**NORDISKA IFRA 2019**

**Правила класса парусных яхт класса IF-Boаt (Internationales Folkerboot)**

****

**класса IF-Boot (Internationales Folkerboot)**

Парусная яхта класса IF была сконструирована в 1967 году Тордом Сунденом.

Общество парусных яхт класса IF получило признание Шведским союзом яхтсменов в 1971 году.

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

**РАЗДЕЛ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**A 1 Способ определения класса \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 5**

**А 2 Язык \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 5**

**А3 Сокращения \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 5**

**А 4 Зона ответственности, надзор и контроль \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 5**

**А 5 Управление правилами класса \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 5**

**А 6 Правила Всемирного союза всех парусных видов спорта (WS)\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 6**

**А 7 Правила для парусных судов \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 6**

**А 8 Изменения правил класса \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 6**

**А 9 Толкование правил класса \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 7**

**А 10 Национальные классовые сборы и строительные нормы \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 7**

**А 11 Номер на парусе \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 8**

**А 12 Первый судовой паспорт \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 8**

**А 13 Действительность судового паспорта \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 8**

**А 14 Допуск к эксплуатации, получаемый впервые \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 8**

**А 15 Объявление судового паспорта недействительным \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 9**

**РАЗДЕЛ В - ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ЯХТ**

**В 1 Судовой паспорт \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 9**

**В 2 Маркировка соответствия нормам \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 9**

**В 3 Номер паруса \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 10**

**В 4 Сравнительный контрольный замер \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 10**

**Часть II - Предписания и ограничения**

**РАЗДЕЛ С - УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ КЛАССОВЫХ РЕГАТ**

**С 1 Виды регат \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 11**

**С 2 Команда \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 11**

**С 3 Реклама \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 11**

**С 4 Оснащение \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 12/13**

**С 5 Яхта \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 13**

**С 6 Корпус \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 13**

**С 7 Весло \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 14**

**С 8 Рангоут и такелаж \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 14/15**

**С 9 Парус \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 15/16**

**РАЗДЕЛ D - КОРПУС**

**D 1 Составные части \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 17**

**D 2 Габариты \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 17**

**D 3 Приёмка/допуск к эксплуатации \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 17**

**D 4 Идентификация корпуса \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 18**

**D 5 Производитель \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 18**

**D 6 Обшивка \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 18**

**D 7 Палуба \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 18**

**D 8 Люк \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 18/ 19**

**D 9 Переборка \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 19**

**D 10 Райт-балка \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 19**

**D 11 Внутреннее оснащение \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 19/20**

**D 12 Балластный киль \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 20**

**D 13 Моторный отсек \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 20**

**D 14 Корпус в целом \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 20/ 21**

**РАЗДЕЛ Е - ВЕСЛО И РУМПЕЛЬ**

**Е 1 Составные части \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 21**

**Е 2 Габариты \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 22**

**РАЗДЕЛ F - РАНГОУТ И ТАКЕЛАЖ**

**F 1 Составные части \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 23**

**F 2 Общие положения \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 23**

**F 3 Мачта \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 23/25**

**F 4 Гик \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 25/27**

**F 5 Стоячий такелаж \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 27**

**F 6 Бегучий такелаж \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 27**

**F 7 Спинакерный шест \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 27/28**

**РАЗДЕЛ G - ПАРУСА**

**G 1 Конструктивные элементы \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 28**

**G 2 Габариты \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 29**

**G 3 Приёмка и допуск к эксплуатации \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 29**

**G 4 Изготовитель парусов \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 29**

**G 5 Грот \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 29/31**

**G 6 Передний парус генуэзский кливер \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 31/32**

**G 7 Передний парус крюйс-фок \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 32/33**

**G 8 Спинакер \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 33/34**

**Часть III - Приложение**

**Раздел Н - Чертежи \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\* 34**

**Часть I - Организационные положения**

**РАЗДЕЛ А - ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**A 1 Способ определения класса**

А 1.1. Данные правила являются **обязательными для осуществления классификации, т.е. принадлежности яхты к классу IF.**

**A 2 Язык**

А 2.1 Официальным языком является шведский язык. При возникновении разногласий, разночтений в процессе перевода следует ориентироваться на шведское издание.

А 2.2 Термин «**должен**» обозначает «**обязан в любом случае**», термин «**разрешается**»

 означает «**допустимо**».

**А 3 Сокращения**

А 3.1 GPR армированный стекловолокном полиэстер

А 3.2 IFRA Организация по сотрудничеству объединений/союзов яхт класса IF в

 Дании, Норвегии и Швеции

А 3.3 WS Всемирный союз всех парусных видов спорта World Sailing

А 3.4 KSR Условия проведения парусных регат

А 3.5 NKF Национальное объединение судов класса IF

А 3.6 NA Национальная организация, присоединённая к Всемирному союзу всех

 парусных видов спорта World Sailing („National Authority“)

А 3.7 RSR Правила оснащения

А 3.8 SSF Шведский союз яхтсменов

**А 4 Зона ответственности, надзор и контроль**

А 4.1 Ведомством по допуску/**разрешительным органом** для классов является NA - национальная организация. (В России – ассоциация класса яхт IF-Boat)

А 4.2 Данный перевод правил класса прежде всего адаптирован для участия яхт класса IF-Boat на в соревнованиях, проводимых на территории Российской Федерации, поэтому некоторые разделы официальных правил класса, созданных основополагающей для класса Шведской ассоциацией яхт класса яхт IF-Boat сокращены или изменены в части касающейся определения класса и процедур международного обмера.

По всем вопросам касательно **правил класса** национальное ведомство по допуску должно сотрудничать с Национальным объединением судов класса IF (NKF) и Организацией по сотрудничеству объединений/союзов яхт класса IF в Дании, Норвегии и Швеции (IFRA) (насколько это возможно).

А 4.3 За **определение класса** (т.е. принадлежности яхты к классу) в каждом конкретном случае ни NA- национальный **разрешительный орган** и **меритель**, ни Национальное объединение судов класса IF (NKF), ни IFRA правовой ответственности не несут. Данным организациям не могут быть предъявлены правовые либо финансовые претензии касательно точности замеров.

**А 5 Управление правилами класса**

В Российской Федерации ассоциация класса при определении принадлежности яхты к классу IF использует последнюю версию правил класса, публикуемую Шведской ассоциацией класса IF на сайте <https://www.ifboat.com/index.php?q=the-swedish-if-boat-association>.

**А 6 Правила Всемирного союза всех парусных видов спорта (WS)**

А 6.1 **Правила** **класса** действуют исключительно вкупе с Правилами оснащения (RSR) (в России спецправила) и Условиями проведения парусных регат (KSR) (в России Правила крейсерских гонок ПКГ). Эти правила и предписания должны соблюдаться неукоснительно, кроме случаев, когда условия класса не предусматривают иное.

А 6.2 Если Правила класса парусных судов не предусматривают иного, замеры должны соответствовать критериям Правил оснащения (RSR).

А 6.3 Если термин написан **жирным шрифтом**, то он определяется критериями Правил оснащения (RSR).

А 6.4 Если термин написан *курсивом*, то он определяется Условиями проведения парусных регат (KSR).

**А 7 Правила для парусных судов**

А 7.1 Изменять *Правила для парусных судов,* приведенные в разделе С данных **Правил класса парусных судов**, разрешено лишь в случаях, когда Национальное объединение судов класса IF (NKF) выдало соответствующее разрешение.

**А 8 Изменения правил класса**

Смотри раздел **А5.**

**А 9 Толкование правил класса**

А 9.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

(а) Толкование правил класса является прерогативой Национальных объединений судов класса IF (NKF), которые обязаны максимально быстро информировать национальные организации (NA) и Организацию по сотрудничеству объединений/союзов яхт класса IF в Дании, Норвегии и Швеции (IFRA) о толковании/интерпретации правил.

