

**Международные правила для
класса тримаранов
WETA 4.4**

2017 г.
Том 1

Содержание

Вступление.....	3
1 Общие положения.....	3
2 Производство.....	4
3 Сертификация.....	4
4 Обмер.....	4
5 Отличительные особенности.....	4
6 Корпус и палуба.....	5
7 Поплавки и балки.....	5
8 Вес лодки в готовом состоянии.....	5
9 Выдвижной киль (шверт).....	6
10 Руль.....	6
11 Мачта.....	6
12 Стоячий такелаж.....	6
13 Бегущий такелаж.....	6
14 Экипаж.....	7
15 Парусное вооружение.....	7
16 Бушприт.....	8
17 Прочее.....	8
18 Техника безопасности при выходе на воду.....	9
19 Дополнительное оборудование.....	9

20 Ремонт и замена деталей.....	10
21 Оговорка о существующих правах.....	10
23 Приложение.....	11

стр 3

Вступление

Тримараны класса WETA 4.4 относятся к классу судов, конструкция которых обязана соответствовать строгими требованиями.

Тримараны класса WETA 4.4 производятся компанией Weta Marine, Ltd (Новая Зеландия). Корпус, балки, поплавки, крылья, такелаж и паруса производятся исключительно силами Weta Marine, Ltd или другими лицензированными производителями.

Настоящие соревнования внутри одно класса происходят между командами и не зависят от оборудования и конструкции лодки. Целью этого свода правил является уверенность в том, что все тримараны WETA, участвующие в гонке, максимально похожи друг на друга во всем, каким либо образом влияющим на гоночные характеристики судна. Все, что не одобрено данным сводом правил, находится под запретом.

Корпус, балки, поплавки, крылья, такелаж, паруса, а так же места установки оборудования должны полностью соответствовать спецификациям и диаграммам, представленным в этих правилах. Допускаемые отличия учитывают неизбежные отличия, возникающие при производстве, и не должны быть использованы для изменения основной конструкции.

WCNA (ассоциация класса в Северной Америке) имеет право изменять эти правила в будущем с целью запрета любых усовершенствований в конструкции, способствующих нечестному конкурентному преимуществу. Любые изменения в этих правилах будут направлены на поддержание конкурентоспособности ранее выпущенных лодок в силу оговорки о существующих правах. Владельцы судов, уличенные в применении запрещенных этим сводом правил приемов, несут полную личную ответственность за приведение своих судов в состояние соответствующее данным правилами.

1 Общие положения

- a) Тримараны класса WETA 4.4 представляют собой закрытый класс. Этот класс контролируется производителем.
- b) Целью этого свода правил является уверенность в том, что все тримараны WETA, участвующие в гонке, максимально похожи друг на друга во всем, что может как-либо повлиять на гоночные характеристики судна.
- c) Все, что не одобрено данным сводом правил, находится под запретом.
- d) Любые изменения в спецификациях будут направлены на поддержание конкурентоспособности ранее выпущенных лодок в силу оговорки о существующих правах (раздел 21).
- e) Любой тримаран Weta 4.4 обязан, участвуя в гонке по всем правилам класса, иметь корпус,

балки, поплавки, крылья, мачту и паруса исключительно оригинального производителя [в настоящее время: Weta Marine (New Zealand)] или лицензированных производителей.

f) Корпус, балки, поплавки, крылья, такелаж, паруса, а так же место установки оборудования должны полностью соответствовать правилам класса. Допускаемые отличия учитывают неизбежные отличия, возникающие при производстве, и не должны быть использованы для изменения основной конструкции.

g) В случае, если соответствие какой-либо лодки правилам ставится под сомнение, для подтверждения соответствия правилам класса следует применять единственно верный метод:

- 1) 5 лодок, с наибольшей разницей в серийных номерах, следует проверить в максимально идентичных условиях, с использованием одинаковых методов и измерительных приборов.
- 2) Показатели проверяемой лодки должны быть в границах между минимальными и максимальными результатами выборки из пяти других судов.
- 3) В случае, если показатели проверяемого судна вышли за рамки показателей других пяти лодок, вся информация по этому делу должна быть передана в национальную ассоциацию класса для принятия окончательного решения о правомерности участия этой лодки в гонках.

Стр 4

2 Производство

a) В настоящее время единственным профессиональным производителем тримаранов Weta 4.4 является Weta Marine NZ.

b) Данные о производителе и оригинальном производстве каждой лодки легко можно получить по серийному номеру на корпусе и именной табличке.

