

## ПОСІБНИК ЩОДО ПРОВЕДЕННЯ КРЕЙСЕРСЬКИХ ПЕРЕГОНІВ ТА ІНШИХ ПЕРЕГОНІВ НА КРЕЙСЕРСЬКИХ ЯХТАХ В УКРАЇНІ

Головною метою цього посібника є допомога організаторам перегонів на крейсерських яхтах, щодо вирішення питань, які виникають на різних етапах підготовки та проведення змагань.

Посібник базується на Правилах вітрильницьких перегонів разом із приписами ВФУ, Посібник складено з урахуванням Регламенту Ради крейсерських перегонів (ORC) щодо проведення чемпіонатів для крейсерських класів, Рекомендацій ISAF, Регламентуючих документів ВФУ, Особливих правил ISAF щодо крейсерських перегонів, за якими визначаються категорії крейсерських перегонів, та міжнародному досвіду і практиці щодо проведення перегонів. Крейсерськими перегонами є такі перегони флоту, які відбуваються у світлий та темний час доби на значному віддаленні від берега, або ж є перегонами на значну відстань чи перегонами значної тривалості \*

\* *Перегонами на значну відстань чи перегонами значної тривалості* вважаються такі перегони, у яких постійне стернування судном від старту до фінішу однією особою не може бути ефективним, чи взагалі не є можливим.

Зважаючи на те, що вітрильницький спорт є технічним різновидом спорту, та беручи до уваги те, що головною метою змагань є визначення екіпажів кращих у майстерності керування яхтою у перегонах, із самого початку підготовки перегонів і до їх завершення, головним завданням організаторів є створення умов за яких екіпажі цих яхт мали би рівні змагальні умови щодо технічної сторони проведення змагань. Тобто, при плануванні змагань мають бути визначені чіткі критерії технічної сторони перегонів і створення, таким чином, умов для залучення якомога більшої кількості яхт до участі у перегонах.

### **1. Правила**

1.1 Крейсерські перегони мають проводитися за правилами, як їх визначено у діючих ПВП, з урахуванням змін і доповнень, які містяться у цьому Посібнику.

1.2

1.3 Вимоги, які стосуються елементів конструкції, обладнання та спорядження суден, містяться в „Особливих правилах ІСАФ щодо крейсерських перегонів”.

1.4 Повноважні організатори, та їх перегонові комітети змагань, до складу яких входять крейсерські перегони або інші перегони крейсерських яхт, можуть допускати відхилення від цього Посібника та Особливих правил ІСАФ щодо крейсерських перегонів тільки у разі, коли це викликано поважними причинами. Кожне з таких відхилень має бути спеціально зазначене у положенні про перегони та у вітрильницькій інструкції.

### **2. Статус змагань.**

На спортивних вітрильних яхтах проводиться велика кількість різноманітних перегонів на різних рівнях, починаючи із клубного і закінчуючи міжнародним. Статус змагань визначається відповідно до вимог п. 88.1 Правил вітрильницьких перегонів, а саме:

#### **“88.1 Повноважний організатор**

Перегони мають організовуватися повноважним організатором, яким має бути:

- (a) ISAF;
- (b) Національна повноважна організація – член ISAF;
- (c) Клуб або інша організація, яка є приналежною до національної повноважної організації;
- (d) Асоціація класу, за схваленням національної повноважної організації, або асоціація класу спільно з приналежним до національної повноважної організації клубом; або
- (e) Не приналежна до національної повноважної організації фізична або юридична особа спільна з приналежним клубом, якщо цей суб’єкт є підвладним клубові і керований клубом. Національна повноважна організація клубу може приписати, що її згода на проведення таких змагань є необхідною;

#### **Припис ВФУ до правила 88.1(е)**

Якщо за правилом 88.1(е) повноважним організатором змагань є не приналежна до ВФУ фізична або юридична особа спільно з приналежним до ВФУ клубом, то для проведення таких змагань необхідно отримати згоду ВФУ, або ж вони мають проводитися спільно з ВФУ, чи під безпосереднім наглядом (патронатом) ВФУ.

