

Статистический метод гандикапа крейсерских яхт*



В статье В. Алексева «Системы обмера и гандикапа крейсерских яхт» («Кия» № 195, 2005 г.) подробно и достаточно просто изложены основные системы обмера и виды гандикапа, применяемые при подсчете результатов гонок крейсерских яхт различных типов. Упоминаются и статистические системы гандикапа типа «Yardstick». Справедливо замечено, что эти системы довольно объективны, но только при проведении большого количества яхт и

гонок в одинаковых ветровых условиях и на одинаковых типах дистанций.

Хотелось бы поделиться собственным опытом применения подобной системы в традиционной регате «Кубок сезона», проходящей в г. Тольятти в течение последних 12 лет. Регата состоит из серии гонок по дистанции длиной от 4 до 6 миль, которые проводятся еженедельно с июня по сентябрь. В среднем получается от 15 до 17 гонок за сезон. Время старта постоянное – 18.30. Дис-

танция выставляется по фарватерным буям таким образом, чтобы гонка включала лавировку и полный курс, по возможности без «трамвайных» отрезков. Практика показала, что до 70% гонок проходит в слабый – 1–2 балла – ветер, по 12.5% – при 3 и 4 баллах и около 5% – при 5 баллах и более. Направление ветра также достаточно постоянное. Время прохождения дистанции – от 55 до 110 мин., в зависимости от ее длины и силы ветра. В регате ежегодно принимают участие от 25 до 30 яхт различных типов и классов, сведенных в шесть зачетных групп. Всего было статистически обработано 55 гонок с участием 47 яхт пяти классов, 15 типов и 11 индивидуальных проектов, в том числе «Картер 30» (семь яхт), «Нефрит» (шесть), «Конрад 25Р» (пять), «Конрад 24» и «Таурис» – по три яхты, «Нева» – две яхты, «Конрад 25РТ», «ЛЭС 35», «Капелла», «Рикошет 900», «Алекстар 767», «Дракон», «Опти 74», «Круизер 22» – по одной яхте. При этом самая многочисленная группа монотипов не превышала семи единиц, а многие монотипы представлены одной-двумя яхтами.

Основной проблемой при подведении итогов гонок крейсерских яхт является большое количество яхт разных типов в одной зачетной группе. Так, например, в первой зачетной группе (мини- и четвертьтонники) набирается до семи различных типов яхт. В то же время нежелательно ограничивать

* Это сообщение было сделано на судейском семинаре в марте 2007 г. в г. Тольятти.

Петр Пылаев, вице-президент Федерации водно-моторного спорта России, член международной спортивной комиссии UIM

Кто такой комиссар UIM и зачем он нужен?

Международные соревнования различного ранга проводятся в нашей стране уже давно, но о существовании комиссаров UIM в России узнали лишь после того, как на отечественных трассах впервые стартовала «Формула-1». Если следовать общепринятой во всем мире транскрипции (как все чаще поступают и у нас в России), правильнее называть эту должность «комиссионер», т.е. член комиссии UIM: это человек, чье предназначение – следить за точным и четким соблюдением правил. В Правила кольцевых гонок ежегодно вносится несколько десятков изменений и уточнений, и уследить за ними для

организаторов гонок на местах совсем не просто.

В гонках «Формулы-1» и других соревнованиях, проводимых промоутерами, комиссионеры работают с ними в тесном взаимодействии, и со стороны их деятельность выглядит незаметной даже для местных организаторов. А в спортивных встречах, проводимых без промоутера – что имеет место в большинстве гоночных классов – роль комиссионера UIM весьма велика. В частности, к нам в качестве комиссионеров приезжали известные спортивные деятели Эрвин Ланг, Вольфганг Кляйн, Иоганн Дюкофр, а в последние годы Джозеф Книпхенс, Питер Видмэр и Франк Блумквист.

Начнем с того, что комиссионер является единственным представителем Международного Союза водно-моторного спорта и должен шаг за шагом выполнять возложенные на него обязанности, которые в сборнике правил UIM занимают несколько страниц. Он не может быть назначен как на соревнования, проводимые национальной федерацией, к которой он сам принадлежит, так и на гонки на другом континенте.

Комиссионер должен оказывать необходимую помощь местному организатору и в первую очередь руководителю гонки, удостовериться, что трасса гонки проложена в соответствии с утвержденной

национальной федерацией и согласованной UIM формой «water registrations», а также принимать непосредственное участие в принятии оперативных решений по организации гонки. Он имеет право, действуя в контакте с оргкомитетом соревнований, предпринимать все необходимые действия для обеспечения безопасности, например, приостановить или отложить гонку, если не выполнены условия ее безопасного проведения, назначить спортсмену-нарушителю желтую карточку или даже дисквалифицировать его.

