ФПС НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

“ЧЕТВЕРТЬТОННИК ORC”

ПРАВИЛА КЛАССА

2014-2018

Класс был организован ФПС НСО как класс «25 футов IOR» в 2001 году.

Реорганизован в класс «Четвертьтонник ORC» с 2014 года.

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВНОЕ……4

ЧАСТЬ I – АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

Раздел A – Основные положения

A.1 Язык 4
A.2 Сокращения 4
A.3 Определения 4
A.4 Управление классом 5
A.5 Пересмотр правил класса 5
A.6 Интерпретации 5
A.7 Мерительное свидетельство ... 5
A.8 Сертификат яхты 5
A.9 Срок действия сертификата 6
A.10 Хранение и выдача сертификатов 6
A.11 Стоимость сертификационных работ 6

Раздел B – Допуск яхты к соревнованиям

B.1 Правила класса и сертификаты 7
B.2 Техническое состояние 7

ЧАСТЬ II – ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Раздел C– Основные ограничения

C.1 Эталонная яхта 8
C.2 Принадлежность к классу 8

Раздел D– Корпус

D.1 Конструкция корпуса 9
D.2 Обитаемость 10

Раздел E – Выступающие части

E.1 Основное 11
E.2 Подвижные части 11
E.3 Киль 11
E.3 Рулевое устройство 11

Раздел F – Остойчивость

F.1 Перемещаемый балласт 11

Раздел G – Рангоут и такелаж

G.1 Рангоут 11
G.2 Стоячий такелаж 12

Раздел H – Паруса

H.1 Основные положения 12

Раздел I – Во время гонок

I.1 Экипаж 13
I.2 Спасательное оборудование 13
I.3 Реклама 13
I.4 Яхта 13
I.5 Корпус 14
I.6 Рангоут 15
I.7 Паруса 15

ЧАСТЬ III – ПРИЛОЖЕНИЯ

Раздел J

J.1 Сертификат 17
J.2 Мерительное свидетельство IOR эталонной яхты..... 18
J.3 Протокол обмера эталонной яхты по правилам IMS 19
J.4 Яхты не нуждающиеся в подтверждении гоночного балла по IOR..... 20
J.5 Процедура определения потенциально возможного балла IOR..... 20
J.6 Утверждение данной редакции правил класса 22

ВВЕДЕНИЕ

Это введение только информирует об основных принципах правил класса «Четвертьтонник ORC», текст настоящих правил начинается на следующей странице.

Правила класса «Четвертьтонник ORC» разработаны Техническим Комитетом ФПС Новосибирской области во взаимодействии с Техническим Комитетом ВФПС и Рейтинг-офисом ORC в России для проведения классных гонок на акватории Новосибирского водохранилища между яхтами, изначально спроектированными, как яхты уровневого класса «Четвертьтонник» по Международным правилам обмера морских гоночных яхт IOR Конгресса по Морским Гонкам/ORC.

*Настоящая редакция **правил класса** призвана дать существующему флоту «Четвертьтонников» возможность развития за счёт перехода на современную систему рейтинга Конгресса по Морским Гонкам/ORC.*

Владелец яхты (ответственное лицо) должен ясно осознавать, что безопасность яхты и её экипажа являются исключительно его ответственностью. Принадлежность яхты к классу никоим образом не перекладывает ответственность за возможные аварийные ситуации на управляющие классом органы и их представителей.

*Владелец яхты (ответственное лицо) должен ясно осознавать свою ответственность за соответствие яхты своему действительному **мерительному свидетельству/сертификату**. Яхта в любой момент может быть проверена на соответствие своему действующему **мерительному свидетельству/сертификату** по усмотрению Гоночного Комитета или по протесту другой яхты.*

*Если другое не оговорено в Разделе I настоящих **правил класса** и/или Гоночной Инструкции, то во время гонки использование оборудования (в том числе постановка парусов, размещение экипажа) должно соответствовать правилам ORC, Части 1 ERS/ППО и соответствующим пунктам RRS/ППГ.*

ГЛАВНОЕ

Настоящие **правила класса** предназначены для гонок крейсерских яхт с зачётом по фактическому времени прохождения дистанции, без применения какого либо гандикапа.

Настоящие **правила класса** являются открытыми, в которых разрешено всё, что специально не запрещено или не ограничено.

ЧАСТЬ I – АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

Раздел А – Основные положения

А.1 ЯЗЫК

А.1.1 Официальным языком класса является русский язык.

А.1.2 Слово *«должен»* носит обязательный характер, а слово «*может»* разрешительный.

А.2 СОКРАЩЕНИЯ

А.2.1

ISAF	Международная Федерация Парусного Спорта
ВФПС	Всероссийская Федерация Парусного Спорта
ФПС НСО	Федерация Парусного Спорта Новосибирской области
IMS	Международные Правила обмера
ORC	Конгресс по Морским Гонкам
IOR	Международные правила обмера морских гоночных яхт IOR.III.92
ERS/ППО	Правила по Оборудованию в парусных гонках
RRS/ППГ	Правила Парусных Гонок
ППС	Правила Парусных Соревнований
OSR/СП	Специальные Правила ISAF для крейсерских гонок
ТК ВФПС/ФПС НСО	Технический Комитет ВФПС/ФПС НСО

А.3 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

А.3.1 Термины и определения применяются в соответствии с текстом правил ORC, IMS и ERS/ППО, если иное не определено настоящими **правилами класса**.

А.3.2 В случае разночтений между правилами ORC, IMS и ERS/ППО, приоритет имеют правила ORC и IMS.

А.3.3 Слова, употребляемые как термины в смысле правил ERS/ППО, выделены **жирным шрифтом**.

A.4 УПРАВЛЕНИЕ КЛАССОМ

A.4.1 Поддержку и интерпретацию **правил класса** осуществляет ТК ФПС НСО на основе политики классов ФПС НСО и пожеланий/предложений владельцев (ответственных лиц) яхт класса. Каждый владелец яхты класса (ответственное лицо) может вносить предложения по изменению **правил класса**, при условии, что данные изменения не будут:

(a) Обременительным для приведения яхт под новые требования.

