

*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  
Редакция, изм. утв. 28.11.2015 г., протокол № 01/15*

## **ПРАВИЛА КЛАССА «Л-6»**





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

ASSOCIATION OF CLASSIC WOODEN YACHTS «L-6»

ИНН 7801269729, КПП 780101001, ОГРН 1107800002793

199106, г. Санкт-Петербург, Шкиперский проток, дом № 12

E-mail: [ass-l6@yandex.ru](mailto:ass-l6@yandex.ru); [andrey.a.berezkin@yandex.ru](mailto:andrey.a.berezkin@yandex.ru); [www.l-6.org](http://www.l-6.org)

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

*Утверждены*

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

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

*28.11.2015 г., протокол № 01/15*

## **ПРАВИЛА КЛАССА «Л-6»**

Настоящие Правила класса «Л-6», именуемые далее Правилами, устанавливают принадлежность крейсерско-гоночных парусных 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 и Ассоциации класса, преследует следующие основные цели:
  - a/. Сохранение и развитие в рамках Правил национальных крейсерско-гоночных яхт Класса 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 Класса силами судостроителей-любителей и коллективов яхтсменов.
  - г/. Популяризация Класса, его спортивной истории.
- 1.2. Класс является ограниченным по техническим характеристикам корпусов и парусного вооружения.

### **2. ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ К КЛАССУ**

устанавливается по техническим характеристикам корпуса, парусного вооружения и по водоизмещению.

- 2.1. **КОРПУС.** 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» и яхты типа «Алькор» (IOR-III) 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 и конструкцию подводной и надводной частей корпуса, палубы, рубки, киля и руля по сравнению с проектными. Во всех спорных вопросах, касающихся серийности корпуса яхты Класса, вызванных выполненными ранее последней даты утверждения Правил ремонтами или переоборудованиями, решение принимает Технический комитет Ассоциации класса. Все проекты переоборудования и капитального ремонта серийного корпуса яхты класса, связанные с изменением первоначальной формы и конструкции подводной и надводной частей корпуса, киля, руля, палубы и рубки, а также материалов, из которых они были первоначально изготовлены на верфи, выполняемые после последней даты утверждения Правил, должны быть согласованы с Техническим комитетом Ассоциации класса.
  - 2.1.2. Яхты, не относящиеся к указанным в правиле 2.1.1. проектам, а также серийные яхты, корпуса которых в результате ремонта или переоборудования по решению Технического комитета перестали относиться к серийным, для включения в Класс должны иметь, как минимум, следующие характеристики корпуса:
    - a/. Обшивка корпуса деревянная из продольных реек или досок вгладь на деревянных и/или стальных шпангоутах со стальными ридерсами.

- б/. Настил палубы деревянный из фанеры и/или продольных реек или досок на деревянных и/или стальных бимсах. Если настил палубы состоит из продольных реек и/или досок в его конструкции должны быть диагональные палубные шины из стальной полосы.
- 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 рубку, ярко выраженные транец любого вида, носовой и кормовой свесы. Форма продольного и поперечного сечений корпуса должна соответствовать 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 + LFA) =	(8.75 ± 0.35) м

- 2.2. **ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ.** Весовое водоизмещение яхты DISP для включения в Класс должно быть не менее:

$$DISP = 6700 \text{ кг}$$

- 2.3. **ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ.** По характеристикам парусного вооружения в Класс включаются:

- 2.3.1. Яхты, вооруженные бермудским шлюпом с дробной оснасткой 3/4 - 7/8. Стоячий такелаж должен включать как минимум штаг, две пары основных вант, пару верхних вант, пару бакштагов и ахтерштаг.

- 2.3.2. Размеры парусов и рангоута 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	I	J
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	12.0	4.30

$$BLP \geq 0.2 \times P$$

Обозначения и размеры парусов и рангоута определяются в соответствии со Специальными правилами ISAF.

- 2.3.3. 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 в гонке.

- 2.3.4. Не допускается использование несимметричного спинакера и бушприта.

