончателни точки за тази гонка (Минимална система);

3.5 КРАЙНО КЛАСИРАНЕ В СЪСТЕЗАНИЕ ОТ НЯКОЛКО ГОНКИ

3.5.1 Крайното класиране на киловите яхти в състезание от няколко гонки се прави по сбора на окончателните точки, които те са получили за всяка гонка.

3.5.2 В зависимост от предписаното в СИ, за крайното класиране могат да важат:

- а) всички проведени гонки;
- б) всички проведени гонки без една или две изключени най-лоши гонки:
 - (i) независимо от вида им, или
 - (ii) само еднотипни - срещу и по вятъра и по затворен маршрут (без дълги или къси морски гонки).

3.5.3 Краен победител е яхтата с:

- а) най-голям сбор точки от гонките, валидни за крайното класиране (Максимална система), или
- б) най-малък сбор точки от гонките, валидни за крайното класиране (Минимална система).

3.6 РАВЕНСТВА

3.6.1 Равенство в отделна гонка:

При равенство на окончателно коригираните времена на две яхти в гонка се прилага правило А7 от Състезателните правила по ветроходство: точките за мястото, за което двете лодки са в равенство и за следващото място се събират и делят по равно между лодките, които си разделят двете места.

3.6.2 Равенство в крайното класиране:

- а) Според БХС, при равенство по точки в крайното класиране между две или повече яхти, разрешаването на равенството трябва да стане в полза на яхтата, класирана на по-предно място в най-дългата гонка, а ако това не помогне – в следващата по дължина и т.н. до разрешаване на равенството. При няколко гонки с равни дължини, се взема пред вид класирането в последната от тях. Ако това не помогне – в предпоследната от тях и т.н. При невъзможност за разрешаването на равенството, то се запазва в крайното класиране.
- б) Вместо методът на БХС (т. 3.6.2), Състезателните инструкции могат да предписват за разрешаването на равенства в крайното класиране да се използва правило А 8 от СПВ:

Местата на лодките в равенство се подреждат от по-предни към по-задни и при най-предното място, при което има разлика, равенството се решава в полза на лодката с по-предното място. Изключените гонки не се вземат пред вид.

Ако това не помогне, равенството се решава в полза на лодката с по-предно място в последната гонка, ако равенството се запази - в предпоследната и т.н. до неговото решаване. При това се вземат пред вид и изключените гонки.