

СБ20

Правила Класса

2012

Класс СБ20 был разработан в 1999 году Тони Кастро
и был принят ИСАФ как Признанный класс в 2007 году

ОГЛАВЛЕНИЕ

Часть 1 – РУКОВОДСТВО

Раздел А - Основное

- A.1 – Язык
- A.2 – Аббревиатуры
- A.3 – Руководство класса
- A.4 – Управление класса
- A.5 – Правила ИСАФ
- A.6 – Изменения правил класса
- A.7 – Поправки к правилам класса
- A.8 – Интерпретация правил класса
- A.9 – Взнос за регистрацию в международном классе и Табличка регистрации ИСАФ
- A.10 – Номера парусов

Раздел В – Соответствие яхт правилам класса

- B.1 – Соблюдение правил класса
- B.2 – Маркировка ассоциации класса

Часть 2 ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Раздел С – Условия для гонок

- C.1 - Основное
- C.2 – Реклама
- C.3 – Экипаж

C.4 – Личное снаряжение

C.5 – Снаряжение

C.6 – Лодка

C.7 – Корпус

C.8 – Киль и перо руля

C.9 – Такелаж

C.10 – Паруса

Раздел D – Корпус

- D.1 – Спецификации корпуса
- D.2 – Производитель корпуса
- D.3 – Идентификация корпуса
- D.4 – Изменение корпуса
- D.5 – Дельные вещи корпуса

Раздел E

- E.1 – Спецификации киля и рулевого пера
- E.2 – Производитель такелажа
- E.3 – Изменение такелажа

Раздел G

- G.1 – Спецификации парусов
- G.2 – Производитель парусов
- G.3 – Изменение парусов

Введение

Класс SB20 был создан, как класс спортивных монотипов, соревнования в котором являются соревнованиями экипажей, а не яхт и их оборудования. Фундаментальной целью настоящих правил является поддержание данной концепции.

Корпуса яхт класса SB20, кили, рулевые перья, румпели, такелаж и паруса должны производиться исключительно лицензированными производителями. Оборудование должно соответствовать Строительной Спецификации Класса SB20.

Корпуса яхт класса SB20, кили, рулевые перья, румпели, такелаж и паруса могут быть подвергнуты изменениям после выпуска их производителем только в объемах, разрешенных Разделом С настоящих правил класса.

Владельцы и экипажи должны знать, что соответствие правилам Секции С НЕ проверяется во время строительства яхты.

Правила, регулирующие использование оборудования во время соревнований содержатся в Секции С настоящих правил класса, в первой части Правил применения оборудования во время гонок ИСАФ (ISAF Equipment Rules of Sailing), а также в Международных правилах проведения парусных гонок.

Настоящее Введение носит обзорный характер, не имеющий обязательной силы. Сами правила класса SB20 начинаются на следующей странице.

ЧАСТЬ I РУКОВОДСТВО

Раздел А – Основное

А.1 Язык

А.1.1 Официальным языком класса является английский язык, и в случае споров по поводу перевода, английский текст превалирует.

А.1.2 Слово «должен» означает обязанность, слово «может» означает разрешение.

А.2 Аббревиатуры

А.2.1 ИСАФ – Международная федерация парусного спорта

НФПС – Национальная федерация парусного спорта, член ИСАФ

МАК – Международная ассоциация класса СБ20 (SB20)

НАК – Национальная ассоциация класса СБ20 (SB20)

ППОГ - Правила применения оборудования во время гонок ИСАФ (ISAF Equipment Rules of Sailing)

МППГ – Международные правила проведения парусных гонок

ЛО – Лицензирующие органы (Sportsboat World и держатели авторских прав)

ЛП – Лицензированные производители, назначенные ЛО и МАК

А.3 Руководство класса

А.3.1 Международным управляющим органом класса СБ20 является ИСАФ, которая должна сотрудничать с ЛО и МАК по всем вопросам, касающимся настоящих **правил класса**.

А.3.1 ИСАФ, МАК или НФПС не несут никакой юридической ответственности относительно настоящих Правил класса.