(b) Требование истолковать/интерпретировать правила может исходить исключительно от члена одного из Национальных объединений судов класса IF (NKF) либо от *арбитража/третейского суда.*

(c) Интерпретация правил одним из членов Национального объединения судов класса IF (NKF) может быть оспорено национальной организацией (NA).

(d) Толкование/интерпретация правил действует исключительно в пределах той страны, где данная интерпретация была осуществлена, до тех пор, пока отсутствует разрешение Организации по сотрудничеству объединений/союзов яхт класса IF в Дании, Норвегии и Швеции (IFRA).

(e) В случае, если между текстом правил класса в частях 1 и 2 и чертежами в приложении часть 3 будут выявлены разночтения, то ориентироваться надлежит на текст.

А 9.2 ВО ВРЕМЯ РЕГАТЫ

(a) Если в силу обстоятельств или из-за нехватки времени Национальное объединение судов класса IF (NKF) не в силах урегулировать толкование/интерпретацию **правил класса**, то выполнить данную задачу вправе *арбитраж/третейский суд.*

(b) Интерпретация/толкования правил класса действует только на время проведения конкретной регаты.

(c) По завершении регаты национальная организация (NA) и Национальное объединение судов класса IF (NKF) должны быть в кратчайший срок проинформированы об интерпретации/толковании правил, в случае, если факт толкования имел место.

(d) В свою очередь, Национальное объединение судов класса IF (NKF) должно проинформировать Организацию по сотрудничеству объединений/союзов яхт класса IF в Дании, Норвегии и Швеции (IFRA) об имевшем место толковании/интерпретации правил.

**А 10 Национальные классовые сборы и строительные нормы**

В связи с отсутствием строительства в Российской Федерации новых яхт класса **IF** содержание раздела не применяется.

**А 11 Номер на парусе**

А 11.1 Выдача номера на парусе является прерогативой **разрешительного органа.** (В Российской Федерации ассоциацией Класса решено сохранить оригинальные шведские номера, выданные на верфи при строительстве яхты).

**А 12 Мерительное свидетельство-сертификат о принадлежности к классу.**

В России выдается Ассоциацией яхт Класса IF boat после прохождения обмерных процедур и установления факта принадлежности яхты к классу.

**А 13 Действительность мерительного свидетельства.**

А 13.1 Мерительное свидетельство становится недействительным в следующих случаях:

(а) Истечение срока действия.

(b) Поменялся хозяин судна.

(c) Судно подверглось строит**е**льно-техническим изменениям либо ремонту, что требует проведения повторных **обмеров** согласно учётной карточке измерений.

(d) Изменение или смещение коррекционного веса.

(е) Решение, принятое **разрешительным органом** по иным причинам.

**А 14 Допуск к эксплуатации, получаемый впервые**

А 14.1 По истечении указанного в **мерительном свидетельстве** сроке действия собственник обязан в срок, не превышающий 6 месяцев, затребовать у **разрешительного органа** новое **мерительное свидетельство**. Единовременно с подачей заявки на новое **мерительное свидетельство** должно быть возвращено **мерительное свидетельство** с истекшим сроком действия, а также, если необходимо, должен быть уплачен взнос. По завершении процедур владельцу выдаётся новое **мерительное свидетельство.**

А 14.2 В случае изменения собственника новый владелец обязан в срок, не превышающий 6 месяцев, затребовать у **разрешительного органа** новое **мерительное свидетельство**. Единовременно с подачей заявки на новое мерительное **свидетельство** должно быть возвращено **мерительное свидетельство** с истекшим сроком действия, а также, если необходимо, должен быть уплачен взнос. По завершении процедур собственнику выдаётся новое **мерительное свидетельство**.

А 14.3 В случае, если судно подверглось изменениям, которые согласно учётной карточке измерений требуют проведения нового **обмера,** то таковой обмер должен быть проведён **мерителем** с внесением данных в новую учётную карточку измерений. В шестимесячный срок по завершении проведения обмера новая учётная карточка вкупе со ставшим недействительным **мерительным свидетельством** и, если необходимо, уплаченным сбором, должны быть направлены в **разрешительный орган.** По завершении процедур собственнику выдаётся новое **мерительное свидетельство**.

А 14.4 В случае изменения или смещения коррекционного веса **меритель** обязан осуществить контроль и при необходимость заново взвесить судно, с внесением **мерителем** данных в новую учётную карточку измерений. В шестимесячный срок по завершении взвешивания новая учётная карточка вкупе со ставшим недействительным **мерительным свидетельством** и, если необходимо, уплаченным сбором, должны быть направлены в **разрешительный орган.** По завершении процедур собственнику выдаётся новое **мерительное свидетельство**.

А 14.5 Если судно на протяжении 6 месяцев не имело **мерительного свидетельства**, после чего собственник истребовал новое **мерительное свидетельство**, **разрешительный орган** вправе потребовать повторного **освидетельствования для ввода в эксплуатацию.**

**А 15 Объявление мерительного свидетельства недействительным.**

А 15.1 **Разрешительный орган** вправе объявить **мерительное свидетельство** недействительным, если на то имеются весомые причины. Одной из причин может стать повторное и умышленное нарушение собственником **правил класса** в рамках *классовой регаты*.

**РАЗДЕЛ В - ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ЯХТ**

|  |
| --- |
| Для того, чтобы **яхта** была допущена до *соревнований*, требуется соблюдение перечисленных в данном разделе правил. |

**В 1 Мерительное свидетельство**

В 1.1 Судно обязано иметь действительный **мерительное свидетельство**, а также данные о возможных коррекционных весах. Также судно должно соответствовать правилам класса.

**В 2 Маркировка соответствия нормам**

В 2.1 На всех элементах судна, на которых должна быть нанесён знак технического контроля, должна присутствовать такая маркировка.

**В 3 Номер паруса**

В 3.1 Выдача номера паруса осуществляется **разрешительным органом.** Номер должен быть прочно закреплён на переборке. Номер фиксируется либо непосредственно на переборке на щитке, либо строительной панели. (Для яхт, построенных в Швеции, и ввезенных в Российскую Федерацию ассоциацией класса принято решение с целью сохранения традиций класса сохранить оригинальную нумерацию класса).

**В 4 Сравнительный контрольный обмер**

В 4.1 В случае, если во время соревнований возникают споры относительно **измерений**, возможно прибегнуть к нижеследующей процедуре, если для требующего проверки элемента данными правилами класса не предусмотрено иное:

(а) Случайным путём осуществляется выборка из как минимум 5 **яхт**, у которых оспариваемый элемент не подвергался ремонту. Данные яхты играют роль эталонных **яхт**.

(b) Осуществляется измерение элемента **яхты**, ставшей предметом спора, и аналогичных элементов эталонных **яхт**.

(c) Результаты замера элемента **яхты**, ставшей предметом спора, должны соответствовать или находиться в пределах результатов минимально-максимальных измерений, полученных на эталонных **яхтах**.

(d) Если размеры элемента яхты, ставшей предметом спора, находятся за пределами значений, полученных при обмере аналогичных элементов эталонных яхт, информация о данной ситуации со всеми деталями должна быть передана в Национальное объединение судов класса IF (NKF), которое определяет дальнейшие действия, насколько это возможно.

(e) После завершения регаты Национальная организация (NA) в кратчайшие сроки информируется о произошедшем и о принятом решении.

(f) Национальное объединение судов класса IF (NKF) информирует Организацию по сотрудничеству объединений/союзов яхт класса IF в Дании, Норвегии и Швеции (IFRA) о произошедшем и о принятом решении, насколько это возможно.

