## Правила обмера крейсерских многокорпусников (КМ).

## Часть 1 Политика Правил

## ВСТУПЛЕНИЕ

* 1. Цель этих Правил – обеспечить простую систему расчета исправленного времени для широкого диапазона многокорпусных яхт, обитаемость которых удовлетворяет требованиям Правила 22.
	2. *Настоящие Правила составлены на основе правил Ассоциации морских крейсерско-гоночных многокорпусников (MOCRA). Изменения и дополнения, введенные Техническим Комитетом ВФПС и действительные на территории РФ, выделены курсивом.*
	3. *Мерительные свидетельства КМ выдаются официальными мерителями ВФПС. Мерительным органом в смысле настоящих Правил является меритель, производивший расчет и выдачу мерительного свидетельства.*
	4. *Держателем Правил является Технический Комитет ВФПС. Здесь и далее вместо MOCRA и «Гоночный Комитет MOCRA» следует читать «Технический подкомитет Комитета по крейсерским гонкам ВФПС».*

## ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА, ЯЗЫК И ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРАВИЛ.

* 1. Идея этих правил подразумевает, что владельцы и конструкторы не будут искать способы искусственно улучшить гоночный балл, т.е. улучшать гоночные характеристики без соответствующего увеличения гоночного балла.
	2. Любая ссылка на Правила Парусных Гонок (ППГ) рассматривается как ссылка на текущую версию этих правил, принятую Международной Парусной Федерацией (ИСАФ). Обращение к Правилам по Оборудованию (Equipment Rules of Sailing (ERS)) рассматривается как ссылка на текущую версию этих правил, принятую Международной Парусной Федерацией (ИСАФ). Обращение к Специальным Правилам обозначает действующую версию этих правил, принятую Комитетом по Океанским Гонкам ИСАФ.
	3. Языком правил являются английский. *Официальным языком Правил правилам КМ является русский.* Значение любого слова должно соответствовать Оксфордскому словарю английского языка в том контексте, в котором употреблено. Слова ‘shall’ и ‘must’ означают долженствование, слова ‘may’ и ‘can’ - допустимость. Слово ‘should’ означает рекомендательный характер.

Правила являются открытыми.

* 1. Гоночный балл может рассчитываться на основании данных, предоставляемых владельцем (но см. Правило 8.4). Некоторые или все размеры серийных яхт могут быть стандартизованы.
	2. По усмотрению Гоночного Комитета MOCRA может потребоваться взвешивание яхт.
	3. Правила обеспечивают гоночный балл для широкого диапазона многокорпусных яхт. Любое использование простоты правил будет наказываться. Держатели Правил оставляют за собой право на корректировку или изменение к любой части Правил в любое время для того, чтобы предотвратить непредвиденные или нежелательные направления развития

## ВАЖНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

* 1. Ответственность за безопасность яхты, обмеренной по правилам IRC, и за принятие решений, включая страхование, лежит исключительно и неизбежно на владельце яхты, который должен обеспечить, чтобы яхта была полностью снабжена, во всех отношениях мореходна, и управлялась опытным экипажем, достаточным по численности и физически готовым встретиться с тяжёлой погодой. Владелец (капитан) должен быть уверен в надежности корпуса, рангоута, такелажа, парусов и всего оборудования. Он должен убедиться, что Все спасательное оборудование исправно функционирует, правильно хранится и не просрочено, и команда знает, где оно хранится и как им пользоваться.

Ответственность за решение об участии в гонке лежит исключительно и неизбежно на владельце или его представителе.

