

# ПРОТОКОЛ

Днес, 02.12.2019 г. се проведе заседание на Комисия по Килово ветроходство при Българска федерация по Ветроходство в Заседателна зала на сграда на Ректорат на Медицински университет „Проф. д-р Параскев Стоянов“ - Варна.

На заседанието присъстваха:

1. Ангел Дипчиков – председател на ККВ
2. Стоян Киров – член на ККВ
3. Даниел Николов – член на ККВ
4. Никола Дуков – член на ККВ
5. Лъчезар Братоев – член на ККВ
6. Павел Дуков – гост
7. Стефан Калчев – гост
8. Александър Амин – гост
9. Олга Томова – гост
10. Иван Костадинов – член на УС на БФВ

**Заседанието се проведе при следния дневен ред:**

1. Разглеждане на постъпило предложение от г-н Павел Дуков.
2. Обсъждане на Правила за провеждане на регати за килови яхти за 2020г.
3. Други.

**По точка 1 от дневния ред:**

А. Дипчиков: Уважаеми колеги, благодаря ви присъствието. Имаме постъпило предложение от г-н Павел Дуков, има го и разпечатано, за тези които не са се запознали, благодарение на г-н Братоев бе разпространено в социалните мрежи и предполагам, че всички сте го прочели. Мисля че най-разумно в случая е да предоставя думата на г-н Дуков, който да представи предложението си и в следствие да разискваме как е редно да процедираме по въпроса.

П. Дуков: Имаше някакво предположение, че това е предложение на Никола Дуков, няма нищо общо с това. Това предложение ми се въртеше в главата от преди година и половина по-рано. Но предвид процесите в настоящото хендикапно каране ми се стори не лоша идея да го обсъдим, подчертавам абсолютно без никакъв задължителен характер и с желанието на собствениците на яхти. Идеята е, че могат да се коригират големите амплитуди на различните лодки в двете системи. Настоящото ми предложение е базирано на опита ми на каране в двете системи. Следвайки модела на голяма част от международните първенства, предложението ми е да се взема средната стойност на класирането от IRC и ORC системите в класовете, като по този начин ще се уеднаквят разликите в коефициентите по системите.

Предложението ми или по-скоро изпълнението му следва да бъде изцяло доброволно и без никакъв натиск, затова го представям пред вас за гласуване. Това е в общи линии.

С. Киров: Може ли да бъде разяснено как може да бъде практически приложено?

П. Дуков: Крайният вариант на модела за Ню Йорк ще бъде готов в края на декември. Но в Хага това работеше. Ще отворя една скоба с примера, на който се позовавам с Quebramar, където се получават разлики от по 2-3 минути в ORC и IRC. Предложението ми цели да се направи проверка на резултати, не е форма на налагане на системите или опит за сливането им. Ако лодките, които участват в нашите състезания, в различни дивизии и с равен старт и имат и двата сертификата, можем да създадем допълнително класиране. Резултатите да се съберат и разделят на две и да се направи средна претеглена стойност. Това елиминира разликите в GPH и TTS.

С. Киров: Въпроса е за скоринг системите, защото в момента има две системи и два резултата.

Д.Николов: Взимаш резултатите от класирането в двата класа и делиш на две.

П. Дуков: Те си остават две системи. Идеята не е да се защитава определена система. Когато има две мнение, винаги е по достоверно. Прескочили сме варианта на доминация на някоя система. Идеята не е да се комбинират двете системи, а да се осредни резултата от двете.

С. Киров: В IRC е time-on-time, а в ORC има и други възможности. Как тези резултати ще се комбинират?

Л. Братоев: Докато Павката говореше по принцип, Стоян започна в детайли да говори. Да обсъдим нещата общо как са и след това да коментираме.

А.Дипчиков: Моето предложение е да се изслушваме и всеки член да комисията да изрази мнението и позицията си.

С. Киров: Идеята е преди да гласуваме по принцип, решението ни да не изхожда от неведение. Как ще гласувам аз зависи от това, с какво впечатление ще остана след това, което Павката ще каже.

П. Дуков: На предния шампионат, който завърши септември месец, по-голямата част от лодките имаха и двата сертификата. При условие, че стартираме с равен старт и имаме класиране в IRC и ORC, няма да пречи да осредним резултатите. Имаш второ място и четвърто място, събираме, делим на две и получаваме класиране.

С. Киров: Значи не резултатите, а класиранията.

Л. Братоев: По начина, по който се поставя въпроса Павката, аз напълно подкрепям идеята, нека да има експеримент, който желае да участва в този експеримент. Въпроса е какво ще

гласуваме. Против съм обаче трети лица да бъдат задължавани да изпълняват определено решение.