(f) Якщо це погоджено з ISAF і національною повноважною організацією клубу, то не приналежна до національної повноважної організації фізична або юридична особа, спільно з приналежним клубом, для якого цей суб’єкт є ані підвладним ані керованим. “

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)

**6. Допуск**

6.1 Аби бути допущеним до змагань, судно та його екіпаж мають відповідати вимогам ПВП 75.2, Особливих правил ІСАФ щодо крейсерських перегонів і Положення про перегони.

Якщо у положенні про перегони міститься вимога щодо яхтової кваліфікації капітанів і помічників, та/або вимога щодо наявності у них певного спортивного розряду, то до складу екіпажу яхти не може бути включеним змагун, який має вищу, ніж у них, яхтову кваліфікацію, або вищий спортивний розряд (звання, рейтинг).

6.2 Для реєстрації кожен екіпаж має **здати**:

- запис на участь за встановленою ВФУ формою 12;
- декларацію відповідальної юридичної або фізичної особи (власника) крейсерсько-перегонового судна за встановленою ВФУ формою 31 (у разі декларацію підписує не сам власник, а його представник, - копію документа, який підтверджує повноваження такої особи);
- копію судової ролі (у разі необхідності за режимом плавання);
- ксерокопію дійсного вимірювального свідоцтва;
- заповнену декларацію капітана крейсерсько-перегонового судна за встановленою ВФУ формою 32 з відміткою вимірювача змагань про те, що судно і спорядження пройшло контрольний огляд, та може бути допущеним до перегонів; і **пред'явити**:
  - оригінал дійсного вимірювального свідоцтва ;
  - (у разі необхідності за режимом плавання) судову роль та супутні документи, оформлені відповідно до вимог режиму плавання у районі проведення перегонів;
  - судовий журнал, прошнурований и скріплений печаткою яхт-клуба (організації – власника судна);
  - судовий білет;
  - свідоцтво спортивного вітрильного судна разом з актом технічного огляду, виданим інспекцією технагляду ВФУ, із засвідченням права на участь судна у перегонах зазначеної у положенні про перегони категорії, або ж акт технічного огляду, виданий Регістром судноплавства України, із якого випливає, що судно відповідає вимогам для участі у перегонах зазначеної у положенні про перегони категорії;
  - рекламний сертифікат (за наявності реклами категорії “С”);
  - на кожного з членів екіпажу:
    - документ, який засвідчує його особу,
    - документ, який засвідчує його членство у ВФУ (або іншій НПО),
    - відповідне посвідчення на право керування судном (для капітана і його помічника),
    - страховий поліс, який відповідає вимогам положення про перегони,

6.3 Допуск може здійснюватися на кожні окремі перегони серії.

6.4 Списки допущених до перегонів суден із розподілом по залікових і стартових групах, а також персональним складом їх екіпажів мають бути вивішені на дошці офіційних повідомлень не пізніше, ніж за дві години перед попереджувальним сигналом перших перегонів регати, а у разі необхідності і наступних перегонів.

**7. Вітрильницька інструкція**

Окрім змісту, приписаного правилом J2 та правилом К, у вітрильницькій інструкції має бути наявною наступна інформація:

- a) маршрути перегонів і приблизні довжини дистанцій (або їх тривалість);
- b) адреси і телефони для зв'язку з повноважним організатором, перегоновим комітетом і т. ін.;
- c) відомості про частоти і час роботи радіостанцій, які передають відомості щодо -погоди;
- d) порядок користування радіозв'язком між перегоновим комітетом і яхтами на старті, протягом перегонів, на фініші (дивіться, наприклад, правило L11.5, другий варіант) можливо у вигляді окремого документа: „Інструкції щодо радіозв'язку”;
- e) вказівку про те, на який час старт є відкритим;
- f) відомості про порядок витягання яхт на берег, а саме:
  - після початку регати яхти можуть витягатися на берег тільки задля виконання аварійних ремонтних робіт і тільки у разі отримання на це письмового дозволу перегоновим комітетом, проте, у разі між перегонами передбачається інтервал більший за добу, то ця вказівка може бути змінена;
  - від початку перших і до закінчення останніх перегонів регати не дозволяється чистити, полірувати, шліфувати підводну частину корпусу яхти;
  - протягом всієї серії не дозволяється знімати і витягати із води стернові пера;

