

Затверджено Вітрильною
Федерацією України

Президент Вітрильної
Федерації України
Гуреев В.М.



Затверджено Українською Яхтовою
Асоціацією класів «Ультра»,
«Ультра-М», «Ультра-Д»

Президент Асоціації
Волковський В.В.

Затверджено Головним
Вимірювачем Української Яхтової
Асоціації Класів «Ультра»,
«Ультра-М», «Ультра-Д»

Головний Вимірювач Асоціації
Шумілов Л.В.

Розроблено:

ТОВ «Анграм Ботз»

Технічний директор

Сорока А.О.



Введено в дію з _____ 2011 року

Правила вимірювання швертботів-монотипів класів «УЛЬТРА», «УЛЬТРА-М», «УЛЬТРА-Д»

Київ 2011 рік

1. Загальне.

1.1. Швертботи класів «Ультра», «Ультра-М», «Ультра-Д» є монотипами. Конструкція суден, правила будівництва, нагляд за суворим додержанням цих Правил, направлені на розвиток такого класу спортивних швертботів, на яких успіх у змаганнях буде залежить виключно від підготовки спортсменів.

1.2. Швертботи «Ультра», «Ультра-М» та «Ультра-Д» відрізняються один від одного тільки розмірами вітрила та нижньої частини щогли. Текст Правил в рівній мірі відноситься к кожному з цих класів. В пунктах Правил, які мають відношення тільки до одного з класів, зроблені відповідні примітки.

1.3. Будь-які заміни, переробки, зміни форми та конструкції корпусу, обладнання, рангоуту, вітрила чи такелажу в зрівнянні з тим, як вони виготовлені затвердженням ВФУ Будівником чи показані в Паспорті швертботу, заборонені, за винятком тих випадків, де це спеціально обумовлено цими Правилами. Відсутність заборони в Правилах не може бути підставою для переробок, замін та змін.

1.4. Вимірювальні креслення, форма бланку Сертифікату, паспорт швертбота та інструкція з вимірювань є постановою частиною цих Правил.

1.5. Український текст цих правил є основним. Роз'яснення та тлумачення Правил повинні даватися Вимірювальним Комітетом Асоціації класу за погодженням з ВФУ.

1.6. Вітрильна федерація України та Асоціація класу не приймають на себе ніякої юридичної відповідальності, яка могла б витікати з цих правил, або їх порушення.

2. Будівники.

2.1. Будівниками швертботів класів «Ультра», «Ультра-М», «Ультра-Д» мають бути лише підприємства, які затверджені Асоціацією класу та Вітрильною Федерацією України. Швертботи класів «Ультра», «Ультра-М», «Ультра-Д», вироблені без дотримання процедури затвердження виробника Асоціацією класу та Вітрильною Федерацією України, не можуть бути допущені до участі в будь-яких офіціальних змаганнях.

2.2. Будь-які зміни, які вносяться Будівником в конструкцію, матеріали чи технологію виготовлення швертботів, які можуть вплинути на ходові якості, повинні бути заздалегідь узгоджені з Вимірювальною Комісією ВФУ. Будівництво швертботів дозволено тільки після перевірки матриці щодо її відповідності правилам класу.

2.3. Виготовлення швертботів за спеціальними замовленнями, які будь-чим відрізняються від серійних по конструкції, матеріалам чи технології будівництва, заборонено.

2.4. Дозволено виготовлення самостійно запасних або замінюючих вітрил, рангоута, стерна, шверта, які повинні відповідати вимогам правил класу.

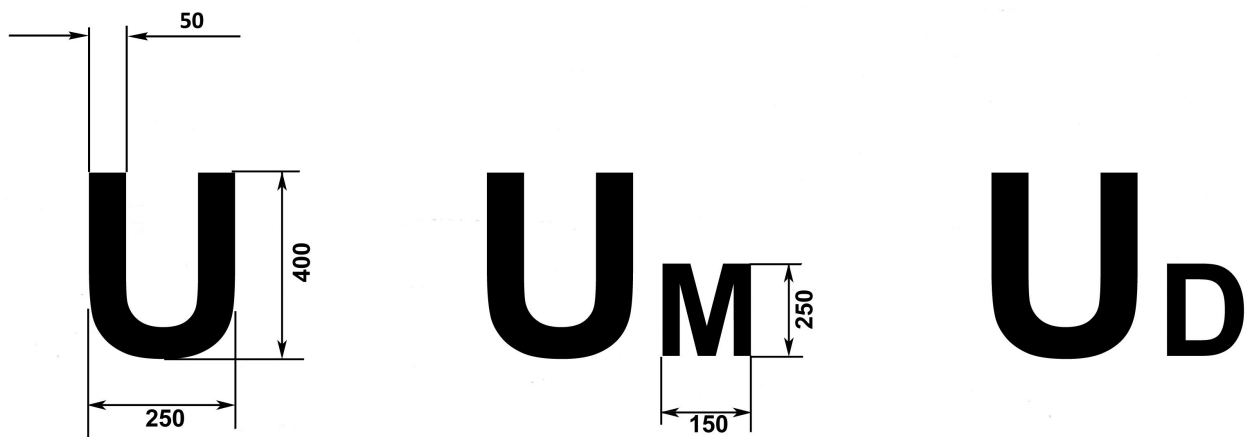
3.Розпізнавальні знаки, сертифікати, реєстрація.

3.1. Емблеми класів повинні відповідати Малюнку №1 та Малюнку №2

Малюнок 1. Емблеми класів.



Малюнок 2. Розміри емблеми класів.



Емблема, та номери повинні бути нанесені на обидві сторони вітрила між верхнім та середнім лат-карманами на висоті та приблизно посередині між передньою та задній шкаторинами. Емблеми класу (на увазі мається основна літера «U»), які нанесені та протилежні сторони вітрила, повинні бути суміщені. Цвіт емблеми, та номерів повинні бути контрастні відносно вітрил. Для класів «Ультра-М» та «Ультра-Д», літери «М» и «D» розміщуються на шкотовому куті в місці, вказаному на кресленні, наведеному в Додатку 4, з сумісністю по обидві сторони вітрила.