А.4 Управление классом

А.4.1 Класс управляется МАК, которая должна сотрудничать с ЛО. МАК может передать часть или все свои административные функции НАК.

А.4.2 В странах, где не существует НАК или НАК не имеет желания заниматься административными вопросами класса, такие вопросы находятся в компетенции МАК в сотрудничестве с НФПС или НФПС в сотрудничестве с МАК.

А.5 Правила ISAF

А.5.1 Настоящие правила класса должны читаться в связи с ППОГ.

А.5.2 За исключением заголовков, если какой-либо термин напечатан **жирным шрифтом**, применяется определение из ППОГ, когда термин напечатан *курсивом*, применяется определение из ППГ.

А.6 Изменения правил класса

А.6.1 Во время гонок класса, - смотри ППГ 89.1.(d) – применяется Правило ИСАФ 26.5(f). На всех других соревнованиях применяется правило ППГ 87.

А.6.2 Положения о соревнованиях или Гоночные инструкции могут варьировать только **правила класса** С.3.1(b), С.3.2(b), С.4.2 и С.5, с предварительного согласия

Всемирного Совета класса для мировых или континентальных чемпионатов или НАК для Национальных соревнований.

А.6.3 НАК может изменять правило С.5 для проводимых в зоне ее ответственности гонок в классе SB20 после консультаций со Всемирным Советом класса и ИСАФ.

А.7 Поправки к правилам класса

А.7.1 Подача заявлений об изменении правил класса может производиться в письменной форме Всемирным советом класса после консультаций с ЛО.

А.7.2 Поправки к настоящим **правилам класса** должны получить одобрение ИСАФ согласно Правилам ИСАФ.

А.8 Интерпретация правил класса

А.8.1 Интерпретировать правила класса имеет право только ИСАФ при консультации с ЛО и МАК согласно Правилам ИСАФ.

А.9 Взнос за регистрацию в международном классе и Табличка регистрации ИСАФ

А.9.1 Лицензированный производитель корпуса должен оплачивать Взнос за регистрацию в Международном классе.

А.9.2 ИСАФ должна, после получения Взноса за регистрацию в Международном классе каждого нового корпуса, выслать Табличку регистрации ИСАФ лицензированному производителю корпуса.

А.10 Номера парусов

А.10.1 Номера парусов должны выпускаться ЛО

А.10.2 Номера парусов должны выпускаться в порядке арифметической последовательности.

Раздел В – Соответствие яхт правилам класса

Для участия в гонках класса яхта должна соответствовать правилам настоящего раздела

В.1 – Соблюдение правил класса

В.1.1 Яхта должна:

(а) соответствовать **правилам класса**

В.1.2 В случае возникновения спора о несоответствии яхты **правилам класса**, в котором специфические измерения не указываются, должна применяться следующая процедура:

- а) Должны быть измерены соответствующие правилам класса пять объектов (или яхты), идентичных тому, соответствие которого правилам оспаривается.
- б) Измерения оспариваемого объекта должны быть проведены точно так же, как и измерения объектов, указанных в предыдущем пункте и сравнены с измерениями объекта, чье соответствие правилам оспаривается.
- с) Если какие-либо измерения оспариваемого объекта отклоняются от измерений объектов, соответствующих правилам класса, дело должно быть передано на рассмотрение Гоночного комитета.

В.2 – Маркировка ассоциации класса

В.2.1 В задней части кокпита каждой яхты класса СБ20 должна быть прикреплена идентификационная табличка производителя корпуса, включающая номер парусов.

Часть II ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Экипаж и **яхта** должны соответствовать правилам Части 2 во время гонок. В случае конфликта Раздел С имеет преимущественную силу.

Правила Части II являются **закрытыми правилами класса**: все что не разрешено настоящими **правилами класса**, запрещено. Любые **проверки оснащения** должны проводиться в соответствии с ППОГ за исключением случаев, измененных **Частью 2 правил класса**.

Раздел С – Условия для гонок

С.1 – Основное

С.1.1 ПРАВИЛА

- (a) ППГ 50.4 не применяется.
- (b) Приложение к ППГ G.1.3 (d) не применяется
- (c) ППГ 42.3 изменено следующим образом:
 - Добавить к ППГ 42.3:
 - i) Экипаж яхты может многократно раскачивать грот, с целью освободить верхнюю лату.
- (d) Должна применяться Часть I ППОГ – Использование оборудования.