**8. Додаткові вимоги у перегонах**

Окрім вимог Частини 4 ПВП діятимуть також наступні вимоги:

**8.1**

a. Порядок користування механічними двигунами:

— головний і допоміжні двигуни та механічні смоки можуть використовуватися тільки для зарядки акумуляторів, видалення трюмної води і вибирання якорів; але ж за всіх таких випадків гвинт має не обертатися;

— якщо було використано двигун для підбирання людини за бортом, надання допомоги тим, хто потерпає на воді, та в інших аварійних ситуаціях, окрім зазначених у попередньому реченні, то до перегонного комітету має бути подано детальний опис того, що сталося.

b. Користування автоматичними, механічними та вітровими стернуючими приладами не дозволяється

c. Судно, що є у перегонах, має а ні здійснювати радіо посилань, а ні приймати радіосигналів, які не є доступними для всіх інших суден. Радіозв'язком можна користуватися тільки для приватних бізнесових справ або за надзвичайних ситуацій, а також для сповіщень, які стосуються проведення перегонів. Це обмеження стосується також і користування мобільними телефонами.

d. Вітрила:

1) Знаки розпізнавання

Судно має нести на вітрилах знаки, літери і вітрильні числа, що їх передбачено правилами Додатку G. Літери і вітрильні числа мають також бути нанесені на кожний стаксель, у якого відстань від передньої шкаторини до шкотового кута перевищує 130% основи переднього трикутника.

Літери і вітрильні числа такі ж за розміром, як і на гроті, мають нестись в альтернативний спосіб, якщо жоден із вітрил, на якому є вітрильні числа не є піднесеним (п. 4.01 Особливих правил ІСАФ щодо крейсерських перегонів).

2) У перегонах на облявку яхти можуть знаходитися тільки ті вітрила, що їх зазначено у декларації капітана. Максимальна кількість вітрил (окрім штормових) визначається правилами класу або ж застосовними для змагань правилами вимірювання.

3) Обов'язковий комплект штормових вітрил визначається залежно від категорії перегонів за п. 4.26 Особливих правил ІСАФ щодо крейсерських перегонів.

4) Ремонт вітрил: вітрила, що їх зазначено у декларації капітана, у разі їх пошкодження у перегонах, можуть бути відремонтовані, але не замінені. Відремонтовані поза яхтою вітрила мають бути пред'явлені вимірювачу для огляду як перед, так і після ремонту.

e. Склад екіпажу, заміна членів екіпажу.

Екіпаж за кількістю і персональним складом має бути фіксованим на весь період змагань і перебувати на облявку судна у повному складі під час всіх перегонів. Допускається одноразова заміна не більше, ніж 2 членів екіпажу, на яхті з екіпажем до 6 осіб і не більше, ніж 3 членів екіпажу, на яхті з екіпажем 7 і більше осіб (за винятком капітана і помічника), без наслідків щодо загального заліку судна. Заміну може бути зроблено тільки тоді, коли заяву про заміну було подано до Перегонного комітету не пізніше, ніж за дві години перед Попереджувальним сигналом для перегонів, про які йдеться у заяві, та додержання вимог щодо допуску. Заміну капітана може бути зроблено тільки за заявою власника судна.

### 9. *Тимчасове припинення участі у перегонах*

За надзвичайних обставин судно може тимчасово припинити участь у перегонах. Воно може пришвартуватися, а екіпаж може тимчасово полишити судно, задля кріплення його швартових кінців. Яхта може за таких обставин користуватися двигуном, але перед тим, як продовжити участь у перегонах, вона має повернутися на те місце, з якого вона почала рухатися за допомогою двигуна, вимкнути двигун, виконати оберт на 360° і тільки після цього поновити свою участь у перегонах. У разі судно скористалося з будь якої із цих можливостей, воно має, окрім запису в судовому журналі, описати і обгрунтувати свої дії у рапорті-зверненні, підписаному усіма членами екіпажу; протестовий комітет має його розглянути і застосувати відповідне на його погляд покарання, у разі завважить, що судно через його зазначені дії отримало перевагу у перегонах. Це є зміною правил 42.1, 42.3(g), 45 та 47.

