

ПЕРЕЛІК НЕОБХІДНОГО ОБЛАДНАННЯ І СПОРЯДЖЕННЯ.

№№ п/п	ОБЛАДНАННЯ І СПОРЯДЖЕННЯ	Категорія перегонів
1.	Вогнегасники (принаймні – два), легко доступні і встановлені в різних придатних місцях судна.	1 2 3 4
2.	Один вогнегасник, який вимагається обов'язково мати у разі наявності на облавку судна двигуна, систем електропостачання, або ж опалювання.	5
3.	Один ручний смок, яким доступ до користування яким є вільним навіть, якщо закрито всі кришки люків, кокпіту та входів.	3
4.	Один ручний смок.	4 5
5.	Дві кітви, разом із котвовими линвами.	0 1 2 3
6.	Одну кітву з котвовою линвою.	4 5
7.	Ємності для питної води і аварійний запас питної води не менше 9 літрів. Кількість питної води має обумовлюватися Положенням про перегони.	0 1 2 3
8.	Ручні водонепроникні, із запасними лампочками і батареями, переносні ліхтарі, один із яких пристосований для подання сигналів.	0 1 2 3
9.	Що найменш один переносний ліхтарик, водонепроникний із запасними батареями і лампочками.	4
10.	Аптечка першої медичної допомоги та довідник.	0 1 2 3 4
11.	Два відра надійної конструкції місткістю принаймні 9 літрів, кожне з яких має бути обладнано міцним штертом.	0 1 2 3 4
12.	Одне відро надійної конструкції місткістю принаймні 9 літрів обладнане міцним штертом.	5
13.	Туманний горн.	0 1 2 3 4
14.	Радіолокаційний відбивач.	0 1 2 3 4
15.	Компас морського типу, встановлений та відрегульований належним чином.	0 1 2 3 4
16.	Запасний компас.	0 1 2 3
17.	Один компас (можна переносної конструкції).	5
18.	Навігаційні (штурманські) мапи, (не лише електронні), району плавання, довідник “Вогні та знаки”, штурманський інструмент.	0 1 2 3 4
19.	Прилад для автоматичного визначення координат (наприклад GPS).	0 1 2 3
20.	Лотлінь (ручний лот) або ж луналот.	0 1 2 3 4
21.	Вимірювач швидкості або прилад, що вимірює пройдену відстань.	0 1 2 3
22.	Навігаційні вогні, відповідно до “Міжнародних правил запобігання зіткнень на морі (МППЗС – 72)”. Вогні мають бути встановленими таким чином, щоб вони не затулялися вітрилами, і були видимі за нахилу яхти.	0 1 2 3 4
23.	Аварійні навігаційні вогні з джерелом живлення. Аварійні навігаційні вогні повинні мати такі ж параметри, як і навігаційні вогні за п.22, а джерело живлення і дроти – мають бути відокремлені від тих, які призначені для основних вогнів.	0 1 2 3
24.	Двигун, встановлений стаціонарно всередині, надійно закритий, з системою відведення відпрацьованих газів та подачі пального, встановленими у постійний спосіб, обладнаними відсічними кранами, баками для пального. Якщо електростартер є єдиним засобом запуску двигуна, то має бути встановлено окремий акумулятор, головним призначенням якого є запуск двигуна.	0 1 2 3
25.	Кількість пального, що має знаходитись на облавку яхти у перегонах, може бути обумовленим положенням про перегони, або, якщо ні, то має бути достатньою, аби забезпечити потреби щодо заряджання акумуляторів під час перегонів та рух під двигуном протягом принаймні 8 годин.	3 4
26.	Гальюн, стаціонарний, або ж тимчасовий (виносне відро).	3 4
27.	Вітрила і пристрої для штормової погоди: А) один стаксель для важкої погоди площею не більше за 13.5% квадрата висоти переднього трикутника; б) штормовий трисель з площею не більше за 0.175*Р*Е; с) пристрій для рифлення грота, який би дозволяв зменшувати ефективну	3 4

