



(ИСАФ – Международная федерация парусного спорта
ПРИЗНАННЫЙ КЛАСС)

ПРАВИЛА КЛАССА LASER SB3

2010



Laser SB3 был создан в 1999 году Тони Кастро и утвержден в качестве
Признанного класса в 2007 году

ОГЛАВЛЕНИЕ

ЧАСТЬ 1 – РУКОВОДСТВО

Раздел А – Общая информация

A.1	Язык.....	4
A.2	Аббревиатуры.....	4
A.3	Органы управления.....	4
A.4	Управление классом.....	4
A.5	Правила ИСАФ.....	4
A.6	Изменения правил класса.....	4
A.7	Изменения и дополнения к правилам класса.....	5
A.8	Интерпретация правил класса.....	5
A.9	Взнос за международный класс и строительная плакетка ИСАФ.....	5
A.10	Номера на парусе.....	5

Раздел В – Соответствие требованиям

B.1	Соответствие правилам класса.....	5
B.2	Маркировка ассоциации класса.....	5

ЧАСТЬ 2 – ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Раздел С – Условия гонки

C.1	Общие положения.....	6
C.2	Реклама.....	6
C.3	Экипаж.....	7
C.4	Индивидуальное снаряжение.....	7
C.5	Оборудование.....	7

C.6	Лодка.....	9
C.7	Корпус.....	10
C.8	Выступающие части корпуса.....	11
C.9	Оснастка.....	12
C.10	Паруса.....	13

Раздел D – Корпус

D.1	Спецификация по корпусной части.....	13
D.2	Производитель корпуса.....	13
D.3	Маркировка корпуса.....	14
D.4	Изменение корпуса.....	14
D.5	Крепления корпуса.....	14

Раздел E – Выступающие части корпуса

E.1	Спецификация по килю и рулю.....	14
E.2	Производитель.....	14
E.3	Изменение киля и руля.....	14

Раздел F – Оснастка

F.1	Рангоут.....	14
F.2	Производитель оснастки.....	14
F.3	Изменение оснастки.....	15

Раздел G – Паруса

G.1	Спецификация по парусам.....	15
G.2	Производитель парусов.....	15
G.3	Изменение парусов.....	15

ПРЕДИСЛОВИЕ

Laser SB3 была создана как строгая монотипная спортивная яхта, и настоящие испытания во время гонок происходят скорее между экипажами, а не самими яхтами и оборудованием. Основная задача настоящих правил класса – убедиться в том, что данная идея сохраняется.

Корпус Laser SB3, ее выступающие части, румпель, киль и паруса должны быть изготовлены исключительно у лицензированных производителей. Оборудование должно соответствовать строительной спецификации Laser SB3.

Корпус Laser SB3, ее выступающие части, румпель, киль и паруса после их выпуска заводом-изготовителем могут быть изменены, но лишь в пределах, допускаемых в разделе C правил класса.

Владельцам и экипажу необходимо понимать, что в ходе производственного процесса соответствие правилам, представленным в разделе C, НЕ проверяется.

Правила, регулирующие использование оборудования во время гонки, содержатся в разделе C настоящих правил класса, в Части 1 Правил по оборудованию в парусных гонках и в Правилах парусных гонок.

Данное предисловие носит необязательный характер. Правила класса Laser SB3 начинаются со следующей страницы.

ЧАСТЬ 1 – РУКОВОДСТВО

Раздел А – Общая информация

А.1 ЯЗЫК

- А.1.1 Официальным языком класса является английский, поэтому в случае разночтений английский текст будет иметь преимущественную силу.
- А.1.2 Слово «должен» носит обязательный характер, а «может» – рекомендательный.