### 10. *Розподіл яхт на залікові групи.*

Відповідно до вказаного в пункті 3 Вимірювальний комітет ВФУ рекомендує при проведенні перегонів розподіляти яхти в залежності від перегонного балу визначеного за НПВ ВФУ-99 та довжини корпусу по наступним заліковим групам:

—1 група - яхти з перегонним балом не більшим за **5.38 м.** і довжиною корпусу до **6.2 м.**

—2 група - яхти з перегонним балом не більшим за **6.10 м.** і довжиною корпусу **6.3-7.9 м.**

—3 група - яхти з перегонним балом не більшим за **7.20 м.** і довжиною корпусу **8.0-9.3 м.**

—4 група - яхти з перегонним балом не більшим за **7.82 м.** і довжиною корпусу **9.4-10.9 м.**

—5 група - яхти з перегонним балом більшим за **7.83 м.** і довжиною корпусу за **11 м.**

У практиці проведення перегонів відомі випадки, коли яхти з довжиною корпусу 6.3-7.9 м. мають перегонні бали до 7.6м. Це, у першу чергу, свідчить, про невиправдане збільшення площі вітрильності. З іншого боку такі яхти не можуть бути включені до залікових груп з більшими перегонними балами через те, що, їх водотоннажність значно відрізняється від водотоннажності, що є типовою для яхт цих груп. За таких випадків рекомендується виділяти подібні яхти в окремі залікові групи, або ж допускати їх до участі у перегонах тільки - якщо такий запроваджено - в абсолютному заліку.

### 11. *Визначення результатів перегонів*

Відповідно до пр.88.3 Правил вітрильницьких перегонів залік у перегонах або серії має проводитись як зазначено у Додатку А, (А3: "...якщо застосовується система гандикапу, то виправлений час судна, скорегований до найближчої секунди, визначає його місце на фініші.") або ж у такий спосіб, як зазначено у положенні про перегони і у вітрильницькій інструкції.

11.1 Список суден з їх місцями на фініші.

Із числа яхт класу (залікової групи), що фінішували, виключають яхти, які отримали заліковий статус НЗС (DNC), НСТ (DNS), чи НБД (OCS), ті, яких дискваліфіковано - ДСК (DSQ), ДБП (DGN), ЧПД (BFD), та ті, які не спромоглися фінішувати протягом обмеженого часу, і складають „Список яхт з їх заліковими місцями на фініші”. У разі перегонів із гандикапом, яхти розташовують за порядком збільшення їх виправленого часу (див. Додаток 4).

Виправлений час провітрилення яхтою дистанції перегонів розраховується за системою “Corrected time” – СТ:  $СТ = ET \times TMF$ , де:

ET – дійсний час провітрилення яхтою дистанції перегонів (у розрахунках використовується в годинах та їх частках – хвилини та секундах (див. Додаток 5)

TMF – коефіцієнт гандикапу, вказаний у вимірювальному свідоцтві.

## 11.2 Покарання на певне число місць.

Відповідно до ПВП враховують накладені залікові покарання на певне число місць та складають „Список яхт із їх місцями на фініші після накладення покарань”. При цьому застосовується наступна система, за якою правило 44.3(с) та Додаток А ПВП зазнають змін:

(а) Залікові покарання накладають на число місць, яке відповідає зазначеному в пунктах (b) і (с) відсотку (з округленням до найближчого цілого) від числа яхт, що їх допущено до певних перегонів.

(b) Покарання за порушення правил Частини 2

1) Судно, яке не скористалося з передбаченої правилом 44.3(а) можливості визнати порушення ним правила, фінішувало і після слухання протесту визнане таким, що порушило правило Частини 2, але не дискваліфіковане на перегони, підлягає заліковому покаранню на 50% місць.