(b) Выводить из класса яхты соответствующие ему до этого.

(c) Давать преимущества конкретной яхте или проекту.

A.4.2 Каждая новая редакция **правил класса** должна пройти утверждение владельцами (ответственными лицами) яхт класса. Во время процедуры утверждения право голоса имеют владельцы (ответственные лица) яхт класса принимавших, за последние 2 года на момент процедуры утверждения, участие не менее чем в 50% соревнований яхт класса, входящих в календарь ФПС НСО. За утверждение должно быть подано не менее 60% голосов.

A.4.3 Обмер и **сертификацию** яхт класса осуществляет ТК ФПС НСО.

A.5 ПЕРЕСМОТР ПРАВИЛ КЛАССА

A.5.1 **Правила класса** могут быть пересмотрены не ранее, чем раз в пять лет, начиная с 1 января года утверждения актуальной редакции **правил класса**. Приложения могут пересматриваться ежегодно.

A.5.2 Настоящим изданием прекращается действие **правил класса** утвержденных 2 мая 2013 года. Данная редакция **правил класса** начинает действовать с 1 января 2014 года.

A.6 ИНТЕРПРЕТАЦИИ

A.6.1 В любое время ТК ФПС НСО должен отвечать за интерпретирование любых частей настоящих **правил класса**, и иметь право предпринимать доступные действия по любому новому случаю, который может возникнуть.

A.6.2 Интерпретации могут действовать не более пяти лет, далее должны быть отменены или включены в новую редакцию **правил класса**.

A.6.3 Список Интерпретаций настоящих **правил класса** публикуется как отдельный документ.

A.7 МЕРИТЕЛЬНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

A.7.1 Международное **мерительное свидетельство** ORC выдаётся национальным рейтинговым офисом ORC согласно Регламенту выдачи **мерительных свидетельств** ORC.

A.8 СЕРТИФИКАТ ЯХТЫ

A.8.1 **Сертификат** выдаётся на основании **мерительного свидетельства** ORC.

A.8.2 **Сертификат** (Приложение J.1) должен содержать следующие сведения:

(a) Регистрационный номер.

(b) Название яхты.

(c) Владелец.

(d) Идентификационные данные яхты (проект, конструктор, строитель, заводской номер).

(e) Данные **мерительного свидетельства**, на основании которого он выдан.

(f) Контрольные размеры корпуса и рангоута, занесенные в **мерительное свидетельство**, обмерные и расчётные значения площади паруса каждого типа (грота, генуи, стакселя, спинакера) вычисляемые по правилам ORC.

(g) Особые отметки.

A.9 СРОК ДЕЙСТВИЯ СЕРТИФИКАТА

A.9.1 Срок действия **сертификата** истекает по истечению срока действия **мерительного свидетельства** на основе которого он был выдан.

A.9.2 Действие **сертификата** должно приостанавливаться или аннулироваться в случае приостановки действия или аннулирования **мерительного свидетельства** на основе которого он был выдан. ТК ФПС НСО при возникновении таких случаев должен незамедлительно проинформировать все заинтересованные стороны.

A.10 ХРАНЕНИЕ И ВЫДАЧА СЕРТИФИКАТОВ

A.10.1 База выданных **сертификатов** хранится в ТК ФПС НСО в электроном виде.

A.10.2 Владельцам (ответственным лицам) яхт документы выдаются только в бумажном виде и в электронном виде в формате не допускающем редактирование текста. **Сертификаты** имеют силу, только будучи заверенными ТК ФПС НСО и при наличии подписей владельца (ответственного лица) яхты о принятии ответственности налагаемой **правилами класса**.

A.10.3 Яхта не может одновременно иметь больше одного действительного **сертификата**.

A.10.4 ТК ФПС НСО по запросу владельцев (ответственных лиц) яхты должна, а по запросу прочих заинтересованных лиц может, выдавать копии действительных **сертификатов**.

A.11 СТОИМОСТЬ СЕРТИФИКАЦИОННЫХ РАБОТ

A.11.1 Стоимость обмера, оформление и выдачи **сертификатов** оговаривается отдельным соглашением между владельцами (ответственными лицами) яхт класса и ТК ФПС НСО.

Раздел B – Допуск яхты к соревнованиям

Для того, чтобы быть допущенной к соревнованиям в классе «Четвертьтонник ORC», яхта должна соответствовать следующим требованиям:

B.1 ПРАВИЛА КЛАССА И СЕРТИФИКАТЫ

B.1.1 Яхта должна:

(a) Соответствовать **правилам класса**.

(b) Иметь действительный **сертификат** класса «Четвертьтонник ORC».

B.2 ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

B.2.1 Яхта должна иметь подтверждение прохождения ежегодного технического освидетельствования.

B.2.2 В случае сомнений в техническом состоянии яхты, Гоночный Комитет может не допускать яхту к соревнованиям или приостанавливать допуск яхты, до получения положительного заключения внеочередного технического освидетельствования ТК ФПС НСО.

ЧАСТЬ II – ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Текст Части II настоящих **правил класса** должен рассматриваться совместно с текстом действующих правил ORC, IMS, RRS/ППГ, ERS/ППО, ППС и OSR, а так же соответствующих требований и решений ТК ВФПС и ТК ФПС НСО.

Во время гонок экипаж и яхта должны соблюдать требования и ограничения Части II настоящих **правил класса**. В случае разночтений приоритет имеет Раздел I – Во время гонок.

Раздел C – Основные ограничения

C.1 ЭТАЛОННАЯ ЯХТА

C.1.1 Для сопоставления минимально допустимого уровня общего гандикапа яхт класса GPH по правилам ORC и максимально допустимого уровня гоночного балла яхт класса, который они могли иметь по правилам IOR, вводится понятие **«эталонная яхта»**.

(a) **Эталонная яхта** имеет расчётный гоночный балл IOR, равный 5,65 метров (Приложение J.2).

(b) **Эталонная яхта**, на момент утверждения данной редакции **правил класса**, имеет **мерительное свидетельство** ORC с общим гандикапом яхты GPH равным 720,1 секунд/милю. **Мерительное свидетельство эталонной яхты** рассчитывается ежегодно по Протоколу обмера IMS (Приложение J.3) и публикуется отдельным документом.

