

*Утверждены  
Всероссийской Федерацией парусного спорта  
04.03.2006 г., протокол № 01/06*

*Утверждены Общим собранием  
Ассоциации крейсерско-гоночных яхт класса «Л-6»  
15.01.2002 г., протокол № 01/02  
Редакция, изм. утв. 04.02.2006 г., протокол № 01/06*

## **ПРАВИЛА КЛАССА «Л-6»**



**АССОЦИАЦИЯ КРЕЙСЕРСКО-ГОНОЧНЫХ ЯХТ КЛАССА «Л-6»**

Санкт-Петербург, Шкиперский Проток, 12, 81-й Спортивный клуб ВМФ  
Тел. (812)355-7298, Fax (812)355-6430, E-mail: [l6@hotmail.ru](mailto:l6@hotmail.ru), <http://l-6.l6mb.com>



Утверждены на Общем собрании Ассоциации  
крейсерско-гоночных яхт класса «Л-6»  
15.01.2002 г., протокол № 01/02

Редакционные изменения утверждены  
04.02.2006 г., протокол № 01/06

Утверждены  
Всероссийской Федерацией парусного  
спорта 04.03.2006 г., протокол № 01/06

**ПРАВИЛА КЛАССА «Л-6»**

Настоящие правила устанавливают принадлежность яхт к классу «Л-6», именуемому далее классом, для организации и проведения классных гонок и других спортивных мероприятий.

**1. ИДЕОЛОГИЯ КЛАССА**

- 1.1. Создание класса, преследует следующие основные цели:
  - а/. Сохранение и развитие национальных крейсерско-гоночных яхт класса «Л-6» и яхт родственных проектов, а также других крейсерско-гоночных яхт - членов Ассоциации класса.
  - б/. Популяризация парусных гонок и крейсерских плаваний среди членов Ассоциации класса и других яхтсменов.
  - в/. Обеспечение возможности постройки и реставрации яхт силами судостроителей-любителей и коллективов яхтсменов.
- 1.2. Класс является ограниченным по техническим характеристикам корпусов и парусного вооружения.

**2. ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ К КЛАССУ**

устанавливается по техническим характеристикам корпуса и парусного вооружения.

- 2.1. По характеристикам корпуса в класс включаются:
  - 2.1.1. Яхты с серийными деревянными корпусами, построенными на Ленинградской экспериментальной судовой верфи ВЦСПС по проектам «Л-6», «Л-6М», «Л-60», «LOR-III», «Алькор» и имеющие соответствующее подтверждение в паспорте или судовом билете, или судовом свидетельстве яхты. Форма корпуса должна быть классического типа (см. рис.1). Дополнительным признаком принадлежности яхты к указанным проектам является наличие на корпусе стандартной заводской бирки с выбитым на ней названием проекта, годом постройки и заводским номером яхты. Для указанных выше проектов корпус признается серийным, если с момента постройки на нем не проводились никакие изменения, затрагивающие форму подводной части корпуса и киля. Изменения в надводной части серийного корпуса не могут служить основанием для исключения яхты из класса.
  - 2.1.2. Яхты, не относящиеся к указанным в правиле 2.1.1. проектам, для включения в класс должны иметь следующие характеристики корпуса:
    - а/. Обшивка корпуса деревянная из продольных реек или досок вгладь на деревянных и/или стальных шпангоутах.
    - б/. Настил палубы деревянный из фанеры и/или реек или досок на деревянных и/или стальных бимсах.
    - в/. Корпус водоизмещающий с постоянным чугунным или свинцовым балластом в фальшкиле. Киль яхты, обеспечивающий ей боковое сопротивление, должен быть неподвижным и являться неотъемлемой частью конструкции корпуса.
    - г/. Руль должен быть навешен на ахтерштевень или на отдельно стоящий скег.
    - д/. Корпус должен иметь ярко выраженный транец любого вида, носовой и кормовой свесы. Форма продольного и поперечного сечений корпуса должна быть подобной, указанной на рис.1.
    - е/. Контрольные размеры корпуса должны находиться в указанных пределах:

Измеряемые величины:

Длина максимальная	LOA	=	12.35 ± 0.35 м
Длина носового свеса	LFW	=	1.70 ± 0.35 м
Длина кормового свеса	LFA	=	1.80 ± 0.35 м
Ширина максимальная	BMAX	=	2.75 ± 0.35 м
Ширина ватерлинии	BWL	=	2.60 ± 0.25 м
Высота надводного борта	FMID	=	0.80 ± 0.20 м
Высота борта полная	DMID	=	2.60 ± 0.35 м

Расчетные величины:

Осадка на миделе	TMID	=	DMID – FMID =	1.80 ± 0.15 м
Длина по ватерлинии	LWL	=	LOA – (LFW + LAW) =	8.75 ± 0.35 м

Определение указанных измеряемых и расчетных величин корпуса приводится в Приложении 1 к настоящим Правилам.