А.2 АББРЕВИАТУРЫ

- А.2.1 ИСАФ Международная федерация парусного спорта
- ЧНОУ Член национальных органов управления ИСАФ
- SB3AK Ассоциация класса Laser SB3
- НАК Национальная ассоциация класса Laser SB3
- ПОПГ Правила по оборудованию в парусных гонках
- ППГ Правила парусных гонок
- ЛЦ Лицензиары – владелец авторского права и класса яхт Laser
- ЛП Лицензированный производитель по согласованию с ЛЦ и SB3AK

А.3 ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

- А.3.1 Международным органом управления класса является ИСАФ, сотрудничающая с ЛЦ и SB3AK во всех вопросах, касающихся данных **правил класса**.
- А.3.2 ИСАФ, SB3AK, НАК или ЧНОУ не несут никакой юридической ответственности, связанной с данными **правилами класса**.

А.4 УПРАВЛЕНИЕ КЛАССОМ

- А.4.1 Класс находится в ведении SB3AK, сотрудничающей с ЛЦ. SB3AK может делегировать часть или все свои административные функции НАК.
- А.4.2 В странах, где нет НАК, или где НАК не желает управлять классом, ее административные функции должна осуществлять SB3AK в сотрудничестве с ЧНОУ или ЧНОУ в сотрудничестве с SB3AK.

А.5 ПРАВИЛА ИСАФ

- А.5.1 Данные **правила класса** должны рассматриваться в сочетании с ПОПГ.
- А.5.2 Если термин, за исключением заголовков, напечатан **«жирным шрифтом»**, он рассматривается в соответствии с ПОПГ, если же выделен **«курсивом»**, то в соответствии с ППГ.

А.6 ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ КЛАССА

- А.6.1 При мероприятиях класса (см. п. 89.1.(d) ППГ) используется Регламент ИСАФ 26.5(f). Во всех остальных случаях применяется п. 87 ППГ.
- А.6.2 Положение о соревнованиях и/или Гоночная инструкция могут изменять лишь пп. С.3.1 (b) С.3.3 (b), С.4.2 и С.5 **правил класса**.

A.7 ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ К ПРАВИЛАМ КЛАССА

- A.7.1 Документы и материалы для изменения правил могут быть подготовлены в письменной форме Всемирным Советом SB3 после консультации с ЛЦ.
- A.7.2 Поправки к настоящим **правилам класса** должны производиться только при условии их одобрения ИСАФ в соответствии с Регламентом ИСАФ.

A.8 ИНТЕРПРЕТАЦИИ ПРАВИЛ КЛАССА

- A.8.1 Интерпретации **правил класса** производится ИСАФ после консультации с ЛЦ и SB3AK в соответствии с Регламентом ИСАФ.

A.9 ВЗНОС ЗА МЕЖДУНАРОДНЫЙ КЛАСС И СТРОИТЕЛЬНАЯ ПЛАКЕТКА ИСАФ

- A.9.1 Лицензированная фирма-изготовитель корпусов должна оплатить взнос за международный класс.
- A.9.2 ИСАФ после получения строительного взноса за международный класс должен отправить строительную плакетку ИСАФ для лицензированных фирм-изготовителей корпусов.

A.10 НОМЕРА НА ПАРУСЕ

- A.10.1 Номера на парус выдаются ЛЦ.
- A.10.2 Номера на парус должны выдаваться в последовательном порядке.

Раздел В – Соответствие требованиям

Яхта, претендующая на допуск к участию в гонках, должна соответствовать правилам настоящего раздела.

В.1 СООТВЕТСТВИЕ ПРАВИЛАМ КЛАССА

В.1.1 Яхта должна:

(а) соответствовать **правилам класса**.

В.1.2 В случае возникновения спора по вопросу несоответствия **правилам класса**, в котором не указаны конкретные параметры, необходимо принять следующие меры:

- а) типовое измерение спорной позиции должно быть осуществлено путем проведения идентичных замеров пяти яхт или наименований оборудования, которые не являются предметом спора.
- б) показания измерений обсуждаемой яхты или оборудования, снятые с использованием вышеуказанного метода, необходимо сравнить с образцом.
- с) если какие-либо показатели, полученные при измерении обсуждаемой яхты или оборудования, находятся за пределами соответствующего диапазона измерений, обнаруженных в образце, то данный вопрос вместе с подробностями методов измерения и любой другой соответствующей информацией передается на Гоночный комитет.

