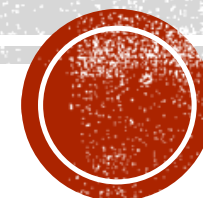




Επιτροπή Ανοικτής Θαλάσσης (ΕΑΘ)
Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία (ΕΙΟ)

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΤΩΝ ΕΑΘ ΕΙΟ, 23/02/2022

Αλλαγές στον κανονισμό **Offshore Special Regulations**
(OSR) της **World Sailing** για το 2022-2023



Philip Corbett



2022-2023 Offshore Special Regulations

Governing Offshore
Racing for Monohulls
& Multihulls

sport / nature / technology



2022-2023 OSR

Ο κανονισμός OSR
ανανεώνεται από την WS
κάθε διετία.

Ο κανονισμός είναι
διαθέσιμος στην ιστοσελίδα
της World Sailing :
<https://www.sailing.org/index.php?id=world-sailing/rules-regulations/offshore-special-regulations/>

Η WS εκδίδει επίσης εκδόσεις
που αφορούν συγκεκριμένες
κατηγορίες και φύλλα
επιθεώρησης ανά κατηγορία



ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

OSR Changes for all categories

ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

- ***Section 3 – Structural Integrity, Δομική ακεραιότητα***
 - ***3.01.2 Equipped with shrouds and at least one forestay that shall remain connected to the mast and the boat while racing (not applicable to boats with free-standing masts)***
 - *Εξοπλισμένο με ξάρτια και τουλάχιστον ένα πρότονο που θα παραμένει συνδεδεμένος με τον ιστό και το σκάφος κατά τη διάρκεια των αγώνων (δεν ισχύει για σκάφη με ιστούς που στέκονται ελεύθεροι)*
 - ***3.01.3 The forestay referenced above shall be sized and connected in a way that ensures it is capable of withstanding the full sailing loads independent of any headsail luff load capacity***
 - *Ο πρότονος που αναφέρεται παραπάνω πρέπει να έχει μέγεθος και να συνδέεται με τρόπο που να διασφαλίζει ότι είναι σε θέση να αντέχει τα πλήρη φορτία ιστιοπλοΐας ανεξάρτητα από οποιαδήποτε φόρτιση του γραντί κάποιου πλωριού πανιού.*

ΑΛΛΑΓΈΣ ΣΕ ΌΛΕΣ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΊΕΣ

- **Section 4 – Portable Equipment - Φορητός εξοπλισμός**
 - 4.05 A fire blanket adjacent to every cooking device ~~with an open flame~~
 - Μια πυρίμαχη κουβέρτα δίπλα σε κάθε συσκευή μαγειρέματος **με ανοιχτή φλόγα**
 - 4.11 Navigational charts, light list and chart plotting equipment. If electronic-only, an independent alternative shall be on board.
 - Ναυτικοί χάρτες **{όχι μόνο ηλεκτρονικοί}** με εξοπλισμό σχεδίασης πορείας. Φαροδείκτης. **Εάν είναι μόνο ηλεκτρονικά, θα υπάρχει μια ανεξάρτητη εναλλακτική λύση.**

ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

- Section 4 – **Portable Equipment** - Φορητός εξοπλισμός
 - 4.26 Storm & Heavy Weather Sail Inventory
 - 4.27 Storm & Heavy Weather Sail Specifications
 - 4.28 Drogue, Sea Anchor

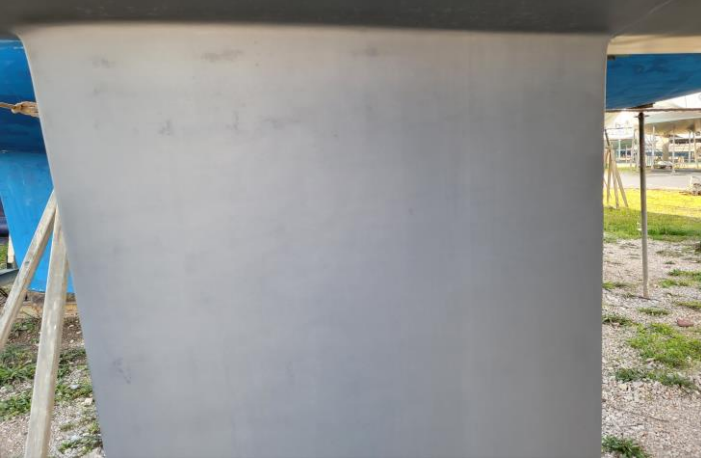
Αλλαγή στην οργάνωση των παραγράφων που σχετίζονται με πανιά θύελλας και Μεγάλης Κακοκαιρίας. Τα Έντυπα της ΕΑΘ θα ενημερωθούν (για τη νέα αναφορά) αλλά δεν υπάρχει καμία αλλαγή στις απαιτήσεις εκτός από μια πρόβλεψη για **wing masts** ως μέρος αυτού του καταλόγου πανιών στην κατηγορία 4 (4.26.1)





ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3 ΚΑΙ ΑΝΩ

OSR Changes affecting Category 3 Monohulls



ΑΛΛΑΓΕΣ OSR ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3 ΚΑΙ ΑΝΩ

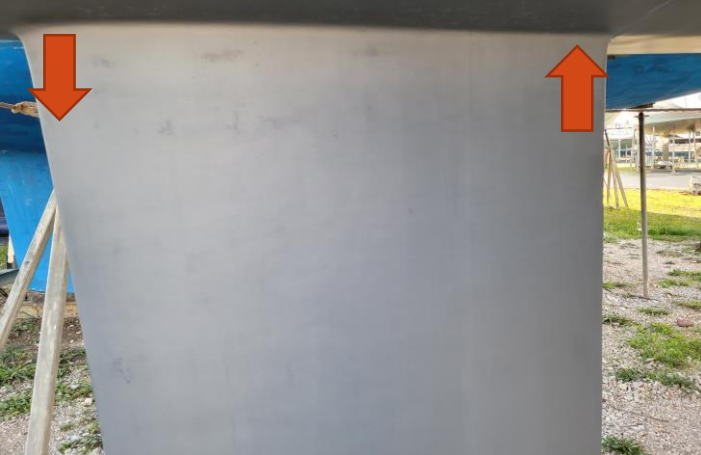
Section 3 – **Structural Integrity, Δομική ακεραιότητα (1)**

*Ισχύει από την 1η Ιανουαρίου **2023** (Κατ. 3)*

3.02.2 Όταν βγαίνει το σκάφος, εντός δύο ετών πριν την έναρξη του αγώνα, ο ιδιοκτήτης ή ο αντιπρόσωπός του/της επιθεωρούν την ακεραιότητα της καρίνας και του πηδαλίου σύμφωνα με τις συστάσεις του Παραρτήματος L.

*Ισχύει από την 1η Ιανουαρίου **2022***

3.02.4 Επιθεώρηση μετά από προσάραξη – ένα κατάλληλα εκπαιδευμένο πρόσωπο πρέπει να διενεργήσει εσωτερική και εξωτερική επιθεώρηση μετά από **κάθε ακούσια προσάραξη**



