

ПРАВИЛА TP52 2009 г.

**Красным цветом обозначены
изменения, сделанные в 2008 г.**

**Данный перевод правил является
собственностью парусной команды
СИНЕРГИЯ.**

Содержание

ЧАСТЬ 1. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1. Наименование класса:

Класс "Transpac 52" (Класс TP52)

1.2. Назначение:

Правила "Transpac 52" направлены на производство класса быстроходных однокорпусных килевых яхт для гонок монотипов. Основной целью является обеспечение надежности и самодостаточности. Допускается варьирование таких факторов, как обводы корпуса, формы подводного крыла, конструкция, оборудование помещений, расположение на палубе и оснастка. При этом факторы, определяющие скорость – длина, водоизмещение, осадка и площадь парусов – подлежат строгому контролю. Яхты данного класса должны ходить без временных ограничений. Любые вариации вопреки данному назначению могут быть причиной внесения изменений в правила.

1.3. Общая часть:

Яхта подпадает под соответствие Transpac 52 (TP52) либо может участвовать в гонках Transpac 52 только при выполнении следующих условий:

- a) Она отвечает требованиям Правил TP52, Регламентов TP52 и Толкований TP52, а также имеет во время гонок на борту действующий сертификат TP52.
- b) Ее владельцем является постоянный член Класса TP52.
- c) Она была обмерена мерителем TP52 и имеет действующий сертификат Международной Системы Обмера (МСО) и сертификат TP52, хранящийся в папке Отдела Главного Мерителя.

Однако в соответствии с настоящими Правилами имеется возможность выдачи "Разового Сертификата TP52" яхте TP52, владельцем которой является лицо, не являющееся членом Класса TP52, при выполнении следующих условий:

- a) мероприятие, для которого выдается сертификат, утверждено Исполнительным Комитетом TP52 как подходящее для выдачи такого "Разового Сертификата TP52".
- b) сертификат будет действителен только на период проведения такого мероприятия.
- c) владелец предоставил Главному Мерителю TP52 действующий сертификат МСО.
- d) при подаче заявления на получение сертификата оплачивается сбор в сумме 250 евро.

1.4. Администрирование.

Единственным регулирующим органом для Правил TP52 является Класс TP52, и исполнение Правил TP52 должно производиться по усмотрению Класса TP52. Кроме того, см. регламенты TP52. Класс TP52 может периодически изменять или дополнять Правила TP52. Правила TP52 не могут предусматривать каждый конкретный случай или учитывать каждую инновацию в проекте и конструкции. Поэтому Класс TP52 оставляет за собой право выдавать или отказывать в выдаче Сертификата TP52 по своему усмотрению, а также интерпретировать статьи Правил TP52 в любое время. Менеджер Класса TP52 в любой момент может издавать Толкования Правил TP52, и любое такое Толкование публикуется и затем считается окончательным, кроме случаев, когда оно отменяется или поправляется Исполнительным Комитетом TP52 либо голосованием членов на ежегодном собрании TP52. Сведения по любой проектной особенности или инновации, представленной для обмера или толкования, по запросу доводятся до любого лица.

1.5. Сертификаты TP52.

Сертификаты TP52 выпускаются Главным Мерителем TP52. См. Регламенты TP52, п.4.2.11. Сбор за выдачу сертификата TP52 определяется Классом TP52 и выплачивается по выдаче соответствующих платежных документов.

1.5.1. Меритель TP52 доводит до сведения Менеджера Класса TP52 и/или Главного Мерителя все, что он полагает необычным либо не соответствующим общим интересам

Правил TP52. По решению Главного Мерителя TP52, действие Сертификата TP52 может быть приостановлено на период проведения разбирательств.

1.5.2. В действительном Сертификате TP52 должны присутствовать имя и подпись Менеджера Класса TP52 и Главного Мерителя TP52. В любой момент времени одна яхта не может иметь более одного действующего Сертификата TP52. **Начиная с 01.01.2009, в течение 12 месяцев возможно наличие не более таких 2 сертификатов, чтоб вызвано изменениями в судах, требующими повторного обмера. Данное число может быть увеличено Менеджером Класса в случае непредвиденных пересмотров (например, в результате ремонта).**

1.5.3. Сертификат TP52 автоматически теряет свою силу при смене владельца либо смене яхты владельцем. Такие изменения должны немедленно доводиться до сведения Главного Мерителя TP52. Главный Меритель отзывает и, возможно, перевыпускает Сертификат TP52.

1.5.4. Если Главный Меритель TP52 имеет обоснованные свидетельства того, что – независимо, по своей или же чужой вине – та или иная яхта не соответствует своему Сертификату TP52, или же никогда не должна была получить Сертификат TP52, он отзывает Сертификат (на указанных ниже условиях) и может провести проверку обмера яхты, соответственно откорректировать Сертификат и, возможно, выпустить его повторно.

а) Если яхта не находится под юрисдикцией гоночного комитета, Главный Меритель TP52 может отозвать Сертификат TP52 и при этом должен известить владельца или его представителя в письменной форме о причинах такого отзыва.

б) Если Главный Меритель TP62 намерен отозвать Сертификат TP52, в то время как яхта находится под юрисдикцией гоночного комитета, он должен довести вопрос до сведения гоночного комитета, который затем предпримет действия в соответствии с правилами парусных гонок.

1.5.5. Сертификаты TP52 составляются по форме, приведенной в Приложении 1.

1.5.6. Копия текущего Сертификата TP52 должна постоянно находиться на борту яхты.

1.5.7. Срок действия Сертификата TP52 составляет не более 1 календарного года. Сертификат должен возобновляться ежегодно, путем подачи письменного заявления от владельца Главному Мерителю TP52. Главный Меритель TP52 должен убедиться, что в конструкцию яхты не было внесено никаких изменений ни по одному из параметров правил, а если это не так, он издает приказ на проведение того или иного необходимого обмера.

1.5.8. Главный Меритель TP52 направляет копию Сертификата TP52 любому лицу при условии оплаты стоимости сбора за копирование.

1.6. Обмер

В понятие "обмер" необходимо включать также определение количества, материала, конструкции и пр., что может определяться обследованием или декларацией. Для получения Сертификата TP52 яхта должна обмеряться только Мерителем TP52, назначенным Главным Мерителем TP52 по результатам консультаций с Менеджером Класса TP52 и/или с одобрения Исполнительного Комитета TP52. Меритель должен вести фиксировать все документы, эскизы и рабочих чертежей, используемых при подготовке исходных данных для обмера.

Никакой меритель, помощник или офисный сотрудник не может принимать участие в обмере или обработке результатов обмера яхты, которой он владеет или же которую проектировал или строил (целиком или частично), либо по отношению к которой он является заинтересованной стороной, либо по отношению к которой он выступал консультантом, либо в отношении которой у него имеется право владения. За исключением обоснованного и краткого разъяснения пунктов Правил, данное положение применяется к любой консультации или рекомендации по параметрам, определяющим классификацию, независимо от факта оплаты такой деятельности. При выборе методик обмера, оборудования для обмера, обмеряемых размеров или точек проведения измерений,

Меритель руководствуется только рекомендациями, выпущенными Главным Мерителем TP52 по результатам консультаций с Менеджером Класса TP52 и/или Исполнительным Комитетом, но не рекомендациями от любых других сторон.

1.7. Структура правил

Соответствие другим правилам необходимо рассматривается как часть настоящих Правил. При отсутствии конкретных изменений, предусматриваемых настоящими Правилами, действует применимая часть других упомянутых правил. Все, что явно не разрешено, является запрещенным. Предупреждаем группы о том, что данные Правила не предусматривают исправлений с целью обеспечения соответствия Границам Класса.

1.8. Применимые правила

а) Специальные морские нормы Международной Парусной Федерации (МПФ) (ISAF Offshore Special Regulations). Яхта TP52 должна отвечать требованиям Категории 1 данных норм для разделов 1, 2 и 3 данных норм, и Категории 3 (при отсутствии иных указаний в Положении о соревнованиях или гоночных инструкциях) для разделов 4, 5 и 6 данных норм.

Ограничения, относящиеся к объему кокпита и сходному люку, принимать по Специальным морским нормам 2006-2007 (см. Правила TP52, п.п.3.7 и 3.8).

б) Указания Американского Бюро Судоходства (АБС) по постройке и классификации морских гоночных яхт от 1994 года. Проектант должен дать письменное заверение о том, что чертежи яхты отвечают требованиям данных Указаний АБС. Строитель должен дать письменное заверение о том, что яхта построена в соответствии с этими чертежами. В конструктивных расчетах параметр "L" должен быть равен 15.85 м.

ПРИМЕЧАНИЕ: В течение 2010 года данное требование может претерпеть изменения в соответствии с указаниями ISO (будет определено в AGM 2009).

с) Правила гонок парусных судов МПФ.

д) Правила оборудования парусных судов МПФ.

е) Регламенты TP52.

ф) Толкования TP52.

1.9. Языком Правил TP52 является английский. При возникновении разногласий в связи с переводами текст на английском языке будет иметь преимущество.

1.10. Слово "shall" означает обязательных характер требования, слово "may" – допускаемых характер. *[Данный пункт отражает норму английского языка и поэтому не имеет значения для переведенного текста. – Прим. пер.]*

1.11. При обмерах по Правилам TP52 используется метрическая система.

Измерения длин для корпуса и оснастки выполняются в метрах с точностью до трех десятичных разрядов. Измерения парусов производятся с точность до двух десятичных разрядов. Массы измеряются в килограммах. Массы перемещаемых грузов и экипажей измеряются с точностью до одного десятичного разряда. Все прочие массы округляются до целых килограммов, если иного не предусмотрено Правилами TP52 или интерпретациями TP52.

1.12. Суда, построенные на соответствие Правилам TP52 до 1 ноября 2008 года и имеющие в любой момент Сертификат TP52 и отвечающие границам и Правилам, действовавшим до 1 ноября 2008 года, могут подать Менеджеру Класса TP52 запрос на утверждение (на основании предыдущего соответствия) по тем аспектам, которые являются или могут казаться несоответствующими Правилам TP52 в то время и Правилам TP52 на 2009 год. Решение по данному вопросу принимается лично Менеджером Класса TP52, который может попросить Исполнительный Комитет TP52 рассмотреть его решение.

1.13. В случае противоречия между настоящим правилами и Гоночными Правилами МПФ и государственных органов власти, Правила TP52 будут иметь преимущество, однако при отсутствии таких противоречий правила МПФ должны соблюдаться.

ЧАСТЬ 2 – ПРЕДЕЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ И ИСКЛЮЧЕНИЯ

Наибольшая габаритная длина 15,850 м, проверяется ручным замером	(см. 4.24)
Наибольшая ширина 4,420 м, проверяется ручным замером	(см. 4.29)
Наименьшая ширина 4,000 м, проверяется ручным замером	(см. 4.29)
Наименьшее водоизмещение 7484 кг	(см. 10.7)
Наибольшее водоизмещение 7700 кг	(см. 10.7)
Наибольшая осадка 3,200 м при плотности воды 1.026, проверяется ручным замером	(см. 4.29)
Наименьшая высота борта, нос 1,450 м	(см. 4.22)
Наименьшая высота борта, мидель 1,260 м	(см. 4.22)
Наименьшая высота борта, корма 1,410 м	(см. 4.22)
Наименьшая масса мачты 295 кг	(см. 5.33.18)
Наименьшая высота VCG над линией борта 9,000 м	(см. 5.33.18)
Наименьший носовой и кормовой размер мачты 0,280 м	(см. 5.33.9)
Наибольший носовой и кормовой размер мачты 0,340 м	(см. 5.33.9)
Наименьший размер мачты на миделе 0,130 м	(см. 5.33.10)
Наибольший IM 19,720 м	(см. 5.33.6)
Наибольший J 6,190 м	(см. 5.33.2)
Наибольший LP (около 1,03%) 6,370 м	(см. 5.54.b)
Наибольший JGU 1.58 м, наибольший JGM 3.15 м	(см. 5.53.e)
Наибольший LPG (Masthead Luff Jib) 9.25 м	(см. 5.54.c)
Наибольший ISP 22.400 м	(см. 5.33.8)
Наибольший SPL/TPS 7.620 м	(см. 5.33.3)
Наибольший P 20.420 м	(см. 5.33.12)
Наибольший HB 0.150 м	(см. 5.60)
Наименьший BAS 1,980 м	(см. 5.33.13)
Наибольший BAS 2,130 м	(см. 5.33.13)
Наибольшая площадь грота 91,500 м ²	(см. 5.59.d)
Наибольшая площадь спинакера 248,0 м ²	(см. 5.55.b)
Наименьшая база вантов V1 3.500 м	(см. 5.21 / 5.33.17)
Ахтерштаг/база крепления на топе/ максимум 0.305m	(см. 5.20)
VCG в пределах от -0,823 м до -0,610 м	(см. 11.1)
Наибольшая ширина киля KW 0.800 м	(см. 4.12)

Скорость хода с механической тягой – не менее 7 узлов (при работающем винте, на гладкой воде и без помощи ветра).

Яхтам запрещается в качестве балласта применять материалы с плотностью больше, чем у свинца (11,34 кг/дм³) в любой форме и любом местоположении, на яхте или внутри нее.

ЧАСТЬ 3 – ПРОЧЕЕ

3.1. Применение водяного балласта запрещается.

3.2. Основания стоек, носовых и кормовых релингов не должны располагаться за кромкой рабочей палубы (см. 4.27).

3.3. Нижние перекладки **или стойки** носовых и кормовых релингов должны выполняться так, чтобы ограничивать отклонение максимум 10 градусами под нагрузкой, представляющей собой реальную ситуацию, **когда экипаж отклоняет яхты во время гонки**. Берется для нижнего леера носового релинга от наружной кромки рабочей палубы до внутренней стороны нижнего леера **и для стоек от центра нижней направляющей троса**.

ПРИМЕЧАНИЕ:

1) В основном это означает, что носовой релинг и стойки не должны проектироваться и устанавливаться так, чтобы выгибаться за борт при нагружении их экипажем при отклонении. Поскольку определенная степень изгиба неизбежна, его пределы устанавливаются в настоящих правилах.

2) Также см. Толкование 6 "Страховочные леера, стойки и кормовые релинги" ISAF-OSR.

3.4. **Носовые и кормовые релинги и стойки любой формы и исполнения должны выполняться так, чтобы они не давали изгиба в направлении лееров при нагрузке от любого числа членов экипажа. Смысл в том, чтобы верхний страховочный леер оставался натянут как можно более туго за счет крепления на наружных анкерах крепления.**

Примечание:

1) Незначительные изгибы неизбежны, однако расположение и конструкция сочетания анкера и точек опоры должны четко демонстрировать намерение избежать такого изгиба. В сомнительных случаях обращайтесь к Менеджеру Класса.

2) Правила 3.2, 3.3 и 3.4 рассматриваются как дополнительные по отношению к требованиям OSR 3.14. Выполнение и тех и других обязательно.

3.5. Яхты не должны иметь специально текстурированных поверхностей корпуса или выступающих частей, целью чего является или может являться снижение сопротивления.

3.6. За исключением балласта, предназначенного для обеспечения устойчивости и дифферентовки корпуса, а также балласта оснастки, все обмеренные нагрузки должны быть истинными, связанными с необходимыми корпусными конструкциями, при этом веса не должны искусственно увеличиваться балластировкой.

3.7. Внутренний балласт должен размещаться внутри собственно корпуса яхты таким образом, чтобы он при этом не являлся конструктивной частью яхты, мог быть легко извлечен без причинения повреждений обшивке или корпусным конструкциям яхты, и не должен закрываться (крепиться) так, чтобы затруднять или делать невозможным проверки и инспекции.

3.8. Все яхты, построенные после 01.01.2004 должны иметь возможность подъема за одну точку крепления.

3.9. Сходные люки, простирающиеся ниже местной линии палубы, не допускаются. (Примечание: согласно OSR 2006 - 2007)

3.10. Суммарный объем всех кокпитов (включая опциональную шахту бака) под наименьшими комингсами **в самой кормовой точке кокпита** не должен превышать 6,65 м³. При расчете объема кокпита в него не включается часть кормовое рабочей палубы. (Примечание: согласно OSR 2006 – 2007, но объем рассчитывается)

3.11. Все яхты, построенные после 01.10.2007 должны иметь возможность нести на палубе спасательные плоты, располагающиеся настолько близко к корме, насколько это практически удобно, с учетом передвижения экипажа. Яхты, построенные до 01.10.2007 не должны дорабатываться с установкой специальных фундаментов под спасательные плоты, предусмотренные в ISAF OSR, если у них не было таковых на указанную дату.