- 2.3.5. Мачта может быть установлена на киле, а также на палубе или рубке при условии их надлежащего подкрепления. Использование поворотных мачт не допускается.

Все изменения рангоута и стоячего такелажа серийных яхт Класса, выполняемые после последней даты утверждения Правил, должны быть согласованы с Техническим комитетом Ассоциации класса. Определение указанных в пп. 2.1.2., 2.2., 2.3.2. и 2.3.3. измеряемых и расчетных величин корпуса, парусного вооружения и водоизмещения приводится в Приложениях 1 и 3 настоящих Правил.

- 3. СНАБЖЕНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ.** Минимальное снабжение и переносное оборудование должно соответствовать Специальным правилами ISAF-2014 для 3-й категории гонок.
- 4. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ**
- 4.1. Класс построен на принципах самоуправления и честной спортивной борьбы.
- 4.2. Устав Ассоциации класса является отдельным документом, в котором оговариваются административные и юридические стороны функционирования Ассоциации.
- 4.3. Принадлежность яхты к Классу удостоверяется мерительным свидетельством, выданным Техническим комитетом Ассоциации класса /Приложение 2/. Мерительное свидетельство выдается на основании протокола обмера яхты /Приложение 3/ при условии удовлетворения всем ограничениям Класса, указанным в п.2 Правил. В протоколе обмера при первичном обмере яхты указываются результаты взвешивания яхты в обмерном состоянии /Приложение 1/. Мерительное свидетельство действительно с момента его выдачи до момента внесения в корпус и парусное вооружение яхты изменений, затрагивающих контролируемые параметры.
- 4.4. Капитан (владелец) несет ответственность за соответствие яхты Правилам и мерительному свидетельству Класса. При внесении указанных в правиле 4.3 изменений капитан (владелец) обязан немедленно сообщить об этом официальному мерителю Класса и переоформить мерительное свидетельство Класса или выйти из Класса.
- 4.5. Официальные мерители Класса имеют право произвести проверку любого контролируемого параметра яхты, имеющей мерительное свидетельство Класса. Капитан (владелец) яхты Класса обязан обеспечить мерителям Класса возможность такой проверки в кратчайший срок.
- 4.6. Действие мерительного свидетельства прекращается в случае обнаружения несоответствия яхты настоящим Правилам, а также с момента утверждения изменений и дополнений в Правилах, затрагивающих контролируемые параметры яхт.
- 4.7. В случае выявления умышленного нарушения Правил яхта исключается из Класса и ее мерительное свидетельство Класса аннулируется.
- 5. УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ**
- 5.1. Результаты гонок в зачетной группе «Класс Л-6» определяются по фактическому времени прохождения дистанции.
- 5.2. Яхта может быть включена в группу «Класс Л-6» на соревнованиях только при наличии у нее действительного мерительного свидетельства Класса.
- 6. ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ**
- Ассоциация класса имеет исключительное право на внесение необходимых изменений и дополнений в Правила и на трактовку их отдельных положений.

