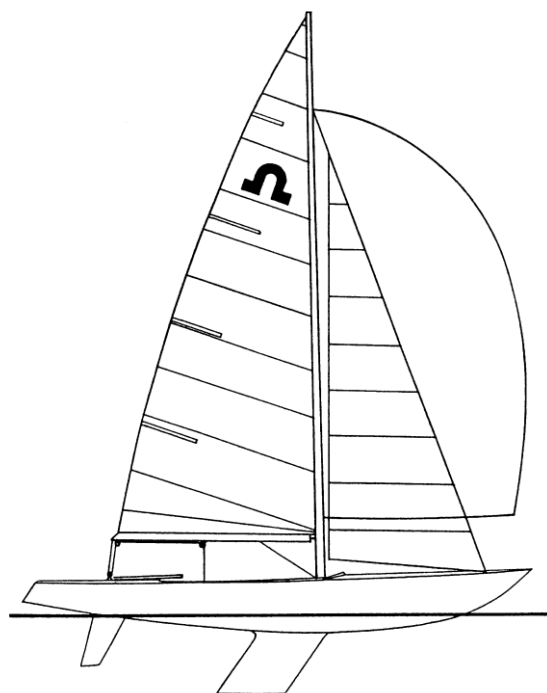




ПЕРЕВОД МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛ КЛАССА СОЛИНГ НА РУССКИЙ ЯЗЫК

2013



Перевод: Статник Олег RUS 27

под редакцией технического комитета, Батурин Денис

Москва 2014

Солинг был спроектирован в 1965 году Яном Линге и получил статус Международного класса в 1967 году.

ЧАСТЬ I - АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

Раздел А - Основное

А.1 Тип правил класса

А.1.1 Это **закрытые правила класса**.

А.1.2 Этот класс монотипный. Эти правила и официальные чертежи предназначены для того, чтобы гарантировать, что лодки Класса настолько подобны насколько возможно по форме и весу корпуса и палубы, форме и весу киля, форме пера руля, форме и площади парусов и в некоторых других вещах, влияющих на характеристики лодки. Все лодки должны быть построены в соответствии с чертежами, за исключением рангоута, стоячего и бегучего такелажа, проводки шкотов, гелмпорта с подшипником, румпеля с удлинителем, подъёмных проушин, стопоров и кип. Эти элементы и их установка не требуют соответствия официальным чертежам, но могут, в некоторых случаях, быть проверенными другими способами по следующим правилам.

А.2 Язык

А.2.1 Официальным языком класса является английский, и в случае спора о переводе должен преобладать английский текст.

А.2.2 Слово «должен» означает обязательное требование, слово «может» - разрешение.

А.3 Сокращения (Аббревиатуры)

А.3.1 ISAF - International Sailing Federation / Международная Федерация Парусного Спорта; MNA/ВФПС - ISAF Member National Authority / Национальный представитель ISAF: Всероссийская Федерация Парусного Спорта;

ISA/МАКС - International Soling Class Association / Международная Ассоциация Класса Солинг

NSA/АЯКС - National Soling Association / Национальная Ассоциация Солинг: Ассоциация Яхт Класса Солинг;

ERS/ППО - Equipment Rules of Sailing / Правила по Оборудованию в парусных гонках;

RRS/ППГ – Racing Rules of Sailing / Правила Парусных Гонок.

А.4 Полномочия и обязанности

А.4.1 Международное руководство классом осуществляет ISAF которая сотрудничает с ISA по всем вопросам, касающимся этих **правил класса**.

А.4.2 ISAF, ВФПС, ISA, АЯКС или **официальный меритель** не несет никакой юридической ответственности в отношении этих **правил класса**.

А.4.3 Несмотря на содержимое настоящего документа, ВФПС имеет право отозвать **сертификат** и должна сделать это по запросу ISAF.

A.5 Управление Классом

- A.5.1 ISAF делегировал свои административные функции в классе ВФПС. ВФПС может делегировать часть или все свои функции, как указано в этих **правилах класса**, АЯКС.
- A.5.2 В странах, где нет Национальной Федерации, или она не хочет управлять классом, её функций, как указано в этих **правилах класса**, осуществляет ISA, которая может делегировать функции управления Национальной Ассоциации Солинг.

A.6 Правила ISAF

- A.6.1 Эти **правила класса** должны рассматриваться совместно с ERS/ППО, и измерения должны быть проведены в соответствии с ними, если не определено иное. Термин, имеющий точное определение, напечатан **«жирным»** шрифтом, если он определен в ERS/ППО и *«курсивом»* если он определен в RRS/ППГ.

A.7 Поправки в правила класса

- A.7.1 Поправки к этим **правилам класса** должны быть предложены ISA или ВФПС и должны быть подтверждены ISAF.

A.8 Интерпретация правил класса - Основное

- A.8.1 Интерпретации **правила класса** за исключением случаев, предусмотренных Правилом А.9, принимаются ISAF. Запрос на интерпретацию должен быть сделан в соответствии с правилами ISAF.

A.9 Интерпретация Правил класса - на Соревнованиях

- A.9.1 Любое толкование **правил класса** необходимое на соревнованиях должно быть сделано в соответствии с RRS/ППГ 64.3 (b). Если существует конфликт по поводу интерпретации правил класса **инспектор на соревновании** должен связаться с ISAF и главным мерителем класса для урегулирования.

A.10 Пошлина международного класса и табличка ISAF

- A.10.1 Пошлина международного класса уплачивается лицензированным производителем корпусов в ISAF.
- A.10.2 После получения пошлины за корпус, ISAF должна выслать лицензированному производителю корпусов табличку и шаблон мерительного свидетельства.
- A.10.3 Производители должны быть лицензированы ISAF и должны получать матрицы и шаблоны только от поставщиков, одобренных ISAF. Лицензии должны быть выданы после консультаций с ISA.

A.11 Идентификация на парусе

A.11.1 Номер на парусе выдаётся ВФПС.

A.11.2 Способ распределения регистрационных номеров по усмотрению ВФПС или его уполномоченного представителя, при условии, что один и тот же номер никогда не будет выдан двум лодкам в одной стране в одно и то же время.

A.11.3 ВФПС сообщает ISA имена и адреса владельцев лодок, которым выделены номера на паруса.

A.12 Сертификация

A.12.1 Сертификат должен быть получен из ВФПС в следующих случаях:

a) В случае приобретения новой лодки или при её существенной переделке или ремонте (**корпус, киль, корректоры веса**) так, что требуется переобмер. Заполненная обмерная форма вместе с платой за регистрацию должны быть высланы в ВФПС в стране, где лодка должна быть зарегистрирована;

b) В случае смены владельца отправкой недействительного свидетельства в ВФПС для одобрения, с возможной платой за перерегистрацию. После этого должно быть выпущено новое **мерительное свидетельство** для нового владельца.

A.12.2 После получения удовлетворительно заполненной мерительной формы, ВФПС может выпустить **мерительное свидетельство**. ВФПС должна хранить копию **мерительного свидетельства и мерительной формы**.

A.12.3 **Мерительным свидетельством** (как того требует правило 78.1 RRS/ППГ) должно быть:

a) Исходная **мерительная форма** или сертифицированная копия, которая должна быть проштампована печатью ВФПС.

Мерительные формы с пустыми страницами должны быть выявлены и подписаны Мерителем на каждой странице.

b) Официальное **мерительное свидетельство**, выпущенное ISAF/ISA, или другой сертификат (со всеми пунктами официальных сертификатов), выпущенный ВФПС.

A.12.4 Все сертифицированные лодки должны иметь возможность быть обмерянными в любое время по протесту или на усмотрение ISAF, ВФПС, ISA, АЯКС или гоночного комитета.

A.12.5 Если строитель подписал мерительную форму для лодки, которая была обмеряна не правильно, он обязан исправить свою ошибку и у него может быть отозвана лицензия.

A.12.6 Любой переобмер должен быть произведён в соответствии с текущими Правилами Класа за исключением следующих Правил: С.4.3, С.9.8, D.3.2.4., E.3.1.3, E.3.4.2, F.2.4.2 от (a) до (d). По желанию владельца, только вышеупомянутые исключения могут соответствовать либо текущим правилам класа, либо правилам класа, действовавшими на момент подписания мерителем первоначальной мерительной формы. Любая замена оборудования должна соответствовать правилам класа, действовавшим на момент этой замены.

A.12.7 В случае переобмера парусов, такой переобмер должен выполняться в соответствие с текущими **правилами класа**.

- A.12.9 При первом обмере или позже, меритель может сделать сверления в случайных местах, чтобы убедиться, что характеристики ламинатов в чертежах корпуса, палубы или других спецификаций, содержащиеся в этих правилах, были соблюдены. Эти сверления должны быть минимального размера, требуемого для подтверждения соответствия и должны быть сделаны только если нет другого пригодного метода проверки.
- A.12.10 Если предполагается, что была попытка отступить от проекта или этих правил в любых деталях, то об этом должно быть доложено в ВФПС, которая должна отказать в **мерительном свидетельстве** в ожидании рассмотрения дела. ВФПС может выдать **мерительное свидетельство**, если получено одобрение из ISAF после консультации с ISA.