* 1. Ничто из установленного настоящими Правилами, ни их использование организаторами, ни что-либо записанное в мерительном свидетельстве, ни любой осмотр яхты по этим Правилам не ограничивает абсолютную ответственность Владельца (участника). Он должен осознавать свою ответственность в том, чтобы донести это замечание до каждого, кто участвует или намерен участвовать в гонках по этим Правилам.
	2. Мерительные свидетельства MOCRA рассчитываются исходя из того, что предоставленные данные достоверны. MOCRA не несет никакой ответственности за любую ошибку или изменение в настоящих Правилах или за определение любого фактора, который может повлиять на гоночный балл, или на выдачу мерительного свидетельства, или на любое решение в применении настоящих Правил.

# Часть 2 ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

## АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

* 1. Настоящие Правила - это система обмера, которая применяется к широкому диапазону многокорпусных яхт, обеспечивая каждую яхту гоночным баллом для расчета исправленного времени, выражающимся одним числом.
	2. Держателем Правил является MOCRA. Гоночный комитет MOCRA является единственно ответственным за любые изменения в Правилах.
	3. Запросы на интерпретацию правил должны делаться через секретариат MOCRA. Нумерованные извещения об изменениях и интерпретациях размещаются на веб-сайте MOCRA. Извещения об изменениях и интерпретациях действительны только в течении текущего года и должны включаться Гоночным Комитетом MOCRA в ежегодный пересмотр Правил.

## МЕРИТЕЛЬНЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА,

* 1. Расчет и выдачу мерительных свидетельств осуществляет Мерительный Секретариат MOCRA.
	2. Яхта не должна иметь более одного действительного мерительного свидетельства MOCRA одновременно. Выдача нового мерительного свидетельства автоматически делает прежнее мерительное свидетельство недействительным. Оригинал или копия мерительного свидетельства должна храниться на борту яхты.
	3. Мерительные свидетельства выдаются по форме, приведенной в Приложении 2, со штампом мерительного органа и каких-либо спонсоров, если имеются. Владелец может обратиться к мерительного органу для получения отметки "Одобрено" на мерительном свидетельстве. Мерительный орган информирует яхту о любых измерениях или проверках, которые потребуются для выдачи мерительное свидетельства с отметкой "Одобрено".
	4. Смена владельца яхты и/или изменение номера на парусе, размеров, влияющих на гоночный балл, автоматически аннулируют мерительное свидетельство. Обращается внимание на Правило 78 ППГ, ”Соответствие правилам класса, мерительное свидетельство».
	5. Если Мерительный орган имеет причины предполагать, что яхта не соответствует ее мерительному свидетельству, или что имеется нарушение этих Правил, мерительное свидетельство может быть изъято, о чем письменно информируется владелец яхты. Если Мерительный орган предупрежден, что мерительное свидетельство аннулировано в то время, когда яхта находится под юрисдикцией Гоночного Комитета, то об аннулировании должен быть извещен гоночный комитет.
	6. Мерительное свидетельство действительно после уплаты установленного ежегодного регистрационного взноса.
	7. Положение о соревнованиях может установить дату, после которой мерительное свидетельство не может быть изменено.

## ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

* 1. Все измерения должны быть выполнены в метрической системе. Измерения парусов должны быть взяты в метрах с точностью до двух знаков после запятой. Все другие линейные измерения должны быть в метрах с точностью до трех знаков после запятой. Вес должен быть округлен до ближайшего килограмма, *за исключением случая веса яхты, который должен измеряться с точностью не менее 1% и округляться до ближайших 10 килограммов.*

## ОБЩЕЕ.

* 1. Гоночный балл MOCRA рассчитывается, как коэффициент исправленного времени (TCC), с точностью до трех знаков после запятой. Исправленное время должно рассчитываться с помощью ТСС с округлением до ближайшей секунды.
	2. Если имеется серьезное нарушение правил, или хорошей морской практики, или спортивного поведения, мерительное свидетельство может быть изъято или его действие приостановлено без компенсации.