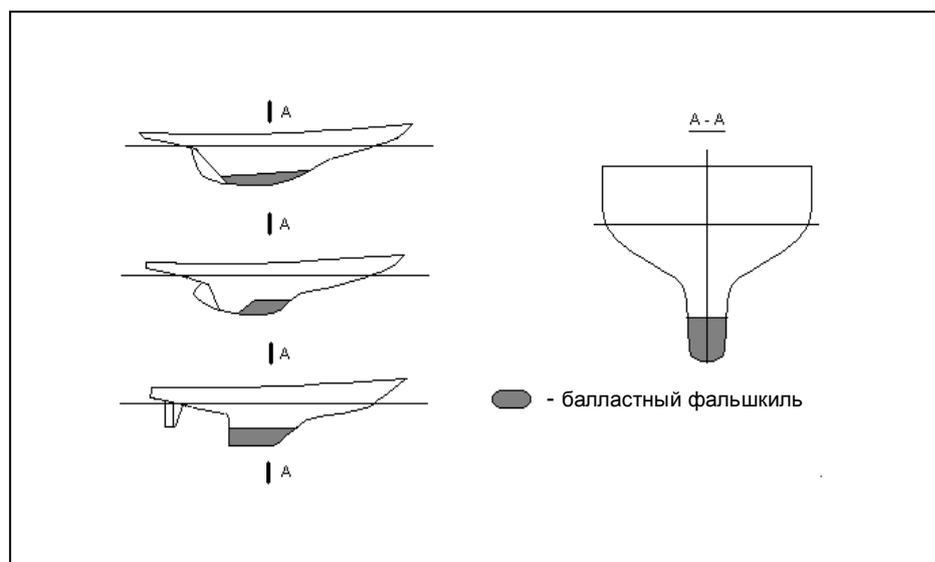


Рис.1 Форма корпуса яхт Класса

## Приложение 1. Правила обмера

### 1. Взвешивание.

Взвешивание яхты должно производиться в обмерном состоянии яхты с точностью до 100 кг и заноситься в протокол обмера с округлением до ближайшего меньшего значения.

Обмерное состояние яхты при взвешивании предполагает:

- отсутствие на борту парусов, шкотов и брасов, съемного спасательного оборудования, одежды, инструментов и запасных частей, переносных питьевых и топливных цистерн, газовых баллонов, съемного биотуалета, спальных принадлежностей, матрасов и диванных подушек, личных вещей, посуды и продовольствия;
- отсутствие на борту людей;
- подвесной мотор должен быть на борту там, где он располагается и закрепляется во время гонки или переходов под парусами; бензобак должен быть надежно закреплен на своем штатном месте;
- якоря, цепи и/или якорный канат, аккумуляторные батареи, пайолы и другие тяжелые предметы оборудования должны быть на борту и закреплены на своих штатных местах;
- при взвешивании общий вес якорей, якорных цепей и аккумуляторных батарей не должен превышать 100 кг;
- стационарные водяные цистерны должны быть пустыми;
- трюм и другие места, где может скапливаться вода, должны быть осушены;
- постоянно закрепленные навигационное и камбузное оборудование, стационарные двигатель и гальюн должны быть на своих штатных местах;
- спинакер-гик(и), футштоки должны находиться на своих обычных местах хранения;
- весь рангоут, стоячий и бегучий такелаж, который постоянно несетя на рангоуте, с относящимися к ним дельными вещами должны быть закреплены на своих штатных местах.

Все предметы рангоута, такелажа, снабжения и оборудования, с которыми яхты была взвешена, должны быть на борту во время гонки.

### 2. 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).

### 3. Определения.

Все термины, определения и способы измерения применяются в соответствии со Специальными правилами ISAF, если иное не определено настоящими правилами обмера.

### 4. Измеряемые величины по корпусу.

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.

### 5. Расчетные величины по корпусу .

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.

## 6. Измеряемые величины по рангоуту.

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.

I – высота переднего треугольника. Измеряется как вертикальное расстояние от точки пересечения форштага с передней кромкой мачты до линии борта по траверзу мачты.

J – основание переднего треугольника. Измеряется как горизонтальное расстояние между передней кромкой мачты в нижней точке над палубой или крышей рубки в самом заднем ее положении до точки пересечения оси форштага с линией борта.

## 7. Измеряемые величины по парусам.

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

Е – 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 расстояния 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.

НВ – 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, спроецированная перпендикулярно на внешнюю кромку передней шкаторины или ее продолжение. Шкотовый угол грота определяется как самая задняя часть паруса, спроецированная на внешнюю кромку нижней шкаторины или ее продолжение.
3. При наличии ликтроса внешней кромкой шкаторины является внешний край ликтроса.
4. При измерении MGU и MGM точка середины задней шкаторины находится наложением фалового угла на шкотовый, а точки положений  $\frac{1}{4}$  и  $\frac{3}{4}$  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.