С.1.2 ОГРАНИЧЕНИЯ

- (a) Разрешается участвовать в гонках класса СБ20 только на яхтах класса, имеющих **корпус, выступающие части корпуса, вооружение, паруса, латы и румпель**, поставляемые ЛП, соответственно настоящим правилам.
- (b) Согласно разъяснениям, данным в настоящих правилах, отдельные детали или все оборудование может быть заменено деталями или оборудованием подобного веса, размера и типа, выполняющими такую же функцию и произведено без использования углеволокна. Запасные части или оборудование могут приобретаться у любого производителя.
- (c) Никто не имеет право участвовать в гонках класса СБ20, за исключением случаев, когда владелец яхты, или представитель организации, являющейся владельцем яхты СБ20 является действующим Полным Членом и один из членов экипажа на борту является Полным членом или Ассоциированным членом Ассоциации класса С,20.

С.2 – РЕКЛАМА

С.2.1 ОГРАНИЧЕНИЯ

Реклама должна соответствовать Рекламному кодексу ИСАФ (См. Правило ИСАФ 20)

С.3 ЭКИПАЖ

С.3.1 ВЕС

- (a) Полный вес **экипажа** одетого хотя бы в нижнее белье не должен превышать 270 килограмм.

- (b) Экипаж должен быть взвешен во время регистрационного периода, если этого требует Положение о соревнованиях.
- c) Если в случае замены члена экипажа общий вес экипажа изменяется более чем на 15 килограмм, яхта должна нести балласт в виде воды в чистых контейнерах, размещенных под палубой у основания мачты, компенсирующий вес таким образом, чтобы он не отличался от оригинального более чем на 15 килограмм.

С.3.2 ОГРАНИЧЕНИЯ

- (a) **Экипаж** должен состоять максимум из 4 человек.
- (b) Замены в **экипаже** не должны производиться за исключением случаев, когда:
 - (1) Гоночный комитет уведомлен в письменной форме перед началом регистрационного периода о точных датах требуемых замен членов экипажа. Новые члены экипажа должны быть доступны для взвешивания перед началом гонок.

ИЛИ:

- (2) Замены одобрены Гоночным Комитетом перед любой гонкой, как необходимые в связи с совершенно неизбежными обстоятельствами.

С.3.3 ПОЛОЖЕНИЕ НА БОРТУ

- (a) Во время откренивания или вывешивания за борт, **экипажи** должны сидеть лицом внутрь яхты таким образом, чтобы основания их позвоночника или ноги не находились на боковом рейлинге, или за его пределами или за пределами геометрической линии, идущей от переднего конца боковых рейлингов к носу яхты,
- (b) Никакое устройство, способ или шкот не может быть использован для вспоможения открениванию, за исключением ножных строп.

С.4.1 ТРЕБУЕТСЯ

- (1) Яхта должна быть укомплектована **персональными спасательными средствами** для каждого члена экипажа, соответствующими как минимум стандарту ISO 12402-5 (CE 50 Ньютонов) или USCG Type III, или AUS PFD 1, которые должны храниться на палубе.
- (2) Никакая одежда или оборудование не должны находиться на борту со специальной целью увеличения веса путем впитывания воды или ее задерживания в карманах, отсеках, контейнерах или каким-либо иным способом.

С.4.2 РАЗРЕШАЕТСЯ

Следующие предметы могут находиться на борту, только если это разрешено Положением о соревнованиях или Гоночной инструкцией:

- (1) Мобильные телефоны
- (2) Ручной приемник-передатчик GPS-сигнала

С.5 ОБОРУДОВАНИЕ

Замена следующих предметов разрешается. Запасные части могут быть приобретены у любых поставщиков, если не указано иное.