## ИЗМЕРЕНИЯ И СООТВЕТСТВИЯ

* 1. Данные обмера должны быть получены путем непосредственных измерений, либо взяты из другого мерительного свидетельства, если возможно.
	2. Паруса должны быть измерены в соответствии с действующими Правилами по Оборудованию (ERS), конкретизированными в настоящих Правилах.
	3. Ответственность за точность измерений целиком лежит на владельце яхты. Возможен обмер официальным мерителем при обращении в MOCRA.
	4. Умышленное сообщение владельцем или каким-либо лицом ложной информации считается нарушением Правил MOCRA. Обращается внимание на Правило 69 ППГ “Действия в связи с серьезным проступком”.
	5. Гоночный Комитет MOCRA будет использовать предоставленные данные для расчета гоночного балла, но оставляет за собой право исправить определенные данные или стандартизовать размеры серийных яхт.
	6. MOCRA может потребовать проверки обмера (переобмера) яхты в любое время. Новое мерительное свидетельство будет выдан Комитетом по Рейтингу, исходя из новых данных обмера.

## ПЕРЕСМОТР ГОНОЧНОГО БАЛЛА.

* 1. Владелец может потребовать пересчета мерительного свидетельства своей яхты, представив заполненную форму заявления на пересмотр мерительного свидетельства, и уплатив соответствующий взнос.
	2. Любое заинтересованное лицо может также потребовать пересчета мерительного свидетельства у мерительного органа, путем заполнения соответствующей формы вместе с уплатой взноса в мерительный орган.
	3. Пересмотр должен быть произведен с учетом всех возможных обстоятельств. Если необходимо, расчетные данные должны быть перемерены уполномоченным мерителем. Решение Комитета по Рейтингу о пересчете мерительного свидетельства должно быть окончательным.
	4. Для серийно выпускаемых яхт данные расчета (обмера) могут быть стандартизованы мерительным органом. Стандартные данные не могут быть основанием для требования пересчета мерительного свидетельства со стороны третьих лиц, или основанием для протеста. Однако пересчет мерительного свидетельства может быть потребован производителем или ассоциацией класса однотипных яхт. Изменения стандартных размеров должны быть декларированы владельцем
	5. Когда мерительное свидетельство пересматривается по требованию третьей стороны, и ТСF увеличивается не больше, чем 0.01 в сравнении с предыдущим баллом, оспариваемый балл должен быть признан действительным до даты пересмотра.
	6. Если при перерасчете мерительного свидетельства по требованию третьей стороны ТСF увеличивается больше, чем 0.01 в сравнении с предыдущим баллом, оспариваемое мерительное свидетельство должно быть пересмотрено Гоночным Комитетом MOCRA, который может рекомендовать, чтобы мерительное свидетельство считалось недействительным с момента его выдачи.
	7. В любом случае при пересмотре TCC мерительное свидетельство становится недействительным, если при переобмере обнаруживается, что гоночный балл отличается от действительного в благоприятную для яхты сторону больше, чем это считается допустимым *(любая из величин, увеличивающих гоночный балл, отличается от указанной в мерительном свидетельстве более чем на меньшую из величин: 1% или 4 см для линейных размеров и 5% или 100 кг для веса*), или если какие-либо детали явно указаны с ошибкой.
	8. В результате переобмера и перерасчета гоночного балла может быть выдано новое мерительное свидетельство, которому может быть присвоена та же дата, что аннулированному, основанному на ошибочных данных.

##  ПРОТЕСТЫ ПО ОБМЕРУ

* 1. В соответствии с требованиями ППГ, протест по обмеру может быть направлен в протестовый комитет. Протестовый комитет может переслать протест в мерительный орган с уплатой соответствующего взноса.
	2. В случае протеста обмерные величины могут быть переобмерены уполномоченным мерителем.
	3. Согласно ППГ, в результате рассмотрения протеста должно быть определено, какая сторона должна уплатить все положенные взносы за переобмер и перерасчет.