**Часть II - Предписания и ограничения**

|  |
| --- |
| Команда и **яхта** при проведении *классовых регат* должны соответствовать критериям правил, перечисленных в части 2. Предписанные в части 2 **измерения** являются частью **допуска к эксплуатации** и должны быть осуществлены **обмерщиком** либо производителем, имеющим лицензию на допуск к эксплуатации. |

**РАЗДЕЛ С - УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ КЛАССОВЫХ РЕГАТ**

|  |
| --- |
| Данная глава содержит:1. Правила, которые применяются только во время *гонки*
2. Правила для **яхт**, не имеющих **допуска к эксплуатации**;
3. Правила для **яхт**, которым для получения **допуска к эксплуатации** требуется также **освидетельствование** нескольких элементов **яхты.**
 |

**С 1 Виды регат**

С 1.1 ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Под термином *«классовые гонки»* имеются в виду гонки согласно **правилам классов**:

(а) гонка, в которой соревнуются только яхты класса IF

и

(b) гонка, в которой понятие «класс» определяется правилами Национальной ассоциации (NA) или подобным образом,

или

(с) гонка, которую Национальное объединение судов класса IF (NKF) или её локальная организация классифицировали как *«классную гонку*».

**С 2 Команда**

С 2.1 ОГРАНИЧЕНИЯ

 (а) На период проведения *классовой регаты* команда должна состоять из **2** или **3** человек.

 (b) На период проведения *регат,* не относящихся к *классовым регатам,* число членов команды не ограничено.

 (c) Во время проведения регаты, общая продолжительность которой не превышает 7 дней, команда должна оставаться неизменной по количественному и персональному составу, крое случаев, когда руководство гонкой даёт разрешение отступить от данного правила.

С 2.2 ЧЛЕНСТВО

 (а) Во время первенства по классовым *гонкам* собственник либо его представитель должны быть членами Национального объединения судов класса IF.

С 2.3 ВЕС КОМАНДЫ

 (а) Вес команды не регламентирован.

**С 3 Реклама**

С 3.1 ОГРАНИЧЕНИЯ

 (а) На **яхте** допускается размещение исключительно той рекламы, которая является допустимой согласно категории С Всемирного союза всех парусных видов спорта World Sailing (WS).

**С 4 Оснащение**

С 4.1 ПРЕДУСМАТРИВАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

 **(а) в обязательном порядке**

(i) Ведро либо водоотливный/осушительный/трюмный насос

(ii) Якорь весом минимум 7,5 кг. При расчёте веса **нельзя** приплюсовывать вес якорной цепи.

(iii) Якорный канат/линь минимальным диаметром 12 мм, либо якорный ремень, предельная допустимая нагрузка которого составляет 2300 кг. Длина каната либо ремня должна составлять минимум 30 метров. Если наличествует цепь, её длину разрешается приплюсовывать к длине каната либо ремня.

(iv) Два каната, минимальный диаметр которых должен составлять 10 мм. Длина каждого из канатов должна быть более 10 метров.

(v) Матрасы/Подушки для всех коек, представляющие собой полноценные лодочные матрасы высотой не менее 70 мм.

(vi) Переборка (брандер-щит) из лодочной фанеры, цельной древесины, плексигласа либо армированного стекловолокном полиэстера (GPR) для закрывания доступа в каюту. Допускается наличие у переборки вентиляционной решетки из материала свободного выбора. Переборка может также быть разделённой/многокомпонентной.

(vii) Кладовая/посудомойка/буфет (Pantry), которая должна подходить для использования на прогулочных судах и весить минимум 2 кг.

(viii) Спасательные жилеты на всех членов команды.

 **(b) по желанию**

(i) Электронный компас с цифровым дисплеем.

(ii) Магнитный компас.

(iii) Механический лаг.

(iv) **Неэлектронный указатель направления ветра.**

(v) Бинокль.

(vi) Часы.

(vii) Радиоаппаратура, мобильные телефоны, системы GPS. Их использование разрешается исключительно в пределах, установленных Условиями проведения парусных регат (KSR), либо их использование должно быть разрешено предписаниями для яхт.

(viii) Ремни для откренивания. *Ремни для откренивания* должны быть зафиксированы в кокпите таким образом, чтобы исключалось их вытягивание за пределы границ кокпита.

(ix) Такелаж/снасти.

(x) Личное оснащение.

(xi) Оснащение для кемпинга.

(xii) Оборудование для обеспечения безопасности.

(xiii) Неэлектронное навигационное оснащение.

(xiv) Отопительные приборы.

(xv) Аккумуляторная батарея.

(xvi) Осветительные приборы.

(xvii) Инструменты.

(xviii) Запасные части.

(xix) Прочее оснащение согласно С 4.1 (а).

С 4.2 НЕ РАЗРЕШАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВО ВРЕМЯ *КЛАССНЫХ РЕГАТ,*

НО

РАЗРЕШАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВО ВРЕМЯ ДРУГИХ РЕГАТ

 **(а) в обязательном порядке**

(i) Лаг

(ii) Произвольное навигационное оборудование.

(iii) Произвольные электронные яхтенные инструменты.

(iv) Радиотелефонная станция и/или мобильные телефоны, но только в тех случаях, когда это допускается инструкцией для парусных судов.

С 4.3 НЕ РАЗРЕШАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

 **(а) в обязательном порядке** (но нужно иметь на борту) \*

(i) Весло длиной от 12000 мм.

 **(b) по желанию** (в наличии на борту) \*

(i) Подвесной мотор.

(ii) Прочее оснащение согласно С 4.3 (а).

\*Дополнения в скобках внесены согласно пояснениям Марека Янека (Marek Janiec).

**С 5 Яхта**

С 5.1 ВЕС минимум

 (а) Вес **яхты** в сухом состоянии без паруса и незафиксированных элементов

 **2150 кг.**

С 5.2 КОРРЕКЦИОННЫЕ ВЕСА

 (а) Если **яхта** не удовлетворяет требованиям к минимальному весу, то под палубой необходимо разместить коррекционные веса, две трети которых должны располагаться перед отсеком каюты.

**С 6 Корпус**

С 6.1 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

 (а) Техническое обслуживание, полировка и покраска являются допустимыми и не требуют повторных **обмеров** либо повторного **допуска к эксплуатации**.

 (b) Ремонтные работы, которые не влекут за собой изменений формы либо структуры корпуса, не требуют повторных **обмеров** либо повторного **допуска к эксплуатации**.

 (с) Для проведения технического обслуживания и ремонта разрешается использование эпоксида.

**С 7 Весло**

С 7.1 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

 (а) Уход, поддержание в исправном состоянии, покраска и полировка являются допустимыми и не требуют повторных **обмеров** либо повторного **допуска к эксплуатации**.

 (b) Ремонтные работы, которые не влекут за собой изменений формы либо структуры весла, не требуют повторных **обмеров** либо повторного **допуска к эксплуатации**.

 (с) Для проведения технического обслуживания и ремонта разрешается использование эпоксида.

**С 8 Рангоут и такелаж**

С 8.1 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

 (а) Уход, поддержание в исправном состоянии, покраска и полировка являются допустимыми и не требуют повторных **обмеров** либо повторного **допуска к эксплуатации**.

 (b) Ремонтные работы, которые не влекут за собой изменений формы либо структуры рангоута и такеллажа, не требуют повторных **обмеров** либо повторного **допуска к эксплуатации**.

С 8.2 МАЧТА

 (а) **Габариты** минимум максимум

 (i) Расстояние от передней точки носовой части судна дол передней кромки **мачты** на крыше каюты

 **2930** мм **2960** мм

 (ii) Расстояние от крыши каюты до **нулевого пункта / начала координат (марка на мачте возле гика):**

 **690** мм **710** мм

 (b) **Предписание**

 (i) При осуществлении контрольного замера рангоута и такелажа основание мачты должно быть закреплено в гнезде таким образом, чтобы полностью исключить возможность отклонения/движения назад.