A.13 Мерители

A.13.1 **Существенные обмеры** должны быть выполнены только **официальным мерителем**.

Раздел В - Приемлемость лодки.

Для **лодок**, имеющих право на участие в *гонках*, правила этом разделе должны быть соблюдены.

В.1 Сертификат

В.1.1 Лодка является добросовестным участником гонок если:

- a) Владелец имеет действительное **мерительное свидетельство** на свое имя для этой яхты;
- b) Ежегодные взносы были уплачены в NSA/АЯКС или если такого нет в стране владельца яхты, то в ISA;
- c) Наклейка ISA на текущий год прикреплена к корпусу (см. Правило С.5.1).

В.2 Ответственность владельца

В.2.1 Владелец обязан убедиться, что правила монотипа не нарушены и не будут нарушены на протяжении всего периода его владения судном. Любая модификация или ремонт, которые могут изменить **лодку**, должны быть согласованы с **мерительным органом**.

В.3 Членство класса

В.3.1 Владелец должен быть действительным членом NSA/АЯКС или, когда нет NSA/АЯКС в его стране, членом ISA.

ЧАСТЬ II - ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Во время *гонок* экипаж и лодка должны соответствовать правилам этой части. Обмер, требуемый этими правилами, за исключением раздела С, является частью **основного обмера**, который должен быть осуществлён только **официальным мерителем**.

Раздел С - Условия для гонок

С.1 Приемлемость экипажа

С.1.1 Экипаж должен состоять из двух или трех человек.

С.1.2 Состав экипажа, заявленный или внесённый в список на гонку или серию гонок, должен оставаться неизменным до тех пор, пока замена члена экипажа не будет разрешена гоночным комитетом. Если меняется рулевой, то он/она должен быть одним из членов экипажа, заявленным при регистрации и замена так же должна быть одобрена гоночным комитетом.

С.2 Реклама

В соответствии с Приложением J из RRS/ППС, следующая формулировка должна быть включена в Положение о соревнованиях и Гоночной инструкции для Чемпионата: Мероприятие относится к Категории С.

С.3 Дополнительное оборудование

С.3.1 ПОРТАТИВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

1) Обязательное

Следующее оборудование должно находиться на борту во время гонки в кокпите выше пайола:

- a) Спасательные жилеты или плавучие жилеты с положительной плавучестью не менее 50 Ньютонов, одобренные органом сертификации (CE, ISO, CEN ...) для каждого находящегося на борту. Надувные спасательные жилеты, не принимаются.
- b) Один якорь весом $8 \text{ кг} \pm 2 \text{ кг}$, с якорным концом длиной не менее чем 30 метров и минимальным диаметром 12 мм. Полая веревка не должна использоваться для якорения.
- c) По крайней мере, одна ручная помпа, способная откачивать воду со дна трюма и три черпака, общий вес которых не должен превышать 4 кг. Ёмкость каждого черпака должна быть, как минимум 4 литра и во время гонки ручная помпа и черпаки должны быть надёжно закреплены в кокпите.
- d) Одно весло не менее 1200 мм в длину.

2) Необязательное

Следующее оборудование может находиться на борту во время гонки в кокпите выше пайола.

- a) Цифровые компасы и / или устройства, передающие друг другу или коррелирующие друг с другом данные относительно направления и скорости

ветра, или скорости лодки и её курса, или её местоположения, посредством, но не ограничиваясь ими, электроники, механики, гидравлики либо пневматики, запрещены. Определенные модели цифровых компасов могут быть одобрены ISA, если они не предлагают средств запоминания времени, курса и направления, и не передают или получают данные.

- b) Эхолоты могут быть разрешены ВФПС в гонках яхт одной национальной принадлежности.

С.3.2 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

С.3.2.1 В соответствии с RRS/ППГ 43.1 (b), одежда и экипировка участника не должны весить более, чем 8 кг за исключением откровенной "сбруи" и любой одежды, носимой ниже колен.

С.4 Лодка

С.4.1 ВЕС

- a) Сухой вес готовой к гонке лодки, включая один набор бегучего такелажа, но исключая оборудование, перечисленное ниже, должен быть не менее 1035 кг. Следующее оборудование должно быть исключено при взвешивании: паруса и латы, весло, спасательные жилеты, ручная помпа, черпаки, якорь и якорный конец, швартовы, кранцы, стропы для подъёма, набор инструментов и личные вещи.
- b) Внутренний балласт запрещён.

С.4.2 КОРРЕКТОР ВЕСА

Корректор веса, общей массой не более 7 кг, должен быть закреплён с нижней стороны палубы: две трети веса в передней части кокпита за комингсом и одна треть в задней части кокпита за комингсом. Любой дополнительно требуемый корректор веса должен быть постоянно закреплён к нижней стороне палубы. Две трети его веса должны быть не дальше, чем 700 мм в нос от Точки Измерения Волнореза и одна треть не дальше, чем 4000 мм в корму от этой точки. Постоянно закреплён означает крепёж саморезами или болтами и оклейку одним слоем стеклоткани в течение всей жизни лодки. Корректор веса должен быть записан в **мерительном свидетельстве**. Корректор веса должен быть сменён или удалён только **официальным мерителем** после того, как лодка осушена до постоянного веса. Затем владельцу может быть выдано новое **мерительное свидетельство**.

С.4.3 ПЕРЕХОД ПРАВИЛ ДЛЯ КОРРЕКТОРА ВЕСА

С 01 марта 1971 г. все существующие лодки должны подчиняться Правилу С.4.1. Лодки, построенные до 01 марта 1970 г., без пайолов, должны, перед применением Правила С.4.2, установить корректор веса до 15 кг, расположенный ниже пайолов. Приблизительно 50% веса такого корректора должен быть постоянно закреплён впереди флора и приблизительно 50% позади флора. Постоянно закреплён означает крепёж саморезами или болтами и оклейку одним слоем стеклоткани в течение всей жизни лодки.

С.5 Корпус

С.5.1 МАРКИРОВКА

Стикер ISA за текущий год должен быть наклеен снаружи корпуса, на задней части правого борта, не более чем в 100 мм от транца и не ниже 100 мм от палубы.

С.5.2 ОТДЕЛКА

- а) Шлифовка и/или покраска корпуса разрешена при условии, что ни одна часть яхты в связи с этим не выходит за пределы обмерных допусков, указанных в этих правилах, обмерных диаграмм и официальных чертежей. На руле и киле после изготовления разрешено применение дополнительных шпаклёвок, в пределах допуска измерений шаблонов. Шлифование корпуса до открытого стекловолокна не разрешено, использование шпаклёвок в корпусе запрещено (кроме ремонта случайных повреждений, выравнивания, заделки вокруг самоотливных шпигатов ("сосалок") или места соединения киля и корпуса). "Шпаклёвки" включают так называемые "загустевшие краски", гелькоут и наполнитель с микросферами. Корпус может быть окрашен. Покраска означает нанесение слоя однотонной краски равномерной толщины и не должна влиять на форму или сечения корпуса.
- б) На корпусе, киле или руле запрещено применение абразивных материалов, покрытий или шпаклёвок, создающих шероховатости.

С.5.3 МАРКИРОВКА ДЛЯ ШАБЛОНОВ

Маркировка для шаблонов не должна быть удалена после проведения **основных обмеров**.

С.6 Выступающие части корпуса

С.6.1 ИЗМЕНЕНИЯ

Полировка и покраска оболочки корпуса, палубы и **выступающих частей корпуса** разрешена (см. правило Е.3.1.4).

С.7 Рангоут

На соревновании, где лодка обмеряется, должна быть предоставлена для обмера только одна мачта и никакая другая мачта не может быть использована на гонках без особого разрешения гоночного комитета или жюри.

С.8 Паруса

С.8.1 ЗНАК КЛАССА И ОТЛЧИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

Знак класса, национальные буквы и номера, присвоенные ВФПС, должны полностью соответствовать RRS/ППГ, за исключением случаев, когда определено иначе в этих **правилах класса**.

Буквы и цифры должны быть следующих минимальных размеров (RRS/ППГ 77 и Приложение G):

- a) Высота: 350 мм;
- b) Толщина 50 мм;
- c) Ширина (за исключением цифры 1 и буквы l): 230 мм;
- d) Минимальное расстояние между смежными или противоположными символами или кромкой паруса: 70 мм.

C.8.2 ОГРАНИЧЕНИЯ

C.8.2 a) Во время гонки на борту лодки должны находиться не более чем: один грот, два стакселя, два спинакера любого размера. На соревнованиях, где паруса должны быть обмеряны, только вышеуказанные паруса должны быть предоставлены для обмера и никакие другие паруса не должны быть использованы на гонках без особого разрешения гоночного комитета.

