

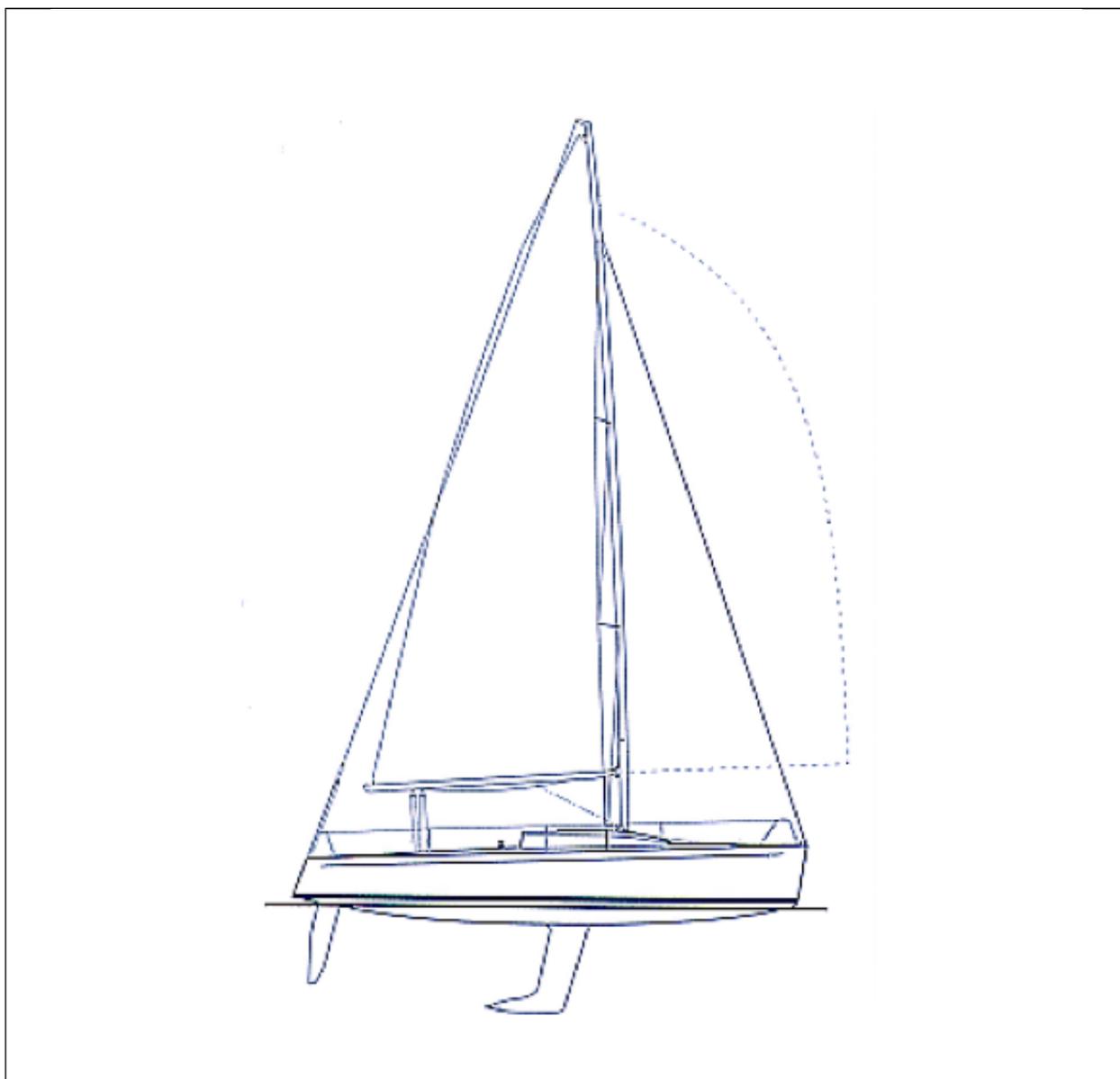


# **PLATU 25**

## **ПРАВИЛА КЛАССА**

**2011**

Яхта PLATU 25, сконструированная Брюсом Фарром, признана как класс в ноябре 2005.



# ОГЛАВЛЕНИЕ

---

## ЧАСТЬ 1 – АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

### Раздел А – Общие положения

- A.1. Язык .....
- A.2. Сокращения
- A.3. Руководство
- A.4. Администрирование класса
- A.5. Правила ISAF
- A.6. Применение правил класса
- A.7. Внесение изменений в правила класса
- A.8. Толкование правил класса
- A.9. Оплата взноса за международный класс и подтверждающая табличка ISAF
- A.10. Номера на парусах
- A.11. Сертификация корпуса.....
- A.12. Первичная сертификация корпуса.....
- A.13. Действительность сертификата.....
- A.14. Повторная сертификация корпуса.....
- A.15. Продление сертификата .....

### Раздел В – Допуск яхты к соревнованиям

- V.1. Правила класса и сертификация.....
- V.2. Отметки ассоциации класса .....

## Часть II – ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

### Раздел С – Условия участия в гонках

- C.1. Общие условия.....
- C.2. Состав экипажа.....
- C.3. Индивидуальные средства обеспечения плавучести.....
- C.4. Реклама.....
- C.5. Бортовое оборудование .....
- C.6. Яхта.....
- C.7. Корпус.....
- C.8. Выступающие части корпуса .....

- C.9. Рангоут и такелаж.....
- C.10. Паруса.....

### Раздел D - Корпус

- D.1. Части корпуса.....
- D.2. Общие положения.....
- D.3. Корпус.....
- D.4. Палуба.....

### Раздел E – Выступающие части корпуса

- E.1. Выступающие части корпуса.....
- E.2. Общие положения.....
- E.3. Киль.....
- E.4. Перо руля, баллер и румпель.....

### Раздел F – Рангоут и такелаж

- F.1. Части рангоута и такелажа.....
- F.2. Общие положения.....
- F.3. Мачта.....
- F.4. Гик.....
- F.5. Спинакер-гик.....
- F.6. Стоячий такелаж.....
- F.7. Бегучий такелаж .....

### Раздел G - Паруса

- G.3. Грот.....
- G.4. Передний парус.....
- G.5. Спинакер.....

## ЧАСТЬ III – ПРИЛОЖЕНИЯ

.....

# **ВВЕДЕНИЕ**

---

*Соответствие корпусов и выступающих частей корпуса PLATU 25 контролируется производителем; соответствие вооружения и парусов контролируется мерителем*

*Корпуса и выступающие части корпуса PLATU 25 могут изготавливаться только производителями, действующими в рамках правил класса и далее именуемыми «лицензированные производители». Производственное оборудование должно соответствовать Международной Спецификации Постройки PLATU 25 и проходить систему контроля производства, одобренную ISAF.*

*После выпуска производителем внесение изменений в корпуса, выступающие части корпусов, вооружение и паруса PLATU 25 допускается только в пределах, установленных Разделом С настоящих правил класса.*

*Владельцы и экипажи должны помнить, что соответствие правилам Раздела С НЕ проверяется в процессе сертификации яхты.*

*Правила, касающиеся использования оборудования в гонке, содержатся в Разделе С настоящих правил класса, Части 1 ППО, а также в Международных правилах парусных гонок.*

*Данное введение представляет собой неофициальные справочные сведения. Основной текст Международных правил класса PLATU 25 начинается на следующей странице.*

# ЧАСТЬ I – АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

---

## Раздел А – Общие положения

### А.1. ЯЗЫК

А.1.1. Официальным языком класса является английский и в случае разногласий при интерпретации текста английский текст должен рассматриваться как основной

А.1.2. Слово «должно» (shall) является обязывающим, а слово «может» (may) - разрешающим.

А.1.3. Термин «постоянно закрепленный» означает прикрепление, которое не может быть отсоединено при помощи простых инструментов, либо сделанное при помощи клея или заклепок.

А.1.4. Термин «постоянный» в отношении ограничительных марок означает, что они не могут быть сняты или перемещены без их необратимого повреждения.