В.2 МАРКИРОВКА АССОЦИАЦИИ КЛАССА

В.2.1 Каждый Laser SB3 должен иметь фирменный знак компании-изготовителя, включающий номер на парусе, установленный в задней части кокпита.

ЧАСТЬ 2 – ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Экипаж и яхта должны соответствовать требованиям Части 2 во время *гонки*. В случае конфликтных ситуаций Раздел С имеют преимущественную силу.

Правила Части 2 являются **закрытыми правилами класса**, т.е. все, что здесь специально не разрешено **правилами класса**, запрещено. Любая **проверка оборудования** должна проводиться в соответствии с ПОПГ кроме тех случаев, когда в Части 2 настоящих **правил класса** внесены поправки.

Раздел С – Условия гонки

С.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

С.1.1 ПРАВИЛА

- (a) п. 50.4 ППГ не применяется.
- (b) Приложением G.1.3 (d) ППГ не применяется.
- (c) п. 42.3 ППГ изменен следующим образом:
Добавить п. 42.3 ППГ:
i) экипаж яхты может периодически поднимать грот, чтобы выпустить верхнюю лату.
- (d) ПОПГ Часть 1 – применяется «Использование оборудования».

С.1.2 ОГРАНИЧЕНИЯ

- (a) Laser SB3 участвует в гонке только при наличии **корпуса, выступающих частей, оснастки, парусов**, латы и румпеля, поставляемых ЛП, который соответствует данным правилам.
- (b) в случаях, указанных в настоящих **правилах класса**, запчасти или оборудование могут быть заменены при условии, что замена аналогична по весу, размеру и типу, выполняет ту же функцию и изготовлена не из углеродного волокна. Запчасти или оборудование могут быть куплены у любого поставщика.
- (c) Ни при каких обстоятельствах не разрешается участвовать в гонках Laser SB3 никому, кроме владельца, или совладельца или назначенного представителя организации, в собственности которой находится Laser SB3, являющихся действующими полноправными членами Ассоциации класса, и также один человек на борту должен быть либо полноправным членом, либо кандидатом в члены Ассоциации класса.

С.2 РЕКЛАМА

С.2.1 ОГРАНИЧЕНИЯ

Реклама должна отображаться только в соответствии с Рекламным кодексом ИСАФ (см. п.20 Регламента ИСАФ).

С.3 ЭКИПАЖ

С.3.1 ВЕС

- (a) Общий вес **экипажа**, одетого по крайней мере в нижнее белье, не должен превышать 270 кг
- (b) Экипажи должны быть взвешены во время регистрационного периода до начала гоночных состязаний, если того требует Положение о соревнованиях.

- (c) в случае замены экипажа, если **его** общий вес изменяется более чем на 15 кг, на яхте должен присутствовать балласт в виде воды в прозрачном контейнере под палубой на основании мачты так, чтобы данный противовес составил не более 15 кг от первоначального веса.

С.3.2 ОГРАНИЧЕНИЯ

- (a) **Экипаж** должен состоять максимум из 4 человек.
- (b) Не должно быть замен **экипажа** кроме случаев, когда:
 - (1) Гоночный комитет был проинформирован в письменном виде до начала регистрационного периода о точной дате необходимой смены экипажа. Новые члены экипажа должны присутствовать на взвешивании до начала гоночных соревнований.
ИЛИ:
 - (2) Гоночный комитет разрешает замену до начала какое-либо из гоночных соревнований как необходимость в связи с совершенно непредотвратимыми обстоятельствами.