C.8.2 b) i) ГРОТ

Количество лат в каждом лат-кармане не ограничено.

ii) СТАКСЕЛЬ

В каждом лат-кармане разрешена только одна лата.

C.8.3 НАСТРОЙКИ

(a) Грот

Высшая видимая точка **паруса**, спроецированная на **мачту** под углом 90°, не должна находиться выше **верхней точки** мачты. **Задняя шкаторина** или её продолжение не должны пересекать верхнюю кромку **гика** за его **обмерной маркой**.

C.9 Дополнительные правила

C.9.1 Как разрешено правилом RRS/ППГ 86.1(c), правило RRS/ППГ 42.3 (c) изменено на: если яхта не лавирует, то при наличии условий для серфинга (быстрое ускорение движения на подветренной стороне волны) или глиссирования экипаж для осуществления начала серфинга или глиссирования может добрать любой шкот в любом порядке, но не более, чем два раза на каждой волне или при каждом порыве ветра. В дополнение, "пампинг" оттяжкой спинакер-реи разрешён всё время без ограничений. В этой части Правил "пампинг оттяжкой спинакер-реи" означает частое добирание и потравливание оттяжки любым способом. Движения телом, если это разумно необходимо для "пампинга" оттяжкой спинакер-реи, разрешены и не должны быть рассмотрены, как "учинг" (см. правило RRS/ППГ 42.2 (c)), не должно быть раскачиваний лодки, вызванных разумной необходимостью, которые могут быть рассмотрены как "рокинг" (см. правило RRS/ППГ 42.2 (b)).

C.9.2 Экипаж не может использовать при откренке никакие средства, за исключением:

- a) Ручки из твёрдого материала на палубе, которые не должны выходить за линию борта и не должны возвышаться над палубой более чем на 75 мм.

- b) Пять утопленных в палубу ручек-держателей максимальной длиной 120 мм и максимальной шириной 35 мм, по каждому борту.
- c) Откреночные ремни, которые должны быть закреплены в кокпите и не должны вытягиваться за линию борта.
- d) Ремни для поддержания тела, точка крепления или проводки которых не должна быть выше 75 мм над линией борта и которые не должны использоваться в качестве откреночных ремней. Эти ремни должны использоваться только вместе с откреночными ремнями, указанными в Правиле С.9.2 (с). Они не должны использоваться при откренке в таких позах, которые могут быть приняты в их отсутствие.
- e) Ремни для поддержания тела, указанные в Правиле С.9.2 (d), могут быть соединены вместе с откреночными ремнями, указанными в Правиле С.9.2 (с), либо с палубой внутри линии борта посредством стопора. Стопор не может быть утоплен в палубу более, чем требуется для предотвращения выступания любой части стопора выше уровня палубы.

С.9.3 Любые меры для поддержки экипажа во время откренивания должны быть такими, чтобы экипаж мог полностью расцепиться с лодкой. Все используемые для поддержки крепления должны иметь возможность мгновенной расцепки под нагрузкой. Часть откреночного обмундирования, остающегося после расцепки на яхтсмене должна иметь:

- a) положительную плавучесть.
- b) мокрый вес не более, чем 2.5 кг. Мокрый вес должен быть определён погружением в воду с последующим свободным стеканием воды в течение одной минуты, после чего производится взвешивание.

С.9.5 Во время гонки мачту запрещено двигать вперёд - назад по палубе и любые приспособления для перемещения степса мачты запрещены.

С.9.6 Регулятор длины или натяжения вант должен быть изготовлен только с использованием ходового винта. Движения вант вперёд и назад не должно быть расценено как изменение их длины или натяжения при условии, что это движение относительно палубы происходит с уклоном, не превышающим 20%. Никакие другие механизмы для регулирования длины или натяжения вант не разрешены.

С.9.7 Способ регулировки натяжения штага и ахтерштага не имеет значения.

С.9.8 На всех лодках, построенных после 01 января 1992 г. не разрешена проводка бегучего такелажа через отверстия в бортах или в палубе позади задней переборки. На лодках, построенных до этой даты проводка бегучего такелажа через отверстия в палубе позади задней переборки допускается при условии, что часть бегучего такелажа между кормовой переборкой и палубой полностью заключена в водонепроницаемую трубку.

С.9.9 Приложение "Р" RRS/ППП - немедленное наказание за нарушение правила 42 - не будет использоваться во время гонок флота Класса Солинг.

РАЗДЕЛ D - Корпус и Палуба

D.1 Сертификация

- D.1.1 **Корпус и палуба** должны соответствовать **правилам класса**, действовавшим на момент первоначальных **основных обмеров**.
- D.1.2 Обмеры должны быть выполнены в соответствии с текущими ERS/ЛПО.
- D.1.3 Допускается обычное обслуживание корпуса, но если **корпус** был изменён или отремонтирован, то **мерительное свидетельство** прекращает своё действие до приведения корпуса в соответствие с правилом В.2.1.
- D.1.4 Корпус должен быть проверен обмерами и официальными шаблонами в соответствии с официальной схемой обмеров. Допуски даны для компенсации незначительных неточностей при постройке и возрастной деформации корпуса, но преднамеренные изменения внутри этих допусков должны быть запрещены. Перед тем, как покинуть верфь, лодка должна быть обмеряна мерителем, назначенным ВФПС и одобренным ISA, с применением официальных шаблонов.
- D.1.5 Любые изменения внешней формы корпуса или свеса палубы за счёт применения краски, гелькоута, шпаклёвки или им подобных запрещены. Гелькоут должен быть нанесён только строителем лодки в соответствии со спецификациями в чертежах и не должен быть удалён с корпуса в значительной степени (см. также правило С.5.3).
- D.1.6 Индивидуальный номер строителя лодки должен быть отформован или глубоко выгравирован на транце или в верхней части кормы.

D.2 Производители

- D.2.1 Корпуса должны строиться производителями, лицензированными ISAF.
- D.2.2 Код верфи, номер корпуса и матриц должны быть нанесены на табличку, постоянно закреплённую на задней переборке. Эта табличка должна быть получена из ISAF и подтверждать получение платы Международным Классом (см. А.10.2 выше).

D.3 Корпус и палуба

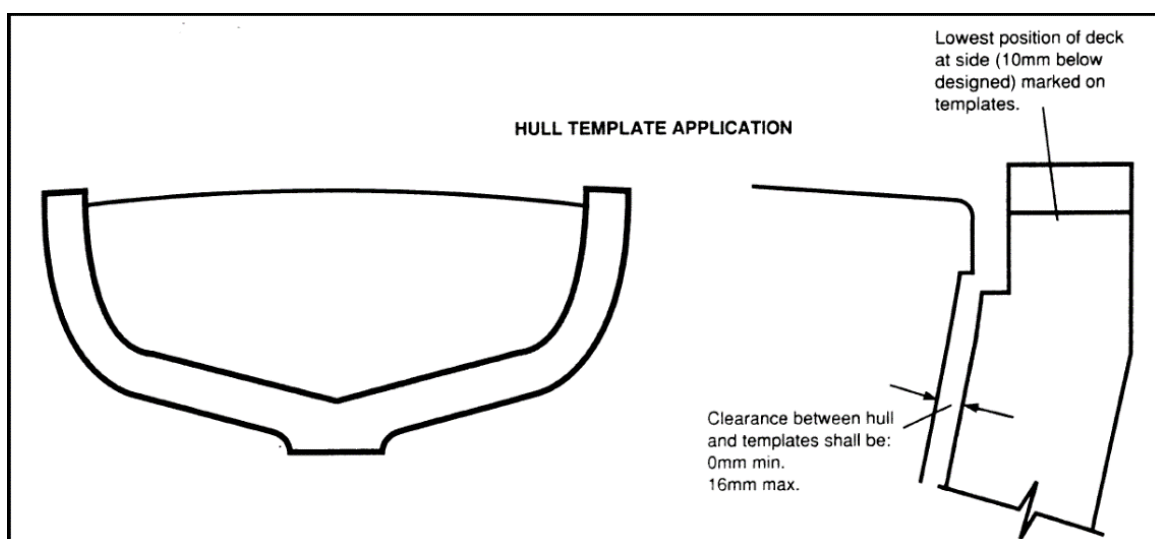
D.3.1 МАТЕРИАЛЫ

Конструкция корпуса и палубы должна соответствовать официальным чертежам и спецификациям. Запрещены любые дополнительные усиливающие или поддерживающие конструкции в корпусе или палубе, за исключением показанных в чертежах.