	довжину передньої шкаторини до 60% або й коротше.	
28.	Будь-який штормовий стаксель або стаксель для важкої погоди, якщо він спроектований для кріплення до штагпірсу або до обткателя штагу, має бути обладнаний пристроєм, аби кріпитися безпосередньо до штагу.	0 1 2 3 4
29.	На кожній щоглі має бути встановлено не менше ніж по два фали, призначених для піднімання вітрил.	0 1 2 3 4
30.	Аварійний румпель, який може бути приєднаним до головки балера стерна.	0 1 2 3
31.	Інструмент та запасні частини, з відповідними засобами для роз'єднання або відрізання, у випадку необхідності, снастей стоячого такелажу, включно.	0 1 2 3 4
32.	Морський радіопередавач і приймач. Якщо постійна антена прикріплена до щогли, тоді повинна бути передбачена аварійна антена.	0 1 2 3
33.	Водонепроникний переносний УКХ радіопередавач-приймач	0 1 2 3
34.	Радіоприймач, здатний приймати зведення погоди.	0 1 2 3 4
35.	Чіпки, виготовлені із м'якої деревини, які мають конусоподібну форму і розміри, що відповідають розмірам наскрізних отворів у корпусі яхти. Вони мають зберігатися поряд з відповідними отворами.	0 1 2 3 4
36.	Рятувальні жилети – по одному на кожного з членів екіпажу. Жилети мають бути обладнані свистками та світловідбивними смугами.	0 1 2 3 4 5
37.	Страховальний лямковий пояс для кожного з членів екіпажу.	0 1 2 3
38.	Леєри безпеки.	0 1 2 3
39.	Рятувальний плотик (плотики), який здатен прийняти на себе весь екіпаж, і відповідає таким вимогам: а) плотик має знаходитися на робочій палубі або на спеціальному місці зберігання, відкритому безпосередньо на робочу палубу, і на якому розташовано тільки плотик (плотики); б) умови зберігання плотиків має бути такими, аби забезпечувати можливість перенесення кожного з плотиків до леєрного огороження в термін до 15 секунд; в) на кожний плотик має бути наявним дійсний щорічний, виданий виробником або сервісним агентством, сертифікат, який підтверджує, що плотик оглянуто і він повністю відповідає всім технічним вимогам, а також офіційно визначає вантажопідйомність плотика, яку не можна порушувати. Сертифікат, або його копія, має знаходитись на обшивці яхти.	0 1 2
40.	Один рятувальний кидальний пристрій (круг, підкова, буй) споряджений плавучою ківкою і самозаймистим вогнем, або ж кидальна линва з плавучостями. Рятувальні засоби мають бути розташовані так, аби бути завжди доступними для негайного використання стерновим.	0 1 2 3 4
41.	Один рятувальний кидальний пристрій (круг, підкова, буй) споряджений плавучою ківкою, або ж кидальна линва з плавучостями. Рятувальні засоби мають бути розташовані так, аби бути завжди доступними для негайного використання стерновим.	5
42.	Сигнали лиха (SOLAS), вказані в тексті правил Міжнародної конвенції по рятуванню життя на морі (частина III). "Видимі сигнали", запаковані у водонепроникний контейнер або контейнери, як вказано далі.	0 1 2 3 4
43.	Чотири червоні парашутні ракети (SOLAS, пр.35)	2 3
44.	Чотири червоні ручні ракети (SOLAS, пр.35)	0 1 2 3 4
45.	Чотири білі ручні ракети. Не зважаючи на те, що правила не вимагають, проте, рекомендується, аби конструктивні параметри, за винятком кольору та яскравості, відповідали правилу 36 SOLAS.	0 1 2 3 4
46.	Два фальшфейєри жовтогарячого диму (SOLAS, пр.37)	0 1 2 3
47.	Кидальний кінець, довжиною 15-24 м. готовий до використання та легко доступний для кидання з кокпіту.	0 1 2 3 4 5
48.	У кокпіті, а на багатокорпусниках у кожному з кокпітів, має знаходитися розташований у піхвах і фіксований на своєму місці, міцний, гострий ніж, доступ до якого має бути вільним як із кокпіту, так і з палуби.	0 1 2 3 4 5

Тобто, у випадку, коли наведених вище вимог не додержано, перегони не мають статусу офіційних змагань з вітрильницького спорту і можуть розглядатися, як вітрильні фестивалі, показові виступи, тощо.

Статус змагань має велике значення при вирішенні питань фінансування, залучення засобів масової інформації та спонсорських коштів.

3 Типи змагань за класифікацією перегонних суден.

Всі змагання, які проводяться на крейсерсько-перегонних яхтах, в основному розподіляються на такі типи:

1. Перегони яхт-монотипів, тобто яхт, технічні параметри яких однакові з урахуванням наперед заданих відхилень. У таких перегонах залікове місце яхт визначається їх місцем на фініші з урахуванням покарань.