ΑΛΛΑΓΕΣ OSR ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3 ΚΑΙ ΑΝΩ

Section 3 – **Structural Integrity, Δομική ακεραιότητα (1)**

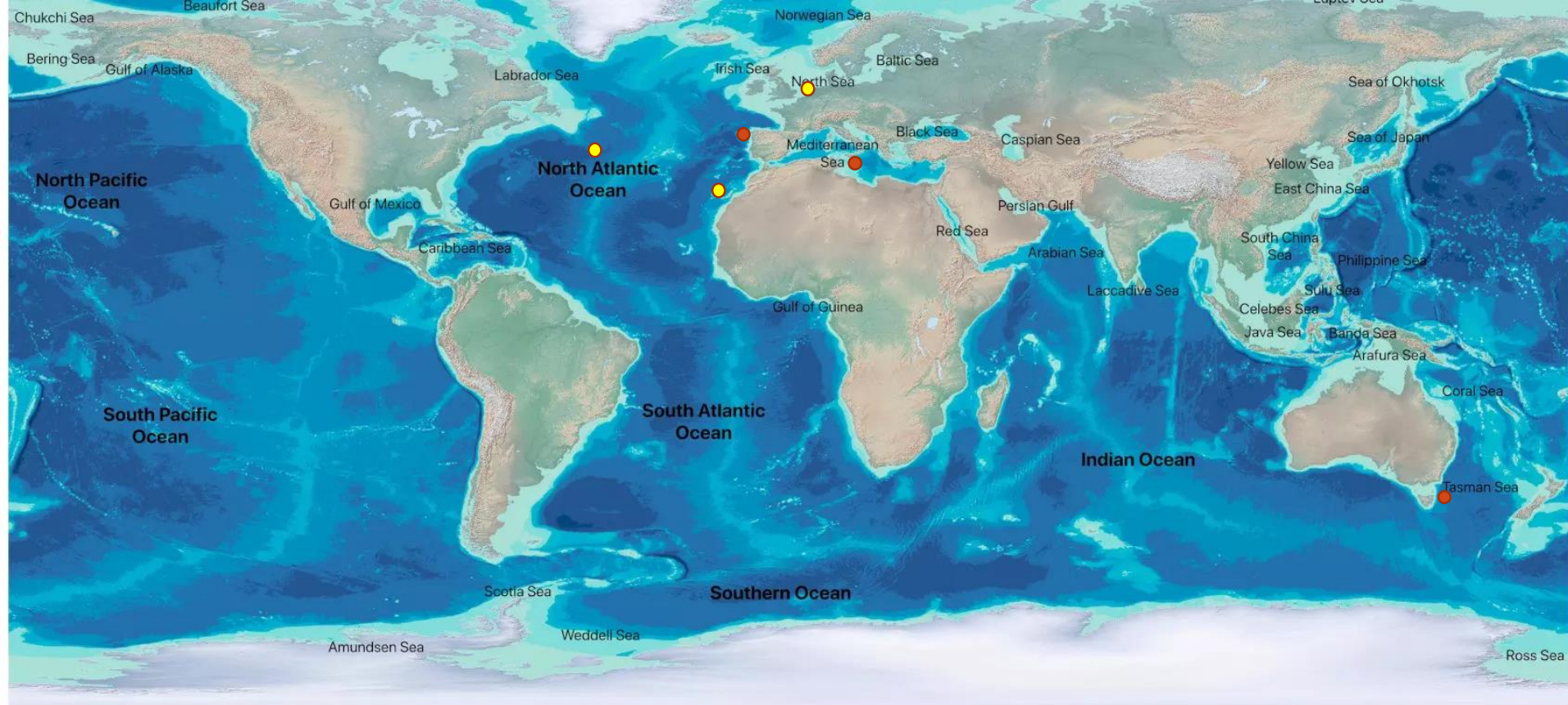
- Σχεδιάστηκε ώστε να περιλαμβάνει οπτικά σημάδια (ρωγμές, μετακίνηση, διάβρωση, χαλαρές τζαβέτες, χαλαρή ή ακανόνιστη στήριξη πηδαλίου) που μπορεί να υποδηλώνουν ένα δυνητικά σοβαρό πρόβλημα.
- See Appendix L - Model Keel and Rudder Inspection Procedure & [World Sailing FAQ](#)

Model Keel and Rudder Inspection Form

Boat Name:		Sail Number:
Owner Name:		Designer:
Address:		
Owner email:		Builder:
Primary Launch Date:		Hull Identification Number:
World Sailing Plan Review Certificate Number:		
The following checks may be completed with boat in the water:		
Item:	Action:	Inspector's Notes:
Keel Bolts	Check for excessive corrosion. Torque to manufacturer's specs.	
Internal Hull Structure	Check for signs of structural failure and/or laminate separation especially in area around keel structure, keel floor and other stress points.	
The following checks to be conducted externally with boat out of the water:		
External Hull Condition	Check for hull stress cracks around leading and trailing edge attachment point to structure, hull appendages and keel sumps. Inspect keel/hull interface for signs of damage by tip deflection test.	
Rudder	Check for cracking of the rudder bearing/hull assembly. Inspect rudder for integrity by tip deflection test.	
Declaration of Completed Inspection:		
Location:	Date:	
This visual inspection has been conducted to observe and report on visually noticeable indications that may compromise the structural integrity of the vessel's keel and rudder. It does not ensure that the vessel is seaworthy or that the Owner has repaired the identified problems.		
Print name:		Signature:
Address:		

ΑΛΛΑΓΕΣ OSR ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3

Στην Προκήρυξη του Αγώνα, να σημειωθεί ότι, εκτός από το αντίγραφο έγκυρου πιστοποιητικού καταμέτρησης, θα υποβάλεται στη γραμματεία του αγώνα και/ή θα εμφανίζεται κατά την εγγραφή, το αντίγραφο του «Εντύπου Επιθεώρησης Καρίνας και Πηδαλίου» σε περίπτωση ακούσια προσάραξης.



