



PRZEPISY POMIAROWE
SPRZĘTU ŻEGLARSKIEGO
2009-2012

INTERNATIONAL SAILING FEDERATION
WWW.SAILING.ORG

PRZEPISY POMIAROWE SPRZĘTU ŻEGLARSKIEGO 2009-2012

Tytuł oryginalny:
The Equipment Rules of Sailing for 2009-2012

Tłumaczenie zmian w porównaniu z wersją 2005-2008:
Andrzej Pajączkowski, Łukasz Formella
Tłumaczenie wersji 2005-2008:
Piotr Żółtowski, Anna Mrowiec

ZAWARTOŚĆ

WSTĘP

Część I Wykorzystanie sprzętu

Rozdział A - W trakcie regat

Rozdział B - W wyścigu

Część II Definicje

Rozdział C - Definicje podstawowe

Rozdział D - Definicje dotyczące kadłuba

Rozdział E - Definicje dotyczące osprzętu dodatkowego kadłuba

Rozdział F – Definicje dotyczące takielunku

Rozdział G – Definicje dotyczące żagli

 Podrozdział A – Żagle trójkątne

 Podrozdział B – Rozszerzenia dla innych żagli

Część III Przepisy kontroli i inspekcji sprzętu

Rozdział H – Kontrola i inspekcja sprzętu

Indeks

WSTĘP

Przepisy Pomiarowe Sprzętu Żeglarskiego składają się z trzech części:

Część I – Przepisy dotyczące wykorzystania sprzętu – jachtu, sprzętu sportowego wykorzystywanego w żeglarskim sportowym oraz **wyposażenia osobistego**

Część II – Definicje dotyczące sprzętu

Część III – Przepisy dotyczące kontroli i inspekcji sprzętu

Terminologia

Pojęcie zastosowane w określonym znaczeniu napisane jest **pogrubioną** czcionką w przypadku, gdy definicja znajduje się w PPSŻ lub *kursywą*, gdy definicja znajduje się w PRŻ.

Stosowane skróty

ISAF – International Sailing Federation – Międzynarodowa Federacja Żeglarska

MNA (WK) – ISAF Member national Authority – Władza Krajowa

ICA (MZK) – International Class Association – Międzynarodowy Związek Klasowy

NCA (NZK) – National Class Association (Narodowy Związek Klasy)

ERS (PPSŻ) – The Equipment Rule of Sailing – Przepisy Pomiarowe Sprzętu Żeglarskiego

RRS (PRŻ) – The Racing Rules of Sailing – Przepisy Regatowe Żeglarstwa

Nowelizacja przepisów

Przepisy pomiarowe sprzętu żeglarskiego są wydawane i uaktualniane co 4 lata przez Międzynarodową Federację Żeglarską (ISAF) – najwyższą władzę w zakresie sportu żeglarskiego. Ta wersja przepisów wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2005. Zmiany w treści przepisów pomiarowych są dozwolone na mocy Przepisu ISAF 32.1.2 i 32.2 (ISAF Regulations 32.1.2 i 32.2). Nie przewiduje się zmian przed rokiem 2009, jednakże zmiany uznane jako pilne przed rokiem 2009 będą rozpowszechnione przez władze krajowe oraz umieszczone na stronach internetowych ISAF – www.sailing.org.

Stan prawny

PPSŻ są przyjęte przez ISAF jako kodeks regulujący wykorzystanie sprzętu podczas wyścigów. Możliwe zastosowania PPSŻ opisane są w punkcie Zastosowania poniżej:

Zastosowania:

PPSŻ mogą znaleźć zastosowanie:

- a) w przepisach klasowych.
- b) wśród żeglarskich władz ratingowych (formuły wyrównawcze) w zakresie ich jurysdykcji.
- c) w zawiadomieniu o regatach i w instrukcji żeglugi w ramach regat.

- d) w zarządzeniach Władz Krajowych dotyczących regat, w zakresie ich jurysdykcji.
- e) w innych kodeksach i przepisach zatwierdzonych przez władzę żeglarską.

