

ПРАВИЛА КЛАССА ЧЕТВЕРЬТОННИК
2008

Правила класса Четверьтонник были приняты общим собранием Ассоциации флота четверьтонников 14.01.2005 г., признаны ВФПС 25.05.2005 г. и рекомендованы для применения на соревнованиях любого уровня на всей территории России, начиная с 2005 года. Настоящая редакция правил, приведённая в соответствие со Стандартными Правилами Классов ISAF (Standard Class Rules), вступает в силу с 22 апреля 2008 года.

ЧАСТЬ 1 - АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

1. **РАЗДЕЛ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.**
- 1.1. **ЯЗЫК.**
- 1.1.1. Официальным языком класса является русский.
- 1.2. **ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.**
- 1.2.1. Все термины и определения применяются в соответствии с текстом официального перевода Международных правил обмера морских гоночных яхт IOR III, введённых в действие ФПС СССР 01.03.1990 г. с изменениями от ноября 1991 года и официального перевода Equipment Rules of Sailing/Правила по оборудованию в парусных гонках (ERS/ППО), если иное не определено настоящими правилами. В случае разночтений между правилами ERS и IOR приоритет имеют правила IOR.
- 1.2.2. Сокращения:
 - ISAF - Международная Федерация Парусного Спорта;
 - ВФПС - Всероссийская Федерация Парусного Спорта;
 - АФЧ – Ассоциация Флота Четверьтонников;
 - ERS/ППО – Equipment Rules of Sailing / Правила По Оборудованию в парусных гонках;
 - RRS/ППГ – Racing Rules of Sailing / Правила Парусных Гонок.
 - IOR – International Offshore Rule / Международные правила обмера морских гоночных яхт IOR III.
 - SR/СП - ISAF Offshore Special Regulations/ Специальные Правила ИСАФ для крейсерских гонок.
- 1.3. **УПРАВЛЕНИЕ КЛАССОМ.**
- 1.3.1. Класс построен на принципах самоуправления. Управляющим и сертифицирующим органом Класса является АФЧ в лице Технического Комитета АФЧ.
- 1.4. **ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ КЛАССА.**
- 1.4.1. Правила Класса подлежат пересмотру раз в четыре года, начиная с 1 января 2008г. Приложения могут пересматриваться ежегодно. Настоящим изданием прекращается действие предыдущих Правил, которые действовали с 21 февраля 2005г. Настоящая редакция правил начинает применяться с 22 апреля 2008 года.
- 1.4.2. Только в исключительных случаях правила должны пересматриваться в течение четырехлетнего периода, в форме Интерпретации (см. 1.5.) или как Испытываемое Правило (см. 1.4.3.)

- 1.4.3. Новые Испытываемые Правила в Правилах Класса могут проходить тестирование в течение определенных периодов. Эти правила публикуются в отдельных Приложениях к Правилам Класса. ВФПС может отменять действие Испытываемого правила на национальных соревнованиях.
- 1.5. ИНТЕРПРЕТАЦИИ ПРАВИЛ КЛАССА.
- 1.5.1. В любое время АФЧ должен нести ответственность за интерпретации любых частей настоящих Правил и иметь право принимать решения по любому новому случаю, который может возникнуть. АФЧ назначает Технический Комитет, отвечающий за поддержку и интерпретацию Правил класса.
- 1.5.2. Интерпретации могут действовать не более четырех лет, далее должны быть отменены или включены в новую редакцию Правил Класса.
- 1.5.3. Список интерпретаций настоящих правил публикуется АФЧ.
- 1.6. ОБОЗНАЧЕНИЯ НА ПАРУСАХ.
- 1.6.1. Номера на парусе должны присваиваться ВФПС. ВФПС может передать право присвоения номера АФЧ.
- 1.6.2. Номер на парусе присваивается яхте и не может быть использован для других яхт. Присвоенный яхте номер должен быть выгравирован на корпусе с внутренней стороны с правого борта в корму от подмачтовой переборки на видном месте. Высота цифр должна быть не меньше 50 мм.
- 1.7. СЕРТИФИКАЦИЯ ЯХТ.
- 1.7.1. Сертификат соответствия яхты классу Четвертьтонник выдаётся АФЧ, по образцу, представленному в п.4 настоящих правил.
- 1.7.2. Сертификат должен содержать следующую информацию:
- Сертифицирующий орган;
 - Номер и срок действия представленного мерительного свидетельства IOR;
 - Балл IOR и гандикапные коэффициенты TOTD;
 - Вес яхты, определённый в соответствии с п.5 настоящих правил;
 - Номер на парусе в соответствии с данными мерительного свидетельства;
 - Название яхты;
 - Фамилию, имя, отчество владельца;
 - Идентификацию корпуса яхты, включая проект, серийный номер, если таковой имеется, информацию о строителе/производителе;
 - Дату выдачи Сертификата.