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



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

ASSOCIATION OF CLASSIC WOODEN YACHTS «L-6»  
ИНН 7801269729, КПП 780101001, ОГРН 1107800002793  
199106, г. Санкт-Петербург, Шкиперский проток, дом № 12  
E-mail: ass-l6@yandex.ru; andrey.a.berezkin@yandex.ru; www.l-6.org

**МЕРИТЕЛЬНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО № RUS-668**

Дата обмера на берегу: 30.04.2001  
Дата обмера на плаву: 30.08.2001  
Дата выдачи: 05.09.2001  
Яхта: Ника  
Регистрационный №: RUS 668  
Тип яхты: Л-6 мод. 1971 г.  
Конструкторы: Киселев А.П., Чайкин В.В.  
Строитель: ЛЭС ВЦСПС  
Год постройки: 1975  
Заводской №: 90

Измерения в метрах и килограммах

Корпус Серийный <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Несерийный <input type="checkbox"/> Заполняется для несерийного корпуса:			<u>Парусное вооружение:</u> Бермудский шлюп [ 3/4 ]					
			Параметр	Пределы	Величина			
			P	≤ 13.50	13.36			
			E	≤ 5.00	4.78			
Параметр	Пределы	Величина	MGM	≤ 0.67×E= 3.202	2.81			
LOA	12.00...12.70		MGU	≤ 0.40×E= 1.912	1.53			
LFW	1.35...2.05		HB	≤ 0.04×E= 0.191	0.19			
LFA	1.45...2.15		BL1	≤ 0.21×E= 1.003	0.76			
BMAX	2.40...3.10		BL2	≤ 0.25×E= 1.195	0.81			
BWL	2.35...2.85		BL3	≤ 0.34×E=1.625	0.84			
FMID	0.60...1.00		BL4	≤ 0.34×E=1.625	0.86			
DMID	2.25...2.95		BLP	≥ 0.20 ×P=2.672	2.79			
LWL =LOA-LFW-LAW	8.40...9.10		BAS	≤ 1.50	1.35			
TMID = DMID-FMID	1.65...1.95		LPG	≤ 6.40	6.18			
Результат взвешивания <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>DISP</td> <td>≥ 6700</td> <td></td> </tr> </table>			DISP	≥ 6700		JL	≤ 12.50	11.40
DISP	≥ 6700							
			SL	≤ 12.00	11.61			
			SMW	≤ 7.70	7.39			
			SPL	≤ 4.30	4.11			
			I	≤ 12.00	11.71			
			J	≤ 4.30	4.05			
			SA=0.5× (P×E + LPG ×JL)	≤ 70.00	67.16			

Я ПОНИМАЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ,  
НАЛАГАЕМУЮ ПРАВИЛАМИ КЛАССА

Капитан (владелец):

Адрес:

Телефон:

Подпись:

штамп и подпись мерителя

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

ASSOCIATION OF CLASSIC WOODEN YACHTS «L-6»

ИНН 7801269729, КПП 780101001, ОГРН 1107800002793

199106, г. Санкт-Петербург, Шкиперский проток, дом № 12

E-mail: ass-l6@yandex.ru; andrey.a.berezkin@yandex.ru; www.l-6.org

**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 мод. 1971 г.
Конструктор:	Киселев А.П., Чайкин В.В.
Строитель:	ЛЭС ВЦСПС
Год постройки:	1975
Заводской №:	90

Измерения в метрах и килограммах

Корпус <input checked="" type="checkbox"/> Серийный <input type="checkbox"/> Несерийный		Парусное вооружение: Бермудский шлюп [3/4]	
Заполняется только для несерийного корпуса:		ПАРАМЕТР	ВЕЛИЧИНА
ПАРАМЕТР	ВЕЛИЧИНА	P	13.36
LOA		E	4.78
LFW		MGM	2.81
LFA		MGU	1.53
BMAX		HB	0.19
BWL		BL1	0.76
FMID		BL2	0.81
DMID		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
		I	11.71
		J	4.05
DISP		штамп и подпись мерителя	

Измерения должны проводиться инструментом, обеспечивающим точность до 100 кг и 0.001 м. Вес округляется до 100 кг в меньшую сторону. 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 со Специальными правилами ISAF, если иное не определено Правилами класса «Л-6».