С.5.1 ТРЕБУЕТСЯ

- (1) Спасательный буй (подкова), прикрепленный на корме.
- (2) Ведро объемом минимум 9 литров на линьке длиной не менее 2-х метров диаметром 4 миллиметра.
- (3) Якорь и минимум 1,5 м стальной цепи калибром 6 мм не должны весить меньше 6 кг (включая мочки) и должна храниться надежно уложенной.
- (4) Неплавающий линь, длиной не менее 30 м и 8 мм в диаметре.
- (5) Плавающий спасательный линь длиной минимум 10 м и диаметром 6 мм должен быть закреплен на корме.
- (6) (i) Один подвесной мотор, включая корректирующие противовесы, весом минимум в 12 кг без топлива должен храниться либо под палубой на полке по правому борту или быть вывешен на транце на время хранения.
(ii) Один кронштейн для крепления двигателя, поставляемый ЛП, который может быть только модифицирован для крепления моторов разного типа.
(iii) Минимум 4 л топлива в пластиковом контейнере, на момент обмера перед отходом от берега.
(iv) Огнетушитель, весом минимум 0,5 кг.

ИЛИ:

- (i) 21кг балласта, надежно уложенного под палубой на полке по правому борту там, где должен был бы храниться двигатель.
- (ii) Два весла общим минимальным весом не менее 1 кг.
- (7) Рабочая VHF-радиостанция
- (8) Аптечка первой помощи в водонепроницаемом контейнере или сумке.
- (9) Четыре фальшфейера, два с красным и два с оранжевым дымом, годных к употреблению, должны храниться в водонепроницаемом контейнере или сумке.

С.5.2 РАЗРЕШАЕТСЯ

- (1) Максимум два следующих устройства разрешены к применению и должны быть закреплены на мачте или на палубе во время гонки:
Монофункциональные устройства: компас, таймер с обратным отсчетом, лаг или эхолот.

Мультифункциональные устройства, одобренные МАК:

- (1) TackTick Racemaster
- (2) Velocitek Prostart
- (3) Rockbox
- (4) Novasail NS350

(5) Novasail NS360

За исключением специально разрешенного выше никакие другие устройства не должны принимать или иметь возможность принимать информацию с любого датчика, прибора, компьютера или другого электронного устройства, которое передает или обладает возможностью передавать информацию или электронные данные, в режиме реального времени или нет, имеющие отношение к течениям, приливам, текущим погодным и ветровым условиям, прогнозам погоды, включая файлы GRIB или другие подобные типы файлов, навигационную или курсовую, или другую информацию и электронные данные любого типа.

- (2) Пленка ПВХ может прикрепляться к любым частям **корпуса, парусам** или **частям такелажа**, если ее прикрепление не дает преимущества во время соревнований.
- (3) Несение незакрепленных веревок, кранцев, запчастей, элементов плавучести или спасательного снаряжения разрешается, если их крепления не изменяют структурных свойств яхты и не дают преимуществ во время соревнований.
- (4) Любая система с использованием лент, линей или зажимов, предназначенная для предотвращения раскручивания талрепов.
- (5) Плавучие мешки от любого производителя.
- (6) Морские карты и средства записи компасного курса.
- (7) Лента, веревка, карманы или крепления для фиксации спасательного или иного снаряжения
- (8) Крепления или карманы могут быть закреплены на палубе исключительно с целью хранения снаряжения и/или пищи и/или напитков.
- (9) Колдунчики могут закрепляться на любой части стакселя, **грота** или **вооружения** в целом.
- (10) Спинакер-шкоты могут крепиться к парусу любым способом в том случае, если будучи поднят, парус будет отстоять от основной части шкотового конца не более чем на 10 см.
- (11) Может применяться любой метод крепления к **яхте** дельных вещей, если он не изменяет положение дельной вещи, эффективность ее использования или предназначение любого снаряжения и не дает преимуществ в соревновании.
- (12) Использование гибкой клейкой ленты, колец из пластика или нержавеющей стали, Вэлкро (липучка), веревок или амортизационного шнура, карабинов или шариков разрешается без ограничений если это не приводит к изменению эффективности использования шкотов любого из парусов, или первоначальное предназначение любого снаряжения.
- (13) Приспособления для очистки от водорослей
- (14) Набор инструментов

- (15) Не более двух дополнительных ножных строп могут быть добавлены с каждой стороны кокпита. Они должны находиться в кормовой части лодки после погона каретки гика-шкота и не ближе к бортам кокпита, чем штатные стропы. Дополнительные стропы могут быть приобретены у ЛП или любого другого производителя, лицензированного Всемирным Советом класса.