Номинацию комиссионеров производит Международный спортивный комитет примерно

участие яхтсменов в регате, мотивируя отказ отсутствием отдельной зачетной группы. Практика подсчета результатов показала, что гонки «по приходам» заранее исключают многие яхты из числа претендентов на призовые места. Попытка применения обмерных формул УПО 2002 и УПО 2005 не дала ощутимых результатов, так как короткая дистанция и небольшое время практически сводят подсчет результатов к гонкам «по приходу».

Накопив и статистически обработав результаты последних четырех сезонов, мы разработали и апробировали систему так называемых внутригрупповых коэффициентов на время. Было подсчитано среднее время прохождения стандартной дистанции каждой яхтой в течение этих сезонов. Затем рассчитано среднее время прохождения дистанции однотипными яхтами, входящими в одну зачетную группу. Поскольку гоночный потенциал яхты складывается из трех основных частей (проект, качество парусов и мастерство экипажа), в качестве гандикапа была взята одна треть разницы среднего времени прохождения стандартной дистанции различными типами яхт, считая от самого слабого. Эти яхты получают коэффициент, равный 1.000, остальные имеют приращение коэффициента, обратно пропорционального среднему времени прохождения дистанции. Гандикап подсчитывается при делении трети разницы времени

прохождения на длину стандартной дистанции и выражается в секундах на милю.

Практическое применение этой системы показало, что внутри зачетной группы яхты различных типов могут соперничать между собой, несмотря на явно отличающиеся гоночные возможности. Например, в зачетной группе мини- и четвертьтонников, состоящей из яхт семи различных проектов получается следующая картина: стандартная яхта «Нефрит» – 0 с/милю, «Дракон» – 25 с/милю, «Нева» – 29 с/милю, «Конрад 24» – 35 с/милю, «Капелла» – 42 с/милю, «Круизер 22» – 47 с/милю, «Опти 74» – 57 с/милю. Гандикап «Конрад 25 РТ» на «Конрад 25Р» – 35 с/милю.

Значительный разброс получается в группе яхт самостоятельной постройки. С одной стороны, «самоделки» есть «самоделки» – что построил, на том и гоняешься. Но зачет по приходам или УПО на короткой дистанции и с небольшим временем прохождения не дает возможности оценить истинный гоночный потенциал яхты. Поэтому в дальнейшем мы решили опробовать статистическую систему и среди яхт индивидуальных проектов. Для этого есть достаточный материал, позволяющий составить достоверную картину.

Опробованный в сезоне 2006 г. статистический рейтинг дал первые результаты. Впервые в группе «Конрад 25»

Внутригрупповые коэффициенты яхт – участниц «Кубка сезона 2007»

1 группа	
1. «Нефрит»	1.000 (0 с/милю)
2. «Дракон»	1.065 (25 с/милю)
3. «Нева»	1.075 (29 с/милю)
4. «Конрад 24»	1.092 (35 с/милю)
5. «Капелла»	1.114 (42 с/милю)
6. «Круизер 22»	1.146 (47 с/милю)
7. «Опти 74»	1.167 (57 с/милю)
2 группа	
1. «Конрад 25РТ»	1.000 (0 с/милю)
2. «Конрад 25Р»	1.104 (35 с/милю)
3 группа	
1. «Рикорет 901»	1.000 (0 с/милю)
2. «Картер 30»	1.011 (4 с/милю)
4 группа	
1. «Еретик»	1.000 (0 с/милю)
2. «Круиз»	1.011 (4 с/милю)
3. «Маэстро»	1.180 (68 с/милю)
4. «Бернулли» индивид. проект	1.191 (72 с/милю)
5. «Натали»	1.205 (76 с/милю)
6. «Комбат»	1.244 (88 с/милю)
7. «Надежда 2»	1.590 (141 с/милю)
5 группа	
1. «Эллада»	1.000 (0 с/милю)
2. «Кондрат» индивид. проект	1.039 (23 с/милю)
3. «Таурус»	1.111 (37 с/милю)
6 группа	
1. «ЕF» Ал 747	1.000 (0 с/милю)
2. «Мартин» катамаран	1.017 (5 с/милю)
3. «Ерема»	1.017 (5 с/милю)
4. «Скор» индивид. проект	1.140 (40 с/милю)

Примечание: Коэффициенты рассчитаны по результатам последних четырех сезонов: $K = 1/3$ разности среднего времени прохождения стандартной дистанции в 5 миль (гонки по средам) яхтами различных проектов, гонящихся в одной зачетной группе при среднем ветре.