- D.3.1.1 Корпус и палуба должны быть изготовлены из стеклоткани с применением полиэфирной смолы и должны соответствовать значимым компоновкам, чертежам и спецификациям. Использование при изготовлении корпуса и палубы других волокон, кроме стекловолокна, запрещено. Перед тем, как вынуть корпус из матрицы, производитель должен установить в него килевую балку, стрингеры, переборки и пайолы. Корпус и палуба должны быть собраны друг с другом в разрешённой матрице или в зажимном приспособлении, разрешённым Мерителем, который назначен ВФПС и одобрен ISA. В любом случае должна быть установлена необходимая опора, чтобы линия борта была такой, как показано на чертежах. Такая опора должна быть утверждена Мерителем, который назначен ВФПС и одобрен ISA.
- D.3.1.2 Матрицы для корпуса, килевой балки, палубы и пера руля должны быть изготовлены из стеклопластиковых пуансонов, полученных из единственной на настоящий

момент официальной матрицы. Литой шаблон плавникового киля должен быть изготовлен из алюминия с единственного на настоящий момент официального шаблона. Главный меритель ISAF должен обмерять и выдать сертификаты, подтверждающие размеры каждого пуансона, шаблона киля и матрицы пера руля. Допуски этих размеров должны быть половиной допустимых строительных допусков. Вид и форма шаблонов, пуансонов и матриц не должна быть исправлена или изменена пока нет особого разрешения ISAF. Важнейший контроль монотипности заключается в единственном неизменном источнике пуансонов и матриц.

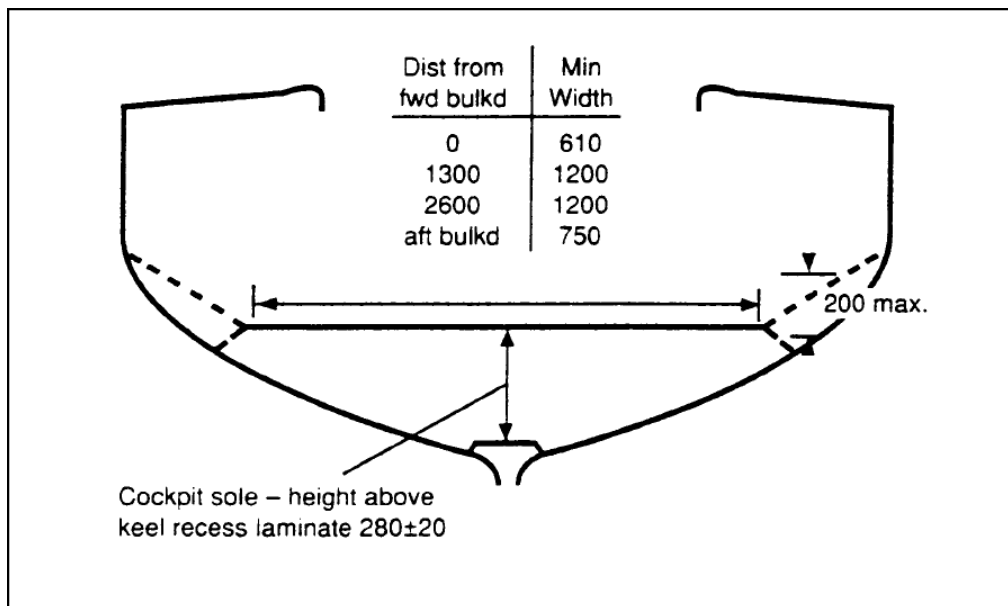
D.3.2 РАЗМЕРЫ



- D.3.2.1 Размеры и форма корпуса должны быть в пределах допусков, показанных на обмерной схеме. Конструкции из стеклопластика и укладка стеклоткани должны быть такими, как показано на чертежах. Форма корпуса должна контролироваться пятью шаблонами поперечных сечений, одним шаблоном форштевня и одним шаблоном транца.
- D.3.2.2 Обмерная Точка транца есть точка пересечения линий, являющихся виртуальным продолжением линий кормового свеса и транца.
- D.3.2.3 Обмерная Точка волнореза должна быть на лицевой стороне волнореза. Уровень палубы в районе степса не должен быть выше 80мм относительно уровня палубы у борта.
- D.3.2.4 Пайол должен быть закреплён так, как показано на чертежах и таким образом, чтобы его высота от фланца киля в любой точке была $290\text{мм} \pm 30\text{мм}$. Для замера высоты, толщина ламината киля не должна превышать 20мм. (Это обязательное требование для всех лодок, обмеренных после 01 марта 1970 г.). Пространство ниже пайола должно быть устроено так, чтобы оно образовывало водонепроницаемый отсек плавучести.
- D.3.2.5 Пайол должен быть изготовлен только из следующих материалов или их сочетаний, другие материалы не разрешены: стеклопластик, фанера, стеклопластиковый "сэндвич" с бальсой или вспененный ПВХ с закрытыми ячейками. Последний материал должен иметь толщину не менее 6мм и плотность не менее чем 60кг/куб.м.

D.3.2.6 Люк в пайоле (позади степса) должен быть надёжно закреплён не менее чем 12 винтами и должен быть водонепроницаемым.

D.3.2.7 Ширина горизонтальной части пайола не должна быть меньше, чем размеры, зафиксированные в обмерной схеме. За этими пределами пайол не должен подниматься над своей горизонтальной частью более чем на 200мм, исключая любое фланцевое соединение пайола с корпусом. Такой фланец (если он существует) не должен выступать более чем на 50мм выше пайола в своей высшей точке, ни быть самому по себе более 100мм в любой точке. Формовка пайола может включать в себя переднюю и заднюю переборки и в этом случае фланцы не должны превышать 50мм ширины приклейки переборок к внутренней поверхности корпуса.



D.3.2.8 Палуба в районе степса мачты не должна подниматься над палубой у линии борта более чем на 80мм.

D.4. Палуба (включено в D.3.)

D.5. Внутренняя структура

D.5.1 ПЕРЕБОРКИ

- D.5.1.1 Переборки должны быть изготовлены из следующих материалов или их комбинаций: стеклопластик, фанера или стеклопластиковый "сэндвич" с бальсой, вспененный ПВХ с закрытыми порами с обязательными водонепроницаемыми лючками, похожими на изображенные на монтажных чертежах. Другие материалы запрещены.
- D.5.1.2 Каждая крышка люка должна быть изготовлена из стеклопластика или дерева, может быть покрыта гелкоутом и должна крепиться к переборке не менее, чем 12 болтами. Так же каждая крышка люка должна иметь прокладку, обеспечивающую её герметичность в случае заполнения водой либо кокпита, либо отсека плавучести.
- D.5.1.3 Ввинченные инспекционные отверстия с максимальным диаметром 160мм могут быть установлены в крышках люков переборок или в люке пайола. С 31 марта 1984 г. все лодки должны иметь водонепроницаемое инспекционное отверстие (которое может быть ввинчиваемого типа), расположенное в пайоле в нос от мачты, внешние размеры которого не менее 96мм и не более 190мм.
- D.5.1.4 Переборки должны быть расположены на расстоянии $550\text{мм}\pm 100\text{мм}$ в нос и $3400\text{мм}\pm 100\text{мм}$ в корму от Обмерной Точки Волнореза.
- D.5.1.5 Водонепроницаемые инспекционные крышки для переборок и пайола должны быть надёжно закреплены на своих штатных местах во время гонок. Использование баков плавучести для хранения чего бы то ни было во время гонки запрещено. Если установлено, что во время гонки это правило было нарушено, то яхта должна получить дисквалификацию в гонке, и может быть - по решению судейского комитета - дисквалификацию в регате или серии регат.
- D.5.1.6 Отверстия в переборках для проводки различных концов должны быть не более чем на 150мм ниже палубы.
- D.5.1.7 Общая площадь таких отверстий после установки любых фитингов, но до проводки концов, не должна превышать 3 кв.см. в каждой переборке.
- D.5.1.8 Сливные отверстия в переборках запрещены.
- D.5.1.9 Допускается наличие четырёх самоотливных шпигатов.

D.5.2 ОТВЕРСТИЯ В ПАЛУБЕ

- D.5.2.1 Отверстия в палубе для установки оборудования разрешены со следующими ограничениями:
- а) В заготовке палубы не должно быть сквозных отверстий, кроме как для установки фитингов, включая рангоут, проводку бегучего такелажа и других средств управления. Так же не должно быть сквозных отверстий для установки фитингов, любой из размеров которых более 165мм. Расстояние между краями любых двух таких отверстий (кроме отверстий для откреночных ручек), размером более чем в 80мм в любом направлении, должно быть как минимум 35мм.

- b) Общая площадь всех отверстий в палубе, расположенных в нос от передней переборки, после установки фитингов, но до проводки концов, не должна превышать 2 кв.см.
- c) Общая площадь всех отверстий в палубе, расположенных в корму от кормовой переборки, после установки фитингов, но до проводки концов, не должна превышать 1 кв.см.

D.5.2.2 В водонепроницаемых откреночных ручках, описанных в Правиле С.9.2 (b), разрешены сливные отверстия размером не более 5мм в любом направлении, для слива воды в кокпит или за борт.

D.5.2.3 В случае, если стопора, описанные в Правиле С.9.2 (e), используются для крепления ремней для тела, установка этих стопоров разрешена для проводки сквозь корпус ниже линии борта. Любое крепление таких стопоров должно быть герметичным.