ж/. Весовое водоизмещение должно находиться в указанных пределах:

$DISP = 7000 \pm 500$  кг,  
причем DISP определяется расчетным путем по формуле

$$DISP = 155 \times LWL \times BWL \times TMID, \text{ кг}$$

2.2. По характеристикам парусного вооружения в класс включаются:

2.2.1. Яхты, вооруженные шлюпом. Проводка такелажа, крепление и несение рангоута должны соответствовать Правилам IOR – IIIA-90.

Материал, конструкция и размеры поперечных сечений рангоута и стоячего такелажа не оговариваются, но должны обеспечивать надлежащую надежность и безопасность.

2.2.2. Размеры парусов и вооружения в метрах должны быть не более указанных в таблице:

Грот									Передний треугольник				
P	E	MGM	MGU	HB	BL1	BL2	BL3,4	BAS	LPG	JL	SL	SMW	SPL
13.5	5.0	0.67×E	0.40×E	0.04×E	0.21×E	0.25×E	0.34×E	1.50	6.40	12.5	12.0	7.70	4.30

$$BLP \geq 0.2 \times P$$

Обозначения и размеры парусов и вооружения определяются в соответствии с Правилами IOR – IIIA – 90.

2.2.3. Общая обмерная площадь парусности должна быть не более:

$SA = 70 \text{ м}^2$ ,  
причем SA определяется без учета спинакера по формуле

$$SA = 0.5 \times (P \times E + LPG \times JL),$$

где P, E, LPG, JL - фактические размеры в метрах, причем LPG и JL – наибольшие из измеренных на всех стакселях, которые несет яхта.

2.2.4. Не допускается использование несимметричного спинакера и бушприта.

### 3. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

3.1. Класс построен на принципах самоуправления и честной спортивной борьбы.

3.2. Устав Ассоциации класса является отдельным документом, в котором оговариваются административные и юридические стороны функционирования Ассоциации.

3.3. Принадлежность яхты к классу удостоверяется мерительным свидетельством, выданным Ассоциацией класса / Приложение 2/. Мерительное свидетельство выдается на основании Протокола обмера яхты /Приложение 3/ при условии удовлетворения всем ограничениям класса. Мерительное свидетельство действительно с момента его выдачи до момента внесения в корпус, вооружение и паруса яхты изменений, затрагивающих контролируемые параметры.

3.4. Капитан (владелец) несет ответственность за соответствие яхты Правилам класса и мерительному свидетельству класса. При внесении указанных в правиле 3.3 изменений капитан (владелец) обязан немедленно сообщить об этом официальному мерителю класса и переоформить мерительное свидетельство класса или выйти из класса.

3.5. Официальные мерители класса имеют право произвести проверку любого контролируемого параметра яхты, имеющей мерительное свидетельство класса.

3.6. Действие мерительного свидетельства прекращается в случае обнаружения несоответствия яхты настоящим Правилам класса, а также с момента утверждения изменений и дополнений в Правилах класса, затрагивающих контролируемые параметры яхт.