##  ПРАВИЛО ППГ 51 Перемещаемый балласт: Во изменение этого правила водяной балласт разрешен.

##  ВЕС ПОРОЖНЕМ (DISP)

* 1. Вес порожнем - это вес яхты в следующем сухом состоянии:
		1. Яхта должна быть полностью вооружена всем рангоутом и стоячим такелажем, включая спинакер-гики и аутригеры, если имеются, ахтершаг, чекстеи, бакштаги, фалы, гика- и бизань-гика-шкоты, оттяжка(и) гика;
* *За исключением указанного ниже в п.п. 12.1.2 –12.1.6 и 12.1.8, во время обмера на плаву на яхте должно находиться только постоянно установленное оборудование (т.е. оборудование, эффективно закрепленное на своем месте болтами, шурупами, приформовкой, сваркой и т.д., и которое не может быть снято или перемещено со своего места во время гонки). На борту не должно быть одежды, постельных принадлежностей, пищи, запасов, тузика и спасательных плотов, камбузных принадлежностей, посуды, одежды и индивидуального снаряжения, а также всего съемного спасательного оборудования и снабжения, переносных средств навигации и связи, инструментов и запасных частей, прочего переносного оборудования и снабжения (весел, футштоков, отпорников, кранцев и т.д.). Все остальное оборудование, находящееся на борту во время обмера, должно быть перечислено в "Описи оборудования при обмере".*
	+ 1. С установленным стационарным двигателем, или с подвесным мотором на борту в месте его хранения.
		2. С сетками и трамплинами;
		3. Аккумуляторы и закрепленные диванные подушки должны быть на борту в их обычном положении, если они находятся на яхте во время гонки. Эти предметы и их вес должны быть отмечены в мерительном свидетельстве яхты;
		4. Со всеми постоянно закрепленными деталями оборудования и деталями обстройки, независимо от того, съемные они или нет, включая закладные доски, скамейки и пайолы, и столы (если закреплены для гонки) в их нормальном положении;

***Предметы, указанные ниже в п.п. 12.1.6 – 12.1.7, 12.1.9-12.1.11, должны быть убраны с яхты.***

* + 1. С парусами, не более одного грота, одного стакселя, одного ричера (если он указан в мерительном свидетельстве), одного спинакера и одного штормового стакселя;
		2. Со шкотами и брасами спинакера и стакселя;
		3. С якорем, цепью, запасными якорями, швартовами; ***швартовы, не используемые для удержания яхты на месте при обмере, должны быть убраны с яхты***
		4. Со спасательным оборудованием;
		5. С камбузными принадлежностями (см. Правило 22.4);
		6. С кранцами.
		7. Все вышеуказанные предметы должны быть отмечены в мерительном свидетельстве.
	1. Следующие предметы НЕ должны быть на борту во время взвешивания:
		1. Запасной стоячий и бегучий такелаж;
		2. Топливо, вода и содержимое всех цистерн. Газовый баллон должен быть удален;
		3. Еда;
		4. Одежда, спальные и индивидуальные принадлежности;
		5. Инструменты и запасные части;
		6. Незакрепленное (свободное) палубное оборудование;
		7. Экипаж.
	2. Если по практическим соображениям невозможно удалить все предметы и оборудование (например, топливо), допускается вычесть вес вышеупомянутого из общего веса. Мерительный орган имеет право отказаться признать такие данные, если ему будут предоставлены сомнительные результаты.
	3. Мерительный орган может вычислять вес порожнем для невзвешенных яхт на основании информации, содержащейся в других мерительных свидетельствах, проектных данных или из других источников.
	4. При отсутствии другой информации вес порожнем может быть получен вычитанием веса предметов, указанных в п.12.2, из гоночного водоизмещения яхты.