3 Сертификация

a) Ни одному из тримаранов Weta 4.4 не разрешено участвовать в гонках внутри класса без соответствующего свидетельства об обмере.

b) Цифровое изображение этого свидетельства, которое не подвергалось изменениям или обработке, так же может соответствовать этому правилу.

c) Номер на парусе, соответствующий серийному номеру корпуса и паспорту изготовителя выдается оригинальным производителем или импортером во время доставки.

d) До того, как будет сформирован класс и будут выпущены официальные свидетельства об обмере, паспорт изготовителя включает в себя все данные, соответствующие свидетельству об обмере.

4 Обмер

a) Только признанный классом WETA обмерщик может официально измерять корпус, балки, поплавки, крылья, такелаж и паруса и сертифицировать судно в соответствии с правилами серии.

- b) Обмерщик не может самостоятельно обмерять и освидетельствовать свою собственную лодку.
- c) Ответственность за соответствие корпуса, балок, поплавков, крыльев, такелажа и парусов правилам класса полностью несет владелец лодки.
- d) Все лодки, имеющие свидетельства об обмере, могут быть обмеряны еще раз в случае подозрения и по требованию национальной ассоциации WETA, гоночного комитета, протестового комитета, или представителя национальной ассоциации WETA. Только официальный обмерщик может производить и подтверждать обмер.
- e) Лодка, которую обмеряли и выявили несоответствие правилам класса, может быть дисквалифицирована с текущих соревнований и отстранена от будущих соревнований до тех пор, пока обмер не покажет соответствие правилам класса.
- f) Свидетельство об обмере считается недействительным в случае изменения конструкции или при замене основных деталей. Основание для этого выдается официальным обмерщиком.

Картинка:

Диаграмма 1: расположение номера на парусе

верхняя часть — расположение номера на парусе для стандартного грота (8,3 кв.м) и грота с верхней шкаториной (9,3 кв.м)

нижняя часть — расположение международных букв

5 Отличительные особенности

Стр 5

- a) Номер на парусе может быть любого цвета. Главное — он должен быть отчетливо виден.
- b) Номер на парусе должен располагаться между второй и третьей латами.
- c) Номер на парусе на правой стороне должен располагаться выше номера с левой стороны.
- d) Размеры номера должны быть следующими:

Стандартная высота: 300mm (погрешность +/-10mm)

Стандартная ширина: 200mm (погрешность +/-10mm), кроме номера 1.

Расстояние между цифрами: 60mm (погрешность +/-20mm)

- e) Базисная линия номера на парусе должна быть параллельна второй лате.
- f) Базисная линия для номера на правой стороне паруса находится на расстоянии в 450mm (погрешность +/-20mm) от второй латы, если считать сверху.
- g) Базисная линия для номера с левой стороны паруса находится на расстоянии 350mm (погрешность +/-20mm) ниже базисной линии номера на правой стороне.
- h) Начальная линия номера должна быть перпендикулярна второй лате и расположена на расстоянии 100mm (погрешность +/-20mm) от задней шкаторины паруса. Номера на правой и левой стороне должны быть выровнены по этой линии.

6 Корпус и палуба

- a) В качестве регулярного повседневного ухода, включая мытье корпуса и поплавков, разрешается применять обычные общедоступные хозяйственные средства (моющие средства, средства для ухода за гелькоутом, или подобные), а так же общедоступные средства для полировки.
- b) За исключением текущих ремонтных работ, любое добавление или снятие каких-либо элементов, меняющих форму или улучшающих характеристики корпуса и/ли поплавков, запрещено.
- c) Смотровые люки могут быть добавлены на корпус, если это не повлияет на целостность конструкции судна. Внутри этих люков могут размещаться места для хранения или технические средства.
- d) Допускается сверление отверстий на палубе или в кокпите корпуса с целью закрепления оборудования. При этом владелец судна должен убедиться, что это никоим образом не ослабляет крепость конструкции или не влияет на характеристики судна.
- e) Можно добавить прокладку на внутреннюю (покрытую гелькоутом) поверхность отверстия шверта для того, чтобы уменьшить поперечное смещение или поступление воды между швертом и отверстием.
- f) Все прочие изменения корпуса ниже ватерлинии запрещены, за исключением установки стандартных технических средств используемых для работы шверта или пера руля.