Zmiany

PPSŻ mogą być zmieniane tylko w następujący sposób:

- a) poprzez zarządzenia Władz Krajowych dotyczące regat żeglarskich, w zakresie ich jurysdykcji.
- b) instrukcja żeglugi może zmienić PPSŻ przez sprecyzowanie konkretnego odnośnika do tych przepisów i ustalenie zmian, nie może jednak zmieniać jakiegokolwiek części PPSŻ określonej przepisami klasowymi.
- c) władze ratingowe mogą zmienić PPSŻ, w zakresie ich jurysdykcji.
- d) przepisy klasowe mogą zmieniać PPSŻ B.7, B.9, H1, H2, H3, H.4, H5 i H.6.

Powyższe ograniczenia nie mają zastosowania w przypadku zmiany przepisów mającej na celu rozwój lub próby wykorzystania proponowanych przepisów podczas regat lokalnych. Władze krajowe mogą wymagać uzyskania aprobaty w przypadku dokonania tego rodzaju zmian.

Oznaczenie pionową kreską przy opisie oznacza ważne zmiany w stosunku do PPSŻ 2005-2008.

CZĘŚĆ I – Wykorzystanie Sprzętu

Rozdział A – W trakcie regat

A.1 PRZEPISY KLASOWE

A.1.1 Jachty nie posiadające przepisów klasowych

Jacht i inne części osprzętu muszą spełniać wymagania Części I PPSŻ.

A.1.2 Jachty posiadające przepisy klasowe

Jacht i inne części osprzętu muszą spełniać wymagania przepisów klasowych oraz Części I PPSŻ z wyjątkiem zmian w PPSŻ wprowadzonych przez przepisy klasowe w stopniu dozwolonym przez pkt. Zmiany c) oraz d).

A.2 CERTYFIKAT

A.2.1 Posiadanie certyfikatu

Jacht musi posiadać ważny certyfikat wymagany przepisy klasowe lub władzę certyfikującą.

A.2.2 Zgodność z Certyfikatem

Jacht musi spełniać wymagania certyfikatu.

Patrz także PRŻ 78 Zgodność z przepisami klasowymi: Certyfikaty.

A.3 IDENTYFIKACJA NA ŻAGLACH

Patrz PRŻ 77 Identyfikacja na żaglach.

A.4 REKLAMOWANIE

Patrz PRŻ dodatki część II, Dodatek 1 – Kodeks Reklamowania ISAF.

A.5 TARCIE POSZYCIA

Patrz PRŻ 53 Tarcie Poszycia.

A.6 INSPEKCJA SPRZĘTU

Patrz PRŻ 78 Zgodność z przepisami klasowymi: Certyfikaty.

Rozdział B – W wyścigu

B.1 OSOBISTE ŚRODKI WYPORNOŚCIOWE I WYPOSAŻENIE RATUNKOWE

Patrz PRŻ 1 Bezpieczeństwo i PRŻ 40 Osobiste środki wypornościowe; Pasy trapezowe.

B.2 SPRZĘT OSOBISTY

Patrz PRŻ 43 Ubiór i wyposażenie zawodnika.

B.3 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE SPRZĘTU

Patrz PRŻ 47 Ograniczenia dotyczące załogi i wyposażenia.

B.4 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE ZAŁOGI I JEJ UMIEJSCOWIENIA

Patrz PRŻ 47 Ograniczenia dotyczące sprzętu i załogi oraz PRŻ 49 umiejscowienie załogi.

B.5 SIŁA LUDZKA

Patrz PRŻ 52 Siła Ludzka.

B.6 WYRZUCANIE LUB UWALNIANIE SUBSTANCJI

Patrz PRŻ 53 Tarcie poszycia.

B.7 UMIEJSCOWIENIE DRZEWC

B.7.1 Bomy grota, foka i bezana przymocowane do masztu

Gdy żagiel jest postawiony na bomie, przedłużenie górnej krawędzi drzewca powinno przecinać drzewce masztu powyżej **dolnego znacznika ograniczającego**, gdy bom znajduje się w płaszczyźnie symetrii drzewca masztu i jest ustawiony pod kątem 90° do drzewca masztu.

B.7.2 Bomy żagli przednich

Przedni koniec drzewca bomu musi znajdować się w okolicy osi jachtu.

B.7.3 Spinakery i wytyki

Patrz PRŻ 50 Stawianie żagli i ich wybieranie.

B.7.4 Bukszpryty

Wewnętrzny znacznik ograniczający nie może znajdować się na zewnątrz kadłuba, gdy bukszpryt jest wysunięty.