3.2. У кокпіті швертботу на видному місці повинна бути закріплена табличка з нанесеними на неї реквізитами підприємства-виробника; класу швертботу; року виробництва та серійного (реєстрового) номеру корпусу. Нумерація корпусів швертботів в серії для швертботів класів «Ультра», «Ультра-М» та «Ультра-Д» ведеться у єдиній послідовності – тобто незалежно від розміру вітрил, серійні (реєстрові) номери присвоюються

корпусам швертботів (в зв'язку з тим що корпуси цих швертботів ідентичні). Якщо буде зареєстровано декілька виробників, Вимірювальна комісія ВФУ може додати літеру перед реєстровим номером. Нанесення серійного (реєстрового) номера повинно відповідати вимогам, встановленим Вимірювальною комісією ВФУ.

3.3. Швертбот не може бути допущений до участі у змаганнях без дійсного сертифіката. Форма додається (Додаток 1). Після придбання яхти, власник повинен зареєструвати своє судно у ВФУ та в Асоціації класу.

3.4. Кожен швертбот повинен нести на вітрилі відмітний номер. Відмітний номер на вітрилі може не співпадати з реєстровим номером швертбота. Відмітні номери повинні бути нанесені на вітрилі під емблемою класу з обох сторін вітрила.

4.Монотипність та якість.

4.1. Після виготовлення кожним будівником не більш ніж двадцять суден, матриця повинна бути перевірена що до вимог монотипності, вимірювачем ВФУ. Перш за все перевіряються:

а) кильова лінія,

б) маса,

в) розподіл маси /маятниковий іспит, методика розробляється Вимірювальною комісією ВФУ/,

г) скрученість корпусу відносно продольної осі /методика розробляється Вимірювальною комісією ВФУ/,

д) кути установки щогли відносно ДП та поперечної площини корпусу,

е) кути установки шверта, та пера стерна .

4.2. Розміри частини корпусу яхти не повинні відрізнятися більш ніж на;

а) 6 мм в будь якій крапки вдовж кильової лінії.

б) 8 мм , в будь якій крапки яка знаходиться в межах 400мм від ДП.

В) 10мм, в будь якій крапки яка за межами 400мм від ДП.

4.3. Кожна матриця для виготовлення корпусів повинна бути перевірена Вимірювачем ВФУ на відповідність проекту, як перед початком її використання у серійному виробництві так і після виготовлення з неї визначеної кількості корпусів.

4.4. Чисельні результати вибірових випробувань та вимірювань повинні бути зафіксовані в спеціальному журналі, який зберігається у вповноваженої особи Асоціації класу.

4.5. Будь-який швертбот, його обладнання, а також одяг спортсмена, можуть бути оглянуті, виміряні, зважені вимірювальною комісією змагань, під час будь-якого етапу перегонів, до них та після них. Якщо будь-яка частина швертботу є предметом протесту, або наявні будь-які ознаки, що свідчать про невідповідність цієї частини швертботу Правилам класу, суддівська колегія змагань повинна провести вимір тієї частини швертботу, на яку поданий протест або має ознаки порушення Правил класу.

5. Матеріали

5.1. Вуглепластик, органічні високо модульні волокна, матеріали, титанові сплави, як матеріали для виготовлення елементів швертботу, заборонені.

6. Корпус

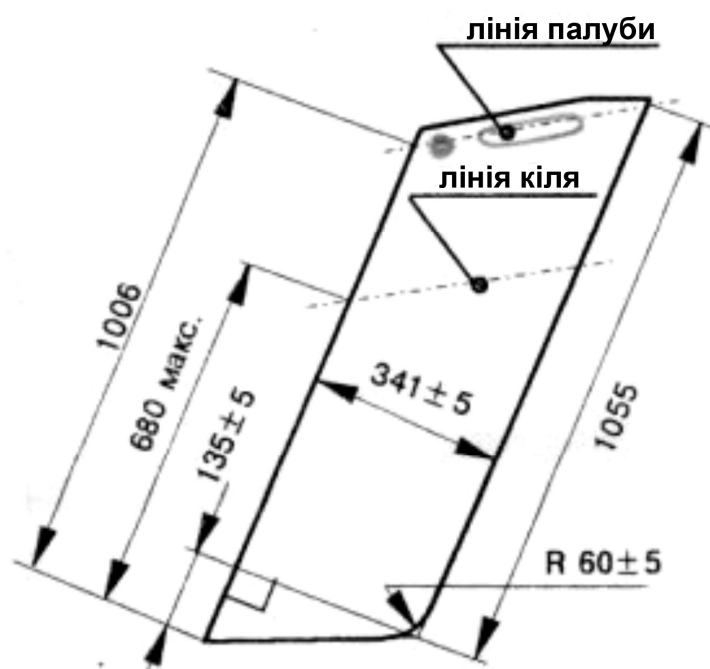
6.1. Маса корпусу, включно з усім установленим майном, включно стропу для відкренювання, повинна бути не менш ніж 54 кг.

6.2. Вимірювання корпусу яхти для перевірки монотипності та якості судна, повинно проводитись згідно Додатків 5 та 6 Вимірювачем ВФУ згідно інструкції по вимірюванню ISAF. Вимірювання корпусу здійснюється за допомогою затверджених шаблонів (трьох), які будуть визначати форму корпусу.

7. Шверт.

7.1. Шверт повинен бути виконаний з одного чи комбінації таких матеріалів: дерева, фанера, пластик, склопластик.

7.2. Контур шверта і його максимальна товщина повинні відповідати Малюнку 3.