C.2 ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ К КЛАССУ

Яхта может принадлежать к классу «Четвертьтонник ORC» и получить **сертификат** яхты класса в случае, если она:

C.2.1 Имеет действительное **мерительное свидетельство** ORC Club или ORC International. При этом:

(a) Общий гандикап яхты GPH должен быть не меньше 720,1 секунд/милю или GPH **эталонной яхты**.

(b) Общий гандикап яхты GPH может быть меньше 720,1 секунд/на милю или GPH **эталонной яхты** при условии, что до этого яхта получала **сертификат** яхты класса «Четвертьтонник ORC», и у неё с момента получения предыдущего **сертификата** не изменилась ни одна обмерная величина.

(c) **Мерительное свидетельство** должно быть рассчитано с задекларированным весом экипажа 400 кг.

C.2.2 Яхта изначально имела возможность быть обмеренной по правилам IOR. При этом:

(a) Яхта или однотипная ей яхта имеет или имела **мерительное свидетельство** по правилам IOR с баллом в диапазоне от 5,31 до 5,65 метра. Перечень яхт, не требующих подтверждения данного требования, указан в Приложении J.4.

(b) Поверхность корпуса яхты не подвергалась никаким модификациям, за исключением случаев, предусмотренных ниже. Модификации могут быть произведены только по предварительному разрешению **сертифицирующего органа**, и меритель должен проверить пределы предполагаемых изменений до и после работы. Исключения составляют:

(1) Необходимый ремонт после повреждений, без изменения формы корпуса.

(2) Устранение выявленных неровностей с целью восстановления корпуса в его первоначальном виде.

(3) Изменения снаружи корпуса, определяемого как поверхность корпуса, включая транец, продолженная до диаметральной плоскости по касательной в точке окончательного перехода в киль или скег.

При модификации киля ни какие изменения не должны делаться на или снаружи батокса 0,0625*B.

При модификации скегов, расположенных далее 0,75*LOA в корму от форштевня, ни какие изменения не должны делаться на или снаружи батокса 0,04*B.

(4) Плавное продление поверхности корпуса в пределах ограниченных плавным продлением линии борта и вертикальной плоскостью перпендикулярной ДП расположенной на заднем конце LOA.

В любом случае дата корпуса определяется согласно правил IMS.

Если яхта не удовлетворяет требованиям пунктов (a) и (b) правила C.1.2, владелец (ответственное лицо) яхты может обратиться в **сертифицирующий орган** на предмет рассмотрения потенциальной возможности яхты иметь гоночный балл по IOR в диапазоне от 5,31 до 5,65 метров, согласно процедуре описанной в Приложении J.5.

C.2.3 Соответствует конструктивным требованиям и ограничениям налагаемыми настоящими **правилами класса**.

C.2.4 Соответствует нормам конструкции, снабжения и оборудования согласно требованиям OSR как минимум для IV категории.

Раздел D – Корпус

D.1 КОНСТРУКЦИЯ КОРПУСА

D.1.1 Конструкция корпуса классифицируемая правилами IMS, как «УГОЛЬНАЯ», не должна применятся.

Однако ограниченное количество высокопрочного углеволокна в элементах усиления кромок несущих рамных шпангоутов, стрингерах и других рамных связях, а также для местного усиления поверхностей переборок в районе крепления путенсов, допускается для корпусов всех типов при условии, что эти элементы расположены ниже уровня палубы в пределах от 0,3*LOA до 0,7*LOA от носа.

Вместо обследования одного или более элементов конструкции палубы и корпуса, владелец может предоставить декларацию, но в случае каких-либо сомнений все элементы могут быть обследованы в любой момент.

D.2 ОБИТАЕМОСТЬ

D.2.1 РАЗМЕРЫ КАЮТЫ

(a) Пол каюты определяется, как поверхность, свободная от препятствий, предназначенная для того, чтобы экипажу было удобно стоять на ней. Этот пол каюты должен иметь площадь не менее 0,4 м^2, над которой имеется требуемая высота в каюте. Если какое-либо препятствие, например, двигатель или кожух двигателя, туннель вала, кильсон, балка флора или пол кокпита, находящееся в пределах квалификационной площади пола каюты, уменьшает требуемую высоту в каюте, площадь такого препятствия не должна включаться в площадь пола каюты, а дополнительная площадь должна быть найдена где-нибудь в другом месте.

(b) Высота в каюте над квалифицированной площадью пола должна быть не менее 1,3 м. Высота в каюте определяется как вертикальное расстояние от пола каюты до нижней поверхности палубы, бимсы и палубные стрингеры могут не учитываться при измерении. Чтобы квалифицировать высоту, в каюте не должно быть никаких препятствий по вертикали от палубы до пола каюты.

(c) Длина пола каюты в пределах квалифицированной площади должна быть не менее 1,2 м. Длина пола каюты должна определяться как непрерывная длина вдоль ДП, на протяжении которой можно протянуть шнур на уровне пола каюты, над которым имеется требуемая высота, за исключением мест расположения мачт и переборок.

(d) Ширина каюты в пределах квалифицированной площади должна быть не менее 0,35 м. Ширина каюты должна быть максимальной шириной, на протяжении которой сохраняется требуемая высота в каюте, измеренной по полу каюты в любом поперечном сечении, или суммой двух ширин, измеренных по полу каюты в любом поперечном сечении по обе стороны препятствия, высота над которым меньше требуемой высоты в каюте.

D.2.2 СПАЛЬНЫЕ МЕСТА

(a) Яхта должна быть оборудована не менее чем 2-мя постоянными местами для отдыха (койками) с матрасами. 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. Высота свободного пространства над койками не должна быть меньше, чем 0,45 м. На основании «Решения Спортивно-технической комиссии ФПС СССР для яхт типа Конрад-25Р», в связи с особенностями конструкции корпуса и расположения силовых переборок, яхты проекта Конрад-25Р могут иметь длину коек не менее 1,8 м.

(b) Матрасы должны быть толщиной не менее 50 мм, и если матрас встроен в койку, эта толщина должна сохранятся.