7 Поплавки и балки

- a) Каждый из поплавков должен быть прикреплен к корпусу поперечными балками, что предусматривается оригинальной конструкцией лодки. Балки должны быть закреплены, подходить для установки на основном корпусе, а так же быть легко разбираемыми.
- b) Сверление каких-либо отверстий в балках запрещено.
- c) За исключением случаев проведения ремонтных работ, сверление бимсов запрещено.
- d) За исключением оригинальной системы крепления сеток, никакие иные механические крепления между бимсами и корпусом не допустимы.

8 Вес лодки в готовом состоянии

- a) Любые дополнительные веса для усиления устойчивости запрещены, вне зависимости от того, закреплены они или их можно снять.
- b) Любое съемное оборудование на борту во время гонки, служащее улучшению характеристик, запрещено.

Стр 6

9 Выдвижной киль (шверт)

- a) Выдвижной киль представляет собой одноэлементное крыло производимое Weta Marine или другими лицензированными производителями.
- b) За исключением текущих ремонтных работ, любое добавление или снятие каких-либо элементов, меняющих форму или улучшающих выдвижной киль, запрещено.

10 Руль

- a) Руль навешивается на транец корпуса с помощью поставляемых производителем креплений, включая устройство для удержания его на месте в случае опрокидывания.
- b) В нейтральном положении перо руля должно находиться в продольной плоскости относительно корпуса.
- c) Присоединение к рулю каких-либо дополнительных устройств запрещено.
- d) Допускаются изменения в системе контроля руля.
- e) Разрешено использовать риф-штерт, веревку, «липучку» Velcro для фиксации руля в определенной позиции.
- f) Любое перо руля, поставляемое производителем, разрешено к использованию.
- c) За исключением текущих ремонтных работ, любое добавление или снятие каких-либо элементов, меняющих форму или улучшающих характеристики пера руля, запрещено.
- d) Удлинитель румпеля любой длины или конструкции может быть прикреплен к румпелю.

11 Мачта

- a) Мачта поставляется производителем либо его лицензированными дистрибьюторами.
- b) Любые изменения мачты, касающиеся ее длины, прочности или способности гнуться, запрещены.
- c) Комплектация не включает степс мачты (основное крепление к палубе), но зато в нее входит наголовник для укрепления нижней части мачты на тех лодках, которые оборудованы степсом.
- d) Положение степса мачты на палубе фиксировано и не регулируется.
- e) Грот в движении не должен быть поднят выше, чем на расстояние в 11 см до топа мачты.

12 Стоячий такелаж

- a) Стоячий такелаж представлен двумя вантами и форштагом. Иного стоячего такелажа быть не должно.
- b) Ванты и форштаг могут быть выполнены из любого материала, за исключением карбонового волокна или металлического прута любого вида.
- c) Форштаг может быть закреплен на носу корпуса любым способом.
- d) Ванты могут быть закреплены на поплавках с помощью поставляемых производителем комплектующих либо их аналогов, зафиксированных и неподвижных.
- e) Допускается использование системы контроля длины вант.
- f) Запрещается любое изменение в настройках стоячего такелажа, после начала гонки.

13 Бегучий такелаж

- a) Все фалы должны быть не менее 4mm в диаметре. Грота-шкот и стаксель-шкот - не менее 6mm. Шкот генакера не менее 8mm.
- b) Использование иных материалов в качестве бегучего такелажа не ограничено.
- c) Выбор поставщиков и производителей бегучего такелажа не ограничен.
- d) Все зажимы, карабины, кольца или блоки могут быть закреплены на петле шкотового угла стакселя.
- e) Полная длина и устройство стаксель-шкота не ограничены. Допускается использование максимум двух дополнительных шкотов сверх упомянутого выше оборудования для увеличения силы натяжения в пропорции 2:1.
- f) Система управления грота-шкотом может быть укомплектована альтернативными блоками и утками в случае, если они не увеличивают силу натяжения более, чем 6:1. Эта система должна быть установлена на место предусмотренное производителем на полу кокпита. Это место, в случае необходимости, может быть заменено на центр корпуса, где можно осуществлять управление с помощью простой веревочной нерегулируемой уздечкой, проходящей сквозь отверстия по правому и левому бортам перпендикулярно предусмотренному производителем месту.
- g) Два дополнительных вращающихся блока могут быть установлены к раме балок для управления генакером. Генакер-шкот должен свободно проходить напрямую от шкотового угла генакера через предусмотренное производителем место. Рекомендуется опробовать этот способ прежде, чем добавлять какие-либо другие вращающиеся блоки.
- h) Силу натяжения в оттяжке галсового угла можно увеличить с помощью дополнительных блоков до 6:1.
- i) Использование риф-штерта или клейкой ленты не ограничено, за исключением тех материалов, использование которых недопустимо в случаях, запрещенных этими правилами.
- j) Разрешается убрать с нижней части стакселя мотки веревок.
- k) Размещение основных уток или стопорных механизмов для стакселя и генакера не ограничено правилами.
- l) Грота-фал и генакер-фал не должны быть закреплены с силой более, чем 1:1.
- m) Стаксель-фал может быть настроен с увеличением силы натяжения до 3:1 с помощью необрезанной веревки и только одной петли, блока или коуша.