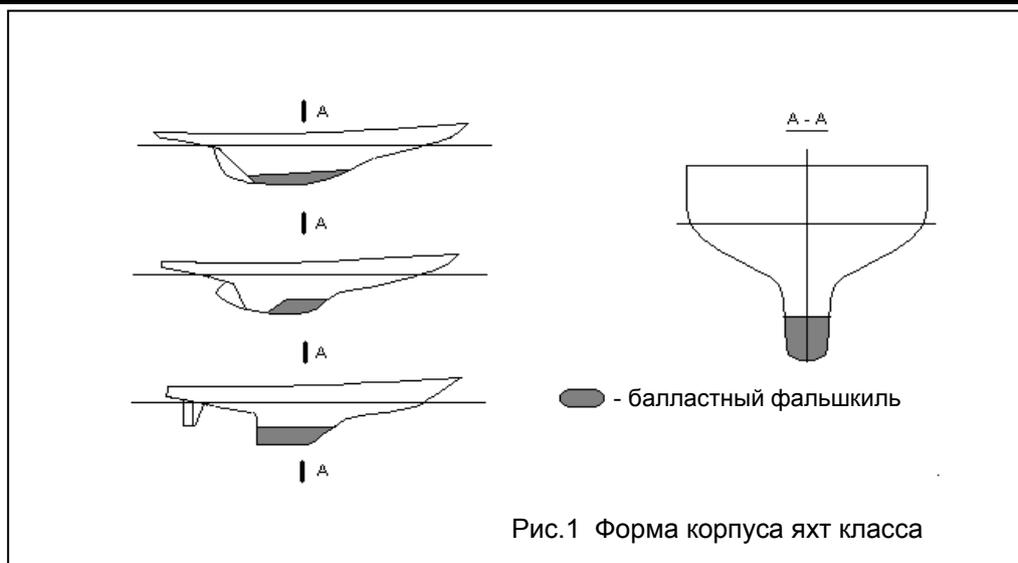
3.7. В случае выявления умышленного нарушения Правил класса яхта исключается из класса и ее мерительное свидетельство класса аннулируется.

### 4. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ

Результаты гонок в зачетной группе “Класс Л-6” определяются по фактическому времени прохождения дистанции.

## 5. ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ

Ассоциация класса имеет исключительное право на внесение необходимых изменений и дополнений в Правила класса и на трактовку их отдельных положений.



Приложение 1.

### Правила обмера несерийных корпусов яхт

#### 1. Измерения.

Все измерения должны производиться в метрической системе инструментом, обеспечивающим точность измерений до 0.001 м. Все размеры должны заноситься в протокол с округлением до 0.01 м в ближайшую сторону (значение 0.005 должно округляться в большую сторону).

Измерения размеров корпуса должны производиться, когда яхта установлена на ровный киль (без крена и с дифферентом, отличающимся от обмерного не более, чем на 1 градус).

#### 2. Определения.

Все термины, определения и способы измерения применяются в соответствии с правилами IOR-ША-90, если иное не определено настоящими Правилами.

#### 3. Измеряемые величины.

LOA –длина максимальная. Измеряется как расстояние между крайней передней точкой форштевня яхты, независимо от того выступает он над палубой или нет, и крайней точкой кормы, лежащей на корпусе, фальшборте или гакаборте яхты, независимо от того, находится ли эта точка выше или ниже уровня палубы. Если корпус имеет на корме привальные брусья или кринолин, являющиеся продолжением поверхности корпуса, то они включаются в максимальную длину.

LFW –длина носового свеса. Измеряется на плаву в обмерном состоянии яхты как расстояние между отвесом, опущенным из крайней передней точки форштевня, до крайней передней точки пересечения форштевня с поверхностью воды.

LFA –длина кормового свеса. Измеряется на плаву в обмерном состоянии яхты как расстояние между отвесом, опущенным из крайней задней точки кормы, лежащей на корпусе, фальшборте или гакаборте яхты, независимо от того, находится ли эта точка выше или ниже уровня палубы, до крайней задней точки пересечения поверхности корпуса с поверхностью воды.

BMAX – ширина максимальная – наибольшая ширина корпуса, не включая привальные брусья.

BWL – ширина по ватерлинии. Измеряется на плаву в обмерном состоянии яхты как наибольшая ширина ватерлинии.

FMID – высота надводного борта в обмерном состоянии яхты на плаву на середине LOA.

DMID – высота борта полная. Измеряется на середине LOA как вертикальное расстояние от линии борта до нижней точки фальшкиля в диаметральной плоскости.

#### 4. Расчетные величины.

LWL –длина ватерлинии обмерная. Вычисляется как разность между максимальной длиной и суммарной длиной носового и кормового свесов.

TMID – осадка яхты на миделе в обмерном состоянии. Вычисляется как разность DMID и FMID.