D.2.3 ШТУРМАНСКИЙ СТОЛ

Яхта должна иметь ровное место, удобное для работы с картами.

D.2.4 КАМБУЗ

Яхта должна быть оборудована плитой, которая должна иметь как минимум одну горелку.

Раздел E – Выступающие части

E.1 ОСНОВНОЕ

E.1.1 Выступающие части должны располагаться только в ДП.

E.2 ПОДВИЖНЫЕ ЧАСТИ

E.2.1 За исключением пера руля, не должно быть ни каких подвижных выступающих частей.

E.3 КИЛЬ

E.3.1 Яхта должна иметь постоянный фальшкиль. Конструктивно может применяться тяжёлый шверт или падающий киль, фиксируемый во время гонок в опущенном положении.

E.4 РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО

E.4.1 ПЕРО РУЛЯ

Должно быть, только одно перо руля. Перо руля должно иметь только одну ось вращения, которая не должна перемещаться относительно корпуса.

Раздел F – Остойчивость

F.1 ПЕРЕМЕЩАЕМЫЙ БАЛЛАСТ

F.1.1 Конструктивные решения, позволяющие перемещать балласт: качающиеся кили, водяной балласт и прочие, не должны применяться.

Раздел G – Рангоут и такелаж

G.1 РАНГОУТ

G.1.1 БУШПРИТ

Никакие бушприты, стационарные или выдвижные, не должны применяться.

G.2 СТОЯЧИЙ ТАКЕЛАЖ

G.2.1 КОНСТРУКЦИЯ

(a) Мачта должна поддерживаться стоячим такелажем, с фиксируемыми элементами регулировки:

(1) Форштаг.

(2) Ванты.

(b) Мачта может поддерживаться регулируемым такелажем:

(1) Ахтерштаг.

(2) Бакштаги.

G.2.2 МАТЕРИАЛ

Форштаг и ванты должны быть изготовлены из стали.

Раздел H – Паруса

H.1 ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

H.1.1 МАТЕРИАЛ

Все паруса должны быть изготовлены из мягкого материала. *Тело любого паруса может быть плоско сложено без образования повреждений, кроме образования складок.*

Раздел I – Во время гонок

I.1 ЭКИПАЖ

I.1.1 Максимальная численность:

(a) Число членов экипажа не должно превышать 5.

(b) Если весь экипаж состоит из женщин, или суммарный вес членов экипажа не превышает 400 кг, то число членов экипажа не должно превышать 6.
Вес должен измеряться у экипажа одетого в легкую одежду. Если экипаж был официально взвешен непосредственно перед соревнованием, перевзвешивание не должно производится, кроме случаев замены члена экипажа.

I.1.2 Минимальное число членов экипажа не должно быть меньше 3.
Гоночный Комитет в Гоночной Инструкции может изменить минимальную численность экипажа из соображений условий и/или задач гонок.

I.2 СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОБОРУДОВАНИЕ

I.2.1 Владелец (ответственное лицо) яхты должен убедится, что каждый член экипажа яхты:

(a) Обеспечен индивидуальным средством обеспечения плавучести соответствующего размера и держащей способности.

(b) Ознакомлен с правилом 1.2 RRS/ППГ и понимает его, особенно его последнее предложение – «Каждый спортсмен персонально ответственен за использование индивидуального средства обеспечения плавучести, соответствующего обстановке».

I.2.2 *Даже если этого не требует присвоенная Гоночным Комитетом гонке категория, настоятельно рекомендуется оборудовать яхту страховочными леерами и иметь на борту, по крайней мере, одну страховочную обвязку с линем.*

I.3 РЕКЛАМА

G.3.1 Реклама может размещаться в соответствии с Категорией С Регламента 20 ISAF «Кодекс о рекламе».

I.4 ЯХТА

I.4.1 МОДИФИКАЦИЯ, РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ

(a) Модификацией является любое изменение корпуса, фальшкиля, рулевого устройства и элементов вооружения яхты, затрагивающие обмерные параметры яхты. Модифицированные корпус, фальшкиль, рулевое устройство и элементы вооружения не должен применяться без переобмера.

(b) Ремонтом является восстановление целостности конструкций корпуса, фальшкиля, рулевого устройства и элементов вооружения

яхты, включая их частичную замену, не приводящие к изменениям обмерных параметров. Отремонтированные корпус, фальшкиль, рулевое устройство и элементы вооружения могут применяться без переобмера. Владелец (ответственное лицо) яхты должен убедиться, что произведённый ремонт не классифицируется как модификация и в случае сомнений обратиться в ТК ФПС НСО.

(c) В случае выполнения необходимых экстренных действий, имеющих признаки модификации, Владелец (ответственное лицо) обязан при первой возможности сообщить об этом в Гоночный Комитет. Гоночный Комитет после консультации с Мерительным Комитетом может допустить яхту для продолжения участия в соревновании/серии гонок при условии, что данная модификация не даёт ей ощутимого преимущества.

(d) В случае невозможности ремонта во время соревнований/серии гонок, может производиться замена частей конструкции и элементов вооружения яхты целиком, за исключением корпуса и фальшкиля при условии что:

(1) Заменяемый элемент конструкции, вооружения соответствует обмерным параметрам яхты.

(2) Данная замена согласована с Мерительным Комитетом, согласно правилу 6 Приложения 6 ППС.

(e) Обслуживанием является поддерживание в порядке яхты, включая очистку, полировку и обновление защитных/декоративных покрытий, и мелкий ремонт без замены частей конструкций. Обслуживание может проводиться без согласований и переобмеров.

(f) Если иное не оговорено в Гоночной Инструкции, можно поднимать яхту из воды в перерывах между гонками и производить её ремонт и обслуживание.

I.4.2 ОБОРУДОВАНИЕ

Все оборудование, требуемое настоящими **правилами класса,** и оборудование, внесённое в Опись при обмере, должно находится на борту яхты.

I.4.3 ПЕРЕМЕЩЯЕМЫЙ БАЛЛАСТ

Перемещаемый балласт не должен применятся. Любые перемещения элементов оборудования, снабжения и парусного вооружения, отличное от их использования по прямому назначению, должны квалифицироваться как перемещение балласта.

