

Від перекладача і упорядника до користувачів

Шановні колеги, за погодженням із Президією і Радою ВФУ навзамін звичайного порядку перекладів документів, тобто, починаючи з початку документа і далі за порядком розташування матеріалу, у першу чергу зроблено переклад того, що прямо стосується контрольного огляду і контрольного вимірювання на змаганнях. У трьох витягах із посібника для міжнародних вимірювачів 2009 містяться настанови і зразки бланків, що їх застосовують на головних змаганнях ISAF. Тимчасом вийшов новий посібник 2012, де матеріал, який стосується контрольного огляду і вимірювання, розташовано в іншому порядку, фрагментарно, у деколи скороченому вигляді, але можна вважати, що ця галузь не зазнала принципових змін.

Комітет по проведенню змагань рекомендував, все ж таки, оприлюднити матеріал 2009 року з огляду на те, що він містить низку рекомендацій і прикладів, які не повторюються у новій редакції посібника.

Беручи до уваги те, що жоден із варіантів посібника ISAF для вимірювачів у нас ніколи не перекладався, слід вважати, що обидва тексти щодо контрольного огляду, і 2009, і 2012 року стануть у пригоді не тільки нашим вимірювачам, також і організаторам змагань, тренерам і спортсменам.

Зі сподіванням на те, що перекладені настанови ISAF щодо контрольних оглядів і вимірювань буде враховано на змаганнях наступного сезону,

С. Машовець

Перший віце президент ВФУ, заступник голови комітету ВФУ по проведенню змагань, перекладач текстів, про які йдеться.

(ВИТЯГ 1 ІЗ ПОСІБНИКА ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ ВИМІРЮВАЧІВ 2009)

**6 ІНСПЕКТОРСЬКИЙ (КОНТРОЛЬНИЙ) ОГЛЯД НА ЗМАГАННЯХ**

*Зазвичай, часу на вимірювання буває дуже мало, як і завжди не вистачає вимірювачів. За таких обставин робота вимірювачів постає такою, яка вимагає не абиякої фізичної витривалості і особливих технічних прийомів задля того, аби вкластися у наявний проміжок часу. У Розділі 17 пропонуються приклади щодо порядку роботи по класах, бланки і т. ін.*

**6.1 Рівні вимірювання**

Треба пам'ятати, що вимірювання на регатах проводиться з метою перевірки того, що судно дійсно відповідає принаймні окремим певним вимогам. Зазвичай повне вимірювання не проводиться і вважається, що те, чого не перевіряли, відповідає вимогам. І, все ж таки, це не звільняє, а ні власника, а ні змагуна, від їхнього обов'язку змагатися на судні, яке відповідає всім вимогам правил класу. Ніяких непорозумінь між вимірюванням на регаті і повним вимірюванням не може бути, адже у першому випадку вимірювач отримує повноваження від Перегонового комітету певних змагань, який його призначає на посаду, а у другому має повноваження за контрактом, укладеним, або з виробником, або з власником судна.

Будучи контрольним, вимірювання на змаганнях зазвичай не потребує протокольних записів, і порядок виконання може бути пристосований до того, аби укладатися у відпущений на контрольний огляд і вимірювання час.

Можна зазначити п'ять рівнів контрольних перевірок, звичайно, нульовий рівень означає повну відсутність будь яких перевірок, що стосуються вимірювання:

**На рівні 1:** вимагаються тільки вимірювальні свідоцтва. На всіх рівнях має перевірятися рятувальне обладнання і обладнання щодо безпеки.

Це, звісно, є справою шкіпера, але загальний огляд рекомендується робити, як перед виходом на воду, так і за повернення на берег. У разі виникнення проблем під час регати, згадайте про те, хто несе відповідальність у першу чергу. Необхідний час: 5 хвилин на кожне судно – один вимірювач.

**На рівні 2:** можете додати перевірку вітрил та корегуючого баласту і тягарів.

Необхідний час: яких 15 хвилин на кожне судно – один вимірювач і двоє помічників.

**На рівні 3:** крок вперед, до того, що перевіряється, додається корегуючий баласт і тягарі, а також і марки на рангоуті.

Необхідний час: біля 20 хвилин на кожне судно – один вимірювач і п'ятеро помічників.

**Рівень 4:** це рівень, рекомендований для континентальних і світових чемпіонатів та кваліфікаційних змагань для Олімпійських ігор.

До вищезазначених вимірювань ви можете додати обрані вами предмети. Обрання цих об'єктів має бути предметом обговорення між керівними особами технічного комітету Класу і вимірювачем на регаті, зазвичай, міжнародним, призначеним ISAF, вимірювачем.

**Рівень 5:** це «Олімпійський рівень», на якому проводиться повне вимірювання.

Запропонувати можна наступну схему:

• РІВЕНЬ 1 (Національні кваліфікаційні (рейтингові) змагання)	Тільки вимірювальні свідоцтва + рятувальне обладнання і обладнання щодо безпеки
• РІВЕНЬ 2 (Національні чемпіонати)	Вимірювальні свідоцтва + корегуючий баласт і тягарі + вітрила + рятувальне обладнання і обладнання щодо безпеки
• РІВЕНЬ 3 (Національні чемпіонати в олімпійських класах або міжнародні змагання)	Вимірювальні свідоцтва + вітрила + корегуючий баласт і тягарі + рятувальне обладнання і обладнання щодо безпеки + марки на рангоуті
• РІВЕНЬ 4 (Міжнародні кваліфікаційні змагання, континентальні і світові чемпіонати)	Вимірювальні свідоцтва + вітрила + корегуючий баласт і тягарі + марки на рангоуті + обрані об'єкти + рятувальне обладнання і обладнання щодо безпеки
• РІВЕНЬ 5 (Олімпійська регата)	Вимірювальні свідоцтва + Повне вимірювання + рятувальне обладнання і обладнання щодо безпеки

**6.2 Необхідне технічне забезпечення**

Необхідне технічне забезпечення для виконання програми вимірювання на чемпіонаті залежить від обсягу тієї роботи, яку треба виконати. Надання повного технічного забезпечення трапляється дуже рідко і вимірювачам доводиться пристосовувати свою роботу і методи беручи до уваги той обсяг забезпеченості, який є наявним.

Наскільки тільки можливо, все вимірювання має проводитись на твердій поверхні, під покриттям, і, у будь якому разі, там, де немає вітру.

Вимірювання корпусів може чесно і з задоволенням бути проведено у будь якому приміщенні відповідним доступом, або у великому тентовому наметі. Яке б приміщення не використовувалося, воно мусить мати рівну, чисту підлогу, особливо у разі необхідності переміщення суден. Для установки обладнання для зважування, особливо якщо воно є типу зважувальної платформи, потрібно мати надійну основу.

Вимірювання вітрил в ідеалі має відбуватися на столах заввишки 85-90 см. Такі столи мають бути виготовлені для роботи з вітрилами певного класу і тому не завжди є доступними. З цієї причини іноді доводиться міряти вітрила просто на підлозі. У такому разі підлога має бути з переважно дерев'яною, або й іншою, але рівною і чистою поверхнею.

### Спеціалізовані місця для вимірювання

Оскільки час, відпущений на вимірювання, буває без варіантів занадто коротким, доводиться влаштовувати щось на кшталт промислової конвеєрної лінії, аби впоратися з вимірюванням за наявності тільки одного вимірювача (звісно з помічниками) здійснюючи вимірювання на спеціалізованих місцях, на одному з яких, скажімо, застосовуються тільки шаблони для корпусу. Після того судно переміщують на наступне спеціалізоване місце, і т. д. Вимірювання вітрил проводиться окремо. Якщо судна переміщують від одного спеціалізованого місця до іншого, то краще, аби відстань між спеціалізованими місцями була якнайкоротшою, тому що це буде менш виснажливо для переміщень судна і потребуватиме значно менше часу.

#### 6.3 Вимірювачі і помічники

Наскільки можливо, залучатися до роботи мають тільки кваліфіковані вимірювачі. У будь-якому разі вимірювач, який має здійснювати повне вимірювання, має бути компетентним для виконання такої роботи. Незаперечним є також і те, що він має бути добре обізнаним з правилами класу.

Якщо програма вимірювання включає вимірювання корпусів, визначення центру ваги, або тестування розподілу маси, зважування, вимірювання пера стерна і шверта, вимірювання рангоута і вітрил, то здійснити всю цю роботу одному, чи й двом, вимірювачам не уявляється можливим.

Досить часто буває необхідним залучати до роботи малокваліфікованих помічників. Це є прийнятним, якщо такі помічники отримали відповідні інструкції і настанови щодо того, як проводити вимірювання, і про що саме вони мають доповідати компетентному вимірювачеві, аби він сам приймав рішення за різних нестандартних, чи неочікуваних випадків.

Деякі дії вимагають переміщення судна, скажімо для зважування, і є дуже доречним, якщо для виконання цих дій виділено окремих людей.

#### 6.4 Час на вимірювання

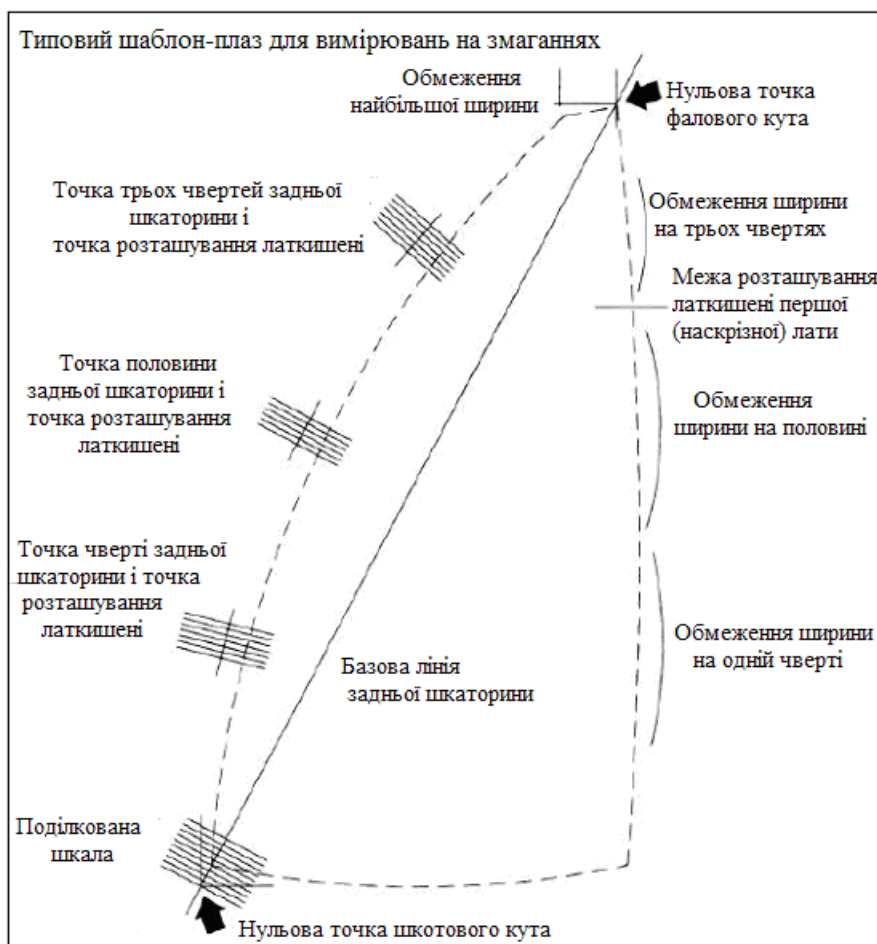
Час, який відводиться для вимірювання, має бути визначеним заздалегідь і, зазвичай, ще перед тим, як буде відомою точна кількість суден, які підлягатимуть контрольному вимірюванню. Якщо учасникам сповіщено про те, що вимірювання відбуватиметься у певні дні і певні відрізки часу, то вони з'являтимуться наприкінці вказаних термінів, наслідком чого будуть великі утруднення для вимірювачів щодо виконання належної роботи у належні терміни. Отже, пропонується призначати певний час для кожного окремого судна, заздалегідь перед регатою, або розподіляти заявників по групах, для яких призначається час, коли вони мають з'явитися на контрольне вимірювання. Цей порядок може бути запровадженим у процесі приймання попередніх заявок.

#### 6.5 Технічні прийоми щодо вимірювання

Застосування складаних металевих «метрів», або пластикових, чи й дерев'яних, рейок з чітко означеними мінімумами і максимумами дозволених розмірів певних предметів може сприяти як прискоренню процесу, так і погодженню щодо вимірювання. Якщо є необхідність користуватися рулетками, то чудово було б нанести маркування на стрічку рулетки у відповідних місцях. Такі позначки можна нанести шляхом обгортання стрічки рулетки у необхідних місцях якою не будь липучкою, скажімо ізоляційною стрічкою, чи скочем.

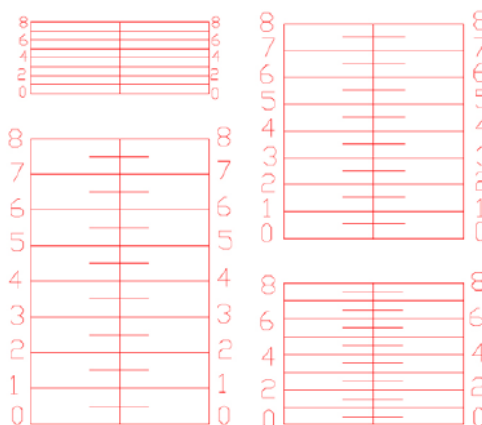
Для вимірювання вітрил також не є дуже зручним користуватися рулеткою. Зазвичай не створює великої мороки нанести на стіл, або на підлогу для вимірювання, позначки, які б відповідали обмеженням щодо певних розмірів, які перевіряються. Треба пам'ятати і про те, що підлоги майже ніколи не бувають достатньо чистими, і, більше того, працювати на підлозі є досить виснажливою справою. Отже, найкращим варіантом забезпечення процесу є столи, заввишки 85-90см.