С.3.3 РАСПОЛОЖЕНИЕ

- (a) При ходьбе или сидении снаружи **экипаж** должен сидеть лицом внутрь судна таким образом, чтобы основание позвоночника или ноги не находились на или над боковыми поручнями или за пределами носового удлинения линии боковых поручней,
- (b) Никакие устройства, методы или материалы не могут быть использованы для обеспечения или помощи в ходьбе или сидению снаружи, кроме как стремена парусной доски, установленные и поставленные лицензированным изготовителем.

С.4 ИНДИВИДУАЛЬНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

С.4.1 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ

- (1) Яхта должна быть оснащена **индивидуальным спасательным средством** для каждого члена экипажа с минимальным стандартом ISO 12402-5 (CE 50 Newtons), или USCG тип III или AUS PFD 1, которые должны храниться на палубе.
- (2) Одежда или оборудование, особенностью которых является увеличение веса при помощи поглощения воды или удержания воды в карманах, отсеках, контейнерах или любым другим способом, запрещена.

С.4.2 НЕОБЯЗАТЕЛЬНОЕ

- (1) Мобильные телефоны
- (2) Портативный GPS

С.5 ОБОРУДОВАНИЕ

Замена следующих элементов допускается. Запчасти могут быть приобретены у любого поставщика, если не указано иное.

С.5.1 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ

- (1) Один подковообразный спасательный круг, прикрепленный к корме.
- (2) Ведро объемом минимум 9 литров на шнуре длиной не менее 2 м в длину и толщиной не менее 4 мм в диаметре.

- (3) Один якорь с не менее 1,5 м стальной цепью толщиной 6 мм должен весить не менее 6 кг (включая такелажные скобы) и должен быть прочно закреплен, когда он не используется.
- (4) Не плавучий трос минимум 30м длиной и не менее 8 мм в диаметре.
- (5) Плавучая выброска, не менее 10 м длиной и 6 мм в диаметре должна быть прикреплена к корме.
- (6)
 - (i) Один подвесной двигатель, включая корректирующие грузы (если имеются), минимальный вес 12 кг при пустом баке, должен храниться либо под палубой на полке по правому борту, либо висеть на ригеле, когда не используется,
 - (ii) Один подвесной кронштейн, поставляемый ЛП, которые может быть изменен под различные типы двигателей,
 - (iii) минимум 4 л топлива в пластиковом контейнере, измеряемые при отчаливании от берега,
 - (iv) огнетушитель,
 ИЛИ:
 - (i) 21 кг балласта, надежно уложенного под палубой на полке по правому борту, где мог бы находиться двигатель.
 - (ii) Два весла общим весом не менее 1 кг.
- (7) находящееся в рабочем состоянии УКВ-радио
- (8) Аптечка в водонепроницаемой упаковке или сумке
- (9) Четыре ракеты, две красные и две оранжевого дыма, не позднее даты соревнования должны находиться в водонепроницаемом контейнере или сумке.

C.5.2 НЕОБЯЗАТЕЛЬНОЕ

- (1) Один компас, устройство для отсчета времени или их комбинация могут быть установлены с использованием кронштейна, поставляемого ЛП, при условии, что оно/они могут предоставлять информацию, касающуюся только а) направление движения лодки, б) текущее или затраченное время, в) глубину и г) скорость судна.
- (2) ПВХ пленка может быть прикреплена к любой части **корпуса, парусов и рангоута**, при условии, что ее фиксация не даст эксплуатационных преимуществ.
- (3) Наличие жгутов, привальных брусьев, запасных частей, внутреннего запаса плавучести и любого оборудования для обеспечения безопасности не запрещается при условии, что их фиксация не изменяет структурные свойства яхты и не дает эксплуатационных преимуществ.
- (4) Любая система шнурования, привязывания канатом или зажима, предназначенная только для предотвращения развязывания талрепа.
- (5) Воздушные мешки, поставляемые ЛП.
- (6) Карты и средства для записи показаний компаса.
- (7) Ленты, веревки, мешки или арматура для обеспечения безопасности или другие приспособления.
- (8) Фитинги или мешки могут быть добавлены к палубе при условии, что их единственная функция состоит в том, чтобы размещать оборудование, и/или продукты питания и/или напитки.
- (9) Контрольное устройство может быть добавлено к любой части кливера, **грота** или **оснастки**.