П. Дуков: Това е предложение за разискване. Отказвам да се коментира дали определена система е по-добра или по-лоша, те са измислени от много по-подготвени хора на чисто инженерно ниво от нас. Хората, които искат да участват в това могат да опитат.

Л. Братоев: Има неща, които опират до организаторите. Аз не бих направил няколко неща и сред тях са общ старт и генерално класиране. Позоваваме се на състезанието в Хага, където няма генерално класиране, изобщо в ORC не се прави генерално класиране. Как точно да бъде приложена идеята? Обясни ми организатора как да го приложи?

П. Дуков: В подкласовете, в които участваш, да кажем IRC рейсинг и ORC А ще има десет лодки. От тях ако има 7 или 5 с два сертификата, могат да участват и в това класиране. Причината е, че след всяко състезание има дълги списъци с резултати и коефициенти, което прави излъчването на победител неясно.

Л.Братоев: И някой не иска да го направи? Организатора задължен ли ще бъде?

П.Дуков: Разбира се, че не.

Н. Дуков: Аз бях в Хага, разговарял съм и знам от къде започна идеята. Този разговор започна в Комисията за килово ветроходство на World sailing. В следствие на дълги разговори между представители на двете системи, идва идеята за съвместно използване на системите. Където има световно първенство и с двата класа, според резултатите на всяка лодка за своя клас и другите класове, се сумира средното количество получени точки, за да се излъчи краен списък. Основните възникнали въпроси са не толкова към тази методика, а към обмерите на отделните лодки, защото в ORC има много проверки, IRC мери основно платна. Самото класиране не създава трудности, просто има допълнително класиране. Нямаше достатъчно яснота за въвеждането на тази система в Хърватска, но представителя на IRC в САЩ е поел като тяхна инициатива да бъде въведена системата в състезанието в Ню Йорк. Смятам, не че идеята идва от Павката или от нас, а просто е разумно да се опита, защото в определени моменти има големи разлики в баловете.

А. Дипчиков: Подлежи ли на награждаване допълнителното класиране?

П. Дуков: Това е въпрос на разумен разговор. Ако организаторите и състезателите са съгласни, няма затруднения да го пробваме. Избор е вече на организатора дали да го подкрепи. Амбицията за активно каране идва от предизвикателството, което представлява всяка гонка. Малките разлики между коефициентите на лодките стимулират по-състезателното каране. Понякога в IRC и в ORC разликите са много различни.

Л. Братоев: Тук не сме се събрали да говорим, коя система е по-голяма. Има лодки с големи аномалии в класиранията, за които отделните системи трудно компенсират. Никола Дуков представи своето виждане за система. Обратната връзка от ръководителя на ORC системата е, че такава класация би била неадекватна. Целта е постигането на единна, справедлива

система за ветроходство, която е съобразена с качествата на лодките и да няма няколко класирания. Проблемът не е отличаването на множество победители, но хубаво е, че се върви към обединението. Още преди години Павката ми беше споделил за идеите за обединяване на системите.

Н. Дуков: Всяка година на Конгресите този въпрос стои - единна система и тази година пак стои, Киловата им комисия на World sailing продължава да го обсъжда.

Л. Братоев: Тенденцията е правилна, подкрепяме ги хората, че трябва да има единна система. Има голямо разнообразие от системи, всяка със своето преимущества и недостатъци. Подкрепям идеята да се тества тази система, но не и да бъдат задължавани организаторите да я въвеждат. Ако големите от двете системи са съгласни за създаването на комбинирани системи, те ще го спуснат и ще се въведе и при нас. Ако предложението е да е доброволно, не виждам защо да не го въведем. Даже като не е задължително, ще го направя и аз. По въпроса за общите стартове и генералното класиране, освен че ORC системата не ги предвижда, имам примери с видеа и снимки, на една регата Кор Кароли, Windwalker мина покрай един Петерсон на старта, взе му вятъра, петерсонът се изправи и му преряза на Сашо грота от единия до другия край. Слагането на лодки с различни скорост е предпоставка за инциденти. Генерално класиране при общ старт е удачно при постоянен вятър до края на гонката. Когато настава промяна на вятъра, биха се получили големи аномалии в класиранията. Time-on-time системата, когато вятъра спре, а часовника работи е изгодна за лодките с ниски коефициенти, именно затова са създадени класовете за лодки със сходни ходови качества спрямо определени ветрове. Това генерално класиране, в зависимост от обстоятелствата ще даде преимущество на определени лодки.

П. Дуков: Общият старт не следва да се тълкува като общ старт, а един общ старт да бъде за определен клас.