Якщо є така можливість, то краще було б влаштовувати столи так, аби вітрила, на площині для їх вимірювання, не доводилося накладати одне на одне, адже, звісно, набагато зручніше працювати так, аби кожний мав окреме і ні від кого не залежне місце для роботи. З цієї причини деякі класи користуються окремими столами для гротів і стакселів/спінакерів, або, навіть, застосовують два ряди столів, аби працювати скоріше, у разі вони мають справу з великою кількістю суден (Оптиміст). Якщо ж мати окремі столи не виявляється можливим, то треба застосувати для різних типів вітрил різні за кольором розмітки. Корисно також, за нанесення марок на столи, чи на підлогу, мати у наявності і саме вітрило із тих, що будуть тут мірятися, щоб можна було б завчасно врахувати всілякі дрібниці, аби потім, під час вимірювання, якомога менше совати вітрило по поверхні.



Зображення 6.5.1 Типовий шаблон-плаз для перевіряння вітрил

На зображенні 6.5.1 показано типова розбивка точок для вимірювань грота. Градуйовані шкали мають бути з відповідними просвітами між мітками, як показано на зображенні 6.5.2. Вимірювачам мають бути заздалегідь відомі загальні розміри горбів задніх шкаторин гrotів, що є типовими для їхнього класу (або низки класів), аби розташувати шкали відповідно, особливо це стосується розташування шкал половини, чверті і трьох чвертей задньої шкаторини. Градуйовані шкали можуть застосовуватися і для точки середини нижньої шкаторини стакселів, а також і для точок польових шкаторини і точки середини нижньої шкаторини спінакерів. Застосування шкал не є обов'язковим, але ж дозволяють вимірювати вітрила без згинання і складання. У деяких правилах класів, аби уникнути необхідності згинання і складання вітрил, застосовуються спрощені системи, там приписується визначати вимірювальні точки у спосіб відкладання їх від «верхньої точки задньої шкаторини» на зазначених відстанях від «точки фалового кута» (ПСВ G.5.4).



Зображення 6.5.2 Градуйовані шкали на шаблонах-плазах для контрольного вимірювання.

Для перевірки того, що зміцнення вітрил і вітрильні числа є відповідними за розміром, можна застосовувати прості трафарети, або шаблони, із пластику, або картону.

## 6.6 Невідповідне обладнання і спорядження

Якщо вимірювач вважає, що яке не будь обладнання або спорядження не відповідає вимогам правил певного класу, то він має діяти за порядком, який встановлено правилом 78.3 ПВП і про який йдеться у розділі 7.

## 6.7 Особисте і переносне обладнання і спорядження

### 6.7.1 Рятувальні жилети

Зазвичай у вітрильницькій інструкції зазначається, що непромокальний одяг не вважатиметься за відповідний особистий засіб плавучості і тому змагуни повинні мати належні рятувальні жилети, або засоби плавучості.

Вимоги і стандарти зазнають змін від країни до країни, і тому неможливо чітко зазначити модель, яка має бути прийнятною. Проте, якщо вимагаються особисті засоби плавучості, то вони мають бути предметами спорядження, які виготовлено для того, аби слугувати рятувальним жилетом, або «засобом плавучості». Особисті засоби плавучості мають відповідати вимогам правил певних класів. Якщо нічого не сказано у правилах класу, то можуть сприйматися, як відповідні, особисті засоби плавучості що відповідають вимогам CEN (Європейський комітет стандартизації) Стандарт № 1 CEN 393 (50 Ньютонів) (5кГ), або їм рівноцінні. Надувні особисті засоби плавучості дозволяються тільки тоді, коли про них зазначено у правилах класу.

Вимірювач має не визнавати таких, які мають пошкодження будь якого кшталту, які можуть впливати на їх функціональну непридатність, чи призводити до спадання з того, на кого вони вдягнені, або ж призводити до зниження їхньої ефективності.

### 6.7.2 Трапеційні пояси

Найчастіше до трапеційних поясів, чи відкрениувальних ременів, висувуються дві вимоги: максимальна вага і позитивна плавучість.

**Збільшення маси поясів за допомогою свинцю, чи інших матеріалів, з метою довести їх до максимальної ваги, не дозволяється.**

Задля перевірки позитивної плавучості трапеційний пояс має бути покладеним у воду. Оскільки нічого не зазначено щодо часу його тримання на поверхні, то іноді виникають запитання, як довго пояс має триматися на поверхні. Вимога є простою: він має не тонути.

### 6.7.3 Кітва

Якщо тільки вітрильницькою інструкцією, Національною повноважною організацією, чи правилами класу, не приписано нічого іншого, то за правилами вітрильницьких перегонів вимагається, аби судно, коли воно є у перегонях, несло кітву і кітвовий ланцюг, або линву до неї (косяк).

У разі обов'язкової наявності кітви, у правилах класу зазвичай вказується і її мінімальна вага та обов'язкова довжина котвовой линви.

Якщо кітва трохи недоважує, то нормальним є погодитись із збільшенням ваги до потрібної, у вигляді додаткового тягара. Якщо таке робиться, то це має бути здійснено у такий спосіб, аби тягар було закріплено постійно (приклеєно епоксидною смолою) і щоби цей тягар не погіршував функціональних якостей кітви. Кітва має бути спроможною утримувати судно на місці, вона має бути такою, як продаються у торговельних закладах, або бути подібною до таких за конструкцією.

Кітвова линва має застосовуватися тільки як кітвова линва, а не використовуватися також і у якості спінакер-брасів, чи ще чогось.

Постійне місце розташування кітви іноді оговорюється у правилах класу, але, якщо цього не зазначено, то вимірювач має перевірити, чи не зберігається кітва у одному із відсіків плавучості. Відсіки плавучості є частиною обладнання щодо безпеки і мають ні в якому разі не відкриватися, коли судно є під вітрилами.

### 6.7.4 Весло

Якщо вимагається, аби на облавку судна було весло, то воно має бути здатним для його задовільного застосування за призначенням. Весло може бути складаним для зберігання, за умови, що складаним воно є тільки для зберігання і що за застосування за призначенням воно є досить міцним. Мінімальна довжина весла береться, як його загальна довжина, а не довжина одної з його частин.

### 6.7.5 Відро

За правилами класу для відливання води з кокпіту може бути приписано мати одне, чи й більше, відер, або шполик.

### 6.7.6 Ручна помпа (смок)

Якщо за правилами класу вимагається, аби на облавку судна була ручна помпа (смок) вона має бути спроможною виділяти воду з самого днища геть за межі палуби.

## 6.8 Непромокальний одяг

У правилах вітрильницьких перегонів ISAF зазначається, який саме одяг має право вдягати на себе змагун під час перегонів з погляду на збільшення власної ваги для того, аби тримати судно на рівному кілі.

### ПВП 43 ОДЯГ І СПОРЯДЖЕННЯ ЗМАГУНІВ

43.1 (a) Змагуни повинні а ні вдягати, а ні нести на собі одяг чи спорядження з метою збільшення власної ваги.

(b) Ба більше, одяг і спорядження змагуна, без урахування ваги спорядження для відкренивання, яке вдягається на змагуна, та трапеційних поясів, і одягу (включно з взуттям), який вдягнено тільки нижче колін, має важити не більше 8 кілограмів. Правила класу або вітрильницька інструкція можуть визначити певну, меншу або більшу, аж до 10 кілограмів, вагу. Правила класу можуть включати взуття та інший одяг, що нижче колін, до цієї ваги. Спорядження для відкренивання, яке вдягається на змагуна, та трапеційні пояси мають бути з позитивною плавучістю і важити не більше за 2 кілограми, але правилами класу може бути дозволено збільшення ваги аж до 4 кілограмів. Вага має визначатися відповідно до вимог Додатку Н.

(c) Якщо інспектор по контролю за спорядженням або вимірювач, на якого покладено обов'язки щодо зважування одягу і спорядження, завважить, що змагун вірогідно порушив правило 43.1(a) або правило 43.1(b), то він мусить письмово доповісти про це перегоновому комітетові.

43.2 Правило 43.1(b) не застосовується до суден, від яких вимагається, аби вони були обладнані лесрами безпеки.

Це правило (ПВП 43) не надає відомостей яким чином визначати вагу одягу і спорядження, але у Додатку Н до правил перегонів надається рекомендований метод:

**ДОДАТОК Н — ЗВАЖУВАННЯ ОДЯГУ І СПОРЯДЖЕННЯ**

Дивись правило 43. Цей додаток не може змінюватися вітрильницькою інструкцією або приписами національних повноважних організацій.

**Н1** Предмети одягу і спорядження, які треба зважити, мають розташовуватися на вішалках. Після того, як предмети будуть насичені водою, вода з них має вільно стікати протягом однієї хвилини перед зважуванням. Для забезпечення можливості вільного стікання води вішалки мають бути такими, аби речі висіли так, як на звичайних вішалках для одягу. Кишені, у яких є такі, що не можуть закриватися, отвори для витікання води, мають бути порожніми, а кишені та предмети, які можуть утримувати воду, - мають бути наповненими.

**Н2** Якщо запропольована вага перевищує дозволена величину, змагун може знов повісити речі на вішалки, а інспектор щодо контролю за спорядженням має знов намочити і зважити їх. Ця процедура може бути повторена вдруге, якщо вага залишатиметься більшою за дозволена величину.

**Н3** Змагун, вдягнений у драй-с'юїт, може обрати альтернативний варіант зважування речей.

- (a) Драй с'юїт та предмети одягу і спорядження, які були вдягненими ззовні драй с'юїту, мають зважуватися, як приписано вище.
- (b) Одяг, який вдягається зсередини драй с'юїту, має зважуватися у тому стані, як був вдягнений у перегонах, і без видалення з нього води.
- (c) Обидва показники ваги складаються разом.

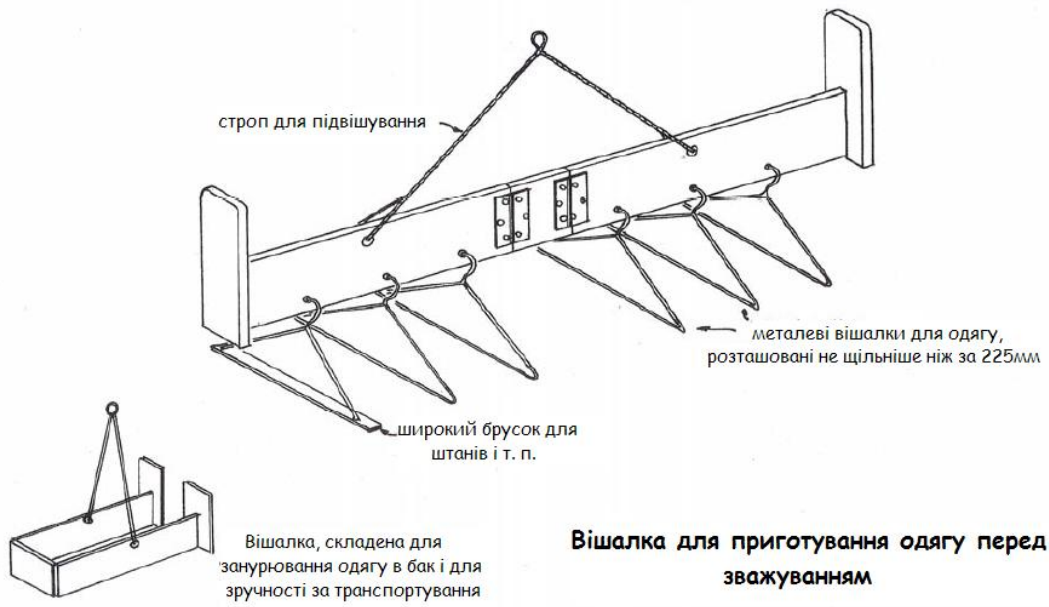
**Порядок зважування одягу**

Задля перевіряння ваги одягу і спорядження, що його вдягнуто на змагунів, всі предмети, які мають зважуватися, треба зняти і добре намочити у воді. Увага: спорядження означає також і трапеційні пояси, і рятувальні жилети.

Спосіб у який одяг і спорядження розташовуються на вішалках, має не абияке значення для визначення ваги, що занотовується і дуже важливо, аби за вільного стікання води не утворювалося в одязі ніяких «ставків». Рекомендується, аби застосовувалася вішалка з навішаними на неї «плечиками для одягу» і було приготовано кілки для взуття, аби воно було у перевернутому стані.

Проте, це може виявитися нездійсненним за відсутності великого баку, чи балії. У такому разі речі мають вивішуватися по черзі. За умови, коли занурено у воду такий, що не всмоктує воду, предмет одягу, досить занурити його одноразово і не хвилюватися щодо неточностей зважування. З багатьох предметів одягу вода стікає швидко у декілька перших секунд після вивішування, але відтак стікання відбувається набагато повільніше так, що наприкінці періоду стікання в одну хвилину має місце дуже невелика різниця. Дивіться зображення нижче.

Кишені в одязі, які зроблені так, аби вода з них сама вільно витікала, є такі, що не можуть закриватися, іншими словами такі, які мають отвори для витікання води, без можливості їх закривати, мають бути протягом зважування порожніми, а кишені та предмети спорядження, які зроблені так, аби воду утримувати, є забороненими. Предмети взуття, які є частиною того, що підлягає зважуванню, мають зважуватися порожніми.



**Вішалка для приготування одягу перед зважуванням**

Звичайний одяг постає намоченим, за кілька секунд, але такі предмети одягу, які здатні поглинати воду, потребують не менше, ніж двоххвилинного перебування у воді.

Коли речі будуть насичені водою, їх треба залишити на одну хвилину підвішеними для стікання води, а відтак зважити і записати показник цієї ваги.

Якщо визначена вага перевищує допустиму межу, то вимірювач пропонує змагунові знов, уже по іншому, розташувати одяг на вішалці, та повторити перевірку повторно намочивши і, після того, зваживши речі. Якщо в результаті повторного зважування буде отримано менше значення ваги, то воно і має братися за фактичну вагу одягу, чи спорядження.

