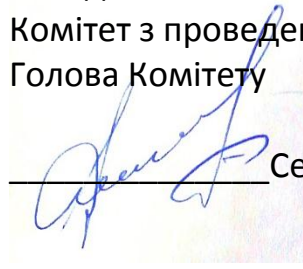


Погоджено
Комітет з проведення змагань
Голова Комітету



Сергій ШУМІЛОВ

Затверджено
Президією ГО «ВФУ»
Протокол від 13.12.2023р.
№16-2023

«Сімка»

Швертбот національного класу Правила класу та вимірювання

місто Київ, 2023 рік

ЗМІСТ

	Сторінка
1. Загальні положення.	2
2. Корпус, стерно, шверт	2
3. Рангоут	5
4. Щогла	5
5. Гік	5
6. Такелунок	6
7. Вітрила	7

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ.

«Сімка» - це двомісний перегоновий швертбот-монотип довжиною 4,70 м, що поєднує швертботи міжнародного класу «470» (корпус, стерно, шверт) і міжнародного класу «Кадет» (рангоут, вітрила), та призначений для проведення навчально-тренувальних занять, участі у змаганнях для осіб з вадами слуху. Вітрильне наряддя швертботу складається з двох вітрил: гроту та стакселю.

Мета зазначених Правил полягає у тому, щоб усі яхти класу були однакові у всіх відношеннях, що впливають на швидкість та керованість, щоб успіх у перегонах залежав від майстерності екіпажу.

Мовою правил є українська мова.

Будь-що, не згадане спеціально в цих Правилах як дозволене, є забороненим.

У разі виникнення питань щодо тлумачень Правил, усе що стосується корпусу, шверта, пера стерна як у правилах класу «470», усе що стосується вітрил, рангоуту — відповідно до правил «Кадет».

Швертбот «Сімка» враховує специфіку роботи з особами з інвалідністю (вадами слуху), їх особливості розвитку, специфіку проведення тренувань, вікові обмеження.

Змагання на швертботах «Сімка» можуть бути організовані у разі наявності у учасників:

- 1.1. Чинного акту щорічного технічного огляду.
- 1.2. Свідоцтва спортивного судна ВФУ, виданого власнику швертбота.

2. КОРПУС**2.1. Корпус - клас «470»**

На корпусі повинні бути відформовані або зазначені на постійно закріпленій табличці марка виробника, серійний номер та номер матриці, що зазначенні у вимірюваному свідоцтві.

2.2. МОДИФІКАЦІЇ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ

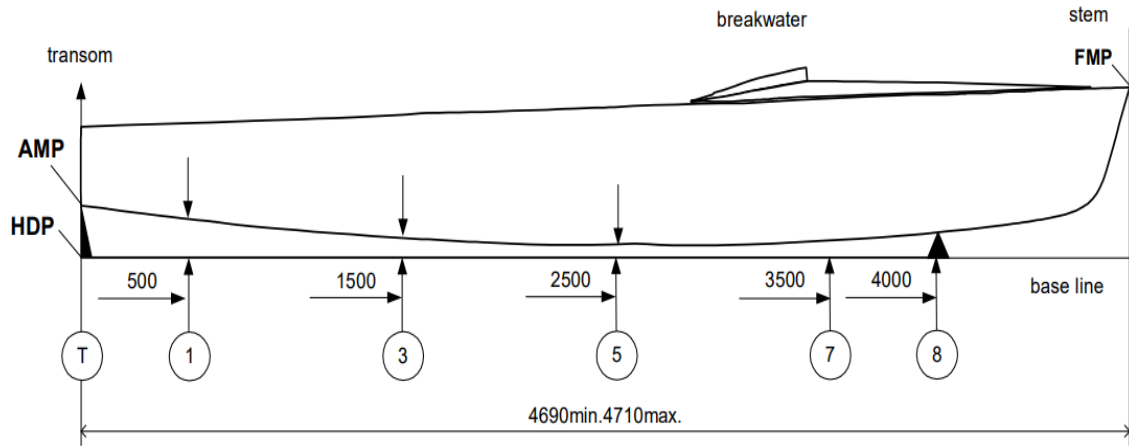
2.2.1. Обшивка корпусу, палуба, переборки, швертколодязь і кокпіт повинні бути такими, як збудовані ліцензованим будівником і не можуть бути змінені в будь-який спосіб крім як дозволено правилами класу «470».