### А.2. СОКРАЩЕНИЯ

А.2.1. ISAF – International Sailing Federation - Международная федерация парусного спорта

MNA – ISAF Member National Authority - Национальная Ассоциация, являющаяся членом ISAF (*прим. Пер. - ВФПС*)

IPCA – International Platu 25 Class Association - Международная Ассоциация класса PLATU 25

FYD – компания Farr Yacht Design

NCA – National Class Association, Национальная ассоциация класса

ERS – Equipment Rules of Sailing, Правила по оборудованию (ППО)

RRS – Racing Rules of Sailing Правила парусных гонок (ППГ)

### А.3. РУКОВОДСТВО

А.3.1. Международным руководством класса является ISAF, которая должна сотрудничать с IPCA по всем вопросам, касающимся настоящих **Правил класса**, согласно предложениям IPCA.

А.3.2. Невзирая на любые положения, содержащиеся в настоящих правилах, **сертифицирующая организация** имеет право отозвать **сертификат** и должна это сделать по требованию ISAF.

А.3.3. Нижеперечисленные организации не несут юридической ответственности в отношении **правил класса** или точности обмера:

ISAF

MNA

IPCA

NCA

Сертифицирующая организация (CA)

Официальный меритель

Никакие претензии, возникающие из настоящих правил класса, не могут быть приняты во внимание

### А.4. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ КЛАССА

А.4.1. ISAF делегирует IPCA свои административные функции по классу. IPCA может делегировать часть или все свои функции, как установлено в настоящих **Правилах класса**, NCA (национальной ассоциации класса)

### А.5. ПРАВИЛА ISAF

А.5.1. Настоящие **Правила класса** должны читаться совместно с Правилами по Оборудованию (ERS).

А.5.2. За исключением заголовков, напечатанное **жирным шрифтом** определение применяется в соответствии с ППО, а напечатанное *курсивом* определение применяется согласно ППГ.

## **А.6. ПРИМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ КЛАССА**

- А.6.1. При использовании на чемпионатах мира, континента или региона, **правила класса** могут изменяться положением о соревнованиях или гоночной инструкцией только с согласия IPCA и ISAF
- А.6.2. На соревнованиях национального уровня **правила класса** могут изменяться положением о соревнованиях или гоночной инструкцией только с согласия NCA и MNA
- А.6.3. Положением о соревнованиях или гоночной инструкцией могут устанавливаться требования о дополнительном или альтернативном оборудовании обеспечения безопасности.
- А.6.4. На соревнованиях класса настоящие **Правила класса** не могут быть изменены положением о соревнованиях или гоночной инструкцией за исключением случаев, предусмотренных п. А.6.1.

## **А.7. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРАВИЛА КЛАССА**

- А.7.1. Внесение изменений в **правила класса** проводится по инициативе IPCA; предлагаемые изменения должны быть одобрены ISAF и соответствовать правилам ISAF.

## **А.8. ТОЛКОВАНИЕ ПРАВИЛ КЛАССА**

- А.8.1. Толкование **правил класса** должно проводиться IPCA в соответствии с Правилами ISAF

## **А.9. ОПЛАТА ВЗНОСА ЗА МЕЖДУНАРОДНЫЙ КЛАСС И ПОДТВЕРЖДАЮЩАЯ ТАБЛИЧКА ISAF**

- А.9.1. Лицензированный изготовитель корпусов должен оплачивать взнос за подтверждение принадлежности к международному классу.
- А.9.2. IPCA должна после получения оплаты взноса за международный класс изготовителем корпуса отправить лицензированному изготовителю подтверждающую табличку ISAF.
- А.9.3. Право на постройку яхт класса PLATU 25 должны иметь только производители, должным образом получившие лицензию FYD и одобренные IPCA.

## **А.10. НОМЕРА НА ПАРУСАХ**

- А.10.1. **Сертификат паруса** и номера на парусе должны присваиваться национальной ассоциацией класса (NCA) под руководством MNA.
- А.10.2. Номера на парусе состоят из букв, указывающих национальную принадлежность, и цифр, назначенных национальной ассоциацией класса (NCA).
- А.10.3. Персональные номера на парусе разрешены и должны присваиваться национальной ассоциацией класса (NCA)

## **А.11. СЕРТИФИКАЦИЯ КОРПУСА**

- А.11.1. Сертификат изготовителя (для яхт, произведенных после 03.01.2008) поставляется производителем вместе с каждой яхтой PLATU 25. Данным сертификатом подтверждается соответствие яхты действующим **Правилам класса** и спецификациям постройки в отношении корпуса, палубы, киля, пера, внутреннего и палубного оборудования перед отгрузкой с верфи производителя.
- А.11.2. Выступающие части корпуса, рангоут и такелаж должны пройти сертификационный обмер **официальным мерителем**.

## **А.12. ПЕРВИЧНАЯ СЕРТИФИКАЦИЯ КОРПУСА**

- А.12.1. Для получения **сертификата** на корпус, не **сертифицированный** ранее:
- официальным мерителем** должен быть выполнен **обмер** и заполнена соответствующая документация (протокол обмера)
  - оплата документации и взноса за **сертификацию**, если таковая требуется, должна быть направлена в **сертификационную организацию**.
  - по получении удовлетворительно заполненной документации и оплаты **сертификации**, если таковая требуется, **сертификационная организация** может выдать **сертификат**.

### **A.13. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ СЕРТИФИКАТА**

A.13.1. **Сертификат** яхты утрачивает действие в следующих случаях:

(a) изменение любых параметров, указанных в **сертификате** корпуса, в соответствии с

A.11

(b) окончание срока действия

(c) отзыв сертификата **сертификационной организацией**

(d) выдача нового **сертификата**

### **A.14. ПОВТОРНАЯ СЕРТИФИКАЦИЯ КОРПУСА**

A.14.1 **Сертификационная организация** может выдать **сертификат** ранее сертифицированной яхте в следующих случаях:

(a) при утрате действительности в случаях, предусмотренных A.13.1 (a) или (b), после получения утратившего силу **сертификата** и оплаты взноса за **сертификацию**, если таковой предусмотрен

(b) при утрате действительности в случае, предусмотренном A.13.1(c) – на усмотрение сертификационной организации

(c) в других случаях – в порядке, предусмотренном A.12

### **A.15. ПРОДЛЕНИЕ СЕРТИФИКАТА**

A.15.1. **Сертификационная организация** должна:

(a) хранить оригинал документации, на основании которой выдан текущий **сертификат**, и выдать заверенную копию владельцу яхты

(b) если корпус экспортируется, по требованию передать эту документацию другой **сертификационной организации**.

## Раздел В – Допуск яхты к соревнованиям

Чтобы быть допущенной к гонкам, яхта должна соответствовать правилам данного раздела.

### В.1. ПРАВИЛА КЛАССА И СЕРТИФИКАЦИЯ

В.1.1. Яхта должна:

- (a) соответствовать **правилам класса**
- (b) иметь действительный **сертификат** яхты
- (c) иметь действительные **сертификационные марки**, как требуют правила класса
- (d) иметь хотя бы одного члена **экипажа** – члена NCA

В.1.2. Поддержание действительности мерительного сертификата и соответствия **яхты** действующим **правилам класса** и правилам ISAF возложено на владельца. IPCA не несет ответственности за любые происшествия, случившиеся в связи с применением настоящих правил, а также следующие из них претензии.

В.1.3. Обмер проводится за счет владельца. Только **официальные мерители** могут проводить обмер **яхт** PLATU 25. Инструкции для мерителей должны выдаваться IPCA.

### В.2. ОТМЕТКИ АССОЦИАЦИИ КЛАССА

В.2.1. С 03.01.2008 все паруса должны нести регистрационную наклейку класса PLATU 25 (sail button)

В.2.2. Все мачты и гики должны иметь наклейку (mast sticker) класса PLATU 25.

## Часть II – ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

---

**Экипаж и яхта**, участвуя в гонках, должны соответствовать правилам части II. В спорных случаях преваляют правила Раздела С.

Правила части II являются **правилами закрытого класса**. **Сертификационный контроль и техосмотр оборудования** должны проводиться в соответствии с ППО (ERS), кроме случаев, описанных в данной части.

