

ВІТРИЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ

ПОЛОЖЕННЯ З БЕЗПЕКИ ТА ВРЕГУЛЮВАННЯ КРИЗОВИХ СИТУАЦІЙ ПІД ЧАС ЗМАГАНЬ, 2017 РОКУ

Ці положення з безпеки є обов'язковими для виконання під час проведення усіх змагань, організованих під егідою Вітрильної федерації України, та набирають чинності **1 травня 2017 року**. Також вони рекомендовані для клубних регат та шкіл яхтинга.

Ці положення з безпеки застосовуються під час проведення регат на території України, організованих під егідою Вітрильної федерації України, і є продовженням Додатків "В" та "С" Спеціальних правил для морських перегонів 2016-2017. У разі проведення під егідою ВФУ змагань у відкритому морі, які не відповідають Додаткам "В" та "С", має бути застосована повна версія Спеціальних правил для морських перегонів 2016-2017.

Ці положення засновані на **Кодексі поведінки ISAF**, Міжнародних рекомендаціях проведення вітрильних змагань та Спеціальних правил для морських перегонів 2016-2017. Вони адаптовані відповідно до сучасного стану вітрильного спорту в Україні і розроблені з метою подолати песимістичне ставлення до безпеки, яке сьогодні є домінуючим.

Безпека є невід'ємною частиною спорту, і, хоча деякі положення цього документа можуть здатися обтяжливими, вони є стандартом проведення спортивних змагань міжнародного рівня, і тому їх необхідно дотримуватися.

1. Цілі

Метою будь-яких Положень з безпеки, прийнятих під час проведення заходу, є забезпечення ефективного, якісного захисту, що дозволить учасникам, відповідальним працівникам та всім, хто бере участь у подіях, отримати від них максимальне задоволення, в той самий час мінімізуючи ризики як у передбачуваних, так і у непередбачуваних обставинах.

2. Вступ

Правило 1 та Правило 4 Правил вітрильних перегонів та Інструкції зі стандартів безпеки у вітрильному спорті стверджують, що судно несе повну відповідальність за свою власну безпеку. Проте, згідно з прийнятими нормами, безпека є тією сферою, яка потребує врегулювання з боку керівників змагань на кожному етапі подій, до яких вони залучені.

Правило 1 та Правило 4 Правил вітрильних перегонів та Інструкції зі стандартів безпеки у вітрильному спорті, однак не звільняють організаторів від відповідальності перед законом України, забезпечити повне дотримання всіх відповідних правил безпеки, описаних в цій інструкції.

Управління безпекою в будь-якому випадку буде визначатися різними процедурами в залежності від багатьох факторів. Ці фактори включають рівень регати, типи та кількість суден-учасників, дистанцію, акваторію місця проведення змагання, фактори ризику у морі та інші умови, в яких можуть опинитися суперники. Однак, різні за характером події на початку вимагають

спільного підходу до врегулювання безпеки, що включає Оцінку ризику та План дій у кризових ситуаціях.

Загальноприйнятою практикою є об'єднувати Оцінку ризику та План дій у кризових ситуаціях в один документ з додаванням загальної інформації про подію та про керівників змагань.

Ця інструкція окреслює різні питання, що стосуються управління ресурсами безпеки в будь-якому конкретному випадку, з метою зменшити невід'ємні ризики, пов'язані з вітрильними перегонами, настільки, наскільки це може бути можливо з практичного боку. Рекомендації охоплюють усі види змагань. Однак, хоча ці рекомендації засновані на загальноприйнятих моделях проведення подібних заходів, вони повинні розглядатися як мінімальні вимоги до безпеки при проведенні змагань в Україні.

3. Оцінка ризику

Для кожного заходу оцінка ризику повинна бути проведена таким чином, щоб це дало змогу визначити потенційні ризики та вжити заходи щодо їх мінімізації до прийнятного рівня. Кожний фактор ризику повинен бути визначений та описаний, за можливості разом із місцем, де він може відбутися.

Фактори ризику можуть включати до себе: невідмічені мілини, рифи, піщані мілини, затонулі човни або інше затонулі предмети, відмічені перешкоди, бурхливі та стрімкі річкові течії, незвичайні вітри, спричинені земельними масивами, військові зони або закриті чи обмежені зони, судноплавні та морські шляхи, ділянки днопоглиблювальних робіт або випробувальні полігони, водостоки, сліпи або шлюзи, незвичайні погодні умови і прогнози, а також будь-яка природне чи створене людиною явище, яка може вплинути на безпеку човнів або їхніх екіпажів.

Необхідно надати особливу увагу ймовірним наслідкам ситуації ризику, так само як і контрольним заходам, що мають бути застосовані у відповідному порядку для мінімізації цього ризику. Після застосування контрольних заходів потрібно спробувати виміряти ступінь ризику. Існує ймовірність, що спеціальні контрольні заходи можливо буде застосувати до різних факторів ризику.

