

ПРОЕКТ

Синим цветом шрифта и полосой слева выделены отличия от предыдущей редакции Правил.

ПРАВИЛА КЛАССА ЧЕТВЕРЬТОННИК
2012

Правила класса Четвертьтонник были приняты общим собранием Ассоциации флота четвертьтонников 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. Следующая редакция правил, приведённая в соответствие со Стандартными Правилами Классов ISAF (Standard Class Rules), вступила в силу 22 апреля 2008 года.

Настоящая редакция правил вступает в силу с 18 мая 2012 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, введенных 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 22 апреля 2008г. Настоящая редакция правил начинает применяться с 18 мая 2012 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.
- Следующих решений ТК ПКС и ТК ВФПС:
 - Решение ТК ПКС от 20.02.1996 г.
 - Решение ТПК ККЯ ВФПС от 20.03.2002 г.
 - Решение ТПК ККЯ ВФПС от 03.04.2003 г.
 - Приложение 2 к Решению ТК ВФПС от № 1 от 10.02.2009 г.
 - Решение ТК ВФПС от 24.04.2009 г.
 - Решение ТК ВФПС № 3 от 24.04.2012 г.

** Полный текст вышеуказанных Решений приведён в Приложении 6 настоящих Правил класса.*

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. Для яхт проектов СТ-25 и Конрад-25 всех модификаций, соответствующих ограничениям на стандартный корпус, мерительное свидетельство IOR должно быть рассчитано с использованием стандартного корпуса соответствующего проекта на основании обмерного веса DISPK, при

этом высоты надводного борта FFMK и FAMK используются только как контрольные.;

- 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.

ЧАСТЬ 3 – ПРИЛОЖЕНИЯ.4. **Приложение 1 - СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ ЯХТЫ
КЛАССУ ЧЕТВЕРЬТОННИК.**

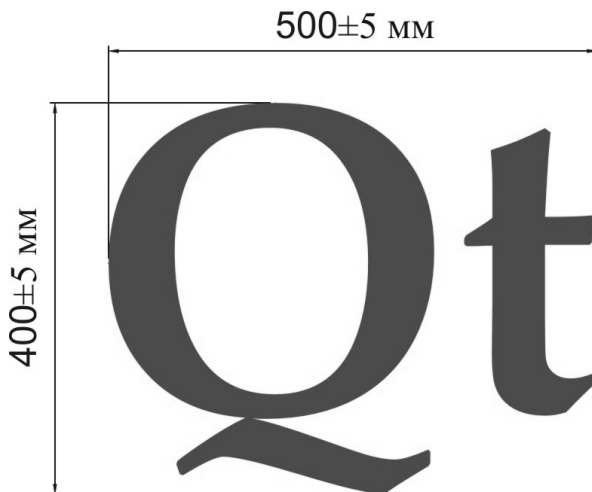
	АССОЦИАЦИЯ ФЛОТА ЧЕТВЕРЬТОННИКОВ
	М.П. _____
	ТКАФЧ _____ / _____ _____ 200 г.
СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ ЯХТЫ КЛАССУ ЧЕТВЕРЬТОННИК	
Название яхты _____	
Представлено мерительное свидетельство IOR	
№ _____	от _____ 200 г.
	действительно до _____ 200 г.
К-ты TOTD	A _____ B _____
Балл IOR	_____
Номер на парусе _____	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 грота 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 01.91.90, 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:
 $CT=A*ET-B*D$.
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:
 $CT = TCF*ET$, где $TCF=((R)^{0,5+3})/8$ (R – гоночный балл, выраженный в футах).

9 **Приложение 5 – РЕШЕНИЯ ТК ПКС, ТПК ККЯ ВФПС И ТК ВФПС, ССЫЛКИ НА КОТОРЫЕ ИСПОЛЬЗОВАНЫ В ТЕКСТЕ ПРАВИЛ КЛАССА.**

9.1. **Решение ТК ПКС от 20 февраля 1996 года**

Решение Технического комитета ПКС от 20 февраля 1996 года о мерительных свидетельствах TOTD-IOR.