- (10) Метод крепления парусов к спинакеру не ограничен при условии, что парус, когда раскрыт, не улетит дальше, чем на 10 см от основного парусного каната.
- (11) Метод крепления любого фитинга к **яхте** не ограничен, но он не может изменять положение фитинга, эффективность его работы, а также назначение или действие какого-либо оборудования и при условии, что их фиксации не дает эксплуатационных преимуществ.
- (12) Использование эластичной клейкой ленты, колец из пластика или нержавеющей стали, липучки, веревки или риф-штерта, такелажных скоб и резинок не ограничено до тех пор, пока это не изменяет эффективность полотна любого паруса, а также назначение или действие какого-либо оборудования.
- (13) Палки для водорослей
- (14) Комплект инструментов

С.6 ЯХТА

С.6.1 ВЕС

С 1 июня 2008 года минимальный вес **яхты** в сухом состоянии должен быть 685 кг. Вес берется за исключением следующего:

- (1) Все оборудование, перечисленное в п. С.5, за исключением кронштейна для компаса, воздушных мешков, если они установлены, главного передвижного троса, холостого каната бушприта, оттяжки спинакера и стакселя, полотен стакселя, нижнего каната бакштага, тонких веревок, как описано в п. С.5.1 (5), и любых креплений или сумок, указанных в п. С.5.2 (8).
- (2) **Паруса**
- (3) Грота-шкот и спинакер-шкот
- (4) Компас
- (5) **Индивидуальное снаряжение**
- (6) Мешок для спинакера (в том числе каркас, поставляемый лицензированным производителем)

С.6.2 КОРРЕКТИРУЮЩИЕ ГРУЗЫ

- (a) **Корректирующие грузы** должны быть прочно прикреплены к центральному стрингеру между переборкой мачты и швертовым колодцем, когда вес **яхты** в п. С.6.1 меньше, чем согласно минимальному требованию.
- (b) Если требуемый общий вес **корректирующих грузов** превышает 20 кг, владелец может разделить вес между центральным стрингером и левой стороной швертового колодца.

С.6.3 ИЗМЕНЕНИЯ

Не должно быть получено никаких эксплуатационных преимуществ от какой бы то ни было замены, дополнения или ремонта, разрешенных настоящими **правилами класса**.

- (a) Замена любого оборудования **яхты**, включая без ограничений **выступающие части корпуса, оснастку, паруса**, латы, румпель, мешок, каркас или спинакера или крепления, будь то оригинальные или замененные, должна быть только на произведенные ЛП элементы, кроме случаев, когда иное разрешено в данном разделе.

- (b) Ремонт и техническое обслуживание, включая без ограничений покраску и шлифование, могут быть осуществлены при условии, что ремонт сделан таким образом, что основная форма, характеристики или функции оригинала не были затронуты.
- (c) Техническое обслуживание может включать в себя замену креплений на аналогичные от любых производителей, при условии, что оборудование устанавливается в исходное положение.

С.7 КОРПУС

С.7.1 МОДИФИКАЦИИ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

- (a) Обработка воском и полировка **корпуса** разрешается при условии, что целью всего этого является исключительно полировка **корпуса**.
- (b) Ремонт разрешен, однако **официальный замерщик** может проверить, соответствует ли внешний облик тому, что было до ремонта, и не наблюдается ли какого-либо существенного увеличения плотности или иных преимуществ после ремонта.
- (c) любая работа, направленная или приводящая к облегчению **корпуса** или улучшению формы или производительности больше, чем было у оригинала, не допускается.