SAFETY & RACE ORGANIZATION

Information on some noteworthy events

Πανελλήνια Συνάντηση Καταμετρητών ΕΑΘ, 23.2.2022

Επιτροπή Ανοικτής Θαλάσσης / ΕΙΟ

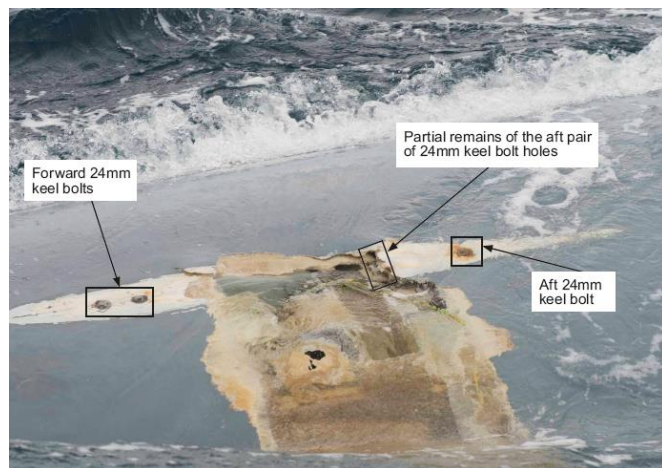
Cause of failure	Number
Undefined	40
Welded fin failures	11
Grounding or collision	8
Hull/Internal Structure	8
Keel bolts	3
Keel Cant system	2
Total	72

KEEL FAILURES - STATISTICS

Ανασκόπηση δεδομένων (και αιτίες τους) σχεδόν 30 ετών από την ISAF (WS): 1984-2013:

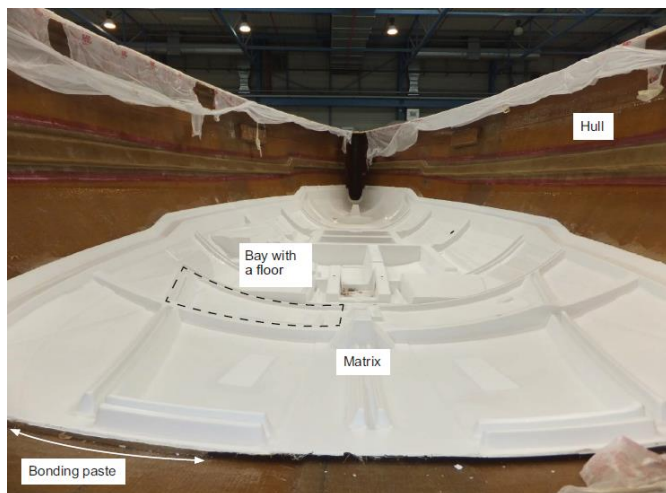
Τα γεγονότα συνδέθηκαν με 24 θανάτους

Ο μοναδικός στόχος της παρουσίασης των ατυχημάτων είναι η καλύτερη κατανόηση των κανονισμών μέσα από παραδείγματα. Ο σκοπός δεν είναι ο προσδιορισμός των ευθυνών αλλά η αποφυγή ατυχημάτων.



S/Y CHEEKY RAFIKI (NORTH ATLANTIC, 16/05/2014)

- **First 40.7** – χρησιμοποιείται κυρίως ως σκάφος ναύλωσης για αγώνες ανοικτής θαλάσσης. Στο ταξίδι επιστροφής στην Ευρώπη με ειδικευμένο πλήρωμα.
- Στις 14/05 10:14, “χτύπησε ένα μεγάλο κύμα δυνατά”
- Στις 15/05 20:22, «έχουμε πάρει πολύ νερό χθες και σήμερα».
- Στις 16/05 04:10, μια ειδοποίηση που μεταδόθηκε από το PLB του κυβερνήτη πυροδότησε μια μεγάλη έρευνα.
- Βρέθηκε η αναποδογυρισμένη γάστρα. Τα τέσσερα μέλη του πληρώματος δεν βρέθηκαν. Οι συνθήκες εκείνη την ώρα ήταν: Άνεμος 30-50 κόμβοι, ύψος κύματος 3,7-4,8 μ.
- Μετά από έρευνα, επιβεβαιώθηκε ότι η σωσίβια λέμβος βρισκόταν ακόμα στη συνήθη θέση της.
- Έρευνα από το Τμήμα Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (MAIB)
- Είναι πιθανό ότι **δεν είχαν καταλάβει τον κίνδυνο να χάσουν την καρίνα** και τον κίνδυνο να συνεχίσουν την ίδια πορεία και με την ίδια ταχύτητα.