### Раздел С – Условия участия в гонках

#### С.1. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ

##### С.1.1. ПРАВИЛА

(a) Применяются ППО (ERS), Часть I – Использование оборудования

#### С.2. СОСТАВ ЭКИПАЖА

##### С.2.1. ОГРАНИЧЕНИЯ

(a) Число членов экипажа не должно меняться в течение гоночной серии

(b) Изменения в составе **экипажа** в течение гоночной серии допускаются только с разрешения гоночного комитета

##### С.2.2. ВЕС ЭКИПАЖА

	минимум	максимум
общий вес <b>экипажа</b> , одетого в плавки или купальный костюм на взвешивании перед стартом первой гонки	.....	..... 400 кг

На взвешивании члены экипажа обязаны предъявить документ с фотографией.

#### С.3. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЛАВУЧЕСТИ

##### С.3.1. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ

(a) Яхта должна быть оборудована индивидуальными средствами обеспечения плавучести для каждого члена **экипажа**, соответствующими требованиям не ниже стандарта ISO 12402-5 (Уровень 50) или аналогичного.

#### С.4. РЕКЛАМА

##### С.4.1. ОГРАНИЧЕНИЯ

Реклама допускается только в соответствии с Правилами ISAF 20 – Кодексом по рекламе.

#### С.5. БОРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

##### С.5.1. ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

(a) Обязательное

(1) Оборудование безопасности должно включать в себя:

(2) Один якорь, весом не менее 8 кг. Допускается включение якорной цепи не более 2 кг в общий вес якоря

(3) 30 метров якорного каната диаметром не менее 10 мм

(4) одно ведро, жесткой конструкции, минимальным объемом 9 л, с прикрепленным к нему концом длиной не менее 1 м

(5) аптечка первой помощи

- (6) один огнетушитель
  - (7) пиротехнические средства для подачи сигналов бедствия
  - (8) набор инструментов, который должен включать средства для отсоединения и перерезания стоячего такелажа
  - (9) штормовой стаксель (необязательно)
- (b) НЕОБЯЗАТЕЛЬНОЕ
- (1) электронное навигационное и тактическое оборудование любого типа разрешено
  - (2) электрическое оборудование: допускается установка аккумулятора весом до 18 кг и сопутствующего электрооборудования. В этом случае аккумулятор должен быть установлен с кормовой стороны переборки, находящейся слева от мачты. Минимальный вес аккумулятора и оборудования не устанавливается. Если не устанавливается электрооборудование, аккумулятор также не должен устанавливаться.
  - (3) две стандартных подушки (на банках)
  - (4) разрешены отдельные топливные баки
  - (5) разрешены блоки плавучести

### С.5.2. НЕ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ (в гонке – прим. пер.)

#### (a) ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ

- (1) Двигатель: обязательно иметь на борту один функционирующий подвесной двигатель, минимальным весом 14 кг (без топлива). Минимальная номинальная мощность двигателя 2.5 л.с. Яхта обязана выходить из гавани с отдельной емкостью, содержащей не менее 3 л топлива, и оно должно использоваться только после последней гонки дня. Опорный кронштейн двигателя должен быть закреплен болтами на штатном месте. Если опорного кронштейна двигателя нет, на его месте должен быть закреплен корректирующий груз 1.5 кг. Двигатель и, при необходимости, корректирующий груз, должны быть закреплены болтами на кронштейне двигателя в отсеке хранения двигателя или - в случае отсутствия кронштейна - в том же месте, под головкой цилиндров двигателя.
- (2) крышка и люки рабочего отсека двигателя: крышка должна быть съемной в любое время. В крышке можно просверлить отверстие, ей можно придавать обтекаемую форму. Крышки обоих двигательных отсеков можно делать водонепроницаемыми с внутренней стороны любым способом. Пространство между отсеками для двигателя можно закрывать способом, допускающим открытие.

#### (b) НЕОБЯЗАТЕЛЬНО

Разрешена установка уключин.

## С.6. ЯХТА

### С.6.1. ВЕС

	минимум	максимум
Вес <b>яхты</b> в сухом состоянии	1219 кг	

Вес измеряется без **парусов**, подвесного двигателя и бортового оборудования, перечисленного в С.5., если в данном правиле не указано иное.

Вес измеряется со следующим оборудованием:

- (a) корпус, палуба и выступающие части;
- (b) стандартное штатное оборудование, включая трюмную помпу;
- (c) мачта и штатный стоячий такелаж;
- (d) система настройки ахтерштага;

- (e) 3 фала (грот, генуя, спинакер)
- (f) один спинакер-гик
- (g) оттяжка и топенант спинакер-гика вместе с блоками
- (h) стаксель-шкоты с вращающимися блоками.
- (i) спинакер-шкоты с 4 вращающимися блоками
- (j) брасоловки с 4 блоками
- (k) гика-шкот с 4 блоками
- (l) оттяжки гика с блоками
- (m) гик с грота-шкотом и блоками
- (n) сдвижной люк и брандерщит
- (o) стандартное палубное оборудование в соответствии со схемой №1
- (p) все блоки в соответствии со схемой №1
- (q) аккумулятор и электрооборудование, если они установлены
- (s) двигатель и корректирующий груз
- (t) пайолы
- (u) 4 настила банок

#### С.6.2. КОРРЕКТИРУЮЩИЕ ГРУЗЫ

- (a) Для достижения минимального допустимого веса разрешается установка корректирующих грузов из свинца, от 5.5 до 6.5 кг весом, в количестве не более 9 штук. Они должны быть постоянно закреплены в местах, указанных на схеме №2. Порядок установки: положение 1 (в носу), затем положение 2 (кормовой отсек, левый борт), затем положение 3 (кормовой отсек, правый борт). Если 3 штук недостаточно, следующий элемент устанавливается снова в положение 1 и далее по указанной схеме. Последний корректирующий груз должен привести яхту к минимальному допустимому весу. На каждом элементе должен быть указан вес в хорошо видимой форме для возможного прохождения осмотра.

### С.7. КОРПУС

#### С.7.2. ВНУТРЕННИЕ ПОМЕЩЕНИЯ ЯХТЫ

##### С.7.2.1. ПРИМЕНЕНИЕ

- (a) Стандартные пайолы должны быть установлены на штатных местах
- (b) Настилы банок (4 штуки) должны быть на борту.

#### С.7.3. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

- (a) Не допускается внесение изменений в форму корпуса, палубы, киля, пера, рангоута, и других обмерных данных, внесенных в мерительный сертификат класса PLATU 25, если иное не указано в настоящих **правилах класса**. В отношении любой яхты, по которой явно видно, что были сделаны попытки изменить ее форму, либо при наличии данных, позволяющих предположить такое изменение, должен быть отозван сертификат класса, а сведения об этом должны быть переданы в ассоциацию класса.
- (b) Не разрешается:
  - (1) Высверливать, удалять центральную часть, перестраивать, заменять материалы, матировать, выравнивать, или перемещать штатное оборудование и дельные вещи любым способом с целью уменьшения веса или улучшения дифференцирующего момента или прямого или косвенного улучшения гоночных качеств яхты.
  - (2) Менять форму или контур корпуса, палубы, внутреннюю структуру.
  - (3) Снимать поверхность гелкоута, кроме случаев шлифовки под покраску.

- (4) Выравнивать с поверхностью или удалять фитинг трюмной помпы
- (c) Разрешаются следующие работы:
  - (1) Полировка ватерлинии вровень с поверхностью корпуса
  - (2) Установка дополнительных крепежных деталей, проходящих сквозь корпус, для дополнительного оборудования (лаг, эхолот и т.д.)