2) Судно, яке фінішувало і, ще перед початком слухання протесту визнало порушення ним правила Частини 2, підлягає заліковому покаранню на 30% місць

3) Судно, яке, діючи за правилом 44.3(с), повністю визнало порушення ним правила Частини 2, фінішувало, і не було опротестованим, підлягає заліковому покаранню на 20% місць

(с) Покарання за порушення правил, інших, ніж правила Частини 2.

Судно, яке після слухання протесту визнане таким, що порушило правило, інше, ніж правило Частини 2, і не дискваліфіковане, підлягає наступним заліковим покаранням:

— на 50% місць, якщо ним порушено правило класу (типу) або якесь із Особливих Правил ІСАФ, що стосується безпеки судна та/або екіпажу, або ж через скоєне порушення покращилися швидкісні характеристики судна;

— не менше, ніж на 10% місць, и не більше, ніж на 30% місць, у разі скоєння інших порушень;

— у разі невідповідність судна його вимірювальному свідоцтву є незначною, або незначними є відхилення від вимог Особливих Правил ІСАФ, то протестовий комітет може навіть і не накладати жодних покарань.\*

\*До незначних не можуть бути віднесені наступні порушення:

I. Порушення вимог, щодо безпеки особистого складу екіпажу і таких, що стосуються:

○ рятувальних засобів (рятувальні плоти, жилети, круги, страхувальні лямкові пояси, кидальні кінці),

○ захисних пристроїв (леєри, у тому числі страхувальні, релінги, ляди люків, системи кріплення важкого обладнання, вогнегасники),

○ засобів сигналізації і зв'язку (свистки, горни, ліхтарі, радіостанції),

○ навігаційних вогнів і радіолокаційних відбивачів,

○ швартовного і якірного пристроїв,

○ медикаментів.

II. Порушення, через які покращуються швидкісні характеристики судна:

○ відсутність на облавку заявленого штатного обладнання і баласту або навмисне переміщення його зі штатного місця;

○ перевищення дозволених розмірів вітрил;

○ несення вітрил у недозволеній спосіб;

○ зміни будь яких вимірювальних величин, які призвели до зменшення перегонного балу більш, ніж на 0.5%.

## 11.3 Дискваліфікація; сходження з перегонів.

Судно, яке порушило Засадничі правила 1 – 5, правила 28.1, 41, 42 та 52 або брутально порушило правило Частини 2, або вимірювальне свідоцтво якого визнано недійсним, підлягає за ухвалою протестового комітету дискваліфікації після проведеного слухання.

## 12 Залік

12.1 Кількість очок, що їх яхта отримує за перегони у своїй заліковій групі, обчислюється за наступною системою:

МІСЦЕ ЯХТИ У ПЕРЕГОНАХ

**1**

**2**

**B**

КІЛЬКІСТЬ ОЧОК

$$N = (n + 0.25) D$$

$$N = (n - 1) D$$

$$N = (n - \{B - 1\}) D$$

Де: N – кількість очок, n - кількість допущених до перегонів яхт, D - коефіцієнт дистанції перегонів, який рекомендовано встановлювати, або як  $\sqrt[3]{L}$ , або ж за наступною таблицею:

Довжина дистанції	Коефіцієнт D
$L \leq 10$ ММ	0.60
$20 \geq L > 10$ ММ	0.75
$40 \geq L > 20$ ММ	1.00
$80 \geq L > 40$ ММ	1.25
$L > 80$ ММ	1.50

де  $L$  – визначена за мапою довжина дистанції перегонів по генеральному курсу (у морських милях), або встановлена положенням про перегони і уточнена за додержання таких умов:

- Уточнена довжина дистанції має бути вирахована після встановлення координат старту і фінішу та доведена до відома учасників перед попереджувальним сигналом перегонів.
- Якщо дистанцію перегонів було скорочено або змінено відповідно до правил 27.1, 32 або 33, то змінена вирахована довжина дистанції має бути доведена до відома учасників розпорядженням голови перегонного комітету ще перед визначенням результатів перегонів.