S/Y CHEEKY RAFIKI (NORTH ATLANTIC, 16/05/2014)

- Ο σχεδιασμός καθοδηγήθηκε από τους υπάρχοντες κανόνες του νηογνώμονα του Αμερικανικού Γραφείου Ναυτιλίας (ABS).
- Διαδικασία παραγωγής με Διασφάλιση Ποιότητας
- Πολλαπλές προσάραξεις και επισκευές γύρω από μήτρα (matrix) και καρίνα 2007 (δύο φορές)-2011. Είναι πιθανό να προέκυψαν πρόσθετες «ελαφριές» προσάραξεις που δεν έχουν αναφερθεί, αυξάνοντας περαιτέρω την πιθανότητα ότι η δομή προσάρτησης της καρίνας είχε αποδυναμωθεί λόγω της αποκόλλησης της γάστρας και της μήτρας.
- Λόγω της εννιάιας φύσης της μήτρας η οποία περιλαμβάνει συμπαγή δάπεδα, δεν είναι δυνατό να φανούν οι συγκολλημένες περιοχές, ιδιαίτερα στην περιοχή προσάρτησης της καρίνας. Ως εκ τούτου, είναι δύσκολο να εντοπιστούν εύκολα περιοχές όπου σημειώθηκε απόσπαση, πράγμα που σημαίνει ότι **είναι πιθανό μια αποκόλληση να παραμείνει απαρατήρητη.**
- Το Cheeki Rafiki τοποθετήθηκε προσωρινά όρθιο στην καρίνα του για να επιτραπεί η επιθεώρηση **για σημάδια απόκλισης του κύτους.** Αν και είναι πιθανό αυτή η πρακτική να παρέχει κάποια ένδειξη αποκόλλησης μήτρας, μπορεί να είναι ανεπαρκής για τον εντοπισμό περιοχών όπου δεν έχει συμβεί πλήρης αποκόλληση και υπάρχει κάποια σύνδεση.



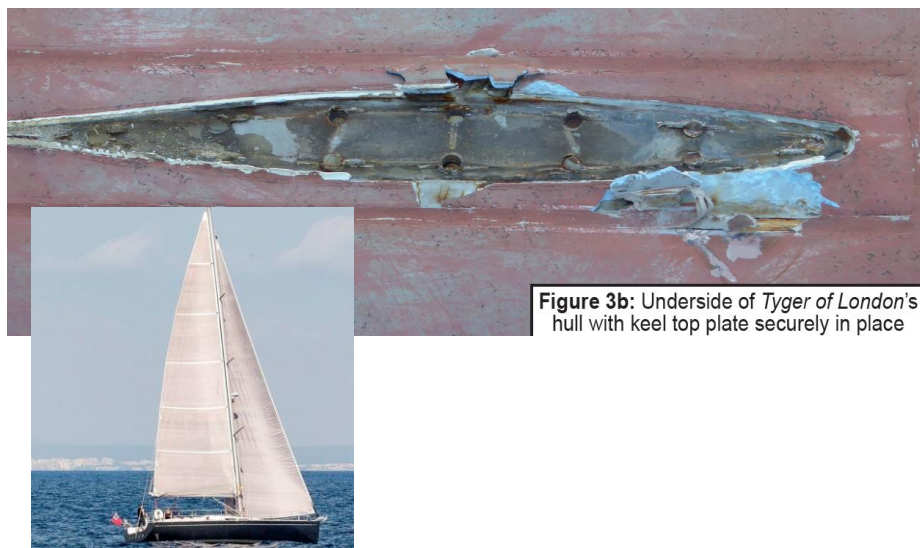
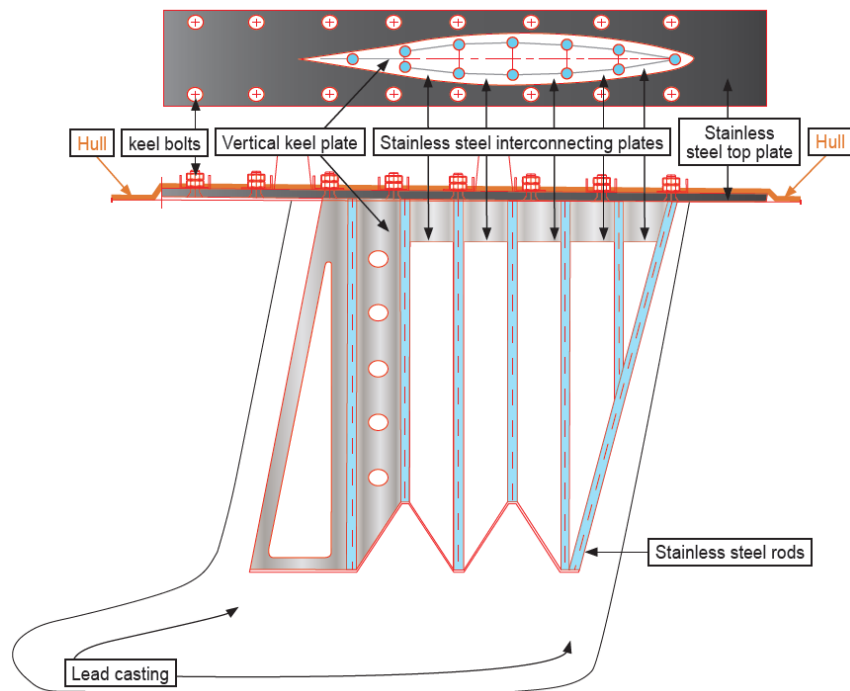