Малюнок 3

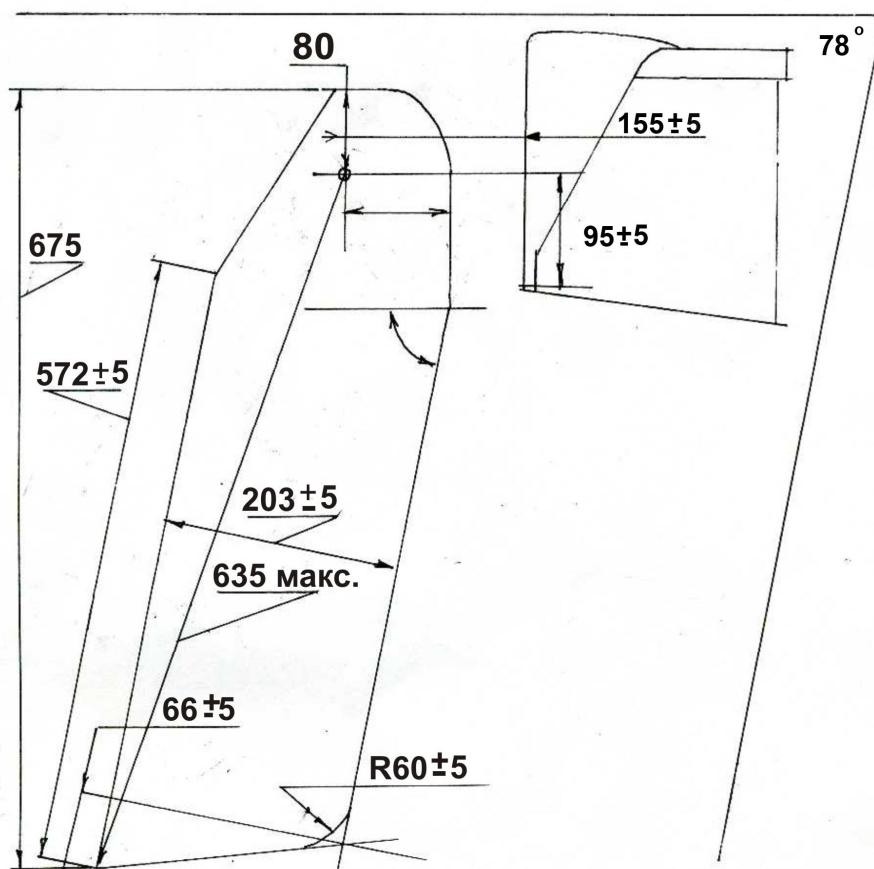
7.3. К шверту повинні кріпитися упори, які повинні запобігати можливості бути довше ніж 680 мм від кільової лінії, виміряною вдовж задньої кромки шверта.

7.4. На шверті повинна бути пристосування для запобігання втрати шверта при перекиданні швертбота.

7.5. Вага шверта повинна бути не менш ніж 4,5 кг.

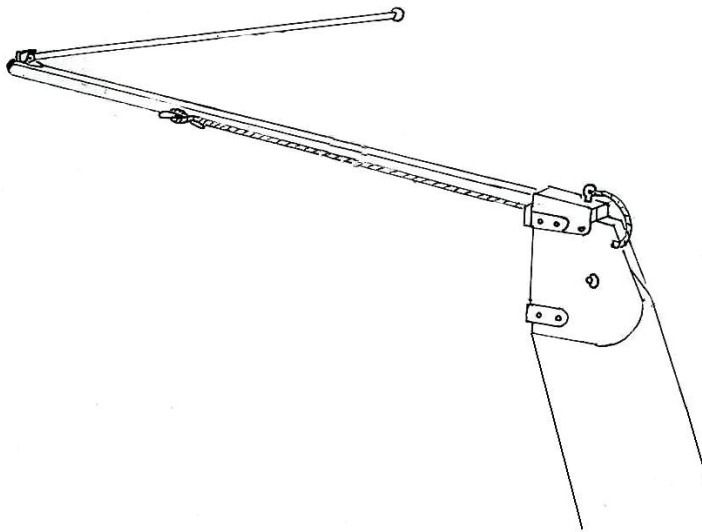
8. Стерно і румпель.

8.1. Перо стерна повинно бути виконане з одного чи комбінації таких матеріалів: дерева, фанера, пластик, склопластик. Розміри пера стерна повинні відповідати розмірам Малюнка №4.



Малюнок 4

8.2. Балер, румпель, та приставка румпеля можуть виготовлятися з будь якого матеріала, але повинні відповідати розмірам Малюнка №5.



Малюнок 5

8.3. Перо стерна повинно бути укомплектовано контр-сорлінем.

8.4. Форма, розміри і конструкція повинні відповідати вимогам малюнка №5.

8.5. Стерно і румпель повинні мати такий пристрій, який би не давав змоги при перекиданні судна відділитися від корпусу судна.

8.6. Вага стернового пристрою у купі не повинна бути менш ніж 2,2 кг .

9.Ділові речі

9.1. Усі ділові речі повинні встановлюватись на корпус судна згідно малюнка (Додаток 2).

9.2. Стопора можуть використовуватися як клинові, так і кулачкові, але місця їх встановлення повинні відповідати малюнку (Додаток №2).

9.3. Якщо встановлені смотрові люки, то кришки люків повинні бути різьбового кріплення.

9.4. Якщо встановлено компас, то він не повинен ослаблювати герметизацію корпусу швертбота.

10.Такелаж.

10.1. Такелаж повинен бути проведений суворо так, як показано на Малюнку №6.

10.2. Оттяжка шкотового кута вітрила може мати карабіни, які розраховані на швидке визволення вітрила.

11. Обладнання.

11.1. На щоглі і на корпусі може встановлюватись вказівник вітру, не порушуючи герметичність корпусу чи щогли.

12.Щогла і гік.

- 12.1.** Щогла повинна бути виготовлена з двох секцій, що вставляються одна в одну.
- 12.2.** Щогла та гік повинні бути виконані з труб з алюмінієвого сплаву. Рекомендований тип сплаву – Д16Т або сплав 1915. Допускається використання інших алюмінієвих сплавів.
- 12.3.** Секції щогли та гік повинні мати заглушки для забезпечення утримання на поверхні при попаданні у воду.
- 12.4.** Розміри щогли та гіка; розміщення оковок, повинні відповідати вимогам Додатка 3.
- 12.5.** Не повинно бути встановлено будь-яких оковок чи засобів, які могли би змінювати положення щогли.
- 12.6.** Постійно зогнуті щогли заборонені за винятком нижньої частини щогли швертботу «Ультра-Д».
- 12.7.** Забороняється змінювати характеристики щогли (засвердлення, вставки, надрізи).
- 12.8.** На щоглі може бути встановлена приспособа для запобігання випаданню її при перекиданні швертбота.
- 12.9.** В передню частину гіка може бути поміщена металічна вставка з алюмінієвої труби довжиною 800 мм максимум. Вставка не повинна продовжуватися далі, ніж на 900 мм в корму від п'ятки гіка, враховуючи заглушку.

13. Вітрила.

- 13.1.** Вітрила повинні бути виготовлені з тканих матеріалів вагою не менш ніж 140гр/кв.м.
- 13.2.** Вимірювання вітрила повинно проводитись згідно Додатка 4. та згідно інструкції по вимірюванню ISAF.
- 13.3.** Вітрило повинно закріплюватися на щоглу при допомозі рукава, який не повинен виходити за розміри, вказані у Додатку 4.
- 13.4.** Шкотові або фалові дощечки заборонені.
- 13.5.** Буліні по задній та нижній шкаторинам заборонені.
- 13.6.** На вітрилах може встановлюватись вікно з прозорого матеріалу, яке повинно відповідати розмірам, відображеним на малюнку в Додатку № 4.