Л. Братоев: Това означава, че допълнително трябва да бъде изготвен старт спрямо съществуващите или вероятните класове. Трябва да седнем и разпределим лодките в съответните класове, да кажем след Нова година, да минат празниците. IRC и ORC лодките във всички класове да са ясни и Киловата комисия ги прави задължителни за цялата година. В зависимост от адекватността на разпределението ни, то може да се преразгледа на определен период от време. Да не е при всяка регата да се започва едната лодка в този клас, другата в другия. Случва се да бъдат по-малко от 4-5 лодки в клас, тогава такъв просто няма да има. Но тези класове трябва обезателно да бъдат обявени предварително. Няма смисъл дори и от генерално класиране за годината в ORC, тъй като лодките не са едни и същи на всяко състезание. Само в ORC A са всички лодки в един клас.

П. Дуков: При мен основното разделяне е на спортни и на туристически лодки. Не конкретизирам каква ще бъде адекватната организация по различни класове. Така или иначе аз давам предложението като прост пример, не коментирам как да бъдат разпределени в класовете. Статистиката от последните 12 години в хендикапното каране показва, че редовно каращите лодки завършват и първи. Налични са естествено и отделни аномалии. Разговорът е наложителен, защото колегите в Румъния ще въведат тази система тази или следващата година. Никой не следва да бъде задължен да включва системата в

организацията на регатите си. Може да има и едно формално класиране, дори да не е официално, да пробваме.

Л.Братоев: Щом не е задължително го подкрепям.

С. Киров: Аз ще кажа защо имам съмнения. Аз толкова внимателно слушам и не апострофирам и не казвам, че не е вярно това, но имаме лошо минало дори в тази Комисия. На предното заседание на Комисията приехме всичките ви решения, които бяха с препоръчителен характер за организатора. Аз не получих протокол. А на управителен съвет се обсъдиха и гласуваха вашите виждания.

А.Дичиков: За кой управителен съвет и кои решения става въпрос, намери ги, кажи, какво ти харесва, какво не, да проведем нормален разговор и комуникация и да видим какво точно имаш предвид.

С. Киров: Безспорен е фактът, че протокол не ни беше представен от предното събрание на киловата комисия.

А. Дипчиков:

Моля да бъдат представени точките по които не сте съгласни. Аз мога да ви гарантирам, че правя каквото е възможно. Председателят отговаря за максималната чистата работа на Комисията, но следва работа да се върши и от членовете ѝ.

С.Киров: Аз съм гледал протокола на УС, няма ги решенията.

П. Дуков: В момента, в който това предложение не бъде прието с общо съгласие, то ще бъде оттеглено от нас. Ако колегите са съгласни да бъде въведено като идея, съм съгласен да се приема, но ако предложението поражда допълнителна полемика, която не е конструктивна, то то е безсмислено.

А. Дипчиков: В разумен вариант, ако организаторите не искат да го правят, няма как да ги задължаваме, но най-лесно може да се опита въвеждането му на Държавно първенство, дори без награждаване. Това означава, че е добре да бъде предложено на доброволна основа.

Л.Братоев: Да напишем препоръчваме на организаторите да го правят.

А.Дипчиков: Което налага и промяна на правилата за 2020г.

С. Киров: На доброволна основа може да се постигне повече. Ако излезем с определен текст по който да работим, тогава срещата ни ще има смисъл. Когато има съдия на вода и прецени да не пусне на 2 бала вълна общ старт, той си носи отговорността, а не администраторите, които взимат решения в София или другаде. Щом не е задължително и те имат свободата да го направят, аз не съм против.

Л. Братоев: Единственото допълнително нещо, което трябва да се направи е разпределение на класовете.

П. Дуков: Следва да има разпределение на „бързи“ и „бавни“ лодки.

Л. Братоев: Имаш ли тогава против класовете да бъдат изготвени предварително, дори и преди всички лодки да имат сертификати. Тези разпределения трябва да бъдат публикувани от комисията и да бъдат известни за цялата година.

А. Дипчиков: Основната идея на заседанието е да бъде изготвено адекватно написано предложение, което включва идеите на всички.

Н. Дуков: С изключение на републиканското първенство, във всички други регати, организаторите препоръчително, при желание, ако в класовете на ORC и IRC, пет или повече от пет лодки попадат в един и същи подклас за двете системи, в лодките и пожелаят да имат двойно класиране, то тогава организаторът да го изпълни и желанието да се спази. Организаторът трябва да знае, че има Килова комисия, която е определя условията за налагането на съответното класиране. Не е нужно да се връчват купи, а само за да се определи дали има наличие на баланс.