С.7.2 КРЕПЛЕНИЯ

- (a) **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ**
 - (1) Главный люк и все крышки смотровых люков должны быть закрыты всё время, кроме случаев, когда необходим доступ к хранимому оборудованию.
 - (2) Крепления должны быть расположены так, как предусмотрено ЛП, за исключением того, что:
 - (i) Утка бакштага может быть перевернута для освобождения кормовой части.
 - (ii) Спинакер-шкот-блок может быть расположен либо со стопорным блоком носовой части, либо со стопорным блоком кормовой части.
- (b) **ЗАМЕНЫ**

Замена следующих элементов допускается. Детали могут быть приобретены у любого поставщика.

 - (1) Блоки
 - (2) Утки
 - (3) Вращающийся крепежный элемент грота-шкота
 - (4) Такелажные скобы, болты, резинки
 - (5) Смотровые люки
 - (6) Мешок для спинакера (с использованием монтажной рамы, поставляемой лицензированным производителем)

С.7.3 ДОПОЛНЕНИЯ И ИЗМЕНЕНИЯ КОРПУСА

Следующие дополнения и изменения допускаются. Детали могут быть приобретены у любого поставщика:

- (a) Нескользкий материал любого вида (максимальная толщина 5 мм) может быть добавлен на палубу и в кокпита.
- (b) Упаковщики могут быть установлены под утками
- (c) Калибровочные отметки

- (d) Крепления для скорости/глубины могут быть установлены на одном уровне с поверхностью корпуса.
- (e) Защитное покрытие от наростов из моллюсков может быть применено к поверхности корпуса.
- (f) Одно отверстие до 111 мм в диаметре может быть просверлено в передней части большинства переборок для получения доступа к задней части буксирного рыма.
- (g) Может быть добавлено не более трех смотровых люков диаметром 154мм.
- (h) Если требуемый общий вес **корректирующих грузов** превышает 20 кг, то, как подробно описывается ЛЦ, могут быть добавлены дополнительные укрепления на поверхности вокруг центрального стрингера между переборкой мачты и швертовым колодцем.

C.8 ВЫСТУПАЮЩИЕ ЧАСТИ КОРПУСА

C.8.1 МОДИФИКАЦИИ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

- (a) Обработка воском и полировка **выступающих частей корпуса** разрешается при условии, что целью всего этого является исключительно полировка **выступающих частей корпуса**.
- (b) Ремонт разрешен, однако **официальный замерщик** может проверить, соответствует ли внешний облик тому, что было до ремонта, и не наблюдается ли какого-либо существенного увеличения плотности или иных преимуществ после ремонта.
- (c) Выходящая задняя кромка **выступающих частей корпуса** может быть подточена в пределах промежутка в 15 мм от выходящей задней кромки.

C.8.2 ОГРАНИЧЕНИЯ

- (a) Только один **киль** и одно перо **руля** должно использоваться в течение соревнования, кроме случаев, когда что-то из них утеряно или повреждено.

C.8.3 КИЛЬ

(a) РАЗМЕРЫ

Максимальная проекция из нижней точки корпуса мимо центра килля к верху бульба должна быть 1175 мм.

(b) ВЕС

С 1 сентября 2008 года максимальный вес **киля** установлен 327 кг.

(c) РЕГУЛИРОВКА

- (1) **Киль** может быть выровнен по одной линии с центральной частью **корпуса**.
- (2) **Киль** может быть подобран для поддержания точной подгонки при условии, что это повлияет на перемещение килля в носовую или кормовую части яхты.

(d) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

- (1) **Киль** должен быть закреплен и может быть снят только с целью снятия с мели после которого его необходимо вернуть на место при первой же возможности.

C.8.4 РУЛЬ

(a) РЕГУЛИРОВКА

- (1) **Руль** может быть выровнен по одной линии с центральной частью **корпуса**.
- (2) **Руль** может быть переустановлен так, чтобы верхняя часть пера **руля** не касалась нижней части **корпуса** или не отделялась от нее более чем на 25 мм.