3.12. У всех яхт, построенных после 01.01.2009, страховочные леера должны быть выполнены из нержавеющей тросов 1×19. Все яхты должны учитывать, что во время любого мероприятия, связанного со стартами яхт TP52, Меритель TP52 подтягивает и опечатывает их страховочные леера.

ЧАСТЬ 4 – КОРПУС, ПАЛУБА И ВЫСТУПАЮЩИЕ ЧАСТИ

КОРПУС И ПАЛУБА

4.1. Допускаются только однокорпусные яхты. Корпуса, в которых высота борта голого корпуса в любом сечении снижается по направлению к ДП, обмеру не подлежат. Поверхность корпуса не должна иметь выемок, кроме как на носовых 30% габаритной длины. Допускаются выемки глубиной до 0,001 м на длине менее 1 м и глубиной до 0,002 м на длине свыше 1 м. Брызгозащитные пояса для целей настоящих **Правил рассматриваются как выступающие части и, соответственно, не допускаются.**

4.2. Ниже нижнего конца корпуса до радиуса соединения с палубой сечение корпуса не должно увеличиваться по ширине с увеличением высоты борта.

4.3. Линия борта должна представлять собой непрерывную кривую без двойных изгибов в горизонтальной и диаметральной плоскостях. В плане линия борта и контур голого корпуса должны иметь радиус кривизны более 10 м.

4.4. Палуба может иметь допустимые кокпиты, но не должна иметь продольной кривизны. Ниша в районе бака, предназначенная для снижения трения при переходе кливера во время поворотов оверштаг, не должна превышать 0,015 м³ (при замере до уровня кормовых наружных оконечностей ниши) и иметь необходимые средства для удаления воды из ниши за борт.

4.5. Соединение корпуса и палубы от SFFP до кормовой оконечности рабочей палубы должно быть выполнено с постоянным радиусом (строительный допуск ± 2 мм) и должно подходить к корпусу по касательной. Этот радиус не должен нарушаться в точках замера высоты надводного борта или иных точках, например, у палубных дельных вещей или местоположений стоек. Носовое SFFP (в районе носа) этот радиус должен выдерживаться настолько, насколько это возможно. Кроме того, радиус сопряжения корпуса и палубы должен:

а) подходить к палубе по касательной, либо

б) подходить к палубе под острым углом. В этом случае точка, в которой радиус переходит в корпус по касательной, должна располагаться не более чем на 0,07 м ниже пересечения корпуса и палубы.

На промежутке между SFFP и кормовой оконечностью рабочей палубы, вертикальное расстояние между точкой пересечения корпуса и палубы и точкой, в которой радиус сопряжения соприкасается с корпусом по касательной, должно быть не менее расстояния, замеренного у SFFP. На виде сбоку соединение корпуса и радиуса сопряжения должно представлять собой непрерывную кривую без двойных изгибов (с соблюдением строительных допусков).

Пересечение корпуса и палубы определяется как пересечение между продолжением палубы и продолжением корпуса над нижней оконечностью радиуса сопряжения корпуса и палубы.

Вдоль седловатой части палубы, радиус сопряжения корпуса и палубы должен соответствовать либо пункту (а), либо пункту (б) (см. выше). Сочетание (а) и (б) не допускается.

ВЫСТУПАЮЩИЕ ЧАСТИ

4.6. Яхты должны иметь один центральный сплошной киль, который может иметь бульб, один обычный руль в ДП с жестким пером, одну обычную винтовую движительную установку и обычные датчики приборов. Яхты с любыми другими выступающими частями, либо с приспособлениями, **которые могут быть расценены как динамическая балластная система любого типа**, обмеру не подлежат.

Киль считается стационарным, если ни одна его часть не может регулироваться на ходу с изменением наибольшей осадки яхты, и если его перо крепится на корпусе таким образом, что оно не осуществляет перемещений за рамками обычной упругости используемого материала, и не может перемещаться на ходу.

4.7. Киль не может быть оснащен триммером.

4.8. За исключением покрытий и зализов, а также обеспечения поверхности для нанесения покрытий и материалов зализывания путем покрытия поверхности пера стеклопластиком, допустимыми материалами для подкоса кия и балласта является свинец, сурьма или ее сплав (не более 4%), обыкновенная сталь, нержавеющая сталь, бронза.

4.9. Киль может быть оснащен ножом для разрезания водорослей и обтекателем для него. Такой нож может перемещаться только в ДП на передней кромке кия, а его приводная система может быть выполнена из любых материалов, допускаемых для применения в корпусе и оборудовании яхты.

4.10. Киль может иметь балластный карман (карманы) и карманы для крепления. Покрытия и обводы (см. п.4.8) в карманах могут превосходить предельные значения, приведенные в п.4.11.

4.11. Покрытие и/или зализ лимитируются суммарной глубиной 0,02 м и удельным весом не более 2 кг/дм³.

4.12. Ширина кия (KW) должна быть наибольшей в поперечной плоскости в любом сечении кия.

4.13. Руль не должен иметь несколько перьев, а ось его вращения должна находиться в ДП.

4.14. Допускаются обычные гибкие обтекатели рудерпоста.

4.15. Выступающие части могут простираются внутрь корпуса, однако Главный Меритель должен быть уверен в том, что такая конструкция направлена только на обеспечение крепления выступающей части к корпусу, и не участвует в значительной степени в прочности или жесткости корпуса. Должна быть обеспечена возможность демонтажа выступающей части без ущерба для конструктивной целостности корпуса.

ПРОВЕДЕНИЕ ИЗМЕРЕНИЙ

4.15. Принцип

Принцип проведения измерений по Правилам TP52 состоит в том, что обводы корпуса и выступающих частей фиксируются с достаточной детализацией с тем, чтобы в сочетании с замерами на плаву, обеспечить гидростатические данные достаточно точные для определения положения аппликаты центра тяжести (VCG). По Правилам TP52 замер производится приблизительно в 700 точках. Особенностью данной системы является то, что конкретное местоположение точек замеров в значительной степени оставляется на усмотрение Мерителя и не может быть расписано точно.

4.16. Прибор обмера корпуса (ПОК) и обработка обводов

Для составления действительного Сертификата TP52 могут использоваться только данные, полученные и обработанные при помощи утвержденных Классом TP52 прибора обмера корпуса (ПОК) и программного обеспечения. Данные обмера корпуса, зафиксированные на месте проведения обмера, заносятся в файл ординат с применением утвержденного ПО, путем проведения операций, типовых для процесса обмера корпуса, включая редактирование файлов исходных данных ПОК и – при одобрении Класса TP52 в определенных обстоятельствах – включение данных ручных замеров ограниченных модификаций корпуса или выступающих частей. И файл исходных данных ПОК, и файл ординат корпуса должны постоянно находиться вместе.

4.17. Файл ординат корпуса

Файл ординат корпуса, ведущийся Мерителем TP52, должен определять корпус яхты для целей расчета данных, необходимых для составления действительного Сертификата TP52 до момента возможного фактического изменения корпуса (в т.ч. выступающих частей).

4.18. Повторные обмеры

Корпус, в конструкцию которого были внесены изменения, как правило, требует проведения повторных обмеров. Корпус, в конструкцию которого изменения не вносились, не подлежит повторным обмерам и обсчетам, за исключением случаев, когда Главный Меритель или Менеджер Класса TP52 обоснованно полагают наличие ошибки.

Если установлено наличие достаточных причин для проведения повторного обмера с целью подтверждения величин, внесенных в сертификат яхты, порядок действий должен быть следующим:

- a) Яхту необходимо установить в такое состояние, которое соответствует текущему измерению, за исключением случаев, когда оно само по себе не соответствует процедуре обмера – в таком случае такое состояние необходимо откорректировать.
- b) Шпации мерительной площадки должны соответствовать таковым для текущего измерения, за исключением случаев, когда имеется нехватка шпаций и/или местоположений площадок для текущего измерения. В таком случае изначальное местоположение площадки должно быть полностью воспроизведено, а любые ожидаемые нехватки устранены путем добавления площадок для обеспечения полного файла замеров, который будет оцениваться и возможно редактироваться Мерителем TP52.
- c) Два мерителя работают совместно, и Сертификат, составленный на основании новых обмером, заменяет предыдущий.

4.19. Инструментальный обмер корпуса

Корпус обмеряется только если Меритель согласен с тем, что корпус подготовлен в соответствии с требованиями п.10.2. Меритель производит выставление яхты и использует ПОК для проведения измерений корпуса в соответствии с руководством по проведению измерений ПОК для утвержденного типа прибора.

4.19.1. Перед началом проведения инструментального обмера, Меритель должен как можно точнее определить ДП корпуса и нанести маркировку ДП на корпус для проведения обмера. Точки замера высоты борта и дифферента, определенные в п.п.4.21 и 4.23, должны быть найдены и отмечены несмываемым маркером до начала инструментального обмера. Эти точки должны быть точно зафиксированы при помощи ПОК.

4.19.2. ПОК должен применяться для регистрации точек измерений, определяющих поверхность корпуса в каждом выбранном сечении от ранее определенной ДП до линии палубы или наивысшей точки любого фальшборта или точки пересечения транца и бортов. Привальные пояса, отбойные части и дельные вещи обычно игнорируются. Регистрируются точки линии палубы по определению п.4.24.

4.19.3. В соответствии с руководством по проведению измерений ПОК, прибор необходимо располагать так, чтобы все регистрируемые точки лежали на сечении корпуса, нормальном к ДП.

4.19.4. Точки должны регистрироваться, а сечения выбираться и располагаться в продольном направлении так, как это будет сочтено удобным для определения переменных обводов корпуса. Регистрируется расстояние между каждым из сечений и носовой оконечностью габаритной длины. Площадки фиксируются по обеим сторонам корпуса, причем они необязательно должны находиться в одном сечении.

Ни в коем случае расстояние между соседними площадками одного и того же борта не может превышать 1,58 м, а расстояние между соседними площадками на разных бортах – 0,79 м. В пределах 2,38 м от носа, расстояние между площадками на противоположных бортах не должно превышать 0,40 м.

4.19.5. За исключением сечений, указанных в руководстве по проведению измерений ПОК, площадки обычно располагаются в шахматном порядке по обоим бортам корпуса.

Исключениями являются те сечения, в которых площадки необходимы по обоим бортам, т.е., такие площадки по левому и правому бортам должны находиться на точно одинаковом расстоянии от носовой оконечности габаритной длины.

4.19.6. При наличии Контрольных Приборов для обмера корпуса, их необходимо использовать в паре, размещая один на носу, а другой в корме. Их необходимо располагать по отвесу в продольной и поперечной плоскостях, и надежно закреплять во избежание смещений, так, чтобы в процессе проведения измерений они оставались на своих местах. В тех сечениях, в которых располагаются Контрольные Приборы, необходимо наличие двусторонних площадок, при этом Контрольные Приборы должны – насколько это возможно – располагаться на площадках надводного борта (п.4.20), SFFP, SMFP, SAFP, а также на кормовой оконечности киля и BMAX.

4.19.7. При подаче исходных данных обмера, Меритель должен приложить схему корпуса вида сбоку с указанием зарегистрированных площадок.

4.20. Площадки надводного борта

Площадки надводного борта должны устанавливаться в носу, у мачты и в корме, где площадки должны находиться в точках замеров надводного борта, определенных для надводных бортов на плаву, FFM, FMM и FAM (см. п.4.21):

а) Носовая площадка надводного борта: SFFP должна находиться на расстоянии 0,460 м (± 20 мм) кормее форштевня.

б) Площадка надводного борта у мачты: SMFP должна находиться у передней поверхности мачты на уровне палубы.

с) Кормовая площадка надводного борта: SAFP должна находиться на расстоянии между 14,265 и 14,300 м позади форштевня.

4.21. Точки надводного борта

В районах площадок надводного борта необходимо располагать точки замеров надводного борта, на линии палубы, чтобы обеспечить беспрепятственное измерение FFM, FMM и FAM. Точки надводного борта должны быть отмечены несмываемым маркером для последующих замеров на плаву (см. п.4.19.1.)

а) Точки замера надводного борта от форштевня до носа (SFFP): SFFP должны находиться 0,460 м (± 20 мм) позади форштевня, это расстояние отмеряется по горизонтали от носовой оконечности габаритной длины до площадки носовых точек надводного борта.

б) Точки замера надводного борта от форштевня до мачты (SMFP): SMFP должны находиться на горизонтальном расстоянии от носовой оконечности габаритной длины до площадки в том месте, где рассчитывается FM, на передней поверхности мачты на уровне палубы.

с) Точки замера надводного борта от форштевня до кормы (SAFP): SAFP должны находиться на расстоянии между 14,265 и 14,300 м кормовее форштевня.

4.22. Точки надводного борта на плаву, приведенные к номинальной забортной воде FF, FM и FA представляют собой FFM, FMM и FAM на плаву, приведенные к нормальной воде удельным весом 1.026 (т.н. номинальная забортная вода).

4.23. Точки замера дифферента выбираются и отмечаются в ДП в носу и корме не далее 0,5 м от «линии ветра». ВТР (носовая точка дифферента) и СТР (кормовая точка дифферента) должны быть отмечены в Сертификате TP52.

ПРИМЕЧАНИЕ: Точки дифферента дают возможность проводить быструю проверку дифферента и осадку во время проведения мероприятий. Их должны иметь все суда без исключений.

4.24. Габаритная длина

Габаритная длина яхты изменяется (вручную), в нее включается весь корпус. Рангоут, бушприты, релинги и оборудование не предназначенные для оттяжек такелажа или защитных покрытий и парусов исключаются. Кожуха и оттяжки должны завершаться на корпусе или палубе, но не на выносных элементах. Внешние путенсы допускаются, но они не должны выступать за пределы корпуса более чем на 12 мм. Замеры проводятся от:

а) точки, самой носовой из следующих:

i) форштевень яхты, выше уровня палубы или нет;

ii) фальшборта яхты, если они простираются над форштевнем;

б) кормовой точки, являющейся крайней кормовой оконечностью корпуса и фальшбортов или гакаборта яхты, ниже или выше уровня палубы. Привальные пояса на корме включаются.

4.25. Точка линии палубы

На любой мерительной площадке точка линии палубы определяется следующим образом:

а) Точка линии палубы обычно является наинизшей точкой надводных бортов корпуса, если к корпусу можно построить касательную под углом 45°. Однако точка линии палубы не должна приниматься в любой точке выше наинизшего уровня палубы либо ее продолжения, где оно пересекается с бортами в этой площадке. Если у яхты имеется фальшборт или привальный пояс, при определении точки линии палубы они игнорируются.

б) Если фальшборт является плавным продолжением линии бортов яхты, точка линии палубы берется на поверхности корпуса на уровне наинизшего уровня палубы на площадке, проецирующейся через фальшборт.

с) Если точка линии палубы на любой мерительной площадке (определяемая по п.(а) или (б)), находится более чем на 0,22 м внутрь от вертикальной касательной к корпусу в данной площадке, точка линии палубы на такой площадке будет находиться в точке на корпусе, расположенной на расстоянии 0,22 м внутрь от вертикальной касательной к корпусу.

d) В качестве фальшборта должны пониматься любые леера или части бортов, простирающиеся над наинизшим уровнем палубы у данной площадки.

4.26. Уровень палубы у любой поперечной площадки должен приниматься в качестве наинизшего уровня, до которого яхта сохраняет водонепроницаемость у данной площадки.

В районе шахты или кокпита точка линии палубы принимается на фальшборте, при условии, что этот фальшборт является во всех отношениях плавным продолжением поверхности корпуса. Точка линии палубы на фальшборте должна являться плавным продолжением линии палубы в нос и/или в корму от шахты или кокпита.

4.27. Линия палубы

Линия палубы определяется как линия, проходящая через точку линии палубы, определенную выше. Линия палубы, определенная выше, будет использоваться как ссылочная величина в рамках Правил. Для яхт, у которых транец имеет наклон в корму, кормовая оконечность линии палубы находится там, где корма "падает" от прямой кромки, помещенной на палубе на линии палубы. Возможно наличие неглубокого уступа, вырезы или аналогичного разрыва непрерывности, предназначенного для четкого обозначения точки, в которой корма "падает", для цели определения кормовой оконечности линии палубы.

4.28. Кромка рабочей палубы

Кромка рабочей палубы определяется как самая наружная точка на палубе на линии палубы.