Приложение 2.  
Мерительное свидетельство класса «Л-6» (образец)



## АССОЦИАЦИЯ КРЕЙСЕРСКО-ГОНОЧНЫХ ЯХТ КЛАССА «Л-6»

Санкт-Петербург, Шкиперский Проток, 12, 81-й Спортивный клуб ВМФ  
Тел. (812)355-7298, Fax (812)355-6430, E-mail: [l6@hotmail.ru](mailto:l6@hotmail.ru), <http://l-6.l6mb.com>

### МЕРИТЕЛЬНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО № RUS-668

Дата обмера на берегу: 30.08.2001  
Дата обмера на плаву: 30.08.2001  
Дата выдачи: 05.09.2001  
Яхта: Ника  
Регистрационный №: RUS 668  
Тип яхты: Л-6  
Конструктор: Киселев А.П.  
Строитель: ЛЭС ВЦСПС  
Год постройки: 1975  
Заводской №: 90

*Измерения в метрах и килограммах*

Корпус Серийный <input checked="" type="checkbox"/> Несерийный <input type="checkbox"/> Заполняется для несерийного корпуса:			Парусное вооружение: Бермудский шлюп [3/4]		
			Параметр	Пределы	Величина
			P	$\leq 13.50$	13.36
			E	$\leq 5.00$	4.78
Параметр	Пределы	Величина	MGM	$\leq 0.67 \times E = 3.202$	2.81
LOA	12.00...12.70		MGU	$\leq 0.40 \times E = 1.912$	1.53
LFW	1.35...2.05		HB	$\leq 0.04 \times E = 0.191$	0.19
LFA	1.45...2.15		BL1	$\leq 0.21 \times E = 1.003$	0.76
BMAX	2.40...3.10		BL2	$\leq 0.25 \times E = 1.195$	0.81
BWL	2.35...2.85		BL3	$\leq 0.34 \times E = 1.625$	0.84
FMID	0.60...1.00		BL4	$\leq 0.34 \times E = 1.625$	0.86
DMID	2.25...2.95		BLP	$\geq 0.20 \times P = 2.672$	2.79
LWL = LOA - LFW - LAW	8.40...9.10		BAS	$\leq 1.50$	1.35
TMID = DMID - FMID	1.65...1.95		LPG	$\leq 6.40$	6.18
DISP = 155 × LWL × BWL × TMID	6500...7500		JL	$\leq 12.50$	11.40
			SL	$\leq 12.00$	11.61
			SMW	$\leq 7.70$	7.39
			SPL	$\leq 4.30$	4.11
			SA = 0.5 × (P × E + LPG × JL)	$\leq 70.00$	67.16

штамп и подпись мерителя

Я ПОНИМАЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, НАЛАГАЕМУЮ ПРАВИЛАМИ КЛАССА

Капитан (владелец):

Адрес:

Телефон:

Подпись:



## АССОЦИАЦИЯ КРЕЙСЕРСКО-ГОНОЧНЫХ ЯХТ КЛАССА «Л-6»

Санкт-Петербург, Шкиперский Проток, 12, 81-й Спортивный клуб ВМФ  
Тел. (812)355-7298, Fax (812)355-6430, E-mail: [l6@hotmail.ru](mailto:l6@hotmail.ru), <http://l-6.l6mb.com>

### ПРОТОКОЛ ОБМЕРА № **RUS-668**

Дата обмера на берегу:	30.08.2001
Дата обмера на плаву:	30.08.2001
Название яхты:	Ника
Регистрационный №:	RUS 668
Тип яхты:	Л-6
Конструктор:	Киселев А.П.
Строитель:	ЛЭС ВЦСПС
Год постройки:	1975
Заводской №:	90