- 1.7.3. Сертификат яхты признаётся недействительным в следующих случаях:
- Несоответствие яхты любому пункту сертификата согласно п. 1.7.2 настоящего раздела;
 - Аннулирование сертифицирующим органом;
 - Выдача нового сертификата.
 - Истечение срока действия представленного мерительного свидетельства.
- 1.7.4. Сертификат заполняется в двух экземплярах, первый из которых выдаётся владельцу, а второй хранится в сертифицирующем органе.
- 1.8. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВЛАДЕЛЬЦА.
- 1.8.1. Безопасность яхты и ее экипажа является исключительной ответственностью владельца яхты или его представителя. Принадлежность яхты к классу Четвертьтонник никоим образом не перекладывает ответственность за возможные аварийные инциденты на руководящие и/или управляющие классом органы и их официальных представителей.
2. **РАЗДЕЛ В - ДОПУСК ЯХТЫ К СОРЕВНОВАНИЯМ.**
Чтобы быть допущенной к участию в соревнованиях, проводимых по правилам класса Четвертьтонник, яхта должна соответствовать правилам данного раздела.
- 2.1. ПРАВИЛА КЛАССА И СЕРТИФИКАЦИЯ.
- 2.1.1. Яхта обязана:
- Соответствовать Правилам Класса;
 - Иметь Сертификат соответствия яхты классу Четвертьтонник.
- 2.2. ЗНАК КЛАССА.
- 2.2.1. Яхты должны нести на гроте знак класса Четвертьтонник (см. п.6 настоящих правил), а также обязаны нести на всех парусах номер в соответствии с мерительным свидетельством.
- 2.2.2. На всех спинакерах также должен быть тот же номер.
- 2.2.3. Все паруса, за исключением штормовых парусов, требуемых специальными Правилами ISAF, и стакселей с LPG<1,1*J, должны быть обмерены мерителем, который должен надписать на них контролируемые размеры, как предписано Техническим Комитетом ВФПС, подписать парус и проставить дату обмера.

ЧАСТЬ 2 - ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ**3. РАЗДЕЛ С – УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ.****3.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.**

3.1.1. Для участия в соревнованиях экипаж и яхта должны соответствовать правилам настоящего раздела. В случае расхождения с правилами других разделов превалируют правила настоящего раздела.

3.1.2. Правила класса «Четвертьтонник» являются открытыми, в которых разрешено всё, что специально не запрещено.

3.2.3. Текст правил класса «Четвертьтонник» должен рассматриваться совместно с текстом общепринятых международных и российских нормативных документов:

- «Международных правил обмера морских гоночных яхт IOR III» - (IOR);
- Действующих «Правил парусных гонок» - Racing Rules of Sailing (RRS);
- Действующих «Правил по оборудованию яхт» - Equipment Rules of Sailing (ERS);
- Действующих «Специальных Правил ИСАФ для крейсерских гонок» - ISAF Offshore Special Regulations.

3.2. ОСНОВНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ.

3.2.1. Яхта может принадлежать к классу «Четвертьтонник» и получить Сертификат соответствия яхты классу в том случае, если:

- Яхта имеет действительное мерительное свидетельство IOR с баллом в диапазоне от 5,31 до 5,65 м.;
- Вес яхты в обмерном состоянии, определённый в соответствии с п.5 настоящих правил, больше 1450 кг.;
- Параметры конструкции, обитаемости, оборудования и снабжения яхты соответствуют требованиям, изложенных в п.7 настоящих правил.

3.3. ЧИСЛЕННЫЙ СОСТАВ И ВЕС ЭКИПАЖА.

3.3.1. Число членов экипажа не должно превышать 5, при этом максимально допустимый суммарный вес экипажа определяется в соответствии с данными мерительного свидетельства IOR яхты. В случае если весь экипаж яхты состоит из женщин, число членов экипажа не должно превышать 6, максимально допустимый суммарный вес экипажа не ограничивается.

3.4. СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.

3.4.1. Следующее спасательное оборудование должно обязательно находиться на борту яхты, даже если его наличие не требуется Положением о соревновании и местными правилами:

- 1 спасательный жилет на каждого члена экипажа;
- 1 спасательный круг (может быть типа подковы);
- 1 бросательный конец длиной 15 – 25 м., легко доступный из кокпита.