Рангоут та вітрила не можуть бути змінені в будь-який спосіб крім як дозволено правилами класу «Кадет»

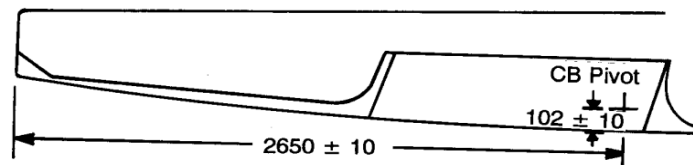
2.2.2. Обслуговування корпусу, такі як малий ремонт, фарбування, шліфування і полірування дозволено без повторного вимірювання та переатестації.

2.2.3. Якщо будь-який корпус відремонтовано в будь-який інший спосіб ніж описано у пункті 2.2.2., офіційний вимірювач ВФУ має перевірити сертифікат та зовнішню форму, що вона є така сама як раніше до ремонту і що не має значного збільшення жорсткості, або іншого, що може надавати переваги, здобутої як результат ремонту. Офіційний вимірювач повинен описати деталі ремонту у сертифікаті.

Малюнок № 1



Малюнок № 2



2.3. ФІТИНГИ

2.3.1 Використання

2.3.1.1. Усі кришки контрольних отворів та зливні пробки повинні під час усіх перегонів залишатися на відповідних місцях.

2.3.1.2. За винятком, коли вказано інакше, або є не обов'язковим, модифікування систем відкренювання не повинні змінюватись на інші засоби.

2.3.1.3. Будь які фітинги, кріплення та місцеві посилення не повинні мати іншого призначення та використовуватись для збільшення ваги корпусу.

2.3.1.4. У місці розташування щогли, між кілем та палубою, дозволяється встановлення постійно закріпленого упору довжиною не більше 540 мм,

2.3.1.5. Швартовний плаваючий кінець, не менш ніж 9 м. та діаметром не менш ніж 8 мм, повинен бути закріпленим на корпусі.

2.4 ВАГА ЯХТИ

Вага яхти виміряна в повністю підготовленому до перегонів стані – не повинна бути менш ніж 105 кг.

Дозволяється використовувати коректори ваги але не більше 2 кг, вони повинні бути розташовані біля пілерсу під степсом.

2.4.1. ОБМЕЖЕННЯ

Тільки один шверт і одне стерно може бути використано протягом змагання, крім коли корпус та/або стерно втрачено або пошкоджено поза можливістю ремонту.

2.4.2 УМОВИ ВИКОРИСТАННЯ ШВЕРТА

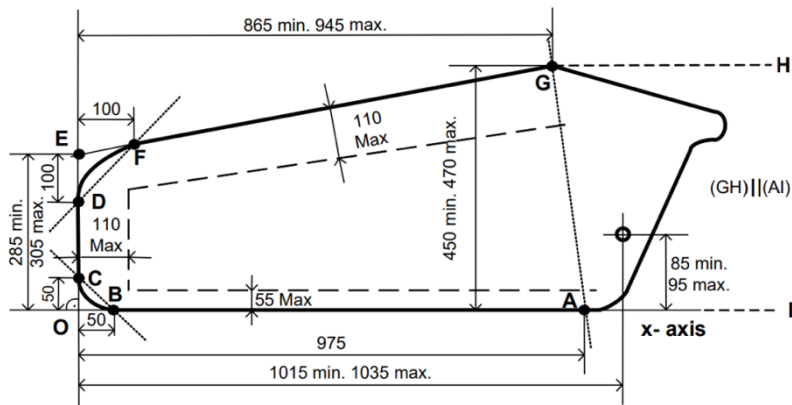
Жодна частина шверта, в його піднятому положенні, не повинна знаходитися поза корпусом швертботу .