4.29. Наибольшая ширина (МВ)

Наибольшая ширина изменяется (вручную), в нее включается весь корпус.

Не включаются стойки и страховочные леера. Кожуха и оттяжки должны завершаться на корпусе или палубе, но не на выносных элементах. Внешние путенсы допускаются, но они не должны выступать за пределы корпуса более чем на 12 мм. Замер производится в наиболее широком месте.

4.30. Наибольшая осадка с килем (ДНК0)

Наибольшая осадка корпуса с килем (ДНК0) является расстоянием по вертикали от плоскости ватерлинии в состоянии обмера до нижней точки корпуса или стационарного киля (в зависимости от того, что глубже). Проверка производится ручным обмером.

4.31. Состояние обмера:

Яхта обмеряется на плаву в соответствии с предусмотренными Правилами условиями нагружения согласно п.10.3.3, для целей определения "местного" состояния обмера. На момент обмера на плаву, местный удельный вес измеряется и регистрируется как величина SG (удельный вес воды).

Мерительным дифференлом для расчетов является дифференл, определяемый длиной между перпендикулярами (LPP) при преобразовании плавучести при местной плотности воды к плавучести в нормальной воде с плотностью 1,02528 (номинальная вода). Таким образом, расчеты для мерительных целей отсчитываются от плоскости ватерлинии в номинальной воде.

ЧАСТЬ 5 – РАНГОУТ И ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ

Парусное вооружение должно быть дробным шлюпным (см. п.5.2). Мачта должны крепиться к килю степсами (см. п.5.6.) Допускаются топовые спинакеры. Допускается кливер со свободной передней шкаториной только для прибрежных гонок и морских гонок. Допускается спинакер-гик или стационарный шпринг в ДП, но не оба вместе. Стационарный шпринг в ДП не должен превосходить действующую длину парусного вооружения.

РАНГОУТ

Масса мачты и VCG должны определяться по наименьшему и наибольшему сечению мачт, принятым в TP52, которые должны применяться непрерывно между палубой и точкой крепления форштага. Поскольку балласт и прочие факторы могут варьироваться, эти минимумы могут оказаться недостаточными. Для каждого отдельного проекта яхты мачта должны проектироваться отдельно.

5.1. Верхняя оконечность любого элемента такелажа не должна крепиться к мачте ниже точки, находящейся на расстоянии $0,225 \times IG$ ниже линии палубы (см. 4.26).

5.2. Сумма $P+BAS$ должна быть не менее IG .

5.3. Мачта (в т.ч. выполненные заодно с ней молдинги, такие как бугели, краспицы и/или ромбы) должна выполняться в сечении на всем своем протяжении, главным образом, из углеволоконного неслоистого армированного пластика с наибольшим модулем волокна в 465 ГПа по JISP 7601 или 452 ГПа по SACMA SRM16, измеряемым между микронапряжениями 1000 и 6000.

Прочие применимые материалы для мачт и выполняемых заодно с ней молдингов таковы: алюминиевые сплавы, стали, стеклопластик и стекловолокно. Ограничения, связанные с конструкциями из стеклопластика, не применяются, за исключением ограничений на многослойные конструкции.

Примечание: стенки гиков, спинакер-гиков и «аутригеров». Все допустимые материалы, в т.ч. углеволокно, с наибольшим модулем волокна 250 ГПа (по SACMA SRM 16). Ограничения, относящиеся к конструкциям из стеклопластика, не применяются. Кроме того, ограничения по многослойным конструкциям не применяются по отношению к гикам и спинакер-гикам.

Изготовитель (поставщик) мачты должен письменно засвидетельствовать, что мачта, гик и спинакер-гики, поставленные после 25.09.2007, изготовлены в соответствии с Правилами TP52, указать наибольший модуль углеволокна, использованного для каждого из изделий, и также указать массу и положение всех корректировочных грузов, прикрепленных к рангоуту.

5.4. Не допускается постоянно изогнутый рангоут. Рангоут, который распрямляется при снятии прилагаемых к нему от такелажа напряжений, не рассматривается как постоянно изогнутый.

5.5. Поворотные мачты исключаются. Мачты должны быть конструктивно непрерывными (не шарнирно-сочлененным) от топа до степса.

5.6. Мачты должны быть прикреплены к килю степсами, что означает, что степсовое устройство мачты должно находиться точно над конструкцией, необходимой для восприятия нагрузок в данном районе, и эта конструкция никаким образом не должна искусственно повышать положение степса мачты.

5.7. Рангоут, поставленный или доработанный после 01.11.2007, не измеряется с непрерывным поперечным стоячим такелажем, или искривленными краспицами и/или креплениями краспиц, конструкция которых нацелена на обеспечение возможности регулировать угол краспицы во время гонки. См. Также п.5.25.

5.8. Стоячий такелаж за исключением бакштага и нижнего шкентеля форштага (см. 5.12), должны выполняться из стали и быть круглой формы.

5.9. Яхта должна иметь постоянный настоящий форштаг. Форштаг и ванты должны соединяться обыкновенными талрепами, клевантами или соединительными пластинами. Мачта должна быть установлена так, чтобы уравнивать ослабленный бакштаг только при использовании оттяжки переднего паруса или его лебедки. Длина форштага может регулироваться на максимум 0,255 м во время гонки.

5.10 Проецируемая осевая верхнего конца форштага должна пересекать продольную ось трубы мачты и переднюю поверхность мачты. Ниши в передней поверхности мачты должны быть закрыты. Запрещается применение устройств для перемещения форштага от осевой.

5.11. Допускается устройство для измерения натяжения форштага, при условии, что оно не может быть использовано для регулировки штага и дает перемещение не более 0,005 м.

5.12. Нижний шкентель форштага не ограничивается.

5.9. Яхта должна иметь постоянный одиночный настоящий бакштаг.

5.14. Кран бакштага и верхняя точка бакштага должны находиться на осевой трубе мачты. Не допускается использование устройств для смещения бакштага с осевой линии трубы мачты. Во время гонки бакштаг должен выставляться с наветренной стороны грота. Кроме того, во время маневрирования бакштаг может временно находиться с подветренной стороны грота. Никакое другое устройство кроме гика, оттяжки гика, гика-шкота или погона гика-шкота не должно способствовать переводу бакштага с одной стороны грота на другую. Помимо них, тот или иной член экипажа, стоящий на рабочей палубе внутри леерного ограждения, может перебрасывать бакштаг, чтобы освободить заднюю шкаторину.

5.15. Запрещается переносный бакштаг в любой форме.

5.16. Бакштаг должен быть стальным, арамидным или из РВО с минимальным разрывным усилием 9250 кг.

5.17. Бакштаг должен крепиться к крану топа и быть длиннее 18,0 м. На нижнем конце бакштага для регулировки натяжения могут находиться тали или гидравлическая система.

5.18. Тали или гидросистема бакштага в нижней точке (точках) крепления должны находиться кормовее грота-гика. Они должны прикрепляться к палубе или корпусу на высоте не более 1,30 м выше плоскости ватерлинии в состоянии обмера.

5.19. Запрещается использовать устройства для смещения бакштага или системы талей между краном топа и точками крепления на палубе или корпусе. **Сам бакштаг не должен быть сконструирован таким образом, чтобы смещать сам себя при отпускании, т.е. при отпускании бакштаг под собственным весом должен "изгибаться" по направлению к мачте.**

5.20. Кран топа (бакштаг) должны измеряться от центра бакштага до кормовой стороны мачты. Замер должен производиться на внутренней стороне верхней Р-марки перпендикулярно мачте в этой точке.

5.21. Минимальное значение V1 базы вантов и ширины нижних краспиц, измеренное между центрами топовых вант, в каждом случае должно быть не менее 3,500 м.

5.22. При движении под парусом оттяжка грота должна крепиться к гроту.

5.23. Оттяжка грота от верхней шкаторины паруса при полном подъеме, взятии рифов или при использовании штормового триселя до его положения на утке, на палубе или ниже уровня палубы, должна иметь минимальное разрывное усилие 3000 кг.

5.24. Оставшаяся часть оттяжки грота может иметь минимальное разрывное усилие 2000 кг.

5.25. Краспицы, стаканы краспиц, оковки краспиц должны формировать жесткое изделие и быть жестко прикреплены к мачте так, чтобы не иметь возможности шарнирно изгибаться, проворачиваться или перемещаться поступательно.

5.26. Такелаж и оконечники, соединяющие его с оковкой краспицы, или проводящие рангоут через оковки краспиц, должны быть фиксированы.

Исключение: оконечный фитинг такелажа в оковке краспицы может вращаться, обеспечивая посадку. Центр вращения не должен перемещаться в оковке краспицы.

5.30. Замки оттяжки

Рабочие устройства для фиксации оттяжек под напряжением наверху (напр., замки оттяжек) допускаются только если они могут быть надежно отданы с уровня палубы.

5.31. Не допускается скользящий или регулируемый вертлюг гика. Вертлюг гика должен быть стационарно прикреплен к мачте и иметь одно положение, в котором закреплен гик.

5.32. Гик должен постоянно опираться на массивную оттяжку гика.

ИЗМЕРЕНИЯ

5.33. Размеры должны быть взяты параллельные оси штанги с штангой прямо.

Исключая устройство углубления наветренной стороны, никакие пустоты в секции не разрешаются. Любое дополнение материал к основной секции мачты должен состоять из того же самого первичного структурного материала как мачта непосредственно.

Измерение MDL1 должно включать любое добросовестное углубление наветренной стороны или след приложенный непосредственно к или интеграл с мачтой. Любое вторичное устройство углубления наветренной стороны иначе приложенный не будет включен и уместный бум, и размеры гота должны быть увеличенный продольными измерениями устройства как определено Мерителем.

5.33.1. Высота палубы

Высота палубы, используемая как исходная величина для измерения площади парусов, должна определяться по линии палубы в районе передней поверхности мачты.

5.33.2. Основание переднего треугольника (J):

Величина J должна быть фактическим основанием переднего треугольника, измеряемая горизонтально от передней стороны мачты в ее наинизшей точке над палубой или крышей рубки, до осевой линии самого носового стационарного штага, на котором установлены кливеры, при необходимости продленной до пересечения с уровнем линии палубы или до бушприта, если он имеется. Если есть возможность перемещать мачту по палубе, величина J измеряется при мачте, находящейся в предельном кормовом положении, кроме как если предусмотрена контрастно видимая полоса шириной 25 мм. В этом случае J измеряется до кормовой кромки полосы, и передняя поверхность мачты может не перемещаться кормовее этой точки. См. также п.9.7.1.

5.33.3. Длина спинакер-гика / Точка крепления спинакера (SPL/TPS):

Длина спинакер-гика (SPL). SPL является длиной спинакер-гика, отведенного за борт в его фитинге на мачте и установленного в горизонтальное поперечное положение, измеряемой от ДП яхты до крайней забортной оконечности гика и любого фитинга, используемого при установленном спинакере.

Точка крепления для спинакера (TPS). TPS является расстоянием по горизонтали от передней поверхности мачты в ее наинизшей точке над палубой или крышей рубки, до точки крепления на уровне палубы в самой носовой точки крепления асимметричного спинакера или самой передней оконечности любого бушприта при его самом выдвинутом положении.

5.33.4. Высота оттяжки генуи (IG)

Величина IG – это высота генуи, измеренная от точки крепления форштага к мачтовой конструкции или точки пересечения осевой линии форштага в передней поверхностью мачты, если точка крепления находится внутри, и до уровня палубы по определению в п.5.33.1. ПРИМЕЧАНИЕ: Также см. Правила оборудования парусных судов, F.7.4.

5.33.5. Корректированная высота оттяжки генуи (IGC)

Величина IGC является наибольшей высотой, до которой должна подниматься верхняя шкаторина кливера. IGC необходимо отметить на передней поверхности мачты до середины мачты в том сечении, хорошо видимой полосой шириной 0,025 м (белым или черным цветом) на уровне 0,320 м ниже IG.

5.33.6. Высота переднего треугольника (IM):

Формула определения высоты переднего треугольника: $IM = (IG + IG * (GO - MW) / (J - GO + MW))$

5.33.7. Аутригер форштага (GO). Величина GO является расстоянием по горизонтали от верхней точки замера, проводимого для определения IG, до кормовой поверхности мачты или вертикальной проекции кормовой поверхности мачты.

5.33.8. Высота оттяжки спинакера (ISP). Величина ISP является высотой самой верхней оттяжки спинакера. Она измеряется от внутренней поверхности оттяжки спинакера, проведенной горизонтально вперед от мачты, до уровня линии палубы напротив мачты, в соответствии с определением в 5.33.1.

5.33.9. Продольный размер грот-мачты (MDL1). Величина MDL1 является наименьшей толщиной мачты в продольном направлении, имеющей место выше $0,5 * P$. Ни в какой точке в продольном направлении мачты между палубой и точкой крепления форштага наибольшая толщина не должна превышать 0,340 м, а наименьшая толщина быть менее чем 0,280 м.

5.33.10. Поперечный размер грот-мачты (MDT1). Величина MDT1 является наименьшей толщиной мачты в поперечном направлении, имеющей место выше $0,5 * P$.

5.33.11. Ширина мачты (MW):

Величина MW применяется для расчета величины IM (см. 5.33.5) и представляет собой наименьшую ширину мачты по передней и задней поверхностям, измеряемую в любой точке ниже топа IG и выше нижней краспицы.

5.33.12. Высота подъема грота (P):

Величина P измеряется как высота подъема грота с кливером наверху. Это расстояние вдоль кормовой стороны грот-мачты от наивысшего уровня, до которого может быть установлена верхняя шкаторина грота или любая часть носителя фаловой дощечки позади линии и или ликпаза мачты, до наинизшего положения такелажа.

Наивысшая точка берется в верхней части верхнего блока, используемого для оттяжки грота или до нижней кромки измерительной полосы шириной 0,025 м (25 мм). Наинизшее положение тали отмечается по верхней кромке 25-мм измерительной полосы вокруг мачты, от которого будет отмеряться нижняя точка для величины P. Обычно эта полоса должна быть идентичная в положении у плавного продолжения оголовка стрелы и и любого наружного пути или ликпаза.

5.33.13. Стрела над линией палубы (BAS)

Величина BAS является расстоянием между нижней точкой, используемой для определения величины P, и уровнем палубы у FM, измеряемым при вертикальном положении мачты.

а) Наибольшая регулировка вниз (без применения повторных замеров), допустимая от измеренного положения BAS, при регулировке не во время гонки, составляет 0,004 м (4 мм).

б) Яхты TP52 обмеряются только при BAS в положении, которое зафиксировано в сертификате TP52.

с) Система гюйса должна либо не находиться на борту во время гонки либо, если она есть на борту, измеряться вместе с яхтой и регистрироваться на странице 2 сертификата IMS с указанием положения и массы. Гидроцилиндр мачты никогда не должен каким-либо образом соединяться с гидросистемой яхты, используемой для хода, типа регулировки топ-штага и пр. Гидроцилиндр мачты во время гонки не должен каким-либо образом соединяться с гидросистемой яхты (используемой для плавания, типа регулировки топ-штага и пр.) или с отдельным насосом. То есть гидроцилиндр не должен подключаться к какому-либо насосу во время гонки. Независимо от того, в каком положении находятся гидроцилиндры и готовы ли они для работы под мачтой или штанги гюйса, или нет.

5.33.14. Нижняя шкаторина грота (E):

Величина E представляет собой длину, измеряемую вдоль гика, от кормовой стороны мачты включая наружный путь или ликпаз, или его плавное продолжение параллельное оси мачты, до крайнего кормового положения, до которого допускается продолжаться парусам. Если эта последняя точка находится внутри оконечности гика, она берется по внутренней кромке 25-мм измерительной полосы вокруг гика. Любая часть мачты, продолжающаяся позади задней стороны пути или ликпаза, при определении величины E игнорируется.

В рамках настоящих Правил могут применяться различные гроты каждый со своей длиной нижней шкаторины. Величина E для каждого конкретного грота отмечается на гике хорошо видимой полосой другого цвета, и этот цвет должен быть на парусе рядом со шкотовым углом.

5.33.15. Предел выбирания шкотов (BAL)

Величина BAL является расстоянием от наружной точки измерения размера E до контрастной измерительной полосы, обозначающей границу гика, за пределами которой на должны крепиться люверсы для выбирания шкотов переднего паруса. При отсутствии такой полосы величина BAL измеряется до оконечности гика. Величина BAL не должна превышать 0,15 м.