3.5. РЕКЛАМА.

3.5.1. Реклама допускается в соответствии с Регламентом 20 ISAF – Кодексом по рекламе в Категории С.

ЧАСТЬ 3 – ПРИЛОЖЕНИЯ.

4. **Приложение 1 - СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ ЯХТЫ КЛАССУ ЧЕТВЕРЬТОННИК.**

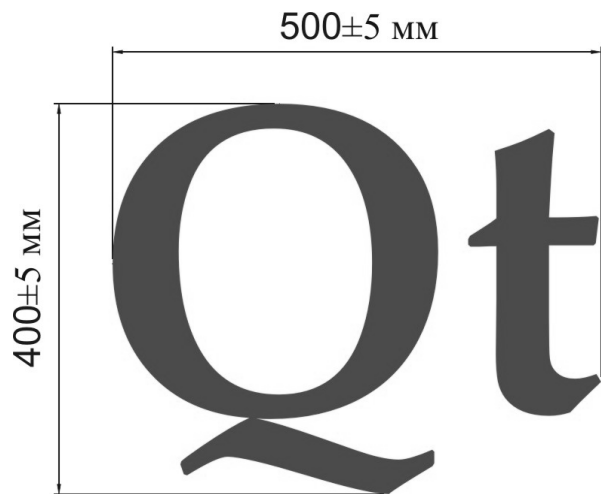
Qt		АССОЦИАЦИЯ ФЛОТА ЧЕТВЕРЬТОННИКОВ	
		М.П.	
		ТКАФЧ	_____ /
			_____ 200 г.
СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ ЯХТЫ КЛАССУ ЧЕТВЕРЬТОННИК			
Название яхты _____			
Представлено мерительное свидетельство IOR			
	№ _____	от _____	200 г.
		действительно до _____	200 г.
	К-ты TOTD	A _____	B _____
	Балл IOR	_____	
Номер на парусе	_____	Проект	_____
Серийный №	_____	Конструктор	_____
Вес яхты	_____ кг.		
Я ПОНИМАЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, НАЛАГАЕМУЮ ПРАВИЛАМИ КЛАССА			
Владелец/Представитель _____			
Адрес _____			

Телефон _____			

Подпись _____			

5. **Приложение 2 – ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЕСА ЯХТЫ В ОБМЕРНОМ СОСТОЯНИИ.**
- 5.1. ПРОЦЕДУРА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВЕСА ЯХТЫ В ОБМЕРНОМ СОСТОЯНИИ.
- 5.1.1. Взвешивание яхты производится поверенными весами с точностью не менее 20 кг не реже одного раза в год.
- 5.1.2. Во время взвешивания яхта должна находиться в обмерном состоянии в соответствии с п.202.2 правил IOR.
- 5.1.3. Допускается проводить определение веса яхты в обмерном состоянии расчётным путём. Для этого при взвешивании с борта яхты должны быть удалены все не являющиеся постоянно установленными предметы оборудования и снабжения. Вес яхты в обмерном состоянии в этом случае определяется как арифметическая сумма полученного при таком взвешивании веса яхты и весов предметов оборудования и снабжения согласно описи оборудования при обмере (стр. 3 мерительного свидетельства IOR), отсутствующих на борту яхты при проведении взвешивания.
- 5.1.4. Допускается на основании письменной декларации владельца/представителя владельца не проводить взвешивание яхты в случае, если яхта была взвешена ранее и с момента взвешивания на яхте не производилось никаких переделок и замены элементов корпуса, вооружения и оборудования.

6. **Приложение 3 – ЗНАК КЛАССА ЧЕТВЕРЬТОННИК.**
 Знаком класса Четверьтонник являются две буквы латинского алфавита красного цвета - прописная **Q** и малая прописная **t**, выполненные шрифтом Palatino Linotype Bold или другим близким к нему по пропорциям и начертанию (см. рисунок). Знак класса высотой 400 мм и шириной 500 мм наносится на обе стороны гота в верхней части, на правую сторону выше, чем на левую.