## ОБМЕРНАЯ ДЛИНА ПО ВАТЕРЛИНИИ (LWP).

* 1. Обмерная длина катамаранов должна приниматься, как горизонтальное расстояние между передней *(FLP)* и задней *(ALP)* обмерными точками (см. рис.).
	2. Обмерная длина тримаранов должна браться, как максимальная длина внешних корпусов. Однако она не должна браться меньше, чем 80% длины центрального корпуса между передней и задней обмерными точками.
	3. В случае, если в корме сделан вырез для руля или что-либо подобное, для определения кормовой обмерной точки он должен быть перекрыт между крайними точками корпуса правого и левого борта.
	4. Обмер должен выполняться, когда яхта находится в обмерном состоянии со всем оборудованием согласно Правилу 12.

Правило 13.4 читать: Обмер должен выполняться при дифференте, отличающемся от дифферента на плаву в обмерном состоянии не более, чем на 1 градус.



## КИЛЬ, ШВЕРТ И РУЛЬ.

* 1. Все детали киля, шверта и руля яхты должны быть сообщены Гоночному Комитету MOCRA при обращении за мерительным свидетельством.
	2. Фактор киля (AF) для швертов и дроп-килей – 1.0, для постоянных килей – 0.98.
	3. Правило ППГ 52 ”Применение физической силы” не применятся.

## ДВИГАТЕЛЬ И ВИНТ

* 1. Яхта может быть обмерена с одним из следующих видов двигателей:
		1. Подвесной мотор (т.е. двигатель, в котором винт может быть удален из воды в течение гонки).
		2. Стационарный двигатель, включая двигатели с днищевой или транцевой колонкой. Тип установки винта должен быть декларирован при обращении за мерительным свидетельством. Гребной винт должен быть в любой момент готов к действию и не должен выниматься, закрываться или подниматься.
	2. Стационарные двигатели должны быть способны обеспечить минимальную скорость 1.8\*LWP^0.5 узлов. Подвесные моторы должны быть надежно закреплены в их нормальном положении во время гонки. Обращается внимание на Специальные Правила ISAF (Правило 3.28).
	3. Коэффициенты винта (PF):

Для одиночного складного или поворотного винта PF = 0.98

Для двух складных или поворотных винтов PF = 0.97

Для одиночного жесткого винта PF = 0.97

Для двух жестких винтов PF = 0.96

Для подвесного двигателя PF = 1,00

## РАНГОУТ, ТАКЕЛАЖ И ПАРУСА

Коэффициент для угольных мачт (CMF): если мачта содержит углеволокно, то CMF = 1.015

Если мачта не содержит углеволокна, то CMF = 1.00

Коэффициент для поворотных мачт (MRF): если мачта может поворачиваться, то MRF = 1.00

Если мачта не может поворачиваться, то MRF = 0.00

Расчетная площадь мачты (RMA) = Длина мачты х Максимальный поперечный охват мачты х 0.375 х MRF.

* 1. Общее
		1. В случае нестандартного парусного вооружения при обращении за мерительным свидетельством следует прикладывать полное описание парусного вооружения.
		2. Номера на парусах должны нестись в соответствии с ППГ, Правило 77.
	2. Проводка такелажа, бушприты и спинакер-гики.
		1. Все паруса должны устанавливаться и управляться в соответствии с ППГ, Правило 50, со следующими дополнениями:
		2. Правило 54 ППГ «Штаги и галсы передних парусов» не применяется.
	3. Запасной раздел
	4. Запасной раздел
	5. Обмер грота.
		1. Нижняя шкаторина грота (E) и ширина грота на ¼, ½ и ¾ высоты (MTW, MHW и MQW) должны быть измерены в соответствии с Правилами по Оборудованию.
		2. Площадь серпа грота выше сечения ¾ должна быть измерена в соответствии с рисунком. *Площадь серпа нижней шкаторины вычисляется аналогично.*



Измеренная площадь грота вычисляется по формуле:

MSAM = (0.375 x (((P x 0.75)/3) x ( E + MTW + ( 3 x ( MQW + MHW )))) + (MTW x 0.5 x P/4) + площадь серпа нижней шкаторины + площадь серпа грота выше сечения ¾.