- (b) КРЕПЛЕНИЯ
 - (1) Крепления **руля** любого дизайна, поставляемые ЛП, допускаются. Диаметр штифта может быть увеличен, и также могут быть добавлены дополнительные укрепления в рудерпост.
 - (2) Удлинитель румпеля могут быть заменены на аналогичные любого другого поставщика, при условии, что замененная часть выполняет ту же функцию.

С.9 ОСНАСТКА

С.9.1 МОДИФИКАЦИИ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

Замена следующих элементов допускается. Детали могут быть приобретены у любого поставщика:

- (a) Утки
- (b) Блоки шкивов

С.9.2 КРЕПЛЕНИЯ

Следующее может быть добавлено к оснастке. Детали могут быть приобретены у любого поставщика:

- (a) Механический индикатор ветра может быть установлен на верхней части **мачты**.
- (b) Чехол может быть установлен вокруг **мачты** между палубой и вертлюгом гика при условии, что его установка не даст эксплуатационных преимуществ.
- (c) Защитный материал может быть установлен на конце гика.

С.9.3 ОГРАНИЧЕНИЯ

- (a) Только один комплект **рангоута** и стоячего **такелажа** должен использоваться, если только он не был потерян или не подлежит восстановлению.

С.9.4 СТОЯЧИЙ ТАКЕЛАЖ

Замена стоячего **такелажа** допускается. Детали могут быть приобретены у любого поставщика:

- (a) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
 - (1) Стоячий **такелаж** должен располагаться так, как определено ЛП.

С.9.5 БЕГУЧИЙ ТАКЕЛАЖ

Замена бегучего **такелажа** допускается. Запчасти должны быть одного диаметра, и они могут быть приобретены у любого поставщика.

- (a) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
 - (1) Бегучий **такелаж** должен располагаться так, как определено ЛП.
 - (2) Могут быть использованы канаты из любого волокна.
- (b) РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
Диаметр главного фала	5 мм	- мм
Диаметр фала стакселя	8 мм	- мм
Диаметр фала спинакера	8 мм	- мм
Диаметр бакштага	4 мм	- мм
Диаметр контрольной линии бакштага	5 мм	- мм
Диаметр грота-шкота	8 мм	- мм

	минимум	максимум
Диаметр кливер-шкота	8 мм	- мм
Диаметр спинакер-шкота	8 мм	- мм
Диаметр оттяжки стакселя	4 мм	- мм
Диаметр оттяжки спинакера	6 мм	- мм
Диаметр оттяжки бушприта	6 мм	- мм
Диаметр главного передвижного крана	6 мм	- мм
Диаметр главной оттяжки Каннингхэма	6 мм	- мм

С.9.6 БУШПРИТ

(a) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

- (1) Бушприт должен быть всегда полностью убран кроме случаев, когда спинакер установлен или находится в процессе установки либо восстановления.
- (2) Линия вытягивания произвольного дизайна может быть установлена с учетом ограничений п. С.5.1 (12)
- (3) В случае вытягивания **крайняя точка бушприта** не должна растягиваться более чем на 200 мм перед **корпусом**.
- (4) Нейлоновый фиксатор бушприт может быть отшлифован.

(b) РАЗМЕРЫ

	минимум	максимум
Передний край палубы к крайней точке бушприта		1800 мм

С.10 ПАРУСА

С.10.1 МОДИФИКАЦИИ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

- (a) **Паруса** никак нельзя изменять, кроме как в случаях, разрешенных настоящими **правилами класса**.
- (b) Техническое обслуживание и ремонт разрешается.
- (c) Логотипы могут быть вставлены в спинакеры при условии, что данный процесс не изменит их размер или форму.

С.10.2 ОГРАНИЧЕНИЯ

- (a) На борту должно быть не более **1 грота**, 1 стакселя и 2 спинакеров.