## **С.8. ВЫСТУПАЮЩИЕ ЧАСТИ КОРПУСА**

### **С.8.1. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ**

Разрешены следующие работы:

- (a) Покраска киля и шлифовка – только поверхность, без затрагивания нижележащего слоя металла. Шлифовка, при которой устраняется часть металла киля, запрещена.
- (b) Шлифовка места соединения киля и корпуса, на расстоянии до 200 мм от нижней кромки киля
- (c) Шлифовка пера руля
- (d) Скашивание и закругление задних кромок киля и пера
- (e) Выравнивание киля и пера по одной оси
- (f) Покраска

## **С.9. РАНГОУТ И ТАКЕЛАЖ**

### **С.9.1. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ**

- (a) Не разрешается изменять положение мачты в степсе на уровне палубы во время *гонки*
- (b) Не разрешается настройка натяжения и длины вант и/или штага во время *гонки*

## **С.10. ПАРУСА**

### **С.10.1. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ**

- (a) В **паруса** не должны вноситься изменения никаким способом, кроме разрешенных настоящими **правилами класса**
- (b) В течение соревнования разрешается ремонт парусов после получения письменного разрешения от Жюри. Мелкий ремонт, такой как заклейка небольших повреждений, допускается без вышеуказанной процедуры согласования и переобмера.
- (c) П. С.10.2. (a) и (b) могут быть изменены при условии предварительного согласования с ИРСА в части разрешения иметь на борту и использовать 2 спинакера. Это изменение должно явно оговариваться в Положении о Соревновании данной регаты.

### **С.10.2. ОГРАНИЧЕНИЯ**

- (a) На борту должно находиться не более 1 грота, 1 тяжелого стакселя, 1 стакселя средней плотности, 1 легкого стакселя, 1 штормового стакселя и 1 спинакера, если Положение о Соревновании не ссылается на п. С.10.1(c), допуская тем самым наличие 2 спинакеров на борту.
- (b) В течение регаты продолжительностью менее 8 последовательных дней разрешается использовать не более 1 грота, 1 тяжелого стакселя, 1 стакселя средней плотности, 1 легкого стакселя, 1 штормового стакселя и 1 спинакера, если Положение о Соревновании не ссылается на п. С.10.1(c), допуская тем самым наличие 2 спинакеров на борту.

### **С.10.3. ГРОТ**

#### **(a) ОБОЗНАЧЕНИЯ**

- Буквы, обозначающие национальную принадлежность и номер паруса должны соответствовать ПППГ, если иное не устанавливается настоящими **правилами класса**.

- Эмблема класса (Раздел J) должна быть нанесена на обе стороны грота выше национальных букв

(b) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

Самая верхняя видимая точка **паруса**, при ее проецировании на **мачту** под углом  $90^{\circ}$ , не должна находиться выше нижнего края **верхней ограничительной марки** на мачте, и самая ближняя к корме видимая точка **задней шкаторины**, при ее проецировании на **гик** под углом  $90^{\circ}$  должна находиться впереди **внешней точки** гика.

С.10.4. СПИНАКЕР

(a) ОБОЗНАЧЕНИЯ

Обозначения должны соответствовать правилу 77 ППГ.

## Раздел D – Корпус

### D.1 ЧАСТИ КОРПУСА

#### D.1.1 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ

- (a) корпус
- (b) палуба

### D.2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### D.2.1. ПРАВИЛА

- (a) **Корпус** должен соответствовать построечной спецификации IPСА и **правилам класса**, действовавшим на момент первоначальной **сертификации**.
- (b) Все допустимые отклонения, приведенные в указанных документах, предназначены для использования в производственных целях и не должны быть использованы для оптимизации (прим. Пер готовой яхты)
- (c) Матрицы для изготовления корпуса, палубы и внутренней структуры должны быть сделаны с оригинального оборудования Mac Dell Marine Ltd.

#### D.2.2. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

- (a) В **корпусе** можно проделывать отверстия, не большего размера, чем это необходимо для установки фитингов (датчиков и другого оборудования)
- (b) Сезонные работы, такие как полировка и покраска, разрешены без переобмера и повторного **получения сертификата**.
- (c) Если в отношении формованной части корпуса проводится ремонт, отличный от указанного в D.2.2 (b), **официальный меритель**, после консультации с международным мерителем класса, должен подтвердить на сертификате яхты, что ее внешняя форма осталась неизменной, и что в результате ремонта корпус не приобрел значительной дополнительной жесткости или других преимуществ. **Официальный меритель** также должен подробно описать на **сертификате** содержание выполненных ремонтных работ.

#### D.2.4. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

##### (a) БАЗОВАЯ ТОЧКА КОРПУСА

**Базовая точка корпуса** (Точка А) находится на оси корпуса в месте соединения днища и транца, как показано в Н.3.

#### D.2.5. ОБОЗНАЧЕНИЯ

- (a) На корпусе должна быть постоянно закреплена подтверждающая табличка ISAF, по правому борту на внутренней стенке кокпита в кормовой части.
- (b) Номер изготовителя должен быть выгравирован в левом кормовом углу корпуса непосредственно под линией соединения палубы и корпуса.

### D.3 КОРПУС

#### D.3.1 КОНСТРУКЦИЯ

- (a) Корпус должен быть отформован в матрице, одобренной FYD, и в соответствии с построечной спецификацией IPСА.

### D.4. ПАЛУБА

#### D.4.1 КОНСТРУКЦИЯ

- (a) Палуба должна быть отформована в матрице, одобренной FYD, и в соответствии с построечной спецификацией IPСА и с чертежом №1.

## D.5. КОРПУС В СБОРЕ

### D.5.1 ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ

#### (а) обязательные

- Размещение оборудования на палубе должно соответствовать схеме №1 в отношении функций, спецификаций и расположения палубного оборудования. Все элементы палубного оборудования, указанные на схеме №1 обязательны и не должны изменяться, за исключением случаев, разрешенных настоящими **правилами класса**.
  - Следующие дельные вещи должны располагаться на палубе согласно чертежу №1:
    - погоны стаксель-шкотов: Полезная длина каждого погона, измеренная между крайними отверстиями должна быть не менее 440 мм и не более 460 мм. Расстояние от точки крепления штага яхты до переднего конца рабочей части погона стаксель-шкота должно быть не менее 2890 мм и не более 2930 мм. На каждом погоне разрешено размещение только одного подвижного блока.
    - система гика-шкота: на погоне гика-шкота разрешено размещение только одного подвижного блока и только одно вращающееся основание под блок. Для системы гика-шкота не разрешены дополнительные стопора на палубе, блоке или погоне. Выигрыш в силе для гика-шкота не должен превышать 6:1. Выигрыш в силе для бегунков не должен превышать 3:1. Стropy на блоках разрешены.
    - грота-шкот: грота-шкот должен быть проведен внутри гика, выведен на стопор на крыше рубки и иметь выигрыш в силе не более 4:1.
    - оттяжка каннингхема грота: оттяжка каннингхема должна быть выведена на стопор на крыше рубки и иметь выигрыш в силе не более 6:1.
    - оттяжка гика: оттяжка гика должна быть выведена на стопор на крыше рубки и иметь выигрыш в силе не более 16:1.
    - оттяжка спинакер-гика: оттяжка спинакер-гика должна быть выведена на стопор на боковой стенке или крыше рубки и иметь выигрыш в силе не более 2:1.
    - брасоловки: брасоловки должны крепиться к существующим рымам.
    - оттяжка барбера: оттяжка барбера может настраивать положение шкотового угла стакселя относительно оси яхты. Она должна быть выведена на стопор на боковой стенке или крыше рубки и иметь выигрыш в силе не более 4:1. Дополнительные рымы для установки оттяжки барбера не разрешаются.
    - Леера для откренивания: леера для откренивания можно натягивать между носовым и кормовым релингом таким образом, чтобы при сильном нажатии на леер посередине между центральными стойками, никакая часть леера не касалась бы палубы. Леера могут завершаться синтетическим тросом; длина такого завершения не должна превышать 400 мм и конструкция должна быть эквивалентна по прочности 3-мм стальному тросу. На каждом борту можно установить рым на палубе возле планширя для опускания лееров к палубе. Рым должен быть расположен посередине между кормовой леерной стойкой и кормовым релингом  $\pm 50$  мм. Леера должны быть закреплены либо на кормовом релинге (при этом разрешается продеть их через рым на палубе), либо на указанном палубном рыме. Кормовую леерную стойку и кормовой релинг разрешается усиливать.
    - трюмная помпа и ее 2-метровый шланг должны быть установлены в соответствии с построечной спецификацией. центр выпускного отверстия, оборудованного фитингом, должен располагаться на левой стороне корпуса на продольном расстоянии не менее 1775 и не более 1825 мм от **базовой точки корпуса**, и на расстоянии не менее 580мм и не более 620 мм от **линии борта** (измеренном по поверхности корпуса).
- Оттяжка каннингхема стакселя является необязательной, поэтому если эта система не используется, ее блоки и стопора можно снять с корпуса яхты.