13.7. Розміри вітрил повинні відповідати даним вимірювального креслення, приведеного в Додатку 4. Всі розміри вказані в мм.

13.8. На задній шкаторині вітрила повинно бути розташовано три лат-кармана. Внутрішня ширина лат-карманів не повинна перевищувати 40 мм. Внутрішня довжина лат-карманів, виміряна від задньої кромки вітрила до шва що замикає лат-карман без урахування будь-яких еластичних елементів, повинна відповідати розмірам, приведеним в таблиці:

	Максимальний розмір, мм
Верхній лат-карман	450
Середній лат-карман	640
Нижній лат-карман	640

14. Непотоплюваність швертбота та безпека екіпажу.

14.1. Вздовж бортів в середині корпусу повинні бути закріпленні баки плавучості з пенопласту об'ємом не менш ніж 150 куб.дм.

14.2. З моменту виходу, та до моменту приходу на берег, на кожному члені екіпажу повинен бути вдягнений рятувальний жилет у справному стані.

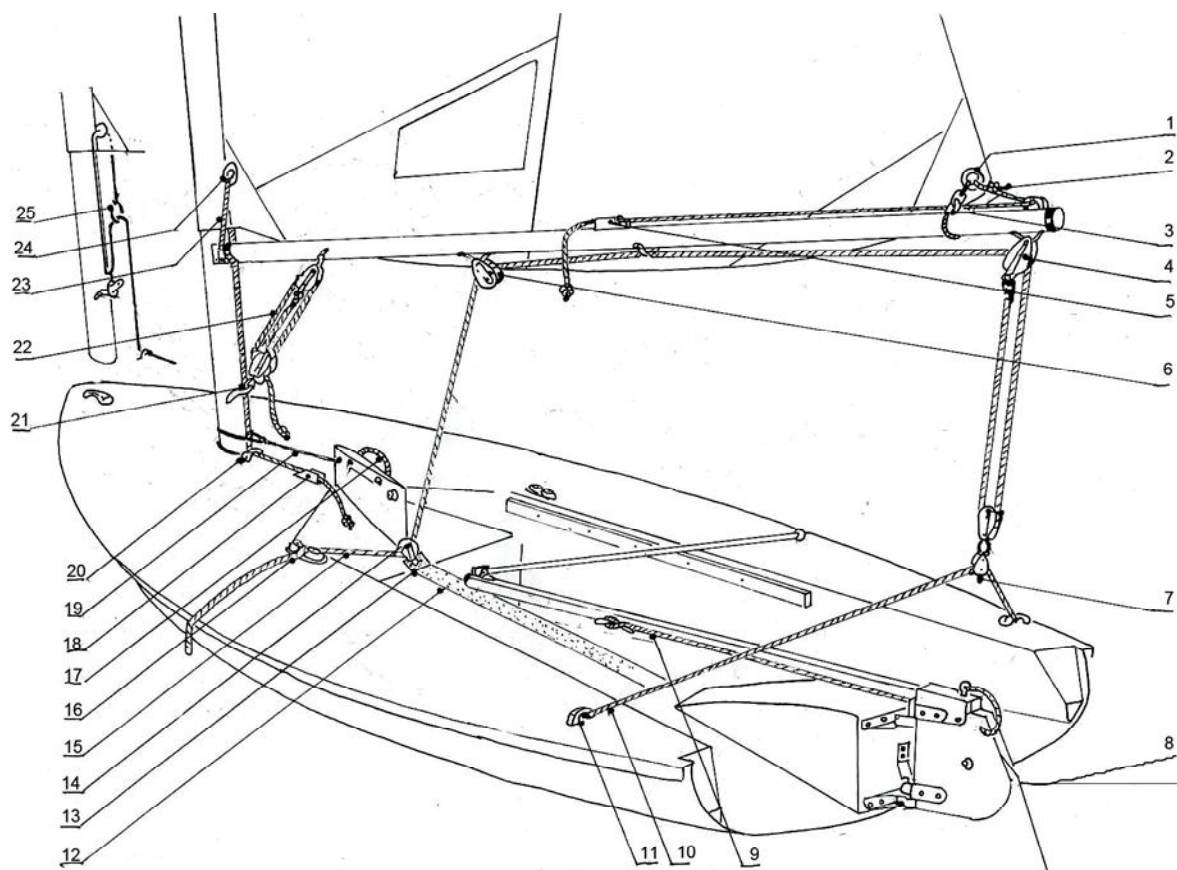
14.3. Загальна вага одягу, спорядження, рятувального жилета стернового не повинна перевищувати 11кг.

15. Різне

15.1. У час перегонів ніяка частина тіла стернового, або члена екіпажу не повинна знаходитись попереду щогли.

16. Екіпаж.

16.1. У час перегонів на борту яхти може знаходитись один або два члена екіпажу, але якщо вони приймають участь удвох, вони мають бути на судні вздовж усієї серії перегонів.



Малюнок 6.

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Люверс шкотового кута | 14. Одношківний стопорний блок |
| 2. Відтяжка шкотового кута | 15. Гіка-шкот |
| 3. Шкертик з карабіном | 16. Кулачковий стопор |
| 4. Двухобушковий блок гіка-шкоту | 17. Лямка шверта |
| 5. Стопор гіка-шкоту | 18. Стопор відтяжки галсового кута |
| 6. Однообушковий блок гіка-шкоту | 19. Еластичний шнур |
| 7. Блок спарений погона гіка-шкоту | 20. Кіпа відтяжки передньої шкаторини |
| 8. Стерно | 21. Такелажна скоба |
| 9. Контр-сорлінь | 22. Відтяжка гіка |
| 10. Погон гіка-шкоту | 23. Відтяжка передньої шкаторини |
| 11. Кіпа погону | 24. Люверс галсового кута |
| 12. Ремінь для откреніванія | 25. Приклад варіанту проводки відтяжки передньої шкаторини |

Додаток 1. Бланк сертифіката

СЕРТИФІКАТ

швертботу-монотипу класу

„Ультра” „Ультра-М”
„Ультра-Д”

СПОРТСУДОРЕГИСТР ВФУ



Назва та адреса підприємства-виробника

Дана яхта сконструйована і побудована в повній відповідності з правилами класу і технічних умов на неї, погодженими з ВФУ.