 (c) **Запреты**

 (i) Долговременная фиксация, препятствующая тому, чтобы грот-мачта опускалась за пределы нулевого пункта/начала координат.

С 8.3 ГИК

 (а) **Габариты** минимум максимум

 (i) Длина **3400** мм

С 8.4 СПИНАКЕР-ГИК

 (а) **Эксплуатация**

 (i) Для эксплуатации спинакер-гик должен быть одним концом закреплён в мачтовой арматуре (кольцо либо рельс с кареткой) или при помощи ремня зафиксирован рядом с мачтой.

С 8.5 СТОЯЧИЙ ТАКЕЛАЖ

 (а) **Габариты** максимум

 (i) Расстояние от фока-штага на палубе до переднего края **мачты** на крыше каюты

 **2565** мм

 (ii) **Стаксельный треугольник** (размер J, длина носовой части)

 (b) **Эксплуатация**

 (i) Перекидной рычаг (Toggle) и талреп для регулировки.

С 8.6 БЕГУЧИЙ ТАКЕЛАЖ

 (а) **Монтаж и эксплуатация**

 (i)Выше уровня палубы

 а. без ограничений

 (i)Ниже уровня палубы

 а. коуш Каннингема, также именуемый просто Cunningham, с возможностью регулировки.

 b. тали ахтерштага с возможностью регулировки.

 c. барабан стрелового ролика, включая крепёж и направляющие.

**С 9 Паруса**

С 9.1 ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ *КЛАССОВЫХ РЕГАТ*

 (а) Во время регаты разрешается использование не более чем **1** грота, не более чем **2** стакселей, и не более чем **2** спинакеров, за исключением случаев, когда **парус** повреждён настолько, что починить его невозможно, либо когда парус утерян. Замена паруса в этих случаях допускается только с разрешения гоночного комитета регаты.

 (b) На борту могут находиться не более чем **1** грот, не более чем **2** стакселя, и не более чем **2** спинакера.

 (с) Для четкой идентификации в гонках со стороны гоночного комитета спинакеры должны в значительной степени отличаться друг от друга цветом и узором.

 (d) В каждой отдельной гонке регаты разрешается использовать только **один** спинакер.

С 9.2 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

 (а) Техническое обслуживание и ремонт являются допустимыми и не требуют повторных **обмеров** либо повторного **допуска к эксплуатации**.

С 9.3 ГРОТ

 (а) **Маркировка**

 (i) *Номер паруса и обозначение страны* должны соответствовать Условиям проведения парусных регат (KSR).

 (ii) *Номер паруса* может отличаться от номера, указанного на плакетке на переборке, при условии, что никакая другая яхта во время *гонки* или регаты не снабжена идентичным номером и обозначением страны.

 (b)**Эксплуатация**

 (i) **Парус** должен быть установлен в любом случае. Необходимо удостовериться в том, что парус может быть поставлен и убран в открытом море.

 (ii) **Передний ликтрос** или коуши Каннингема (в случае, если передняя шкаторина крепится к мачте клевантами), а также нижняя шкаторина должны проходить в лик-пазе мачты и гика соответственно.

 (iii**)** Разрешено использование поворотных направляющих блоков любых видов.

С 9.4 генуэзский стаксель

(а)**Эксплуатация**

 (i) генуэзский стаксель должен крепиться за фока-штагом.

 (ii) **Передний ликтрос** разрешено крепить к фока-штагу **ракс-карабинами либо ремнями с нажимной кнопкой**, предназначенными для данного действия.

 (iii) Складной передний парус должен быть либо полностью свёрнут, либо полностью развёрнут.

С 9.5 СТАКСЕЛЬ

 (а) **Маркировка**

 На стакселе не допускается размещение *номера паруса и обозначения страны.*

С 9.6 СПИНАКЕР

 (а) **Маркировка**

 (i) *Номер паруса и обозначение страны* должны соответствовать Условиям проведения парусных регат (KSR).

 (ii) *Номер паруса* может отличаться от номера, указанного на плакетке на переборке, при условии, что никакая другая яхта во время *гонки* или регаты не снабжена идентичным номером и обозначением страны.

**РАЗДЕЛ D - КОРПУС**

|  |
| --- |
| В данной главе содержатся правила касательно **корпуса.** При **входном контроле** или приёмке при воде в эксплуатациюдругие элементы **яхты** не учитываются.  |

**D 1 Составные части**

D 1.1 В ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПОРЯДКЕ

 (а) Обшивка **корпуса.**

 (b) Палуба.

 (c) Форлюк/носовой люк. У яхт, построенных до 1967 года, допускается его отсутствие.

 (d) Разделённый на две створки кормовой люк.

 (e) Люки над койкой-рундуком в кокпите.

 (f) Сдвижной люк в задней части рубки (палубной надстройки).

 (g) Переборка согласно чертежу 1460. У яхт, построенных до 1967 года, допускается её отсутствие.

 (h) Райт-балка (поперечная балка из дерева или стеклопластика, на которой крепится погон гика-шкота).

 (i) Оснастка.

 (j) Балластный киль.

 (k) Двигательный отсек либо соответствующий коррекционный вес.

D 1.2 ПО ЖЕЛАНИЮ

 (а) Опора мачты для яхт до 1967 года постройки, у которых отсутствует переборка.

**D 2 Габариты**

В 2.1 Габариты должны соответствовать Правилам оснащения (RSR) либо главе B.4

В 2.2 ДОПУСКИ

Если размеры указаны без интервала минимум/максимум, то предписаны нижеследующие допуски:

(a) Общая длина +/- 10 мм

(b) Строительная ватерлиния +/- 10 мм

(c) Ширина секций 1-16 +/- 1 %

(d) Надводный борт +/- 1 %

(e) Осадка +/- 1 %

(f) Радиус более 25 мм +/- 2 мм

(g) Радиус менее 25 мм +/- 1 мм

(h) прочие размеры на чертеже +/- 5 мм

**D 3 Приёмка/допуск к эксплуатации**

D 3.1 **Корпус** должен соответствовать **правилам класса**, которые на момент **приёмки** являются действующими.

D 3.2 Все формы и виды соединений должны получить разрешение Шведского союза яхтсменов (SSF).

**D 4 Идентификация корпуса**

D 4.1 **Корпус** долен быть снабжён строительной панелью (Шильдой), которую надлежит закрепить на переборке. Если у яхты отсутствует такая панель, то табличка с номером паруса должен быть надёжно прикреплена к переборке либо непосредственно рядом с ней.

**D 5 Производитель**

D 5.1 Обшивка **корпуса** и палуба могут сооружаться исключительно производителем, имеющим соответствующую лицензию Шведского объединения яхт класса IF.

D 5.2 Монтаж обшивки **корпуса,** палубы и переборки в единое целое разрешается производить только производителю **корпуса.**

D 5.3 Выбор производителя внутренних помещений и райт-балки не регламентирован.

**D 6 Обшивка корпуса**

D 6.1 МАТЕРИАЛ

 (а) **Обшивка корпуса** должна быть выполнена из армированного стекловолокном полиэстера (GRP).

 (b) Укрепления должны быть выполнены из шлюпочной фанеры.

 (с) Поверхности должны быть покрыты/обработаны полиэстером, эпоксидом или краской на выбор.

D 6.2 СТРУКТУРА И РАЗМЕРЫ

 (а) См. чертежи 1223А, 1223В и 1460.

 (b) Корпус должен состоять из двух зеркальных половин.