## Раздел Е – Выступающие части корпуса

### Е.1. ВЫСТУПАЮЩИЕ ЧАСТИ КОРПУСА

#### Е.1.1. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ

- (a) **Киль**
- (b) **Перо руля**

#### Е.2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

##### Е.2.1. ПРАВИЛА

- (a) **Выступающие части** должны соответствовать **правилам класса**, действовавшим (действующим) на момент первичной **сертификации корпуса**.

##### Е.2.2. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

- (a) Запрещено вносить в конструкцию выступающих частей изменения, кроме случаев, разрешенных настоящими **правилами класса**.
- (b) Сезонные работы, такие как полировка и покраска, разрешены без переобмера и повторного получения сертификата.
- (c) Если в отношении выступающей части корпуса проводится ремонт, отличный от указанного в Е.2.2 (b), **официальный меритель**, после консультации с международным мерителем класса, должен подтвердить на **сертификате** яхты, что ее внешняя форма в результате ремонта осталась неизменной.

##### Е.2.3. СЕРТИФИКАЦИЯ И ОБМЕР

- (a) Изготовитель яхты должен указать в «Декларации изготовителя», что вес выступающих частей корпуса, измеренный в описанных условиях, находится в пределах допустимого.
- (b) **Официальный меритель** должен **подтвердить** в протоколе обмера требуемые правилами размеры **выступающих частей**, вместе с остальными обмерными данными яхты.
- (c) **Сертификационных марок** для выступающих частей нет.

### Е.3. КИЛЬ

#### Е.3.1. ПРАВИЛА

- (a) **Киль** должен соответствовать **правилам класса**, действовавшим/действующим на момент первичной **сертификации корпуса**.

#### Е.3.3. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

- (a) Точка F2 расположена на задней кромке киля на 660 мм ниже корпуса и на расстоянии 3685 мм от точки А (измеренном вдоль корпуса)
- (b) Точка F1 расположена на 550 мм выше точки F2 вдоль задней кромки киля
- (c) Точка F3 расположена на 300 мм ниже точки F2 вдоль задней кромки киля

#### Е.3.4. РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
Положение: расстояние «Е» между точкой А и точкой F2, как показано в Н.4	3 780 мм	3 820 мм
Охват киля: Кратчайшее расстояние, измеренное от нижней части подошвы киля вокруг бульба и до аналогичной точки на противоположном борту, как показано в Н.4	2 920 мм	2 960 мм

Максимальная толщина киля, измеренная на высоте точки F1	63 мм	73 мм
Максимальная толщина киля, измеренная на высоте точки F3	55 мм	65 мм
Максимальная толщина бульба	340 мм	348 мм
Кратчайший периметр киля на высоте точки F1, включая толщину задней кромки	1070 мм	1105 мм
Кратчайший периметр киля на высоте точки F3, включая толщину задней кромки	915 мм	975 мм

Задняя кромка киля должна быть прямой между точками F1 F3,  $\pm 2$  мм

#### Е.4. ПЕРО РУЛЯ, БАЛЛЕР И РУМПЕЛЬ

##### Е.4.1 ПРАВИЛА

(а) **Перо руля** должно соответствовать **правилам класса**, действовавшим/действующим на момент **сертификации**.

##### Е.4.2. СЕРТИФИКАЦИЯ

(а) Официальный меритель должен подтвердить в протоколе обмера требуемые правилами размеры пера руля, вместе с остальными обмерными данными яхты.

##### Е.4.4. КОНСТРУКЦИЯ

(а) Матрицы для изготовления пера руля должны быть сделаны с оригинального оборудования Mac Dell Marine Ltd.

##### Е.4.6. РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
Положение:		
Расстояние от точки А до нижней точки пера руля, как показано на рис. №4	1270 мм	1290 мм
Расстояние от точки А до верхней точки передней кромки пера руля	605 мм	615 мм
Зазор между верхним краем пера руля и корпусом	3 мм	.....
Размеры:		
Толщина пера руля (минимальная толщина должна быть измерена на расстоянии не менее 150 мм от нижней кромки пера руля)	17 мм	50 мм
Кратчайшее расстояние между верхней кромкой и нижней точкой пера руля	1210 мм	1230 мм

## Раздел F – Рангоут и такелаж

### F.1. ЧАСТИ РАНГОУТА И ТАКЕЛАЖА

#### F.1.1 ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ

- (a) Мачта
- (b) Гик
- (c) Стоячий такелаж
- (d) Бегучий такелаж
- (e) Спинакер-гик

### F.2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### F.2.1. ПРАВИЛА

- (a) **Рангоут** и его сопутствующее оборудование должны соответствовать **правилам класса**, действовавшим/действующим на момент **сертификации рангоута**.
- (b) Стоячий и бегучий **такелаж** должен соответствовать **правилам класса**, действующим в настоящий момент

#### F.2.2. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

- (a) Запрещено вносить в конструкцию **рангоута** изменения, кроме случаев, разрешенных настоящими **правилами класса**.

#### F.2.3. СЕРТИФИКАЦИЯ

- (a) **Сертификация** обязательна для мачты

#### F.2.4. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

- (a) **Ограничительные марки** должны быть контрастного с рангоутом цвета, минимальной шириной 20 мм и быть постоянно нанесены на рангоут

#### F.2.5. ИЗГОТОВИТЕЛЬ

- (a) Мачта, гик и спинакер-гик, включая все запасные и заменяемые части, могут изготавливаться любым производителем и должны соответствовать **правилам класса PLATU 25**.

### F.3. МАЧТА

#### F.3.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- (a) **Базовая точка мачты** (MDP) расположена на **шпоре мачты**
- (b) **Мачта** и краспицы должны быть изготовлены из алюминиевого сплава

#### F.3.2. КОНСТРУКЦИЯ

- (a) **Мачта** должна иметь фиксированный ликпаз или погон для подъема грота, представляющий собой единое целое с **мачтой**.
- (b) Алюминиевое усиление в месте установки мачты (партнерсе) не должно быть больше, чем ламинированная полиэфирная окантовка на палубе. Расстояние, измеренное от центра отверстия рыма крепления штага на носу до мачты в точке соприкосновения с верхним краем усиления, должно быть не менее 2600 мм и не более 2620 мм.
- (c) Степс мачты должен быть не больше, чем ламинированная полиэфирная окантовка внутри корпуса.
- (d) Никакая часть мачты, выступающая за ее основной контур, не должна выходить за контур степса. Также обязательно устанавливается шпилька из нержавеющей стали диаметром не менее 4 мм

### Ф.3.3. ОБОРУДОВАНИЕ РАНГООУТА И ТАКЕЛАЖА

#### (а) ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ

- (1) Вертлюг гика
- (2) Крепление спинакер-гика
- (3) На мачте должны быть установлены вырезы для шкивов, шкивы, шпильки, и (металлический трос не допускается) фалы из синтетического троса, как указано ниже:
  - один грота-фал
  - один спинакер-фал
  - один стаксель-фал
  - один топенант спинакер-гика
- (4) крепления для вант и штага
- (5) оковка топа мачты, с креплением для ахтерштага
- (6) две пары **краспиц**
- (7) ограничительное устройство для грота-фала, позволяющее применить С.10.3.в.