Корпус яхти володіє запасом плавучості не менше 160 кг.

Маса корпусу _____ кг.

Дата виготовлення _____

Керівник підприємства _____

підпис,

П.І.Б.,

печатка

Для того, щоб сертифікат став дійсним, власник повинен заповнити, завірити печаткою і відіслати бланк в Спортсудореєстр ВФУ. Після отримання бланка назад необхідно зареєструвати яхту в судновий книзі Спортсудореєстра за місцем базування яхти. Власник зобов'язаний постійно стежити за повною відповідністю судна дійсним на цей момент правилам класу.

Реєстрова № _____

ВЛАСНИК СУДНА

печатка власника

АДРЕСА ВЛАСНИКА

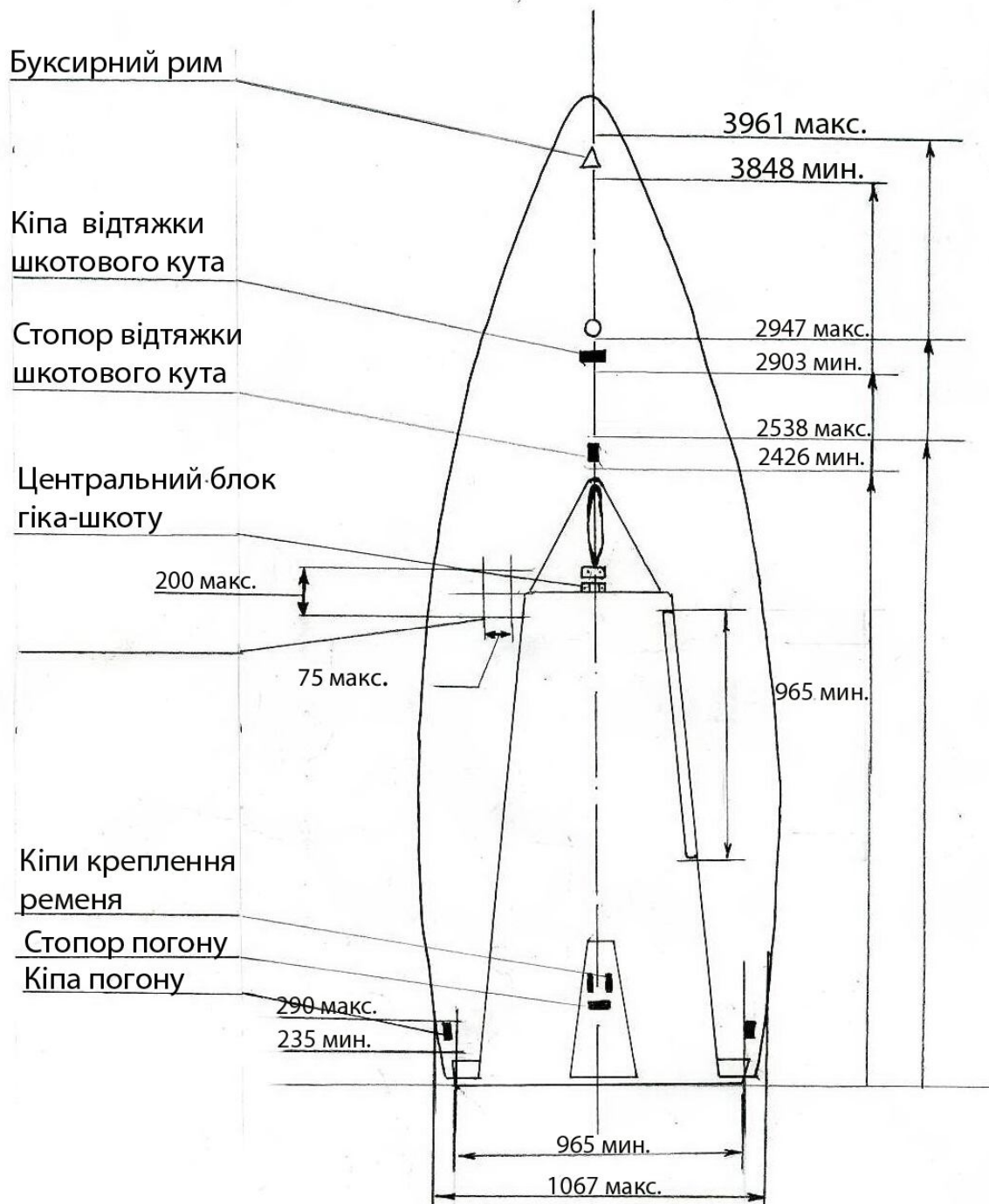
Зареєстровано в судновий книзі Спортсудореєстра ВФУ за № _____

підпис,

П.І.Б.,

печатка

Додаток 2. Ділові речі.



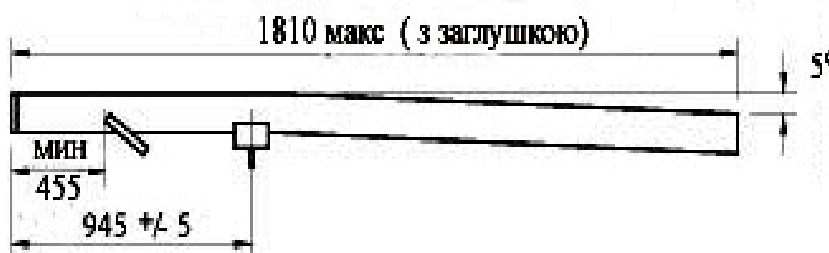
Додаток 3. Щогла та гік.
«Ультра». Нижня частина щогли.