Figure 3b: Underside of *Tyger of London's* hull with keel top plate securely in place

S/Y TIGER OF LONDON (TENERIFE, 07/12/2017)

- Τα πέντε άτομα του πληρώματος σώθηκαν από το νερό από το πλήρωμα ενός κοντινού σκάφους.
- Το Τμήμα Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (MAIB) ανέκτησε την επάνω πλάκα της καρίνας για τεχνική αξιολόγηση.
- Αποκάλυψε ότι η καρίνα δεν είχε κατασκευαστεί σύμφωνα με το σχέδιο ή την πρόθεση του σχεδιαστή. Συγκεκριμένα, οι ράβδοι από ανοξείδωτο χάλυβα που σχηματίζουν το πλαίσιο και οι πλάκες διασύνδεσής τους είχαν συγκολληθεί μόνο εν μέρει στην κάτω πλευρά της επάνω πλάκας. Ως αποτέλεσμα, οι ενώσεις κόπηκαν σταδιακά με την πάροδο του χρόνου. Υπολογίζεται ότι είχε πλεύσει περίπου 29.000 nm από την κατασκευή του (2007).
- Η MAIB ενημερώθηκε ότι πριν από το ατύχημα είχε προσαράξει σε πολλές περιπτώσεις, όλες σύμφωνα με πληροφορίες με χαμηλή ταχύτητα και πάνω σε άμμο ή λάσπη. Ο διαχειριστής είχε αφαιρέσει το σκάφος από το νερό 22 μήνες πριν από το ατύχημα, για συντήρηση, κατά την οποία αφαιρέθηκαν το χρώμα και το υλικό πλήρωσης για να επιτραπεί η επιθεώρηση της καρίνας.
- Οι διατάξεις ασφάλισης μεταξύ της καρίνας και της μήτρας της γάστρας βρέθηκαν σε καλή κατάσταση, ωστόσο η χύτευση μολύβδου εμπόδισε την επιθεώρηση των συγκολλημένων συνδέσεων μεταξύ του κατασκευασμένου πλαισίου της καρίνας και της επάνω πλάκας.