I.5 КОРПУС

I.5.1 ИНТЕРЬЕР

Все элементы внутреннего обустройства, согласно правила D.2 настоящих **правил класса**, не должны изыматься из корпуса полностью или частично.

I.6 РАНГОУТ

I.6.1 ОБМЕРНЫЕ МАРКИ

(a) На рангоуте должны быть нанесены обмерные марки, ограничивающие размеры **P**, **E** и **BAS**. Марки должны быть несмываемые, контрастного с рангоутом цвета и шириной не менее 25 мм. Марка не должна быть из материала позволяющего её перенос без разрушения.

(b) *Настоятельно рекомендуется иметь фиксаторы, не позволяющие растянуть шкаторины грота за пределы **P** и **E** ограниченные обмерными марками.*

I.6.2 РЕГУЛИРОВКА ТАКЕЛАЖА

(a) За исключением случаев, специально оговоренных ниже, регулировка такелажа во время гонки не разрешается. Все средства регулировки должны быть надежно законтрены и/или зашплинтованы во избежание случайной регулировки. Во время гонки такелаж может регулироваться:

(1) В целях безопасности, т.е. экстраординарная регулировка при устранении повреждения.

(2) Ахтерштаги.

(3) Бакштаги.

(b) Во время гонки фал может исполнять роль несущего троса.

I.6.3 ПОЛОЖЕНИЕ МАЧТЫ

В случае если конструкция степса и пяртнерса позволяют переместить мачту в корму относительно положения, при котором замерялось **J**, то положение при обмере должно быть отмечено обмерной маркой, за заднюю кромку которой не должна перемещаться в корму передняя кромка мачты. В пяртнерсе при этом должен быть установлен ограничитель, не позволяющий мачте перемещаться в корму от обмерной марки.

I.7 ПАРУСА

I.7.1 РАЗМЕРЫ ПАРУСОВ

Все паруса, за исключением парусов для штормовой и тяжёлой погоды, должны быть обмерены, и на них должны быть указаны их обмерные размеры.

I.7.2 ОГРАНИЧЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА ПАРУСОВ

За исключением парусов для штормовой и тяжёлой погоды, требуемых OSR, яхта не должна нести на борту во время гонки больше парусов каждого типа, чем:

(a) Грот……1

(b) Генуя……..2

(c) Стаксель….2

- Если среди парусов, внесенных в опись парусов, нет генуи, количество стакселей на борту разрешается увеличить на 2.

(d) Спинакер…3

- Понятие спинакер включает: симметричный и асимметричный спинакеры и Code 0.

I.7.3 ОБОЗНАЧЕНИЯ НА ПАРУСАХ

(a) Яхта должна нести на парусах идентификационный номер.

(b) Национальные буквы и номера на парусах должны быть изображены в соответствии с Приложением G RRS/ППГ. *На спинакерах настоятельно рекомендуется изображать буквы и номера на обеих сторонах паруса.*

I.7.4 ГРОТ

Грот должен быть оборудован рифами позволяющими уменьшить длину его передней шкаторины, по крайней мере, на 20%. Данное требование может, не выполнятся, если на борту имеется штормовой трисель соответствующий правилу 4.26.4 (c) OSR.

ЧАСТЬ III – ПРИЛОЖЕНИЯ

Раздел J

J.1 СЕРТИФИКАТ

Лицевая сторона.

ФЕДЕРАЦИЯ ПАРУСНОГО СПОРТА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

СЕРТИФИКАТ ЯХТЫ КЛАССА "ЧЕТВЕРТЬТОННИК ORC"

Название	***ГРАНИТ***
Номер на парусе	***RUS 2099***
Тип/Строительный номер	***СТ-25 №36***
Конструктор	***КБ ЛКИ, ТЭВСС***
Строитель	***ТЭВСС***
Дата постройки	***02.1988***

Выдан ТК ФПС НСО	
12.06.2014	
На основании мерительного свидетельства ***ORC Club***	М.П.
2099.2 от ***10.06.2014***	
Представитель ТК ФПС НСО	
Федоров Роман	
Действителен до	
31.12.2014	подпись

Я понимаю ответственность, налогаемую правилами класса.	подпись
Владелец/ответств. лицо	***Колабин Андрей***

Обратная сторона.

СЕРТИФИКАТ ЯХТЫ КЛАССА "ЧЕТВЕРТЬТОННИК ORC"

RUS 2099 ГРАНИТ

Корпус			
FFM	***0,846***	SFFP	***0,400***
FAM	***0,601***	SAFP	***6,650***

Рангоут			
P	***9,350***	J	***2,580***
E	***3,800***	IG	***8,143***
SPL	***2,590***	ISP	***8,175***

Площадь/лимит парусов			
Грот обмерная	***20,84***	Грот расчётная	***21,36***
Генуя	***15,44***	Лимит	***2***
Стаксель	-	Лимит	***2***
Спинакер			
Симметричный	***30,88***	Ассиметричный	-
Code 0	-	Лимит	***3***

Оборудование			
Внутр. балласт	-	Дистанция	-
Аккумулятор	***18,0***	Дистанция	***2,3***
Двигатель			
Марка	-	Модель	-

Особые отметки

J.2 МЕРИТЕЛЬНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО IOR ЭТАЛОННОЙ ЯХТЫ

Лист 1-2.