Внимание: измерение площади выше AE обычно привязывается к углам, образуемым латами и фаловой дощечкой.

* + 1. Коэффициент удлинения грота

ARF = 0.7 + ((P / EC) /10.1)

Где EC = (E + MQW) / 2

* + 1. Обмерная площадь грота вычисляется по формуле:

RSAM = MSAM x ARF

* 1. Передние паруса, устанавливаемые вне переднего треугольника.
		1. Передние паруса, устанавливаемые вне переднего треугольника, и имеющие SMW не менее 60% SF, могут устанавливаться либо с закруткой, либо без нее.
		2. Передние паруса, устанавливаемые вне переднего треугольника, и имеющие SMW менее 60% SF, должны устанавливаться с эффективной закруткой, являющейся средством уборки паруса.
		3. Передние паруса, устанавливаемые вне переднего треугольника, имеющие SMW менее 60% SF, и не имеющие закрутки, должны обмеряться, как стаксели.
		4. Наибольшая длина передней шкаторины (SLU), задней шкаторины (SLE), нижней шкаторины (SF) и средней ширины (SMG) для каждого типа спинакеров, имеющихся на борту, должна быть указана в мерительном свидетельстве.

Измеренная площадь спинакера

(MSAS) = (SF x ( SLU+SLE ) / 2) + ( 2 x (SMG - (SF / 2 )) x ( SLU+SLE ) / 6 ))

Обмерная площадь спинакера

RSAS = MSAS x 0.08

* 1. Запасной раздел.
	2. Площадь переднего треугольника

FTA = 0.5 x FL x LPF

Измеренная площадь стакселя

MSAJ = (0.5 x LLJc x LPJ ) + (2/3 x LFJ x LFRPJ )

*Расчетная длина передней шкаторины стакселя LLJc:*

*Если максимальная длина передней шкаторины не оговорена в правилах класса, то*

### LLJc = max (LLJ ; 0.95 x FL)

*в противном случае LLJc равна максимальной разрешенной длине передней шкаторины в соответствии с правилами класса.*

*В случае, если на яхте могут ставиться одновременно более одного стакселя, и галсовые углы этих стакселей не находятся в ДП яхты, площадь каждого из этих стакселей учитывается с коэффициентом 0.5 согласно следующему:*

*MSAJb = 0.5 x [(0.5 x LLJс x LPJ ) + (2/3 x LFJ x LFRPJ )]*

*MSAJc = MSAJ + Σ MSAJb*

Обмерная площадь стакселя

RSAJ = FTA + max (0, (*MSAJc* - (FTA\*1.30)))

* 1. Общая обмерная площадь парусности

RSA = RMA + RSAJ + RSAM + RSAS

## ЗАПАСНОЙ РАЗДЕЛ.

## МОРЕХОДНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ.

* 1. Выдача мерительного свидетельства не означает, что яхта обязательно хорошо спроектирована, мореходна и безопасна. Проводящим организациям рекомендуется выбирать соответствующую категорию гонок согласно Специальным правилам ISAF и указывать эту категорию в Положении о соревновании и Гоночной инструкции.

## ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЮ ЯХТ. Обращается внимание на Специальные правила ISAF, Часть 3.

* + 1. Независимо от того, имеется ли в Гоночной инструкции ссылка на категорию гонок, следующие предметы и оборудование всегда должны быть на яхтах, гоняющихся по правилам MOCRA:
		2. Трюмная помпа и ведро (см. Специальные правила ISAF, п.3.23);
		3. Двигатель;
		4. Компас (см. Специальные правила ISAF, п.3.24);

## ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕНОСНОМУ ОБОРУДОВАНИЮ ЯХТ. Обращается внимание на Специальные правила ISAF, Часть 4.