5.33.16. Диаметр гика (BD):

Величина BD является наибольшим размером грота-гика, измеряемым по сечению, включая любые конструкции, используемые для его усиления. Гик с величиной BD свыше 0,360 м не допускается.

5.33.11. Ширина путенсов (CPW):

Величина CPW является расстоянием между центрами точек опоры путенсов верхних вантов грота.

5.33.18. Масса такелажа и центр тяжести:

a) Мачта вместе со стоячим такелажем взвешивается, и фактическая масса записывается как MWT.

b) Высота центра тяжести определяется относительно линии палубы у FM и записывается как MCG.

c) Величины MWT и MCG определяются замером в одной точке центра тяжести мачты и такелажа.

d) Все указанные выше измерения проводятся при сухих элементах и при рангоуте, оснащенном только теми элементами, с которыми яхта фактически участвует в гонке, в соответствии с ниже указанным:

A) Мачта должна быть полностью оснащена стоячим такелажем, краспицами, ромбами, огнями, антеннами, электропроводкой, устройством для крепления штаг, и всеми постоянными элементами, включая те талрепа, регулировка которых во время гонки не допускается.

B) Из измерений исключаются бегучий такелаж, устройства регулировки такелажа любого типа (гидравлические или иные), за исключением внутреннего гидроцилиндра гюйса, если он

установлен стационарно, и любые сопутствующие блоки и тали, оттяжка гика и рифовые тали.

Проводник оттяжки диаметром не более 4 мм и массой не более 15г/м и только достаточный для удобной перезаправки может применяться для замены внутренней части бегучего такелажа.

С) Вся тросы, проводники и стоячий такелаж должны быть надлежащим образом установлены в свои положения, и любая слабина выбрана и закреплена по длине мачты легким материалом, таким как фал или лента, при этом все свободные концы должны свободно висеть у торца.

Д) Фаловая дощечка, ползуны передней шкаторины, каретки спинакер-гика и прочие регулируемые устройства должны находиться в своих самых низших положениях.

5.33.19. План такелажа:

Парусное вооружение и мачта должны быть проведены Мерителем на соответствие Правилам TP52 и зафиксированы в Сертификате TP52 следующим образом:

а) Парусное вооружение и мачта: Норма.

б) Ход регулировки форштага должен быть зафиксирован и быть не более 0,255 м: Норма.

в) Стационарный бакштаг на месте. Стационарный бакштаг и схема натяжения должны проверяться Мерителем на соответствие данным Правилам: Норма.

г) Отсутствие бегучих бакштагов. Носовая и кормовая оттяжки ниже самого верхнего бакштага по настоящим правилам не допускаются, и их отсутствие должно быть зафиксировано: Норма.

д) Замки оттяжек соответствую требованиям правил: Норма.

е) На мачту или краспицы могут добавляться корректировочные грузы. Они должны быть заявлены, а их массы и положения отмечены в сертификате.

ж) Регулировочные шайбы: кол-во и толщина. Суммарная высота: ... мм.

ПАРУСА

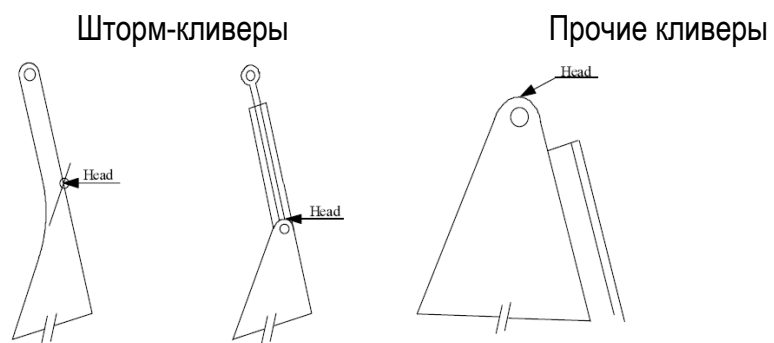
5.34. Все паруса должны быть поставлены и убраны в соответствии со способом их измерения. Паруса не должны быть установлены так, чтобы любая их часть могла быть отсоединена полностью.

5.35. В дополнение к правилам данного раздела, применяются мерительные инструкции и определения Правил TP52, Приложение 3 "Обмер парусов".

5.36. Не допускаются и подлежат снятию любое устройство или парусная конструкция, которая, по мнению Мерителя, применяется для искусственного изменения длины передней шкаторины паруса или положения охвата при измерении такие как нейлоновый канат, слегка притянутый к передней шкаторине независимо от ликтроса, и другие.

5.37. Точки измерений в углу паруса должны находиться на пересечении проекций прилегающих сторон, кроме случая кливера, который должен определяться в соответствии с нижеприведенными рисунками. Для кливеров, отличных от шторм-кливеров, точка измерения верхней шкаторины является самой верхней точкой паруса. В случае шторм-кливера, точка измерения верхней шкаторины находится ниже самой верхней точки паруса или пересечением проекций прилегающих сторон. Все прочие точки замеров находятся на концах каната, троса или ткани на кромках паруса.


5.38. Точки измерения для верхних шкаторинах кливеров.



5.40. Измерения и маркировка парусов. Все паруса должны быть доступны для измерения, и маркированные паруса должны включать все спинакеры, все гроты и все кливеры. Меритель должен маркировать паруса штампом об одобрении Класса TP52 или стикером (пример показан ниже), выпущенным Главным Мерителем TP52, и указать в нем результаты измерений, подпись и дату.

Парусный штамп или стикер TP52.

	MEASURER & DATE
	SAIL ID.
	SAIL LIMIT REF
	SIGNED
	CHECKED
MAIN SAIL HB MGT MGU MGM MGL MSW MSA	
SPARS P E	

	MEASURER & DATE
	SAIL ID.
	SAIL LIMIT REF
	SIGNED
	CHECKED
JIB LP JGU JGM	
ASYM ALU ALE AMG AF ASA	

5.41. Записываться должны следующие размеры:

У гротов: HB, MGT, MGU, MGM, MGL, E (если применимо к этому парусу), MSA (см. 5.59)

У кливеров: LP или LP 0, JGU, JGM

У спинакеров: ALU, ALE, AF, AMG и ASA (см. 5.55.b)

5.42. Меритель не должен выпускать парусные штампы или стикеры TP52 к парусам, которые не отвечают соответствующим определениям и ограничениям для таких парусов, установленных в настоящем параграфе.

5.43 **Slab** или уплощающие рифы допускаются только вдоль нижней шкаторины. Отверстия Каннингхэма допускаются.

5.44. Паруса с двойными передними шкаторинами (с толстыми или обернутыми передними шкаторинами, не спинакеры) не допускаются.

5.45. Перечень парусов:

Во время гонки яхта не должна нести парусов каждого типа больше, чем определено ниже:

Стаксели: 5

Топ-кливеры: 1 (только для Прибрежных или Морских (длинных) гонок).

Staysails: 1

Спинакеры: 5

Грот: 1

Штормовые трисели: 1

Шторм-кливеры: 1

Стаксель плохой погоды: 1

5.46. Кливеры:

Паруса этой категории (за исключением топовых кливеров с укладкой роульсами) должны устанавливаться на оттяжки со стационарным креплением к мачте и прикрепляемый по ДП яхты.

5.47. Staysails:

– Staysails это такие кливеры, у которых LPG не превышает 6,3 м, которые должны ставиться только не на штаги и прикрепляется позади самой точки, определяющей величину J.

5.48. Штормовые паруса и паруса плохой погоды:

Характеристики штормовых парусов и парусов плохой погоды представлены в Специальных Правилах, регулирующих морские гонки (Offshore Special Regulations Governing Offshore Racing), раздел 4.26.4.

Примечание: для целей OSR стаксель не рассматривается как кливер плохой погоды.

Примечание: шторм-кливер не может использоваться как стаксель – см. п.5.46 совместно с 5.47.

5.49. Организатор гонок может менять данные ограничения в плане номенклатуры и количества парусов в соответствии с характером гонки.

5.50. Блупер не допускаются. Если установлен спинакер, кливеры и спинакеры не должны быть прикреплен таким образом, чтобы обеспечивать или допускать нахождение передней шкаторины или передней кромки этого паруса вне спинакера или полотнища спинакера и, когда спинакер установлен, ни один из парусов не должен крепиться к спинакер-гику кроме самого спинакера.

5.51. Передние паруса, разница между кливерами и спинакерами:

Передние паруса: передний парус определяется как парус, установленный в переднем треугольнике. Это может быть либо спинакер, либо кливер.

Разница между спинакерами и кливерами: парус должен измеряться, как спинакер, только если средний охват составляет 75% или более от длины нижней шкаторины.

5.52. Определение кливеров:

Кливер определяется как любой парус, отличный от спинакера, установленный в переднем треугольнике, и являющийся объектом следующих ограничений:

a) если может быть установлен и использован стоповый кливер с укладкой роульсом, он должен иметь свободную переднюю шкаторину и крепиться к корпусу, спинакер-гику или шпринтову. У него не должно быть серпа.

b) может быть установлен и использоваться дробный рабочий кливер.

c) Кливеры измеряются согласно Правилу TP52 п.5.53 и п.5.54.

d) Верхняя шкаторина кливера не должна превышать 0,10 м при измерении перпендикулярно от передней шкаторины (при необходимости спроецированной на верхнюю точку кливеров) до задней шкаторины (при необходимости спроецированной). См. п.п.5.36 и 5.38.

e) У любого кливера верхний охват (охват 3/4), JGU, и средний охват (охват 1/2), JGM не должны превышать 1,58 м и 3,15 м соответственно. Кроме того, промежуточные величины между шкотовым углом и верхней шкаториной должны быть пропорционально больше указанных значений.

f) Расстояние, замеряемое по поверхности паруса между средней точкой нижней шкаторины и средней точкой передней шкаторины не должно превышать 0,55% длины боковой шкаторины.

g) У кливеров не допускается применение жестких дощечек на шкотовом угле.

h) У кливеров не допускается применение фаловых дощечек.

i) Латы могут применяться в кливерах, только если их число не более 4, и они располагаются на приблизительно равном расстоянии между верхней шкаториной и шкотовым углом (также см. 9.8.1.d).

j) На яхте может использоваться «обтекатель», при условии, что такой «обтекатель» не изготовлен из углеволокна и имеет постоянное сечение по всей длине и либо практически

круглое сечение, либо может свободно вращаться без ограничений. Любое допускаемое устройство на форштаге, отличное от ракс-карабина, должно учитываться при измерении величины FSP (см. 5.54).

к) Выбирать шкоты кливеров допускается только от одной точки паруса, исключением является взятие паруса на рифы. (Таким образом, четырехугольные или аналогичные им паруса, либо паруса, у которых полотнище не доходит до кренгельса в каждом углу, исключаются).

l) Для шторм-кливеров не допускается применение ароматических полиамидов, углеволокна и других высокомодульных волоконных материалов.

5.53. Измерение: наибольший перпендикуляр кливеров (LPG или LPG0):

а) Кливеры должны измеряться по перпендикуляру, проведенному от передней шкаторины (наружная кромка паруса и/или фал шкаторины) до шкотового угла (точка пересечения линий нижней шкаторины и боковой шкаторины).

б) Величина LP, указываемая в рейтинговом сертификате, является наибольшим таким размером, полученным у кливеров, находящихся на яхте, плюс FSP, т.е. $LP = LPG + FSP$.

с) Величина LP0, указываемая в рейтинговом сертификате, является размером, полученным у Masthead Luff Jib, находящимся на яхте, т.е. $LP0 = LPG$

5.54. Измерение: Перпендикуляр форштага (FSP):

Величина FSP является удвоенным наибольшим размером, измеряемым под прямым углом к продольной точки либо к «оптикателю».

5.55. Определение спинакеров:

а) Спинакеры должны быть асимметричны. Передняя шкаторина должна быть по крайней мере на 5% длиннее задней (см. 5.56).

б) Площадь должна вычисляться по следующей формуле:

Площадь спинакера $ASA = (ALU + ALE) * AF/4 + (AMG - AF/2) * (ALU + ALE)/3$

с) У спинакера средний охват не должен быть менее 75% длины нижней шкаторины.

д) Спинакеры не должны иметь фаловой дощечки.

е) Спинакеры не должны иметь латы.

д) Спинакеры не должны иметь устройства для укладки.

5.56. Передняя и задняя шкаторины спинакера (ALU и ALE):

а) Величина ALU является длиной большей кромки (передней шкаторины) асимметричного спинакера, измеряемой вдоль кромки паруса от верхней шкаторины до галсового угла.

б) Величина ALE является длиной меньшей кромки (задней шкаторины) асимметричного спинакера, измеряемой вдоль кромки паруса от верхней шкаторины до шкотового угла.

5.57. Длина нижней шкаторины спинакера (AF):

Длина нижней шкаторины спинакера является кратчайшим расстоянием от галсового угла до шкотового угла по поверхности паруса.

5.58. Длина среднего охвата спинакера (AMG):

Величина AMG является расстоянием между средними точками передней и задней шкаторин, измеряемым по кратчайшей по поверхности паруса.

5.59. ГРОТ:

а) Латы гота должны быть неограниченны в длине, количестве и расположении.

б) Запрещается применение любого устройства, за исключением обычного нок-горденя, для регулировки кривизны любой латы гота.

с) Грот может быть взят на рифы, однако не должен опускаться только для целей поворотов «оверштаг» или поворотов «фордевинд».

д) Площадь гота вычисляется по формуле:

$$MSA = P/4 * (E + MGL) / 2 + (P/4 * (MGL + MGM) / 2) + (P/4 * (MGM + MGU) / 2) + (P/8 * (MGU + MGT) / 2) + (P/8 * (MGT + HB) / 2)$$

5.60. Фаловая дощечка грота (HB):

Величина HB является наибольшим расстоянием от передней шкаторины грота (при необходимости спроецированной) до крайней задней кромки задней шкаторины, измеряемым по широчайшей части верхней шкаторины. Если широчайшая точка верхней шкаторины неясна, используется наиболее высокая из широчайших точек. При отсутствии фаловой дощечки, величина HB будет считаться расстоянием, взятым перпендикулярно передней шкаторине грота (или ее гладкой проекции) до крайней задней кромки задней шкаторины (или ее гладкой проекции) по несущей поверхности кренгельса или стропа верхней шкаторины.

5.61. Охваты грота (MGT, MGU, MGM и MGL):

Величины MGT, MGU, MGM и MGL являются длинами охватов грота, взятых в точках на расстоянии 7/8, 3/4, 1/2 и 1/4 задней шкаторины от шкотового угла, измеренными в соответствии с Приложением 3. Значения величин MGT, MGU, MGM и MGL фиксируются для каждого грота яхты.

ЧАСТЬ 6 – ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ

6.1. Назначение:

Целью данных требований является обеспечение того, чтобы все яхты, участвующие в гонках по Правилам TP52, отвечали минимальным правилами по жилым помещениям, что необходимо для обеспечения равных возможностей участникам, разумную степень комфорта экипажам и безопасное раскрепление имущества.

6.2. Соответствие:

Яхта, не отвечающая всем требованиям к жилым помещениям, не может участвовать в гонках.

6.3. Понимая затруднительность охвата всех возможных условий и инноваций, на проектантов, строителей и владельцев возлагается ответственность за обеспечение соответствия замыслу и духу Правил TP52 для жилых помещений.

6.4. Для подтверждения соответствия яхты может быть предоставлена типовая "Форма соответствия жилых помещений". Если соответствие было задокументировано и признано Мерителем TP52, Сертификат TP52 должен включать указание об этом.

6.5. Соответствие яхты правилам для жилых помещений может быть оспорено соперником, организатором гонок либо Мерителями TP52 и Руководством TP52. В случае таких претензий организатор принимает решение в соответствии с основными правилами, детальными требованиями и очевидным назначением правил для жилых помещений. Номинальное соответствие букве, но не духу правил не может быть признано приемлемым.

6.6. Основные требования и определения:

Все системы, относящиеся к жизни, питанию, сну и раскреплению имущества, указанные в настоящих правилах, должны быть организованы таким образом, который подходит для их применения в море, и должны использоваться, таким образом, который обеспечивает рабочие функции, обычно присущие таким системам.

Изделия должны предъявляться в таком виде, в котором они должны использоваться. Например, любое изделие, предназначенное для использования в качестве койки, должно на момент инспекции находиться на своем месте и исполнять свои функции.