TOTD-IOR 2002

Qt ORC etalon	A	1,0415
RUS 0000	B	0,0378
Балл 5,65	MP	0,8901

Я подтверждаю, что понимаю ответственность, налагаемую правилами IOR

Подпись (фамилия)

Печать

ВЛАДЕЛЕЦ
ФПС НСО
0
0

Дата кренования 23.06.13
SG 1,000

СВИДЕТЕЛЬСТВО № 0000.001 Стр.1

Измерения в метрах и килограммах	
Тип и стр. №	CT-25 №00
Конструктор	КБ ЛКИ, ТЭВСС
Строитель	ТЭВСС
Вооружение	Бермудский шлюп
Киль	Постоянный
Винт	
Установка	Без двигателя
Всероссийская Федерация Парусного Спорта	
Срок действия	31.12.2013

Выдано Техническим подкомитетом ВФПС
119992 Москва, Лужнецкая наб., 8

Примечания

Даты	
Изм. корпуса	
Серии	06.84
Вооружения	06.84
Постройки	06.84

Корпус по стандарту CT-25 ВФПС-12

Корпус									
				SGFI	0,0000				
LOA	7,620	BMAX	2,692	FF	0,799	W1	5,0	PD1	0,046
FGO	0,401	B	2,384	FFI	0,798	W2	10,0	PD2	0,090
AGO	0,910	BWL	1,963	FFD	0,785	W3	15,0	PD3	0,135
LBG	6,309	BF	0,396	FMD	0,759	W4	20,0	PD4	0,181
GSDA	0,322	BFI	0,640	FBM	0,739	WD	7,740	PL	1,544
GLAI	0,000	BAI	2,151	FAI	0,683	PLM	1,550	SBMAX	4,592
GSDF	0,316	BA	1,967	FA	0,655	GSA	0,385	SPD	0,000
FD	1,010	GD	0,611	VHAI	0,638	RSA	105,683	SDM	3,525
CMD	1,084	Y	0,910	VHA	0,534	MAW1	0,0	MAW2	0,0
MD	1,009	GDFI	0,000	BHAI	0,604	MACG1	0	MACG2	0
OMD	0,793	DM	1,517	BHA	0,500	MACL	0	MACO	0
WLH1	0,618	DMT	2,276	PDT	0,000	PD	0,000	ESD	0,000
TWL1	2,209	TWL2	2,121	TWL3	2,017	TWL4	1,891	TWL5	1,732
EW	0,0	EWD	0,000	ESL	0,000	ST5	0,000	PRD	0,000
PSD	0,000	ST1	0,000	ST2	0,000	ST3	0,000	PBW	0,000
CD	0,000	WCBA	0,0	CBDA	0,000	CBLDA	0,000	PHD	0,000
DMC	0,000	WCBB	0,0	CBDB	0,000	CBLDB	0,000		
Пер. тр-ч				Грот					
I	8,185	SPL	2,570	P	9,400	BL1	0,777	IC	8,185
J	2,570	SL	8,15	E	3,700	BL2	0,925	JC	2,570
LPG	3,82	SMW	4,62	BAL	0,152	BL3	1,255	PC	9,400
LPIS	0,00	HBS	0,000	BD	0,130	BL4	1,255	EC	3,700
FSP	0,040	SPS	2,085	BAS	1,160	BL5	0,000	MXSL	8,150
FJ	0,800	SFJ	0,050	HB	0,152	BLP	1,88	MXSMW	4,626
FBI	0,776	ISP	8,210	MW	0,115	MGU	1,44	MXLPG	3,820
IG	8,150	TCI	0,071	GO	0,115	MGM	2,42	MXJL	8,546

СВИДЕТЕЛЬСТВО № 0000.001 Qt ORC etalon
Стр.2 RUS 0000

Высоты борта				RM		Винт	
FJS	0,776	DMS	1,539	RM1	22,738	PF	0,000
FFS	0,775	PDS	0,000	RM2	23,243	PS	0,000
FFIS	0,774	ESDS	0,000	RM3	23,243	DF	0,0000
FFDS	0,762			RM4	23,114	EMF	0,0000
FBIS	0,753	BBS	0,487	RM	23,084	PRDC	0,000
FMDS	0,737	BSC	0,038	RMC	23,084	PDC	0,000
FBMS	0,718	CFFI	0,000	TR	32,777		
FAIS	0,663	FFM	0,799	SV	-0,496		
FAS	0,635	FAM	0,655	W	82,2		
L/FS		D				DC	
FOC	0,1723	AGSL	3,834	FDIS	0,2250	DB	1,550
AOCC	-0,2991	APSL	4,248	FDI	0,225	RD	1,517
AOC	-0,2991	BAPSL	3,022	ICMDI	0,336	DSPL	1545
AOCP	-0,0189	APSLC	4,248	CMDI	0,325	SLU	0,00
AOCG	-0,5792	ACG1	-0,579	IMDI	0,299	SLE	0,00
YCOR	0,0000	ACG2	0,000	MDI	0,250	TPS	0,000
FB	0,733	HGLA	1,200	IOMDI	0,166	IOMD	1,095
FM	0,741	HGLI	1,349	OMDI	0,034	IMD	1,058
CCAI	0,000	BDR	1,0116	MDIA	0,1964	IOMD	0,925
Пер.тр-ч/грот - штрафы				Бизань - штрафы		Фок - штрафы	
LP	3,860	SL	0,000	RSAY	0,000	RSAB	0,000
RSAF	15,363	SPS	0,000	RSAK	0,000	RSAG	0,000
SAM	13,653	HBS	0,000	YSAK	0,000	RSAC	0,000
MSAM	6,286	HB	0,000				
RSAM	13,627	BD	0,000	HBY	0,000	HBF	0,000
RGF	0,9981	BAS	0,000	BDY	0,000	BDF	0,000
SATC	-0,412	IP	0,000	BADY	0,000	BADS	0,000
RSAT	28,578	BLP	0,000	IPY	0,000	IPSF	0,000
RSAL	17,716	BTNS	0,000	BLRY	0,000	BLPS	0,000
SPIN	21,156	MG	0,000	BTNY	0,000	BTNSF	0,000
S	5,3459						
SHR	14,7954	SCF	1,000	SCFA	1,0184	SA	0,0000
Пределы							
BL1	0,777	BL3	1,258	BLP	1,880	MGUL	1,446
BL2	0,925	BL4	1,258	HB	0,152	MGML	2,427
Расч. значения						IIIIA	
L	6,4357	SC	5,3459	DLF	1,0023	SCA	5,4443
B	2,3840	DC	-0,0095	MAF	1,0000	DLFA	1,0151
D	0,8188	FC	-0,0021	LRP	1,0000	CBFA	1,0000
CGF	0,9612	CBF	1,0000	MR	5,8814	CGFA	0,9612
EPF	1,0000	SMF	1,0000	R	5,6534	MRA2	5,9398
TPF	1,0000	CSF	1,0000			RA	5,6534

R 5,65 Лимит парусов: стаксели: 3 спинакеры 3
Максимальный экипаж: вес - 395,5 кг, количество - 5

Поправка на энерговооружённость C 0,0215

Меритель № RF
Подпись Дата обмера 26.06.13
Штамп мерителя Дата расчёта 03.09.13
TOTD - IOR 2002

3-й лист.