#### (б) НЕОБЯЗАТЕЛЬНОЕ

- (1) один механический ветроуказатель
- (2) навигационные огни и кабели для них
- (3) на топе может быть закреплена удочка с целью поднятия слабо нагруженного ахтерштага выше верхней латы грота. Эта модификация не должна изменять точку крепления ахтерштага или менять линию ахтерштага под нагрузкой между точками крепления
- (4) кронштейны для приборов
- (5) крепление оттяжки гика

### Ф.3.4. РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
Нижняя часть сужающегося отрезка мачты	200 мм	
Сечение мачты между MDP и нижней частью сужающегося отрезка мачты		
продольное (по линии ДП)	120 мм	
поперечное	79 мм	
В этой части мачты форма сечения и толщина стенки мачты должна быть постоянной по всей длине		
<b>Сечение мачты</b> между нижней частью сужающегося отрезка мачты и <b>верхней точкой</b>		
продольное (по линии ДП)	78 мм	
поперечное	62 мм	
Ширина <b>ограничительной марки</b> мачты	20 мм	
Расстояние от MDP до <b>верхней точки</b>		11 585 мм
Расстояние от MDP до <b>нижней точки</b>	2180 мм	
<b>Высота штага</b>	10 100 мм	10 170 мм
Крепление спинакер-гика		
<b>Высота</b>	2 180 мм	2 300 мм
<b>Высота подъема спинакера</b>		10 680 мм
Нижняя <b>краспица</b>		
<b>Высота</b>	4 280 мм	4 320 мм
<b>Длина</b>	955 мм	

<b>Верхняя краспица</b>		
<b>Высота</b>	7 300 мм	7 340 мм
<b>Длина</b>	598 мм	

#### Ф.3.5. ВЕС

Мачта в собранном состоянии со всем штатным оборудованием на своих местах, включая навигационные огни и их кабели (если постоянно установлены) и кронштейнами для приборов под нижней точкой, где они постоянно закреплены, но без:

- степса мачты
- ветроуказателя
- антенн
- компаса, дисплеев измерительных приборов и их кабелей

должна иметь **подвешенный вес (tip weight)** не менее 16.5 кг

Корректирующий свинцовый груз весом до 2.5 кг может быть постоянно закреплен на мачте с целью достижения минимального подвешенного веса. Расположение корректирующего груза: любое место мачты выше **верхней ограничительной марки** **Общий вес мачты**, включая корректирующий груз, если он используется, не должен быть менее 39 кг. Дополнительный корректирующий груз может быть постоянно закреплен с целью достижения минимального допустимого **веса мачты**. Расположение: на высоте **НИЖНЕЙ ТОЧКИ**, постоянно закрепленный.

#### Ф.4. ГИК

##### Ф.4.1. МАТЕРИАЛЫ

**Гик** должен быть сделан из алюминия

##### Ф.4.3. РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
Сечение гика		
вертикальное	94 мм	
поперечное	67 мм	
За исключением крайних 150 мм длины с обоих концов сечение гика должно быть постоянным		
<b>Ширина внешней ограничительной марки</b>	20 мм	
Максимальная длина		3 650 мм

#### Ф.5. СПИНАКЕР-ГИК

##### Ф.5.1. МАТЕРИАЛЫ

Спинакер-гик должен быть сделан из алюминиевой трубы постоянного диаметра

##### Ф.5.2. РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
<b>Диаметр трубы спинакер-гика</b>	50 мм	
<b>Длина спинакер-гика</b>		3 300 мм

##### Ф.5.3. ОГРАНИЧЕНИЯ

- (а) В течение соревнования допускается использование только одного комплекта **рангоута** и стоячего **такелажа**, кроме случаев утери элементов рангоута и стоячего такелажа или их неустраняемого повреждения

## Ф.6. СТОЯЧИЙ ТАКЕЛАЖ

### Ф.6.1. МАТЕРИАЛЫ

- (a) Стоячий **такелаж** должен быть изготовлен из нержавеющей стали, круглый трос 1х19. Использование троса Dyform не допускается
- (b) Ахтерштаг до топа мачты может быть сделан из синтетического троса.

### Ф.6.2. КОНСТРУКЦИЯ

#### (a) ОБЯЗАТЕЛЬНО

- Не допускается использование дополнительного стоячего такелажа или использование существующего такелажа не по назначению.
- Не допускается использование обтекателей штага
- Система натяжения ахтерштага должна давать выигрыш в силе не менее 8:1 и не более 16:1, и должна выводиться на обе стороны кокпита возле рулевого.

### Ф.6.3. КРЕПЛЕНИЯ

#### (a) ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ

- (1) Система крепления штага, состоящая из пластины, отверстий и шпилек. Никакие другие методы крепления штага не разрешены.
- (2) Талрепы для вант

### Ф.6.4. РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
Минимальный диаметр троса:		
V1	5 мм	
V2 / D3	4 мм	
D1	5 мм	
D2	3 мм	
Ахтерштаг	4 мм, если из стального троса	
Штаг	5 мм	

## Ф.7. БЕГУЧИЙ ТАКЕЛАЖ

### Ф.7.1. МАТЕРИАЛЫ

- (a) Материалы не регламентируются

### Ф.7.2. КОНСТРУКЦИЯ

#### (a) ОБЯЗАТЕЛЬНО

- (1) Грота-фал: грота-фал должен быть выведен под палубу на стопор, установленный на мачте в районе степса
- (2) Стаксель-фал: должен быть выведен позади мачты на стопор, расположенный на крыше рубки
- (3) Спинакер-фал: стопор спинакер-фала должен быть расположен на мачте. Дополнительный стопор на крыше рубки разрешен.
- (4) Топенант спинакер-гика: топенант спинакер-гика выводится позади мачты на стопор, расположенный на крыше рубки.

#### (b) НЕОБЯЗАТЕЛЬНО

- (1) Оттяжка каннингхема грота
- (2) грота-шкот
- (3) оттяжка каннингхема стакселя
- (4) оттяжка барбера из одиночного троса, позволяющая регулировать настройку стаксель-шкота только в одном направлении

### F.7.3. ОБОРУДОВАНИЕ (FITTINGS)

#### (a) НЕОБЯЗАТЕЛЬНОЕ

- (1) Один блок или люверс в каждом стакселе для использования оттяжки барбера
- (2) Один блок или люверс в каждом спинакер-шкоте, для использования оттяжки барбера на спинакер-шкоте или брасе

## Раздел G - Паруса

### G.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- (a) Паруса должны быть сконструированы и обмерены в соответствии с ППО, кроме усиления, которые не регламентированы и всех определений, данных в настоящих **правилах класса**
- (b) Паруса должны соответствовать действующим **правилам класса**
- (c) **Официальный меритель** должен **заверить** обмер гротов и стакселей на **галсовом** углу паруса, и спинакеров – на **фаловом** углу паруса, подписать и проставить дату на **сертификационной марке**.
- (d) Регистрационная наклейка IPCA (sail button) должна быть наклеена: для гротов и стакселей – на **галсовый угол**, для спинакеров – на **фаловый** угол

### G.3. ГРОТ

#### G.3.1. ОБОЗНАЧЕНИЯ

Эмблема класса должна соответствовать размерам и требованиям, указанным на схеме приложения J и располагаться на гроте в соответствии со схемой приложения J.

#### G.3.2. МАТЕРИАЛЫ

Разрешается использование дакрона и/или майлара и однослойных ламинированных конструкций из полиэстерового волокна.

#### G.3.3. КОНСТРУКЦИЯ

- (a) Разрешено не более 4 лат.
- (b) Допустимо (необязательно) одна полка рифов и более.
- (c) Разрешены следующие элементы: швы, клей, ленты, ликтросы, люверсы в углах, фаловая дощечка с необходимыми принадлежностями, люверс или шкив оттяжки каннингхема, **накладки на латкарманы**, резинки латкарманов, торцевая заглушка латкарманов, бегунки мачты и гика, булины со стопорами, **смотровые окна нерегламентируемого размера**, колдунчики, индикаторные полосы профиля паруса, а также прочие элементы, разрешенные или обязательные к применению в соответствии с другими применяемыми *правилами*.
- (d) **Задняя шкаторина** не должна выступать в сторону кормы относительно прямых линий между:
  - **задней точкой фалового угла** и пересечением **задней шкаторины** и верхнего края ближайшего к этой точке **латкармана**
  - пересечением **задней шкаторины** и нижнего края **латкармана** и пересечением **задней шкаторины** и верхнего края следующего **латкармана** по направлению вниз,
  - **шкотовым углом** и пересечением **задней шкаторины** и нижнего края ближайшего к этой точке **латкармана**.