2.4.3.УМОВИ ВИКОРИСТАННЯ, СТЕРНО

2.4.3.1 Перо стерна має знаходитися в нижній позиції. Але може бути підняте на короткий проміжок часу для зняття водоростей або інших плаваючих об'єктів. Для перегонів в неглибоких водах вітрильницька інструкція може призначати що це правило не застосовується.

2.4.3.2 Стерно у зборі складається зі стернової коробки, пера стерна, і румпеля, з не обов'язковим подовжувачем. Перо стерна має бути здатне до обертання навколо своєї осі. Стерно у зборі має бути від'ємним від корпусу.

Малюнок № 5 Виміри шверта. (надані в міліметрах)



3. РАНГОУТ

3.1. МАТЕРІАЛИ

3.1.1. Рангоут повинен бути з дерева або алюмінієвого сплаву.

3.1.2 Матеріал лікпазу будь-який

4. ЩОГЛА

4.1.1. Щогла з алюмінієвого сплаву повинна мати переріз не менш ніж 43 x 43 мм і не мати звуження по всій довжині. Дерев'яна може мати звуження до 38 мм на відстані 3045 мм від шпору щогли, заміряного без шипу. Довжина щогли не більше 4700 мм.

4.2.1. На щоглі повинні бути нанесені три вимірювальні марки шириною мінімум 10 мм, чітко помітні наочно під час перегонів.

Таблиця 1. Розміри щогли.

Розміри	мінімальний	максимальний
Розмір поперечного перерізу алюмінієвої щогли	43 мм	
Розмір поперечного перерізу дерев'яної щогли у верхній точці	38 мм	
Початок конусності на дерев'яній щоглі від нульової точки щогли	3045 мм	
Ширина марки	10 мм	
Висота нижньої точки над базовою точкою щогли марка 1	489 мм	
Висота верхньої точки над базовою точкою щогли марка 2	4629 мм	
Висота марки 3. Нижня кромка над базовою точкою щогли	3049 мм	3099 мм
Висота форштагу нижче за середню марку	75 мм	
Висота кожуха нижче за середню марку	75 мм	
Центр шківа блоку стаксель фалу нижче за середню марку	250 мм	
Довжина шипа	28 мм	30 мм
Ширина шипа	28 мм	30 мм
Відстань від вихідної точки щогли до центру тяжіння		2200 мм
Вага щогли, включаючи фіксовані фітинги, але не включаючи стоячий та біжучий такелунок та талрепи вант		4 кг

5. ГІК

5.1. Зовнішня марка, чітко помітна наочно, має бути постійно нанесена на гік на відстані 1905 мм.

5.2. Фітинги.

5.2.1. ОБОВ'ЯЗКОВО

5.2.1.1. Один або два одношківні блоки гіка-шкоту з кріпленнями.

5.2.1.2. Ремені для відкренювання мають бути постійно закріплені в човні.

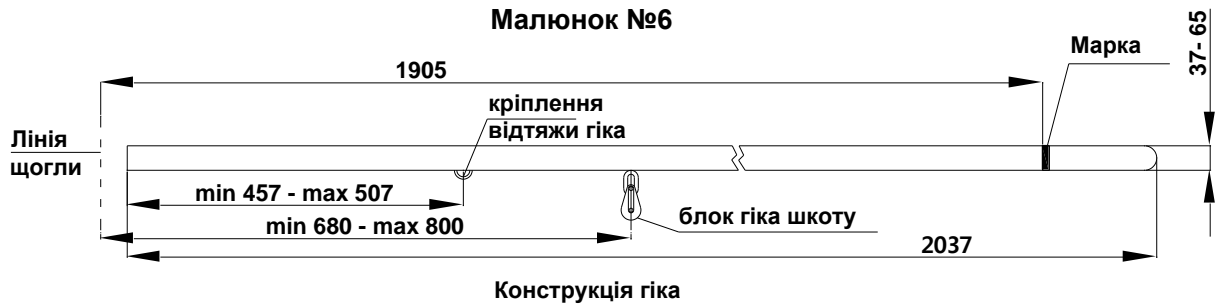
5.2.1.3. Якщо використовується система центральної шкоту: одна або кілька петель з м'якого матеріалу.