Мерительное свидетельство № *0000.001*
стр. 3

ОПИСЬ ОБОРУДОВАНИЯ ПРИ ОБМЕРЕ

Дата обмера *23.06.2013*

Название яхты *Qt ORC etalon* Номер на парусах *0000* (заполняется мерителем)

К СВЕДЕНИЮ ВЛАДЕЛЬЦА И КОМАНДЫ

С определенными исключениями правила IOR требуют, чтобы при обмере яхта имела такое же вооружение и снабжение, какое она имеет в гонке: и по количеству, и по весу, и по расположению. Действительность мерительного свидетельства зависит от правильного и точного по форме заполнения данной описи и от постоянного соблюдения соответствия яхты этой описи. Все необходимые сведения содержаться в правилах IOR: 106, 107, 108, 109 и 202.2.

Владелец должен заполнить эту опись и вместе с мерителем проверить и подписать каждый ее пункт. Пояснение любого пункта может быть сделано на рисунке, приведенном в конце описи. Если владелец не присутствует при обмере, то до выдачи мерительного свидетельства он должен подписать следующее заявление:

"В качестве своего представителя я назначаю _____
и я знаю об обязанностях, возлагаемых на меня правилами IOR"

Владелец ..... /подпись/ *0* /фамилия/

Описание	Вес	Расстояние от штевня	Подписи Владельца	Подписи Мерителя
1.Внутренний балласт (правило 107.2B)				
нет			.....	.....
2. Якорь (якоря), по крайней мере один находится на борту и цепи				
Холла	*10*	*2,3*	.....	.....
3. Аккумуляторы				
Кислотный 34 Ач	*10,46*	*2,46*	.....	.....
4. Инструменты				
Набор	*14*	*2,9*	.....	.....
5. Двигатель (или подвесной мотор в определённом месте хранения)				
Марка	Модель		.....	.....

6. Цистерны (включая переносные): топливные, водяные, для хранения запасов и пр.
Предоставлено заявление владельца: да / нет

Назначение	Тип	Ёмкость	Расстояние от штевня	Состояние при обмере		
					.....	.....

Подписи
Владельца Мерителя

7. Перечень предметов, находящихся обычно впереди мачты, но при обмере размещённых на полу каюты позади мачты

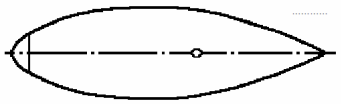
Спас. Жилеты	*5*			
Страхлояса	*0*			
ОБЩИЙ ВЕС	*6*	*кг.*	.....	.....

8. Общий вес переносного палубного оборудования (только один комплект), находящегося при обмере на полу каюты позади мачты, согласно правилу 202.2A

ВЕС *12* *кг.* ....

9. Другие основные предметы и предметы, необычные по весу, количеству и расположению

Описание	Кол-во	Вес	Расстояние от штевня		
Газовая плита	*1*	*2,0*	*3*	.....	.....



10. Я подтверждаю, что эта опись правильно отражает размещение оборудования при обмере на плаву Меритель № ..... /подпись/

Владелец (представитель):

..... /подпись/ *0* /фамилия/ Дата *23.06.2013*

Печать

J.3 ПРОТОКОЛ ОБМЕРА ЭТАЛОННОЙ ЯХТЫ ПО ПРАВИЛАМ IMS

ORC
World Leader in Rating Technology

2013
IMS Measurements Sheet

BOAT

Name	Qt ORC etalon	SailNo	RUS 0000
Class	CT-25	Age	06.1984
Designer	SET	Series	06.1984
Builder	SET		

Owner

FPS NSO

HULL

Aramid Hull Core	No	IMS Division	Performance
Carbon Rudder	No	Hull Construction	Solid
Trim Tab	No	Crew Arm	
Forward Accom	No	Transom Graphic	Reverse

RIG

Forestay Tension	Aft	Spreaders	2
Inner Stay	None Fitted	Runners	2
Carbon Mast	No	Jumpers	None
Taper Hollows	No	Genoa Furler	No
Fiber Rigging	No	Main Furler	No
Lenticular Rigging	No	No Backstay	No
Articulated Bowsprit	No		

P	9,400	E	3,700	MDT1	0,076	TL	2,160
IG	8,150	J	2,570	MDL1	0,115	MWT	46,06
ISP	8,210	SFJ	0,050	MDT2	0,069	MCG	3,229
SPS	2,085	SPL	2,570	MDL2	0,072	CPW	1,500
BAS	1,160	TPS		MW	0,115	BD	0,130
BAL	0,152	FSP	0,040	GO	0,115	BWT	

MIZZEN RIG AND SAILS

PY	YSD	MDL2Y	EB
IY	MDT1Y	HBY	BASY
TLY	MDL1Y	BDY	MGMY
EY	MDT2Y	BALY	
YSM	YSF	MGTY	MGUY	MGLY

GENERAL

Units	Metric
Measurer	RF
Date	03.09.2013

CREW

Crew Weight	400,0
Non Manual Power	No

CLUB OPTIONS

Displacement	
RM Bias%	
Dacron Sails	No

INCLINING TEST AND FREEBOARDS

Inclining Test **Current Inclining**

Flotation date **23.06.2013** SG **1,0000**

FFM	0,830	FAM	0,640		
W1	5,000	PD1	49,0	WD	7,740
W2	10,000	PD2	94,0	GSA	38,5
W3	15,000	PD3	141,0	RSA	10568,
W4	20,000	PD4	189,0	PLM	1550,0