D.6 Корпус

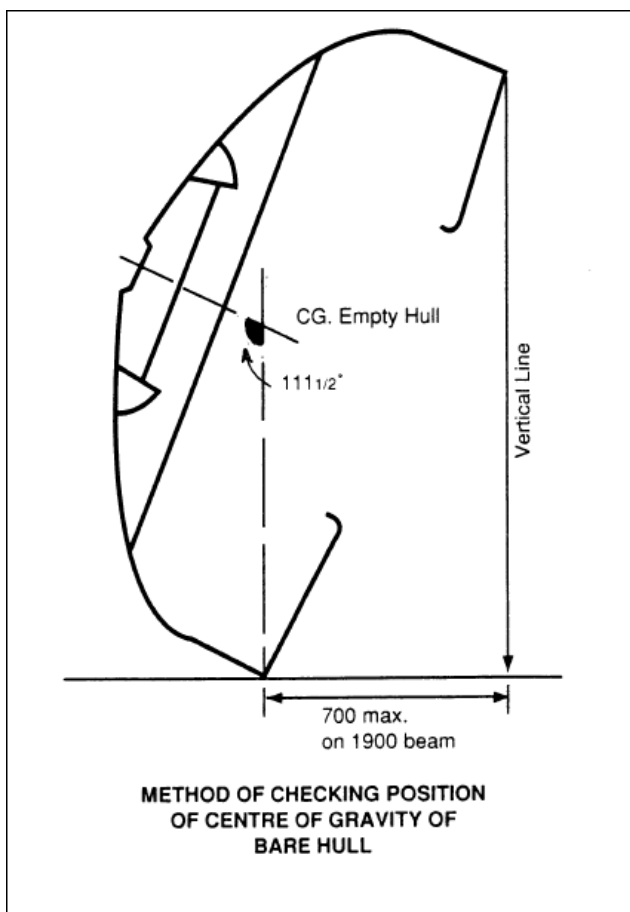
D.6.1 ФИТИНГИ

См. правило А.1.2

D.6.2 ВЕС

Вес пустого корпуса с палубой, включающих пайол с инспекционными лючками, водонепроницаемые переборки с лючками, опоры под мачту, фитинги для штага, ахтерштага и вант, гелмпорт, но исключая все другие фитинги, не должен быть менее 375кг.

Вертикальный центр тяжести корпуса в состоянии, описанном в Правиле 3.2 не должен быть ниже, чем тот, при котором корпус балансирует, будучи свободно установленным на линию борта по миделю с креном 111.5 градусов (т.е. горизонтальное расстояние от ЦТ до вертикальной линии, проведенной от противоположного борта не должно быть более 700мм при положении корпуса в состоянии равновесия).



Раздел Е - Дополнительные элементы корпуса

Е.1 Сертификация

Е.1.1 **Дополнительные элементы корпуса** должны полностью соответствовать **правилам класса**, которые действовали на момент **первоначальных обмеров** корпуса.

Е.1.2 Обмеры должны быть выполнены в соответствии с ERS/ППО.

Е.2 Производители

Е.2.1 Производители должны иметь лицензию ISAF.

Е.3 Киль

Е.3.1 МАТЕРИАЛЫ

Е.3.1.1 Киль должен быть чугунным и отлит в форме, изготовленной по официальному алюминиевому образцу.

Е.3.1.2 Киль может иметь гальваническое покрытие и/или может быть покрыт любым синтетическим материалом.

Е.3.1.3 Киль должен быть закреплён к корпусу минимум десятью нержавеющими шпильками минимальным диаметром 12мм. Восемь из этих шпилек должны быть расположены в шахматном порядке, как показано на чертеже корпуса. Шпильки могут быть подготовлены к быстрому демонтажу киля и, для яхт, прошедших первую сертификацию после 01 марта 1986 г., должны быть ясно видны через инспекционные лючки в полу кокпита.

Е.3.1.4 Киль может быть покрыт краской, стеклопластиком, гелькоутом или смолой (только эпоксидная смола). Толщина любого такого покрытия, добавленная к зазору между покрытием и любым шаблоном, не должна превышать 9мм. Максимальная толщина любого покрытия в любой точке (включая нижнюю сторону киля) не должна быть более 6мм, за исключением локальных утолщений площадью не более 200 кв.см, исключительно для исправления дефектов отливки киля. Толщина покрытия может быть проверена как сверлением, так и средствами неразрушающего контроля, либо обоими способами сразу.

Е.3.2 АРМАТУРА

Е.3.2.1 Подъёмные ушко(и)/трос(ы) должны быть закреплены к шпилькам киля. Эти подъёмные приспособления вместе с петлями, как разрешает правило Е.3.2.2, должны весить не более, чем 3кг.

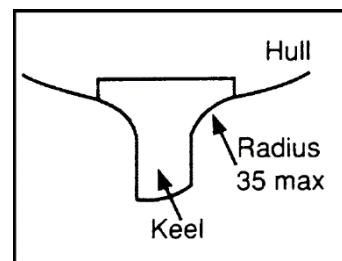
Е.3.2.2 Подъёмная петля(и) может быть постоянно закреплена на ушке(ах)/тросе(ах), указанных в правиле Е.3.2.1. В этом случае петля(и) должны быть из нержавеющей стали. При использовании одной петли её диаметр не должен быть менее 9мм. При использовании двух петель диаметр каждой не должен быть менее 7мм. При использовании четырёх петель диаметр каждой не должен быть менее 4.75мм. При использовании сращенных по длине троса петель обязательна установка двух зажимов на сплесне.

Е.3.3 РАЗМЕРЫ

Е.3.3.1 Форма киля проверяется семью следующими шаблонами:

- a) нижний шаблон на расстоянии $75\text{мм} \pm 10\text{мм}$ от низа киля;
- b) шаблон на расстоянии $300\text{мм} \pm 10\text{мм}$ от низа киля;

- c) шаблон на расстоянии $600\text{мм} \pm 10\text{мм}$ от низа киля;
- d) верхний шаблон на расстоянии $800\text{мм} \pm 50\text{мм}$ от низа киля;
- e) шаблон максимального сечения;
- f) передний шаблон нижнего радиуса;
- g) задний шаблон нижнего радиуса.

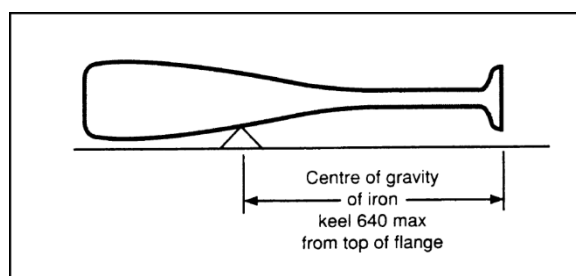


Е.3.3.2 Радиус сопряжения киля с корпусом в плоскости, перпендикулярной ДП, не должен превышать 35мм.

Е.3.3.3 Передняя и задняя кромки должны иметь радиус закругления не менее 2мм. Чертеж киля и планы обмеров показывают разрешённые и запрещённые профили.

Е.3.4 ВЕС

Е.3.4.1 Вес киля со шпильками и покрытием должен быть $580\text{кг} \pm 10\text{кг}$, но не менее 562кг. Расстояние от фланца крепления киля до его центра тяжести не должно быть более 640мм.



Е.3.4.2 Для лодок, первый обмер которых произошёл после 01 марта 1994 года, обмер, взвешивание и маркировка киля производится до его крепления к корпусу. Номер должен быть выгравирован по левому борту, в районе измерений верхнего шаблона, на расстоянии 200мм от задней кромки киля.