B.8 UMIEJSCOWIENIE TAKIELUNKU

B.8.1 Sztagi

Patrz PRŻ 54 Sztagi i rogi żagli przednich.

B.9 UMIEJSCOWIENIE, WYBIERANIE I ZMIANA ŻAGLI

B.9.1 Trójkątne groty, foki i bezany

- a) **żagiel** musi znajdować się poniżej **górnego znacznika ograniczającego**.
- b) **Lik tylny**, przedłużony jeżeli jest taka potrzeba, musi przecinać górną krawędź drzewca bomu z przodu **zewnątrznego znacznika ograniczającego**.
- c) **Lik dolny** żagla nie wykorzystującego lickszary na bomie musi przecinać drzewce masztu powyżej **dolnego znacznika ograniczającego**

B.9.2 Żagle przednie

Róg halsowy jakiegokolwiek żagla przedniego zamocowanego do **bukszprytu** musi być przymocowany z tyłu **zewnątrznego znacznika ograniczającego**.
Patrz PRŻ 54 Sztagi i rogi halsowe żagli przednich.

B.9.3 Sztaksle spinakerowe i sztaksle bezanowe

Róg halsowy musi znajdować się wewnątrz **linii obrysu pokładu**
Patrz PRŻ 50 Stawianie i wybieranie żagli

B.10 ŚRODEK CIĘŻKOŚCI

B.10.1 Korektory ciężaru muszą być przymocowane na stałe. Patrz PRŻ 51 Ruchomy balast.

B.11 KOTWICZENIE, CUMOWANIE I HOLOWANIE

Patrz PRŻ Holowanie, cumowanie i kotwiczenie

B.12 SYGNAŁY MGŁOWE I ŚWIATŁA

Patrz PRŻ 48 Sygnały mgłowe i światła

Część II DEFINICJE

Rozdział C – Definicje podstawowe

C.1 KLASA

C.1.1 Władza klasowa

Organ, który zarządza klasą w sposób sprecyzowany w przepisach klasowych.

C.2 PRZEPISY

C.2.1 Przepisy klasowe

Przepisy, które zawierają wymagania w stosunku do:

jachtu, jego użytkowania, **certyfikacji** i administracji,
załogi,

wyposażenia osobistego, jego użytkowania, **certyfikacji** i administracji,
każdego innego wyposażenia, jego użytkowania, **certyfikacji** i administracji,
zmian do PRŻ dozwolonych przez PRŻ86.1(c).

C.2.2 Ograniczone przepisy klasowe

Przepisy klasowe, w których wszystko, co nie jest dozwolone przepisami klasowymi jest zabronione.

C.2.3 Otwarte przepisy klasowe

Przepisy klasowe, w których wszystko, co nie jest zabronione przepisami klasowymi jest dozwolone.

C.2.4 Władza przepisów klasowych

Organ, który ostatecznie zatwierdza **przepisy klasowe**, zmiany w **przepisach klasowych** i interpretacje **przepisów klasowych**.

C.3 CERTYFIKACJA

C.3.1 Władza certyfikująca

Dla **kadłubów** – ISAF, władza krajowa właściciela jachtu lub ich przedstawiciele.

Dla innych elementów sprzętu – ISAF, władza krajowa kraju, w którym odbywa się certyfikacja lub ich przedstawiciele.

C.3.2 Nadanie certyfikatu

Wydanie **certyfikatu**, lub wykonanie **znacznika certyfikacji** po zakończonej pomyślnie kontroli certyfikacyjnej.

C.3.3 Certyfikat

Dokument wydany przez **władzę certyfikującą**, potwierdzający pomyślną **kontrolę certyfikacyjną** dla **kadłuba** lub każdego innego sprzętu według wymagań **przepisów klasowych** lub **władzy certyfikującej**.

C.3.4 Znacznik pomiarowy

Dowód wykonania pomyślniej **kontroli certyfikacyjnej** dla elementu wymagającego **certyfikacji**, zamocowany lub wykonany przez **oficjalnego mierniczego**.

C.4 KONTROLA I INSPEKCJA SPRZĘTU

Patrz H.1 i H.2.

C.4.1 Pomiary podstawowe

Metody kontroli używane jako podstawowe środki w określaniu fizycznych właściwości sprzętu

C.4.2 Kontrola certyfikacyjna

Kontrola dla certyfikacji wymaganej przez **przepis klasowe** lub **władzę certyfikacyjną**, w skład której mogą wchodzić **pomiary podstawowe**.