На практиці краще пересвідчитися у тому, аби дуже абсорбційні речі не торкалися одне одного, і абсорбційні частини одягу не торкалися інших абсорбційних частин одягу.

Наявність широкої планки, чи бруска на вішалці допомагає здійснювати це щодо штанів і комбінезонів. Такі речі, як непромокальний одяг з насичуваною підкладкою, і «полярні костюми», краще розташовувати на вішалці навиворіт, оскільки так вода стікає з них краще.

Предмети взуття, шкарпетки і рукавички зважуються порожніми. Кишені у непромокальних предметах одягу мають бути наповненими, якщо тільки не обладнані постійними отворами для витікання води, у такому разі вони будуть порожніми під час зважування.

**Може бути застосовано і наступний, альтернативний, метод:**

1. Хай змагун зануриться у воду і наповнить водою всі кишені (якщо вони є), або нехай перебуває у воді принаймні дві хвилини.
2. Нехай протягом однієї хвилини вода з нього стікає.
3. Зважте змагуна разом з його особистим спорядженням *Weighing the competitor with their personal equipment* >> **W1**
4. Нехай змагун роздягнеться до спідньої білизни. *Taking all the personal equipment and the clothing down to underclothes.*
5. Зважте змагуна знову >> **W2**

**Вага спорядження і одягу  $W = W1 - W2$**

Якщо вага є меншою за дозволену правилами класу, то все в порядку, якщо більша за дозволену, то дійте далі за **Додатком Н ПВП**.

## 7 ПРАВИЛА ПЕРЕГОНІВ І ВИМІРЮВАННЯ

### 7.1 Обов'язки вимірювача, правило перегонів 78.3

У цьому правилі викладено порядок, за яким має діяти вимірювач у разі він знаходить, що судно не відповідає правилам класу або свідоцтву про бал. У правилі сказано:

#### **78 ВІДПОВІДНІСТЬ ПРАВИЛАМ КЛАСУ; СВІДОЦТВА**

**78.1** *Власник судна, або будь-яка інша відповідальна особа, мусять бути певними, що судно підтримується у стані, який відповідає вимогам правил класу і що його вимірювальне свідоцтво, чи свідоцтво про бал, залишається дійсним.*

**78.2** *Коли за вимогою правила потрібно пред'явити відповідне свідоцтво для участі у перегонах до їх початку, але воно не пред'явлене, судно може брати участь у перегонах за умови, що перегонний комітет отримав підписану відповідальною особою заяву про наявність дійсного свідоцтва і про те, що воно буде пред'явлене перегонному комітетові до закінчення змагань. Якщо ж свідоцтво вчасно не пред'явлено, то судно має бути дискваліфікованим на всі перегони змагання.*

**78.3** *Коли інспектор щодо контролю за спорядженням або вимірювач, якого призначено на змагання, дійде висновку, що судно, або особисте спорядження змагуна, не відповідає правилам класу, він має подати про це письмовий рапорт до перегонного комітету.*

#### **Припис ВФУ до правила 78.1**

*Для неолімпійських класів вітродоцок на додаток до правила 78.1 зареєстрований і датований оригінал офіційного документа про власність на дошку, її шверт, плавник та вітрило може правити за її вимірювальне свідоцтво.*

#### **Припис ВФУ до правила 78.2:**

*У разі застосування правила 78.2 на додаток до вимог цього правила судно має внести заставу у розмірі не менше ніж 50 (п'ятдесят) гривень, яка не повертається, а обертається на користь повноважного організатора, якщо відповідне свідоцтво або його копію не буде пред'явлено перегонному комітетові у зазначений термін. Розмір застави може бути збільшений Повноважним організатором.*

**Важливо зазначити, що вимірювач не має права на те, аби дискваліфікувати яхту, чи не допустити її до участі у змаганнях.**

Іноді до вимірювача звертаються за тим, аби він доповів протестовому комітетові (або Міжнародному журі) щодо умов і суті протесту. Такий рапорт вимірювача має містити **тільки факти** – інакше кажучи, розміри, або уточнення форми предмету, про який йдеться, і, у разі про це запитують, формулювання у правилах класу.

Протестовий комітет може прийняти ухвалу щодо протесту після його слухання, якщо не матиме поміркованих сумнівів щодо розуміння, тлумачення, або застосування правил класу. Проте, у разі він не буде певним що сумнівів немає, то мусить звернутися до органу, повноважного щодо вирішення таких справ.

У правилах перегонів чітко не зазначено, який саме орган треба вважати повноважним, отже, протестовий комітет, чи Міжнародне журі, може саме вирішувати з яким органом консультуватися. У статутному положенні ISAF 26.11 зазначається за яким порядком можна отримати тлумачення правил, але деякі класи застосовують іншу форму, суть якої приписується у правилах класу.

Серед відповідних осіб чи організацій, які можуть вважатися повноважними, є наступні:

**Міжнародна вітрильницька федерація (для міжнародних класів, керованих ISAF)**

**Національна повноважна організація (якщо вона є керуючим органом щодо класу у цій країні)**

**Голова технічного комітету Міжнародної асоціації класу, який діє у постійному спілкуванні з ISAF**

Як б особа, чи організація не виступала консультантом, важливо, аби вона насправді була компетентною щодо таких рішень. Не найкращим фактом є те, що за багатьох випадків вимірювання на регатах здійснюється особами, які не дуже добре знайомі з правилами класів і, будучи компетентними щодо вимірювання вітрил, вони можуть бути мало знайомі з іншими правилами, яких має бути додержано щодо суден певного класу.



**7.2 Пошкодження і перевищення дозволених допусків, протести щодо вимірювання - ПВП 64.3**

За цим правилом яхті надається окремо визначений час для приведення до ладу пошкоджень, або зношувань чи поламок, які призвели до невідповідності судна правилам його класу, за умови, що наслідком цього не було покращення ходових якостей цього судна.

**64.3 Ухвали по протестах щодо вимірювання**

- (a) Якщо протестовий комітет встановить, що перевищення допусків, дозволених правилами класу, є наслідком аварійного пошкодження або нормального зношування і не поліпшує перегонних якостей судна, то він має не накладати на судно покарання. Проте, судно має не брати подальшої участі у перегонах, доки відхилення не буде усунуто, якщо тільки протестовий комітет не дійде висновку, що немає, або не було, розумної можливості це зробити.
- (b) Якщо протестовий комітет має сумнів щодо розуміння правила вимірювання, він має звернутися з запитом, прилучивши до нього відповідні факти, до повноважного, компетентного щодо тлумачення правил, органу. Ухвалюючи своє рішення, комітет має керуватися відповіддю цього органу.
- (c) Якщо судно, яке є дискваліфікованим за правилом вимірювання, заявляє письмово про свій намір апелювати, воно може брати участь у чергових перегонах не змінюючи стану судна, але буде дискваліфікованим, якщо після цього не подаватиме апеляції, або коли ухвала щодо апеляції буде не на його користь.
- (d) Витрати на вимірювання, які постають через протест, що стосується правила вимірювання, мають сплачуватися стороною, яка програла, якщо тільки протестовий комітет не ухвалить іншого рішення.

Визначати, чи покращилися ходові якості судна, чи ні, є справою суддів-рефері, але, скажімо, за те, що від частих витягувань на берег по слипу частина оковки кіля швертбота зітерлася і не відповідає вимогам правил класу щодо товщини у перетині, такий швертбот зазвичай не буде дискваліфікованим. Так само, не треба очікувати від протестового комітету дискваліфікації яхти, баки плавучості якої було пошкоджено у наслідку зіткнення, винуватицею якого вона сама не була.

**7.3 Розпізнавальні знаки на вітрилах ПВП 77**

*Судно має відповідати вимогам Додатку G, який регламентує наявність і розташування на вітрилах емблем класів, національних літер і чисел.*

Дивіться розділ 15 «Вимірювання вітрил» See Section 15 “Sail measurement”

**7.4 Рекламування ПВП 80 та Статутне положення ISAF 20**

*Судно і його екіпаж мають відповідати вимогам Статутного положення ISAF 20, Кодекс про рекламування.*

**7.5 Право на протест (ПВП 60.2)**

*Якщо перегонний комітет отримає рапорт, що його передбачено правилами 43.1(c) або 78.3, то він має подати протест на судно.*

## 17 НАСТАНОВИ ЩОДО КОНТРОЛЬНОГО ОГЛЯДУ НА ЗМАГАННЯХ

У цьому розділі наведено приклади різних варіантів щодо приготування до проведення контрольного огляду і вимірювання на змаганнях, включно з підбором типових інструкцій, настанов і форм такого огляду. Для різних класів запроваджено цілу низку різновидів і форм, отже, представити у цьому посібнику весь гігантський обсяг наявних матеріалів не уявляється можливим.

### 17.1 НАСТАНОВА ISAF 2001 ЩОДО ВИМІРЮВАННЯ ВІТРИЛ: ЧАСТИНА С, ВИМІРЮВАННЯ НА ЗМАГАННЯХ

#### С.1 Вступ

У цій частині термін **вимірювання на змаганнях** стосується вимірювання, огляду, перевірки наявності та/або контрольної перевірки спорядження, відбраного для змагань і виключно для участі у цих, конкретних змаганнях. До нього не відноситься жодне вимірювання, що є необхідним для отримання вимірювального **свідоцтва (сертифіката)** або **сертифікаційного знака**, наявність якого може вимагатися **правилами класу**. Має бути приділено увагу до того, аби не плутати **вимірювання на змаганнях** з **базовим вимірюванням**, оскільки права і обов'язки вимірювача та канали зв'язків є дуже різними для цих різновидів вимірювання. Хоч **вимірювання на змаганнях** і може стосуватися всього судна в цілому, у цій настанові йдеться переважно про вимірювання **вітрил**. Якщо треба міряти не тільки вітрила, то рекомендації, що їх надано у цій настанові, мають включатися як невід'ємна частина до цілого плану і стратегії щодо проведення контрольного вимірювання.

#### С.2 Повноваження вимірювача на змаганнях

**Вимірювачі на змаганнях** отримують свої права і повноваження виключно від перегонних комітетів змагань на яких вони здійснюють вимірювання. **Офіційні вимірювачі і міжнародні вимірювачі** не мають повноважень щодо вимірювання на змаганнях, якщо вони не є призначеними для цього перегонним комітетом конкретних змагань. Зверніться до випадку ISAF 57. У разі НПО, чи АК мають намір аби один із їхніх вимірювачів брав участь у **вимірюванні на змаганнях** то вони мають звернутися до перегонного комітету аби той призначив такого вимірювача **вимірювачем на змаганнях** іще перед початком змагань. Оскільки у багатьох класах існує практика проведення базових вимірювань безпосередньо перед головними змаганнями, розумним є робити так, аби це вимірювання проводилося іншим вимірювачем, а не тим, якого призначено **вимірювачем на змаганнях**. Діяльність у двох іпостасях породжує суперечність щодо прав і обов'язків. Вона виникає у разі, коли **вимірювач на змаганнях** має дати оцінку якому не будь предмету спорядження, який він сам, початково вимірював раніше, він має для перевірки передати такий предмет іншому **вимірювачеві на змаганнях**. **Вимірювач на змаганнях** є виключно під юрисдикцією перегонного комітету до якого мають направлятися всі офіційні доповіді і рапорти щодо невідповідності спорядження вимогам правил (ПВП 78.3). У разі виникнення у **вимірювача на змаганнях** будь якого сумніву щодо застосування правила, чи інструкції щодо вимірювання, запит має спрямовуватися до сертифікаційного органу класу у країні, де відбуваються змагання (ПСВ Н 1.2). (органу, який є повноважним щодо видачі вимірювальних свідоцтв (сертифікатів)).

#### С.3 Повноваження Асоціації класу

Асоціація класу не має прямих владних функцій, або юрисдикції щодо **вимірювання на змаганнях**, за винятком випадків, коли вона має їх як повноважний організатор, чи як одна із складових повноважного організатора (ПВП 87.1). Орган, **повноважний щодо видачі вимірювальних свідоцтв** (сертифікатів) (сертифікаційний орган) не має прав на те, аби касувати чинність, або вилучити, вимірювальне свідоцтво (свідоцтво про бал, сертифікат) судна, під час участі цього судна у змаганнях. Дивіться випадок ISAF 57.

#### С.4 Правила перегонів Racing Rules

Правилом перегонів, яке має найбільше відношення до **вимірювання на змаганнях**, є правило 78.3, яке наведено нижче:

##### ПВП 78.3

**Якщо інспектор щодо контролю за спорядженням або вимірювач, якого призначено на змагання, дійде висновку, що судно, або особисте спорядження змагуна, не відповідає правилам класу, він має подати про це письмовий рапорт до перегонного комітету.**

#### С.5 Обов'язки вимірювача на змаганнях

За ПВП 78.3 **вимірювачеві на змаганнях** надається первинне повноваження щодо визнання відповідності спорядження вимогам **правил класу**. Ці повноваження поширюються тільки на вимірювання на змаганнях. Якщо вимірювач прийде до офіційного висновку, що який не будь предмет спорядження не є відповідним, то він не має іншого вибору, окрім як подати письмовий рапорт про це до перегонного комітету, який **зобов'язаний** подати протест на судно. За більшості випадків малоімовірно, щоб протестовий комітет вжив заходів проти судна ще перед тим, як воно завершить перегони, отже, на практиці, стратегія **вимірювача на змаганнях** щодо судна, яке він вважає таким, що не додержало правил вимірювання, має бути різною залежно від того, коли саме він діє: перед тим, чи після того, як судно відганялося у перегонах. порушення правил класу.

##### Перед участю у перегонах

Перед перегонами, та у разі серії перегонів, це має робитися так, аби застосовувалося у перших перегонах серії, першим обов'язком **вимірювача на змаганнях** є досягнення такого стану судна, коли все спорядження відповідає правилам. У світлі саме цього обов'язку, **вимірювач на змаганнях** має активно докласти всіх зусиль, аби досягти відповідності правилам, але внутрішню толерантно ставитися до інтересів змагунів.