за 4–5 месяцев до конкретных соревнований, при этом претенденты проходят специальный ежегодно обновляемый тест на знание правил, результаты которого затем обсуждаются на предшествующем сезону заседании Коминспорта (обычно в начале мая). При назначении стремятся, с одной стороны, избежать длинных и дорогостоящих переездов и перелетов, а с другой – менять места пребывания комиссионера и классы соревнований. Местный организатор предоставляет гостиницу и оплачивает дорогу, а свои обязанности комиссионер выполняет на общественных началах.

В последние годы в качестве комиссионеров UIM от нашей страны выступали: на чемпионатах мира и Европы в классе «Формула будущего» – Леонид Карнаков и Надежда Пылаева в

Малайзии, Италии, Чехии и Португалии, Алексей Ишутин-младший проходил в 2003 г. стажировку на «Формуле-1», а в этом году был спортивным комиссионером на «Формуле-2» в Испании и техническим в Латвии, а автор этих строк в течение трех последних лет представлял UIM на чемпионатах Европы в классах «F1000», «F125», «FR1000», «S550» и «F500» в Финляндии, Польше, Германии и Латвии.

В западных странах гонки все чаще проводятся в маленьких городках. Для местной коммуны – как правило, немногочисленной – гонки становятся центральным событием года и, так сказать, местной достопримечательностью. Режиссеры массовых гуляний шутят, что «публика идет на звук», а шуму в водно-моторных соревнованиях всегда предостаточно. Власти небольших муницип-

пальных образований, как правило, с пониманием относятся к пожеланиям организаторов, предоставляя все необходимые разрешения и поручая коммунальным службам, полиции, пожарной охране и скорой помощи обеспечивать проведение соревнований, в то время как в крупных городах Европы организация соревнований связана с большими трудностями и затратами.

При этом национальные федерации водно-моторного спорта и местные организаторы, проводя на своей территории международные соревнования высшего мирового уровня, стремятся максимально оправдать затраченные средства и усилия, присоединяя к основному событию гонки национального или местного уровня, собирающие большое количество участников. Так было и в тех городах,

где довелось побывать автору этих строк.

Одна из первых обязанностей комиссионера по прибытии на место – формирование международного жюри гонки, в которое входят представители страны-организатора и стран, приславших для участия гонщиков. После первого заседания жюри его состав (в него входит и комиссионер UIM) объявляется на собрании пилотов.

А теперь – о ряде важных моментов, на которые, имея опыт работы комиссионера UIM, хотелось бы обратить внимание наших спортсменов-водномоторников.

Всегда очень приятно встретить гонщиков России на международных трассах, и каждый раз убеждаешься, что ни проблемы с визами, ни трудности с транспортировкой, ни финансовые проблемы не способны стать

регату выиграла яхта «Конрад 25РТ». Среди яхт четвертьтонного класса теперь нет явного фаворита, которым раньше были яхты проекта «Конрад 24». Введение статистического рейтинга стимулирует интерес яхтсменов к гонкам, особенно тех, кто ранее не имел шансов на призовые места.

Конечно, статистическая гандикапная система, как и многие другие, далека от совершенства. Внутригрупповые коэффициенты должны пересматриваться в конце каждого сезона. Существует и достаточно серьезный субъективный фактор – мастерство экипажа, способный значительно изменить фактическое время прохождения дистанции. Видимо, в отдельных случаях этот фактор будет больше, чем на треть, влиять на достижение успеха. Качество парусов также не должно влиять на внутригрупповой коэффициент, а ежегодная коррекция должна составлять не более трети пре-

дыдущего гандикапа. Очевидно, что накопление и постоянная обработка статистического материала будет объективно изменять гандикап в пользу более слабых яхт.

И еще одно предложение, связанное с узким местом в практике крейсерских гонок. Известно, что выполнение разрядных нормативов здесь затруднено из-за малого количества яхт в зачетной группе, особенно на уровне клубных и городских соревнований. Яхтсмены-крейсеристы практически могут выполнить их только в дальних спортивных плаваниях. Возникает тупиковая ситуация: выполнение высоких разрядных нормативов возможно лишь на уровне российского первенства, где основная масса яхтсменов не выступает, а «новички» не могут выполнить низшие разрядные нормативы из-за отсутствия кворума. Поэтому нами была предложена так называемая рейтинговая сис-

тема для яхтсменов, активно выступающих в клубных, городских и областных соревнованиях.