#### G.3.4. РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
<b>Длина задней шкаторины</b>		10 070 мм
<b>Ширина грота на ½ высоты</b>		2 370 мм
<b>Ширина на ¾ высоты</b>		1 380 мм
<b>Ширина фалового угла</b>		150 мм

	минимум	максимум
<b>Длина латкарманов:</b>		
верхние и нижние карманы: <b>внутри</b>		без ограничений
средние латкарманы: <b>внутри</b>		1270 мм
нижние латкарманы: <b>внутри</b>		930 мм
Расстояние от <b>фалового угла</b> до пересечения <b>задней шкаторины</b> и оси верхнего латкармана, для парусов впервые <b>сертифицированных</b> после 15 сентября 2008	1860 мм	

## G.4. ПЕРЕДНИЙ ПАРУС

### G.4.1. МАТЕРИАЛЫ

Для легких стакселей и стакселей средней плотности разрешается использование дакрона, майлара и ламинированных конструкций из полиэстерового волокна. Для тяжелых стакселей разрешено использование только дакрона.

Установка смотровых окон разрешается только для легких стакселей и стакселей средней плотности.

### G.4.2. КОНСТРУКЦИЯ

(а) Допустимая конструкция паруса: **мягкий парус, однослойный парус**

(б) **Задняя шкаторина** не должна выходить за прямую линию между задним краем **фалового угла** и крайней точкой **шкотового угла**.

(с) Разрешены следующие элементы: швы, клей, ленты, люверсы в углах, карабины, **накладки на латкарманы**, резинки латкарманов, торцевая заглушка латкарманов, булинь со стопором, одно **смотровое окно**, колдунчики, индикаторные полосы профиля паруса, люверс для оттяжки каннингхема стакселя, а также прочие элементы, разрешенные или обязательные к применению в соответствии с другими применяемыми правилами.

### G.4.3. РАЗМЕРЫ ЛЕГКОГО СТАКСЕЛЯ (LIGHT JIB)

	минимум	максимум
<b>Длина передней шкаторины</b>		9 250 мм
<b>Перпендикуляр к передней шкаторине</b>		2 730 мм
<b>Ширина фалового угла</b>		75 мм
<b>Наружная длина латкарманов (если есть)</b>		
нижний и средний		630 мм
верхний		без ограничений

Оси латкарманов (если они есть) должны пересекать заднюю шкаторину стакселя в пределах 100 мм от точки  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$ , и  $\frac{3}{4}$  длины задней шкаторины.

### G.4.4. РАЗМЕРЫ СТАКСЕЛЯ СРЕДНЕЙ ПЛОТНОСТИ (MEDIUM JIB)

	минимум	максимум
<b>Длина передней шкаторины</b>		8 700 мм
<b>Перпендикуляр к передней шкаторине</b>		2 730 мм
<b>Ширина фалового угла</b>		75 мм
<b>Наружная длина латкарманов (если есть)</b>		
нижний и средний		630 мм
верхний		без ограничений

Оси латкарманов (если они есть) должны пересекать заднюю шкаторину стакселя в пределах 100 мм от точки  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$ , и  $\frac{3}{4}$  длины задней шкаторины.

#### G.4.5. РАЗМЕРЫ СТАКСЕЛЯ (JIB)

	минимум	максимум
<b>Длина передней шкаторины</b>		7 000 мм
<b>Перпендикуляр к передней шкаторине</b>		2 730 мм
<b>Ширина фалового угла</b>		75 мм
<b>Наружная длина латкарманов (если есть)</b>		
нижний и средний		630 мм
верхний		без ограничений

Оси латкарманов (если они есть) должны пересекать заднюю шкаторину стакселя в пределах 100 мм от точки  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$ , и  $\frac{3}{4}$  длины задней шкаторины.

Смотровые окна разрешены только для мест крепления колдунчиков.

#### G.4.6. РАЗМЕРЫ ШТОРМОВОГО СТАКСЕЛЯ

Латы запрещены.

Смотровые окна запрещены

Площадь штормового стакселя не должна превышать 5.0 м<sup>2</sup>

Допускается только тканый материал из полиэстерового волокна.

### G.5. СПИНАКЕР

#### G.5.1. МАТЕРИАЛЫ

Разрешены тканые спинакеры из нейлона или полиэстера

#### G.5.2. КОНСТРУКЦИЯ

(а) Допустимая конструкция паруса: **мягкий парус, однослойный парус.**

(б) Разрешены: швы, клей, ленты, люверсы в углах, люверсы, колдунчики, и другие элементы, допустимые применяемыми *правилами*.

(с) Тело паруса должно состоять из одного и того же тканого материала на всей площади паруса.

#### G.5.3. РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
<b>Длина боковых шкаторин</b>		9 500 мм
<b>Полуширина</b>		5 640 мм
<b>Длина нижней шкаторины</b>		5 640 мм
<b>Медиана, проведенная к середине нижней шкаторины</b> (для парусов, прошедших первичную сертификацию после 15 сентября 2008 г.)		10 600 мм

#### ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

##### **Правила класса ПЛАТУ**

Построечная спецификация, выпуск А

Чертеж №1, выпуск А

Форма обмера и декларация изготовителя (июль 2008)

Дата вступления в силу: 1 февраля 2011

Дата публикации: 12 января 2011

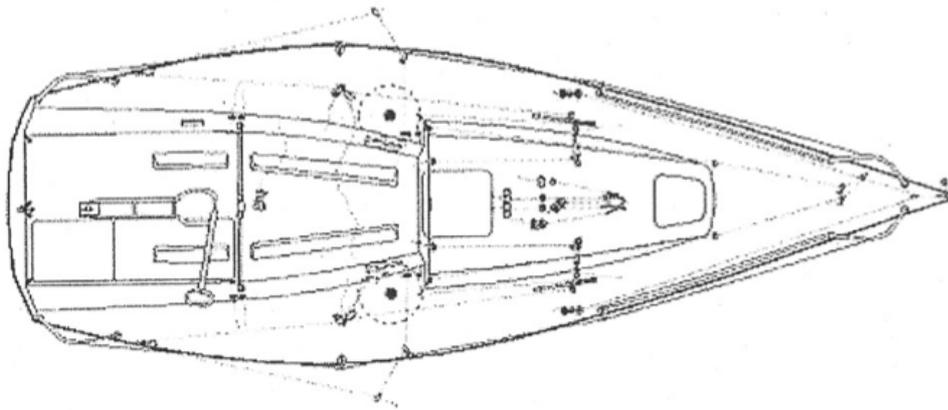
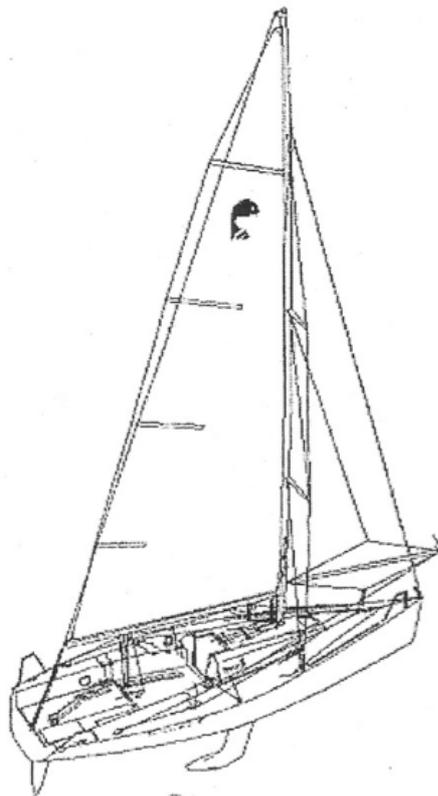
Предыдущее издание: сентябрь 2008 с поправками 2010

# ЧАСТЬ III – ПРИЛОЖЕНИЯ

Правила Части III являются **правилами закрытого класса**. Обмер должен проводиться в соответствии с ППО, кроме случаев, указанных в данных Правилах