Процес Оцінки ризику може виявити недоліки у передбаченому врегулюванні заходів безпеки, прийнятому раніше, та дозволяє керівнику змагань здійснювати інші контрольні заходи для мінімізації подальших ризиків.

4. План дій у кризових ситуаціях

План дій у кризових ситуаціях повинен бути укладений завчасно перед подією. Він визначає порядок дій у разі виникнення серйозного ризику (який має бути визначеним в Оцінці ризику). Необхідно визначити ім'я чи посаду особи (осіб), відповідальної (них) за проведення або керівництво того чи іншого заходу, із зазначенням відповідних контактних деталей. Також необхідно визначити потенційні ресурси зовнішньої допомоги із зазначенням контактних деталей (такі як берегова охорона, річкова поліція, рятувальні та аварійно-рятувальні служби, лікарні та ін.). Поширення інформації після будь-якого інциденту також має контролюватися відповідальними за це особами, визначеними заздалегідь.

5. Вплив типів подій на Положення з безпеки

Вжиті заходи безпеки відрізнятимуться в залежності від характеру конкретної події. До факторів, які впливають на вид та обсяг захисних мір, відносяться такі:

- Типи човнів - вимоги до кільових човнів, спортивних човнів, швертботів та вітрошонок є абсолютно різними. Змішані флоти часто створюють складні проблеми з безпеки.
- Кількість човнів - як вид, так і обсяг захисних мір визначатиметься кількістю човнів та/або суперників.
- Клас та місце проведення змагань - вимоги до безпеки під час океанських перегонів відрізняються від вимог під час морських перегонів, внутрішніх перегонів або перегонів у гирлі річки.
- Можливості суперників - часто саме здібності менш спритних човнів у флоті визначають рівень та тип необхідних захисних мір.
- Вік суперників - як до молодих, так і до літніх учасників, висуваються більш суворі вимоги у порівнянні з дорослими, що знаходяться у гарній формі.
- Переважні та прогнозовані погодні умови та стан води.

6. Обов'язки

6.1 Учасники

Учасник змагань зобов'язаний одягнути персональний рятувальний або страхувальний жилет. Відповідальність за прийняття рішення про участь у змаганнях (або про продовження участі після старту), а також за наявність відповідного рятувального обладнання членів команди повністю покладається на капітана судна.

Відповідальність за наявність достатнього рятувального обладнання членів команди, що регулюється Кодексом поведінки ISAF та Міжнародними рекомендаціями проведення вітрильних змагань, а також рекомендаціями Вітрильної федерації України, внутрішніми правилами та законом України, до виходу судна із доку, повністю покладається на капітана судна.

Всі човни, які братимуть участь у змаганнях, зобов'язані мати чинні технічні сертифікати, що відповідають правилам класу, в якому вони бажають змагатися.

Відповідність рятувального обладнання членів команди мінімальним стандартам, описаним в Положеннях 6.3.3 та 6.3.3.1, а також рішення, щодо повного функціонуючого стану рятувального обладнання повністю покладається на вповноваженого з безпеки.

Гостьові яхти з інших країн повинні надати технічний сертифікат їхньої країни або пройти технічну перевірку в Україні.

Судно або спортсмен мають надати всіляку на яку тільки спроможні допомогу будь-якій особі або судну, які є у небезпеці, незалежно від того, чи це відбувається у межах змагання, чи поза ними.

Це є обов'язковим вимогами для учасників змагань.

6.1.1 Реєстрація учасників

Усі реєстраційні форми для яхт включають наступний текст і положення для підписання кожним членом екіпажу.

Відповідальність за прийняття рішення про участь Вашого човна у цій регаті або перегонах в її межах, а також про продовження участі у перегонах покладається виключно на Вас. Безпека Вашого човна та його екіпажу є виключним та невід'ємним обов'язком Відповідальної особи, яка повинна вжити необхідні заходи для того, щоб переконатися, що човен забезпечений усім необхідним, є повністю судноплавним та керується

досвідченим та належно підготовленим екіпажем, що знаходиться у гарній фізичній формі та здатний діяти у несприятливих погодних умовах. Відповідальна особа повинна призначити співробітника, який прийме на себе її обов'язки на випадок неможливості виконання цих обов'язків Відповідальною особою. Підписуючи цю реєстраційну форму, я підтверджую, що ознайомився з розділом про безпеку Інструкції з проведення вітрильних змагань, та буду дотримуватися правил безпеки за будь-яких умов.

6.2 Керівник змагань

Використання персональних рятувальних жилетів є обов'язковим у змаганнях Додатку В, С але рішення щодо використання персональних рятувальних жилетів у змаганнях Додатку В, С приймається керівником змагань (див. пункт 6.3.3.1 Обов'язкових вимог до безпеки).

До того ж, Кодекс поведінки ISAF вимагає відповідальність усього службового персоналу змагань за їхні дії, що стосуються безпеки учасників змагань. Отже, навіть якщо у створенні умов безпеки під час проведення заходу задіяна велика команда, повна відповідальність за безпеку покладається на керівника змагань, навіть якщо перша лінія управління делегується іншій особі (-ам). Керівникам змагань рекомендується працювати разом з працівниками безпеки та брати до уваги всі проблеми безпеки при прийнятті рішень.