##### Після початку перегонів

Після того, як перегони розпочалися, головним обов'язком **вимірювача на змаганнях** є оцінювати відповідність спорядження, що і покладено на нього перегонним комітетом через вітрильницьку інструкцію або й протестовим комітетом у наслідку ухвал по протестам. Якщо вітрильницькою інструкцією **вимірювача на змаганнях** вповноважено проводити вибірковий контроль, то треба визначити предмети, які підпадуть під таку перевірку. Треба мати на увазі, що за порушення правил щодо спорядження не існує жодних альтернативних покарань. Недодержання навіть у малому, правил вимірювання, які стосуються ходових якостей, чи безпеки судна, призводить на пряму до дискваліфікації. Вимірювач, перевіряючи будь який предмет спорядження, який не вимірювався, перед перегонами, або який ненавмисне був замінений, чи спотворений з часів базового вимірювання, має бути обережним. Якщо ж змагун навмисне бреше, що предмет або був наявним, у якому разі інший змагун змушений протестувати, або темнить, що предмет неможливо знайти за такої раптової вибіркової перевірки. Отже, після того, як перегони розпочалися, **вимірювач на змаганнях** має бути реагуючим поліціантом, у такий манері, як людина, яка записялася.

### С.6 Планування вимірювання на змаганнях

Упереджувальне **вимірювання на змаганнях** щодо вітрил має бути заплановане на період перед початком перших перегонів. Наступне вимірювання **вітрил** має бути реакцією на щось і без впевненості у наявності необхідного обладнання не може плануватися. Планування передзмагального вимірювання зазвичай є предметом погодження між АК, повноважним вимірювальним органом, повноважним організатором і **вимірювачем на змаганнях** щодо наявних можливостей у сенсі часових обсягів, допомоги і грошових коштів, необхідних для виконання запланованих обсягів. Перед тим, як почати планування **вимірювач на змаганнях** має налагодити зв'язки з цими організаціями і продовжувати надавати консультації їм щодо всіх справ, які стосуються планування і ресурсів. На цих перемовинах також має бути висвітлено все, що стосується вимірювання, розділи, у яких є потрібними вимірювальні дані, що можуть бути важливими у разі виникнення необхідності трактування правил. Консультації мають починатися у терміни, які б забезпечували можливість включити вимоги щодо **вимірювання на змаганнях** до положення про перегони і до вітрильницької інструкції.

### С.7 Обмеження щодо вітрил

Важливо знати, чи застосовуватимуться на змаганнях обмеження щодо кількості **вітрил**, за яких кожне судно має право користуватися тільки певною кількістю гротів, стакселів і спінакерів. Обмеження щодо кількості **вітрил** мають стати у пригоді для визначення тієї кількості вітрил, яку доведеться вимірювати, і має також попередньо визначити застосування **маркування вітрил допущених до змагань** як одного з елементів передзмагального контрольного вимірювання. Якщо обмеження щодо кількості **вітрил** не застосовуватимуться, то буде потрібним визначити ту кількість **вітрил**, яку можна очікувати, як застосовну на кожному з суден. Вона різнитиметься від класу до класу.

### С.8 Час, люди, гроші.

Починайте процес планування з обрахування кількості часу, потрібного для вимірювання всіх **вітрил** вповні. Для обрахування за допомогою табличок, що містяться нижче, необхідного для вимірювання часу, застосуйте очікувану кількість учасників і кількість та типи **вітрил**, які можуть бути задіяні.

Наприклад, якщо очікується 50 суден, кожне з двома гротами, двома стакселями і двома спінакерами, то користуючись табличками, що їх розміщено нижче, загальний час має бути:  $(50 \times 2 \times 10.)$  [Гроти]  $+(50 \times 2 \times 7)$  [Стакселі]  $+(50 \times 2 \times 7.)$  [Спінакери] = 2,500 хвилин, збільшіть цей показник на 20% для врахування непередбачуваних випадків, тоді:  $2500 \times 1.2 = 3,000$  хвилин, тобто, 50 годин. Такий приблизний підрахунок можна застосовувати для того, аби уявити скільки потрібно мати часу і скільки потрібно мати вимірювачів/помічників для виконання завдання. Типовий вимірювальний день на змаганнях зазвичай буває 10 годин, а вимірювальна бригада для вимірювання кожного вітрила має складатися із вимірювача і його помічника. (Власник, або учасник змагань, не можуть залучатися у якості помічників). Необхідні 50 годин у нашому прикладі можуть виглядати як 5 днів з однією вимірювальною бригадою, або як 1 день із 5 вимірювальними бригадами, або ж і як інші проміжні варіанти. Якщо отримати необхідну кількість днів/бригад не уявляється можливим, то обсяг вимірювання має бути зменшено до такого ступеня, аби досягти рівноваги.

(The owner/competitor should not be included as the helper). Taking the 50 hours requirement from the above example would give 5 days using one measurement team or 1 day using 5 measurement teams or any variation in between. If it is not possible to achieve the day/team requirement then the extent of measurement will need to be reduced until a balance is reached. This should be undertaken by omitting the measurement of the least performance related items as listed in the tables below. Вилучайте позиції щодо вимірювання із табличок починаючи знизу списків допоки не досягнете рівноваги щодо вимог, бажань і можливостей. Не забувайте, що маркування вітрил, як допущених для використання у регаті, не може бути вилучене на змаганнях, де діють правила щодо обмеження кількості **вітрил**. До якої б згоди щодо часу на вимірювання і кількості вимірювачів та їхніх помічників, не дійшли, це має бути затверджено повноважним організатором і посилення на це має міститися у положенні проперегони і у вітрильницькій інструкції. Whatever is finally decided regarding measurement time and the number of measurers/helpers, this must be agreed with the organising authority and referred to in the Notice of Race and Sailing Instructions. Кожний із списків для вимірювання одного **вітрила** у табличках, що містяться нижче, має братися разом із часом, який має на це витрачатися. Час, що його визначено, як потрібний для стандартного вимірювання грота, стакселя і вимірювання спінакера латую, стосується всіх позицій вимірювання, що їх зазначено у табличках.

ГРОТ	Хвилин
Маркування вітрила і записи	2
Довжина задньої шкаторини	2
Ширина на половині	
Ширина на трьох чвертях	
Ширина на чверті	
Верхня ширина	
Фалова ширина	
Довжина нижньої шкаторини	
Довжина передньої шкаторини	
Тип тканини	1
Вага тканини	1/2
Розташування верхньої кишені для лати	
Довжина верхньої кишені для лати	1
Основні підсилення на кутах	
Основні підсилення будь де	
Допоміжні підсилення на кутах	
Допоміжні підсилення будь де	1/2
Розташування нижньої кишені для лати	
Довжина нижньої кишені для лати	1/2
Розташування середньої кишені для лати	
Довжина середньої кишені для лати	3
Підшивки по шкаторинах	
Шви	
Площа віконця	
Розташування віконця	
Знаки, що означають клас (символи)	
Вітрильні числа	
Марка виробника вітрила	

СТАКСЕЛЬ	Хвилин
Маркування вітрила і записи	1
Довжина передньої шкаторини	2
Довжина задньої шкаторини	
Довжина нижньої шкаторини	
Медіана нижньої шкаторини	
Перпендикуляр до передньої шкаторини	
Фалова ширина	1
Тип тканини	
Вага тканини	1
Основні підсилення на кутах	
Основні підсилення будь де	
Допоміжні підсилення на кутах	2
Допоміжні підсилення будь де	
Підшивки по шкаторинах	
Шви	
Площа віконця	2
Розташування віконця	
Марка виробника вітрила	
СПІНАКЕР	Хвилин
Маркування вітрила і записи	1
Довжина задньої шкаторини	3
Медіана нижньої шкаторини	
Довжина нижньої шкаторини	
Діагоналі	
Ширина на половині	
Ширина на трьох чвертях	1
Ширина на чверті	
Вага тканини	1/2
Основні підсилення на кутах	
Допоміжні підсилення на кутах	2
Підшивки по шкаторинах	
Шви	
Вітрильні числа	
Марка виробника вітрила	

### С.9 Оплата праці вимірювачів

Будь яка оплата праці, чи інші витрати на вимірювачів є обов'язком повноважного організатора. Важливо, аби домовленості щодо цього було досягнуто ще перед змаганнями. **Вимірювач на змаганнях** має не приймати жодних оплат чи очікувати покриття будь яких витрат безпосередньо від змагунів.

### С.10 Умови діяльності, устаткування, споруди

Вимірювання **вітрил** на змаганнях має відбуватися за гарних умов щодо освітлення, у місцях, де немає вітру і протягів. В ідеалі вимірювання має проводитися на столах. Вони мають бути 85-90 см заввишки, мати єдину робочу площину, якщо утворену на різних столах, то з ніжками, стягненими скочем, що частіше за все, виявляється задовільним. Вимірювання на столах усуває необхідність працювати нахиленим, ставати на коліна і таким чином значно зменшує втому, яка супроводжує вимірювання **вітрил**. Якщо немає можливості забезпечення столами, то підлога спортивного, або танцювального залу може бути придатною. Якщо єдино можливою для користування є підлога з цементною поверхнею, то на неї необхідно покласти покриття із поліетилену, поверх вимірювальних плазових шаблонів. Вимірювання на траві не дає задовільних результатів. Забезпечуйте відповідними приміщеннями кожну з вимірювальних бригад, аби вони мали змогу працювати паралельно. Стіл і стільці мають бути надані кожній бригаді, а також харчування і напої мають бути доступними у нормальні терміни.

### С.11 Приготування

#### а) Документація

Окрім ПВП, ПСВ, **правил класів** бланків вимірювання, тлумачень і посібників щодо вимірювання вітрил і т. ін. потрібно мати також бланки вимірювання на змаганнях, журнал реєстрації і зауважень щодо вимірювань, та звернення щодо змін вітрильних чисел. У бланку вимірювання на змаганнях, виданому учасникам під час реєстрації, має зазначатися детально корпус судна, його вітрила та його власний реєстраційний номер (взятий із **сертифікату** (вимірювального свідчення, свідоцтва про бал)), та містити повідомлення про час і місце контрольного вимірювання, про кількість дозволених вітрил, про стан, у якому вони мають бути пред'явлені, і частина бланку має бути призначеною для записів **вимірювача на змаганнях** про результати вимірювання і його штамп. Кінцева частина бланку, декларація, має бути підписана учасником, після завершення вимірювання. У цій декларації офіційно перелічуються марковані предмети спорядження і гарантується, що вони не замінюватимуться протягом змагань без попереднього дозволу журі. Журнал реєстрації і зауважень щодо вимірювань, який зазвичай буває простим зошитом, має використовуватися вимірювачем для записів щодо кількості **вітрил**, їх серійних номерів, виробника і т. ін.. щодо кожного з суден, які беруть участь у змаганнях. Рекомендується, аби принаймні одна окрема сторінка стосувалася одного судна, і у межах наявного для цього часу було занотовано якомога більше відповідної інформації. Бланк звернення про заміну вітрильних чисел має бути готовим для надання змагунам,

які бажають звернутися до перегонного комітету про дозвіл на використання вітрил з вітрильними числами, які не відповідають виміральному свідоцтву (сертифікату, свідоцтву про бал) судна і вимогам правил класу. Таким є звернення за ПВП 77 і Додатку G ПВП. Ці бланки не стосуються безпосередньо вимірювання, але їх застосування сприяє заощадженню часу і є зручним для змагунів.

#### **b) Приладдя**

Вимірювання на змаганнях вітрил малих і середніх розмірів за ПСВ має відбуватися із застосуванням шаблонів і вимірвальних планок. Для вимірювання великих вітрил користуються сталевими рулетками.

#### **c) Гроти і стакселі**

В АК (асоціаціях класів) часто бувають наявними готові контрольні шаблони із майлара, чи поліетилену, з яких, якщо це є можливим, можна скористатися. Їх треба розіслати на поверхні, призначеній для вимірювання, закріпити скочем, клейкою стрічкою, або будь чим приколоти, та перевірити на відповідність правилам класу, ретельно додержуючи порядку, який застосовується за **базового вимірювання**. Якщо скористатися з готових шаблонів не уявляється можливим, то можна створити плазові шаблони прямо на вимірвальній поверхні, наклеївши на неї кольорову клейку стрічку. Якщо вимірювання має відбуватися на поліетиленовому покритті, тоді кольорову стрічку треба клеїти просто на поверхню під поліетиленовою плівкою. Задля допомоги щодо розташування і розкладання шаблонів використовуйте справжні наявні **вітрила**.

#### **d) Спінакери**

Через те, що спінакери складно розстелити на площині, ми не радимо вимірювати їх з використанням пласких шаблонів. Для спінакерів невеликих розмірів рекомендовано користуватися гнучкими вимірвальними латами. Якщо шаблони можуть бути надані АК, то перед тим, як застосовувати ці шаблони, їх розміри треба перевірити. Навзамін цього, є досить простий вихід: зробити відповідні гнучкі лати з нанесеними на них вимірвальними позначками розмірів. Для великих спінакерів, які треба вимірювати сталеву рулеткою, рекомендується застосовувати порядок, визначений для **базового вимірювання**.

#### **e) Підсилення і вітрильні числа**

Для перевірки розмірів підсилення і вітрильних чисел можна застосовувати плексигласові, або зроблені із жорсткого поліетилену, шаблони. Їх можна накладати зверху на вимірюваний об'єкт і тоді крізь шаблон буде видно будь які відхилення від норми.

#### **f) Довжина і ширина кишень для лат**

**Довжину кишень для лат** зсередини і ззовні, та їхню ширину можна перевіряти користуючись виміральною латою, схожою на ті, що застосовуються для вимірювання спінакерів.

#### **g) Інше обладнання**

Окрім шаблонів і вимірвальних лат рекомендується все ж таки мати і обладнання, яке застосовується для базового вимірювання.