6.7. Такие определения, как койка, раковина, плита и пр., предназначены для того, чтобы определять функциональное назначение обычного оборудования и связанных с ним весовых нагрузок.

6.8. Такие определения как шкаф, контейнер или выдвижной ящик, означают "мягкие" тканевые контейнеры или жесткую конструкцию, предназначенную для удобного и безопасного раздельного хранения, которая может использоваться в условиях моря. Содержимое всех помещений должно фиксироваться закрываемыми дверьми или иными подходящими для этого устройствами.

6.9. Понятие "стационарный" означает такие изделия, которые встроены, и не могут быть сняты с места постоянного крепления во время гонки или для целей гонки.

6.10. Применительно к любым требованиям к койкам или сиденьям, понятие "жесткие" означает наличие встроенной, жесткой и панельной конструкции, поддерживающей жесткую койку или сиденье в горизонтальном положении.

6.11. Внутренний объем:

Необходимо соответствие требованиям в внутреннем объеме.

Целью этого требования является определение внутреннего объема, соответствующего размерам яхты и позволяющего организацию внутренних помещений, необходимых для гонок в море.

6.11.1. Высота внутренних помещений:

Высота внутренних помещений (ИН) должна составлять **1,93** м от наиболее низкой точки внутри корпуса. Обратите внимание, что эта величина не зависит от фактической высоты настила в помещении.

6.11.2. Область подволока внутренних помещений: Во внутренних помещениях ниже подволока должна наличествовать плоскость длиной не менее **3,50** м и площадью не менее **5,3** м², при расчете которых необходимо игнорировать подпалубные бимсы и подпалубные стрингеры. Кормовая оконечность такой плоскости в ДП должна находиться не впереди точки, лежащей на **8,70** м позади форштевня. На длине **2,80** м, замеряемой параллельно ДП яхты, ширина по наружному борту в данной плоскости должна составлять не менее 1,50 м. При этом подпалубные бимсы и подпалубные стрингеры могут игнорироваться.

6.11.3. Область подволока может содержать те или иные локальные включения. Высота внутренних помещений должна обеспечивать экипажу безопасную рабочую область ниже уровня палубы. Должна иметься "коробка" длиной не менее **2,80** м и шириной не менее 1,50 м, углы которой должны находиться ниже подволока. Суммарная площадь включений не должна превышать **0,10** м², она измеряется в плоскости ИН. **При этом подпалубные бимсы и подпалубные стрингеры могут игнорироваться. Площадь, занимаемая прочими изделиями, лежащими в плоскости ИН, такими как фалы, стопоры, площадки стопоров, при расчете площади области подволока должна вычитаться.**

6.12. Пайола кают:

Пайола кают должны продолжаться в нос и в корму на длину, обеспечивающую удобный доступ к шкафам, койкам, камбузу, гальюну, области расположения навигационных приборов и прочих изделий, находящихся внутри яхты. Пайола кают могут прерываться по высоте и в районе рамных шпангоутов или иных конструктивных корпусных элементов.

6.12.1. Пайола должны продолжаться в поперечном направлении до внутренней обшивки корпуса или вертикальных поверхностей коек, шкафов или перегородок.

6.12.3. Пайола кают должны быть конструктивно не связаны с внутренней обшивкой корпуса. Они могут выполняться из любого допустимого материала, обеспечивающего прочность и жесткость, сравнимые с таковыми у цельнодеревянных пайол, после установки в соответствии с хорошей яхтенной практикой.

6.12.4. Пайола кают впереди мачты не требуются.

6.13. Койки:

Минимальное количество коек, регламентируемое настоящими Правилами, составляет 4. По крайней мере, 2 из них должны быть жесткими.

6.13.1. Каждая койка должна быть длиной не менее 1,9 м, при этом длина измеряется по внутренним поверхностям любых элементов койки, переборок или рамы, окружающих койку. Минимальная ширина, измеряемая аналогичным способом по верхней поверхности матраца, должна составлять не 0,6 м на расстоянии 1/4 длины койки.

6.13.2. Двойные койки рассматриваются как одиночные.

6.13.3. Нижние и верхние оконечности коек могут сужаться в соответствии с формами корпуса.

6.13.4. При всех койках в горизонтальном положении, минимальная свободная высота над любым матрацем, измеряемая по осевой на середине длины койки, должна составлять не менее 0,5 м.

6.13.5. На все койки должны быть установлены матрацы размером, закрывающим всю поверхность, их толщина должна быть не менее 0,03 м для мягких коек. Для жестких коек минимальная толщина должна составлять 0,1 м. Минимальная плотность матраца должна составлять 8 кг/м³.

6.13.6. Минимальная высота настила любой жесткой койки (без учета матраца) должна составлять 0,30 м над пайолами.

6.14. Хранение личного имущества:

По настоящим Правилам объем, предусмотренный для хранения личного имущества должен составлять не менее 0,20 м³.

6.14.1. Средства хранения личного имущества (одежда, гигиенические принадлежности и пр.) должны быть обеспечены в виде тканевых контейнеров либо встроенных жестких шкафов с дверцами, или иных пригодных для этой цели устройств, ведер с крышками, или выдвижных ящиков. Трюмные области, расположенные под пайолами, не учитываются при измерении объема пространства для хранения личного имущества. Пространство под койками не учитывается, кроме как если в нем находятся выдвижные ящики, объем которых должен составлять не менее 30% общего квалифицируемого объема.

6.15. Камбуз: Все плиты должны устанавливаться на петлях или устанавливаться в стойках, обеспечивающих их безопасное использование на ходу. Яхта должна иметь плиту как минимум с тремя горелками. Плита со своей собственной горелкой или микроволновая печь рассматриваются как одна горелка. Чтобы рассматриваться как горелка, микроволновая печь должна иметь достаточный источник питания на все время (в том числе и на время длительных переходов в море).

6.15.1. Раковины: Раковина должна быть стационарно установлена и подключена к системе слива, допускающей использование на ходу, и размера, соответствующего жилым помещениям яхты.

6.15.2. Хранение камбузных принадлежностей: Должно быть обеспечено хранение походному, с разделением в соответствии с характером камбузных принадлежностей – посуда, столовые приборы, стекло, и пр.

6.15.3. Хранение провианта: Для квалификации места хранения провианта должны быть обеспечены в виде жестких ящиков, контейнеров, или иных подходящих конструкций. Пространство под пайолами не рассматривается как отвечающее требованиям. По настоящим Правилам объем, предусмотренный для хранения провианта должен составлять не менее 0,30 м³.

6.16. Головной отсек:

Головной отсек **должен находиться впереди мачтовой переборки** и выполнен таким образом, чтобы быть полностью отдельным от основной каюты жесткими выгородками и одной жесткой или парусиновой дверью (при использовании). Открытие двери должно быть не шире 1,0 м при измерении в любом горизонтальном направлении. В верхнем отсеке должно быть обеспечено достаточное пространство и зазоры (при закрытой двери), позволяющие экипажу сидеть, стоять и перемещаться.

6.16.1. Гальюн: Одобренного типа, стационарно установленный, эксплуатируемый в соответствии с местными нормами и правилами по судовым сантехническим устройствам и их применению. Гальюн должен быть подключен к системе, обеспечивающей подачу в него забортной воды.

6.12.2. Умывальник: Умывальник должен быть стационарно установлен. Он может быть, неподвижного, складного или сдвижного типа, и должен подключаться к системе слива, обеспечивающей использование на ходу.

6.16.3. Отдельный слив: Раковины и умывальник должны подключаться к отдельной системе слива и не подключаться к системе слива из гальюна. Все кингстонные клапаны во время гонки должны находиться в рабочем состоянии.

6.17. Штурманский стол:

Необходимо наличие плоской поверхности, пригодной для работы с картами. Штурманский стол должен иметь объем для хранения карт, штурманских приборов, книг и пр.

6.18. Емкость для пресной воды:

Необходима емкость для пресной воды вместимостью не менее 160 литров.

6.18.1. У раковины и умывальника должны быть установлены насосы пресной воды, а пресная вода должна храниться в стационарных жестких либо мягких емкостях.

6.19. Емкость для топлива:

Необходима емкость для дизельного топлива вместимостью не менее 80 литров.

6.19.1. Двигатель должен питаться топливом непосредственно от стационарных топливных емкостей.

ЧАСТЬ 7 – ДОПУСТИМЫЕ МАТЕРИАЛЫ И КОНСТРУКЦИИ

7.1. Любые вопросы касательно применения настоящих Правил должны направляться Главному Мерителю TP52 или Менеджеру класса TP52. Кроме того, ограничения накладываются и на модификации.

7.2. Для корпусных и палубных конструкций и выступающих частей, внутренних помещений и столярных работ, допустимыми материалами являются следующие:

дерево, натуральные волокна и неармированный пластик. Пластик, армированный волокнами любых следующих материалов: стекло, арамид, полиэстер, полиамид, полиэтилен и натуральные волокна. Железо, сталь, свинец, медь и их сплавы; бронза, латунь и алюминий 5000 и 6000 серий. Высокопрочный углерод (определения см. в примечаниях ниже).

7.3. Материал заполнителя – только дерево и вспененный пластик номинальной плотностью не менее 70 гк/м³.

7.4. Материал заполнителя – сотовая арамидная бумага номинальной плотностью не менее 48 кг/м³ для корпусных и палубных конструкций.

7.5. Ограничения, требования и примечания:

а) Ограничения относительно стеклопластиков: Действуют ограничения по температуре и давлению отверждения. Температура нагрева от внешних источников не должна превышать 105°C. Прилагаемое снаружи давление не должно превышать окружающего атмосферного давления по методу вакуумного мешка.

б) Наружные люки должны выполняться из того же материала, что и палуба. Путенсы могут выполняться из того же материала, что и окружающая палуба, но должны быть включены во все подлежащие утверждению планы.

с) Наполнители из дерева, вспененного пластика или иных неметаллических сотовых материалов, независимо от соответствия требованиям по минимальной плотности, допускаются для внутренних помещений и столярных работ.

д) Максимально допустимая температура отверждения для сотовых конструкций составляет 105°C. Прилагаемое снаружи давление не должно превышать окружающего атмосферного давления по методу вакуумного мешка.

е) Действуют ограничения к обшивке корпуса и панельным конструкциям (см. п.7.6.) Напоминаем владельцам об ответственности в соответствии с Правилами TP52 п.9.3.4.

ф) Рули и баллеры рулей. Все допустимые материалы, включая высокопрочный углерод. Ограничения, относящиеся к конструкциям из стеклопластика, не применяются. Могут использоваться заполнители любой плотности.

г) Рулевые системы, включая секторные румпели, фундаменты, штурвалы и рычаги. Все допустимые материалы, включая высокопрочный углерод.

h) Рейки парусов, элементы палубы и рангоута, путенсы. Все допустимые материалы, включая высокопрочный углерод. Могут использоваться заполнители любой плотности. Путенсы могут выполняться из того же материала, что и окружающая палуба, но должны быть включены во все подлежащие утверждению планы.

и) Барабаны, шпиндели и передачи лебедок. Все допустимые материалы, за исключением высокопрочного углерода. Не допускаются лебедочные барабаны, выполненные из углерода.

j) Фаловые дощечки гротов, оснащение парусов. Все допустимые материалы, за исключением высокопрочного углерода.

к) Стенки гиков, спинакер-гиков и «аутригеры». Все допустимые материалы, в т.ч. углеволокно, с наибольшим модулем волокна 250 ГПа (по SACMA SRM 16).

Ограничения, относящиеся к конструкциям из стеклопластика, не применяются.

l) Мачта (в т.ч. выполненные заодно с ней молдинги, такие как бугели, краспицы и/или ромбы) должна выполняться в сечении на всем своем протяжении, главным образом, из углеволоконного неслоистого армированного пластика с наибольшим модулем волокна в 465 ГПа по JISP 7601 или 452 ГПа по SACMA SRM16, измеряемым между микронапряжениями 1000 и 6000. Прочие применимые материалы для мачт и выполняемых заодно с ней молдингов таковы: алюминиевые сплавы, стали, стеклопластик и стекловолокно. Любая добавка материала к основному сечению мачты должна выполняться из того же основного конструкционного материала, из которого изготовлена сама мачта. Ограничения, относящиеся к конструкциям из стеклопластика, не применяются.

Мачты и краспицы не должны быть слоистой конструкции. Конструкция мачты считается слоистой, если в любой точке конструкции имеется сердцевина из более легких материалов между волокнистыми слоями, толщина которых превосходит суммарную толщину волоконно-армированных ламинатных стенок, или плотность которых менее 300 кг/м^3 . Любая добавка материала к основному сечению мачты должна выполняться из того же основного конструкционного материала, из которого изготовлена сама мачта.

м) Стоячий такелаж, который по Правилам TP52 не может регулироваться в ходе гонки. Стальные тросы и стальные пруты круглого сечения.

7.6. Ограничения к обшивке корпуса и панельным конструкциям:

Сопротивление корпуса локальным воздействиям. Для ограничения повреждений, наносимых локальными воздействиями, запрещается участие в гонках по Правилам TP52 яхт с корпусом, выполненным из многослойных волоконно-армированных конструкций, если обшивка корпуса и суммарные массы панелей менее указанных ниже величин:

а) Эпоксидные или винил-эфирные смолы, армированные высокопрочным углеродным волокном:

i) Наружная обшивка: Эпоксидная смола, армированная высокопрочным углеродным волокном: $W_s = 1300 \text{ г/м}^2$

ii) Внутренняя обшивка: Эпоксидная смола, армированная высокопрочным углеродным волокном: $W_s = 900 \text{ г/м}^2$

iii) Минимально допустимая масса корпусных панелей: 4600 г/м^2

В случае применения какого-либо из указанных ниже материалов, для значения масс для внутренней обшивки и панелей вычислять пропорционально значениям, приведенным в п. (а).

b) Эпоксидные, полиэфирные и винил-эфирные смолы, армированные стеклом E: $W_s = 1802 \text{ г/м}^2$

c) Эпоксидные и винил-эфирные смолы, армированные стеклом S или стеклом R: $W_s = 1554 \text{ г/м}^2$

d) Эпоксидные и винил-эфирные смолы, армированные кевларом: $W_s = 1015 \text{ г/м}^2$
где W_s – минимально требуемая масса армирования (г/м^2).

Примечания:

a) Высокопрочное углеродное волокно принимается имеющим наибольший модуль волокна 250 ГПа ($36,250,000$ фунтов на квадратный дюйм) и минимальную деформацию при растяжении при разрушении $1,4\%$.

b) Для гибридных ламинатов масса определяется в зависимости от объемных долей различных армирующих материалов в общем объеме арматуры.

c) Плотность материала заполнителя должна быть не менее 70 кг/м^3 , кроме случая сотового заполнителя (если таковой допускается), для которого плотность должна составлять не менее 48 кг/м^3 .

d) Полиэтиленовые, полиэфирные и натуральные волокна при расчете массы волоконного армирования не учитываются. Кроме того, количество слоев в наружной обшивке должны не менее 4, а во внутренней – не менее 3 для всех типов армирования. Слой должен иметь массу не менее 175 г/м^2 .

ЧАСТЬ 8 – ДВИГАТЕЛЬ И ГРЕБНАЯ УСТАНОВКА

8.1. Каждая яхта должна иметь надлежащим образом установленный двигатель "Yanmar", стационарный, с водяным охлаждением, ориентированным вдоль ДП, установленным в ДП, подключенным к типовому парусному приводу "Yanmar" с двухлопастным складным винтом. Допустимые двигатели и парусные приводы "Yanmar" перечислены в п.8.5. Двигатели и парусные приводы "Yanmar" могут устанавливаться либо в "Z", либо в "C" конфигурации, а в противном случае – в полной конфигурации без внесения каких-либо изменений, в т.ч. обтекателей на водозаборниках охлаждающей воды.

8.2. Масса двигателя (величина EW) должна являться заявленной изготовителем массой, указанной в руководстве на двигатель. Минимально допустимая величина EW составляет 233 кг.

8.3. Гребная установка должна иметь величину EDL менее 0,600 м. Величина EDL определяется как расстояние от центра винта (точка пересечения оси лопастей и вала) вдоль оси винта до задней кромки киля.

8.4. Двигатели и парусные приводы должны устанавливаться таким образом, чтобы они не ограничивали доступ к болтам киля и не мешали конструкции, крепящей киль.