С целью приведения обмерных документов в соответствие с единой гандикапной системой TOTD, предписанной пунктом 20 приложения 3 к Правилам соревнований Всероссийской Федерации парусного спорта (ППС-93) Технический комитет ПКС решил:

1. Ввести новое мерительное свидетельство по обмерно-гандикапной системе TOTD-IOR. Основные гандикапные коэффициенты А и В вместе с гоночным баллом (в метрах) указывать в рамке в левом верхнем углу первой страницы свидетельства.
2. В конце второй страницы вместе с коэффициентом энерговооруженности С поместить значение усредненного гандикапного параметра $MP = A - 4 \times B$, характеризующего гандикап яхты при средней скорости 4 узла и пригодного для использования при назначении стартовых и зачетных групп.
3. Выданные ранее мерительные свидетельства IORnTOTD-IOR 1995 сохраняют силу при их продлении в соответствии с действующим Регламентом.

Председатель ТК ПКС

И.В.Рискин

9.2. **Решение ТПК ККЯ ВФПС от 20 марта 2002 года**

РЕШЕНИЕ

Технического подкомитета Комитета крейсерского яхтинга ВФПС от 20.03.2002 г.

С апреля 2002 г. ввести в действие обмерно-гандикапную систему TOTD-IOR 2002 следующей редакции:

TOTD-IOR 2002

Обмерно-гандикапная система TOTD-IOR 2002 основывается на обмере по Правилам IOR III со следующими изменениями и дополнениями:

Правило 817. Чтобы быть обмеренным как спинакер, парус должен иметь среднюю ширину (см. 823) не менее 75% длины нижней шкаторины (см. 822). Допускается применение несимметричных

спинакером, т.е. спинакером с различной длиной передней (SLU) и задней (SLE) шкаторин.

Правило 820. МАКСИМАЛЬНАЯ ШИРИНА СПИНАКЕРА (SMW).

1 Для симметричного спинакера SMW есть максимальная ширина либо по нижней шкаторине, либо поперёк самого паруса между точками на боковых шкаторинах, равноотстоящими от фалового угла.

2 Для несимметричного спинакера SMW есть наибольший перпендикуляр к передней шкаторине из любой точки задней шкаторины, измеренный по поверхности паруса.

3 При использовании несимметричного спинакера в расчет принимается наибольшая из величин:

SMW или $SMW + (1.8 * SPL - SMW) / 3$, или $SMW + (1.8 * TPS - SMW) / 3$, или $1.8 * J$,

где TPS - горизонтальное расстояние от передней кромки мачты в её нижнем положении над палубой или крышей рубки до отмеченной на палубе самой передней точки крепления галсового угла несимметричного спинакера или до переднего конца убираемого бушприта в полностью выдвинутом положении.

Правило 821. БОКОВАЯ ШКАТОРИНА СПИНАКЕРА (SL).

1 Для симметричного спинакера SL есть наибольшая длина... (далее по тексту).

2 Для несимметричного спинакера $SL = 0.6 * SLU + 0.4 * SLE$ (см. 817).

Правило 1103. ПРАВО НА ГОНОЧНЫЙ БАЛЛ ПО ПРАВИЛАМ IOR РЕДАКЦИИ IHA.

2.

Яхты с датой корпуса с 1/1976 по 12/1995 включительно относятся к дивизиону 3.

КОЭФФИЦИЕНТЫ TOTD

Коэффициент времени $A = 1 + 0.7 * V * (\text{БАЛЛ})^{0.5 - C}$.

Коэффициент дистанции $V = (1 - 0.336 * (\text{БАЛЛ})^{0.5 - C}) / (2 * (\text{БАЛЛ})^{0.5})$.

Поправка на энерговооружённость

$C = 0.62 / (\text{БАЛЛ})^{0.5} * (1 - 0.54 * S^2 / (L * (BWL + 2 * CMDI)))$.

Величины гоночного БАЛЛ'а, квадратного корня из площади парусов S, обмерной длины L, ширины по ватерлинии BWL и внутренней погруженной глубины трюма CMDI берутся с точностью, приведенной в мерительном свидетельстве. Если к яхте применимы

правила 1105 – 1107 IOR, то вместо S в формуле для C используют величину SA .