* 1. Независимо от того, имеется ли в Гоночной инструкции ссылка на категорию гонок, следующие предметы и оборудование всегда должны быть на яхтах, гоняющихся по правилам MOCRA:
	2. Один становой якорь и один верп (см. Специальные правила ISAF, п.4,06);
	3. Два красных фальшфейера

## ТРЕБОВАНИЯ К ИНДИВИДУАЛЬНОМУ СНАРЯЖЕНИЮ ЭКИПАЖЕЙ. Обращается внимание на Специальные правила ISAF, Часть 5.

* 1. Независимо от того, имеется ли в Гоночной инструкции ссылка на категорию гонок, следующие предметы и оборудование всегда должны быть на яхтах, гоняющихся по правилам MOCRA:
	2. Спасательные жилеты, по одному на каждого члена экипажа (см. Специальные правила ISAF, п.5.01);

## МИНИМАЛЬНАЯ ОБИТАЕМОСТЬ.

* 1. Яхты длиной LOA менее 8.00 м должны иметь минимальную высоту в каюте 1,22 м на длине 1.35 м.
	2. Яхты длиной LOA = 8.00 м и более должны иметь минимальную высоту в каюте 1,50 м на площади пола каюты 1.00 м^2.
	3. Должно быть не менее 3-х коек подходящих размеров, пригодных для использования в море. *Указанные выше койки и матрасы должны быть толщиной не менее 50 мм, и если матрас встроен в койку, должна сохраняться та же самая толщина. Койки и матрасы должны иметь размеры не меньше: 1.9 м в длину, 0.55 м в ширину с одного конца и 0.35 м - с другого.*
	4. Камбузная плита, установленная соответствующим образом, с достаточным количеством топлива, хранящегося безопасным образом, и кухонная утварь для экипажа нормальной численности.

## КОЭФФИЦИЕНТ ИСПРАВЛЕННОГО ВРЕМЕНИ (TCF).

TCF = 1.74 x (LWP^0.2814 ) x ( RSA^0.3546) x PF X HF X CMF / DISP^0.3124

## Приложение 1

## ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Ширина грота по гику E - *длина, измеренная вдоль гика от задней кромки мачты, включая любой внешний рельс или ликпаз или их продолжение, до внутренней кромки обмерной марки на гике, а при ее отсутствии – до самой задней точки, до которой может быть вытянут парус*.

Вес порожнем DISP – вес яхты, *определенный с точностью до 10 кг или 1% (что больше)*, в обмерном состоянии согласно правилу 12, с учетом всех вычетов, допускаемых правилами 12.3 –12.5, определенных с точностью до 1 кг.

FL - Длина штага, измеренная от точки пересечения оси *самого переднего* штага с палубой, бушпритом, поперечной балкой или растяжками, до точки пересечения оси штага или ее продолжения с передней кромкой мачты.

Основание переднего треугольника J - горизонтальное расстояние от передней кромки мачты на уровне палубы или рубки до точки пересечения оси штага с палубой, бушпритом, *поперечной балкой или растяжками. Если мачта имеет возможность перемещаться по палубе, то J должно быть измерено с мачтой, установленной в крайнем заднем положении, если только не нанесена ограничительная марка на палубе. В этом случае J должно быть измерено до задней кромки марки, и должно быть установлено приспособление, не позволяющее мачте перемещаться назад так, чтобы передняя кромка мачты выходила за эту точку.*

Длина нижней шкаторины стакселя LFJ - расстояние между точками галсового и шкотового углов.

Серп нижней шкаторины LFRPJ - максимальное расстояние от прямой линии, соединяющей точки галсового и шкотового углов до нижней шкаторины.

Длина передней шкаторины стакселя LLJ - расстояние между точками фалового и галсового углов, измеренное, когда все парус растянут так, чтобы были устранены все поперечные складки, наибольшее из длин передних шкаторин всех стакселей и передних парусов, имеющихся на яхте.