8.5. Допустимые двигатели и парусные приводы "Yanmar": Yanmar 4JH2CE x SD31, Yanmar 4JH3CE1 x SD40, Yanmar 4JH4CE X SD40, Yanmar 4JH3-TCE x SD40T, Yanmar 4JH4CE X SD50

По мере замены этих моделей в перечень будут вноситься изменения.

8.6. Общие требования:

Винт должен в любое время быть готов к использованию и не должен убираться или закрываться кроме как типовым обтекателем.

8.7. Тип винта:

Складной винт. Для того чтобы быть квалифицированным в качестве складного, винт должен быть типовой моделью серийного производства (примечание: по настоящим Правилам допускается модификация типовой модели, но направленная ТОЛЬКО на снижение диаметра винта с целью обеспечения соответствия минимальным требованиям), имеющим не менее 2 лопастей, которые складываются совместно за счет поворота вокруг оси под прямым углом к валолинии при неиспользовании винта для движения. Величина PRD (диаметр винта) должна составлять не менее 0,400 м.

8.8. Зазор кронштейне (ST5). Величина ST5 является расстоянием, измеряемым перпендикулярно гребному валу на передней оконечности кронштейна, от оси вала до корпуса или плавного продолжения корпуса. Величина ST5 должна быть не менее 0,260 м.

ЧАСТЬ 9 – ОБЯЗАННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦА

9.1. Подпись владельца:

Чтобы Сертификат TP52 был действителен, он должен быть подписан пользователем. Кроме того, в нем должно быть указано имя лица, подписавшего Сертификат. Такой подписью владелец удостоверяет, что он осознает обязанности владельца в соответствии со всеми разделами Правил TP52, копия которых должна иметься на борту во время гонки.

9.2. Обязанность обеспечения соответствия:

Владелец несет основную ответственность за обеспечение соответствия Правилам TP52. Если ответственное лицо яхты во время гонки отлично от владельца, такое лицо равно ответственно за обеспечение соответствия.

Обязанности владельца подразделяются на три категории:

- Обязанности владельца до и во время обмера;
- Обязанности владельца после обмера;
- Обязанности владельца во время гонки.

9.3. Обязанности владельца касательно обмера:

Владелец обязан обеспечить обмер силами Мерителей TP52.

9.3.1. Обмер на берегу:

a) Он должен предъявить яхту для обмера на берегу в доступном месте, обеспечить отсутствие препятствий, в закрепленном и отгоризонтированном виде (подробно см. Часть 10).

b) Начиная с 01.10.2007 Класс TP52 требует, чтобы каждое новое судно проходило полный обмер, иными словами, использование корпусной документации другой яхты того же проекта не допускается, независимо от того, строилась такая яхта ранее или позднее указанной даты.

c) **Киль (перо и бульбы в сборе) должен предъявляться для обмера отдельно до установки на корпус для обмера всего судна. Владелец должен обеспечить наличие соответствующего грузоподъемного оборудования, необходимого для взвешивания килля и определения VCG килля.**

9.3.1. Обмер на плаву:

a) Владелец должен в другой раз обеспечить наличие судна в подходящем для обмера месте, согласованном с Мерителем, для проведения обмера судна на плаву.

b) Владелец отвечает за подготовку яхты к обмеру в состоянии обмера в соответствии с п.10.3.2. Он должен сообщить Мерителю массу и положение всего балласта, за исключением содержащегося в наружном киле, и всех иных изделий, указанных в п.10.3.3(i). Совместно с Мерителем владелец должен заполнить первоначальный "Протокол обмера" и "Контрольный перечень" (см. Приложение 2).

c) Если яхта имеет съемные цистерны, владелец должен заявить их размер и штатное местоположение.

d) **Начиная с 2009 года, есть намерение обмерять или проверять все яхты TP52, участвующие в гонках в одном географическом регионе (например, в западном средиземноморье); такое действие будет проводиться во время одного соревнования (например, "MedCup") в начале сезона, с использованием одного оборудования и силами одной группы в течение фиксированного периода (в районе одной недели) в одном месте (порт или город).**

Если такое действие будет организовано и объявлено по крайней мере, за 60 дней до даты обмера, то в отношении яхт, не участвующих в таком мероприятии, по решению Главного Мерителя, это может стать достаточной причиной для отказа в выдаче Сертификата TP52 или предъявления дополнительных требований для получения Сертификата TP52.

Примечание: Основанием для такого предложения стали результаты обмера на плаву в 2008 году.

Предлагаемая "обмерная неделя" внесена как предложение. Пока точных данных нет. Тем не менее, мы ожидаем положительного решения. Просим связываться с нами для получения информации.

9.3.3. Площади парусов:

Владелец обязан заявить Мерителю весь рангоут и парусное вооружение, которое яхта будет нести, и положения их установки, для проведения надлежащего обмера.

9.3.4. Конструкция корпуса и материал рангоута:

Владелец обязан заявить Мерителю тип конструкции корпуса и материал, из которого выполнены корпус и рангоут.

9.4. Обязанности владельца после обмера:

Владелец обязан заявить Главному Мерителю TP52 любые измерения, внесенные в яхту, ее такелаж и оборудование, которые могли вызвать изменение тех или иных параметров, регламентируемых Правилами. Такими изменениями могут быть следующие:

- a) Изменения в количестве, местоположении или конфигурации балласта;
- b) Изменения в номенклатуре цистерн (стационарных или съемных), их размерах и местоположениях;
- c) Любые изменения в двигателе и/или гребной установке;
- d) Добавления, изъятия или изменения расположения механизмов и оборудования, либо конструктивные изменения корпуса, которые влияют на дифферент или плавучесть яхты.
- e) Смещения любых мерительных полос, использованных для измерения площадей парусов, а также любые изменения в элементах рангоута и их положениях (границы см в п.9.7.1) или положении топ-штага;
- f) Владелец должен обеспечить, чтобы все гроты, все спинакеры и все кливеры имели официальный парусный штамп TP52 и были отмаркированы Мерителем в соответствии с требованиями п.5.42. Кроме того, он обязан обеспечить, чтобы все паруса и их маркированные размеры не противоречили значениям указанным (или допустимым) в Сертификате TP52;
- h) Изменения в рангоут или конфигурации стоячего такелажа, включая элементы такелажа, определяемые как подлежащие регулировке во время гонки;
- i) Изменения элементов, определяющих величину VCG (высота центра тяжести), в т.ч. корпус, палуба и выступающие части, рангоут, жилые помещения, конфигурация такелажа и пр.

9.5. Обязанности владельца во время гонки:

Владелец обязан обеспечить наличие Правил TP52, Регламентов TP62 и Толкований TP52 на борту яхты, а также, чтобы все члены экипажа полностью понимали и обеспечивали соответствие ограничениям, действующим во время гонки.

9.6. Паруса должны устанавливаться только в тех районах, которые были заявлены при обмере. Запрещается нести паруса, размеры которых превышают предельные для таких парусов в соответствии с Сертификатом TP52, а также такой формы и с такими характеристиками, которые не допускаются Правилами.

9.7. Ограничения в отношении мачт:

9.7.1. Перемещение мачты на палубе и степсе:

Изменение местоположения мачты на степсе или палубе во время гонки не допускается. Тем не менее, допускается естественное перемещение мачты на палубе, не превышающее 10% наибольшего продольного или поперечного размера мачты в данной точке, при условии постоянного соблюдения величины J. Для этой цели перемещение мачты должно соответствующим образом ограничиваться, не допуская ее смещения в корму и

всегда выдерживания величину $J=6,188$ м. Не во время гонки предельные перемещения, не требующие повторного обмера, таковы:

А) на уровне палубы ограничения определяются величиной J .

В) при ограничениях, установленных в п.5.33.12 продольное перемещение вдоль ДП $\pm 0,015$ м от точки, при которой производился обмер.

9.7.2. Регулировка такелажа:

Регулировка такелажа во время гонки не допускается, за исключением указанного ниже. Помимо этих исключений, все средства регулировки должны быть надежно закреплены и/или законтрены по избежание проведения случайной регулировки во время гонки. Во время гонки допускаются нижеследующие регулировки, если только тот или иной элемент такелажа не был заявлен как нерегулируемый для целей рейтинга:

а) для целей безопасности – т.е. регулировка в порядке исключения для устранения той или иной неисправности;

б) также во время гонки может регулироваться длина форштага на максимум 0,255 м;

с) внутренние форштаги, прикрепленные к самой носовой мачты на высоте между $0.225*IG$ и $0.75*IG$ над линией борта;

д) Стационарный бакштаг.

9.8. Ограничения на установку и защитное покрытие кливеров:

9.8.1. Установка кливеров:

а) Если кливер установлен под спинакером или внутри другого кливера, он не должен быть установлен в таком положении, чтобы если парус развернут в плоскости, параллельной ДП яхты, его шкотовый угол находился бы позади линии LP (см. п.(b)).

б) Линия LP определяется как линия позади и параллельно самому носовому топ-штагу, и отделяемая от него расстоянием LP, указанным в Сертификате TP52. Самый носовой топ-штаг определяется как линия, соединяющая верхнюю измерительную точку величины IG и переднюю измерительную точку величины J .

с) Не допускается использование «топенанта» более 0,75 м на кливере, устанавливаемом flying.

д) Запрещается устанавливать кливеры так, чтобы передняя кромка любой из лат находилась позади оси мачты.

9.8.2. Управление и настройка кливеров:

Кливер-шкот может быть закреплён к любой части палубы или ограждения, кроме как к любой фиксированной точке на высоте более 0,20 м над палубой или крышей рубки, или к грота-гику в пределах мерительных границ (см. п.5.33.15) или к спинакер-гику, когда он установлен на стороне, противоположной грота-гику, но не может быть шкот закреплён к любому другому элементу рангоута или аутригеру.

9.8.3. Запрещается ставить кливер совместно с любым другим передним парусом с тем, чтобы тем или иным способом устанавливать два кливера в одной точкекрепления галсового угла. (Например, кроме как при смене парусов, запрещается нести два кливера одновременно в «оптикатель» и шкот на одной и той же стороне яхты).

9.9. Ограничения на установку и управления спинакеров:

9.9.1. Установка спинакеров:

а) Спинакер-гик. Спинакер-гик должен использоваться, только когда его внутренний конец прикреплен к мачте.

б) Независимо от несоответствия определению спинакера (см. 5.55), в качестве спинакера может устанавливаться настоящий кливер (см. 5.52), с которым обмерялась яхта, в случае одного из следующих условий:

і) при штормовой погоде, когда в передней треугольнике не установлен ни один другой парус, и кажущийся ветер дует позади траверза, или

ii) если все спинакеры на борту получили во время гонки неремонтируемые повреждения. Кливер, установленный таким образом, может крепиться к спинакер-гику своим галсовым либо шкотовым углом.

9.9.2. Управление спинакеров:

а) Спинакер-шкоты должны быть закреплены только от одной точки паруса.

б) Спинакер=шкот может быть закреплён к любой части ограждения или палубы или к грота-гику, в измерительных пределах (см. 5.33.15), но не к любому другому элементу рангоута или аутригеру.

с) «Рога», «зацепы» или аналогичные устройства, используемые исключительно для целей удержания спинакера от соприкосновения с наветренными вантами грот-мачты или фок-мачты, допускаются, однако они не должны использоваться для каких-либо иных целей.

9.10. Ограничения на установку и управления гrotов:

Гроты должны быть либо полностью закреплены в основании либо с полностью свободной нижней шкаториной, и должны сохранять такое положение во время гонки. Грот, закрепленный у основания, должен быть обеспечен ликтросом, погон или внутренняя проводка, или аналогичными приспособлениями гика, которые предупреждают отрыв нижней шкаторины от гика. Грот со свободной нижней шкаториной должен управляться только от одного шкотового угла.

9.10.1. Запрещается нести на борту запасные гроты.

9.10.2. Штормовые трисели:

Они, в отличие от гrotов со свободной нижней шкаториной, должны быть значительно меньше обычных гrotов с короткими рифами, и с прочностью, соответствующей их назначению, а именно – для применения при крайне штормовой погоде (см. Особые Правила OSR, п.4.24(b)). Для шторм-кливеров не допускается применение ароматических полиамидов и других высокомолекулярных волоконных материалов.

9.10.3. Каретки фаловых дощечек:

Они допускаются только если парус установлен и управляется способом, соответствующим способу измерения величины НВ (см. 5.60).

9.11. Фаловые проводники:

Фаловые проводники допускаются во время гонки, но только чтобы позволить перемещение фала между блоком и палубой, но не для полного снятия фала с такелажа во время гонки.

9.12. Двигатель и винт:

Владелец обязан обеспечить отсутствие вращения винта при запуске двигателя для любых целей.

9.13. Погрузка, выгрузка и перемещение балласта, приспособлений и жилого помещения:

а) Снятие для гонки приспособлений и изделий жилых помещений, которые находились на борту во время обмера на плаву, не допускается.

б) Обратите внимание на Раздел 51 "Перемещение балласта" Правил парусных гонок: "Весь перемещаемый балласт должен быть хорошо закреплен, и вода, дедвейт или балласт не должны перемещаться для целей изменения дифферента или остойчивости. Пайола, переборки, двери, трапы и водяные цистерны должны находиться на своих местах, и все оборудование кают оставаться на борту".

с) Обратите внимание, что недозволенные объемы запасов по настоящим правилам рассматриваются в качестве балласта. Любая жидкость, находящаяся на борту в количестве, превышающем 2,5 л питьевой воды на человека на каждый день гонки, в цистернах или иных емкостях, а также любое топливо в количестве, превышающем потребности двигателя из расчета 12 часов работы, не допускаются. Организаторы гонок могут отменить данное требование, с соответствующим указанием в Положении о соревнованиях.

9.14. Цистерны:

а) Цистерны, которые во время гонки должны быть постоянно пустыми, могут быть заявлены таковыми, и должны быть пустыми на момент обмера, при условии, что каждое заявление вносится в Сертификат TP52, и владелец принимает на себя ответственность за выполнение таких ограничений. Однако одна штатная топливная цистерна должна быть рабочей. Состояние этой цистерны регламентируется пунктом 10.3.3.(j) Правил на момент обмера.

б) Пустые объемы в киле и иных выступающих частях должны быть заявлены при обмере, и рассматриваться как цистерны.

9.15. Снятие изделий с мест крепления во время гонки:

Переносное оборудование, механизмы, паруса и запасы могут сниматься с мест своего крепления только для использования по прямому назначению. В этом отношении место крепления является положением любого изделия, оборудования или запаса, которое должно выдерживаться на протяжении гонки или серии гонок, пока такое изделие не используется по своему прямому назначению. Примечание: Перемещение парусов или оборудования с намерением улучшить характеристики запрещается и рассматривается как нарушение Раздела 51 Правил парусных гонок.

9.16. Хранение энергоносителей:

За исключением трюмных насосов, никакие устройства, кроме допустимых по Правилам парусных гонок, Раздел 52 "Ручные механизмы", получающие для своей работы помощь от запасов энергоносителей, не могут использоваться во время гонки.

9.17. Предельная масса экипажа:

Кроме случаев, когда данное правило явно исключено в гоночной инструкции, владелец обязан обеспечить, чтобы масса экипажа, взвешенного в гоночных шортах и футболках, используемых экипажем во время гонок, во время гонок не превышала установленной наибольшей массой экипажа. См. Правила TP52, Часть 12.

ЧАСТЬ 10 – МЕРИТЕЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

10.1. Для обеспечения точного и непредвзятого обмера, необходимо тесное сотрудничество между владельцем и мерителем. Поэтому желательно, чтобы владелец был в определенной мере ознакомлен с приведенными ниже требованиями.

10.2. Обмер корпуса на берегу:

Обмер корпуса и выступающих частей (Часть 4), а также гребной установки (Часть 8), должен проводиться на берегу с точно нулевым креном и приблизительно нулевым дифферентом, который может ожидаться при обмере на плаву в состоянии обмера.

10.2.1. Яхта должна предъявляться для обмера на берегу в доступном месте, без препятствий (см. п.10.2.3), надлежащим образом и надежно закрепленной и отгоризонтированной как указано выше.

Яхта должна находиться в своей построечной или транспортной постели, и киль должен находиться на высоте не менее 1,0 м от пола и не иметь опоры. Такелаж должен быть ослаблен. Все выступающие части должны быть установлены, а все обтекатели, допустимые по п.4.14, должна находиться на своих местах.

10.2.2. Прибор для обмера корпуса (ПОК), включающий в себя треногу, устанавливается по траверзу корпуса и перемещается от площадки к площадке вдоль яхты по левому и правому бортам. У каждой площадки от ПОК к поверхности корпуса протягивается натянутая струна, или две проволоки, или наводится луч лазера, с фиксацией точек замеров от самой глубокой части корпуса или выступающей части до линии борта.