Керівник змагань повинен постійно контролювати флот та спостерігати за умовами, в яких відбуваються змагання. **Безпека екіпажів завжди залишається пріоритетною, а їхні човни мають другорядну значимість.** Час будь-якого втручання також має значення:

- перекидання може бути звичною частиною у деяких змаганнях і надзвичайною ситуацією в інших;
- якщо перегони продовжуються у безпечних умовах без втручання, немає необхідності їх переривати.

Рятувальні засоби повинні залишатися у стані готовності до того часу, як усі човни благополучно повернулися до берега, або знаходяться у безпечному місці, такому як порт або пристань для яхт.

Медичне обладнання повинно бути доступним під час усієї події разом із лікарем, або через аварійно-рятувальні служби та місцеві лікарні. Усі човни, які беруть участь в управлінні змаганням, мають бути оснащені аптечкою першої допомоги, що є мінімальною вимогою (Пункт 7.1.6)

6.3 Комісія з безпеки

6.3.1 Керівник з безпеки

Комітет з проведення змагань призначає кваліфікованого Керівника з безпеки, відповідального за безпеку та рятувальні заходи. Він/вона повинні бути ознайомлені з місцем проведення регати, з характеристиками класу (-ів) яхт на змаганнях, та зі всіма застосованими правилами. Керівник з безпеки зобов'язаний повідомити Керівника змагань та Комітет з проведення змагань про будь-які існуючі або можливі проблеми, що стосуються безпеки, а також забезпечити проведення аналізу ризиків.

Рекомендовано співпрацювати з державними чи приватними неприбутковими рятувальними організаціями.

Керівник з безпеки повинен бути ознайомлений з Положеннями з безпеки, які регулюють проведення регати, іншими словами, з вимогами Вітрильної федерації України до безпеки, правилами класів, Вітрильницькую інструкцією та всіма уповноваженими службами, що знаходяться у межах проведення регати, такі як Берегова охорона, місцеве керівництво порту або Річкова поліція.

Дуже бажано, щоб будь-які можливі непорозуміння між цими службами були вирішені заздалегідь до початку регати та закріплені в Інструкції з проведення вітрильних перегонів, включаючи процедуру вирішення конфліктів.

6.3.2 Прийняття рішень щодо безпеки

У той час як Керівник змагань несе повну відповідальність за безпеку всіх яхт та екіпажів, що беруть участь в регаті, всі рішення, що стосуються безпечного проведення регати в несприятливих погодних умовах, повинні залежати від здатності Групи безпеки успішно та ефективно виконувати свою роботу. Якщо є переконання, що за певних умов група безпеки не зможе виконувати свої обов'язки в повній мірі, Керівник змагань зобов'язаний вжити заходів та скоригувати курс таким чином, щоб зробити можливим повне забезпечення захисту, або ж припинити змагання, поки не покращаться погодні умови.

Якщо Керівник змагань та Керівник з безпеки не погоджуються стосовно деяких питань безпеки, заключне рішення має винести Керівник змагань, однак Керівник з безпеки має право повідомити про ці проблеми Комітету з проведення змагань у письмовій формі, і у разі виникнення будь-якого інциденту це звернення буде розглядатися як свідчення відповідальності.

6.3.3 Рятувальні жилети, галубні страхувальні пояси чи лінії та страхувальні засоби

Рятувальні жилети, що використовують спортсмені у регатах, повинні відповідати мінімальним вимогам міжнародного стандарту якості EN ISO 12402-3. Усі страхувальні лінії повинні відповідати мінімальним вимогам міжнародного стандарту якості EN ISO 12401. Усі страхувальні засоби повинні відповідати мінімальним вимогам міжнародного стандарту якості EN ISO 12402-5.

Слід зазначити, що в 2015 році уряд України повністю прийняв міжнародні стандарти якості EN ISO в Україні, і, таким чином, ці стандарти замінили попередні існуючі українські стандарти.

Системи наповнення повітрям та стан рятувальних жилетів, страхувальних ліній повинні регулярно перевірятися (як мінімум раз на рік) власником човна та технічним працівником у межах щорічної перевірки на початку сезону, з зазначенням повної відповідності у технічному паспорті яхти. Рятувальні жилети повинні тестуватися власником в умовах занурення як мінімум один раз на сезон і замінятися раз на п'ять років.

На всіх рятувальних жилетах та страхувальних засобах повинно бути чітко зазначена назва яхти або ім'я учасника великими літерами з зовнішньої сторони. Дата покупки і дата останньої перевірки або випробування слід зазначити на внутрішній стороні.

Співробітник з технічної перевірки має право визначати, чи відповідає персональний плавальний засіб стандартам за специфікацією, конструкцією, віком або станом і відмовити у сертифікаті технічної відповідності, поки всі такі пристрої не відповідатимуть необхідним стандартам.