Е.4 Перо руля, балер и румпель

Е.4.1 МАТЕРИАЛЫ

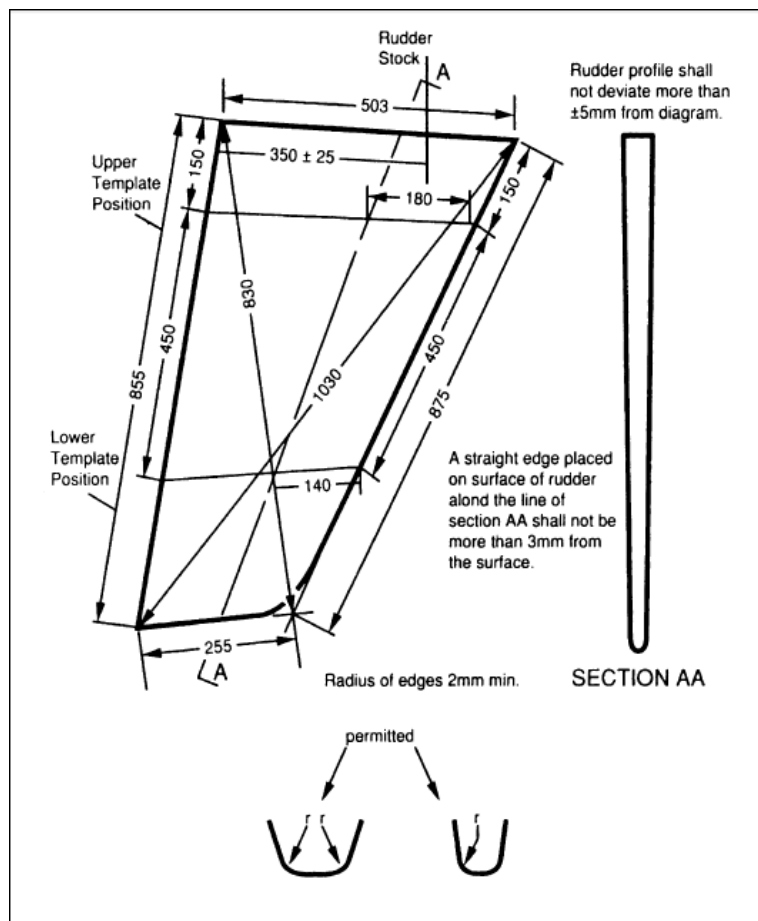
Е.4.1.1 Перо руля должно быть выполнено из стеклопластика, в официальной матрице, изготовленной с официального стеклопластикового образца. Конструкция пера опциональная, должна удовлетворять условиям, указанным в чертежах и обмерных инструкциях, как устанавливают правила Е.4.1.2 - Е.4.2.2 включительно.

Е.4.1.2 Балер должен быть изготовлен из нержавеющей стали минимальным диаметром 28мм и не должен быть полым внутри.

Е.4.1.3 Румпель и удлинитель румпеля имеют произвольный дизайн.

Е.4.2 РАЗМЕРЫ

Е.4.2.1 Форма и толщина пера руля должны контролироваться двумя шаблонами. Обмерные сечения проходят на расстоянии 150мм и 600мм по передней и задней кромкам пера, вниз от верхних углов пера (см. схему). При определении верхних углов передние и задние кромки пера должны быть спроецированы до пересечения с верхней плоскостью пера. Шаблоны определяют максимальные размеры сечений. За исключением радиусов передней и задней кромок, зазор между шаблонами и пером не должен превышать 2мм при измерении позади от самой широкой точки пера, и 3мм при измерении спереди от самой широкой точки пера. Прямая линия, проходящая от верха до низа поверхности пера и обозначенная на обмерной схеме, не должна отстоять от поверхности пера более чем на 3мм в любой точке. Передняя, задняя и нижняя кромки пера должны быть закруглены радиусом не менее 2мм. На обмерной схеме показаны разрешённые и запрещённые профили.



Прямая линия, проходящая от верха до низа поверхности пера и обозначенная на обмерной схеме, не должна отстоять от поверхности пера более чем на 3мм в любой точке. Передняя, задняя и нижняя кромки пера должны быть закруглены радиусом не менее 2мм. На обмерной схеме показаны разрешённые и запрещённые профили.

Е.4.2.2 На плоскости пера не допускаются вогнутости. К яхтам, построенным фирмой Polyform, до 1980 года не применяются требования по проверке шаблонами.

Е.4.2.3 Балер должен быть расположен на расстоянии 1500мм±25мм от транцевой обмерной точки, измеренному по ДП.

Е.4.2.4 Задний верхний угол пера должен располагаться на расстоянии 350мм±25мм от оси балера.

Раздел F - Вооружение

F.1 Сертификация

- F.1.1 **Парусное вооружение** должно полностью соответствовать **правилам класса**, действовавшим на момент **первоначальных обмеров**.
- F.1.2 Обмеры должны быть проведены в соответствии с ERS/ППО.
- F.1.3 После серьёзных изменений в конструкции или ремонта вооружение должно быть подвергнуто переобмеру. При обычном обслуживании вооружения переобмер не требуется.

F.2 Мачта

F.2.1 ИЗГОТОВИТЕЛЬ.

Изготовитель мачты может быть любым.

F.2.2 МАТЕРИАЛЫ

- F.2.2.1 Мачта должна быть цельнотянутой из алюминиевого сплава, с отформованным ликпазом. Алюминия в сплаве должно быть минимум 90%.
- F.2.2.2 Отверстия в мачте должны быть только для дельных вещей и такелажа.

F.2.3 ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ

F.2.3.1 Дельные вещи на мачте являются опциональными.

F.2.3.2 Допускается применение скрутки стакселя.

F.2.4 РАЗМЕРЫ (см. чертёж)

F.2.4.1 Мачта должна быть установлена на палубе в диаметральной плоскости яхты. Передняя часть мачты должна быть расположена на расстоянии 270 ± 50 мм в корму от Обмерной Точки Волнореза (см. правило С.9.5).

F.2.4.2 Обрезка или другая модификация лик-паза допускается на 600 мм выше верха полосы, указанной в правиле F.2.4.5 (a).

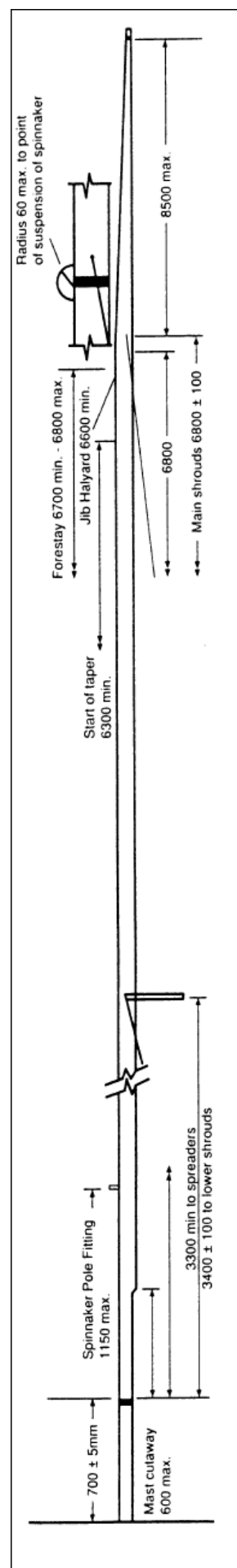
- На расстоянии 6300 мм выше верха полосы, указанной в правиле F.2.4.5 (a), может начаться сужение мачты (хлыст) минимум до 40 мм в плоскости, перпендикулярной ДП, и до 55 мм в ДП, включая лик-паз у верхней обмерной марки;
- Хлыст должен быть сделан только разрезом или разрезами от топа вниз, с последующим совмещением краёв реза и их сваркой непрерывным швом;
- Резы для хлыста не должны продлеваться ниже точки, указанной в правиле F.2.4.1 и F.2.4.2;
- Готовый хлыст не должен быть вогнутым за исключением впадин, не превышающих 3 мм. Разрешается дополнительный обтекатель в пределах 75 мм от гуська ахтерштага;
- Вес погонного метра может быть изменён только путём удаления материала при изготовлении хлыста.

F.2.4.3 Изгиб мачты

Запрещено предварительно сгибать или закручивать заготовки для изготовления мачт. Допустим изгиб за счёт искривления заготовки до 50 мм между верхней и нижней обмерными марками.

F.2.4.4 Поперечное сечение мачты

Кроме случаев, разрешенных в правиле F.2.4.2 (a) ниже точки 6300 мм и выше полосы, определенной в правиле F.2.4.5 (a) мачта должна быть постоянного сечения, размеры которого должны быть $80 \text{ мм} \pm 10 \text{ мм}$ в плоскости, перпендикулярной диаметральной и $120 \text{ мм} \pm 10 \text{ мм}$ в диаметральной плоскости, включая лик-паз. Мачта считается постоянного сечения, если разница в измерениях



между двумя любыми точками в диаметральной плоскости или плоскости, перпендикулярной диаметральной, не превышает 3мм.

	минимум	максимум
В диаметральной плоскости	110мм	130мм
В поперечной ДП плоскости	70мм	90мм

F.2.4.5 Ширина марки на мачте.....минимум 10мм

Полосы контрастных цветов должны быть нанесены на мачту следующим образом:

- одна полоса верхним своим краем на расстоянии 700мм ± 5мм над палубой.
- одна полоса нижним своим краем на расстоянии 6800мм выше верхнего края полосы, определенной правилом F.2.4.5 (a).
- одна полоса нижним своим краем на расстоянии не более чем 8500мм выше верхнего края полосы, определенной правилом F.2.4.5 (a).

F.2.4.6 Высоты креплений штага и вант

См. правило F.5.3.1 (c)

минимум **максимум**

F.2.4.7 Установка спинакер гика

Точка крепления спинакер гика должна располагаться на передней стороне мачты на расстоянии не более чем 1150мм выше верхнего края марки, определённой правилом F.2.4.5 (a).

Выступ крепления.....52мм

F.2.4.8 Высота точки входа спинакер-фала в мачту относительно марки, определённой правилом F.2.4.5 (b).....60мм

F.2.4.9 Краспицы над верхнем краем марки, определённой правилом F.2.4.5 (a)

высота.....3300мм

длина (расстояние от мачты).....640мм

См. также правило F.5.3.1 (e)

F.2.4.10 Вес мачты

Вес погонного метра мачты, включая лик-паз, не должен быть меньше чем 2.20 кг/м.