## Раздел Н – Обмерный чертеж

### Н.1. СТАНДАРТНОЕ ПАЛУБНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И БЛОКИ



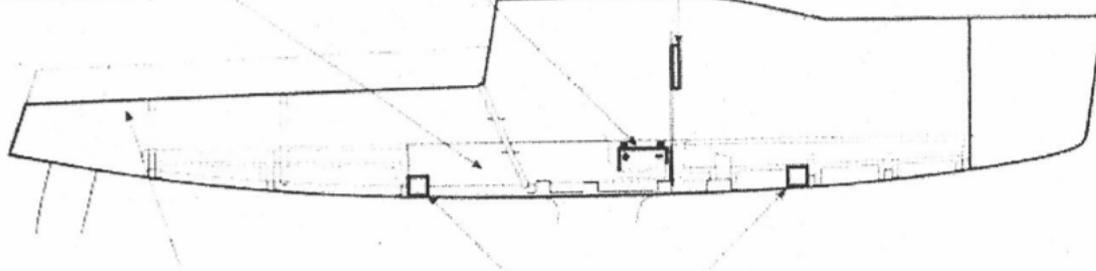
## Н.2. РАСПОЛОЖЕНИЕ КОРРЕКТИРУЮЩИХ ГРУЗОВ

положение якоря и цепи

аккумулятор

электрощиток

anchor and chain position



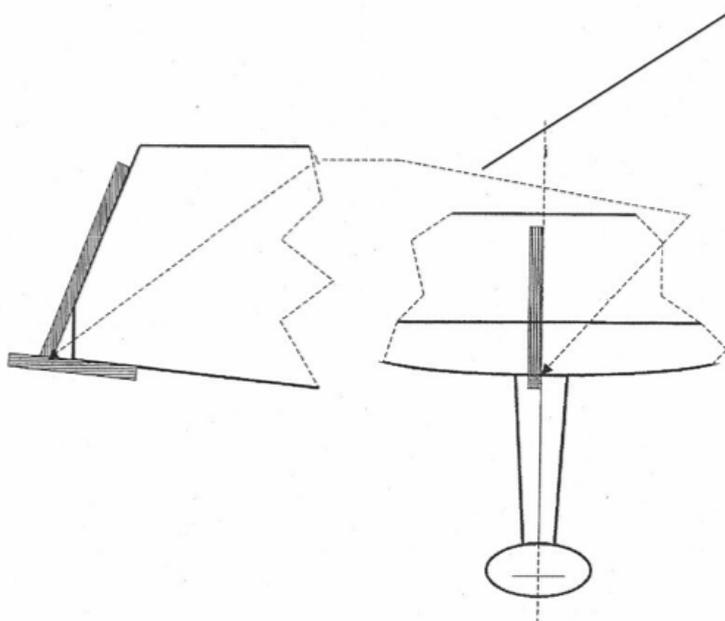
корректирующий груз отсека двигателя или кронштейн двигателя

корректирующие груза

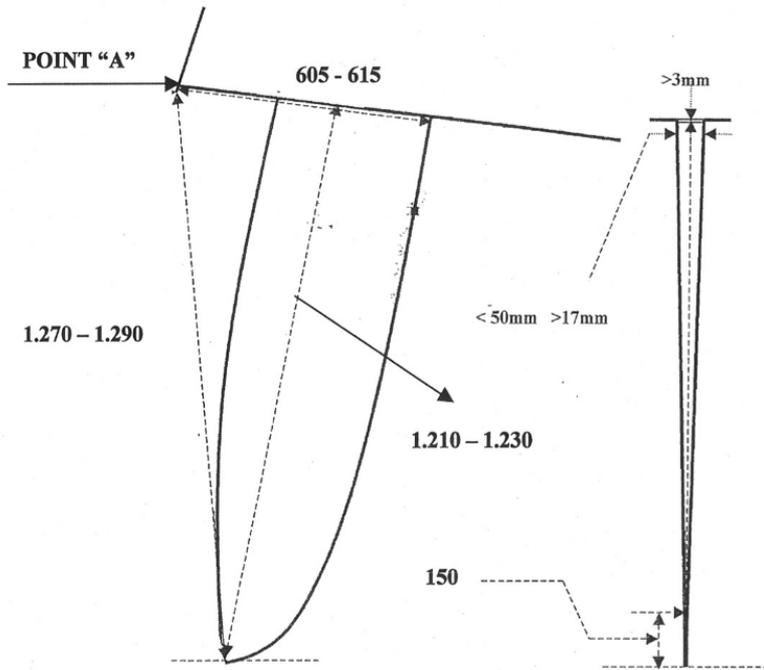
корректирующий груз двигателя: 21 кг  
корректирующий груз аккумулятора: 18 кг

## Н.3. КОРПУС И ПЕРО

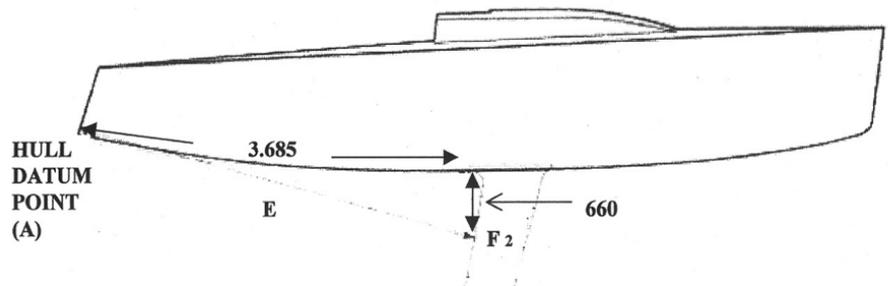
**БАЗОВАЯ  
ТОЧКА  
КОРПУСА (А)**



ТОЧКА «А»

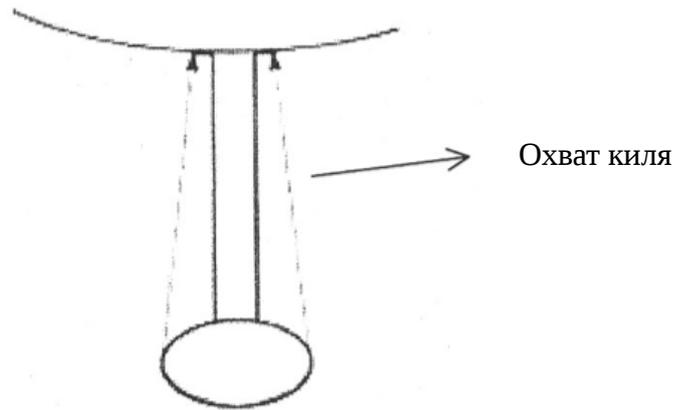
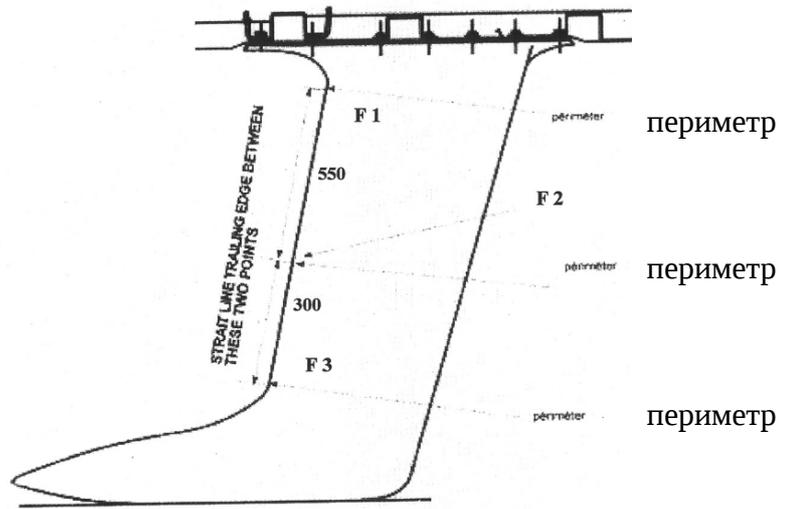


БАЗОВАЯ  
ТОЧКА  
КОРПУСА (А)



#### Н.4. КИЛЬ

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ  
ЗАДНЕЙ КРОМКИ  
МЕЖДУ ЭТИМИ  
ДВУМЯ ТОЧКАМИ



## Раздел J – ЭМБЛЕМА КЛАССА