Співробітник з технічної перевірки несе персональну відповідальність перед законом за надання сертифікату про відповідність технічним умовам, а також гарантує, що стан рятувального обладнання членів команди є повністю задовільним та відповідає всім вимогам та специфікаціям виробника.

6.3.3.1 *Обов'язкові вимоги до безпеки*

Наступні положення є обов'язковими для виконання та повинні бути включені до всіх інструкцій з вітрильних перегонів ВФУ та застосовуватися під час змагань у кожному класі.

Змагання Категорії 4 Додаток В

Усі учасники змагань зобов'язані вдягти рятувальні жилети на вимогу керівника змагань. Весь керівний склад регати та рятувальні команди повинні бути вдягненими у рятувальні жилети протягом усього часу, коли вони знаходяться на воді. Обов'язкове носіння рятувальних жилетів повинно бути чітко оголошено на брифінгу і вказано підняттям сигнального прапору Y на щоглі.

Змагання Категорії 4 Додаток С

Всі учасники змагань повинні нести рятувальні жилети протягом усього часу, коли знаходяться на воді. Весь керівний склад регати та рятувальні команди повинні бути вдягненими у рятувальні жилети протягом усього часу, коли вони знаходяться на воді.

Відмова вдягти рятувальний жилет за командою голови Перегонового комітету, може бути підставою для керівника змагань припинити участь човна у конкретних перегонах чи надати через протестовий комітет штрафи, які є менш ніж дискваліфікація. Яхтам, які порушують правила, будуть надані інструкції від співробітника безпеки за допомогою мобільного зв'язку. Про яхти, які порушують правила вдруге, буде повідомлено Комітету з проведення змагань, та вони ризикують отримати заборону на участь у змаганнях до того як не погодяться виконати усі вимоги.

6.3.4 *Аптечки першої допомоги*

Усі човни, що змагаються у регатах Категорії 4 Додатку В, зобов'язані мати повну аптечку першої допомоги протягом усього змагання. Цієї аптечки має бути достатньо, щоб впоратися з будь-якою травмою, яка не вимагає медичної евакуації потерпілого члена екіпажу. Як мінімум один з членів екіпажу повинен знати основи надання першої медичної допомоги на воді, включаючи випадки необхідності надання штучного дихання та гіпотермії.

Усі човни, що змагаються у регатах Категорії 4 Додатку С зобов'язані мати повну аптечку першої допомоги протягом усього змагання. Цієї аптечки має бути достатньо, щоб впоратися з невеликими порізами, саднами, розтягненнями та іншими незначними пошкодженнями. У випадку більш серйозних пошкоджень потерпілого необхідно транспортувати на рятувальному катері для негайного надання допомоги на березі.

Швертботи олімпійських та не олімпійських класів, кільки яхти олімпійських класів, вітродошки, кайти, що змагаються у регаті Категорії 4 Додатку С, не зобов'язані мати аптечку першої допомоги.

6.3.5 *Катери для підтримки на воді*

Катери для підтримки є важливою, а іноді й необхідною складовою організації безпеки під час регати, що дозволяє посилити дію положень з безпеки проведення регат. Для ефективності виконання планів з безпеки, що включають катери підтримки, від них вимагається зобов'язання надати допомогу на відповідний запит, розуміння обставин, у яких існує можливість такого запиту,

розуміння "сторонньої допомоги" та добрий зв'язок на воді. Короткий інструктаж членів команди підтримки щодо плану безпеки та за необхідністю отримання їхньої повної підтримки у критичній ситуації.

План безпеки зобов'язує членів команди підтримки надати відповідну допомогу, коли в цьому буде необхідність. Комісія з проведення змагань повинна провести брифінг з безпеки перед першим етапом змагання та обговорити пропозиції щодо покращення цього плану.

Інструкція з вітрильних змагань, що визначає розташування та рух катерів підтримки, повинна бути сформульована наступним чином:

Інструкція для катерів підтримки

За винятком випадків участі у рятувальних операціях, усі зареєстровані катери підтримки зобов'язані залишатися поза межами зони, зазначеної в Вітрильницькій інструкції, починаючи з підготовчого сигналу для старту першого флоту і до моменту, коли всі човни приходять до фінішу або відбуваються зі змагань; або до моменту, коли Перегоновий комітет дає сигнал про відкладання чи припинення перегонів усіх флотів. Зона перегонів визначається Вітрильницькою інструкцією. Катери підтримки повинні мати на борту мобільний телефон або УКХ радіо для зв'язку з Перегоновим комітетом у разі необхідності запиту про допомогу з безпеки.

Суддівським катерам та катерам Журі заборонено буксирувати спортивні судна на дистанцію проведення перегонів до початку змагань, навіть за умови відсутності вітру. Однак, допустимим є буксирування спортивних суден до берега після закінчення змагань на вимогу Голови перегонного комітету, за умови якщо судді не ставляться упереджено або не надають перевагу судну, якому вони допомагають.