С.6 ЯХТА

С.6.1 ВЕС

С 1 июня 2008 г. максимальный вес сухой **яхты** должен составлять 685 кг. В этот вес не входят:

- (1) Все оборудование, перечисленное в п. С.5, за исключением крепления компаса, плавучих мешков, если закреплены, линия каретки каретки грота-шкота, вытяжного линия выдвижного бушприта, галсового линия спинакера, галсового линия стакселя, стаксель-шкотов, линия настройки бакштага, спасательного конца, по правилу С.5.1(5) и любых других креплений, сумок или карманов, указанных в пункте С.5.2(8).
- (2) Паруса
- (3) Грота-шкот и спинакер-шкоты
- (4) Компас
- (5) **Персональное снаряжение**
- (6) Сумка для спинакера (включая раму, поставляемую ЛП)

С.6.2 КОРРЕКТИРУЮЩИЙ БАЛЛАСТ

- (a) Свинцовый **корректирующий балласт** должен быть неподвижно прикреплен к центральному стрингеру между примачтовой переборкой и килевым колодцем, в случае если вес лодки, указанный в п. С.6.1 меньше требуемого минимума.
- (b) Если общий вес требуемого **корректирующего балласта** превышает 20 кг, владелец лодки может разделить этот вес между центральным стрингером и левобортной стороной примачтовой переборки.

С.6.3 ИЗМЕНЕНИЯ

Запрещается улучшать ходовые качества яхты путем производства замен, добавлений или ремонта, разрешенных настоящими правилами.

- (a) Запасные части для любого снаряжения яхты, включая, но не ограничиваясь корпусом, выступающими частями корпуса, вооружением, парусами, латами, румпелем, сумка спинакера, рамой сумки спинакера, ее креплениями, как оригинальные, так и сменные должны быть произведены исключительно ЛП, за исключением случаев, особо разрешенных данным разделом правил.
- (b) Ремонт и обслуживание, включая, но не ограничиваясь покраской и ошкуживанием, могут производиться с учетом того, что основная форма, характеристики или функции подлежащих ремонту частей не затрагиваются.

- (с) При проведение работ по обслуживанию оборудования, элементы крепежа могут быть заменены на любые другие, если оборудование крепится на первоначальном месте.

С.7 КОРПУС

С.7.1 МОДИФИКАЦИИ, ОСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

- (a) Нанесение воскового покрытия и полировка корпуса разрешается, если намерением производства работ и их результатом является полировка только корпуса.
- (b) Ремонтные работы разрешаются, однако, официальный меритель класса может удостовериться, соответствует ли внешняя форма корпуса после ремонта его первоначальной форме, а так же не приобрел ли корпус существенной жесткости или других преимуществ в ходовых качествах.
- (с) Любые работы, нацеленные на облегчение корпуса, улучшение его формы или ходовых качеств, не разрешаются.

С.7.2 ОБОРУДОВАНИЕ

(a) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

(1) Главный люк и все крышки всех инспекционных люков должны быть постоянно закрыты за исключением случаев, когда требуется доступ к хранящемуся под палубой снаряжению.

(2) Оборудование должно быть закреплено в порядке, предусмотренном ЛП за исключением:

- (i) Стопор бакштага может быть повернут к корме, чтобы способствовать высвобождению бакштага в сторону кормы.
- (ii) Блоки спинакер-шкотов могут быть снабжены стопорными блоками, направленными в сторону носа или в сторону кормы.