**D 7 Палуба**

D 7.1 МАТЕРИАЛ

 (а)Палуба должна быть выполнена из многослойного полотна из армированного стекловолокном полиэстера (GRP).

 (b) Укрепления должны быть выполнены из шлюпочной фанеры.

 (с) Поверхности должны быть покрыты/обработаны полиэстером, эпоксидом или краской на выбор.

D 7.2 СТРУКТУРА И РАЗМЕРЫ

 (а) См. чертежи 1223В, 1229В и 1460.

**D 8 Люк**

D 8.1 МАТЕРИАЛ

 (а) Люк должен быть выполнен из многослойного полотна из армированного стекловолокном полиэстера (GRP).

 (b) Укрепления должны быть выполнены из шлюпочной фанеры.

 (с) Поверхности должны быть покрыты/обработаны полиэстером, эпоксидом или краской на выбор.

**D 9 Переборка**

D 9.1 МАТЕРИАЛ

 (а) Переборка должна быть выполнена из шлюпочной фанеры.

 (b) Переборка должна быть связана с обшивкой и палубой соединением из высокопрочного заламинированного пластика, обладающего повышенной устойчивостью к истиранию и ударопрочностью.

 (с) Способ обработки поверхностей выбирается по желанию.

D 9.2 СТРУКТУРА И РАЗМЕРЫ

 (а) См. чертеж 1460.

**D 10 Райт-балка**

D 10.1 МАТЕРИАЛ

 (а) Райт-балка может быть выполнена из **любого** материала.

D 10.2 МОНТАЖ, СТРУКТУРА И РАЗМЕРЫ

 (а) Райт-балка должна быть закреплена в отведённом для этого месте, см. чертёж 1460.

 (b) Высота райт-балки не должна значительно превышать высоту скамей для сидения кокпита.

D 10.3 ОБШИВКА

(а) Непосредственно на верхней поверхности райт-балки должен быть прикреплён рельс для погона гика-шкота.

(b) Требования касательно прочих поверхностей отсутствуют.

**D 11 Внутреннее оснащение**

D 11.1 МАТЕРИАЛ

 (а) Толщина материала должна составлять не менее 6 мм. В качестве материала должно использовать яхтенную фанеру или цельную древесину.

 (b) Материал для внешней отделки поверхностей можно выбирать по желанию.

D 11.2 МОНТАЖ

 (а) См. чертёж 1460. Оснащение яхт, построенных до 1967 года, может отличаться.

 (b) Стационарные коечные поверхности могут быть снабжены вентиляционными отверстиями, занимающими не более 5 процентов поверхности.

D 11.3 КОНСТРУКТИВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

 (а) **обязательные**

(i) Платяной шкаф, верхняя кромка которого должна доходить как минимум до палубы, предназначенной для пешего хождения. Минимальная ширина 350 мм. Шкаф должен иметь открытый фасад либо быть снабжённым дверцей.

(ii) Подвесные шкафчики с крышками в салоне под предназначенной для пешего хождения частью палубы. Их Высота должна составлять не менее 200 мм, общая длина - не менее 2000 мм, смотри чертёж 1460.

(iii) Малая кухонная ячейка, которая может быть как встроенной, так и выдвижной либо откидной. В её составе должна присутствовать плита на две конфорки.

(iv) Четыре стационарных койки длиной не менее 1800 мм и шириной не менее 600 мм. Две из них должны находится в носовой части. Место одной из коек салона может быть задействовано в пользу размещения малой кухонной ячейки.

(v) Пайолы во всём внутреннем пространстве, включая пространство под кокпитом.

(vi) Люк между салоном и помещением под кокпитом.

 (b) **по желанию**

(i) все прочие предметы внутреннего оснащения.

**D 12 Балластный киль**

D 12.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

 (а) Балластный киль должен быть прочно вмонтирован в корпус.

D 12.2 МАТЕРИАЛ

 (а) Балластный киль должен быть выполнен из чугуна.

D 12.3 СТРУКТУРА И РАЗМЕРЫ

 (а) Балластный киль должен быть изготовлен согласно форме, утвержденной Шведским объединением яхт класса IF.

D 12.4 ВЕС минимум максимум

 (а) Вес балластного киля 1240 кг 1260 кг

**D 13 Моторный отсек**

D 13.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

 (а) Моторный отсек из армированного стекловолокном полиэстера должен, за исключением части (b), соответствовать чертежу 1460.

 (b) При отсутствии мотора в соответствующем месте должен быть закреплён коррекционный вес в 3,75 кг.

 (с) Отверстие моторного отсека, выходящее в корпус, разрешается закрыть люком; но также и разрешается насовсем закрыть его пластиком.

**D 14 Корпус в целом**

D 14.1 ОБШИВКА И АРМАТУРА

 **(а)обязательные требования:**

Oбшивки нижеследующих элементов должны быть выполнены согласно чертежу 1324-2.

 (i) Фока-штаг.

 (ii) Вантовые крепления.

 (iii) Основание мачты.

Также должны присутствовать нижеследующие элементы:

 (iv) Обшивка носовой части.

 (v) Носовой рельс.

 (vi) Шкворень.

 (vii) Самоотливные клапаны кокпита с отключаемым водосливом.

 **(b)по желанию:**

 (i) Поручни на палубе.

 (ii) Прочая арматура.

D 14.2 РАЗМЕРЫ КОРПУСА минимум максимум

 (а) **Длина корпуса**  7855 мм 7875 мм

(b) Общая **ширина корпуса**  2178 мм 2222 мм

D 14.3 КОКПИТ

 (а) Кокпит должен быть самоотливным.

 (b) Скамья для сидения и люки должны соответствовать чертежам 1460 и 1229В.

D 14.4 УКРЕПЛЕНИЯ/УСИЛИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

 **(а)обязательные:**

 (i) Усиление носовой части, держатели коек, держатели фока-штага, вантовые держатели, а также оборудование и палуба должны соответствовать чертежу 1460.

 **(b)по желанию:**

 (i) Элементы усиления под вант-путенсы для обеих вант, они же так называемое «колено», могут быть применены, но только при условии их соответствия чертежу 1965-2. Разрешено применение эпоксида. Элементы усиления должны быть подвергнуты обмеру, после чего нужно запросить у национальной ассоциации новый судовой паспорт.

**РАЗДЕЛ Е – ПЕРО РУЛЯ И РУМПЕЛЬ**

|  |
| --- |
| В данной главе содержатся правила относительно **пера руля** и **румпеля**. При **входном контроле** или приёмке при воде в эксплуатациюдругие элементы **яхты** не учитываются. |

**Е 1 Составные части**

Е 1.1 В ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПОРЯДКЕ

 (а) **Перо руля.**

 (b) **Румпель**.

Е 1.2 ПО ЖЕЛАНИЮ

 (а) Удлинитель румпеля.

**Е 2 Габариты**

Е 2.1 Габариты должны соответствовать Правилам оснащения (RSR) либо главе B.4

Е 2.2 ДОПУСК

 (а) **Перо руля** должно соответствовать **правилам класса,** которые действуют на момент **обмера.**

 (b) Национальная организация (NA) вправе назначить одного или нескольких ответственных лиц для проведения замеров **перьев руля** от производителя и их приёмки.Для этого национальная организация выдаёт особую лицензию.

 (с) **Меритель** либо ответственное лицо согласно критериям пункта Е2.2(b) должен промаркировать новое **перо руля** предписанным **знаком соответствия нормам,** внести данные о результатах обмера и дате **приёмки** в учётную карточку замеров.

Е 2.3 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

 (а) Производитель выбирается произвольно, регламентация на сей счёт отсутствует.

Е 2.4 МАТЕРИАЛ

 (а) **Перо руля** должно быть выполнено из многослойного полотна из армированного стекловолокном полиэстера (GRP), либо из армированного стекловолокном многослойного эпоксидного полотна.