F.2.4.11 Вес топа мачты.....1 кг

- Мачта, полностью укомплектованная стоячим и бегучим такелажем, опираясь на марку, оговоренную в Правиле F.2.4.5 (a), не должна весить менее, чем 1 кг при взвешивании за марку, оговоренную в Правиле F.2.4.5 (c).

- b) Для целей этого измерения все фалы должны быть полностью выбраны и стоячий такелаж закреплен вдоль мачты. Концы стоячего и бегучего такелажа, находящиеся ниже марки, оговоренной Правилom F.2.4.5 (a), могут касаться земли или быть убранными так, чтобы не оказывать влияния на вес топа мачты. При взвешивании за топ мачты, вес кольца крепления спинакер-гика не должен быть более 70 гр.
- c) Мачта не подлежит дисквалификации, если дефицит веса, измеряемого в соответствии с Правилom F.2.4.10, может быть исправлен с помощью крепления корректора веса не более, чем 300 гр. в любой точке выше верхней марки. Корректор веса должен быть закреплён болтом с гайкой в отверстии, просверленном в мачте или топовом "гуське".
- d) Для измерения в соответствии с Правилom F.2.4.10 любые легко съёмные приспособления, такие как индикатор ветра, должны быть удалены.

F.3 Гик

F.3.1 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

Производитель может быть любым.

F.3.2 МАТЕРИАЛЫ

F.3.2.1 Гик должен быть изготовлен из лёгкого сплава путём экструзии, должен иметь жестко закреплённый лик-паз для лик-троса грота.

F.3.3 ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ

Дельные вещи на гике являются опциональными.

F.3.4 РАЗМЕРЫ

F.3.4.2 Размеры поперечного сечения, располагающегося между обмерной маркой (см. Правило 8.4) и задней кромкой мачты, должны быть 65мм ± 5мм в ширину и 80мм ± 5мм в высоту, включая лик-паз и исключая сечения, располагающиеся на расстоянии не более 600мм от задней кромки мачты, где лик-паз может отсутствовать либо быть видоизменён.

F.3.2.3 Предварительно согнутые гики и гики переменного сечения запрещены. Внутренние или внешние усиления сечения гика разрешены и должны быть из того же материала, что и сам гик. Внешние усиления, добавленные к сечению и имеющие толщину не более 6мм и общую длину вдоль гика не более чем 1м, не должны приниматься во внимание при измерении максимальных размеров сечения гика.

F.3.2.4 На гике на расстоянии не более 3200мм от лик-паза мачты, исключая локальные изгибы, должна быть нанесена марка контрастного цвета.

минимум максимум

Расстояние до внешней точки 3200мм

расстоянии 3400мм ± 100мм выше марки, оговоренной Правилom F.2.4.5. и точки на 100мм ниже её.

- c) Одного постоянно закреплённого штага диаметром не менее 3,8мм, который должен быть прикреплен к мачте таким образом, чтобы точка пересечения поверхности мачты и оси троса (продлённого в случае необходимости) располагалась между нижней кромкой марки, оговоренной Правилom F.2.4.5. (b) и точки на 100мм ниже её.
- d) Одного регулируемого ахтерштага диаметром не менее 3мм, который должен быть закреплён к топу мачты.
- e) Краспиц для верхних вант, которые должны изготавливаться из сплава, содержащего не менее 90% алюминия, или из дерева. Они могут быть поворотными и точка приложения нагрузки от верхних вант должна располагаться на расстоянии не менее чем 640мм от мачты. Краспицы должны быть закреплены на мачте выше основных вант, как определено в Правиле F.5.3.1 (b).
- f) Стопора на мачте для предотвращения перемещения верхнего края гика ниже верхней кромки марки, определённой Правилom F.2.4.5 (a).
- g) Стаксель фала, который должен входить в мачту на расстоянии не более, чем 200мм ниже нижней кромки марки, определённой Правилom F.2.4.5 (b).
- h) Все фалы или их продолжения в "выбранном" положении должны пересекать палубу на расстоянии не более, чем в 75мм от мачты.

F.5.4 РАЗМЕРЫ

F.5.4.1 Верхние и основные ванты должны войти в палубу на расстоянии 550мм ± 300мм в корму от Обмерной точки волнореза и не более, чем в 100мм от внешнего края привального бруса.

F.5.4.2 Штаг должен войти в палубу на расстоянии 2320мм ± 5мм в нос от Обмерной точки волнореза.

F.6 Бегучий такелаж

F.6.1 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

Производитель может быть любым.

F.6.2 МАТЕРИАЛЫ

См. Правило A.1.2

Секция G - Паруса

G.1 Сертификация

G.1.1 Паруса должны соответствовать действующим **правилам класса**.

- G.1.2 Обмер парусов должен проводиться в соответствии с Правилами ISAF Оборудования для яхт (ERS) за исключением случаев, приведённых в данном документе. Если термин определен или если обмер, данный в ERS, используется в настоящих правилах, то он печатается «**жирным**» шрифтом.
- G.1.3 **Паруса** должны иметь официальную **сертификационную печать** около **галсового угла**. Печать должна быть подписана и датирована **официальным мерителем**.
- G.1.4 Вес в г/кв.м. **основной части паруса** должен быть нанесён несмываемой краской около галсового угла грота и стакселя, или около фалового угла спинакера производителем паруса вместе с его подписью или штампом и датой.
- G.1.5 Все новые паруса должны иметь этикетки ISA или кнопки. Только обмеренные паруса с этикетками или кнопками ISA могут быть использованы на крупных соревнованиях.

G.2 Определения

G.2.1 Лат-карман

Дополнительный **слой ткани**, формирующий карман для латы или лат.

G.3 Производитель парусов

G.3.1 Производитель парусов может быть любым.