5.2.1.4. Фітинг та/або отвір для кріплення гіка до щогли .

5.2.2. ДОДАТКОВО

5.2.2.1. Блоки для підйому гроту, коуші та кріплення, а також інші фітинги та кнаги.

5.2.2.2. Гак чи інший пристрій для кріплення галсового кута гроту. Цей фітинг може бути окремим від/або в комплекті з фітингом для кріплення гіка до щогли.



Таблиця 2. Розміри гіка.

Розміри	мінімальний	максимальний
Поперечний переріз лонжерону гіка, включаючи лікпаз	37 мм	65 мм
Ширина обмежувальної марки		10 мм
Відстань до переднього краю марки, від продовження передньої шкаторини гроту		1905 мм
Одиночний одношківний блок для центральної проводки	680 мм	800 мм
Відстань від переднього кінця гіка до кріплення гик відтяжки	457 мм	507 мм
Вага	1.7 кг	

6. ТАКЕЛУНОК

6.1 БІЖУЧИЙ

6.1.1. Один гіка-шкот повинен проходити через блок (блоки), що закріплено по центру корпусу та блок (блоки), що закріплено на гіку. Дозволяється використання не більше одного двошківного, одного одношківного та одного стопорного блоків, грота-шкот може кріпитися до ному гіка за допомогою такелункових скоб (далі скоб/скоби), або вертлюгів, вузлу та/або стопору.

6.1.2. Шкот(и) стакселя повинні бути прикріплені до стакселя вузлом або вузлами та/або скоби і повинні проходити через кіпи (блоки) стакселя шкоту.

6.1.3. Грота-фал може бути прикріплений до вітрила за допомогою скоби, вертлюга або вузла.

6.1.4. Стаксель-фал може бути прикріплений до вітрила за допомогою скоби, вертлюга або вузла. Блок фала переднього вітрила може бути прикріплений до троса, а відстань між середньою маркою щоглового лонжерону та центром шківа блоку не повинна перевищувати 250 мм.

6.1.5. Гроту-фал та стаксель-фал можуть мати талі з перевагою в силі 4:1. Це може бути забезпечено однією скобою та відповідними блоками, коушами, линвами та пристосуваннями або іншою фурнітурою. Блоки, коуші, фітинги та кнаги можуть бути прикріплені до щогли або корпусу у будь-який спосіб.

6.2. ПОСТІЙНИЙ.

6.2.1. Один штаг та дві ванти повинні тримати щоглу. Кріплення до оковок на форштевні та вантпутенсів за допомогою планок, скоб або линвових талрепів.

6.3. ДОДАТКОВО

6.3.1. Відтяжка Канінгема може бути оснащена не більше ніж однією линвою, двома коушами, або напрямним блоком та однією планкою. Линва, коуші, блоки та кнаги можуть кріпляться до щогли або корпусу. Способи кріплення не регламентовано.

6.3.2. Відтяжка гика може бути обладнана таями з перевагою в силі, що не перевищує 6:1. Це може бути забезпечено одним кріпленням, і відповідними блоками, скобами, кільцями, стопорами.

6.3.3. Відтяжка Канінгема стакселя може бути оснащена не більше ніж однією линвою, коушем, кипою або напрямним блоком та однією планкою. Линва, коуш, блок та кнаги можуть кріпиться до стакселю, або носової палуби, у будь-який спосіб.

6.3.4. Може бути встановлений додатковий вимпел фал, пропущений через оковку на щоглу та кнагу на щоглі. Як альтернатива можна встановити кліпсу або скобу.