C.4.3 Inspekcja sprzętu

Kontrola wykonywana podczas regat zgodnie z wymaganiami zawiadomienia o regatach i instrukcji żeglugi, w skład której mogą wchodzić **pomiary podstawowe**.

C.4.4 Oficjalny Mierniczy

Osoba wyznaczona lub uznana przez władzę krajową kraju, w którym jest przeprowadzana kontrola, do wykonywania kontroli certyfikacyjnej oraz, jeżeli **przepisy klasowe** pozwalają, do certyfikacji.

C.4.5 Oficjalny Mierniczy 'In-Hause'

Osoba wyznaczona w zgodności z programem ISAF – Program Certyfikacji In-Hause.

C.4.6 Inspektor Sprzętu

Osoba wyznaczona przez komisję regatową do wykonywania **inspekcji sprzętu**.

C.4.7 Międzynarodowy Mierniczy

Osoba powołana przez ISAF do wykonywania inspekcji prototypów jachtów wybranych klas ISAF oraz uznana przez ISAF jako wykwalifikowana do przeprowadzania **inspekcji sprzętu** podczas imprez międzynarodowych dla tych klas.

C.4.8 Znacznik ograniczający

Wyraźnie widoczny znacznik jednolitego koloru kontrastującego względem części, na której jest umieszczony, oznaczający punkt pomiarowy.

C.4.9 Znacznik imprezy

Znak umieszczony przez komisję regatową na sprzęcie, którego zastąpienie w trakcie regat jest kontrolowane **przepisami klasowymi**

C.5 TERMINOLOGIA DOTYCZĄCA ZAWODNIKÓW

C.5.1 Załoga

Zawodnik lub zespół zawodników, którzy obsługują jacht.

C.5.2 Skipper

Członek **załogi** znajdujący się na **jachcie**, który jest odpowiedzialny za **jacht**, **załogę** i wszystkie inne osoby znajdujące się na pokładzie.

C.5.3 Wyposażenie osobiste

Wszelkiego rodzaju rzeczy osobiste lub elementy ubioru znajdujące się na pokładzie, mające na celu utrzymanie ciepła, zabezpieczające przed wodą i/lub chroniące ciało, **osobiste środki wypornościowe**, pasy bezpieczeństwa i pomoce do balastowania zakładane aby utrzymać osobę na pokładzie lub na wodzie.

C.5.4 Osobiste środki wypornościowe

Osobiste środki bezpieczeństwa sprecyzowane przez instrukcję żeglugi, pomagające użytkownikowi utrzymać się na powierzchni wody w przypadku zanurzenia.

C.6 TERMINOLOGIA DOTYCZĄCA JACHTÓW

C.6.1 Jacht

Sprzęt sportowy wykorzystywany przez **załogę** do uczestnictwa w wyścigu. Definicja obejmuje:

Kadłub (y),

| Strukturę łączącą kadłuby

Osprzęt dodatkowy,

Balast,

Takielunek,

Żagle,

Okucia powyższych,

| **Korektory ciężaru jachtu**

Wszystkie inne użyte elementy sprzętu sportowego z wyłączeniem żywności i **wyposażenia osobistego**.

C.6.2 Typy jachtów

(a) MONOHULL

Jacht z jednym kadłubem.

(b) MULTIHULL

Jacht z więcej niż jednym kadłubem.

(c) WINDSURFER

Jacht.

(d) KITE-BOARD

Jacht.

C.6.3 Definicje kontroli jachtu**(a) Główne osie**

Trzy główne osie **jachtu** przecinające się pod kątem 90° względem siebie – pionowa, podłużna i poprzeczna; muszą one być odniesione do linii bazowej i płaszczyzny symetrii kadłuba.

Patrz H.3.

(b) Trym pomiarowy

Trym pomiarowy jest osiągnięty, jeżeli tak jak określono w przepisach klasowych,

(i) dwa punkty **kadłuba** są rozmieszczone w danej odległości prostopadle do płaszczyzny – płaszczyzna, punkty i odległości są sprecyzowane przez przepisy klasowe

lub

(ii) określono przez unoszenie się na wodzie jachtu w warunkach sprecyzowanych przez przepisy klasowe.