6.4 План операції з безпеки

6.4.1 Екіпажі рятувальних катерів

Екіпаж рятувального катеру повинен складатися з 2 осіб. За можливістю кожний член рятувальної команди повинен:

- бути віком від 16 років;
- бути вправним плавцем;
- бути обізнаним з аварійно-рятувальними операціями та операціями з безпеки;
- мати досвід проведення операцій з безпеки та вміти керувати катером;
- мати досвід участі у змаганнях.

6.4.2 Кількість рятувальних катерів

Це залежить від рівня змагань, віку та кількості учасників, кількості та класів яхт, які братимуть участь, рівня регати, кількості дистанцій, а також від погодних умов та стану води. Кількість рятувальних катерів буде визначено Керівником з безпеки спільно з Керівником змагань.

Регата або змагання не може відбутися, поки всі необхідні рятувальні катери не будуть на воді разом з екіпажами.

Для регати, організованої за Додатком С, де вік суперників становить менше 16 років, відношення кількості рятувальних човнів до кількості учасників становитиме 1 рятувальний катер на 10 швертботів-учасників. Якщо швидкість поривів вітру становитиме понад 20 вузлів і перегони будуть продовжуватися,

то відношення рятувальних човнів до човнів учасників може бути збільшено на розсуд Керівника змагань та Керівника з безпеки.

6.4.3 Технічні вимоги до рятувальних катерів

Рятувальні катери, які використовуються у відкритому морі, захищених водах та гирлах річок, повинні бути з надувними бортами та жорстким днищем, та мати загальну довжину більше ніж п'ять метрів, з двигуном достатньої потужності для буксирування кількох човнів (мінімум 60 к.с.).

Рятувальні катери, що використовуються у внутрішніх водах можуть бути менше за пропорціями, але вони мають бути достатньо великими та потужними для того, щоб ефективно працювати у несприятливих погодних умовах. Керівник з безпеки виносить заключне рішення щодо доцільності використання запропонованих рятувальних човнів.

Рятувальним човнам заборонено буксирувати човни учасників назад до порту, особливо якщо відстань від зони змагань до порту є значною, а стан води незадовільним. В цьому випадку необхідно організувати інші, додаткові, можливо більші за розміром човни, потужність яких дозволяє буксирувати кілька човнів на цій дистанції.

6.4.4 Корабель-мати (Mother boat) - лише для регат Категорії 4 Додатку В

Корабель-мати переміщується в бік моря на територію проведення змагань. Рятувальні катери доставляють врятовані човни та учасників змагання на цей корабель, таким чином уникаючи переміщення рятувальних човнів до берега. Якщо керівник з безпеки не знаходиться на одному з рятувальних катерів, він буде знаходитися на Кораблі-матері. На борті корабля також буде знаходитися лікар або уповноважений персонал з надання першої медичної допомоги. У випадку, якщо змагання проводяться одночасно в кількох місцях, берегова база надає допомогу з координації рятувальних човнів, персоналу з безпеки, постачання матеріальних та продовольчих засобів та медичної допомоги.

7. Орієнтована структура плану безпеки

7.1 Змагання у категорії 4, Додаток В

Після завершення оцінки ризику необхідно укласти відповідний план безпеки. Це залежатиме від кількох факторів.

7.1.1 Розмір та розташування місця змагань

Перегони у берегових водах та гирлах річок часто перевіряється за допомогою УКХ радіо, розташованого на Головному судні перегонного комітету. Внутрішні перегони можуть контролюватися за допомогою мобільного телефону з клубного будинку, за допомогою візуального контакту через вікно, або з човна Перегонного комітету. Так само обов'язковим є зв'язок з командою безпеки за допомогою УКХ радіо або мобільного телефону.

7.1.2 Кількість місць проведення змагань

Вимога до централізованої системи зв'язку та координації покриття визначається кількістю місць змагань. Під час проведення крупної події з різними зонами для змагання, найбільш ефективно здійснювати управління системою безпеки можливо через центральну базу. Вона, знову ж таки, може бути плаваючою, як у випадку, коли керівник з безпеки знаходиться на човні, або

може знаходитися в офісі на березі. Зв'язок основних флотів з центральною базою здійснюється переважно за допомогою УКХ радіо, але можливе також використання мобільних телефонів.

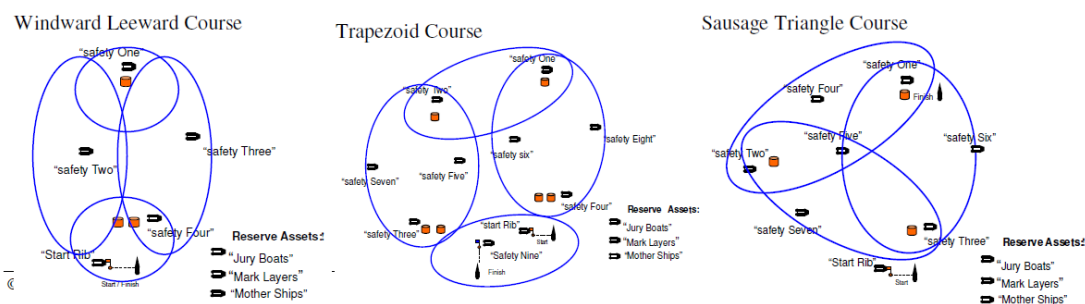
Коли змагання проходить на одній дистанції, часто немає потреби у створенні іншої бази, достатньо лише керівника змагань або особи, уповноваженої контролювати ресурси безпеки, але в будь-якому разі зв'язок має підтримуватися за допомогою УКХ радіо або мобільного телефону.