### **C.12 Контрольне вимірювання**

#### **C.12.1 Перед перегонами**

##### **a) Перевірка сертифікаційних знаків**

Перед вимірюванням треба пересвідчитися у тому, що вітрильні числа, які є на **вітрилі**, відповідають номеру судна за сертифікатом (вимірвальним свідоцтвом, свідоцтвом про бал), а також, що на **вітрилі** є **сертифікаційний знак**. Якщо вітрильні числа відрізняються від номера судна, то змагун має заповнити звернення до перегонного комітету щодо зміни вітрильних чисел. Якщо на вітрилі немає **сертифікаційного знаку**, який є обов'язковим за правилами більшості класів, то таке вітрило не можна вимірювати. Змагуну має бути запропоновано представити навзамін інше **вітрило**, або ж влаштувати незалежне вимірювання цього **вітрила**, а відтак пред'явити його знову.

**Вимірювачі на змаганнях** мають усвідомлювати, що бувають непорозуміння через те, що **вітрило** було виміряне і отримало **сертифікаційний знак**, зазвичай на попередніх змаганнях, коли насправді те контрольне вимірювання виявилось неправильним. Іноді **знак допуску до змагань** ставлять у гасовому куті, тоді, як за рекомендацією ISAF його належить ставити у шкотовому куті

##### **b) Маркування знаком допуску до змагань**

Якщо на змаганнях діє обмеження щодо кількості вітрил, які можуть використовуватися судном у перегонах, то кожне із вітрил, які входять до дозволеного числа і допущені до змагань, має бути марковане знаком допуску до змагань. Маркування має відбуватися тільки у разі вимірювач є певним щодо відповідності вітрила вимогам передзмагального контрольного вимірювання. **Знак допуску до змагань** ставиться на шкотовому куті. Додатково на стакселях поряд зі знаком допуску має наноситися і вітрильне число судна, аби у разі перевірки під час змагань наявності **знаків допуску до змагань** було ясно, що вітрило є приналежним до певного судна, допущеного до змагань. У такий самий спосіб, як зазначено вище, може проводитися і початкове маркування **сертифікаційних знаків**, хоч сам знак допуску найвірогідніше має нетиповий вигляд і можливо містить напис «Знак допуску для вітрил».

##### **c) Вимірювання гротів**

Коли вітрило перевіряється за допомогою шаблона, то воно має бути розкладене і розтягнуте з силою, потрібною, аби розправити зморшки, які є уперек лінії, по якій береться розмір, як вимагається за ПСВ Н.5.1. Вітрило має бути розкладеним на виміральному шаблоні так, аби **точка фалового кута** співпадала з нульовою відміткою точки фалового кута на шаблоні, а **точка шкотового кута** була на поділкованій шкалі лінії задньої шкаторини шаблона біля шкотового кута. Для визначення, якщо потрібно, кутів користуйтеся вимірвальними латами, як лінійками. Вимірювач має бути біля шкотового кута, а його помічник біля фалового кута. Вимірювач має доводити до відома свого помічника, на якій відмітці поділкованої шкали опинилася точка **шкотового кута** вітрила і на яких відмітках відповідних шкал опинилися відмічені на вітрилі точки задньої шкаторини. Тепер можуть бути виміряні довжини і ширини, та розташування **кишень для лат** і перевірена **фалова ширина**. Якщо будь який із цих показників є близьким до зазначеної у правилах межі, то цей розмір має бути переміряний за порядком **базового вимірювання**. Тип і вага матеріалу перевіряються звичайним товщинним мікрометром і пробними шаблонами. Помічник вимірювача, користуючись вимірвальними латами, може відтак перевірити ззовні і з середини довжину і ширину **кишень для лат**, у той час, коли вимірювач перевіряє **підсилення** і вітрильні числа застосовуючи жорсткі шаблони. Будь яке вимірювання решти позицій може бути здійснене за допомогою або жорстких шаблонів, або вимірвальних лат.

##### **d) Вимірювання передніх вітрил (стакселів)**

Контрольне вимірювання стакселів здійснюється у той самий спосіб, що і контрольне вимірювання гротів.

##### **e) Вимірювання спінакерів**

Через те, що спінакер важко розкласти на площині, робити контрольне вимірювання спінакерів за допомогою шаблонів не рекомендується. Відповідно, їхні ширини і медіани нижньої шкаторини мають міряться, отже, треба скласти вітрило, аби визначити **точки задньої шкаторини і точку середини нижньої шкаторини**. З цього треба починати вимірвальний процес і чітко замаркувати точки на **вітрилі**. **Довжину задньої** (бокових) **шкаторини і медіану нижньої шкаторини** треба перевіряти знов таки за допомогою вимірвальних лат. Помічник має сумістити нуль лати з **точкою фалового кута**, а вимірювач перевірить **вітрило** з іншого кінця лати. Лата має розташовуватися на топі вітрила, яке має бути розправленим відповідно до вимог ПСВ Н.5.1. Вітрило тепер може бути складене на вимірвальній латі, аби можна було перевірити його **ширину**. Вагу матеріалу, **підсилювання**, вітрильні числа, та інші позиції можуть перевірятися у спосіб, подібний до контрольного вимірювання грота.

**f) Дії у разі невідповідності вимогам правил**

Протягом передзмагального вимірювання, якщо вимірювач робить висновок про невідповідність вітрила вимогам правил, то спершу змагунові пропонується виправити невідповідність або через зміну стану вітрила, або шляхом повної заміни вітрила на інше. Якщо змагун піддає сумніву правильність **вимірювання на змаганнях**, то вітрило має бути переміряне за порядком **базового вимірювання**, бажано, аби це було зроблено іншим вимірювачем. Якщо ж вітрило знов виявляється таким, що не відповідає вимогам правил (або й у разі наявності сумніву), змагунові знов пропонується виправити невідповідність. Якщо така вимога знов відхиляється, то вимірювач має подати рапорт до перегонового комітету відповідно до ПВП 78.3.

**g) Записи**

За передзмагального вимірювання, на його завершенні перед тим, як поставити штамп на вітрило, має бути заповнено бланк вимірювання на змаганнях і дані про вітрило занесені до вимірювального журналу. Важливо, аби вітрило було визначено як певна окрема одиниця, і, у разі на ньому немає серійного номера виробника, або ж власного номера вітрила, присвоєного йому первинним вимірювачем, то **вимірювач на змаганнях** має нанести на вітрило такий номер.

**h) Вилучення вітрила перед перегонами.**

Іноді трапляються такі випадки, коли після проходження контрольного вимірювання, але ще перед початком перших перегонів, у яких діє обмеження щодо кількості вітрил, учасник змагань вирішує змінити свій вибір і замінити допущене до змагань вітрило на інше, і звертається з тим, аби це вітрило пройшло контрольне вимірювання. За таких випадків, перед тим, як міряти вітрило, запропоноване навзамін первинного, змагун має надати одне з вітрил, раніше перевірених і маркованих **знаком допуску до змагань**, для того щоб, або закреслити на ньому **знак допуску**, або вилучити вітрило, яке буде повернуто не раніше, як після закінчення останніх перегонів (якщо тільки не було іншого рішення Жюри).

**C.12.2 Після того, як перегони почалися**

Після того, як перегони почалися, єдиними вимірювальними діями щодо вітрил має бути або перевірка наявності знака допуску, або будь яке вимірювання за вимогою перегонового комітету, чи протестового комітету. У разі такої вимоги, рекомендується проводити вимірювання за порядком **базового вимірювання**.

**C.13 Положення про перегони і вітрильницька інструкція**

Вимоги щодо вимірювання, як перед, так і після перегонів, мають зазначатися у положенні про перегони і у вітрильницькій інструкції.

**C.14 Протести і апеляції щодо вимірювання**

**a) Хто може протестувати?**

Протестувати на судно щодо порушення, яке полягає у недотриманні правила класу і невідповідності даним вимірювального **свідоцтва/свідоцтва** про бал можуть або інше судно або перегоновий комітет. А ні НПО, а ні АК, а ні **вимірювач на змаганнях** не мають права на протестування. Дивіться ПВП 60.1, 60.2, і 78.3.

**b) Подання рапорту за ПВП 78.3**

Якщо вимірювач подає рапорт до перегонового комітету у відповідності з вимогами ПВП 78.3, то цей рапорт має бути у письмовому вигляді, у ньому мають зазначатися вітрильне число і реєстровий номер (з таблички) та назва судна, про яке йдеться, його власник, а також і дані щодо **правила класу**, чи правил, і тлумачення стосовно характеру невідповідності, час, коли було занотовано наявність порушення, які дії, якщо вони були, мали місце стосовно власника або довіреної особи, і, чи існувала на думку вимірювача, ця невідповідність правилу до початку та/або після закінчення перегонів. У разі отримання рапорту відповідно до ПВП 78.3 перегоновий комітет не має іншого вибору, окрім подачі дійсного протесту на судно. Вимірювач, маючи це на увазі, може перед тим, як подавати формальний рапорт, переговорити на неформальній основі з головою протестового комітету, особливо за такого випадку, коли невідповідність стосується цілої низки суден.

**c) Надавання свідчень**

Якщо вимірювача запрошено на слухання як свідка, то він має обмежити свої пояснення тільки власне фактами і не втручатися в дискусію щодо поглядів або тлумачень, чи правил класу, чи правил перегонів. Треба також мати на увазі, що узгодження і застосування прецедентів виникає тільки у разі офіційного тлумачення правила вимірювання вповноваженим на це органом, або правила перегонів за апеляційною процедурою. Факт того, що щось було дозволено на останніх із попередніх головних змагань у певному класі, не означає, що це має розглядатися як прецедент для наступних змагань.

**d) Пошкоджене обладнання**

Іноді змагуни звертаються щодо отримання дозволу від протестового комітету на використання вітрила навзамін того, яке пройшло контрольне вимірювання і допущене до змагань у межах дозволеної кількості (оштамповане), але після того постало пошкодженим. ПрК може звернутися до вимірювача із запитанням, чи, на його, вимірювача, думку, міра, обсяг і причина пошкодження є справедливою підставою для заміни. За таких обставин вимірювач має зауважити, що його думка щодо обсягу і причини пошкодження, а також подальшого використання вітрила у перегонах, є суто його власною думкою і не є таким твердженням, що обґрунтовується правилами класу, чи правилами вимірювання. Сам по собі протестовий комітет, може виявитися більш компетентним щодо вирішення цих питань, ніж **вимірювач на змаганнях**.

**e) Тлумачення і застосування правил класу**

Якщо за правилом ПВП 64.3(b), протестовий комітет має якийсь сумнів щодо сенсу вимірювального правила, то він має звернутися із запитанням, додавши до запитання встановлені факти, до органу, вповноваженому щодо тлумачення правил. Зазвичай таким органом є технічний комітет самої ISAF, НПО, або АК. Таким органом **вимірювач на змаганнях** не вважається.

**f) Дії за ПВП 69 – брутально-неетична поведінка**

Звинувачення, або заохочення щодо обвинувачення, за ПВП 69 є дуже серйозною справою і має порушуватися тільки після взяття до уваги всіх факторів, що стосуються обвинувачення у брутально-неетичних вчинках. За характером даних може бути тільки два типи випадків, які пов'язані з вимірюванням, чи з вимірювачем.

До першого типу відносяться такі випадки, коли **вимірювача на змаганнях** під час виконання ним своїх обов'язків було словесно ображено змагуном. За такого випадку тільки сам вимірювач може судити про рівень образи і про те, чи може бути ця дія підставою для порушення справи за цим правилом.

До другої групи відносяться такі випадки, коли мало місце незаперечне шахрайство щодо вимірювання, або обман і підробка стосовно **сертифікаційного маркування**. За таких випадків, якщо тільки не виникає ніяких сумнівів, вимірювач має без вагань започатковувати процес, передбачений ПВП 69.

## g) Апеляції

Право на апеляцію реалізується за правилом ПВП 70. За цим правилом перегоновий комітет має право на апелювання щодо ухвали протестового комітету тільки у разі сам перегоновий комітет був стороною у протесті. Це може мати місце, і у разі слухання відбувалося щодо протесту за правилом ПВП 78.3 і воно не проводилося самим перегоновим комітетом. **Вимірювач на змаганнях** і АК (Асоціація класу) не мають прав на апелювання.

### C.15 Дії після закінчення змагань

Одразу після закінчення змагань **вимірювач на змаганнях** має пересвідчитися у тому, що всі тимчасово вилучені на період змагань вітрила і будь які **сертифікати** (вимірювальні свідоцтва/свідоцтва про бал) повернуто їхнім законним власникам. Крім цього має бути підготовлено і передано до відповідної НПО і Асоціації відповідного класу, чи класів, письмову доповідь-звіт щодо конкретних висновків від роботи вимірювача, проблем, з якими йому довелося стикнутися і дій, які були вжиті відповідно. Вимірювач має підготувати також звіт щодо управління змаганнями і подати його повноважному організаторові.

### 17.2 Приготування щодо вимірювання і загальний вигляд станцій (спеціалізованих місць) для вимірювання: клас ОПТИМІСТ

#### ОСНОВИ

Ділянка для вимірювання має бути поряд з місцем стоянки суден і її периметр має бути вільним від автівок, автобусів і причепів, аби нічого не стояло на заваді вільному доступу до цієї ділянки. The Measurement Area must be close to the boats parking area and the perimeter must be free of cars, vans and trolleys in order to allow a good access to it. Особливе значення має те, аби рух автівок з причепами не створював незручностей на шляху тих, хто прибуває і змінює розташування для проходження вимірювання. Доступ на ділянку через хвіртки в огорожі має бути вільним тільки для тих, хто проходить контрольне вимірювання так само, як і рух причепів з яхтами за периметром ділянки.

Внутрішній простір ділянки для вимірювання має бути не меншим, ніж 200м<sup>2</sup>. Вхідний і вихідний проходи на ділянку мають бути розташовані на протилежних її сторонах, аби забезпечити належну свободу потоку груп із матеріальною частиною, яка має проходити контрольний огляд і вимірювання. Ця невеличка деталь є вирішальною для прискорення і доброї керованості процесу. В середині ділянки має бути дві лінії щодо контрольного вимірювання: одна для суден, які орендовано у організатора (швидкісна лінія), а інша для решти суден.

Має бути наявною можливість закрити доступ на ділянку для обідньої перерви і на ніч. Має бути забезпечено як електричне освітлення, так і доступ до електромережі для живлення зважувальних приладів і комп'ютерів.