PROPELLER

Type No Propeller

WATER BALLAST

FFW	WBV	LIST
FAW	ZERW	CANT
W1W	PD1W	WDW
W2W	PD2W	GSAW
W3W	PD3W	RSAW
W4W	PD4W	PLMW

CENTERBOARD

ECM	CBDA	CBRC
KCDA	WCBB	CBMC
WCBA	CBDB	CBTC

COMMENTS

SAILS INVENTORY

MAINSAIL

Id	HB	MGT	MGU	MGM	MGL	MSW	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacturer	Material	Comment
001	0,152	0,82	1,44	2,42	3,16		21,05	RF			Unknown	

JIBS / GENOAS

Id	JH	JGT	JGU	JGM	JGL	LPG	JL	Ovrlp	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacturer	Material	Comment
002	0,04	0,48	0,94	1,85	2,83	3,82	8,00	149%	15,11	RF			Unknown	

SYMMETRIC SPINNAKERS

Id	SL	SMG	SF	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacturer	Material	Comment
003	8,15	4,62	4,62	31,38	RF			Unknown	

ASYMMETRIC SPINNAKERS

Id	SLU	SLE	ASL	AMG	ASF	Area	Measurer	Meas.Date	Manufacturer	Material	Comment

MEASUREMENT INVENTORY

Measurer
Measurement Date **23.06.2013**
Comment

Id	*Item*	*Weight*	*Distance*	*VCG*	*Description*

Id	*Item*	*Weight*	*Description*

MEASUREMENT INVENTORY

Id	*Item*	*Weight*	*Distance*	*VCG*	*Description*
a	Battery	10,5	2,46	-0,25	Lead–acid 34 Ah

© Offshore Racing Congress 2013
www.orc.org

J.4 ЯХТЫ НЕ НУЖДАЮЩИЕСЯ В ПОДТВЕРЖДЕНИИ ГОНОЧНОГО БАЛЛА ПО IOR

Для следующих яхт не требуется подтверждение соответствия правилу С.2.2, так как однотипные им яхты имеют/имели гоночный балл по правилам IOR III 1992 года в диапазоне от 5,31 до 5,65 метра:

(1) Яхты с корпусом проекта Конрад-25 (Conrad 760). Конструктор Дуг Петерсон (D. Peterson), дата серии - декабрь 1978 года.

- Считать корпуса яхт Мираж-25, построенных в матрицах снятых с корпуса Конрад-25, однотипными корпусу Конрад-25 с сохранением даты серии. В связи с конструктивной особенностью палубы яхт Мираж-25, во всех обмерных сечениях считать точкой борта точку на нижней грани перехода борта в палубу.

(2) Яхты с корпусом проекта СТ-25. КБ ЛКИ и КБ ТЭВСС, дата серии - июнь 1984 года.

(3) Яхты с корпусом проекта Рикошет-780. Конструктор Юрий Ситников, дата серии – июль 1992 года.

J.5 ПРОЦЕДУРА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОТЕНЦИАЛЬНО ВОЗМОЖНОГО БАЛЛА IOR

J.5.1 Владелец/ответственное лицо яхты претендующей на признание соответствию **правилам класса** «Четвертьтонник ORC» может инициировать процедуру определения потенциально возможного балла по правилам IOR в случае:

(a) яхта не имеет доказательств, что она могла иметь гоночный балл по правилам IOR в диапазоне от 5,31 до 5,65 метров.

(b) яхта имела доказательство, что она могла иметь гоночный балл по правилам IOR в диапазоне от 5,31 до 5,65 метров, но впоследствии модернизация подводной части корпуса с изменением обмерных величин она его лишилась.

Инициация процедуры не гарантирует яхте доказательства возможности иметь гоночный балл по правилам IOR в диапазоне от 5,31 до 5,65 метров.

J.5.2 Процедура представляет собой обмер и расчёт гоночного балла по правилам IOR.III.1992. Целью процедуры является определения потенциальной возможности гоночного балла IOR в диапазоне от 5,31 до 5,65 для яхты при конфигурации её корпуса, а не определение реального гоночного балла IOR яхты в настоящем состоянии, в связи с чем возможны допущения. Среди допустимых величин, параметров и их комбинаций выбирается наиболее благоприятный вариант для определения потенциально возможного гоночного балла. Допускается следующее:

(a) Сечение кормового обхвата AGS устанавливается или реальное по правилам IOR, или в сечении, где ось баллера пересекает проекцию линии борта на диаметральную плоскость.

(b) DK - вертикальное расстояние от нижней точки киля до корпуса в сечении средней глубины берётся или реальное, или величина DK **эталонной яхты**. В случае если берётся величина DK **эталонной яхты**, возможна коррекция восстанавливающего момента RM в сторону уменьшения.

(c) При обмере на плаву для коррекции водоизмещения и дифферента могут применяться грузы имитирующие предметы оборудования и снабжения, присутствовавшие в обмерном состоянии по правилам IOR, но исключённые по правилам IMS. Масса грузов имитирующих предметы оборудования и снабжения не должна превышать 40 кг, из которых впереди мачты могут быть размещены грузы массой не более 25 кг.

(d) Размеры парусного вооружения (рангоут, паруса) могут быть приняты или реальные, или **эталонной яхты**. Комбинация параметров парусного вооружения реальной и **эталонной яхты** не допускается.

J.6 УТВЕРЖДЕНИЕ ДАННОЙ РЕДАКЦИИ ПРАВИЛ КЛАССА

Данная редакция **правил класса** «Четвертьтонник ORC» прошла процедуру утверждения на собрании владельцев (ответственных лиц) яхт класса 03 ноября 2013 года.

Яхта	Владелец (ответственное лицо)	Подпись
GERONIMO	Зерховский А.Н	
SEA LADY	Ким К.К.	
WIND	Ткаченко Б.С.	
WITCH	Сурков А.В.	
ВОЛГА	Кулагин С.А.	
ГРАНИТ	Колабин А.П.	
ДОБРАЯ	Бондарев Д.В.	
КРОКОДИЛ	Ашуев А.П.	
МАРУСЯ	Сердюков О.В.	
МАЭСТРО	Санников Ю.Б	
ПРИЗРАК	Дарцев Д.В.	
СЕНАТОР	Французов А.	
ЯМАЙКА	Глотов Д.	

Дата вступления в силу: 01/01/2014

Дата публикации: 03/11/2013

Дата предыдущей версии: 02/05/2013

© ФПС НСО 2013