7.1.3 Порядок надання допомоги

Найдоцільніше надавати допомогу швертботам та човнам, які ймовірно можуть перекинутися, за допомогою моторних надувних човнів з жорстким днищем або невеликих човнів подібної конструкції. У змаганнях за Додатками В, С звичайною практикою є наявність флоту, розташованому на заданих точках у місці проведення змагань. Плавуча база типу "Корабель-мати" є незамінним засобом, до якого можна безпечно прив'язати човни, що не впоралися з умовами, в той час як надається допомога іншим човнам. План безпеки для моторних надувних човнів з жорстким днищем є необхідним для якісного моніторингу та врегулювання безпеки, особливо у регатах за Додатками В, С

Цей план має бути визначеним та зрозумілим для всіх екіпажів з безпеки для створення безпечних умов у той час коли човни відпливають до зони змагання, знаходяться у ній та повертаються назад до яхт клубу або місця стоянки швертботів. Кількість рятувальних катерів буде визначено кількістю дистанцій, кількістю човнів-учасників на кожній дистанції та станом вітру й води.

Для кожного рятувального катера буде визначено зону патрулювання під час перегонів та під час транспортування човнів до та з місця перегонів. Під час перегонів рятувальні катери рухатимуться до визначених Зон безпеки (див. діаграми).



Як правило, 1 або 2 човни охоплюватимуть кожну ділянку курсу, покриваючи зони навколо відміток. Також необхідно розмістити катери на відмітках фордвіндів, оскільки вони часто є проблемними зонами. У випадку поганої видимості, сильного хвилювання моря, сильного вітру і т.д., човни також повинні бути розміщені на підвітряній стороні дистанції, щоб «зачистити» цю зону - це особливо важливо, якщо вітер рухається від берега. За наявності більшої кількості рятувальних човнів деякі з них можуть виконувати роль ровінга.

Під час регат за Додатком С необхідно брати той факт, що швертбот або спортивний човен у біді буду важче помітити в умовах сильного хвилювання або шквалу, і тому може знадобитися більше рятувальних катерів.

7.1.4 *Намір змагатися та заяви*

Ця вимога Інструкції з перегонів надає змогу керівнику змагань отримати інформацію про те, хто знаходиться на воді, а хто знаходиться на суші або у яхт-клубі. У випадку зі спортивними човнами, швертботами та вітродошками система реєстрації входу/виходу, надає можливість Перегоновому комітету отримати інформацію про те, хто знаходиться на воді, а хто біля берега.

7.1.5 *Персонал*

На одну особу буде покладено роль Керівника з безпеки для координації усієї діяльності під контролем Керівника змагань. У команді повинно бути достатньо персоналу для того, щоб контролювати безпеку флоту відповідно до місця проходження дистанції, кількості човнів, віку та можливостей екіпажів та очікуваних умов. Усі рятувальні катери як правило повинні мати не менше двох компетентних дорослих членів екіпажу на борту, один з яких повинен бути одягнений таким чином, щоб це давало змогу увійти до води та допомогти під час порятунку. Не існує обмежень у кількості членів команди, але Рятувальні катери не повинні бути перевантаженими та повинні мати можливості для розміщення додаткових членів екіпажу.

Для рятувального човна є нехарактерним мати більше, ніж 3 члени екіпажу. Інший наявний персонал повинен мати змогу допомагати вирішувати питання безпеки під керівництвом Керівника змагань - Керівник з безпеки / Суддя / Арбітр / Вимірювач / Тренери. Це не обмежується лише несприятливими умовами. Також можливо, що виникне необхідність буксирувати човни до порту.

7.1.6 *Обладнання*

УКХ радіо та мобільні телефони є необхідними для перегонів між швертботами. Усі яхти та швертботи, що беруть участь у регатах Категорії 4 Додатки В,С за виключенням флоту юніорів, зобов'язані мати при собі повністю заряджене та працююче ручне УКХ радіо або мобільний телефон у водонепроникному боксі протягом усього часу регати. Керівник змагань зобов'язаний зібрати номери телефонів усіх яхт, що беруть участь, під час реєстрації, та впевнитися, що кожна яхта-учасник має основний телефонний номер безпеки. Усі рятувальні катери також повинні мати з собою заряджене та працююче ручне УКХ радіо або мобільний телефон у водонепроникному боксі протягом усього часу регати.