 (b) Наполнитель выбирается по желанию, регламентация на сей счёт отсутствует.

 (с) Румпель должен быть выполнен из цельной древесины либо склеенной древесины.

Е 2.5 СТРУКТУРА

 (а) **Перо руля** может быть изготовлено другой формы или иным способом.

 (b) **Перо руля,** за исключением, не должно иметь пустого внутреннего пространства, за исключением, указанным в пункте (С).

 (с) Для **Перьев руля,** изготовленных до 1973 года и снабженных заформованными петлями для навески, допустимо наличие пустого внутреннего пространства.

Е 2.6 ГАБАРИТЫ

 (а) Габариты весла должны соответствовать чертежу 1231-3. Радиус заднего края ни на одном из отрезков не должен быть менее 5 мм.

 (b) Габариты румпеля устанавливаются по желанию, регламентация на сей счёт отсутствует.

Е 2.7 ПОКРЫТИЯ, АРМАТУРА

 (а) **в обязательном порядке**

 (i) Лопасть пера.

 (ii) Арматура для крепления румпеля. Может быть отформована либо привинчена прочным резьбовым соединением.

 (b) **по желанию**

 Прочие элементы на **весле** и румпеле выше ватерлинии.

Е 2.8 ВЕС минимум

 (а) Вес **весла** или румпеля с обязательными покрытиями и арматурой согласно Е 2.7(а)

 **22** кг.

**РАЗДЕЛ F - РАНГОУТ И ТАКЕЛАЖ**

**F 1 Составные части**

F 1.1 В ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПОРЯДКЕ

 (а) **Мачта.**

 (b) Пара **краспиц**, подвижных либо прочно прикреплённых.

 (с) **Гик.**

 (d) Стоячий **такелаж.**

 (e) Бегучий **такелаж.**

F 1.2 ПО ЖЕЛАНИЮ

 (а) Спинакер-гик.

**F 2 Общие положения**

F 2.1 ГАБАРИТЫ

 (а) Габариты **мачты** должны соответствовать Правилам оснащения (RSR) либо главе B.4.

F 2.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

 (а) **Нулевой точкой мачты** является самая нижняя точка.

**F 3 Мачта**

F 3.1 ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ

 (а) **Мачта,** арматураи поверхности должны соответствовать **правилам класса,** которые действуют на момент **обмера.**

 (b) Национальная организация (NA) вправе назначить одного или нескольких ответственных лиц для проведения замеров **мачт** от производителя и их **приёмки.** Для этого национальная организация выдаёт особую лицензию.

 (с) **Меритель** либо ответственное лицо согласно критериям пункта Е3.1(b) должен промаркировать новую **мачту** предписанным **знаком соответствия нормам,** внести данные о результатах обмера и дате **приёмки** в учётную карточку замеров.

F 3.2 МАРКИРОВКА

 (а) В момент **приёмки** у производителя **мачта** должна получить уникальный серийный номер.

 (а) Каждый производитель вправе использовать собственную серию номеров.

F 3.3 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

 (а) Производитель выбирается произвольно, регламентация на сей счёт отсутствует.

F 3.4 МАТЕРИАЛ

 (а) **Тело мачты** должно быть выполнено из легированного алюминия. Его разрешается покрывать лаком либо анодировать.

 (b) **Краспицы** должны быть выполнены из легированного алюминия или нержавеющей стали. Их разрешается покрывать лаком либо анодировать.

 F 3.5 СТРУКТУРА

 (а) **Мачта** должна иметь **лик-паз**, монолитно интегрированный в тело мачты. Задняя кромка паза должна соответствовать самому заднему пункту профиля мачты, кроме случаев, указанных в пункте с.

 (b) В месте крепления гика паз может иметь выемку.

 (с) Для мачт, произведённых до 1968 года, допускается наличие наружного паза.

 (d) Поперечный разрез мачты должен быть овальной или круглой формы.

 (е) Поперечный диаметр мачты должен быть неизменным на протяжении всей мачты.

F 3.6 ПОКРЫТИЯ, АРМАТУРА

 (а) **в обязательном порядке**

 (пункт i в оригинальном тексте отсутствует - прим.пер.)

 (ii) Топовый фитинг. Допустимыми способами фиксации фитинга являются сварка, резьбовое либо заклёпочное соединение.

 (iii) Нога мачты.

 (iv) Вантовые крепления.

 (v) Крепление реи.

 (vi) Крепление гика.

 (vii) Постоянно действующий стопор, предотвращающий опускание гика ниже **самой низкой точки**.

 (b) **по желанию**

 (i) Крепление спинакера. Если крепление зафиксировано на рельсе, то должен присутствовать постоянно действующий стопор для предотвращения сдвига на уровень выше высоты **спинакер-гика** согласно абзацу F 3.7 (g) (i)

 (ii) Прочие элементы.

F 3.7 ГАБАРИТЫ

 **(чертеж № 1423-2)** минимум максимум

 (а) **Изгиб мачты** 25 мм

 (b) **Профиль мачты**

(i) **Продольное направление** 120 мм 127 мм

(ii) **Поперечное направление** 75 мм 92 мм

 (c) **Ширина метки измерения** 20 мм

 (d) **Высота точек замера мачты**

(i) самая низкая точка замера 0 мм

(ii) самая высокая точка замера 8750 мм

(iii) Высота фока-штага 7160 мм

 (e) **Высота топ-ванты** 7125 мм 7225 мм

 (f) **Высота основной ванты**

 (g) **Топовый фитинг спинакера**

(i) **Высота** 840 мм

(ii) **Отступ** вкл. рельсу 55 мм

 (h) **Спинакерный фал**

(i) **Высота** 7630 мм

(ii) **Отступ** 50 мм

 (i) **Рея**

(i) **Длина** 755 мм 765 мм

(ii) **Высота** 3125 мм 3175 мм

 (j) Расстояние от воображаемой линии между вантовыми креплениями на реях и задней кромкой мачты:

(i) В передней позиции рей 80 мм

(i) В задней позиции рей 260 мм

Е 3.8 ВЕС И ЦЕНТР ТЯЖЕСТИ минимум максимум

 (а) Вес секции **мачты**  2,2 кг/м 2,65 кг/м

 (b) Вес мачты без рангоута, такелажа и рей 23 кг

 (с) Центр тяжести **мачты** выше нулевой точки

без рангоута, такелажа и рей 3500 мм

**F 4 Гик**

F 4.1 ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ

 (а) **Гик,** арматураи поверхности должны соответствовать **правилам класса,** которые действуют на момент **обмера.**

 (b) Национальная организация (NA) вправе назначить одного или нескольких ответственных лиц для проведения замеров **гика** от производителя и **приёмки.** Для этого национальная организация выдаёт особую лицензию.

 (с) **Меритель** либо ответственное лицо согласно критериям пункта Е4.1(b) должен промаркировать новый **гик** предписанным **знаком соответствия нормам,** внести данные о результатах обмера и дате **приёмки** в учётную карточку замеров.

F 4.2 МАРКИРОВКА

 (а) В момент **приёмки** у производителя **гик** должен получить уникальный серийный номер.

 (а) Каждый производитель вправе использовать собственную серию номеров.

F 4.3 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

 (а) Производитель выбирается произвольно, регламентация на сей счёт отсутствует.

F 4.4 МАТЕРИАЛ

 (а) **Тело гика** должно быть выполнено из легированного алюминия. Его разрешается покрывать лаком либо анодировать.

 (b) Арматурадолжна быть выполнена из легированного алюминия или нержавеющей стали. Её разрешается покрывать лаком либо анодировать.

F4.5 СТРУКТУРА

 (а) **Гик** должен иметь **лик-паз**, монолитно интегрированный в тело гика.