(b) ЗАМЕНЫ

Разрешается замена следующих дельных вещей (детали могут приобретаться у любого производителя):

- (1) Блоки
- (2) Стопора
- (3) Вертлюг палубного блока гика-шкота
- (4) Карабины, защелки, шарики
- (5) Инспекционные люки
- (6) Сумка спинакера (при использовании рамы производства ЛП)

С.7.3 ДОБАВЛЕНИЯ И ИЗМЕНЕНИЯ КОРПУСА

Разрешаются следующие дополнения и изменения корпуса (детали могут приобретаться у любого производителя):

- (a) Нескользящее покрытие любого рода (максимальной толщины 5мм) может наноситься на палубу и кокпит.
- (b) Уплотнители могут устанавливаться под стопоры
- (с) Калибровочные марки
- (d) Крепления для датчиков лага и эхолота могут монтироваться заподлицо к поверхности корпуса
- (e) Необрастающее покрытие может наноситься на поверхность корпуса

- (f) Единственное отверстие диаметром до 111мм может быть прорезано в самой близкой к носу переборке для предоставления доступа к тыльной части буксировочного рым-болта
- (g) Могут быть добавлено не более трех инспекционных люков диаметром 154 мм
- (h) Если общий вес **корректирующего балласта** превосходит 20 килограмм, зона вокруг центрального стрингера между предмачтовой переборкой и килевым колодцем может быть укреплена согласно спецификации ЛО

С.8 ВЫСТУПАЮЩИЕ ЧАСТИ КОПУСА

С.8.1 ИЗМЕНЕНИЯ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

- (a) Покрытие воском и полировка **выступающих частей корпуса** разрешается, если целью и результатом производства таких работ является полировка исключительно **выступающих частей корпуса**
- (b) Ремонтные работы разрешаются, однако, **официальный меритель** класса может удостовериться, что внешняя форма выступающих частей корпуса после ремонта соответствует их первоначальной форме, а так же что выступающие части корпуса не приобрели дополнительной жесткости или других преимуществ.
- (c) Разрешается заострять заднюю кромка **выступающих частей корпуса** на ширину 15 мм от обреза задней кромки.

С.8.3 КИЛЬ

(a) РАЗМЕРЕНИЯ

Максимальное расстояние от нижней точки корпуса рядом с центром килевого плавника до верхней точки бульба должно составлять 1175 мм.

(b) ВЕС

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

(c) ЦЕНТРИРОВАНИЕ

- (1) **Киль** может быть отцентрован по продольной оси симметрии корпуса
- (2) Разрешается применять уплотнение для плотного крепления **киля**, если такие действия не приводят к смещению киле в носу или корме яхты

(d) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

- (1) **Киль** должен быть закреплен в нижней позиции и может быть поднят только для снятия с мели, после чего он должен быть вновь опущен и закреплен при первой же возможности.

С.8.4 РУЛЬ

- (1) Разрешается отцентровка **руля** по продольной оси симметрии **корпуса**.
- (2) Разрешается перемещение **руля**, однако только таким образом, чтобы верхняя часть пера **руля** не соприкасалась с кромкой подводной части **корпуса** или не отстояла от нее более чем на 25мм.

(b) КРЕПЛЕНИЯ

- (1) Разрешается применять кронштейны крепления рулевого пера любой конструкции, поставляемой ЛП. Диаметр шпильки может быть увеличен, дополнительные усиления могут быть добавлены внутрь рудерпоста.
- (2) Разрешается заменять штатный экстендер румпеля на любой другой, принимая во внимание тот факт, что новый экстендер выполняет точно такую же функцию
- (3) Разрешается демонтировать и перемещать рулевые петли и штыри рулевых петель, усиливать зону их крепления, с учетом ограничений согласно п. С.8.4(а)(2).

С.9 ВООРУЖЕНИЕ

С.9.1 МОДИФИКАЦИИ, ОДСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

Разрешается замена следующих деталей. Разрешается приобретать запчасти у любого производителя.

- (a) Стопоры
- (b) Блоки

С.9.2 ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ

Разрешается устанавливать следующие дополнения к **вооружению** (запчасти могут приобретаться у любого производителя):

- (a) Разрешается устанавливать на топе **мачты** механический ветроуказатель
- (b) Разрешается укреплять чехол вокруг **мачты** между палубой и вертлюгом гика, с учетом того, что его крепление не предоставляет никаких преимуществ в ходовых качествах яхты.
- (c) Разрешается укреплять на ноке **гика** мягкое защитное покрытие.