10.2.3. Для работы с ПОК вокруг корпуса необходимо обеспечить свободное место в конструкции постели и средства поддержки кия. Номинально свободное пространство (включая поверхность земли) необходимо на 1,5 м вперед и назад от корпуса и 2,0 м по обеим сторонам корпуса. Для некоторых ПОК минимальная свободная область должна составлять 0,6 м спереди и сзади корпуса и по 1,0 м по бортам. За детальными данными необходимо обратиться к мерителю. Обычно допускаются опорные стойки постели и поперечные стенки постели, однако продольные стенки постели и опорные швеллеры для кия не позволяют добираться до необходимых точек измерений.

10.3. Обмер на плаву:

Кренование, измерение высоты борта и точек дифферента должны проводиться за один раз, при нахождении яхты на плаву в состоянии обмера (см. п.10.3.2.). Обычно перемещаемые грузы подвешиваются на спинакер-гик (и), а для работы мерителя должна быть предоставлена шлюпка или плот. Владелец или его уполномоченный представитель (см. Форма протокола обмера, Приложение 2) должен присутствовать при обмере на плаву.

10.3.1. Удельный вес (SG): Удельный вес воды измеряется при обмере и фиксируется как величина SG. Проба воды должна браться с глубины 0,3 м.

10.3.2. Состояние обмера: Владелец или его представитель приводят яхту в состояние обмера в соответствии с нижеприведенной процедурой. Для обеспечения и регистрации соответствия требованиям должна использоваться Форма протокола обмера, приведенная в Приложении 2. При обмере на плаву замен не допускается.

10.3.3. Яхта должна быть укомплектована и оборудована для плавания.

а) Весь стоячий такелаж и сопутствующие изделия, используемые во время гонки, должны быть установлены в свои штатные положения. Бегучий такелаж впереди мачты и все оттяжки, и топенанты должны быть прикреплены к подножию мачты и туго выбраны. Все прочие элементы бегучего такелажа, находящиеся позади мачты, должны быть закреплены в самых кормовых своих положениях и туго выбраны.

Все хвосты фалов должны быть закреплены в обычном рабочем положении. Если масса фала значительно колеблется по длине, хвост должен находиться на настиле каюты для кренования, при это фал должен быть полностью поднят и прикреплен к легкому проводнику. Фалы могут использоваться в качестве топенантов.

б) Один комплект шкотов и оттяжек и любой бегучий такелаж, не находящийся постоянно на рангоуте, и прочие переносные палубные механизмы, используемые во время плавания, должны раскрепляться позади мачты на настиле каюты.

с) Гик должен быть закреплен в ДП в горизонтальном положении. При измерении высоты надводного борта спинакер-гики не должны находиться на борту. Мачты должны быть наклонены в корму до предела своей регулировки. Если этот предел находится в нос от вертикального положения мачты, она выставляется вертикально.

д) На борту не должно быть парусов.

е) Все матрасы при обмере должны быть на борту и находиться на своих койках. Предохранительные устройства, отвечающие требованиям Специальных правил морских гонок категории 3, навигационное и камбузное оборудование должно находиться на борту, а все переносные механизмы, обычно раскрепляемые позади фок-мачты, должны находиться в штатных положениях как во время гонки. Все переносные механизмы, обычно раскрепляемые в носу, при обмере должны находиться позади фок-мачты на настиле каюты, если иного не предусмотрено настоящими Правилами.

ф) На борту не должно быть одежды, постельных принадлежностей, провианта, шлюпки, спасательных багров со спасательных плотов.

г) Дополнительное оборудование, находящееся на борту при обмере, должно быть перечислено в Протоколе обмера.

h) Предъявление яхты к обмеру на швартовке.

и) Балласт должен быть закреплен ниже настила каюты, или как можно ниже шпангоута, и приклеен к корпусным конструкциям во избежание перемещений. Балластировка яхты не должна давать крена. Якорь и цепи должны быть раскреплены в четко отмаркированном месте хранения. Яхта обмеряется с двумя якорями. (Эти якоря во время гонки должны оставаться раскрепленными на своих штатных местах, кроме случаев использования по прямому назначению).

Баратеи должны быть раскреплены на штатном месте. Вышеуказанные изделия должны находиться на своих штатных местах и не должны перемещаться с них во время гонки, кроме случая использования якоря и цепи для постановки на якорь. Массы этих изделий и их расстояния от форштевня фиксируются в Протоколе обмера. (Если высота, на которой они раскрепляются, необычна, это должно быть отмечено). Якорный канат не должен находиться впереди фок-мачты.

ж) Все цистерны должны быть на момент обмера пусты, за исключением случаев, когда имеется соответствующее разрешение Мерителя.

к) Гидравлические системы, в т.ч. цистерны, должны быть заполнены и оставаться заполненными во время гонки.

л) Трюмы и прочие области, где возможно скапливание воды, должны быть сухими. Запрещается принимать меры для искусственного смачивания палуб, такелажа, оборудования и устройств.

- m) При проведении обмера на плаву на борту никого не должно находиться.
- n) На мачтах и гиках должны иметься нанесенные краской мерительные полосы.

10.3.4. Измерение высоты надводного борта:

Высота по вертикали от плоскости ватерлинии до линии борта с левого правого бортов и в носу и корме измеряются раздельно в точках надводного борта (см. 4.21), записываются и маркируются несмываемой краской при обмере корпуса на берегу.

- a) Фактическая высота надводного борта в носу (FFM) вычисляется как средняя величина высот надводного борта в носу по левому и правому бортам.
- b) Фактическая высота надводного борта у мачты (FMM) вычисляется как средняя величина высот надводного борта в районе мачты по левому и правому бортам.
- c) Фактическая высота надводного борта в корме (FFM) вычисляется как средняя величина высот надводного борта в корме по левому и правому бортам.

10.4. Обмер парусов и такелажа:

Все паруса, элементы рангоута и стоячего такелажа (регулируемые и нерегулируемые) должны быть доступны Мерителю для замера и проверки отмеченных размеров и заявлений, сделанных касательно использования таковых во время гонок (также см. 9.3.3, 9.4, 9.7.1).

10.5. Нанесенные краской мерительные полосы:

Измерения могут проводиться в отношении мест, определяемых нанесенными краской полосами, черного или иного контрастного цвета, толь, если такие ленты в момент обмера находятся на своих местах. Если измерения проводятся по таким лентам, смещение лент или невозможность продемонстрировать их в ходе гонки прекращает действие Сертификата TP52.

10.6. Соответствие предельным значениям для такелажа:

Оценка соответствия такелажа своим предельным значениям подразумевает замер и взвешивание такелажа. У такелажа определяются общая масса такелажа (MWT) и высота центра тяжести (MCG) после подготовки, проведенной в соответствии с 5.33.18. Предельные значения даны в Части 2.

10.6. Соответствие предельным значениям для водоизмещения:

Оценка соответствия яхты предельным значениям водоизмещения требует взвешивания яхты. Каждый владелец обязан уплатить за аренду опорных весов как часть расходов на обмер. Опорные весы должны быть проверены в течение последних 6 месяцев и иметь цену деления не менее 5,0 кг. Взвешивание является составной частью процесса обмера. Меритель TP52 должен убедиться, что яхта находится в состоянии обмера и присутствовать при взвешивании.

Взвешенное водоизмещение регистрируется в Сертификате TP52. Яхта подготавливается к взвешиванию в состоянии обмера TP52. Вся забортная арматура должна быть открыта, а все цистерны, насосы, трубопроводы и пр. должны быть пусты. Полученное взвешиванием водоизмещение является величиной DSPW, которая замещает величину DSPM, указанную в Сертификате IMS, которые необходим для участия в гонках по настоящим Правилам. Разница между величинами DSPW и DSPM не должна превышать 1% (~ 77,0 кг) величины DSPW.

ЧАСТЬ 11 – ОСТОЙЧИВОСТЬ

11.1. Остойчивость:

- а) Предел положительной остойчивости (LPS): Расчетное значение верхнего предела положительной остойчивости должно быть не менее 125° .
- б) Высота центра тяжести (VCG) должна быть между -0.823 м и -0.610 м, считая от ватерлинии в состоянии обмера.

11.2. Кренование:

Кренование проводится для определения восстанавливающего момента яхты. За исключением кренового устройства, включающего спинакер-гик (и) (см. ниже), яхта должна находиться в состоянии обмера согласно п.10.3.2. Порядок кренования указан ниже:

11.2.1. Электронный кренометр, утвержденный Классом TP52, устанавливается поперек яхты и подключается к компьютеру, находящемуся вне яхты, с которого меритель, также находящийся вне яхты, считывает данные.

11.2.2. Два шеста одновременно располагаются на левом и правом бортах на площадке, находящейся на наибольшей ширине (расстояние SMB от форштевня) и выводятся за борт в качестве рычагов для перемещаемых грузов. Шесты должны располагаться нормально к ДП яхты и как можно более горизонтально, но с обеспечением зазора, достаточного, чтобы грузы не касались воды. Длина шестов должна приблизительно соответствовать величине SPL, и – при наличии таковых – можно в качестве шестов использовать гики. Если гик не используется, его на борту не должно быть.

11.2.3. Подготавливается набор перемещаемых грузов (см. п.11.3.3). Массы грузов регистрируются в килограммах. Массы грузов измеряются и регистрируются с точностью не менее $0,1$ кг. Суммарная масса всех грузов измеряется и регистрируется с точностью не менее $0,2$ кг.

11.2.4. После того, как шесты зафиксированы, и все грузы подвешены на одном из бортов, получившийся угол крена фиксируется последовательно 4 раза.

11.2.5. Затем все грузы вместе переносятся на другой борт, и получившийся угол крена также фиксируется последовательно 4 раза.

11.3.1. Расстояние между грузами (WD):

Представляет собой расстояние по горизонтали от точки крепления грузов на правом борту до точки крепления грузов на левом борту. Измеряется, когда грузы равномерно распределены на двух концах шестов. Грузы необходимо подвешивать так, чтобы это расстояние было постоянным для всех испытаний. Расстояние между грузами должно быть порядка $MB+2.0*SPL$.

11.3.2. Угол крена (LA):

Угол крена – средняя величина углов крена на левый и правый борта. Углы крена на левый и правый борт вычисляются соответственно как средние значения по 4 углам, зафиксированным при проведении операций по п.п.11.2.4 и 11.2.5. Они фиксируются с точностью до десятых долей градуса.

11.3.3. Масса грузов (W):

Масса грузов – это суммарная масса грузов, использованных для накренивания яхты на один борт. Она должна быть величиной, достаточной для обеспечения следующего условия: Угол крена = $3^\circ \pm 0,25^\circ$.

11.4. Восстанавливающий момент на 1° в состоянии обмера:

$$RM = W * WD / (2 * \text{угол крена})$$

11.5. В течение 2009 года новые суда должны обеспечивать доступность своего киля для контрольного взвешивания и определения величины VCG.

ЧАСТЬ 12 – МАССА ЭКИПАЖА

12.1. Общеизвестно, что масса экипажа влияет на скорость судна. За последние несколько лет в некоторых классах использовалась тактика стремительного сброса массы и получения таким образом, преимущества. Класс TP52 не поощряет такую практику. Обязанностью владельца является поощрение поддержания членами экипажа здорового веса.

12.1.1. Масса экипажа не должна превышать 1273,0 кг, при надетых как минимум гоночных шортах и футболках, используемых экипажем во время гонки. Используются поверенные весы. Весы предоставляются организатором гонок или Классом TP52. Масса экипажа регистрируется до одного десятичного знака после запятой в килограммах.

12.1.2. Владелец (рядовой член) может по умолчанию выбрать массу равную 102,0 кг в качестве своего веса. Если весь экипаж требуется взвешивать в течение мероприятия более одного раза, владелец (рядовой член) не обязан взвешиваться повторно, и в качестве результатов повторного взвешивания берется результат первого взвешивания.

12.1.3. Как минимум за 48 часов до планового начала мероприятия Transpac 52, каждая яхта должна предоставить письменную декларацию экипажа с указанием имен основных и резервных членов экипажа. Декларация подается Представителю Класса. Жюри, утверждающее изменения в декларации, находится в контакте с Представителем Класса.

12.1.4. Яхта должна идти с одним и тем же экипажем на протяжении всей регаты. Любые изменения в составе экипажа должны быть обоснованы и добросовестно доведены до сведения Жюри для получения утверждения такого изменения.

12.1.5. В рамках ограничений, установленных п.п.12.1.3 и 12.1.4, яхта может менять членов экипажа на резервных членов экипажа в соответствии с правильно оформленной документацией, находящейся у Представителя Класса.

12.1.6. Если иного способа не оговорено в Положении о соревнованиях или Гоночных инструкциях, контроль массы экипажа может производиться на усмотрение Представителя Класса TP62 или Мерителя TP52 (см. прим. А). Санкции налагаются в соответствии с примечанием В (см. ниже).

Представитель Класса TP52 (Меритель TP52) должны информировать гоночный комитет в случае превышения экипажем массы 1273,0 кг. Гоночный комитет составляет протест.

Примечание А:

Весь экипаж одной или нескольких яхт может быть подвергнут взвешиванию после последней гонки дня. Такая яхта (яхты) уведомляется об этом в течение 10 минут после финиширования в любой гонке того дня. Экипажу разрешается пройти одно предварительное взвешивание и одно официальное взвешивание. Перерыв между ними составляет не более 15 минут для всего взвешиваемого экипажа. Взвешивание всего экипажа должно быть произведено в течение 1 часа после финиширования последней яхты в последней гонке того дня.

Примечание В:

По настоящим Правилам не допускается никакого превышения массы экипажа указанного предела в 1273,0 кг.

В.1. Если фактическая масса экипажа превышает 1273,0 кг, но не превышает 1278,0 кг, он теряет три позиции в каждой гонке того дня.

В.1. Если фактическая масса экипажа превышает 1278,0 кг, но не превышает 1283,0 кг, он теряет шесть позиций в каждой гонке того дня.

В.3. Если фактическая масса экипажа превышает 1283,0 кг, он расценивается как не стартовавший в каждой гонке того дня.

В.4. Если фактическая масса экипажа превышает 1273,0 кг, экипаж обязан проходить повторные взвешивания каждый оставшийся день данного мероприятия.

ИНДЕКС ОБОЗНАЧЕНИЙ ВЕЛИЧИН

AF	5.57	P	5.33.12
ALE	5.56.b	PRD	8.7
ALU	5.56.a	RM	11.4
AMG	5.58	SA	5.55.a
BAL	5.33.15	SAFP	4.20.c
BAS	5.33.13	SFFP	4.20.a
BD	5.33.16	SG	4.31
BMAX (MB)	4.29	SMFP	4.20.b
BTP	4.23	SG	10.3.1
CPW	5.33.14	ST5	8.8
DHK0	4.30	STP	4.23
DSPM	10.7	SPL/TPS	5.33.3
DSPW	10.7	VCG	9.4.i / 11.1.b
E	5.33.14	W	11.3.3
EDL	8.3	WD	11.3.1
EW	8.2		
FA	4.22		
FAM	4.20		
FF	4.22		
FFM	4.20		
FM	4.22		
FMM	4.20		
FSP	5.54		
GO	5.33.7		
HB	5.60		
HMI	10.2.2		
IG	5.33.4		
IGC	5.33.5		
IH	6.11.1		
IM	5.33.6		
ISP	5.33.8		
J	5.33.2		
JGM	5.52.e		
JGU	5.52.e		
KW	4.12		
LA	11.3.2		
LOA	4.24		
LP	5.53.b		
LP0	5.53.c		
LPG	5.53		
LPS	11.1.a		
MCG	5.33.18		
MDL1	5.33.9		
MDT1	5.33.10		
MB (BMAX)	4.29		
MGL	5.61		
MGM	5.61		
MGT	5.61		
MGU	5.61		
MSA	5.59.d		
MW	5.33.18		
MWT	5.33.11		

ПРИЛОЖЕНИЕ 1



Сертификат TP52, 2009 год

Наименование яхты:

№ сертификата:

Дата выпуска:

Действителен до: 1 - 1 - 2010

Количество парусов:

Проектант:

Строитель:

Выпущен Главным Мерителем:

Владелец:

Взамен:

Адрес:

Электронная почта группы:

Заводской №:

Менеджер Класса TP52:

Роб Вейланд

Балласт:

Масса яхты:

Владелец:	_____	Дата:	_____
Представитель:	_____	Дата:	_____
<i>Я прочел и понимаю Правила TP52, и буду выполнять их во время гонок.</i>			
Элементы, регламентируемые Правилами:			
Сертификат IMS в папке: №...	TP52	норма	Меритель
Корпус	норма	Двигатель	норма
Перья	норма	Паруса	норма
Заявление проектанта о соответствии АБС	Заявление строителя о соответствии АБС	Заявление изготовителя мачты	
Примечания:			

Выпущен Классом TP52, адрес Doeslaan 14, 2351SR, Leiderdorp, Голландия.