S/Y CAPELLA

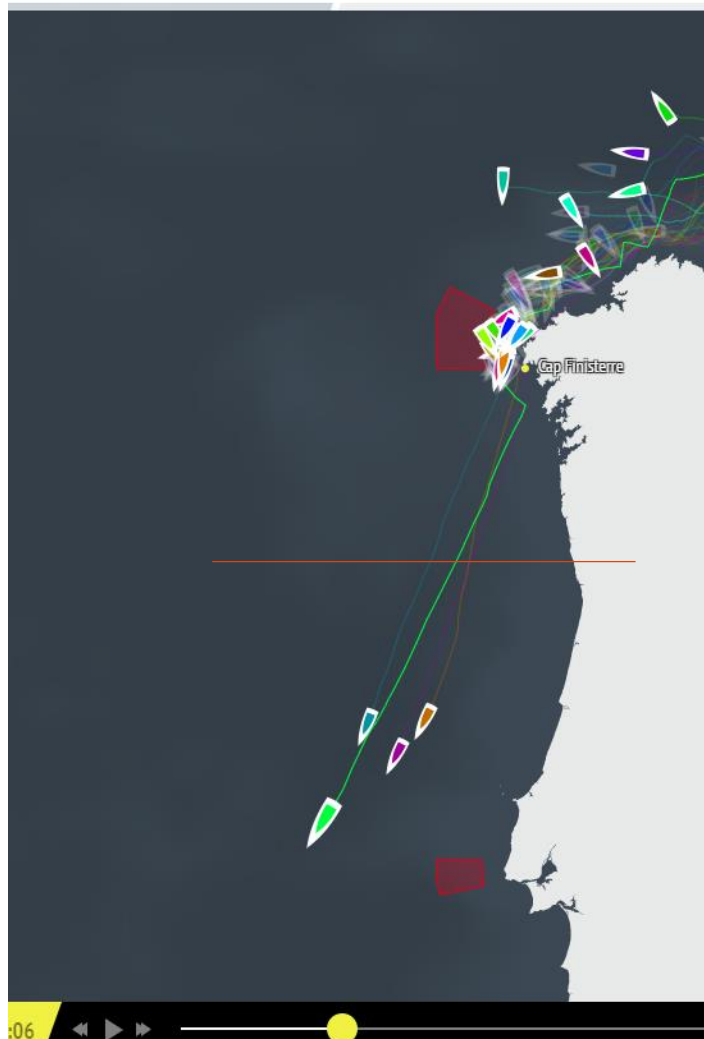
(01/07/2017, OFF BELGIAN COAST)



- **One-off** σκάφος που κατασκευάστηκε τη δεκαετία του '90 από τον ιδιοκτήτη/σχεδιαστή. Το 2000 τοποθετήθηκε νέα καρίνα.
- ΑΓΩΝΑΣ ΚΑΤ.3 με σωσίβια λέμβο.
- 3 άτομα χάθηκαν. 3 άτομα διασώθηκαν
- Ανατράπηκε γύρω στις 8:14
- Δεν εξέπεψαν σήματα κινδύνου τη στιγμή της ανατροπής ούτε σε καμία άλλη στιγμή μετά.
- Στις 14:38 διερχόμενο εμπορικό σκάφος έδωσε σήμα στο VTS
- Πραγματοποιήθηκαν αναλύσεις των σπασμένων μπουλονιών καρίνας.
- Το CAPELLA είχε προσαράξει σε πολλές περιπτώσεις στα χρόνια πριν από τον αγώνα.
- Ο αγώνας δεν παρακολουθήθηκε από τους διοργανωτές. Ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να αναφέρουν τη θέση τους μέσω τηλεφώνου σε συγκεκριμένες ώρες, όπως στις 09:00 την 1η Ιουλίου 2017. Το CAPELLA δεν ανέφερε τη θέση του εκείνη την ώρα.
- Η έρευνα διαπίστωσε επίσης ότι οι διοργανωτές δεν προέβλεψαν σενάριο σε περίπτωση που ένας συμμετέχων δεν θα ανέφερε τη θέση του σε οποιαδήποτε από τις απαιτούμενες ώρες.