Під час, коли вже відбуватимуться перегони (коли контрольний огляд буде завершено), ділянка може використовуватися для інших цілей, але принаймні 60м<sup>2</sup> площі має залишатися у розпорядженні вимірювального комітету, аби здійснювати після перегонів контрольне вимірювання (перевірку ваги суден, вимірювання вітрил і т. ін.).

У розпорядженні вимірювального комітету має бути гумовий катер. Підходящим типом такого катера є катер 6 м довжиною з двигуном 40 КС і з центральним керуванням, аби мати можливість безпечно наглядати за суднами на воді, а також буксирувати судна для їх контрольного огляду і вимірювання на березі. На катері має бути флагшток для прапора вимірювачів, а також і належна система котування.

#### КОНТРОЛЬНИЙ ОГЛЯД СПОРЯДЖЕННЯ: ШТАМПИ І СТИКЕРСИ (НАЛІПКИ)

Штамп для вітрил має бути за розміром приблизно 5x5, чи 10x10 см і має містити лого чемпіонату та/або слова: Контрольне вимірювання. Якщо штамп маленький, то краще не тулити на нього багато літер. Оскільки водостійке чорнило сохне швидко, змінюючи форму штамп, треба мати принаймні три штампи. Чорнило, що застосовуватиметься для вітрил, і маркерів має бути водостійким і має бути випробуване перед змаганнями. Водотривкі маркери мають бути Staedtler Lumocolor F, або схожі. Оскільки рангоут зазвичай буває чорним, то треба мати маркери з білим, срібним, або золотим чорнилом.

Пластикові стикерси мають бути 6x3 см завбільшки і містити лого чемпіонату та/або слова контрольне вимірювання (вимірювальний контроль) на прозорому тлі, аби було видно підпис під наліпкою. Кількість стикерсів для одного судна дорівнює шести. Якщо кількість яхт-учасників – 250, то треба мати 1500 стикерсів, отже, рекомендується мати їх порядку 2000 штук, аби не мати клопоту.

#### **СТАНЦІЇ (СПЕЦІАЛІЗОВАНИ МІСЦЯ) ДЛЯ ВИМІРЮВАННЯ:**

Кодові літери і кольори для кожної із станцій мають відповідати таким, що застосовуються на чемпіонатах Світу. Помічники, про яких йдеться далі, мають бути компетентними і присутніми протягом днів, коли відбувається вимірювання всіх суден. У разі захворювань, травмувань, або неможливості бути присутніми повний день, помічника має замінити наявний резервний виконувач його обов'язків, який має пройти навчання і інструктаж ще перед початком вимірювань. Особа, яку призначено старшою на певній станції (спеціалізованому місці), має бути спроможною вільно спілкуватися англійською.

#### СТАНЦІЯ А (СПЕЦІАЛІЗОВАНЕ МІСЦЕ А): ВИМІРЮВАЛЬНИЙ СЕКРЕТАРІАТ. РЕЄСТРАЦІЯ

**Призначення:** Отримання, перевірка і класифікація документації, поданої представником команди за годину перед тим, як почнеться вимірювання спорядження його/її команди. Особа, яка є старшою по станції (спеціалізованому місцю), має досить вільно спілкуватися англійською і, якщо можливо, володіти іншими мовами (французькою, іспанською, німецькою і т. ін.) Коли документацію перевірено, мають бути заповнені бланки контрольного вимірювання на чемпіонаті (на яких мають значитися національні літери і вітрильні числа), ці бланки будуть потрібними на наступних станціях щодо вимірювання. Статистичні дані щодо спорядження, яке буде використовуватися на чемпіонаті, мають збиратися саме на цій станції (отримання даних, може відбуватися і у вигляді Excel файла, який містить вітрильне число, назву виробника корпусу, вітрила, рангоута та шверта і пера стерна).

#### **Персонал:**

1 Відповідальна особа: має бути досвідченою щодо вимірювальних процедур, а також і обізнаною з документацією класу ОПТИМІСТ. На цю посаду краще призначити людину спокійну і привітну, адже їй доведеться спілкуватися з представниками команд.

1 Помічник: має допомагати Відповідальній особі і бути контролером щодо потрапляння у приміщення для вимірювання (перевіряти, чи є судно і спорядження сухим, чи є плавучості (мішки) у надутому стані, але не принайтовленими, гікашот висмикнутий із блоків, буксирний кінець є у наявності, шверт, перо і рангоут не є зачохленими, і т. д.)

#### **Разом: 2**

**Обладнання і приладдя:** Один письмовий (конторський) стіл з двома стільцями  
 Два стільці для представників команди (представника і тренера)  
 50 тек, або інші місця для паперів

Картки для контрольного вимірювання (приблизно 275 шт.)

Дошка коркова, чи подібна

Ручки, олівці, папір, степлер і т. ін.

**СТАНЦІЯ В (СПЕЦІАЛІЗОВАНЕ МІСЦЕ В): ЗВАЖУВАННЯ КОРПУСА Зелений вимірювальний бланк**

**Призначення:** Перевіряється номер матриці, вітрильне число на щогловій банці та стікер ISAF про сплату будівельного внеску (стікер має бути тим самим, який зазначено вимірювальним секретаріатом у зеленому бланку). Перевіряється, чи відповідає стан корпусу вимогам щодо зважування (сухий, без ливів, мішки плавучості не принайтовлені, і т. д.) і корпус зважується. Перевіряйте точність на шкалі. Важливо, аби зважувальний пристрій був встановлений на горизонтальній бетонній площині (не на дерев'яній, чи трав'яній основі) і був захищений від вітру.

**Персонал:**

1 Відповідальна особа

1 Помічник

**Разом: 2**

**Обладнання і приладдя:** Один письмовий (конторський) стіл і два стільці

1 цифровий зважувальний пристрій для 35 кг. Підходять цифрові ваги на 50 кг з точністю +/- 50 гр.

1 сертифікована гиря (важок)

1 Контрольний список всіх перевірених суден із зазначенням ваги і корегуючих тягарців, якщо потрібно.

Дерев'яні калабашки приблизно по 300, 200, 100 і 50 гр. (загалом на 10-15 гр)

Ручки, маркери з водостійким чорнилом, папір і т. ін.

**СТАНЦІЯ С (СПЕЦІАЛІЗОВАНЕ МІСЦЕ С): КОНТРОЛЬНА ПЕРЕВІРКА КОРПУСА Зелений вимірювальний бланк**

**Призначення:** Перевіряються предмети (позиції) раніше зазначені Т. К. IODA. Має проводитися контроль випадкових позицій, яким може бути перевірка форми і матеріалу корпусу, розташування предметів обладнання (оковок) і т. ін. Поставте стікер проходження контрольного огляду (вимірювання) і підпис на щогловій банці.

**Персонал:**

2 Відповідальних особи

2 Помічники

**Разом: 4**

**Обладнання і приладдя:** 1 Вимірювальний брус IOD'95, шаблони IODA для IOD'95

Один письмовий (конторський) стіл з двома стільцями

1 детектор металу (металошукач)

4 борцовські мати приблизно висотою 700мм

Ручки, олівці і папір.

Маркери з водостійким чорнилом.

**СТАНЦІЯ D (СПЕЦІАЛІЗОВАНЕ МІСЦЕ D): КОНТРОЛЬНА ПЕРЕВІРКА РАНГОУТА Жовтий вимірювальний бланк**

**Призначення:** Перевіряються щогла, гік і шпринтов. Пересвідчіться у тому, що на кожному з рангоутних дерев нанесено вітрильне число, а, також, і номер серії. Перевірте вимірювальні смужки (марки) на щоглі і гіку, які мають бути поставлені на постійній основі. Перевірте розташування отворів, має контроль випадкових позицій, яким може бути перевірка форми і матеріалу корпусу, розташування предметів обладнання (оковок) і т. ін. Поставте стікер проходження контрольного огляду (вимірювання) і підпис на щогловій банці.

**Персонал:**

2 Відповідальних особи

2 Помічники

**Разом: 4**

**Обладнання і приладдя:** 1 стіл (3x4 метри) для вимірювальних шаблонів

2 стільці

2 борцовські мати або маленькі столи для складання обладнання перед вимірюванням

1 компостер, кернер для штампування по металу

1 тефлонова киянка

Ручки, олівці і папір.

Маркери з водостійким чорнилом

**СТАНЦІЯ E (СПЕЦІАЛІЗОВАНЕ МІСЦЕ E): КОНТРОЛЬНА ПЕРЕВІРКА ВІТРИЛ Червоний вимірювальний бланк.**

**Призначення:** Ця станція є найскладнішою, через велику кількість предметів, що підпадають під контрольний огляд і вимірювання. З цієї причини станція має розділятися на дві окремих ділянки (два столи для вимірювання вітрил). Важливо, аби до вимірювального бланку вітрила було занесено номер гудзика цього вітрила. Перевірте матеріал вітрила і підсиленя, довжину задньої, передньої і нижньої шкаторин, діагоналі, западини і опуклості (від'ємну і додатну кривину) на задній шкаторині, ширину вітрила, вітрильну вимірювальну марку, точку середини нижньої шкаторини і т. ін.

**Персонал:**

2 Відповідальних особи, які мають бути досвідченими щодо вимірювання вітрил оптимістів

2 Помічники

**Разом: 4**

Аби вимірювальний процес відбувався швидко і точно, дуже важливо, щоб між відповідальною особою станції і його помічниками було налагоджене добре узгодження і взаємодія.

**Обладнання:**

2 столи 3,5x2,5 метри, які мають бути вповні з рівною і гладенькою поверхнею (як меламінова). Якщо можливо, то краще, аби столи були зроблені із суцільних плит з підсиленнями на нижній стороні. Столи мають бути заввишки 90 см.

2 вимірювальних шаблони для вітрил (їх треба замовляти у секретаріаті IODA)

1 стіл з 3 стільцями



- 1 Мікрометри.
- 2 Гнучкі лінійки, (вимірювальні стрічки) другого класу довжиною принаймні 3 метри Стенлі, або подібні).
- 2 чи 3 офіційних штампи чемпіонату (розміром приблизно між 5x5, і 10x10 см).  
Водостійкі чорнила для матерії (такі, як STK Berolin R9, чи подібні).
- 3 подушечки для чорнил.  
Маркери з водостійким чорнилом
- Ручки, олівці і папір.

**СТАНЦІЯ F (СПЕЦІАЛІЗОВАНЕ МІСЦЕ F): КОНТРОЛЬНА ПЕРЕВІРКА ШВЕРТІВ І СТЕРНОВИХ ПЕР** Синя вимірювальна картка.

**Призначення:** Перевірка форм швертів і стернових пер за допомогою шаблонів. Перевіряється матеріал, місце встановлення оковок на пері стерна і центр ваги шверта. Перевіряється вага шверта і пера, виробники і номери серій. Поставте снікерси на кожний з предметів, які пройшли перевірку.

**Персонал:**

- 1 Відповідальна особа.
- 1 Помічник.

**Разом: 2**

- Обладнання і приладдя:**
- 3 столи 1,5x1 метр
  - 2 стільці
  - 1 вимірювальний шаблон для шверта.
  - 1 вимірювальний шаблон для пера стерна.
  - 1 цифровий зважувальний прилад (ваги) на 2 кг. Зручними будуть і ваги на 5 кг з точністю +/- 10 грамів
  - Ручки, олівці і папір.
  - Маркери з водостійким чорнилом.

**СТАНЦІЯ G (СПЕЦІАЛІЗОВАНЕ МІСЦЕ G): ЗАВЕРШАЛЬНА ПЕРЕВІРКА ПОВНОЇ ВІДПОВІДНОСТІ** Помаранчова вимірювальна картка.

**Призначення:** Перевірка кольорових карток, які заповнювалися на кожній з попередніх станцій. Якщо все у них визначено, як правильне, то видається «Погодження на участь у регаті», за яким учасник може брати участь у заході, користуючись тим спорядженням, яке було перевірено вимірювальним комітетом. У разі один, чи й більше предметів спорядження виявлено як такий що не є відповідним, буде потрібним його перемерити. Якщо є така можливість, то час на перемерювання має бути відведено наприкінці дня, або у періоди невеликого завантаження вимірювачів. Коли контрольний огляд і вимірювання завершено, всі картки і бланки мають знаходитися на станції (спеціалізованому місці) **G** розкладені у теки по командах. Для доброї скоординованості дій між станціями реєстрації і завершення необхідно мати персонал:

- 1 Відповідальна особа
- 1 Помічник

**Разом: 2**

- Обладнання і приладдя:**
- Один письмовий (конторський) стіл із трьома стільцями
  - Бланки: Свідоцтво про проходження контрольного огляду і вимірювання  
Розклад повторних вимірювань
  - Ручки, олівці, папір
  - 1 Список (учасників) у якому мають значитися учасники, які завершили контрольний огляд і вимірювання
  - Equipment: 1 Table with 3 chairs.

**ОКРІМ ЦЬОГО НЕОБХІДНО МАТИ:**

- Радіо, або телефон для зв'язку з бюро регати, судом перегонного комітету, ПрК (Журі).
- Ксеракс, якщо бюро регати не є поряд
- Теніски, або кепі які б означали членів вимірювального комітету
- Холодильник з водою та іншими напоями
- Кошки для паперового непотребу
- Ацетон і ганчірки
- 1 стіл 2x2 метри поза приміщенням для ремонтних робіт.
- Прозора клейка стрічка (скоч)

### 17.3 Порядок контрольної перевірки на відповідність правилам класу RS:X

Контрольна перевірка на відповідність правилам класу (контрольний огляд і вимірювання на змаганнях) має проводитися на всіх змаганнях класу RS:X за однаковим форматом. Намагання скоротити цю систему можуть тільки призвести до утруднень, як щодо змагунів, так і щодо тих, хто проводить змагання (журі, організаторів і перегонного комітету та вимірювачів) і може призводити до знеславлення класу.