Наименование яхты:
 TP52: страница 2
 № сертификата:

Сертификат

Дата выпуска:

Корпус и перья	Пункты правил	Наименование	Мин. значение	Макс. значение	Факт. значение	Отметка
LOA	4.24	Длина габаритная	–	15.850		норма
MB	4.29	Наибольшая ширина	4.000	4.420		норма
DSPW	10.7	Масса	7484	7700		норма
VCGm	11.1	Высота центра тяжести	–0,610	–0.823		норма
DHK0	4.30	Осадки киля в состоянии обмера	–	3.200		норма
KW	4.12	Ширина киля	–	0.800		норма
SFFP	4.20.a	Положение надводного борта в носу	0.440	0.480		норма
SAFP	4.20.c	Положение надводного борта в корме	1.450	–		норма
FF	4.22	Положение надводного борта в носу	1.260	–		норма
FM	4.22	Положение надводного борта в корме	1.140	–		норма
FA	4.22	Высота надводного борта в носу				
RM	11.4	Высота надводного борта на миделе				
		Высота надводного борта в корме				
		Восстанавливающий момент				
ГЭУ						
EW	8.2	Масса двигателя	233	–		норма
EDL/PRD/ST5	8.3/8.7/8.8	Гребная установка	0.6/0.4/0.26	–		норма
Рангоут						
P	5.33.12	Высота подъема грота	–	20.422		норма
E	5.33.14	Длина гика	–	–		норма
BAS	5.33.13	Длина гика над линией палубы	1.980	2.130		норма
BD	5.33.16	Диаметр гика	–	0.375		норма
ISP	5.33.8	Высота оттяжки спинакера	–	22.400		норма
IM	5.33.6	Высота переднего треугольника	–	19.720		норма
J	5.33.2	Основание переднего треугольника	–	6.190		норма
SPL / TPS	5.33.3	Длина спинакер-гика / Taskpoint	–	7.620		норма
CPW	5.21	Spinnaker	3.500	–		норма
CRANE	5.20	Ширина путенсов V1	–	0.305		норма
		Топовый кран				
Мачта						
MWT	5.33.18	Масса мачты	295.0	–		норма
MCG	5.33.18	Высота Ц.Т. мачты над линией палубы	9.000	–		норма
MDL1	5.33.9	Размер мачты в продольном направлении	0.280	0.340		норма
MDT1	5.33.10	Размер мачты в поперечном направлении	0.130	–		норма
Ход	5.9	Ход топ-штага	–	0.255		норма
Спинакеры						

SPA	3,72	Площадь спинакера	–	248.0		норма
Кливеры						
LP	5.53.b	LP – дробный кливер	–	6.370		норма
LP 0	5.53.c	LP – кливер код 0	–	9.250		норма
Грот	Макс. значение	M1 M2				
HB	0.150					норма
MGT	–					норма
MGU	–					
MGM	–					
MGL	–					
E	–				M1	
Площадь	91.50				M2	норма
Элементы и точки дифферента судна TP52	Масса яхты (правило 1%: DSPL=... по Серт. IMS) норма Балласт внутри ...кг Скорость на двигателе норма Обводы корпуса норма Конфигурация перьев норма Натяжение страховочных лееров норма		Предел положит. остойчивости Требования к жил. помещ. Двигатель и парусный привод Релинги и стойки BTP = STP =			норма норма норма норма
Элементы такелажа судна TP52	Парусное вооружение и мачта норма Стационарный бакштаг норма Отсутствие бегучих бакштагов норма Корректировочные веса такелажа: ... кг, ... м от BAS Размеры фалов при креновании: ...мм Полоса IGC на месте норма		Кол-во и высота рег. шайб мачты: ... мм Кол-во измерений E: Положение E1:m Цвет: Положение E2: Цвет: Замки оттяжек отвечают правилам: норма JGU/JGM норма			

Выпущен Классом TP52, адрес Doeslaan 14, 2351SR, Leiderdorp, Голландия.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПРОВЕРОК УСЛОВИЯ ОБМЕРА И ПРОТОКОЛ ОБМЕРА

Данный контрольный перечень призван помочь владельцу в подготовке яхты к обмеру. Яхта должна быть укомплектована и оборудована для плавания.

1. Все паруса (в т.ч. штормовые) с яхты убраны.
2. Балласт приклеен к конструкциям корпуса и 2 якоря (готовы к использованию, оснащены цепями/канатами) и батареи раскреплены в четко отмеченных местах.
3. Гальюны, раковины, умывальники и пр. сухие.
4. Трюмы и прочие области, где возможно скапливание воды, сухие.
5. Проверены цистерны (пусты) и состояние пустых отсеков (сухо).
6. Навигационное и камбузное оборудование и инструмент штатно раскреплены.
7. На борту нет одежды, постельных принадлежностей и запасов.
8. Матрацы находятся на своих обычных местах и сухие.
9. Перед мачтой нет переносного оборудования.
10. Аварийно-спасательные устройства (категория 3) раскреплены в штатных местах, но не впереди мачты.
11. Все объемы для хранения открыты и проверены.
12. На борту нет спасательных плотов и/или шлюпок.
13. Шкоты, фалы и пр. на настиле каюты позади мачты.
14. Мерительные полосы нанесены на рангоут КРАСКОЙ.
15. Весь стоячий такелаж туго натянут, величина BAS соответствует Сертификату TP52.
16. Мачта находится на палубе и степсе согласно Правилам TP52, п.9.7.1.
17. Бегучий такелаж находится в штатном положении и туго натянут. Фалы прикреплены к подножию мачты.
18. Бакштаг туго натянут, гидроцилиндр форштага полностью выдвинут.
19. Гидравлические системы (в т.ч. цистерны) заполнены для проведения обмера и останутся заполненными на все время гонок.
20. Гик горизонтален, приведен к центру и закреплен во избежание перемещений.
21. При измерении высоты надводного борта спинакер-гики не должны находиться на борту.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ОБМЕР ПАРУСОВ

1. Конструкция.

1.1. Термин "парус" включает фаловую дощечку, нашивку на парусе, ликтрос и футроп (либо ленты). Он не включает кренгельсы, находящиеся полностью вне паруса.

1.5. У парусов, для которых допускаются или особо не запрещаются окна, суммарная площадь прозрачного материала таких окон не должна превышать 1% от номинальной площади паруса или 0,3х0,3 м, в зависимости от того, что больше. Номинальная площадь паруса берется как 0,5 произведения длины передней шкаторины и длины нижней шкаторины. Запрещается располагать окна ближе 150 мм к передней, задней или нижней шкаторине.

1.6. Открытия в парусах, в дополнение к обычным кренгельсам и рифовым люверсам, допускаются, при условии, что парус в районе такого открытия плоский.

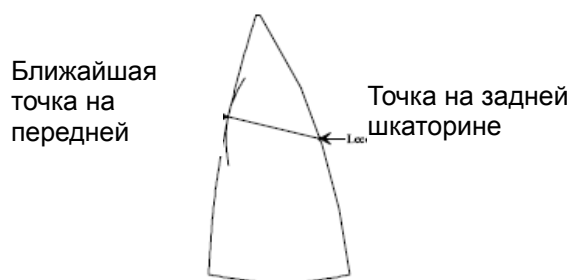
5. Во время обмера паруса должны быть сухими. Паруса обмеряются в сухом виде на плоской поверхности с легким напряжением, достаточным для распрямления морщин, возникающих поперек линии проводимого измерения.

2. Гроты.

2.1. Вершина. Вершина рассматривается как наивысшая точка паруса, спроецированная перпендикулярно передней шкаторине или ее продолжению.

2.2. Шкотовый угол. Шкотовый угол рассматривается как самая кормовая точка паруса, спроецированная на нижнюю шкаторину или ее продолжение.

2.3. Поперечная ширина. Поперечный размер – это расстояние от точек измерения задней шкаторины (см. ниже) до ближайшей точки на передней кромке паруса (включая ликтрос). Точки на задней шкаторине, от которых измеряется поперечная ширина, определяются замыканием любых выемок в задней шкаторине прямыми линиями. Средняя точка задней шкаторины определяется складыванием вершины к шкотовому углу, а точки "четверть" и "три четверти" задней шкаторины – складыванием шкотового угла и вершины к средней точке задней шкаторины.



ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ПРАВИЛА И ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ГОНОК

Если иного не предусмотрено Гоночными инструкциями, нижеследующие положения регламентируют проведения гонок по Правилам TP52.

1. Предгоночная инспекция или обмер.

Если в результате проведения предгоночной инспекции или обмера будет установлено, что яхта не соответствует своему Сертификату TP52, то:

а) если несоответствие будет сочтено незначительным и может быть легко устранено, допускается приведение яхты в соответствие с ее сертификатом или, при необходимости, может быть выпущен новый сертификат. Меритель, назначенный для серии гонок, должен сообщить обо всех таких корректировках в протестовый комитет.

б) если протестовый комитет сочтет, что несоответствие является значительным (даже если оно может быть устранено) или оно не может быть устранено без проведения значительного повторного обмера, комитет действует в соответствии с ППГ.

2. В течение гонки или серии гонок.

Если в результате инспекции, обмера или протеста во время гонки или серии гонок будет установлено, что яхта не соответствует своему сертификату, такие факты должны быть переданы на рассмотрение протестового комитета, который будет действовать в соответствии с ППГ.

а) если несоответствие будет сочтено незначительным (независимо от того, был ли для яхты выпущен новый сертификат), первоначальный сертификат будет считаться действительным на всем протяжении гонки (серии гонок).

б) если несоответствие не будет сочтено незначительным, яхта может получить санкции в размере 50% мест в любой гонке, в которой ее рейтинг был ошибочным.

с) если Сертификат TP52 яхты отозван Главным Мерителем TP52 в соответствии с положениями п.1.5.4, вопрос передается на рассмотрение протестовому комитету, который действует в соответствии с ППГ и может дисквалифицировать яхту со всем гонкам в серии или предпринять иные действия, которые сочтет нужными.

д) на результаты гонки (серии гонок) не оказывают влияния мерительные протесты, поданные после выдачи призов или после иного срока, предусмотренного Гоночными инструкциями. Данный пункт не является препятствием для действий в соответствии с ППГ в отношении яхты, в которую были преднамеренно внесены изменения.

3. Общие вопросы.

а) Если яхта проверяется на мероприятии или в результате протеста, то проверка производится с использованием правил, действовавших на момент того обмера, по результатам которого был выдан сертификат.

б) Главный меритель TP52 или Меритель TP52, в чьих водах яхта участвует в гонке, обычно является "квалифицированной организацией", которая согласно ППГ разрешает вопросы, связанные с Сертификатами TP52. Протестовый комитет, рассматривающий протест, касающийся Сертификата TP52, может направить им вопросы, а они должны представить обоснованные рекомендации и помощь в принятии решения по протесту. Результаты обмеров, проводимых на основании протестов, используются для выпуска нового Сертификата.

5. Расследование и доклады о рейтинговых отклонениях.

а) Если в результате того или иного действия на гонке (серии гонок) либо в результате отзыва Сертификата TP52 Главным Мерителем TP52 яхта проходит повторный обмер и при этом обнаруживается ее несоответствие Правилам TP52, Главный Меритель TP52 проводит дальнейшее расследование обстоятельств и докладывает о его результатах Исполнительному Комитету TP52, который затем предпринимает такие действия, которые сочтет необходимыми.

б) Гоночный и протестовый комитеты получают запрос направить Главному Мерителю TP52 отчет обо всех своих действиях, проистекающих из п.п. 1(b), 2(b) и 2(c). Такие отчеты могут составляться через Мерителя TP52 района проведения мероприятия.

6. Прочие действия.

Данное приложение рассматривает действия только применительно к яхтам. Оно ни коим образом не ограничивает прав и обязанностей гоночного и протестового комитетов и национальных организаций в части расследований или действий в отношении физических лиц.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РЕЙТИНГОВЫЕ ПРОТЕСТЫ

1. Главный Меритель TP52 или Меритель TP52, в чьих водах находится яхта, обычно является "квалифицированной организацией", которая согласно Правилам ISAF разрешает вопросы, связанные с Сертификатами TP52. Протестовый комитет, рассматривающий протест, касающийся Сертификата TP52, может направить им вопросы, а они должны представить обоснованные рекомендации и помощь в принятии решения по протесту.

2. Административные протесты.

а) Порядок подачи административных протестов допускает подачу протестов, касающихся сертификатов яхт, независимо от факта участия яхты в гонке. Административный протест подается Главному Мерителю TP52.

б) Подавать административный протест может любое лицо или организация, имеющие обоснованную заинтересованность в вопросе сертификата той или иной яхты, при соблюдении следующих условий:

- Протест выполняется в письменной форме, а заявитель подписывает его и ставит дату;
- Протест содержит детальное описание всех заявляемых дефектов и данные, подтверждающие обоснованный интерес заявителя;
- К протесту прилагается копия сертификата яхты, против которой выдвигается протест;
- Протест включает перечень вопросов, разрешения которых желает заявитель, перечень соответствующих правил и любые значимые доказательства по делу.

с) Владелец яхты, против которой выдвинут протест, должен в возможно кратчайшие сроки направить Главному Мерителю TP52 ответ. Если он соглашается с протестом либо отказывается от сотрудничества в вопросе проведения повторного обмера, если это необходимо, Главный Меритель TP52 аннулирует сертификат яхты и информирует об этом все заинтересованные стороны.

д) Главный Меритель TP52 может консультироваться с Мерителями TP52, сторонними экспертами и/или Исполнительным Комитетом TP52. Решение он принимает на основе имеющихся в его распоряжении доказательств, а также может издать распоряжение о проведении полного либо частичного повторного обмера яхты.

е) Решение Главного Мерителя TP52 определяет величины расходов на проведение повторного обмера и рассмотрение протеста, а также сторону, которая будет нести такие расходы:

- В случае если истинные данные яхты, в отношении которой был заявлен протест, совпадают с данными оспариваемого Сертификата TP52, либо, по мнению Главного Мерителя TP52, расхождения не превышают порядка погрешностей измерений (возможно, вызванных внешними условиями, например, температурными), расходы, связанные с обмером и рассмотрением несет заявитель протеста. При определении величины расходов заявочная пошлина не учитывается.
- В случае если истинные данные яхты, в отношении которой был заявлен протест, отличаются от данных оспариваемого Сертификата TP52 по причинам, которые, по мнению Главного Мерителя TP52, являются результатом действия причин, отличных от предусмотренных в Части 9 "Обязанности владельца", расходы, связанные с обмером и рассмотрением несет Класс TP52. При определении величины расходов заявочная пошлина не учитывается.
- В случае если истинные данные яхты, в отношении которой был заявлен протест, отличаются от данных оспариваемого Сертификата TP52 по причинам, которые, по мнению Главного Мерителя TP52, являются результатом невыполнения обязанностей,

предусмотренных в Части 9 "Обязанности владельца", расходы, связанные с обмером и рассмотрением несет владелец либо они делятся между владельцем и Классом TP52, в зависимости от выявленной ответственности за расхождение данных. Заявочная пошлина возвращается заявителю протеста.

3. Пересмотр действий Главного Мерителя TP52.

а) Если владелец полагает, что сертификат его яхты отозван необоснованно, либо что те или иные связанные с этим действия Главного Мерителя TP52 являются необоснованными, он может требовать у Исполнительного Комитета TP52 пересмотра, с представлением соответствующих фактов и своих требований.

б) Исполнительный Комитет TP52 назначает комиссию для расследования, рассмотрения и принятия решения в соответствии с порядком, предусмотренным Правилами проведения гонок ISAF. В случае наличия в данном конкретном случае обоснованных сомнений, связанных с интерпретацией или применением Правил TP52, Исполнительный Комитет TP52 является "квалифицированной организацией", обладающей полномочиями для решения таких вопросов.