«Ультра-М». Нижня частина щогли

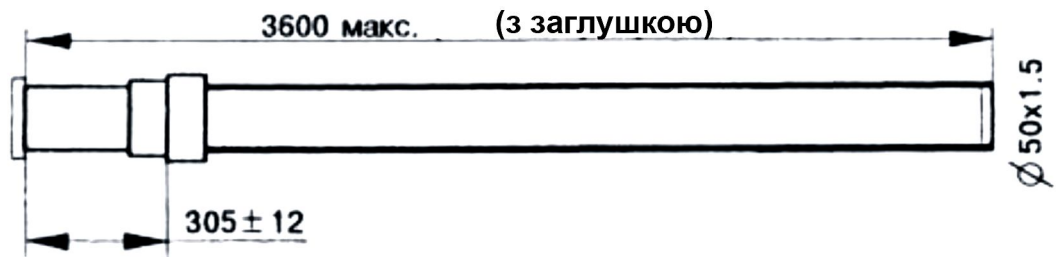


«Ультра-Д». Нижня частина щогли

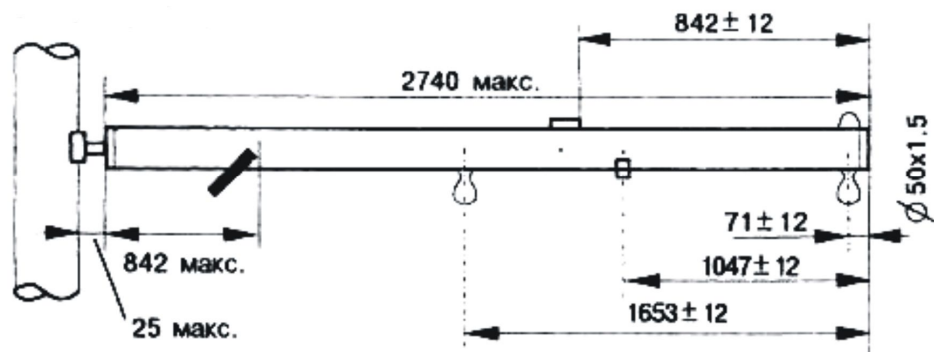


Додаток 3. Щогла та гик.

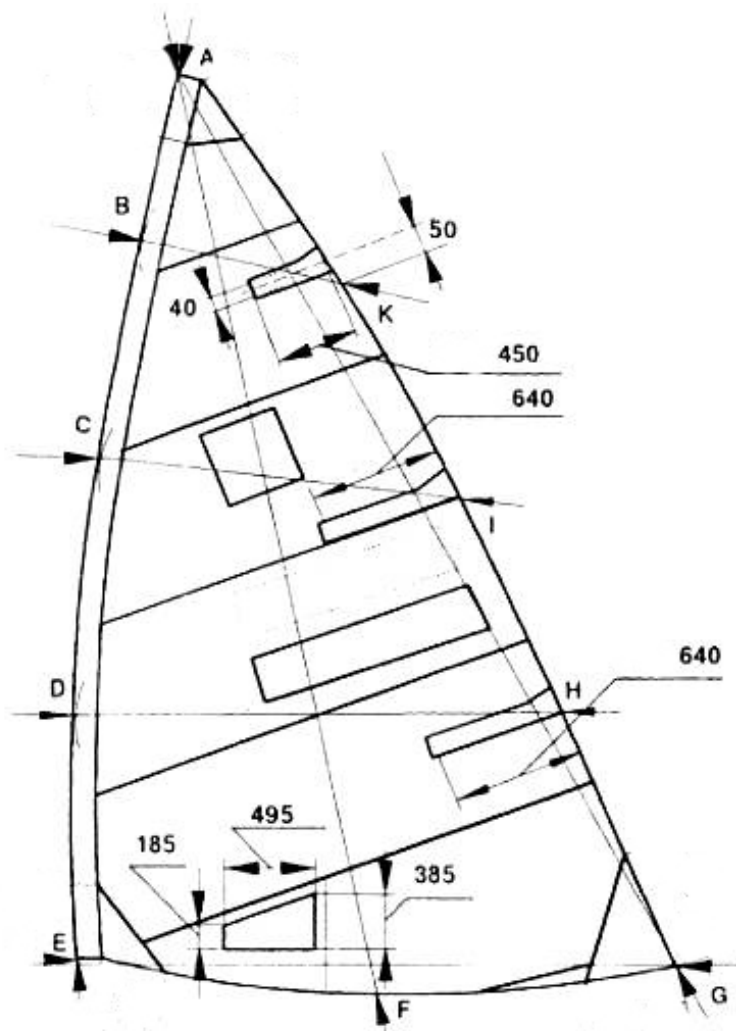
«Ультра». Верхня частина щогли



«Ультра». Гик



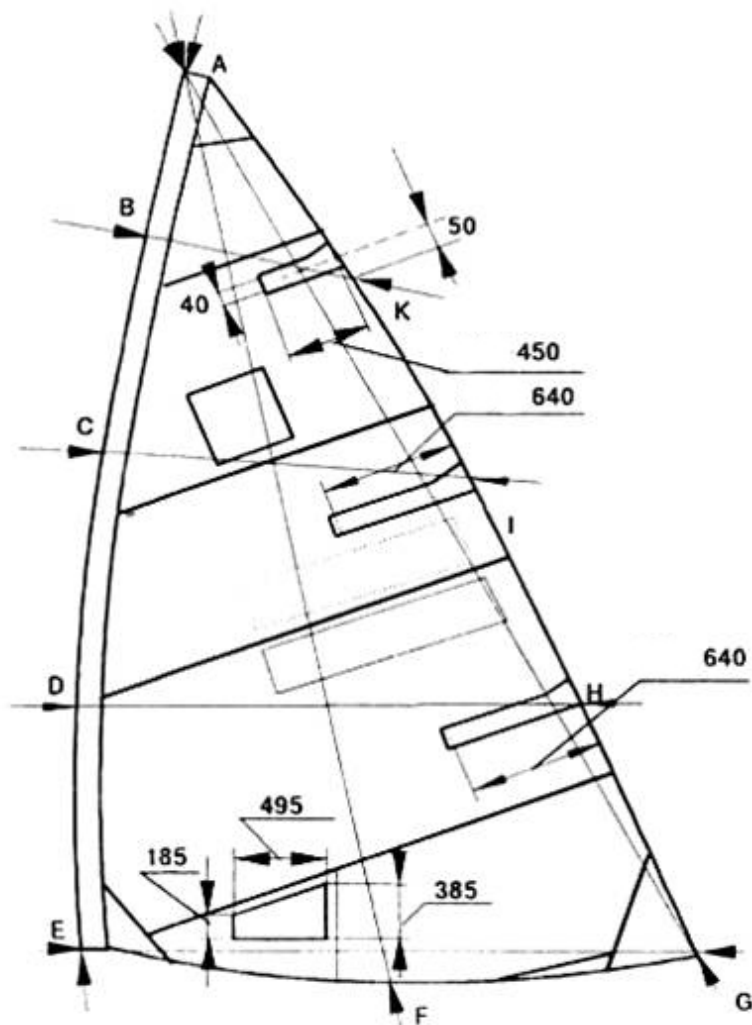
Додаток 4. Розміри вітрила яхти класу "Ультра"



Довжина передньої шкаторини	AE	5130 макс.
Довжина задньої шкаторини	AG	5570 макс.
Довжина нижньої шкаторини	EG	2740 макс.
длина медіани	AF	5380 макс.
ширина вітрила на 3/4 висоти	BK	965 макс.
ширина вітрила на 1/2 висоти	CI	1720 макс.
ширина вітрила на 1/4 висоти	DH	2330 макс.