12.2 Яхта, яку було дискваліфіковано в перегонах -, ДСК (DSQ), ДБП (DGN), ЧПД (BFD) не отримує за перегони жодних очок.

12.3 Яхта, яка не з'явилася до району старту - НЗС (DNC), отримує за перегони одне очко.

12.4 Яхта, яка не стартувала - НСТ (DNS), не фінішувала - НФН (DNF)), чи зійшла після фінішу ЗПФ (RAF), отримує кількість очок, яка відповідає останньому плюс одне місце серед яхт свого класу (залікової групи), які з'явилися до району старту.

12.5 Місце яхти у серії перегонів визначається за сумою очок, отриманих нею у всіх перегонах серії з урахуванням всіх покарань і коефіцієнтів дистанцій.

12.6 Яхта, яка у жодних перегонах етапу не має іншого заліку, ніж НЗС (DNC) (не з'явилася до району старту), або ж - ДСК (DSQ), ЧПД (BFD), чи ДБП (DGN), - не отримує місця в етапі.

### 13. Особливі випадки визначення результатів перегонів.

13.1 У разі яхту дискваліфіковано на одні, або кілька перегонів, із тих, що залишилися, чи на всі перегони серії, або ж результати яхти анульовано у всіх перегонах серії, - результати інших яхт обчислюються повторно відповідно до правила А6.1 ПВП.

13.2 Якщо кількість яхт, допущених до перегонів, змінилася після проведення перших перегонів, то перерахунок результатів раніше проведених перегонів не проводиться. Яхта, яку було допущено пізніше, за проведені раніше перегони очок не отримує.

13.3 У разі, яхту або її екіпаж знято зі змагань, результати проведених перегонів не змінюють. Для перегонів, які відбуваються після цього, кількість яхт допущених до перегонів вважають відповідно зменшеною.

13.4 Якщо через ухвалу щодо апеляції результати яхти, або яхт, у перегонах, чи у серії, змінено, то результати змагань в цілому мають бути відповідно виправлені.

13.5 Задля розв'язання залікової рівноваги застосовується правило А7 Додатку А ПВП.

### 14. Застосування додаткових систем

Задля залучення до участі у змаганнях більшої кількості учасників доцільно застосовувати додаткові засоби, які урівнюють шанси на перемогу для яхт застарілих конструкцій. Як один із таких засобів може бути застосовано систему вираховування ретроспективної поправки АF при розрахунках виправленого часу (див. Додаток 4).

### 15. Виконання розрядних вимог Спортивної класифікації

Виконання розрядних вимог Спортивної класифікації зараховується тільки тим спортсменам, які взяли участь у складі певного екіпажу у всіх тих перегонах серії, у яких брала участь їхня яхта.

Якщо капітана у всіх перегонах серії заступає помічник, то йому зараховуються результати яхти у цих змаганнях, як капітанові.

### 16. Наглядова комісія

Президія ВФУ спільно з Комітетом ВФУ по проведенню змагань та його підкомітетами може призначити на будь які Всеукраїнські, чи такі, що претендують на статус Всеукраїнських, змагань наглядову комісію, а відповідна організація може призначити наглядову комісію на ті змагання, на які вона призначає перегонні комітети.

Наглядова комісія спостерігає за проведенням змагань, роботою перегонного, вимірювального, та протестового (журі) комітетів, але не втручається у діяльність комітетів і не розглядає апеляцій. Після завершення змагань ця комісія ознайомлює Комітети зі своїми зауваженнями та надсилає свій звіт до Президії ВФУ (Комітету ВФУ по проведенню змагань), або до організації, що її призначила.

Комітет ВФУ по проведенню змагань

Шановні організатори!

Рекомендуємо відповіді на більш глибокі запитання щодо організації, проведення і суддівства змагань, шукати у викладеному українською "Посібнику ISAF з організації і практичного проведення перегонів", що його опубліковано також і в журналах "Шкіпер".