С.9.3 ОГРАНИЧЕНИЯ

- (a) Должен использоваться только один комплект **деталей рангоута** и стоячего **такелажа**, за исключением случаев поломки, полной утраты или получения повреждений, не подлежащих ремонту.

С.9.4 СТОЯЧИЙ ТАКЕЛАЖ

Разрешаются замены частей стоячего **такелажа**. Запасные части могут приобретаться у любого производителя.

(a) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

- (1) Стоячий **такелаж** должен быть установлен в таком порядке, в котором он поставляется ЛП.

С.9.5 БЕГУЧИЙ ТАКЕЛАЖ

Разрешается замена бегучего **такелажа** (запасные части должны быть указанного диаметра и могут приобретаться у любого производителя).

(a) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

- (1) Бегучий **такелаж** должен быть установлен в том порядке, в котором он поставляется ЛП.
- (2) Разрешается использование снастей из любого волокна.

(b) РАЗМЕРЕНИЯ

	Минимальное	Максимальное
Диаметр грота-фала	5 мм	
Диаметр стаксель-фала	8 мм	
Диаметр спинакер-фала	4 мм	
Диаметр бакштага	5 мм	
Диаметр контрольного линя бакштага	4 мм	
Диаметр гика-шкота	8 мм	
Диаметр стаксель-шкотов	8 мм	
Диаметр спинакер-шкотов	8 мм	
Диаметр галсового линя стакселя	4 мм	
Диаметр галсового линя спинакера	6 мм	
Диаметр вытяжного линя бушприта	6 мм	
Диаметр линя каретки гика-шкота	6 мм	
Диаметр оттяжки Каннингема	6 мм	

С.9.4 МАЧТА

(a) РАЗМЕРЕНИЯ

	Минимальное	Максимальное
Пересечение передней части мачты и поверхности палубы	___ мм	___ мм

(b) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

- (1) **Мачта** должна быть установлена в степсе таким образом, чтобы шпор мачты не имел возможности смещения более чем на ... мм.

С.9.5 ГИК

(a) РАЗМЕРЕНИЯ

	Минимальное	Максимальное
Limit mark width	мм	
Outer point distance		мм

(b) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

- (1) Точка пересечения под прямым углом геометрических линий, являющихся продолжением задней кромки **мачты** и верхней кромки **гика**, не должна находиться ниже **отметки нижнего уровня** на мачте.

С.9.6 БУШПРИТ

(a) ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

- (1) Бушприт должен быть полностью убран всегда, за исключением случаев, когда спинакер поднят или во время постановки или уборки бушприта.
- (2) Разрешается оснащать бушприт втягивающим линем произвольной конструкции при условии соблюдения ограничений п. С.5.1 (12)
- (3) **Конечная передняя точка** полностью убранного **бушприта** не должна выступать более чем на 200 мм за пределы **корпуса**.
- (4) Разрешается шлифовать нейлоновые стопора бушприта.

(b) РАЗМЕРЕНИЯ

	Минимальное	Максимальное
Расстояние от носового обреза палубы до конечной передней точки бушприта		1800 мм

С.10 ПАРУСА

С.10.1 МОДИФИКАЦИИ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

- (a) Запрещается изменять **паруса** каким-либо способом за исключением описанных в настоящих **правилах класса**.
- (b) Разрешается стандартное обслуживание и ремонт.
- (c) Разрешается использование логотипов на спинакерах без изменения формы или размера спинакеров.

С.10.2 ОГРАНИЧЕНИЯ

- (a) Разрешается наличие на борту только 1 (одного) **грота**, 1 (одного) стакселя и 2 (двух) спинакеров.

С.10.3 ОБОЗНАЧЕНИЯ НА ГРОТЕ

- (a) Номер паруса должен изображаться на обеих сторонах **грота**, согласно Приложению G МППГ.
- (b) Для яхт, арендованных или предоставленных в чартер на время проведения гонки, номер на парусе может не совпадать с номером согласно п. В.2.1 настоящих правил.
- (c) Эмблемой класса должен быть логотип SB20, указанный ЛО. Эмблема класса должна изображаться вблизи фалового угла грота.