Отношение исправленного времени к действительному времени прохождения дистанции при средней скорости 4 узла $MP=A-4*B$.

Председатель подкомитета В.И.Михалёв

9.3. Решение ТПК ККЯ ВФПС от 3 марта 2003 года

РЕШЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ПОДКОМИТЕТА ККЯ ВФПС

От 03.04.2003 г.

I. Об измерении SMW на несимметричных спинакерах.

С апреля 2003 г. измерять SMW на несимметричных спинакерах по правилам IOR, УПО и КШ как расстояние по поверхности паруса между серединами передней и задней шкаторин.

II. Об ограничениях на применение лат и регулировочных булин на спинакерах.

1. Латы запрещены на всех спинакерах.

1. Регулировочные булины можно применять только на несимметричных спинакерах.

2. О применении закруток на стакселях.

Ни в одних из действующих у нас правил обмера применение закруток на стакселях не запрещается.

IV. Об определении симметричного и несимметричного спинакером.

Из-за технологических погрешностей или неравномерного износа материала боковые шкаторины симметричного спинакера могут различаться по длине. Допустимое отклонение может составлять не более 5% средней длины шкаторин (SL).

Для несимметричных спинакером разница в длинах передней и задней шкаторин должна составлять не менее 5% средней расчетной длины SL : $SLU-SLE \geq 0.05 * (0.6 * SLU + 0.4 * SLE)$.

V. О проводке промежуточного леера на яхте длиной менее 8,5 м (по запросу В.В.Алексеева). Пункт 3.11(h)(ii) Спецправил ORC 1998-1999 г.г. не запрещает установку промежуточного леера при условии, чтобы открытое пространство по вертикали не превышало 380 мм. Однако, рассматриваемая схема проводки промежуточного леера (от леерной стойки под острым углом к палубе) леера создает дополнительный источник опасности заклинить между палубой и леером с вытекающими из этого последствиями. Это

противоречит духу и основной задаче Спецправил – обеспечение безопасности.

Председатель Подкомитета

В.И.Михалёв

9.3. **Приложение 2 к Решению ТК ВФПС от № 1 от 10 февраля 2009 года.**

Приложение 2 к решению ТК ВФПС № 1 от 10.02.2009

Правило IOR 202.2 читать в виде (существенно измененные пункты правил отмечены жирной чертой слева, редакторская правка – прерывистой чертой слева):

202.2 На плаву. Остойчивость при креновании, высота надводного борта и ширина по ватерлинии измеряются на яхте, находящейся в обмерном состоянии на плаву. Одновременно должен измеряться и записываться как SG удельный вес воды. Воду следует брать с глубины 1 фут. Владелец или его представитель приводит яхту в обмерное состояние, следуя процедуре, описанной ниже. "Опись оборудования при обмере", представленная в приложении 3, должна использоваться, чтобы обеспечить и зафиксировать согласие с данными требованиями во время обмера на плаву. Никакие замены производить не разрешается.

A.

1. Яхта должна быть укомплектована и оборудована для плавания. Весь стоячий такелаж и относящиеся к нему дельные вещи, используемые во время гонки, должны быть закреплены на своих штатных местах. Бегучий такелаж впереди мачты и все фалы и топенанты должны быть проведены к основанию мачты и выбраны втугую. Все остальные части бегучего такелажа позади мачты должны быть проведены к своим самым задним положениям и выбраны втугую. Все концы фалов должны быть проведены к своим обычным штатным местам. Любой фал можно использовать в качестве топенанта.

2. За исключением указанного ниже, во время обмера на плаву на яхте должно находиться только постоянно установленное оборудование (т.е. оборудование, эффективно закрепленное на своем месте болтами, шурупами, приформовкой, сваркой и т.д., и которое не может быть снято или перемещено со своего места во время гонки).

3. Один комплект шкотов и брасов и любого бегучего такелажа, который не несется постоянно на рангоуте, и другое съемное

палубное оборудование, используемое на яхте во время плавания, должны быть уложены позади мачты на полу каюты.

В. Гики должны быть закреплены в нижних точках P, PY, PSF, H или HY в зависимости от вооружения яхты. Спинакер-гики должны быть убраны с яхты Мачты должны быть наклонены в корму до предела своих регулировок. Если этот предел находится впереди вертикали, мачта должна быть установлена вертикально.