Л. Братоев: За протокола подкрепям предложението.

И. Костадинов: Защо трябва да са пет лодки.

Н. Дуков: В световен мащаб минималния брой на лодките е пет, поради обстоятелствата при нас е намален до четири.

И. Костадинов: Тоест, ако от налични седем лодки в клас, пет пожелаят, то тогава трябва да бъдат задължени.

С. Киров: Само аз ли виждам противоречие? В тази препоръка е казано, ако пет или повече лодки имат желание, то организаторът трябва да го изпълни. Въпросът е да не е задължително.

Н. Дуков:

Въпросът е организаторът да се съгласи с лодките, които участват. Ако има пет души, да се види какъв е баланса.

Л. Братоев: Проблемът ще бъде основно в разделянето на малките и бързите лодки. Ако успеем да разделим четири класа с ORC и IRC, то тогава ще бъде адекватно.

Н. Дуков: Не включваме петерсоните в това разпределение, а само cruiser и cruiser-racer и клас класик.

Л. Братоев: Клас класик е неадекватен за тези класации.

П. Дуков: Петерсони и Мелджис, малките лодки трябва да са в отделен клас - performance.

Л. Братоев: Предлагам киловата комисия да изготви класовете в двете системи до края на март и да излезе със становище. Що се отнася до повечето лодки, разпределението е ясно, но има няколко лодки, които попадат в гранични категории.

П. Дуков: Въпросът е в различаването на спортна от не-спортна лодка. Имаме на всяка регата 2 или 3 старта, но лодките, които попадат в еднакви класове в двете хендикапни системи IRC и ORC и са с два валидни сертификата, да бъдат точкувани допълнително в обединено средно-претеглено класиране.

С. Киров: Така както го казваш ако го напишат сега, аз съм съгласен и няма нужда и да се срещаме втори път за текста.

Н. Дуков: Аз предлагам да вземем принципно решение и да се изпрати текста за гласуване до членовете на Комисията, от всеки да се огледа и редактира и да имаме формулировка. Въпроса е принципно дали всички са съгласни с предложението.

Л. Братоев: Няма никой против. Но ще имаме проблеми с класовете.

Н. Дуков: Въпросът с това трябваше да се реши през последните две години. Две лодки създават пречката на това решение – това са Мелджес и малките спортни лодки. За него имам готово решение: Един основен клас със всички лодки върху базовия вариант на спортния петерсон, които са различни и имат определени коефициенти. Формулира се основен клас и въз основа на останалите се дооформя клас.

Л. Братоев: Какво правим с туристическите петерсони? Подкрепям идеята, но разрешаването на въпроса не е лесен. Предлагам да пуснем конфликтните лодки на обществено разглеждане.

Н. Дуков: Когато се образува класа на спортните лодки, се създава едно ядро, което да е основа на класа.

Д. Николов: Наистина трябва да бъдат изготвени класовете и да са съгласни лодките в определените класове. При други обстоятелства това е загуба на време.

Н. Дуков: В IRC винаги се събират два класа с по 6 лодки, които позволяват разделението.

А. Дипчиков: Проблемът е единодушното съгласието на собствениците.

Д. Николов: Не съм съгласен, че Мелджес трябва да се състезава с Петерсон.

Л. Братоев: Рядкост е Мелджес да бие Перерсон. Петерсоните няма да са съгласни да карат в големия клас.

П. Дуков: Предложението ми е породено от интереса ми къде стои моята лодка спрямо останалите и как би изглеждало обобщеното класиране. Разделението на класовете е различно нещо.

Л. Братоев: Прави допълнителна класация заради междинните лодки, които са в постоянен спор. При разглеждането на Мелджес съм се убедил, че не е по-добър от Петерсон. Предлагам киловата комисия да задължи представителите на двете системи да направи класовете в определени срокове.

П. Дуков: Ако се вдигне числото на минимални лодки в клас на 5, всичко ще бъде решено.

Л. Братоев: На световното се броят по 14 лодки в клас, като това е и метраж и по националности. CDL е система, където всички лодки са Cruiser-racer или cruiser. Системата не е адекватна, когато лодките не покриват определени изисквания. Системата е адекватна за световно първенство, не за нашето.

С. Киров: Нека да бъде сформиран протокола, тогава ще бъде внесено предложението, което в последствие да бъде представено за гласуване.

А. Дипчиков: Съгласен съм, ще се постарая утре да получите протокола, както и предложението за текст за промяна на Правилата за организиране на регати за килови яхти за 2020г.

След изчерпване на дневния ред, заседанието приключи в 19:22ч.