внутрішня ширина рукава для щогли		120 макс.
-----------------------------------	--	-----------

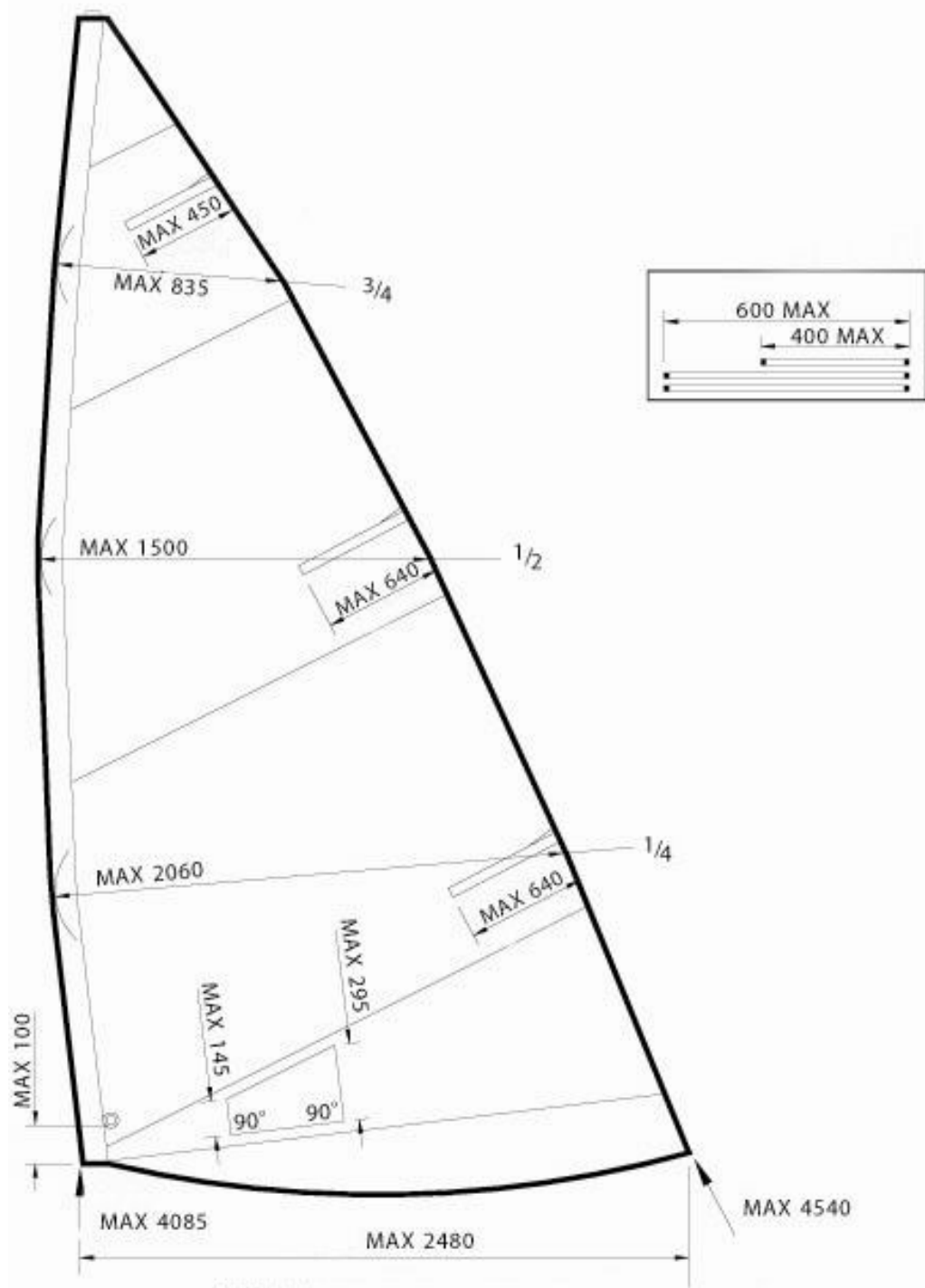
Додаток 4. Розміри вітрила яхти класу "Ультра - М"