Беручи до уваги сказане вище, Класом RS:X на підставі консультацій з повноважними організаторами змагань створено простий, але суворий порядок щодо передзмагальної контрольної перевірки, яка може відбуватися без необхідності витрат організатором великих коштів на її проведення. За цим новим форматом на змагуна покладається більша відповідальність щодо заповнення у тому, що її/його матеріальна частина відповідає вимогам чинних правил класу. Як Клас, так і ISAF мають наразі у своєму розпорядженні чудовий шаблон для вимірювання, яким можна перевірити низку точок на нижній поверхні корпусу (дошки) RS:X.

#### ПОРЯДОК ПЕРЕДЗМАГАЛЬНОЇ КОНТРОЛЬНОЇ ПЕРЕВІРКИ

- 1. ВАГА КОРПУСА**

Всі корпуси мають зважуватися зі щогловим погоном у зборі, тягарями, швертом із захисним чохлом і шторками і вентиляційними заглушками, встановленими на місці.  
Перед тим, як поставити штамп, або клеймо допуску до змагань, на шверт, має бути записано (зареєстровано) номер його серії.  
За вимогою вимірювача на змаганнях шверти можуть зважуватися.  
Ремені для ніг можуть залишатися на корпусі, якщо вимірювач хоче з'ясувати дані щодо їхньої ваги разом із засобами кріплення.  
Вага може записуватися на кормовому кінці дошки задля полегшення визначення її вимірювальною групою за контрольних перевірок після наступних перегонів.
- 2. ПЛАВЦІ**

Перед тим, як поставити на плавець штамп, або клеймо допуску до змагань, має бути записано (зареєстровано) номер його серії.  
Може бути перевірено скіс плавця від прямовисної лінії.
- 3. РАНГОУТ**

Перед тим, як поставити на верхню і нижню секції штамп, або клеймо допуску до змагань, має бути записано (зареєстровано) номери їхніх серій.  
На уїшбон (гік) має бути поставлено штамп, або клеймо допуску до змагань.
- 4. ВІТРИЛА**

На вітрилі мають нестися означення країни, дивізіону і вітрильні числа. Перед тим, як поставити на вітрило штамп, допуску до змагань, вітрила і лати мають бути перевірені на відповідність класу.

#### **ЧИМ МАЄ ЗАБЕЗПЕЧУВАТИСЯ ПРОВЕДЕННЯ ПЕРЕДЗМАГАЛЬНОГО КОНТРОЛЬНОГО ОГЛЯДУ І ВИМІРЮВАННЯ**

**Від Організатора змагань:** захищений від дощу і вітру простір з електричним освітленням, який би розташовувався неподалік від усіх учасників і їхнього спорядження.

Великий стіл, на якому можна було б розстелити вітрило.

30кг x 0.005кг зважувальний цифровий пристрій з достатньою платформою для зважування корпусів.

Невеликий стіл для огляду і штампування (клеймування) рангоуту, швертів і плавців.

Доступ до Інтернет кафе.

Позначки щодо допуску до змагань (штампи, клейма, стікери і т. ін.).

**З боку вимірювача на змаганнях:** Бланк контрольного огляду і вимірювання щодо допуску на змагання.

Шаблон для вимірювання корпусу

Сталеві вимірювальні стрічки (рулетки) довжиною по 5м і 8м.

Запропонувати організаторові бланк передзмагального контрольного огляду щодо відповідності правилам класу, який би вручався учасникам від групи реєстрації.

Цей документ може бути коли завгодно оновлений, чи виправлений. Метою документу має бути забезпечення учасників, організаторів змагань і вимірювальної групи досконалим способом проведення передзмагального контрольного огляду і вимірювання. Метою вимірювачів має бути забезпечення відкритості і прозорості процесу, який би слугував досконалості проведення будь яких змагань.

Кінцева відповідальність лягає на змагунів, які мають бути певними того, що ЙОГО/ЇЇ обладнання відповідає правилам класу. Треба, щоб мали місце післяперегонові перевірки, і кожний з учасників, якого визначено, як такого, що стоїть поза правилами класу, представив перед журі змагань.

## 17.4 Обов'язкові настанови щодо вимірювання: Клас 470

### 1. – Загальні вимоги General requirements

**1.1** – Всі судна (включно з рангоутом, вітрилами і спорядженням), які допускаються до участі у чемпіонаті, мають пройти контрольну перевірку відповідно до правил класу і до кожного з особливих правил, яке міститься у цих Настановах щодо вимірювання, Положенні про перегони і у Вітрильницькій інструкції. Має бути запроваджено і здійснено передзмагальний контрольний огляд і вимірювання, порядок якого визначено нижче у пункті 1.2, а також у будь який момент протягом змагань контрольне вимірювання будь якого судна-учасника, обраного за випадковим розподілом.

**1.2** – Передзмагальний контрольний огляд і вимірювання, має, принаймні, включати наступне:

- повне контрольне вимірювання (визначене у розділі 2) суден, якими користуються перші 30 екіпажів за Ранг-листом ISAF серед чоловіків і перші 20 екіпажів за Ранг-листом ISAF серед жінок,
- повне контрольне вимірювання (що його зазначено у розділі 2) по 10 інших суден кожної з категорій, відібраних для цього довільно головним вимірювачем на регаті,
- для інших суден перевірка обмежується зважуванням спорядженого судна (Правило класу C.6.1), перевіркою відповідності корпусу і вітрил вимірювальному свідоцтву і правилам класу B.4.2, C.17.3, C.17.4, D.1.4, G.2.2 і G.3.1 (означальні знаки на корпусі і вітрилах), правилами класу C.12.3(a)(2) та (12) і C.13.3(a)(5) та (6) (стопори і марки на рангоуті) і окремими перевітками за зверненням екіпажів стосовно їхніх власних суден.

Міжнародна асоціація класу 470 за згодою повноважного організатора може прийняти рішення на основі метода навчання права на підставі вивчення справ застосувати повне передзмагальне контрольне вимірювання, що його зазначено у розділі 2, до всіх суден.

**1.3** – Згідно з ПВП 78 змагуни є відповідальними за підтримання судна у стані, який відповідає вимогам правил класу (щодо вимог ПВП 78 змагуни вважаються власниками).

### 2. – Передзмагальний контрольний огляд і вимірювання Pre-race measurement inspections

**2.1** – Судна мають бути предоставлені для контрольного огляду і вимірювання з повним спорядженням у термін, визначений Вимірювальним комітетом. Місце і час для проходження контрольного огляду і вимірювання вивішується на дошці офіційних повідомлень щодо вимірювання.

**2.2** – Кожне судно має бути представлено для контрольного огляду і вимірювання у наступному вигляді:

- щоглу має бути демонтовано і судно надане разом зі щоглою, гіком, спінакер-гіком, одним комплектом вітрил, стерном, деменом (румпелем), швертом і всім іншим обладнанням, яке має обов'язково бути на облавку для зважування за правилами класу,
- щогла має бути вкупі з приєднаними до неї вантами, а весь стоячий такелунок разом з обладнанням, обтягнутий вздовж щогли і закріплений у районі нижньої марки. Фали мають бути у тому положенні, у якому вони мають бути на ходу судна. Топовий покажчик вітру, якщо такий є, може бути знятий,
- корпус має бути порожнім, у сухому стані, всі кришки лючків та інші, зняті для огляду,
- на корпусі мають бути ідентифікаційні знаки, які є обов'язковими за правилами класу,
- на корпусі, вітрилах, рангоуті і спорядженні мають бути всі необхідні вимірювальні марки, наліпки і гудзики, приписані правилами класу.

**2.3** – Відповідно до правил класу кількість вітрил, рангоутних дерев, швертів і стернових пер, яка може бути допущена до змагань після контрольного огляду і вимірювання має не перевищувати:

- 1 грот, 1 стаксель, 1 спінакер,
- 1 щогла, 1 гік, 1 спінакер-гік,
- 1 шверт, 1 перо стерна.

Вітрила, на яких немає вітрильних гудзиків, що вони є обов'язковими за правилом класу B.4.2, або немає вітрильних чисел, чи емблем класу 470, до контрольного огляду і вимірювання не приймаються. Як зазначено у правилах класу, всі вітрила, якими збирається користуватися учасник у перегонах, мають бути перевірені відповідно до правил класу ще перед тим, як подаватися для контрольного огляду і вимірювання.

**2.4** – Кожне судно має надаватися для контрольного огляду і вимірювання разом з його вимірювальним свідоцтвом, включно із заповненим бланком протоколу. Ці документи протягом змагань можуть утримуватися у головного вимірювача на змаганнях. Якщо заповнене вимірювальне свідоцтво надається у вигляді ксерокопії, то її автентичність має бути підтверджена мокрою печаткою і підписом від повноважного органу, який видав цю копію.

**2.5** – Кожний із предметів, який не є у сухому стані, що задовольняв би головного вимірювача на змаганнях для належної перевірки, і будь який предмет, що його за контрольного огляду і вимірювання визнано таким, що не відповідає правилам класу, має повторно надаватися вимірювальному комітетові у розпорядження головного вимірювача, доки не буде приведений у задовільний стан.

**2.6** – Вага одягу і особистого спорядження, яке вдягається на змагуна, може перевірятися самостійно із застосуванням офіційних приладів протягом часу, вказаного на дошці офіційних повідомлень.

**2.7** – Присутніми на контрольному огляді і вимірюванні можуть бути тільки керівна особа команди, або її представник, та екіпаж судна. Принаймні одна із цих осіб, мусить бути присутньою і мати повноваження щодо виправлень будь яких відхилень від вимог правил, або зняття судна зі змагань.

**2.8** – За винятком випадків, коли це робиться за вказівкою головного вимірювача на змаганнях, лагодження, чи переробки, судна, його спорядження, чи вітрил, має не здійснюватися на місцях проведення контрольного огляду і вимірювання.

**2.9** – Всі деталі спорядження судна, які підлягають контрольній перевірці, маркуються або на них ставиться вітрильний штамп (за застосування водостійких чорнил), переважно на лівій стороні. Деякі деталі можуть отримувати дві контрольні позначки, одну на місці, ясно видимому під час знаходження на воді, а другу на місці, захищеному від витирань і пошкоджень (після того, як предмет було промарковано, наліпку, чи штамп може бути ще й підписано і пронумеровано вимірювачем на змаганнях і номер занесено до протоколу контрольного вимірювання на змаганнях задля запобігання обміну предметами між різними суднами). Після того, як предмет промарковано, провідні особи кожного з суден мають поставити свій підпис на протоколі, декларуючи тим те, що всі предмети спорядження належним чином помарковані, і що жоден із цих предметів не буде замінитися без попереднього погодження з головним вимірювачем на змаганнях.

Кожний із таких предметів спорядження не може застосовуватися, якщо не є маркованим. Якщо через зношування і пошкодження марка постає такою, що може зникнути, то про те, що вона може пропасти, має бути сповіщено комітет вимірювачів, аби запобігти переставлянню марки.

### **3. – Проведення передзмагального контрольного огляду і вимірювання**

Керівники команд, або самі змагуни мають погодити з головним вимірювачем пробіл у розподілі його часу на вимірювання. Рекомендовано, аби на дошці офіційних повідомлень о 14. 00. напередодні початкового дня щодо контрольного огляду і вимірювання було вивішено порядок (розклад) проходження суднами передзмагального контрольного огляду і вимірювання на два дні для юніорського і на 3 дні для Світового і Європейського чемпіонатів з порожніми місцями для вітрильних чисел у розкладі, якими змагуни можуть скористатися, обравши собі одне з вільних місць і вставивши туди свої вітрильні числа (контрольний огляд і вимірювання потребує для кожного окремого судна приблизно 10 хвилин). Судна і обладнання про яке йшлося вище, мають бути представлені у запланований час.

**3.2 –** Представник судна, на яке подано заявку на участь, має отримати у регата офісі картку (картки) щодо передзмагального контрольного огляду і вимірювання (на якій має бути зазначено плановану дату і час контрольного огляду)

**3.3 –** Особа, яка представляє судно, має у призначений час з'явитися на місце контрольного огляду і вимірювання разом із судном, вітрилами, рангоутом і обладнанням, а також мати при собі вимірювальне свідоцтво (сертифікат), протокол вимірювання і картку щодо контрольного огляду і вимірювання на змаганнях.

**3.4 –** На кожній із перевірочних станцій представник судна має пред'являти картку контрольного огляду і вимірювання на змаганнях, аби її заповнювали щодо кожної з'ясованої відповідності вимогам класу.

### **4. – Зміни щодо перевірених суден і їх спорядження**

**4.1 –** Після того, як судно, його рангоут і спорядження пройшли передзмагальний контрольний огляд і вимірювання, і на все, що цьому підлягає, поставлено штампи, вся ця матчастина не може вилучатися з місця проведення змагань.

**4.2 –** Заміни: Після того, як судно пройшло передзмагальний контрольний огляд, не може робитися жодних замін за винятком застосування навісних оковок, предметів такелункового, та іншого обладнання звичайних промислових зразків.

**4.3 –** Лагодження, ремонт: кожний із учасників, який, після проходження ним передзмагального контрольного огляду, має намір лагодити своє судно, його вітрила, або обладнання, має подати звернення до головного вимірювача на змаганнях. Якщо дозвіл надається, то відповідний змагун має домовитися про час, коли полагоджене обладнання може бути пред'явлене вимірювальному комітетові для погодження.

**4.4 –** Заміни: будь яке звернення щодо застосування навісних судна, вітрил, рангоуту або іншого спорядження, має бути подане головному вимірювачу змагань. Дозвіл на заміну може надаватися тільки у разі наочного підтвердження того, що вітрила, рангоут, або інше спорядження, є серйозно пошкодженим, що до незастосовного стану його не було приведено навмисне і що воно не може бути полагоджене, чи відремонтоване, до прийнятного для застосування у перегонях стану. Нові предмети спорядження, перед тим, як їх застосовувати, мають бути перевірені вимірювальним комітетом. Однак, якщо предмет спорядження загублено, або пошкоджено безпосередньо перед початком перегонів, то змагун має сповістити про це перегонний комітет ще перед початком перегонів, а після закінчення перегонів і повернення на берег, якнайшвидше у межах часу протестування подати у порядку, зазначеному вище звернення до головного вимірювача змагань, про заміну.