F 4.6 ПОКРЫТИЯ, АРМАТУРА

 (а) **в обязательном порядке**

 (i) Арматура для крепления к **мачте**.

 (ii) Арматура для крепления гикашкота.

 (iii) Арматура для крепления оттяжки гика.

 (а) **по желанию**

 (i) Прочая арматура.

F 4.7 ГАБАРИТЫ минимум максимум

 (а) **Изгиб гика** 15 мм

 (b) **Профиль гика**

 (i) **Вертикально**  75 мм 95 мм

 (ii) **Поперечное направление** 55 мм 70 мм

 (c) Ширина метки измерения 20 мм

F 4.8 ВЕС минимум максимум

 (а) Вес секции **гика** 1,3 кг/погонный метр

 (b) **Вес гика** 5,0 кг

**F 5 Стоячий такелаж**

F 5.1 ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ

 (а) **Стоячий такелаж** должен соответствовать **правилам класса**.

 (b) **Допуск к эксплуатации** не требуется.

F 5.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

 (а) Производитель выбирается произвольно, регламентация на сей счёт отсутствует.

F 5.3 МАТЕРИАЛ

 (а) **Стоячий такелаж** должен быть выполнен из нержавеющей стали.

F 5.4 СТРУКТУРА

 (а) **в обязательном порядке:**

 (i) Фока-штаг из проволочного каната диаметром не менее 5 мм.

 (ii) Пара верхних вант из проволочного каната диаметром не менее 5 мм.

 (iii) Пара нижних вант из проволочного каната диаметром не менее 4 мм.

 (iv) Ахтерштаг из проволочного каната диаметром не менее 3 мм.

 (b) **в добровольном порядке:**

 (i) Шпрюйт из любого материала.

 (ii) Тали ахтерштага из любого материала и с любыми механическими опциями.

 (iii) Талрепы вант и переключатель.

F 5.5 ПОКРЫТИЯ, АРМАТУРА

 (а) Могут быть любыми; регламентация на сей счёт отсутствует.

**F 6 Бегучий такелаж**

F 6.1 ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ

 (а) **Бегучий такелаж** должен соответствовать **правилам класса**.

 (b) **Допуск к эксплуатации** не требуется.

F 6.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

 (а) Производитель выбирается произвольно, регламентация на сей счёт отсутствует.

F 6.3 МАТЕРИАЛ

 (а) **Бегучий такелаж** может быть выполнен из любого материала.

F 6.4 СТРУКТУРА

 (а) Допускаются любые аналоговые замены. Все конструкции сооружаются на собственное усмотрение, но при этом они должны быть механическими.

F 6.5 ПОКРЫТИЯ, АРМАТУРА

 (а) Могут быть любыми; регламентация на сей счёт отсутствует.

**F 7 Спинакер-гик**

F 7.1 ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ

 (а) **Тело** и конструкционные элементы должен соответствовать **правилам класса**.

 (b) **Допуск к эксплуатации** не требуется.

F 7.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

 (а) Производитель выбирается произвольно, регламентация на сей счёт отсутствует.

F 7.3 МАТЕРИАЛ

 (а) **Тело** должно быть выполнено из алюминия либо древесины. Допускается лакировка либо анодирование.

 (b) Арматура может быть выполнена из любого материала.

F 7.4 СТРУКТУРА

 (а) На собственное усмотрение; предписания отсутствуют.

F 7.5 ПОКРЫТИЯ, АРМАТУРА

 (а) Могут быть любыми; регламентация на сей счёт отсутствует.

F 7.6 ГАБАРИТЫ максимум

 (а) Длина **спинакер-гика**  **2530** мм

**РАЗДЕЛ G - ПАРУСА**

|  |
| --- |
| В данной главе содержатся правила относительно **парусов**. При **входном контроле** или приёмке при воде в эксплуатациюдругие элементы **яхты** не учитываются. |

**G 1 Конструктивные элементы**

 (a) Грот.

 (b) Передний парус генуэзский стаксель.

 (c) Передний парус стаксель.

 (d) Спинакер.

**G 2 Габариты**

G 2.1 **Габариты** должны соответствовать правилам оснащения (RSR).

G 2.2 Понятие «вес **полотна**» в правилах класса определяется как вес полотна паруса, включая все его заполнители, финальную и дополнительную обработку полотна.

G 2.3 На время инспекции и сертификации в парусе могут оставаться латы (лата).

**G 3 Приёмка и допуск к эксплуатации**

G 3.1 **Паруса** должны соответствовать **правилам класса,** которые действуют на момент **допуска паруса к эксплуатации.**

G 3.2 Национальная организация (NA) вправе назначить одного или нескольких ответственных лиц для проведения **замеров** парусовот производителя и **приёмки.** Для этого национальная организация выдаёт особую лицензию на **допуск к эксплуатации**.

G 3.3 Меритель либо изготовитель парусов с лицензией на допуск к эксплуатации должны промаркировать грот и передние паруса в **нижнем правом углу**, спинакер - в **головной части**. Помимо **знака технического контроля** в маркировку входят результата обмера и дата допуска к эксплуатации.

G 3.4 Если парус не имеет допуска от производителя, то парусных дел мастер должен письменно зафиксировать и скрепить своей подписью вес **основного полотна паруса** в граммах на квадратный метр - в месте **нижнего центрального крепления к мачте** грота и передних парусов, **в головной части** спинакера.

**G 4 Изготовитель парусов**

G 4.1 Изготовитель парусов выбирается на своё усмотрение.

**G 5 Грот**

G 5.1 МАРКИРОВКА

 (а) Классовая маркировка должна соответствовать чертежу 1996 по габаритам и предписаниям.

 (b) *Обозначение национальной принадлежности* и *номер паруса* должны соответствовать Условиям проведения парусных регат (KSR).

G 5.2 СТРУКТУРА И СВОЙСТВА

 (а) Допускается использование одного из материалов: **мягкое полотно, однослойное парусное полотно.**

 (b) **Основное полотно паруса** может быть выполнено исключительно из тканого **полотна** одинакового веса. Нити **полотна** должны состоять из полиэстера.

 (с) **Парус** должен иметь **4 кармана для лат** на **задней шкаторине**. Карманы для лат должны располагаться так, чтобы разделить заднюю шкаторину на 5 приблизительно равных частей.

 (d) **Задний ликтрос** не должен выходить за пределы прямой линии от точки **изголовья заднего ликтроса** до его точки пересечения сверхним краем самого верхнего **кармана для лат**.Также он не должен выходить за пределы прямой линии от **крайней передней точки паруса** до точки пересечения заднего ликтроса снижним краем самого нижнего **кармана для лат**.

 (е) Нижняя шкаторина должна иметь ликтрос, который при плавании под парусом должен быть втянут в паз гика.

 (f) Разрешено:

Швы, клей, клейкая лента, канаты, тросы, верёвочные стропы («глаза»), фаловая дощечка с держателем, оттяжка Каннингема, усиление / укрепление **карманов для лат,** резиновая тесьма для карманов для лат, концевая муфта / концевой запор для карманов для лат, ползуны мачты и гика, фиксировочные тросы по краям полотнища паруса с возможностью регулировки, **отверстия (окна),** отделочные полосы, маркировка изготовителя паруса, **знак технического контроля,** лицензионная наклейка, гарантийный стикер, кнопки паруса, тримм-нити (красные и зеленые ленты, их также называют «ветровые подвески»), обозначение класса, обозначение национальной принадлежности, номер паруса.