14 Экипаж

- a) Ограничения по минимальному весу для экипажа отсутствуют.
- b) Максимальный вес всех членов экипажа не должен превышать установленный производителем лимит в 200kg.

15 Паруса

- a) Парусное вооружение должно состоять из грота, стакселя и генакера. Допускается использование парусов изготовленных только по лицензии производителя.
- b) На каждую гонку разрешается использовать только один комплект парусов, состоящий из

грота, стакселя и генакера. Любая замена паруса во время гонки должна быть согласована с Председателем Гоночного комитета.

с) Для обмера парусов могут применяться правила МФПС, если они не противоречат правилам класса. Паруса должны быть произведены из тканого или нетканого полотна, или комбинации обоих видов.

d) Любые ремонтные работы могут быть произведены на парусе, если они не влияют на изменение размеров. Все проушины на парусе могут быть заменены проушинами идентичного или большего размера, размещенными на том же самом месте или максимально близко к оному.

e) На все три паруса могут быть добавлены колдунчики.

f) Все паруса поставляемые производителем разрешены к использованию в настоящее время.

Стр 8

g) Во время гонки экипаж сам решает, ставить генакер или стаксель, или нет. Различия в тактике не повлияют на оценку. В случае, если на лодке поставили генакер, то его следует нести до конца, за исключением случаев, когда может потребоваться ремонт, переустановка или в случае проблем с креплением паруса — что означает, что нельзя поменять парус только из-за ослабления ветра.

15.1- Стаксель

a) На стакселе может быть до трех лат. Эти латы не должны быть шире, чем 50mm, должны быть вшиты в парус, и не должны реагировать на смену позиции или напряжения.

b) Метод крепления стакселя к форштагу не регламентируется. Разрешается использовать оттяжки, закрутки или иные системы.

c) Стаксель следует нести на форштаге.

15.2 – Грот

a) У паруса не должно быть оттяжки задней шкаторины.

b) Допускается, что грот может иметь до пяти лат любого производства.

c) Латы должны быть не шире 50mm и не должны выходить за пределы шкаторины более, чем на 50mm.

d) Латы не должны иметь каких-либо подвижных частей. Любые наконечники лат могут быть использованы, но нельзя менять натяжение лат во время плавания.

e) Грот следует поднимать с помощью ликтроса, проходящего внутри мачты. Нельзя устанавливать грот с помощью двойного рельса или любой аналогичной системы, фиксирующей переднюю шкаторину у мачты.

f) Грот не должен выходить выше топа мачты.

g) В шкотовом углу паруса допустимы три люверса. И только эти три люверса разрешается использовать для фиксации грота.

h) Максимальный размер грота составляет 8.3 кв.м..

15.3 - Генакер

- a) Генакер следует устанавливать между мачтой и бушпритом. Он поднимется с помощью системы закрутки или аналогичной системы.
- b) Использование дополнительного генакера 12.9 m² Weta запрещено во время гонок среди монотипов..

16 Бушприт

- a) Бушприт представляет собой карбоновый патрубок, поставляемый производителем.
- b) Бушприт устанавливается вдоль продольной оси основного корпуса яхты, выходя за нос.
- c) Расположение, выступающая часть и угол бушприта строго регламентирован. Любые изменения не допустимы.
- d) Бушприт должен находиться в отведенном для него месте крепления, максимально выпирая за нос на 1150mm.