*Измерения в метрах и килограммах*

Корпус <input type="checkbox"/> Серийный <input checked="" type="checkbox"/> Несерийный <input type="checkbox"/> Заполняется только для несерийного корпуса:		Парусное вооружение: Бермудский шлюп [3/4]																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>ПАРАМЕТР</th> <th>ВЕЛИЧИНА</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LOA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>LFW</td> <td></td> </tr> <tr> <td>LFA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>BMAX</td> <td></td> </tr> <tr> <td>BWL</td> <td></td> </tr> <tr> <td>FMID</td> <td></td> </tr> <tr> <td>DMID</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		ПАРАМЕТР	ВЕЛИЧИНА	LOA		LFW		LFA		BMAX		BWL		FMID		DMID		<table border="1"> <thead> <tr> <th>ПАРАМЕТР</th> <th>ВЕЛИЧИНА</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>P</td> <td>13.36</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>4.78</td> </tr> <tr> <td>MGM</td> <td>2.81</td> </tr> <tr> <td>MGU</td> <td>1.53</td> </tr> <tr> <td>HB</td> <td>0.19</td> </tr> <tr> <td>BL1</td> <td>0.76</td> </tr> <tr> <td>BL2</td> <td>0.81</td> </tr> <tr> <td>BL3</td> <td>0.84</td> </tr> <tr> <td>BL4</td> <td>0.86</td> </tr> <tr> <td>BLP</td> <td>2.79</td> </tr> <tr> <td>BAS</td> <td>1.35</td> </tr> <tr> <td>LPG</td> <td>6.18</td> </tr> <tr> <td>JL</td> <td>11.40</td> </tr> <tr> <td>SL</td> <td>11.61</td> </tr> <tr> <td>SMW</td> <td>7.39</td> </tr> <tr> <td>SPL</td> <td>4.11</td> </tr> </tbody> </table>		ПАРАМЕТР	ВЕЛИЧИНА	P	13.36	E	4.78	MGM	2.81	MGU	1.53	HB	0.19	BL1	0.76	BL2	0.81	BL3	0.84	BL4	0.86	BLP	2.79	BAS	1.35	LPG	6.18	JL	11.40	SL	11.61	SMW	7.39	SPL	4.11
ПАРАМЕТР	ВЕЛИЧИНА																																																				
LOA																																																					
LFW																																																					
LFA																																																					
BMAX																																																					
BWL																																																					
FMID																																																					
DMID																																																					
ПАРАМЕТР	ВЕЛИЧИНА																																																				
P	13.36																																																				
E	4.78																																																				
MGM	2.81																																																				
MGU	1.53																																																				
HB	0.19																																																				
BL1	0.76																																																				
BL2	0.81																																																				
BL3	0.84																																																				
BL4	0.86																																																				
BLP	2.79																																																				
BAS	1.35																																																				
LPG	6.18																																																				
JL	11.40																																																				
SL	11.61																																																				
SMW	7.39																																																				
SPL	4.11																																																				
<p>Измерения должны проводиться инструментом, обеспечивающим точность до 0.001 м. Все размеры должны заноситься в протокол с округлением до 0.01 м в ближайшую сторону (значение 0.005 должно округляться в большую сторону) за исключением размеров парусов, которые должны округляться в большую сторону. Все определения и способы измерения применяются в соответствии с Правилами IOR-IIIА-90, если иное не определено Правилами класса Л6.</p> <p>Выписка из Правил обмера корпуса, рангоута и парусов приведена на обратной стороне Протокола обмера.</p>		<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div> <p style="text-align: right;">штамп и подпись мерителя</p>																																																			

Я ПОНИМАЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, НАЛАГАЕМУЮ ПРАВИЛАМИ КЛАССА

Капитан (владелец):

Адрес:

Телефон:

Подпись:

**Правила обмера корпуса**

**LOA** –длина максимальная. Измеряется как горизонтальное расстояние между крайней передней точкой форштевня яхты, независимо от того выступает он над палубой или нет, и крайней точкой кормы, лежащей на корпусе, фальшборте или гакаборте яхты, независимо от того, находится ли эта точка выше или ниже уровня палубы. Если корпус имеет на корме привальные брусья или кринолин, являющиеся продолжением поверхности корпуса, то они включаются в максимальную длину.

**LFW** –длина носового свеса. Измеряется на плаву в обмерном состоянии яхты как расстояние между отвесом, опущенным из крайней передней точки форштевня, до крайней передней точки пересечения форштевня с поверхностью воды.

**LFA** –длина кормового свеса. Измеряется на плаву в обмерном состоянии яхты как расстояние между отвесом, опущенным из крайней задней точки кормы, лежащей на корпусе, фальшборте или гакаборте яхты, независимо от того, находится ли эта точка выше или ниже уровня палубы, до крайней задней точки пересечения поверхности корпуса с поверхностью воды.