6.3.5. Кінці фалів можуть бути прив'язані до будь-якого кріплення або відрізка гумового шнура, прикріплюватися до будь-якого фітингу, але не таким чином, щоб створювати якусь зубчасту або підйомну систему.

7. ВІТРИЛА

7.1. МОДИФІКАЦІЇ, ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТ

7.1.1. Вітрила не можуть бути змінені будь-яким чином, за винятком випадків, дозволених цими Правилами.

7.1.1.1. Поточне технічне обслуговування, таке, як очищення та усунення дрібних ушкоджень які не змінюють форму вітрила допускається без переогляду.

7.1.1.2. Будь-який інший ремонт чи переробка підлягають новому вимірюванню.

7.1.1.3. Кожне вітрило повинно бути вимірено вимірювачем, та проштамповане його печаткою, не менш ніж раз на два роки за умови виконання пункту 7.1.1.

7.2 ОБМЕЖЕННЯ

7.2.1. На борту під час перегонів може бути лише один грот та один стаксель.

7.2.2. Для виготовлення вітрил дозволяється використовувати як тканини, так і мембранні (плівкові) матеріали типу майлар.

7.3. ГРОТ

7.3.1. ІДЕНТИФІКАЦІЯ

Емблемою класу має бути цифра 7. Емблеми, національні літери та номери на вітрилі повинні відповідати Додаткам G1.2 та G.1.3 ПВП, за винятком того, що:

7.3.1.1. Розміри номерів зазначені в таблиці 3.

7.3.1.2. Символи класу, національні літери і вітрильні числа мають, якщо можливо, розташовуватися повністю вище дуги, центр якої є у точці фалового кута, а радіус дорівнює 60% довжини задньої шкаторини згідно ПВП.

Літери національної приналежності не обов'язкові.

7.3.2. ВИКОРИСТАННЯ

7.3.2.1. Вітрило має бути піднятим на фалі.

7.3.2.2. Найвища видима точка вітрила, що спроектована під кутом 90° до щогли, не повинна встановлюватися над нижнім краєм верхньої марки щогли.

7.3.2.3. Ліктроси передньої та нижньої шкаторини або амортизуючий шнур (якщо його встановлено), на щоглі та гіку повинні перебувати у відповідних лікпазах, або траках.

7.3.2.4. Рифи не обов'язкові, але якщо є, то мають бути на 585 ± 25 мм над нижньою шкаториною.

7.3.2.5. Рифи не можна брати, віддавати або регулювати під час перегонів.

7.3.2.6. Повинні бути 3 лати довжиною не більше ніж 457 мм та шириною не більш 38 мм. Лат-кишені повинні ділити задню шкаторину на приблизно на рівні частини.

Таблиця 3. Розміри гроту та номерів.

Розмір	Мінімум	Максимум
Задня шкаторина	4400 мм	4471 мм
Ширина на 1/4довжини		1560 мм
Ширина на 1/2довжини		1130 мм
Ширина на 3/4довжини		635 мм
Ширина фалової дощечки		115 мм
Висота номерів	300 мм	
Ширина номерів	200 мм	
Товщина номерів	45 мм	

Цифри з правого боку вітрила повинні бути розташовані вище.

7.4.СТАКСЕЛЬ

7.4.1. ВИКОРИСТАННЯ

7.4.1.1. Галсовий кут повинен бути прикріплений до оковки форштевня за допомогою стропа, скоби або штифта з головкою так, щоб кріплення галсового кута стакселю було позаду, не більш ніж на 50 мм вгору від точки FMP (дивись малюнок № 1).

7.4.1.2. Вітрило має бути підняте на фалі.

7.4.1.3. Має мати трос повздовж передньої шкаторини, з раксами або карабінами,

7.4.1.4. Лати заборонено

Таблиця 4. Розміри стакселя

Розмір	Мінімум	Максимум
Передня шкаторина	2650 мм	2743 мм
Нижня шкаторина		1067 мм
Задня шкаторина		2362 мм
Середня лінія		2560 мм
Ширина фалового кута		30 мм

Малюнок №7