Étape 1 : Les Sables d'Olonne - Santa Cruz de la Palma

Classement du vendredi 01 octobre 2021 à 04h00



Πανελλήνια Συνάντηση Καταμετρητών ΕΑΘ, 23.2.2022

MINI TRANSAT 21 - 1ST STAGE

- Παρασκευή 1 Οκτωβρίου, 10 π.μ. Ενώ τα πρώτα τέσσερα πρωτότυπα βρίσκονται ήδη σχεδόν στα νότια της Πορτογαλίας, ο κύριος όγκος του στόλου Mini Transat βρίσκεται στην περιοχή έξω από το Cape Finistère όταν λαμβάνει ένα ειδικό δελτίο καιρού από τη επιτροπή αγώνων. Αναμενόταν μέτωπο στο τέλος του απογεύματος του Σαββάτου με άνεμο 35-40 κόμβων, πιθανές ριπές 48-50 και νοτιοδυτική θάλασσα 3,5 με 4 μέτρα.
- Ζητήθηκε από τους αγωνιζόμενους που βρίσκονταν στη ζώνη του Βόρειου Φινιστέρ και βόρεια της ζώνης του Νότιου Φινιστέρ να μπουνέ σε λιμάνι, ενώ εκείνοι που βρίσκονταν στο νότο στην περιοχή του Πόρτο συμβουλευτήκαν.
- **Δύο διαφορετικές οδηγίες**, που δημιούργησαν αβεβαιότητα σε ορισμένους: ανάμεσα σε ένα αίτημα και συμβουλή για διακοπή. Μερικοί αγωνιζόμενοι ήθελαν να ακούσουν κάτι πιο οριστικό, είτε να ακυρωθεί η κούρσα, είτε να δοθεί το ειδικό δελτίο καιρού και να αποφασίσουν αν θέλουν να σταματήσουν.
- Οι αποφάσεις της επιτροπής ενστάσεων μετά τον τερματισμό:
 - Αρχική απόφαση: 24 ώρες διάρθρωση για 80 από τους 87 κυβερνήτες!
 - Τελική απόφαση: διάρθρωση με βάση τον πραγματικό χρόνο στο καταφύγιο με μέγιστη αφαίρεση 24 ωρών
- <https://www.minitransat.fr/en>
- <https://www.tipandshaft.com/en/mini-6-50-en/mini-transat-what-happened-on-the-first-stage/>

Επιτροπή Ανοικτής Θαλάσσης / ΕΙΟ



MIDDLE SEA RACE 2021

- Τροποποίηση της γραμμής τερματισμού του αγώνα σε εναλλακτική γραμμή τερματισμού (όπως προβλέπεται από της οδηγίες πλου) μετά την άφιξη του 60% του στόλου λόγω εξελισσόμενων καιρικών συνθηκών.
- Η συντόμευση της διαδρομής κατά ≈ 11 μίλια (2%) αλλάζει τον γενικό νικητή, το SUNRISE, ένα JPK 1180, που διεκδικεί ένα ιστορικό διπλό Fastnet + RMSR. (τη δήλωσή τους), με την COMANCHE, ένα Supermaxi 100.
- Race organizer's statement:
 - "Since making the decision, the RMYC has had its conduct and integrity, and the competence of its race management, questioned. It is only too aware that the outcry has damaged the reputation and legacy of its most important race, something it is committed to rectifying."
- Links video: <https://youtu.be/D7YCjVwgDvs>

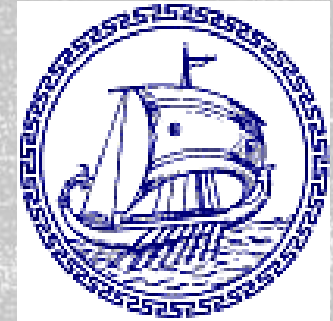


SYDNEY HOBART '21

- 23:53 στις 27/12/2021 - το PLB ενός μέλους του πληρώματος ενεργοποιήθηκε κατά λάθος στο Celestial
- Καμία απάντηση σε δορυφορικές κλήσεις, κλήσεις VHF και σήματα με λευκό βεγγαλικό από κοντινούς ανταγωνιστές (Ichi Ban).
- Στη 01:20 με άδεια από την επιτροπή αγώνων και τις αρχές, ένα κόκκινο σήμα αλεξίπτωτου εκτοξεύτηκε από το Ichi ban.
- Στη 01:30, το Celestial επικοινωνήσε με το Ichi ban με φορητό VHF για να ενημερώσει ότι όλο το πλήρωμα ήταν ασφαλές.
- Το Celestial δεν είχε ακούσει καμία επικοινωνία
- Οι οδηγίες πλου απαιτούσαν "ακρόαση" - διακριτική ποινή 40 λεπτών για το Celestial
- Διόρθωση στο Ichi Ban: 3 λεπτά
- Protest:
<https://www.rolxssydneyhobart.com/competitors/protests-international-jury-decisions/>



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΤΩΝ ΕΑΘ ΕΙΟ, 23/02/2022



Αλλαγές στον κανονισμό Offshore Special
Regulations της World Sailing για το 22-23

Σας ευχαριστούμε

Στην παρουσίαση αυτή αναφέρονται αρκετοί κανονισμοί με απλοποιημένο τρόπο. Επίσημη ενημέρωση για τους κανονισμούς πρέπει να γίνεται μόνο μέσω των εκδόσεων της WS. Ο μοναδικός στόχος της παρουσίασης των ατυχημάτων είναι η καλύτερη κατανόηση των κανονισμών μέσα από παραδείγματα.