G.4 Грот

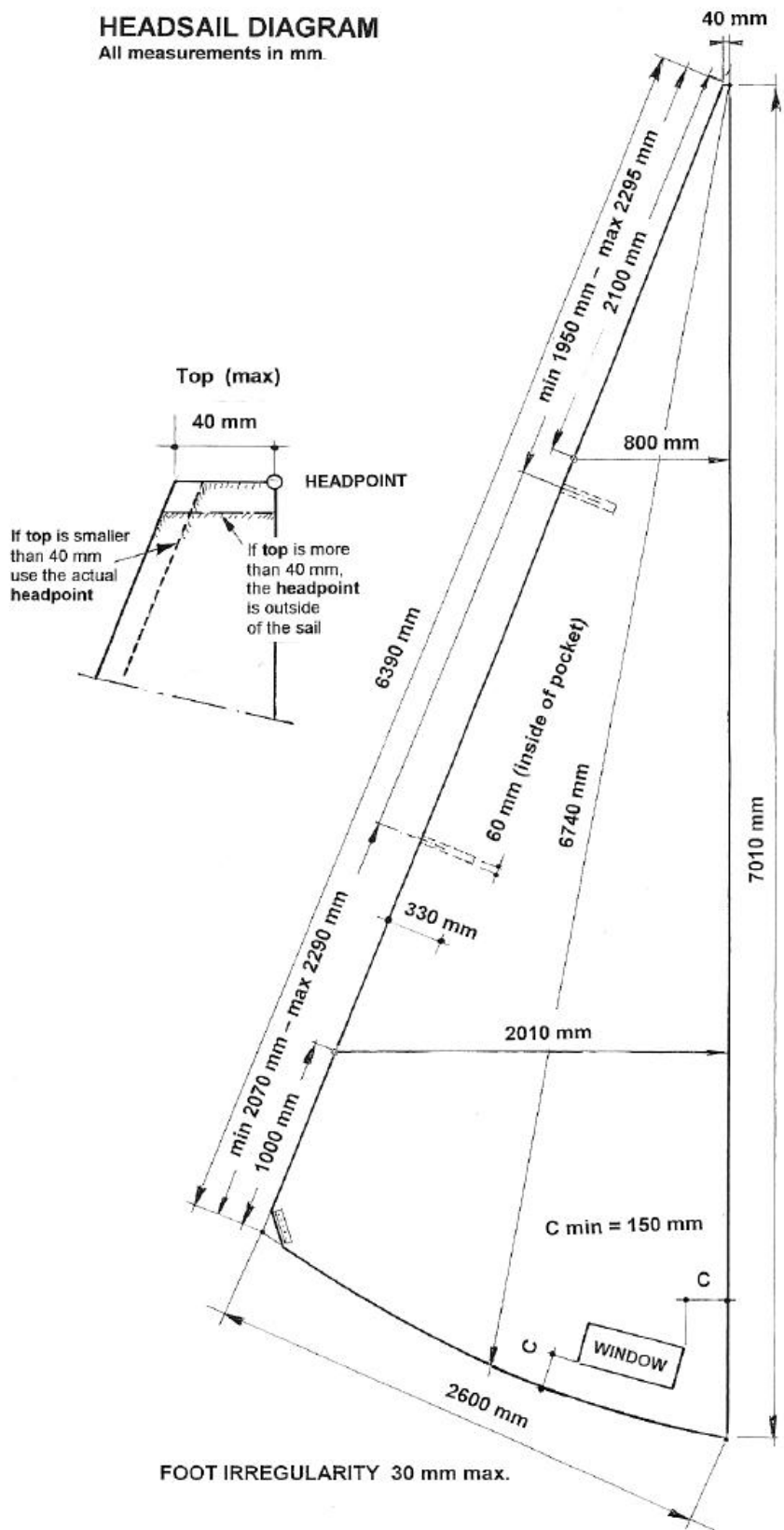
G.4.1 КОНСТРУКЦИЯ

- a) Конструкция **паруса** произвольна в пределах правил G.3.1 (b) до (g).
- b) В основной части паруса допустимы два или три **слоя ткани**.
- c) Любой дополнительный слой материала должен быть из того же материала, что и остальная часть паруса (например, тканная материя из не ароматических полиамидов).
- d) Размеры **боутов** являются опциональными. Следующие элементы разрешено применять при пошиве паруса: строчки, клеи, ленты, лик-тросы, люверсы в углах паруса, топовые дощечки с фитингами, люверс/шквив для оттяжки Каннингхема, эластичный лат-карман, зашитый лат-карман, нашивной лат-карман, ползуны на мачте и гике, булинь задней шкаторины с застежкой, окна, усиления на местах повышенного износа и интенсивного полоскания паруса, боуты, "колдунчики", стикер производителя, этикетки роялти, кнопки, знак сертификации.

- e) За исключением лик-троса, топовой дощечки и дощечки на шкотовом угле, лент, люверсов, раков стакселя и прозрачных панелей, указанных ниже, паруса должны быть изготовлены только из тканых волокон. Волокна, кроме тех, которые изготовлены из полиэфирных и ароматических полиамидов, запрещены. В качестве пояснения имейте ввиду, что Кевлар - это ароматический полиамид и, следовательно, запрещён.
- f) Люверсы для взятия рифов не обязательны.
- g) Диаметр лик-троса передней и нижней шкаторин должен быть не менее 8 мм.
- h) Молнии запрещены.

G.4.2 РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
G.4.2.1 Длина задней шкаторины		9170 мм
Ширина в середине		2010 мм
Ширина на высоте трех четвертей		1160 мм
Ширина на высоте 510 мм от верхней точки		340 мм
G.4.2.2 Вес ткани основной части паруса	230 г/м ²	
Измерение толщины может также регулироваться в соответствии с ISAF ERS.		
G.4.2.3 Общая площадь окон		0.9 м ²
Расстояние от окна до краёв паруса	150 мм	
G.4.2.4 Ширина фаловой дощечки, измеряемой под прямым углом к линии передней шкаторины		120 мм
G.4.2.5 Только четыре лат-кармана, определённые в G 2.1 разрешены на задней шкаторине .		
Длина лат-кармана:		
Верхний карман:.....		не ограниченный
Расстояние от верхней точки паруса до нижнего края лат-кармана на передней шкаторине (мин.).....		минимум 1900 мм
Другие карманы: Внутри		максимум 1200 мм
Ширина лат-кармана: Внутри		максимум 60 мм
G.4.2.6 Лат-карманы должны делить заднюю шкаторину на пять частей 1820мм ± 80 мм, измеренных по нижней кромке лат-карманов.		



G.5.1 КОНСТРУКЦИЯ

- a) Конструкция стакселя произвольна в пределах правил G.1.1 до G.3.1 (с). См. также чертёж стакселя.
- b) Следующие элементы разрешено применять при пошиве паруса: строчки, клеи, ленты, люверсы в углах паруса, раксы, эластичный лат-карман, защитный лат-карман, нашивной лат-карман, булинь задней шкаторины со стопором, три окна, стикер производителя, этикетки роялти, кнопки, "колдунчики", идентификационную полосу формы паруса, знак сертификации.

G.5.2 РАЗМЕРЫ

	<u>максимум</u>
a) Длина передней шкаторины.....	7010мм
b) Длина задней шкаторины.....	6390мм
c) Длина нижней шкаторины.....	2600мм
d) Длина медианы к нижней шкаторине.....	6740мм
e) Ширина топа паруса (см. чертёж).....	40мм
f) Изгиб нижней шкаторины.....	30мм
g) Задняя шкаторина не должна быть выпуклой	
h) Охват паруса на расстоянии 2100мм от верхней точки.....	800мм
i) Охват паруса на расстоянии 1000мм от шкотового угла.....	2010мм

минимум максимум

G.5.3 Вес ткани основной части паруса 200 г/м²

Измерение толщины может также регулироваться в соответствии с ISAF ERS.

G.5.4 Общая площадь окон 0.9 м²

Расстояние от окна до краёв паруса 150 мм

G.5.5 На задней шкаторине разрешены только два лат-кармана, оговоренных Правилom G.2.1.

Лат-карманы	<u>минимум</u>	<u>максимум</u>
a) Расстояние от верхней точки паруса до точки пересечения линии центра верхнего лат-кармана с задней шкаториной	1950мм	2295мм
b) Расстояние от точки шкотового угла до точки пересечения линии центра нижнего лат-кармана с задней шкаториной	2070мм	2290мм

Внутренняя длина лат-кармана.....330мм

Внутренняя ширина лат-кармана.....60мм

- G.5.7 Штаг не должен быть съёмным для крепления стакселя. При поднятом стакселе его передняя шкаторина или её продолжение должна пересекать плоскость палубы в корму от штага на расстояние не более чем 50мм.
- G.5.8 Стаксели с двойными передними шкаторинами запрещены.
- G.5.9 Разрешено использование не более чем 20 креплений, расположенных вдоль передней шкаторины, с шагом максимум 40мм.
- G.5.10 На шкотовом угле стакселя разрешена дощечка , габаритами вписанная в прямоугольник размерами 250мм x 100мм.

G.6 Спинакеры

G.6.1 КОНСТРУКЦИЯ

Конструкция спинакера произвольна в пределах правил G.1.1 до G.2.1.

G.6.1.2 Буквы национальной принадлежности экипажа и номер паруса должны быть нанесены на передней части спинакера, но могут быть расположены на обеих сторонах паруса в соответствии с Приложением Н 1.3 (d) RRS/ППГ.

G.6.1.3 Спинакеры должны быть симметричны относительно их вертикальных осей и не должны иметь никаких устройств, способных изменить их форму.

	<u>минимум</u>	<u>максимум</u>
G.6.1.4 Вес ткани основной части паруса.....	38 гр/м ²	76 гр/м ²

Измерение толщины может также регулироваться в соответствии с ISAF ERS.

G.6.2 РАЗМЕРЫ

G.6.2.1 Большой спинакер

	<u>минимум</u>	<u>максимум</u>
a) Длина задней шкаторины.....	7300мм	7500мм
b) Длина нижней шкаторины.....	5180мм	5580мм
c) Длина медианы к нижней шкаторине.....	8750мм	8750мм
d) Разность между диагоналями.....	50мм	50мм
e) Полуширина - определение см. ERS.....	5500мм	5880мм

G.6.2.2 Маленький спинакер

	<u>минимум</u>	<u>максимум</u>
a) Длина задней шкаторины.....	7300мм	7500мм
b) Длина нижней шкаторины.....	4760мм	5160мм
c) Длина медианы к нижней шкаторине.....	8400мм	8400мм
d) Разность между диагоналями.....	50мм	50мм
e) Полуширина - определение см. ERS.....	3800мм	5000мм

ЧАСТЬ III - ПРИЛОЖЕНИЯ

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЧЕРТЕЖИ

No. 67-1	Чертеж лодки в линиях (версия от Марта 1969)
No. 67-3	План парусности (версия от Декабря 1972)
No. 67-4В	Чертеж расположения устройств (версия от Марта 1985)
No. 67-5	Чертеж конструкции корпуса (версия от Декабря 1972)
No. 67-6	Чертеж конструкции палубы (версия от Декабря 1979)
No. 67-7	(отменён)
No. 67-8	Чертеж киля (версия от Февраля 1988)
No. 67-9	Полноразмерные сечения (версия от Апреля 1969) (только для органов власти, верфей и мерителей)
No. 67-10	Альтернативный силовой набор (версия от Марта 1985)

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ШАБЛОНЫ

5 шаблонов сечений корпуса
1 шаблон носовой части
1 шаблон транца
7 шаблонов киля
2 шаблона пера руля

Разрешенные инструменты см.:

Журнал "SOLING SAILING" (первое издание текущего года или веб-сайт www.soling.com)

Предыдущее издание: 24 февраля 2009 г.

Действующее: 06 декабря 2012 г.

© Международная Парусная Федерация