С. На борту не должно быть парусов.

Д. Все матрасы, диванные подушки и обычные подушки должны быть на борту во время обмера и должны находиться на своих штатных местах. Навигационное оборудование, средства связи и постоянно установленное камбузное оборудование должны быть на борту

Е. Спасательное оборудование должно быть на своих штатных местах, но не в нос от мачты.

Г. Переносное оборудование, хранящееся в нос от мачты, должно быть уложено на пайолах каюты непосредственно в корму о мачты.

Г. На борту не должно быть одежды, постельных принадлежностей, пищи, запасов, тузика и спасательных плотов, камбузных принадлежностей, посуды, одежды и индивидуального снаряжения, запасных частей, прочего переносного оборудования и снабжения (весел, футштоков, отпорников, кранцев и т.д.).

Н. Все оборудование, находящееся на борту во время обмера, должно быть перечислено в "Описи оборудования при обмере", являющейся неотъемлемой частью мерительного свидетельства.

И. При обмере нос яхты не должен быть оттянут вниз швартовыми концами.

Ж. Якоря и цепь должны быть закреплены в ясно отмеченных местах. Яхта должна быть обмерена, по крайней мере, с одним якорем.

К. Аккумуляторные батареи должны находиться на своих надлежащих местах.

Л. Вышеупомянутые предметы должны находиться на своих штатных местах и не перемещаться с них. Веса этих предметов и удаление их от форштевня должны быть записаны в "Описи оборудования при обмере" (Если высота места расположения необычна, это должно быть отмечено).

М. Цистерны: водяные, топливные и сточно-фановые и балластные должны быть пустыми.

Н. Гидравлические системы, включающие гидравлические цистерны, должны быть полными при обмере и должны оставаться полными во время гонок.

О. Трюмы, раковины, унитазы и другие участки, где может скапливаться вода, должны быть осушены. Не должно быть предпринято никаких попыток для искусственного увлажнения палубы, вооружения, оборудования и устройств.

Р. Во время обмера на плаву на борту не должно быть людей.

Q. Шверт, падающий киль, подъемные рули и другие подвижные выступающие части должны быть подняты, если они не фиксируются в опущенном состоянии во время гонки; в последнем случае они должны быть опущены, и должно иметься блокирующее устройство, не позволяющее поднимать шверт (дроп-киль) во время гонки.

Р. На мачтах и гиках в надлежащих местах должны быть нанесены обмерные марки.

S. Если двигателем на яхте является подвесной мотор, и он должен быть на борту во время гонки, то он должен быть обеспечен соответствующим штатным местом и (или) кронштейном для крепления. Центр тяжести мотора не должен находиться впереди самой передней мачты. Во время обмера и на все время гонки мотор должен находиться в этом месте.

9.4. Решение ТК ВФПС от 24 апреля 2009 года.

РЕШЕНИЕ №4
От 24 апреля 2009 г

Технического Комитета ВФПС
Об утверждении стандарта корпуса проекта Конрад-25

Изменить с 25.04.2009 г. стандарт корпуса проекта Конрад-25Р и Конрад-25РТ согласно следующему:

Корпус								Высоты борта			
LOA	7,653	BMAX	2,757	FFM	0,885	PD1	0,039	FIS	0,897	DMS	1,516
FGO	0,561	B	2,629			PD2	0,080	FFS	0,875		
AGO	0,745					PD3	0,118	FFIS	0,864		
LBG	6,347	BF	0,528			PD4	0,156	FFDS	0,836		
GSDA	0,306	BFI	0,772			PLM	1,530	FBIS	0,827	BBS	0,460
GLAI	0,000	BAI	2,022			SBMAX	4,557	FMDS	0,815	BSC	0,000
GSDF	0,286	BA	1,817	FAM	0,784	SPD	0,000	FBMS	0,809		
FD	1,042	GD	0,513	VHAI	0,801	SDM	3,700	FAIS	0,805		
CMD	1,109	Y	0,745	VHA	0,703	MAW2	0,0	FAS	0,804		
MD	0,988	GDFI	0,000	BHAI	0,747	MACG2	0				
OMD	0,781			BHA	0,649	MACO	0				

Контролируемые размеры корпуса (отмечены индексом К):

FGOK	0,561 +/-	DMTK		DK	
LBGK	6,347 +/-	SDMK	3,70 +/-	DISPK	
BFK	0,528 +/-	BAK	1,817 +/-	FFMK	
				FAMK	

DK – высота киля от нижней точки киля до корпуса в сечении SBMAX на расстоянии $B/16 = 0,164$ м от ДП

DISPK – вес яхты в обмерном состоянии.