**BMAX** – ширина максимальная – наибольшая ширина корпуса, не включая привальные брусья.

**BWL** – ширина по ватерлинии. Измеряется на плаву в обмерном состоянии яхты как наибольшая ширина ватерлинии.

**FMID** – высота надводного борта в обмерном состоянии яхты на плаву на середине LOA.

**DMID** – высота борта полная. Измеряется на середине LOA как вертикальное расстояние от линии борта до нижней точки фальшкиля в диаметральной плоскости (ДП) яхты.

**Правила обмера рангоута**

**BAS** –высота грота-гика над палубой. Измеряется как вертикальное расстояние от верхней кромки нижней марки грота на мачте, используемой при определении размера Р, до линии борта у мачты. Верхняя кромка нижней марки грота на мачте должна находиться на продолжении верхней поверхности рельса или ликпаза установленного горизонтально гика в самом нижнем его положении.

**SPL** –длина спинакер-гика. Измеряется в горизонтальном рабочем положении спинакер-гика в положении перпендикулярном ДП яхты от его самой крайней передней точки до ДП яхты.

**Правила обмера парусов**

**P**–размер передней шкаторины грота. Измеряется по мачте между внутренними кромками верхней и нижней ограничительных марок грота.

**E**–размер нижней шкаторины грота. Измеряется по верху грота-гика в его горизонтальном положении в ДП яхты от задней кромки рельса или ликпаза мачты или их продолжения до внутренней кромки ограничительной марки грота на гике.

**MGU, MGM**– поперечные размеры грота. Измеряются как наименьшее расстояние от точек на внешней кромке задней шкаторины грота, находящихся на расстоянии  $\frac{1}{4}$  и  $\frac{1}{2}$  длины задней шкаторины грота от его фалового угла, до внешней кромки передней шкаторины грота.

**HB**–размер фаловой дощечки грота. Измеряется как продольный размер в самой широкой части дощечки от внешней кромки задней шкаторины грота до внешней кромки передней шкаторины или ее продолжения.

**BL1, BL2**– максимальные длины верхней и нижней лат соответственно.

**BL3, BL4**– максимальные длины промежуточных лат.

**BLP**– расстояние от фалового угла грота до ближайшей точки оси верхнего латкармана.

**LPG**– расстояние по перпендикуляру к передней шкаторине стакселя от шкотового угла (точки пересечения линий нижней и задней шкаторин) до внешней кромки передней шкаторины, наибольшее для всех стакселей, которые несет яхта.

**JL** –наибольшая из длин передних шкаторин всех стакселей, которые несет яхта. Измеряется по передней шкаторине между точкой пересечения внешних кромок нижней и передней шкаторины или линий их продолжений и самой верхней точкой паруса в фаловом угле, спроектированной на внешнюю кромку передней шкаторины или линию ее продолжения.

**SL**–наибольшая из длин боковых шкаторин всех спинакеров, которые несет яхта. Измеряется по внешней кромке боковых шкаторин от фалового до шкотового угла (точек пересечения внешних кромок соответствующих шкаторин или линий их продолжения)

**SMW**– максимальная ширина спинакеров, которые несет яхта. Измеряется поперек паруса на сложенном пополам по средней линии симметрии спинакере боковыми шкаторинами вместе как удвоенное наибольшее из всех наименьших расстояний от нескольких точек на внешней кромке боковой шкаторины до линии симметрии паруса, либо от шкотового угла вдоль внешней кромки нижней шкаторины спинакера до ее середины.

**Примечания к обмеру парусов**

1. Паруса должны обмеряться в сухом состоянии на плоской поверхности растянутыми так, чтобы не было морщин поперек линии, по которой берется размер.
2. Фаловый угол грота определяется как наивысшая точка паруса, включая фаловую дощечку, спроектированная перпендикулярно на внешнюю кромку передней шкаторины или ее продолжение. Шкотовый угол грота определяется как самая задняя часть паруса, спроектированная на внешнюю кромку нижней шкаторины или ее продолжение.
3. При наличии ликтрса внешней кромкой шкаторины является внешний край ликтрса.
4. При измерении MGU и MGM точка середины задней шкаторины находится наложением фалового угла на шкотовый, а точки положений  $\frac{1}{4}$  и  $\frac{1}{2}$  от фалового угла наложением фалового и шкотового углов соответственно на среднюю точку задней шкаторины.
5. Ограничительные марки передней и нижней шкаторин грота на рангоуте должны быть нанесены полосой контрастного цвета вокруг мачты и гика шириной не менее 25 мм.