7. **Приложение 4 – ПАРАМЕТРЫ КОНСТРУКЦИИ, ОБИТАЕМОСТИ, ОБОРУДОВАНИЯ И СНАБЖЕНИЯ ЯХТЫ.**
- 7.1. **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.**
- 7.1.1. Яхты должны быть прочной конструкции. На всех соревнованиях конструкция и оборудование яхты должны соответствовать требованиям SR минимум для гонок категории 5, но не ниже требуемой Положением на данное соревнование.
- 7.2. **ОГРАНИЧЕНИЯ ПО РАЗМЕРАМ ВНУТРЕННИХ ПОМЕЩЕНИЙ.**
 Помимо указанного в п. 7.1.1., конструкция и оборудование яхт класса должны соответствовать следующим требованиям:
- 7.2.1. Размеры внутренних помещений яхты класса Четверьтонник должны отвечать определенным критериям. Эти размеры определяются ниже.
- Для яхт с датой постройки или датой серии (которая раньше) 1/1986 или позднее:
- а) Площадь пола каюты должна определяться следующим образом:
 Площадь пола каюты определяется как площадь плоской поверхности, свободной от препятствий, непрерывной за исключением того, что она может быть разделена в одном месте в любом поперечном сечении двигателем, кожухом двигателя, кильсоном, туннелем гребного вала или швертовым колодцем. Для яхт с датой постройки или серии (которая раньше) 1/1990 или позже если в каком-либо сечении имеется высота в каюте (см. в) ниже), которая разделена в одном месте препятствием, как разрешено выше, высота под палубой над точной горизонтальной проекцией окружающего пола каюты через препятствие не должна быть меньше 1,3 м. Однако, площадь, занятая препятствием, не должна включаться в расчет площади пола каюты ниже. По всей площади пола каюты высота в каюте должна быть не меньше 1,3 м. В любом поперечном сечении минимальная непрерывная ширина пола каюты должна быть не менее 0,175 м.
- б) Чтобы удовлетворить требованиям к размерам внутренних помещений, площадь пола каюты, определенная выше, должна быть не менее 0,4 м². Она должна иметь непрерывную длину вдоль ДП не менее 1,2 м.

По крайней мере в одном поперечном сечении ширина должна быть больше или равна 0,35 м. Она может быть разделена только в одном месте - см. а) выше.

в) Высота в каюте определяется как вертикальное расстояние от пола каюты до нижней поверхности палубы. Бимсы и палубные стрингеры могут не учитываться при измерении. Чтобы квалифицировать высоту в каюте для целей п. а) выше, не должно быть никаких препятствий по вертикали от палубы до пола каюты, например, ступеней, входных трапов или площадок.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для яхт с датой постройки или серии (которая раньше) 1/91 или позже высота в каюте позади задней кромки грот-мачты также не должна быть меньше 1,3 м.

Для яхт с датой постройки или серии (которая раньше) 12/1985 или раньше:

г) Пол каюты определяется как поверхность, свободная от препятствий, предназначенная для того, чтобы экипажу было удобно стоять на ней. Этот пол каюты должен включать поверхность площадью не менее 0,4 м², над которой высота в каюте, как она определено в п. д) ниже, составляет не меньше 1,3 м. Если какое-либо препятствие, например, двигатель или кожух двигателя, туннель вала, кильсон, балка флора или пол кокпита, в пределах квалификационной площади пола каюты уменьшает требуемую высоту в каюте, площадь такого препятствия не должна включаться в площадь, а дополнительная площадь должна быть найдена где-нибудь в другом месте.

д) Высота в каюте. Высота в каюте определяется как вертикальное расстояние от пола каюты до нижней поверхности палубы. Бимсы и палубные стрингеры могут не учитываться при измерении. Чтобы квалифицировать высоту в каюте для целей п. г) выше, не должно быть никаких препятствий по вертикали от палубы до пола каюты.

е) Длина пола каюты должна определяться как непрерывная длина вдоль ДП, на протяжении которой можно протянуть шнур на уровне пола каюты, над которым имеется требуемая высота, за исключением мест расположения мачт и переборок. Длина пола каюты должна быть не менее 1,2 м.

ж) Ширина каюты определяется как максимальная ширина, на протяжении которой сохраняется требуемая высота в каюте, измеренная по полу каюты в любом поперечном сечении, или сумма

двух ширин, измеренных по полу каюты в любом поперечном сечении по обе стороны препятствия, высота над которым меньше 1,3 м. Ширина каюты должна быть не менее 0,35 м.

7.3. СПАЛЬНЫЕ МЕСТА.

7.3.1. На борту яхты должны быть оборудованы не менее 2-х постоянных коек с матрасами. Суммарная толщина указанных выше коек и матрасов должна быть не менее 50 мм. и, если матрас встроен в койку, должна сохраняться та же самая толщина. Койки и матрасы должны иметь размеры не меньше: 1,9 м. в длину, 0,55 м. в ширину с одного конца и 0,35 м. с другого.