Головний рятувальний катер або катери для змагань Категорії 4 Додатки В, С повинні мати при собі:

- Ручне УКХ радіо та/або мобільний телефон у водонепроникному боксі
- Достатню кількість палива
- Звуковий генератор (свисток або сирена)
- Компас
- Якір та кидальний кінець, що підходить для цієї зони перегонів.
- Гострий ніж, найкраще зазубрений та у легкому доступі.
- Персональні рятувальні жилети для екіпажу, які повинні бути постійно вдягнені.
- Червоно-біла стрічка безпеки для ідентифікації покинутих човнів.
- Весла та лійка
- Питна вода

- Трос для буксирування (найкраще з ватерлінії) та кріплення для тросу.
- Водонепроникна аптечка першої допомоги та мішок виживання або термозахисний засіб.
- Сигнальні ракети: - 2 оранжевих спалахи та 2 точних червоних або 2 ракети вдень/вночі (лише для [Додатку В](#))

Крім того, в залежності від флоту, бажано мати:

- Кусачки, для того, щоб відрізати такелажні дроти та трапеції.
- Набір інструментів
- GPS обладнання
- Ліхтар
- Запасні УКХ радіо та мобільні телефони

Один з екіпажу рятувального човна повинен знати принципи морської реанімації та гіпотермії. (Ваші місцеві служби долікарняної та швидкої допомоги можуть забезпечити таку підготовку за номінальною вартістю)

7.1.7 Зв'язок

Хороший зв'язок є необхідною умовою для всіх, хто приймає участь у плані безпеки, і, звісно, для самих учасників. Керівник змагань повинен проводити інформативні брифінги для учасників та службового персоналу до початку змагання, як правило, щоденно.

У разі використання УКХ радіо, важливо впевнитися, що усі користувачі зможуть ефективно спілкуватися навіть у несприятливих умовах, а саме коли діяльність команди безпеки повинна бути на вищому рівні. Шум вітру є надзвичайною перепорою для ефективної комунікації через УКХ радіо, тому важливо, щоб користувачі були знайомі з хорошою технікою. Позивні повинні бути перераховані, необхідно визначити певні УКХ канали зв'язку та узгодити їх з резервними каналами, у випадку якщо є основна частота або коли інші користувачі за межами заходу також мають потребу в значному "ефірному часі". Процедура перевірки радіо та мобільних телефонів також є необхідною.

7.1.8 Інструкції у надзвичайних ситуаціях

У разі виникнення надзвичайної ситуації (в тому числі важкої травми моряка чи службового персоналу заходу або пошкодження конструкції, що загрожує безпеці човна під час змагань), найближчий човен до місця події повинен проінформувати центральну станцію безпеки за допомогою заздалегідь визначеного сигналу (наприклад, "Code Red") і зазначити місце, де відбулася надзвичайна ситуація. Сигнал необхідно зазначити у плані безпеки та повідомити на брифінгах.

Керівник змагань повинен зробити негайну оцінку ситуації, і за необхідністю у дію вступає план дій у надзвичайних ситуаціях. Якщо ситуація здається загрозовою для іншої частини флоту, керівник змагання може прийняти рішення зменшити дистанцію або припинити перегони в залежності від обставин.

Надзвичайна ситуація оголошується закритою після того, як проблему було вирішено. Лише після цього керівник змагань повідомляє всім станціям, що Code Red припинено.

7.1.9 Інші питання

Необхідно розглянути інші питання, що є невід'ємними при управлінні безпекою

- система, що ідентифікує човни без екіпажів, наприклад маркування їх червоними та білими стрічками.
- плани дій при зміні умов, включаючи появу туману.
- зв'язок з офісом на березі та службою безпеки для забезпечення вирішення медичних надзвичайних ситуацій та пошкоджень, включаючи спеціальний пункт для вирішення подібних інцидентів.
- політика щодо виявлення та надання допомоги екіпажам під час перевертання, та щодо часу, коли втручання є необхідним.
- інформація про те, які човни зараз знаходяться на воді та як підняти човен певного типу, що перевернувся (часто найкраще вирішується з допомогою тренерів відповідного класу).

7.1.10 Брифінги з безпеки

Важливо проводити брифінги команди безпеки перед початком змагань, а також на щоденній основі. Остання повинна забезпечити злагоджену роботу команди безпеки та вдосконалити методи по мірі продовження перегонів. В той час як Керівник змагань відповідає за безпеку змагань в цілому, брифінги найчастіше проводить Керівник з безпеки, але за присутністю Керівника змагань. На першому брифінгу необхідно розглянути такі питання:

- знайомство з Керівником змагань та іншими ключовими особами
- будь-які місцеві небезпеки, включаючи GPS розташування відомих мілин, піщаних насипів, рифів, затонулих човнів та інших небезпек, пов'язаних з діяльністю людини.
- можливості учасників змагань
- справність системи Tally
- система, що ідентифікує човни без екіпажів, наприклад маркування їх червоними та білими стрічками.
- розташування mother ship чи човна комітету змагань, або бази служби безпеки, якщо така є
- плани дій в надзвичайних ситуаціях при зміні умов, включаючи появу туману і використання GPS
- способи дій з травмами і невідкладною медичною допомогою
- пункт для лікування травм та медичних надзвичайних ситуацій
- методи ефективного врегулювання безпеки під час переміщення до місця перегонів, протягом самих перегонів та під час повернення до берега
- стратегія вирішення проблеми перевертання та визначення моменту, коли втручання є необхідним
- правильний спосіб допомоги човну, що перевернувся, відповідальною командою безпеки (і тими, що знаходяться в інших зонах, якщо це є доречним)
- канал УКХ зв'язку та додатковий канал на випадок, якщо головний буде заблоковано
- мобільний номер безпеки та резервні номери
- правильний спосіб використання УКХ радіо та мобільних телефонів, особливо у несприятливих умовах та при сильних вітрах

- визначення коли і що передавати за допомогою УКХ радіо або мобільного телефону, особливо якщо за певною зоною закріплений лише один канал зв'язку, щоб не створювати перепони зокрема під час послідовного старту
- необхідність опускати вітрила у кінці дня
- час проведення щоденних брифінгів та дебрифінгів
- забезпечення та рознесення перекусів на воді

7.2 Перегони Категорій 1,2,3

Базові положення з безпеки залишаються такими самими, як у перегонах Категорії 4 Додатків В, С але є ще питання, які треба розглянути.

7.2.1 Розмір та розташування зони перегонів

Зони перегонів є розширеними і можуть бути далі зони видимості з землі або стартового човна. Перегони у відкритому морі вимагають "бази", відповідальної за перевірку розташування човнів-учасників, що використовуватиме всі доступні засоби - GPS пристрої та системи супутникового зв'язку, коли човни, ймовірно, будуть далеко один від одного; УКХ моніторинг як з боку самих конкурентів та / або з боку 'бази', коли перегони будуть відносно компактними. База буде плавучою, як у випадку корабля-матері, або наземною. Яка б система не використовувалася, вона повинна мати можливість спілкуватися як з учасниками змагання, так і з аварійно-рятувальними службами на березі.

Очевидно, що цей тип моніторингу повинен діяти протягом усього часу перегонів тому, ймовірно, необхідно буде забезпечити цілодобове спостереження від самого початку і доки все човни не повернуться до гавані або іншого безпечного притулку.

7.2.2 Спосіб допомоги

Надання допомоги всім учасникам змагання зумовлюється типами човнів, що беруть участь у перегонах.

Великі яхти є певною мірою самодостатніми, поки вони не потребують послуг спеціалізованих рятувальних служб, таких як пропонують берегові служби охорони. У випадку пошкоджень членів екіпажу таких яхт, вони зазвичай знаходяться у більш захищеному та комфортному становищі, якщо залишаються на яхтах, ніж якщо їх транспортують інше судно або надувний моторний човен. Швидке надання допомоги найкраще реалізується за допомогою вертольоту.

7.2.3 Намір брати участь та заяви

Ця вимога Інструкції з перегонів надає змогу керівнику змагань отримати інформацію про те, хто знаходиться на воді, а хто знаходиться на суші або у яхт-клубі. Знову таки, це залежить від типу човна.

Загальною практикою щодо яхт є вимога до того, щоб повідомляли Перегоновий Комітет голосом, чи за допомогою УКХ або мобільного телефону про вихід зі змагання або передчасне повернення до п'ят-клубу.

Своєчасне подання паперових декларацій після перегонів є поширеною альтернативою.

7.2.4 Персонал

Під час океанських перегонів кількість персоналу яка братиме участь в управлінні безпекою яхт значно менша. Навички учасників є різними, головними з яких мають бути комунікація та організація - для попередження рятувальних служб, якщо це доречно, та координації діяльності в разі необхідності, при цьому підтримуючи контакт з учасниками та тримати їх в курсі того, що відбувається.

7.2.5 Обладнання

Обладнання, необхідне для океанських гонок, обмежується GPS пристроями, системами супутникового зв'язку та УКХ-радіо. УКХ радіоприймачі і мобільні телефони є вимогою для прибережних вітрильних перегонів.

7.2.6 Зв'язок

Хороший зв'язок є необхідною умовою для всіх, хто приймає участь у плані безпеки, і, звісно, для самих учасників. Керівник змагань та Керівник з безпеки повинні проводити інформативні брифінги для учасників до початку змагання. Іноді це відбувається у формі "повідомлень учасників", коли човни не знаходяться в одному місці і прибувають до місця змагань з різних напрямків.

7.2.7 Інструкція на випадок надзвичайних ситуацій

У разі виникнення надзвичайної ситуації, яхта-учасник змагання повинна проінформувати усі станцію безпеки за допомогою заздалегідь визначеного сигналу (наприклад, "Code Red") і зазначити місце, де відбулася надзвичайна ситуація.