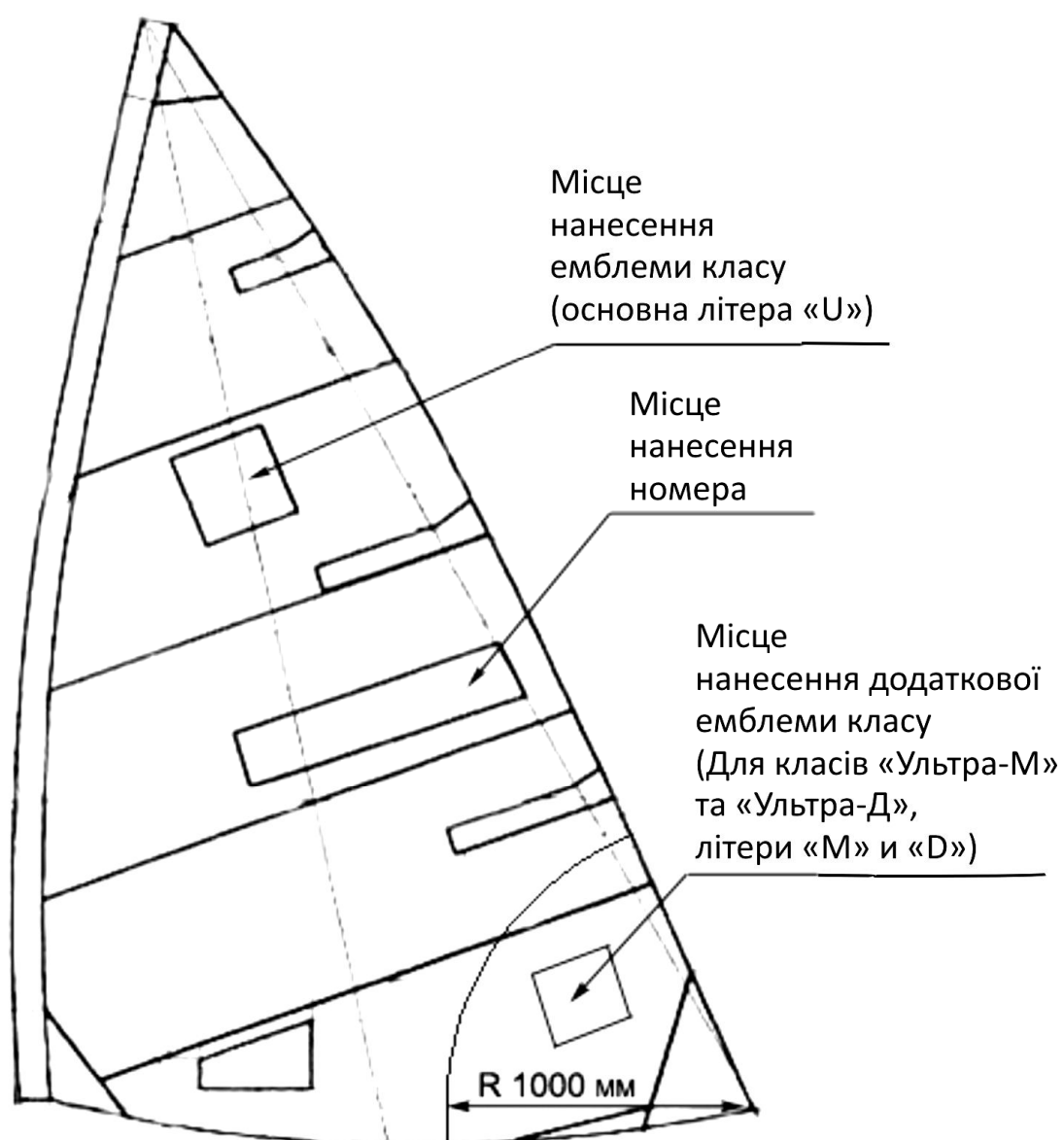
Довжина передньої шкаторини	AE	4195 макс.
Довжина задньої шкаторини	AG	4750 макс.
Довжина нижньої шкаторини	EG	2730 макс.
длина медіани	AF	4525 макс.
ширина вітрила на 3/4 висоти	BK	955 макс.
ширина вітрила на 1/2 висоти	CI	1745 макс.

ширина вітрила на 1/4 висоти	ДН	2340 макс.
внутрішня ширина рукава для щогли		120 макс.

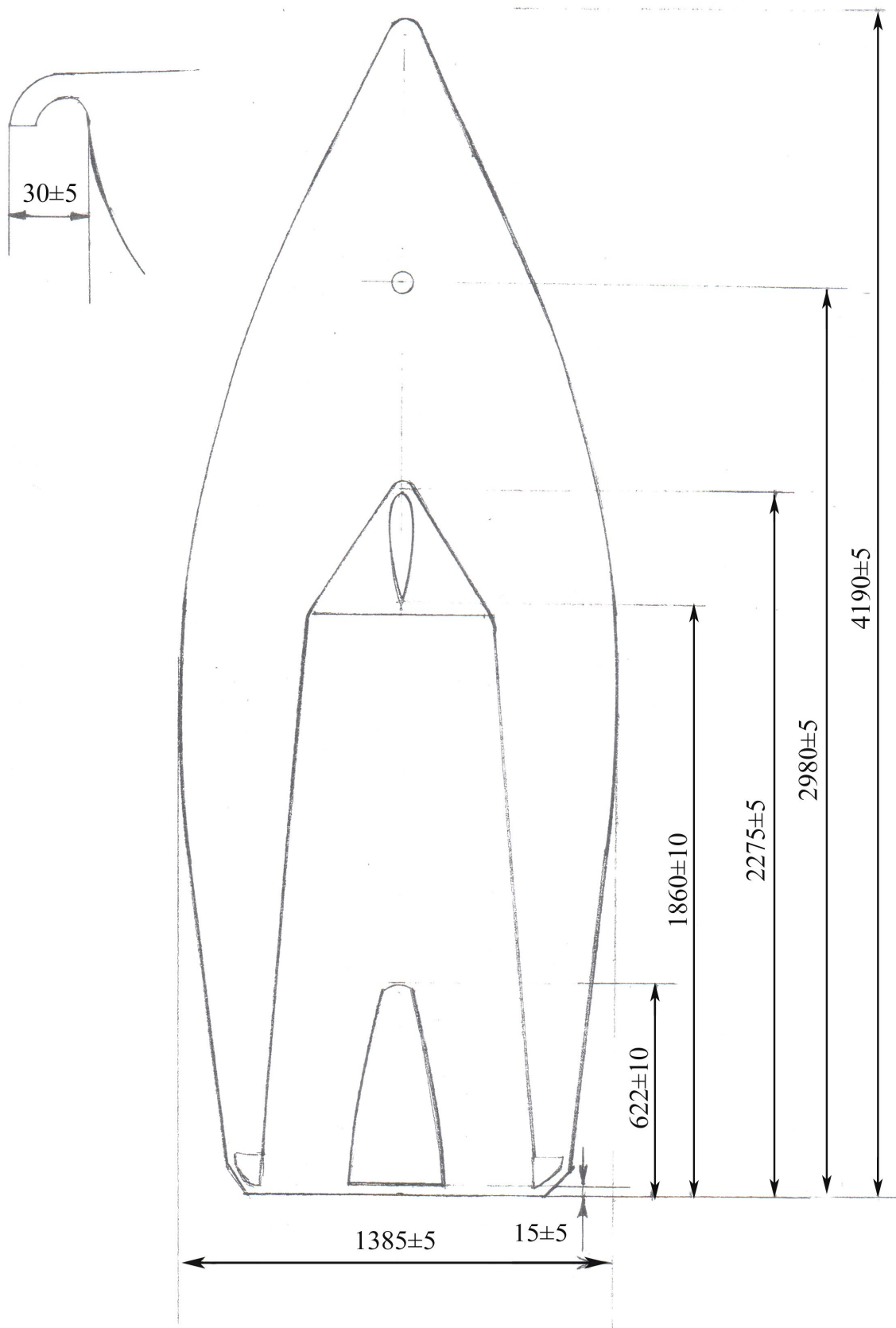
Додаток 4. Розміри вітрила яхти класу "Ультра -D"



Додаток 4. Місце нанесення номера та емблеми класу.



Додаток 5. Розміри частини корпусу яхти



Додаток 6. Місця для перевірки обводів яхти.