Система подсчета рейтинга достаточно проста. Учитываются все соревнования, проводящиеся городской ФПС. Они включаются в открытый «Кубок сезона». Очки, заработанные яхтами в ходе всех соревнований Кубка, по следующей системе: количество очков равно количеству заявленных яхт в группе плюс 0.25 за 1 место, впоследствии делится на количество заявленных яхт в группе. В итоге получаются довольно плотные результаты, где лидеры закономерно занимают верхние строчки рейтинговой таблицы, а остальные яхты выстраиваются по мере уменьшения рейтинга. При этом количество яхт в зачетной группе не имеет никакого значения. Последующий подсчет выполнения разрядных нормативов производится по общепринятой системе.

препятствием для наших спортсменов. Но есть одна тонкость, про которую нередко забывают.

Применительно к участию наших спортсменов в зарубежных встречах, весьма важно, чтобы в составе жюри был представитель России. Согласно правилам, национальный представитель (т. е. представитель команды какой-либо страны) по прибытии должен представить в секретариат гонки письмо от федерации своей страны о своем делегировании на конкретное соревнование. Основное требование к такому человеку – хорошее знание правил. Желательно, конечно, владеть английским, хотя бы на школьном или бытовом уровне, но вообще-то формальных требований такого рода нет, и, в принципе, можно участвовать в заседаниях жюри и голосовании с переводчиком. Под такие требования подпадает, скажем, любой механик или даже член семьи, сопровождающий спортсмена, получить соответствующее письмо Федерации России в Москве или Санкт-Петербурге тоже не проблема – главное, не следует бояться участия в международном жюри и в случае конфликтной ситуации добиваться справедливого решения.

Требования к применяемому

топливу и уровню шума – вот две проблемы, решение которых в последнее время становится для гонщиков весьма важным. Раньше измерение уровня шума, хоть и четко нормированного в правилах, обычно попросту не осуществлялось организаторами в силу отсутствия оборудования и подготовленного персонала. В настоящее время почти везде для этого выделяются и люди, и техника. Есть основания полагать, что в этом году будут внесены изменения в правила замера шума, упрощающие работу судей (в частности, будет исключено требование прохода лодки в двух направлениях мимо пункта замера уровня шума). В последующем, при утверждении новых трасс соревнований, в форму «water registration» будет включено упоминание о точке измерения шума на трассе. Расширяется применение дигитронов для контроля топлива, и, хотя методику контроля топлива UIM нельзя назвать до конца отработанной, процедура будет все чаще применяться как рутинная на всех гонках.

Кроме того, руководствуясь международными правилами, организаторы гонок в различных странах нередко применяют свои собственные меры,

направленные на повышение безопасности – некоторые из них, «подсмотренные» за рубежом, думается, были бы не лишними и на российских соревнованиях.

Например, польская федерация применяет для оповещения гонщиков ракетницы: белые ракеты – для привлечения внимания участников перед заездом и красные – для остановки гонки. Две красные ракеты (одна выпущенная вверх, а другая перед лидером гонки в течение 3-4 секунд после столкновения на трассе), практически исключают возможность того, что кто-то по каким-либо причинам не увидит основной сигнал остановки – красный флаг – и наедет на человека или на плавающие в воде предметы. Между прочим, опыт использования ракетниц для этих целей был у нас еще в советское время, и целесообразно о нем вспомнить.

В Германии для контроля доступа в различные зоны лагеря соревнований используются не бейджи, как у нас, а одноразовые пластиковые браслеты различных цветов – что, пожалуй, удобнее, проще и дешевле.

В правилах соревнований ADAC приведено требование к спортсменам, недавно получившим международную

лицензию, иметь на лодках номера с цифрами не черного, а красного цвета, что позволяет легко отличить недостаточно опытных спортсменов и быть готовым к возможным ошибкам с их стороны.

В Латвии на травяной берег у трапа, ведущего на бон, принято класть дырчатые резиновые коврики – и место, которое после первой же гонки обычно покрыто мокрой грязью пополам с травой, вырванной обувью, остается невредимым и безопасным.

После завершения гонок комиссионеру остается только дать оценку качеству проведенных соревнований и соответствии их правилам UIM. Нужно также оценить условия, в которых находились гонщики и зрители – для этого существует специальная анкета, содержащая широкий спектр вопросов: от количества и размещения в лагере огнетушителей и наличия теплой воды для гонщиков до количества зрителей, которые купили билеты на гонки. В случае, если на соревнованиях произошла авария или кто-либо из гонщиков получил желтую карточку (а тем более был дисквалифицирован), комиссионер отправляет в UIM подробный отчет о случившемся, по возможности с фотографиями.