G 5.3 ГАБАРИТЫ

(чертеж 1328-6) минимум максимум

 (а) Длина ахтерлика 9330 мм

 (b) Четвертная ширина на собственное усмотрение

 (c) Половинная ширина 2020 мм

 (d) Трёхчетвертная ширина 1120 мм

 (e) Ширина фаловой дощечки 140 мм

 (f) Ширина фаловой дощечки без ликтроса 120 мм

 (g) Вес **полотна** основной части **паруса** на высоте 250 мм от нижней шкаторины

 250 г/кв.метр

 (h) Вес **полотна** основной части **паруса** на уровне 250 мм от нижней шкаторины

 любой

 (i) Первичное усиление 600 мм

 (j) Вторичное усиление любое

 (k) Ширина строчки любая

 (l) Ширина подрубки любая

 (m) Количество отверстий/**окон** 2

 (n) **Площадь одного окна** 0,65 кв.м.

 (o) Расстояние от **окна** до лика 150 мм

 (p) максимальное расстояние от фаловой дощечки без ликтроса до головной точки (head point) 120 мм

 (q) **Длина карманов для лат:**

 (i) **верхний карман**

 (а) **внутри**  по желанию

 (ii) **промежуточные карманы**

 (а) **внутри**  1050 мм

 (iii) **нижний карман**

 (а) **внутри**  800 мм

 (r) **Ширина карманов для лат:**

 (i) **внутри**  70 мм

**G 6 Передний парус генуэзский стаксель**

G 6.1 СТРУКТУРА И СВОЙСТВА

 (а) Допускается использование одного из материалов: **мягкое полотно, однослойное парусное полотно.**

 (b) **Основное полотно паруса** может быть выполнено исключительно из тканого **полотна** одинакового веса. Нити **полотна** должны состоять из полиэстера.

 (с) Разрешено:

Швы, клей, клейкая лента, канаты, тросы, верёвочные стропы («глаза»), оттяжка Каннингема, крюки либо лента с нажимными кнопками, фиксировочные тросы по краям полотнища паруса с возможностью регулировки, **отверстия (окна),** маркировка изготовителя паруса, отделочные полосы, лицензионная наклейка, гарантийная этикетка, кнопки паруса, тримм-полосы (красные и зеленые ленты, их также называют «ветровые подвески»), **знак технического контроля.**

G 6.2 ГАБАРИТЫ

 (чертеж 1328-6) минимум максимум

 (а) Длина переднего ликтроса 7600 мм 7800 мм

 (b) Длина заднего ликтроса на собственное усмотрение

 (c) Длина нижней шкаторины 3800 мм 3900 мм

 (d) Дуга нижней шкаторины на собственное усмотрение

 (e) Ширина фаловой дощечки 50 мм

 (f) Вес **полотна основной части паруса** 190 г/кв.метр

 (g) Первичное усиление 600 мм

 (h) Вторичное усиление любое

 (i) Ширина строчки любая

 (j) Ширина подрубки любая

 (k) Количество отверстий/**окон** 2

 (l) **Площадь одного окна** 0,65 кв.м.

 (m) Расстояние от **окна** до лика 150 мм

**G 7 Передний парус стаксель**

G 7.1 СТРУКТУРА И СВОЙСТВА

 (а) Допускается использование одного из материалов: **мягкое полотно, однослойное парусное полотно.**

 (b) **Основное полотно паруса** может быть выполнено исключительно из тканого **полотна** одинакового веса. Нити **полотна** должны состоять из полиэстера.

 (с) **Парус** может иметь **3 кармана для лат** на **задней шкаторне**. Карманы для лат должны располагаться так, чтобы разделить заднюю шкаторину паруса на 4 примерно равных части.

 (d) Разрешено:

Швы, клей, клейкая лента, канаты, тросы, верёвочные стропы («глаза»), тали Каннингема, крюки либо лента с нажимными кнопками, резиновая тесьма для карманов для лат, **усиления карманов для лат**, концевая муфта / концевой запор для карманов для лат, фиксировочные тросы по краям полотнища паруса с возможностью регулировки, **отверстия (окна),** маркировка изготовителя паруса, отделочные полосы, лицензионная наклейка, гарантийная этикетка, кнопки паруса, тримм-нити (красные и зеленые ленты, их также называют «ветровые подвески»), **знак технического контроля.**

G 7.2 ГАБАРИТЫ

 (чертеж 1328-6) минимум максимум

 (а) Длина переднего ликтроса 8000 мм

 (b)Длина заднего ликтроса 7650 мм

 (c) Длина нижней шкаторины 2950 мм

 (d) Дуга нижней шкаторины не регламентирована

 (e) Половинная ширина 1600 мм

 (f) Трёхчетвертная ширина 900 мм

 (g) Ширина по верху у верхнего кармана для лат 900 мм

 (h) Ширина фаловой дощечки 50 мм

 (i) Вес **основной части полотна паруса** 240 г/кв.метр

 (j) Первичное усиление любое

 (k) Вторичное усиление любое

 (l) Ширина стежков любая

 (m) Ширина подрубки любая

 (n) Количество **окон** 2

 (o) **Площадь** одного окна 0,65 кв.м.

 (p) Расстояние от **окна** до лика 50 мм

 (q) **Длина карманов для лат:**

 (i) **верхний карман**

 (а) **внутри**  620 мм

 (r) **Ширина карманов для лат:**

 (i) **внутри**  70 мм

**G 8 Спинакер**

G 8.1 МАРКИРОВКА

 (а) *Обозначение национальной принадлежности* и *номер паруса* должны соответствовать Условиям проведения парусных регат (KSR).

G 8.2 СТРУКТУРА И СВОЙСТВА

 (а) Допускается использование одного из материалов: **мягкое полотно, однослойное парусное полотно.**

 (b) **Основное полотно паруса** может быть выполнено исключительно из тканого **полотна** одинакового веса. Нити **полотна** должны состоять из полиэстера.

 (с) Разрешено:

Швы, клей, клейкая лента, верёвочные стропы («глаза») в т.ч. для оттяжки, маркировка изготовителя паруса, гарантийная наклейка, отделочные полосы, лицензионная этикетка, парусные кнопки, тримм-нити (красные и зеленые ленты, их также называют «ветровые подвески»), **знак технического контроля**, обозначение национальной принадлежности, номер паруса.

G 8.3 ГАБАРИТЫ

 (чертеж 1328-6) минимум максимум

 (а) **Длина заднего и переднего ликтроса**

 («стоячий лик») 8270 мм

 (b) **Длина нижней шкаторины** 4550 мм

 (c) **Дуга нижней шкаторины** на своё усмотрение

 (d) Расстояние между **диагоналями** на своё усмотрение

 (e) Четвертная ширина на своё усмотрение

 (f) Половинная ширина 4550 мм

 (g) Трёхчетвертная ширина на своё усмотрение

 (h) Вес **основной части полотна паруса** 35 г/кв.метр

 (i) Первичное усиление на своё усмотрение

 (j) Вторичное усиление на своё усмотрение

 (k) Ширина стежков на своё усмотрение

 (l) Ширина подрубки на своё усмотрение

**Часть III - Приложение**

**Раздел Н - Чертежи**

**H.1 Прилагаемые чертежи**

Номер чертежа Обозначение Дата

(a) 1223A План измерений 1966-06-15

(b) 1223 B Таблица размеров 1966-06-20

(c) 1223 C Шпангоуты и линии 1966-06-20

(d) 1229 B Палуба 1966-08-19

(e) 1231-3 Перо руля 2006-02-27

(f) 1324-2 Основание переднего

 треугольника парусов и

 позиционирование мачты 2006-02-27

(g) 1328-6 Паруса 2010-04-04

(h) 1423-2 Рангоут и такелаж 2015-06-08

(i) 1996 Эмблема класса 1996-10-10

(j) 1460 Армирование стекловолокном

 и укрепление палубы 1979-11-11

(k) 1965-2 Колено вант-путенса 1996-10-10