С учётом особенности конструкции корпуса и размещения силовых переборок яхт типа Конрад-25Р, для яхт этого проекта разрешено уменьшить длину двух коек до 1,8 м. со свободной высотой над любой из них не менее 450 мм.

7.4. ШТУРМАНСКИЙ СТОЛ.

7.4.1. Все яхты должны иметь ровное место, удобное для работы с картами.

7.5. КАМБУЗ.

7.5.1. Все яхты должны быть оборудованы надежно установленной или подвешенной на кардане плитой.

7.6. СТАЦИОНАРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ.

7.6.1. Установка стационарного двигателя должна удовлетворять стандартам, принятым в стране регистрации яхты, и должна быть такой, чтобы во время работы двигатель мог быть надежно закрыт, а выхлопная и топливная системы были бы надежно смонтированы и достаточно защищены от воздействия штормовой погоды. (см. также п. 3.28 SR).

7.7. ОГРАНИЧЕНИЯ НА ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ МАТЕРИАЛЫ.

За исключением случаев, предусмотренных ниже в 7.7.2., в конструкции корпуса, выступающих частей, палубы, палубного оборудования, такелажа, рангоута, деталей его крепления, внутренних соединений и столярных изделий не допускается использование никаких материалов, кроме разрешенных ниже в 7.7.1.

7.7.1. Разрешенные материалы.

- Дерево, армоцемент и неармированный пластик.
- Пластик, армированный волокнами любого из следующих материалов: стекло, полиэфир, полиамид, полиэтилен, арамид и натуральные волокна. Исключением являются спинакер-гики, в которых могут использоваться углеродные волокна.

- Железо, сталь, свинец, медь и их сплавы, бронза, латунь, монель и алюминий серий 5000 и 6000.
 - В качестве заполнителей в трехслойных конструкциях обшивки, палубы и внутренних столярных изделий только дерево или пенопласт номинальной плотностью не менее 70 кг/куб.м.
 - За исключением спинакер-гиков, там где пластик используется в качестве конструкционного материала корпуса, палубы, выступающих частей или рангоута, допустимы следующие пределы температуры и давления полимеризации: температура не должна превышать 60°С, воздействующее извне давление не должно превышать окружающего атмосферного давления, действующего при применении вакуумного мешка.
- 7.7.2. Сроки применения и исключения.
- Для всех яхт с датой постройки 7/1990 г. или позднее, изложенные выше ограничения применяются за исключением того, что для яхт с датой постройки 4/1991 или ранее ограничения не применяются для внутренних соединений и столярных изделий.
 - Для всех яхт, изложенные выше ограничения применяются при добавлении или замене деталей. За исключением ремонта при повреждении корпуса, палубы или выступающих частей с использованием подобных материалов, ограничения применяются также к модификациям.
 - Для яхт с датой постройки 1/1990 или позже, постройка корпуса которых начата до календарной даты 01.01.90, ограничения не должны применяться к корпусу, палубе или выступающим частям, но при условии, что дата постройки ранее 7/1990.
 - Ограничения не применяются для лат, фаловых дощечек парусов, а также для серийного оборудования, доступного в свободной продаже.

8. **Приложение 5 - ПРАВИЛА И ИНСТРУКЦИИ ОРГАНИЗАТОРАМ ГОНОК.**
- 8.1. Правила класса предусматривают следующие виды гонок:
- Классные гонки (по истинному времени прихода на финиш).
 - Гонки с гандикапом.
- 8.2. Гонки на дистанции менее 7 м.м. вблизи береговой линии, особенно с большим количеством поворотных знаков, рекомендуется проводить, как классные. Гонки на большую дистанцию, в т.ч. крейсерские гонки, рекомендуется проводить, как гонки с гандикапом.
- 8.3. В гонках с гандикапом рекомендуется устанавливать абсолютное время закрытия финиша, исходя из минимальной средней скорости 2 узла.
- 8.4. В гонках с гандикапом рекомендуется использовать систему гандикапа TOTD согласно ППС-05, Приложение 3, : п.6.3:
 $СТ = A * ET - B * D$.
 Длина дистанции должна определяться на основании расчета по координатам поворотных знаков, определенным по навигационным пособиям (картам и лоциям) или с помощью GPS. Погрешность в определении длины дистанции не должна превышать 1%. В случае невозможности определения длины дистанции с требуемой точностью следует использовать систему гандикапа TMF:
 $СТ = TCF * ET$, где $TCF = ((R)^{0,5} + 3) / 8$ (R – гоночный балл, выраженный в футах).