Любое устройство или конструкция паруса, которое, по мнению мерителя, используется, чтобы искусственно уменьшить длину передней шкаторины, как, например, стальной трос или нейлоновый линь, по которому передняя шкаторина «посажена», и другие приспособления, запрещены и должны быть сняты перед обмером.

Длина передней шкаторины ричера LLRT – наибольшая длина передней шкаторины любого переднего паруса, устанавливаемого свободно на закрутке вне переднего треугольника (ричера), наибольшая из длин передних шкаторин всех передних парусов, имеющихся на яхте. *В редакции 2005 г. не используется.*

Длина максимальная LOA - наибольшая длина яхты, включая весь корпус, но без бушприта и другого рангоута, площадок (pulpit), выступающих частей и оковок, навесных рулей и их оковок. *Измеряется между крайней передней точкой форштевня яхты, независимо от того, выступает он над палубой или нет, и крайней точкой кормы, лежащей на корпусе, фальшборте или гакаборте яхты, независимо от того, находится ли эта точка выше или ниже уровня палубы. Если яхта имеет на корме привальные брусья или кринолин, являющиеся продолжением поверхности корпуса, то они включаются в максимальную длину*

Длина перпендикуляра штага LPF - расстояние от передней кромки мачты на уровне палубы или рубки (исходная точка) до *самого переднего* штага, измеренное перпендикулярно штагу*. Если исходная точка на мачте расположена выше точки пересечения штага с палубой, бушпритом, поперечной балкой или растяжками, то должна применяться расчетная длина перпендикуляра*

*LPFc = LPF + J x dz / FL*

*Где dz – вертикальное расстояние от точки пересечения штага с палубой, бушпритом, поперечной балкой или растяжками до исходной точки на мачте.*

Длина перпендикуляра стакселя LP - кратчайшее расстояние между точкой шкотового угла и передней шкаториной, наибольшее из измеренных на всех стакселях и передних парусах, которые несет яхта. Для вооружения тендер, когда имеется более одного штага, LP измеряется, как кратчайшее расстояние от расположенного дальше всех в корму шкотового угла стакселя, вытянутого в ДП, до самого переднего штага. *Если на яхте установлен обтекатель штага, то удвоенная ширина обтекателя FSP добавляется к LP: LPC= LP + FSP.*

LWP – обмерная длина (см. пр. 13)

Средняя ширина MHW - кратчайшее расстояние между точкой середины задней шкаторины и передней шкаториной.

Ширина на четверти высоты MQW - кратчайшее расстояние между точкой четверти задней шкаторины и передней шкаториной/

Ширина на трёх четвертях высоты MTW - кратчайшее расстояние между точкой трёх четвертей задней шкаторины и передней шкаториной.

Высота подъема грота P - *расстояние, измеренное вдоль мачты, от верха гика или верхней поверхности рельса или ликпаза или их продолжения до верха шкива грота-фала или нижней кромки обмерной марки. Если гик крепится к мачте на скользящем вертлюге, то он при обмере должен быть установлен в крайнем нижнем положении, но не ниже верхней кромки нижней обмерной марки.*

Длина нижней шкаторины спинакера SF – расстояние между шкотовыми углами для симметричного спинакера, *или между галсовым и шкотовым углами для несимметричного спинакера*, наибольшая из измеренных на всех спинакерах, которые несет яхта.

Размер SLU - длина передней шкаторины несимметричного спинакера, измеренная между фаловым и галсовым углами, наибольшая из измеренных на всех спинакерах, которые несет яхта

Размер SLE - длина задней шкаторины несимметричного спинакера, измеренная между фаловым и шкотовым углами, наибольшая из измеренных на всех спинакерах, которые несет яхта.

Средняя ширина спинакера SMW - расстояние между серединами боковых шкаторин спинакера *(между серединой передней и задней шкаторин – для несимметричного спинакера),* измеренное по поверхности паруса, наибольшая из измеренных на всех спинакерах, которые несет яхта.