Выписка из Правил обмера корпуса, рангоута и парусов приведена на обратной стороне Протокола обмера.

Я ПОНИМАЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, НАЛАГАЕМУЮ ПРАВИЛАМИ КЛАССА

Капитан (владелец):

Адрес:

Телефон:

Подпись:

## Обратная сторона протокола обмера

**Правила взвешивания.**

Взвешивание яхты должно проводиться в обмерном состоянии согласно Правилам обмера (п.1 Приложения 1 Правил класса «Л-6»).

**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.

**I** – высота переднего треугольника. Измеряется как вертикальное расстояние от точки пересечения форштага с передней кромкой мачты до линии борта по траверзу мачты.

**J** – основание переднего треугольника. Измеряется как горизонтальное расстояние между передней кромкой мачты в нижней точке над палубой или крышей рубки в самом заднем ее положении до точки пересечения оси форштага с линией борта.

**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 передних шкаторин 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**

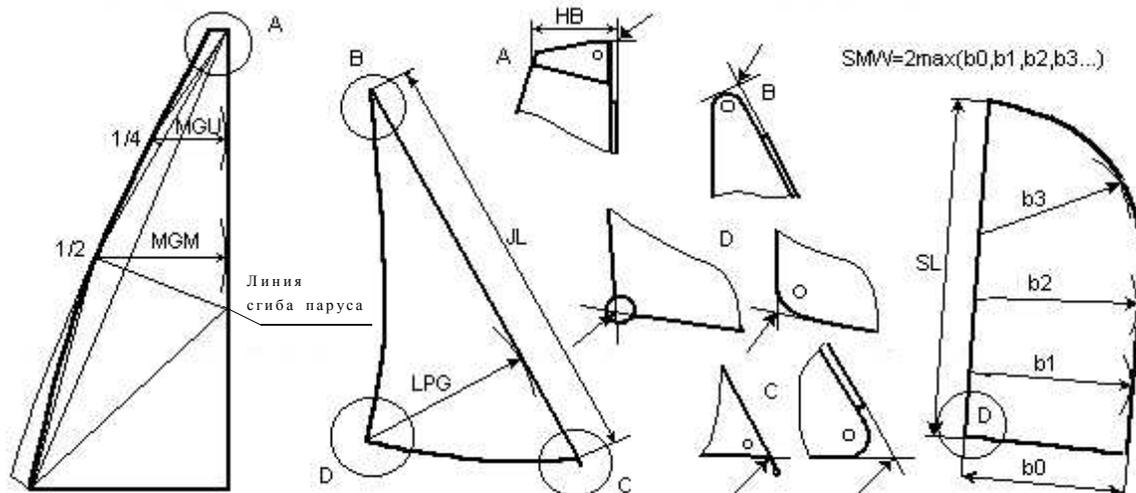
1. Паруса должны обмеряться в сухом состоянии на плоской поверхности растянутыми так, чтобы не было морщин поперек линии, по которой берется размер.

2. Фаловый угол грота определяется как наивысшая точка паруса, включая фаловую дощечку, спроецированная перпендикулярно на внешнюю кромку передней шкаторины или ее продолжение. Шкотовый угол грота определяется как самая задняя часть паруса, спроецированная на внешнюю кромку нижней шкаторины или ее продолжение.

3. При наличии ликтроса внешней кромкой шкаторины является внешний край ликтроса.

4. При измерении MGU и MGM точка середины задней шкаторины находится наложением фалового угла на шкотовый, а точки положений  $\frac{1}{4}$  и  $\frac{3}{4}$  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.



К правилам обмера парусов