В случае, если измеренные контрольные размеры выходят за пределы установленных допусков, возможность присвоения яхте стандартного корпуса является предметом специального рассмотрения Технического Комитета.

Председатель ТК ВФПС

В. Алексеев

9.4. Решение ТК ВФПС № 3 от 24 апреля 2012 года.

РЕШЕНИЕ №3

От 24 апреля 2012 г

Технического Комитета ВФПС

О применении титана

О стандартном корпусе проекта СТ-25 «Поларис»

В соответствии с Положением о Техническом Комитете ВФПС, Технический Комитет ВФПС решил:

1. Разрешить на внутрисоревнованиях применение титановых изделий на яхтах, обмеряемых по правилам ORC/IMS, построенных до 2009 г в СССР и странах СНГ, при условии, что эти изделия и конструкции были

установлены на яхте с постройки, и установить, что такие изделия должны заменяться на изделия из материалов, разрешенных правилами обмера, при первом же ремонте или переоборудовании, затрагивающем указанные изделия и конструкции.

2. Ввести стандарт корпуса СТ-25, со стандартной посадкой, предложенный Ассоциацией флота Четверьтонников, согласно следующему:

Корпус								Высоты борта			
LOA	7,620	BMAX	2,692	FF	0,755	PD1		FJS	0,776	DMS	1,542
FGO	0,401	B	2,384	FFI	0,755	PD2		FFS	0,775		
AGO	0,910	BWL	2,045	FFD	0,745	PD3		FFIS	0,774		
LBG	6,309	BF	0,396	FMD	0,722	PD4		FFDS	0,762		
GSDA	0,322	BFI	0,640	FBM	0,705	PL		FBIS	0,753	BBS	0,487
GLAI	0,000	BAI	2,151	FAI	0,652	SBMAX	4,592	FMDS	0,737	BSC	0,038
GSDF	0,316	BA	1,967	FA	0,625	SPD	0,000	FBMS	0,718		
FD	1,010	GD	0,611	VHAI	0,638	SDM	3,525	FAIS	0,663		
CMD	1,084	Y	0,910	VHA	0,534	MAW2	0,0	FAS	0,635	ICMD	1,095
MD	1,009	GDFI	0,000	BHAI	0,604	MACG2	0			IMD	1,058
OMD	0,793	DM	1,557	BHA	0,500	MACO	0			IOMD	0,925

Контролируемые размеры корпуса (отмечены индексом К):

FGOK	0,401+/-0,013	DMTK		DK	
AGOK	0,910+/-0,013			DISPK	
BFK	0,396+/-0,013			FFMK	
BAK	1,967+/-0,013	LBG	6,309+/-0,03	FAMK	

DK – высота киля от нижней точки киля до корпуса в сечении SBMAX на расстоянии $B/16 = 0,149$ м от ДП

DISPK – вес яхты в обмерном состоянии, должен быть измерен поверенными весами с погрешностью измерения не более 10 кг.

Кормовое обмерное сечение AGS должно устанавливаться в сечении, где ось баллера пересекает проекцию линии борта на диаметрную плоскость.

Для яхт, соответствующих ограничениям на стандартный корпус, мерительное свидетельство рассчитывается с использованием данного стандарта на основании обмерного веса DISPK, при этом высоты надводного борта FFMK и FAMK используются только как контрольные.

В случае, если измеренные контрольные размеры выходят за пределы установленных допусков, возможность присвоения яхте стандартного корпуса является предметом специального рассмотрения Технического Комитета.

Председатель ТК ВФПС

В. Алексеев