17 Прочее

Стр 9

- a) Следующие оборудование запрещено для использования: стаксель-гик, рельсы для настройки такелажа, грота-гик, бум-кикер, подводные крылья, балласт, механизмы для автоматической укладки, изменения в обшивке, острые скулы, и любые изменения корпуса, выходящие за рамки стандарта.
- b) Не разрешено использование снаряжения для откренивания, за исключением ножных и ручных петель.
- c) Запрещено стоять на поплавках или сетке во время движения яхты, за исключением выполнения поворотов оверштаг и фордевинд.
- d) Одна или две ручки могут быть установлены на каркас или края сетки для помощи экипажу в перемещении с поплавков.
- e) Ремень для откренивания может быть закреплен к продольной оси в кокпите между такелажной скобой и основным креплением запасного якоря.
- f) Сетки могут иметь дополнительный набор снаряжения для откренивания.
- g) Ремень безопасности может быть надет на грудь и закреплен своим концом за такелажную скобу у продольной оси в кокпите. На конце ремня должна быть установлена система, позволяющая быстро открепить ремень от застежки, находящейся на теле. Ремень может так же использоваться для поддержки верхней части тела во время перемещения на сетку или поплавки.
- h) Разрешается устанавливать гибкие брызгоотражатели между носом и передней частью поплавков так, чтобы они не мешали экипажу забираться в лодку (или позволяющие быстро отсоединить их с воды для того, чтобы обеспечить проход). Как минимум 80% поверхности должно быть покрыто материалом похожим на мелкую сетку, как та, из которого изготовлена сетка, соединяющая корпус и поплавки.
- i) **Правила для парасейлинга будут добавлены позже.**

18 Техника безопасности при выходе на воду

- a) Строго запрещается что-либо изменять или снимать с тримарана Weta 4.4, если это может привести к снижению конструктивной целостности или снизит безопасность судна.
- b) Согласно производителю, плавучесть и размеры корпуса и каждого поплавка не могут быть изменены.
- c) Во время гонки необходимо следить за состоянием люков и сливных отверстий.
- d) Каждый шкипер несет ответственность за наличие на борту необходимого спасательного оборудования, соответствующего району плавания и правилам безопасности.

19 Дополнительное оборудование

- a) Использование электронных приборов ограничено показаниями компасного курса относительно поверхности земли.
- b) FRS (Семейная радиосвязь), УКВ и другие устройства связи, в том числе сотовые и спутниковые телефоны, допускаются для обеспечения безопасности, но использование их для связи иначе, как для согласования своих действий с организаторами во время гонки запрещено.
- c) Электронные маяки, GPS и другое навигационное оборудование или системы безопасности допускаются только для записи информации или обеспечения безопасности при навигации.
- d) Однако, электронное оборудование может быть прямо запрещено правилами гонки. Руководитель гонки может разрешить или запретить использование электронного оборудования в соответствии с гоночной инструкцией.
- e) Колдунчики, ветровые индикаторы, барометры, компасы или любое другое равнозначное механическое оборудование разрешается до тех пор, пока они не влияют на работу поплавков или парусов.
- f) Разрешены калибровочные знаки любого вида.
- g) Разрешено иметь на борту карты, диаграммы, оборудование для записи курсов и показаний компаса.

Стр 10

- h) Количество концов риф-штертов не ограничено.
- i) Разрешено хранить оборудование вне кокпита.
- j) Допускаются к использованию нескользящая лента или патчи, при условии, что они сделаны из гибкого материала и прикреплены к покрытию палубы.
- k) Разрешены к перевозке спасательное оборудование, инструменты и запчасти.

20 Ремонт и замена деталей

- a) В случае повреждения какой-либо части судна, может быть сделан необходимый ремонт при условии, что он выполняется, не влияя на изменение формы и основных функций.
- b) Любые детали должны быть прикреплены в том же положении, что и до ремонта, или как можно ближе к тому же положению, насколько это позволяет конструкция.
- c) Никакая часть оборудования лодки не может быть заменена во время гонки, кроме замены того оборудования, которое будет подвергнуто ремонту перед следующей гонкой. Такая

замена может быть произведена только с разрешения гоночного комитета, и любая повторная замена оригинального оборудования может осуществляться только с разрешения гоночного комитета.

- d) За исключением случаев, указанных ранее, могут использоваться сменные детали от любого поставщика.
- e) Аналоги должны устанавливаться в том же положении, что и оригинальные детали, или как можно ближе к тому же положению, насколько это позволяет конструкция.
- f) Любая утка может быть заменена на утку, выполненную из любого другого материала, сохраняя при этом тот же размер и вид.
- g) Любой блок может быть заменен блоком с таким же количеством катушек аналогичного или большего диаметра.
- h) Система закрутки генакера (или система закрутки стакселя) может быть заменена на любую другую систему закрутки.
- i) Регулировочные пластины для каждой ванты, поставляемые в стандартной комплектации, могут быть заменены на альтернативное оборудование, при этом допускается необходимая для этого корректировка длинны вант.
- j) Грота-шкот может быть прикреплен к стаксель-шкоту с помощью проушины или узла.