### **5. – Контрольне вимірювання під час проведення Чемпіонату**

**5.1 –** Будь яке судно, його рангоут, вітрила та інше спорядження, а також одяг та інше особисте спорядження членів екіпажу, може бути будь коли під час проведення регати піддане вимірювальним комітетом контрольній перевірці, а про будь які виявлені відхилення, перегонний комітет подає за зверненням головного вимірювача змагань, рапорт до міжнародного журі.

**5.2 –** Після кожних перегонів змагуни (відібрані вимірювальним комітетом за системою довільного (випадкового) відбору, або визначені за системою жеребкування перегонним комітетом, чи міжнародним журі) можуть бути сповіщені одним із членів вимірювального комітету про те, що вони підпали під вибір для контрольного вимірювання на воді або на березі (для такого вимірювання може бути заздалегідь визначено певне місце). Якщо застосовуватиметься останнє, то судно має бути перевірене якнайскоріше по поверненні на берег.

**5.3 –** Під час проведення контрольного вимірювального огляду судна при цьому обов'язково має бути присутнім принаймні один представник екіпажу. Якщо представник вимірювального комітету не переконується у тому, що судно у воєному під час перевірки стані відповідає вимогам правил класу щодо мінімальної ваги в осушеному стані, то він може вилучити судно для зважування його наступного ранку, перед тим, як розпочнуться перегони.

**5.4 –** Якщо дані щодо вимірювання мають відхилення від вимог правил класу, або ж у разі представник вимірювального комітету має підстави вважати, що предмет спорядження зазнав змін, його відремонтовано, чи замінено на інший, без попереднього погодження, то перегонний комітет подає за зверненням головного вимірювача рапорт про цей випадок до міжнародного журі для слухання і, відповідно, ухвали.

**МІЖНАРОДНИЙ КЛАС 470**  
**КОНТРОЛЬНИЙ ВИМІРЮВАЛЬНИЙ ОГЛЯД**

( н а з в а з м а г а н ь )

..... НАЦ. ЛІТЕРИ
----------------------

..... ВІТР. ЧИСЛО
----------------------

..... ПРОВОВЕ ЧИСЛО
------------------------

ПОВНИЙ / ЧАСТКОВИЙ
-----------------------

Прізвище стернового  
Прізвище шкотового  
КОРПУС Виробник  
Виробнича серія  
Вага судна

			<b>Ч/Ж</b>
	Знак ISAF		Підпис інспектора
	Матричний №		
	Вага компаса		

Сертифікат Оковки	ТАК/НІ	Вим.Свід. Буксирний	ТАК/НІ	Оригінал Плавучості	ТАК/НІ
-------------------	--------	---------------------	--------	---------------------	--------

<b>ЩОГЛА</b>			<b>ГІК</b>		<b>СПНАКЕР ГІК</b>
Вага	Вимір. Марки	Стопор	Вимір. Марки	Стопор	Довжина
Оковки	Такелунок				

<b>ШВЕРТ</b>			<b>СТЕРНО</b>		
Вага	Профіль	Товщина	Вага	Профіль	Товщина

<b>ВІТРИЛА</b>	<b>ГРОТ</b>	<b>СТАКСЕЛЬ</b>	<b>СПНАКЕР</b>
Сертифікатне маркування	ТАК/НІ	ТАК/НІ	ТАК/НІ
Вимірвальні марки	ТАК/НІ	ТАК/НІ	ТАК/НІ
Вітрильне число		-----	

<p><b>Я підтверджую, що все спорядження є відповідним і промарковане на участь</b> У.....</p> <p>(Прізвище) Головний вимірювач кл. 470 на ..... (назва змагань)</p>	<p><b>Ч/Ж</b></p> <p>Стерновий.....</p> <p>або</p> <p>Шкотовий.....</p> <p>.....</p>	<p><b>ВІТРИЛЬНЕ ЧИСЛО.....</b></p>
---	--	------------------------------------

**ЛЕЙЗЕР СТАНДАРТ І РАДІАЛ  
КОНТРОЛЬНИЙ ОГЛЯД І КОНТРОЛЬНЕ ВИМІРЮВАННЯ**

ВІТРИЛЬНЕ ЧИСЛО \_\_\_\_\_ НАРЯДДЯ ЛЕЙЗЕР РАДІАЛ  ПРОХОДИТЬ   
 ПРИЗВИЩЕ ЗМАГУНА \_\_\_\_\_ НАРЯДДЯ ЛЕЙЗЕР СТАНДАРТ  ЗАТРИМАНО   
 Перевірку здійснив: \_\_\_\_\_ НЕ ПРОХОДИТЬ

Наявність штампу	Прох.	Ні
Верхня секція		
Нижня секція		
Гік		
Шверт		
Стерно		
Корпус		
Вітрило		

Натока (румпель)	Прох.	Ні
Натока може вийматися зі стернової коробки		
Обладнаний стопором/гаком/штирем або очком для нірала-відтяжки пера		
Прямий вздовж верхньої кромки (від 30мм перед стерновою коробкою)		
Гнучкий шнур/шарнір не більше 200мм		

Верхня секція	Прох.	Ні
Оковки встановлено у межах дозволеного і вони є стандартних типів (з лейблом виробника)		
Секція є прямою		
Секція виглядає водонепроникною		
Обтічника навкруг втулки немає		
Перевірка центру ваги		

Вітрило	Прох.	Ні
Вітрильне число є відповідним до номера корпусу, якщо тільки до Пек не було зроблено відповідного звернення (дивись нижче)		
Вітрильні числа міцно наклеєні		

Нижня секція	Прох.	Ні
Оковки встановлено у межах дозволеного і вони є стандартних типів (з лейблом виробника)		
Секція є прямою		
Отвір для витоку води відкрито		

Вітрильні числа з правого боку вище (400мм +/- 12мм нижче від шва середньої кишені для лати на нарядді стандарту і нижче від нижнього краю середньої кишені для лати на нарядді радіалу), а з лівого боку на 400мм +/- 12мм нижче.		
Вітрильні числа є 300мм заввишки, 45мм завтовшки і 200мм завширшки (за винятком цифри 1)		

Гік	Прох.	Ні
Оковки встановлено у межах дозволеного і вони є стандартних типів (має лейбл виробника)		

Між всіма цифрами вітрильних чисел є пробіли (мін. 50мм і мін. 100мм від задньої шкаторини)		
Вітрильні числа після 131000 (стандарт) і 153щщщ (радіал) і ті, що присвоєні після 1/6/93 – 2 плюс 4 контрастних і чітких кольорів		

Шверт	Прох.	Ні
Пінопласт <input type="checkbox"/> GRP (сот. композ.) <input type="checkbox"/>		
Товщина задовільна (макс. 33мм)		
Держак (якщо встановлено) має не більш, ніж 2 отвори діаметром макс. 12,5мм з лінвою (пластиковим / гумовим шнуром, та/або тасьмою, є дозволеними)		
Встановлено стандартний стопор		
Відповідає стандартному профілю і конфігурації. Обтічний скіс на задньому краї відповідає вимогам (макс.100мм) (має лейбл виробника)		
Переобробка поверхні задовільна (не дозволено зміцнення)		
Нірал шверта лінва/гумовий шнур встановлено і відповідає тому, аби повертати шверт на місце		

Вітрильні числа є 300мм заввишки, 45мм завтовшки і 200мм завширшки (за винятком цифри 1)		
Між всіма національними літерами є пробіли (мін. 50мм і мін. 100мм +/- 12мм від задньої шкаторини)		
Верх літер на правому боці вздовж нижнього краю нижньої кишені для лати і її продовження (+ 12мм) для радіалу.		

Стерно	Прох.	Ні
Пінопласт <input type="checkbox"/> GRP (сот. композ.) <input type="checkbox"/>		
Товщина задовільна (макс. 20мм)		
Відповідає стандартному профілю і конфігурації. Обтічний скіс на задньому краї відповідає вимогам (макс.60мм) (має лейбл виробника)		
Переобробка поверхні задовільна (не дозволено зміцнення)		
Стерновий кут 78°. Дозволена корегуюча стрічка. Перевірено зміцнення нижнього краю стернової коробки.		
Ø болта пера стерна макс. 10мм		
Ø шайби пера стерна макс. 20мм		
Нірал-відтяжку пера встановлено (може використовуватись багаторазово)		

Вітрильні літери міцно наклеєні		
Всі національні літери є однакового кольору і можуть бути іншого кольору ніж обидва кольори вітрильних чисел.		
Між всіма національними літерами є пробіли (мін. 50мм і мін. 100мм +/- 12мм від задньої шкаторини)		

Верх літер на правому боці вздовж нижнього краю нижньої кишені для лати і її продовження (+ 12мм) для радіалу.		
Літери з правого боку вздовж верхнього краю шва під нижньою кишенею для лати (+ 12мм) для стандарту.		
3 лівого боку на 400мм +/- 12мм нижче		
Вітрильний гудзик		

**Чи є якісь переробки, або ремонтні зміни?**

Примітки і зауваження:

<b>Гікашкот</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Довжина єдиної снасті		

<b>Погон</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Довжина єдиної снасті		
Дозволена проста трикутна конфігурація, без багатолопарних талів		
Блоки скручені стрічкою, кулькою, чи пружинкою, без пластикових руток		
Спрямовуючі кіпи погона і канінггема виготовлено із пластика, чи метала. (включення із неіржавіючої сталі дозволені для кіпових планок канінггема)		

<b>Загальне</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Довжина коушів втулок і муфт не більша за 40 мм		
Діаметр шківів у блоках 15 і 30мм		
Кінцеві ручки на снастях дозволені з покриттям із гуми, пластику, чи стрічки		
Місця установки стопорів зі спрямовуючими кіпами для канінггема і грота-шкота не змінено ні в який спосіб. Під стопори, задля їх підвищення, можуть бути встановлені клини або підкладки		
Всі снасті мають однакову, сталу, товщину по всій довжині		
Сплесні на лінвах для налаштувань на перетинах навантажень у місцях кріплення є відповідними		
Приєднання вільних шкентелів (ходових кінців) до гумових джгутів не дозволяється (за винятком гіка-шкота)		

<b>Грота-шкот</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Не більше, ніж із двох лопарів, має бути пропущений через спрямовуючу кіпу і бути рухомою снастю		
Максимальна кількість змін напрямку тяги – 6 (не включаючи спрямовуючих кіп на палубі)		
Стропа для необов'язкового блока (від центра блока) не довша, ніж 100мм від болта вертлюга (припустима третя стропа, чи чекель)		
Сприяючий швидкому попусканню шкотового кута гак, лінвова, або зроблена із гумового джгута, петля для розсмикування грота-шкота і гумовий джгут для відтягування шкотового кута вперед, є дозволеними		

<b>Канінггем</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Дозволено максимум 3 лопарі		
Не дозволено снасті із кевлару (арамід)		
Не більше п'яти змін напрямку тяги (без урахування кіп і змонтованих на палубі каніфас блоків, спрямовуючих шківів)		
1 лопар має проходити через кренгельс у вітрилі (має бути рухомою снастю) і мати тягу до вертлюга або до оковок відтяжки гіка		
Снасть може тільки раз проходити через оковку на палубі		

<b>Відтяжка гіка</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Не більше, ніж два лопарі		
Кевларову снасть не дозволено		
Максимальна кількість змін напрямку тяги – 7		
Місця кріплення (шпонками) стандартні – прямі, або гнуті (не більше 2)		
Вертлюг та/або чекелі дозволено максимум 80мм завдовжки		

<b>Відтяжка передньої шкаторини</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Валики або ролики є дозволеними		

<b>Лати</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Перетини, довжини і наконечники - стандартні		

<b>Корпус</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Корпус – гаразд (не є широко піскоструйно обробленим, вигладженим чи з новим покриттям поверхні)		
Внутрішня будова обшивки корпусу – гаразд (жодних підсилень, які не є лагодженням).		
Плавучість – гаразд (пінопластові блоки, або ємнісні контейнери є наявними)		
Швертовий колодязь вільний від будь яких клинців, сілікону, стрічок, розпорок і вкладишів за винятком одного шару пластику на верхньому передньому куті максимум 30х30мм завбільшки і 2мм завтовшки		
Степс вільний від будь яких пристроїв, що обмежують переміщення щогли у передньо-задньому напрямку		
Водовідсмоктувачі (не дозволяються ніякі обтічники, але відсмоктувачі мають бути герметично вмонтовані як годиться на своєму місці)		
Лючки (якщо поставлені) діаметром не більше за 153мм і такі, що загвинчуються		
Компас (якщо поставлений) має, за винятком отворів для кріплення, не врізатися у корпус і не встановлюватися частково у лючку для контрольного огляду		
Торбинки для зберігання – все гаразд		

<b>Паси для відкренювання</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Матеріал, що не розтягується		
Переднє кріплення із застосуванням плашки кріплення гікашкота або із застосуванням плашки кріплення гікашкота і плашки кріплення додаткового тертя шверта		
Еластичний шнур (джгут) закріплений або за стопор погона, або за очко для пасів для відкренювання і за задній кінець пасів		

<b>Обладнання щодо безпеки</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Линь або джгут, що приєднують щоглу до корпусу		

<b>Компас і годинник</b>	<b>Прох.</b>	<b>Ні</b>
Електронний, чи цифровий компас – заборонені. Годинники з електроніками чи цифровими компасами – заборонені за правилом 22		

Чи є ще що-небудь незвичне, що не перевірене?

**Реклама:** Ніякої реклами на передніх 25% корпусу, окрім тієї, що надана повноважним організатором.

**Заміна вітрильних чисел:**  
 Прошу дозволити несення альтернативних вітрильних чисел з корпусом № .....  
 Застосовні вітрильні числа.....  
 № на корпусі.....

**ДЕКЛАРАЦІЯ** (підписується змагуном)

Я пройшов контрольний вимірювальний огляд і я нічого не буду змінювати на моєму судні без дозволу на це від вимірювача, або перегонового комітету.

Прізвище, підпис.....