РАЗДЕЛ D

D.1 СПЕЦИФИКАЦИЯ КОРПУСА

D.1.1 Корпус должен соответствовать Строительной Спецификации, действующей во время его производства.

D.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ КОРПУСА

D.2.1 Корпус должен быть построен производителем, имеющим лицензию ЛО на производство корпусов.

D.2.2 Все шаблоны, используемые для производства корпуса должны иметь одобрение ЛО.

D.3 ИДЕНТИФИКАЦИЯ КОРПУСА

D.3.1 Каждый корпус должен иметь идентификационную табличку производителя, включающую номер паруса. Табличка должна крепиться в задней части корпуса.

D.3.2 Каждый корпус, произведенный после 1-го февраля 2008 года должен иметь индивидуально пронумерованную Табличку ИСАФ, прикрепленную на внешней поверхности транца по правому борту.

D.4 ИЗМЕНЕНИЯ КОРПУСА

D.4.1 Запрещается изменять корпус каким-либо способом, кроме описанных в Разделе С настоящих **правил класса**.

D.5 ОБОРУДОВАНИЕ КОРПУСА

D.5.1 Оборудование корпуса должно соответствовать Строительной спецификации, действующей во время его производства, за исключением случаев внесения изменений, добавлений или замен, разрешенных Разделом С, настоящих **правил класса**.

РАЗДЕЛ E – Сборка Киля и Руля

E.1 СПЕЦИФИКАЦИЯ КИЛЯ И РУЛЯ

E.1.1 Сборка киля, пера руля, рудерстока/румпеля должна соответствовать Строительной спецификации, действующей во время их производства.

E.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

E.2.1 Киль, перо руля, рудерсток/румпель должны производиться исключительно производителем, обладающим лицензией ЛО на их производство.

E.3 ИЗМЕНЕНИЯ КИЛЯ И РУЛЯ

E.3.1 Запрещается изменять киль, перо руля, рудерсток/румпель каким-либо способом, кроме разрешенных Разделом С настоящих **правил класса**.

РАЗДЕЛ F – Вооружение

F.1 ДЕТАЛИ РАНГОУТА¹

F.1.1 **Детали рангоута** и его оборудование должны соответствовать Строительной спецификации, действующей на момент производства каждой **детали рангоута**.

F.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ВООРУЖЕНИЯ

F.2.1 **Детали рангоута** и его оборудование должны производиться исключительно производителем, имеющим лицензию ЛО на производство деталей рангоута.

F.3 ИЗМЕНЕНИЯ В ВООРУЖЕНИИ

F.3.1 Запрещается изменять детали рангоута, их оборудование и вооружение каким-либо способом, кроме разрешенных Разделом С **настоящих правил класса**.

Раздел G – Паруса

G.1 СПЕЦИФИКАЦИИ ПАРУСОВ²

G.1.1 **Паруса** Должны соответствовать Строительной спецификации, действующей на момент производства каждого **паруса**.

G.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПАРУСОВ

G.2.1 **Паруса** должны производиться исключительно производителем, имеющим лицензию ЛО на производство парусов.

G.3 ИЗМЕНЕНИЯ ПАРУСОВ

G.3.1 Запрещается изменять **паруса** каким-либо способом, кроме разрешенных Разделом С **настоящих правил класса**.

Дата вступления в силу:	15 ноября 2012 года
Дата опубликования:	15 ноября 2013 года
Предыдущие версии:	21 февраля 2011 года
	07 апреля 2010 года
	01 октября 2009 года
	10 июня 2009 года
	14 апреля 2008 года
	01 февраля 2008 года
	25 июля 2006 года

© ISAF 2012

¹ ВНИМАНИЕ! В английской версии правил имеется опечатка: п. правил F.1 ВООРУЖЕНИЕ имеет номер F.2, такой же как F.2 Производитель вооружения.

² ВНИМАНИЕ! В английской версии правил имеется опечатка: п. правил G.1 ПАРУСА имеет номер G.2, такой же как G.2 Производитель парусов.