С.10.3 ИДЕНТИФИКАЦИЯ ГРОТА

- (a) Номер на парусе должны быть вывешен на каждой стороне **грота** в соответствии с Приложением G ППГ.
- (b) Для яхт, заказанных или предоставленных в долг для участия в соревнованиях, номер на парусе может и не соответствовать номеру, указанному в п. В.2.1.
- (c) Class Insignia должен быть логотипом Laser, как это предписано ЛЦ, и данный логотип должен быть размещен рядом с фаловым углом.

Раздел D – Корпус

D.1 СПЕЦИФИКАЦИЯ ПО КОРПУСНОЙ ЧАСТИ

D.1.1 Корпус должен соответствовать строительной спецификации, действующей на момент производства.

D.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ КОРПУСА

D.2.1 Корпус должен быть построен производителем, лицензированным ЛЦ для производства корпусов.

D.2.2 Все производственные формы, используемые для производства корпуса, должны быть утверждены ЛЦ.

D.3 МАРКИРОВКА КОРПУСА

D.3.1 Каждый корпус должен содержать идентификационную табличку производителя корпуса, включающую номер на парусе, закрепленный в задней части кокпита.

D.3.2 Каждый корпус, изготовленный после 1 февраля 2008, имеет индивидуально пронумерованную плакетку ИСАФ, закрепленную на правом борту лицевой части кормы поперечного бруса.

D.4 ИЗМЕНЕНИЯ КОРПУСА

D.4.1 Корпус никак нельзя изменять, кроме как в случаях, разрешенных Разделом С настоящих **правил класса**.

D.5 КРЕПЛЕНИЯ КОРПУСА

D.5.1 Крепления корпуса должны соответствовать строительной спецификации, действующей на момент производства, кроме случаев, когда они изменены, дополнены или заменены согласно Раздела С настоящих **правил класса**.

Раздел E – Сборка кия и руля

E.1 СПЕЦИФИКАЦИЯ ПО КИЮ И РУЛЮ

E.1.1 Совокупность кия, пера руля и баллера /румпея руля должна соответствовать строительной спецификации, действующей на момент производства.

E.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

E.2.1 Киль, перо руля и баллер /румпель руля должны быть изготовлены исключительно производителем, лицензированным ЛЦ для производства перечисленного.

E.3 ИЗМЕНЕНИЕ КИЯ И РУЛЯ

E.3.1 Киль, перо руля и баллер /румпель руля никак нельзя изменять, кроме как в случаях, разрешенных Разделом С настоящих **правил класса**.

Раздел F - Оснастка

F.2 РАНГОУТ

F.1.1 **Рангоут** и их крепления должны соответствовать строительной спецификации, действующей на момент производства **рангоута**.

F.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ОСНАСТКИ

F.2.1 **Рангоут** и их крепления должны быть изготовлены исключительно производителем, лицензированным ЛЦ для производства рангоута.

F.3 ИЗМЕНЕНИЕ ОСНАСТКИ

F.3.1 **Рангоут**, их крепления и оснастку никак нельзя изменять, кроме как в случаях, разрешенных Разделом С настоящих **правил класса**.

Раздел G - Паруса

G.2 СПЕЦИФИКАЦИЯ ПО ПАРУСАМ

G.1.1 паруса должны соответствовать спецификации Строительство в силе на момент изготовления парусов.

G.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПАРУСОВ

G.2.1 **Паруса** должны соответствовать строительной спецификации, действующей на момент производства **паруса**.

G.3 ИЗМЕНЕНИЕ ПАРУСОВ

G.3.1 **Паруса** никак нельзя изменять, кроме как в случаях, разрешенных Разделом С настоящих **правил класса**.

Дата вступления в силу:	7 апреля 2010
Дата публикации:	7 апреля 2010
Предыдущие издания:	1 октября 2009
	10 июня 2009
	14 апреля 2008
	1 февраля 2008
	25 июля 2006

© ИСАФ 2010