21 Оговорка о существующих правах

- a) Все тримараны Weta 4.4, которые имеют серийный номер на корпусе до 1000, имеют право участвовать во всех гонках класса Weta 4.4, используя оригинальный корпус, перо руля, поплавки, выдвижной киль, такелаж, сетки и паруса.
- b) Никакие изменения, внесенные последующими лицензированными строителями, не имеют права дисквалифицировать ранее выпущенные лодки.
- c) Ранее выпущенные лодки имеют право на бесплатную замену оригинального оборудования производства любого из лицензированных поставщиков и строителей.

Стр 11

23 Приложения

Приложение 1 – Размеры корпуса

Диаграмма 2: размеры корпуса в боковой проекции

Диаграмма 3: размеры корпуса в прямой проекции

Размеры корпуса	Минимум	Среднее значение	Максимум
AL - Общая длина центрального корпуса	4330mm	4370mm	4410mm
Beam - Ширина судна на миделе, измеренная с настроенным такелаж	3400mm	3500mm	3600mm
MBCC - Ширина центральной части корпуса	1030mm	1050mm	1070mm
HCC - Высота между основанием мачты и самой	540mm	570mm	600mm

низкой точкой центрального корпуса

FL-Длина поплавок	3280mm	3300mm	3320mm
-------------------	--------	--------	--------

Стр 12

FH-Максимальная высота поплавок	180mm	200mm	220mm
---------------------------------	-------	-------	-------

Вес центрального корпуса, с учетом установленного оборудования	67Kg	—	—
--	------	---	---

Вес центрального корпуса без сеток и оборудования	17.5Kg	—	—
---	--------	---	---

Минимальный вес лодки, пригодной для плавания, сухой и чистой, с 3 парусами и установленным бегущим такелажем, за исключением спасательного или другого оборудования	120Kg	125Kg	—
--	-------	-------	---

Приложение 2 - Размеры пера руля и выдвижного киля

Диаграмма 4: размеры пера руля

Диаграмма 5: размеры выдвижного киля

Размеры пера руля и выдвижного киля	Минимум	Среднее значение	Максимум
VLR - Максимальная длина погруженной части руля	0mm	—	550mm
RS - Погруженная площадь руля	0.05m ²	0.09m ²	0.10m ²
VLB - Максимальная длина погруженной части выдвижного киля под корпусом	0mm	—	920mm
CB - Максимальная площадь погруженной части выдвижного киля под корпусом	—	0.24m ²	0.34m ²

Стр 13

Приложение 3 – Размеры мачты

Диаграмма 6: размеры мачты

Размеры мачты	Минимум	Среднее значение	Максимум
---------------	---------	------------------	----------

LM-Максимальная длина мачты	-	6530mm	6560mm
MBD - Диаметр основания мачты	69mm	70mm	71mm
MHD – Диаметр топа мачты	34mm	35mm	36mm
LMS - Высота спинакер фала	5250mm	5300mm	5350mm
LMF - Высота стаксель-фала	4450mm	4500mm	4550mm
LMGV - Высота грота-фала	0mm	6420mm	6450mm
LMH - Точка крепления 2 вант и форштага	4550mm	4580mm	4610mm

Стр 14

Приложение 4 – Размеры парусов

Диаграмма 7: размеры грота

Диаграмма 8: размеры генакера

Размеры парусов	Минимум	Среднее значение	Максимум
a стаксель – передняя шкаторина стакселя	0mm	4450mm	4480mm
b стаксель – нижняя шкаторина	0mm	1540mm	1570mm
c стаксель – задняя шкаторина стакселя	0mm	4030mm	4060mm
s стаксель – площадь стакселя	0m ²	3.18m ²	3.28m ²
a грот – передняя шкаторина грота	0mm	6100mm	6140mm
b грот – нижняя шкаторина грота	0mm	1950mm	1990mm
c грот – задняя шкаторина грота	0mm	5950mm	5990mm
s грот - площадь грота	0m ²	-	8.30m ²
a генакер – передняя шкаторина генакера	0mm	5500mm	5600mm

Стр 15

b генакер — нижняя шкаторина генакера	0mm	3450mm	3550mm
c генакер – задняя шкаторина генакера	0mm	4500mm	4600mm
s генакер – площадь генакера	0m ²	8.0m ²	8.3m ²

Приложение 5 – Размеры бушприта

Диаграмма 9: размеры бушприта

Размеры бушприта

Максимум

LBD - Длина бушприта, выступающего из центрального корпуса

1150mm