2. Перегони яхт, що побудовані за правилами класів або за індивідуальними проектами, і яким на підставі визначеного відповідно до правил вимірювання перегонного балу надається певний коефіцієнт для зрівнювання шансів (гандикапу). У таких перегонах залікове місце судна-учасника визначається за виправленим часом провітрилення дистанції, з урахуванням гандикапу, інших виправних коефіцієнтів та (якщо такі є) покарань.

Відповідно до даних статистики щодо реєстрації спортивних яхт в нашій країні і даних вимірювання за "Правилами НПВ ВФУ-99" виявляється відсутність наразі в Україні таких крейсерських яхт, які би підпадали під визначення „монотип”. Отже, організаторам майже всіх змагань рекомендується застосування гандикапної залікової системи. Уявна складність підрахунку результатів змагань, компенсується наявністю сучасних комп'ютерних програм, які значно заощаджують час і збільшують об'єктивність розрахунку результатів.

4 Категорії крейсерських перегонів.

Задля того, аби врахувати різницю у безпеці і узгодити вимоги для умов різних акваторій, Особливими правилами ISAF встановлено шість категорій перегонів:

1. **Перегони категорії 0:** "Трансокеанські перегони, які включають води, на яких температура води і повітря може не тимчасово падати нижче за 5° С, де яхти мають бути спроможними протистояти важким штормам, бути повністю самозабезпечуваними протягом дуже значних проміжків часу, і готовими до серйозних крайнощів без сподівання на сторонню допомогу."

2. **Перегони категорії 1:** Перегони на довгі дистанції і на значному віддаленні від берега, де яхти мають бути спроможними протистояти важким штормам, бути повністю самозабезпечуваними протягом значного проміжку часу, і готовими до серйозних крайнощів без сподівання на сторонню допомогу.

3. **Перегони категорії 2:** Перегони значної тривалості вздовж берегової лінії або поблизу від неї, або у великих незахищених затоках, або озерах, де від яхт вимагається високий ступінь самозабезпеченості.

4. **Перегони категорії 3:** Перегони на відкритій воді, яка є переважно захищеною або закритою береговою лінією, включно з перегонами для малих яхт.

5. **Перегони категорії 4:** Короткі перегони, які відбуваються на невіддалених від берегової лінії порівняно теплих і захищених берегами водах і, як правило, за світлого часу доби.

6. **Перегони категорії 5:** Короткі перегони, які відбуваються тільки за світлого часу доби, на невіддалених від берегової лінії, порівняно теплих і захищених берегами, водах, де на всій дистанції перегонів можна скористатися відповідними сховищами та/або отримати рятувальну допомогу.

Беручи до уваги географічні особливості нашої країни, практику проведення перегонів, та, наведені вище нормативні документи, зрозуміло, що в Україні наявною є можливість проводити перегони третьої, четвертої та п'ятої категорій. Відповідно до цих категорій має бути визначено район плавання яхти та її відповідність вимогам щодо обладнання і спорядження.

Консультації з питань встановлення категорії перегонів можна отримати у "Технічному комітеті ВФУ". Вимоги щодо необхідного спорядження яхт відповідно до категорії перегонів наведено у "Додатку 3".

Організаторам змагань треба приділяти особливу увагу питанням забезпечення допомоги яхтам, що потерпають на воді, чи є у надзвичайних обставинах, зв'язку з яхтами, перевірки їх технічного стану, комплектності і стан спорядження.

5. Положення про перегони

Окрім приписаної правилами J1 та K (у т. ч. редакції ВФУ) інформації, у положенні про перегони має додатково міститися наступне:

(а) маршрути перегонів та приблизні довжини дистанцій, чи тривалість перегонів (уточнення правила J1.2(10));

(б) максимальний числовий склад екіпажу, або, для тих суден, у вимірювальних свідоцтвах яких немає інформації про екіпаж, його загальна вага, визначена зважуванням кожного із членів екіпажу босоніж і маючи вдягненими на себе тільки самі шорти;

(в) мінімальний числовий склад екіпажу (наприклад, що екіпаж має складатися принаймні з двох вахт) для суден, у вимірювальних свідоцтвах яких немає інформації про склад екіпажу;

(г) порядок формування залікових груп та система заліку (Дивіться п. 10)