(c) Linia wodna

Linia utworzona przez przecięcie zewnętrznej części **kadłuba** i

(i) płaszczyzny sprecyzowanej przez przepisy klasowe

lub

(ii) powierzchni wody podczas unoszenia się jachtu na wodzie w trymie pomiarowym

(d) Płaszczyzna wodna

Płaszczyzna przebiegająca przez **linię wodną**

(e) Balast

Ciężar zamocowany w celu wpłynięcia na stateczność, pływalność lub całkowity ciężar **jachtu**.

Typy balastu:

(i) Balast wewnętrzny

Balast zamocowany wewnątrz **kadłuba**

(ii) Balast zewnętrzny

Balast zamocowany na zewnątrz **kadłuba**

(iii) Balast ruchomy

Balast wewnętrzny lub zewnętrzny, który może być przemieszczany

(iv) Balast zmienny

Balast wodny, którego objętość może być zmieniana.

(v) Korektory ciężaru

Obciążniki zamocowane zgodnie z przepisami klasowymi, aby skorygować niedobór w ciężarze całkowitym i/lub w rozkładzie mas.

C.6.4 Definicje Jachtu**(a) Długość jachtu**

Odległość między najbardziej do przodu i najbardziej do tyłu wysuniętymi punktami **jachtu** z uwzględnieniem **żagli** i **drzewc** umiejscowionych w sposób właściwy.

Patrz H.3.4

(b) Szerokość jachtu

Poprzeczna odległość pomiędzy skrajnymi punktami burt **jachtu**

(c) Długość linii wodnej

Odległość między najbardziej do przodu i najbardziej do tyłu wysuniętymi punktami **linii wodnej**

(d) Szerokość linii wodnej

Poprzeczna odległość pomiędzy skrajnymi punktami linii wodnej.

(e) Zanurzenie

Pionowa odległość pomiędzy **poziomością wodną** a najniższym punktem jachtu

(f) Minimalne zanurzenie

Zanurzenie ze wszystkimi **częściami kadłuba** w ich najwyższej pozycji

(g) Maksymalne zanurzenie

Zanurzenie ze wszystkimi **częściami kadłuba** w ich najniższej pozycji

(h) Ciężar jachtu

Ciężar jachtu.

Rozdział D – Definicje dotyczące kadłuba

D.1 TERMINOLOGIA

D.1.1 Kadłub

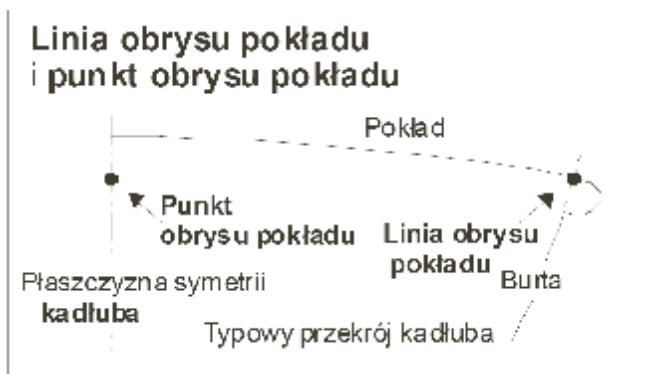
Powłoka poszycia włączając pawężę, pokład ze wszystkimi nadbudówkami, wewnętrzną konstrukcją włączając kokpit, osprzęt zamocowany do tych elementów oraz korektory ciężaru.

D.1.2 Linia obrysu pokładu

Linia utworzona poprzez przecięcie górnej powierzchni pokładu z zewnętrzną powierzchnią poszycia kadłuba, każda z nich może być w tym celu przedłużona, jeżeli istnieje taka potrzeba.

D.1.3 Punkt obrysu pokładu

Rzut linii obrysu pokładu na płaszczyznę symetrii.



D.2 PUNKTY POMIAROWE

D.2.1 Punkt bazowy kadłuba

Punkt na kadłubie, określony w przepisach klasowych, od którego wykonuje się pomiary kadłuba.

D.3 WYMIARY

D.3.1 Długość kadłuba

Pozioma odległość między najbardziej wysuniętym do tyłu punktem kadłuba(ów) oraz najbardziej wysuniętym

do przodu punktem kadłuba (ów), pomijając okucia. Patrz H.3.4.

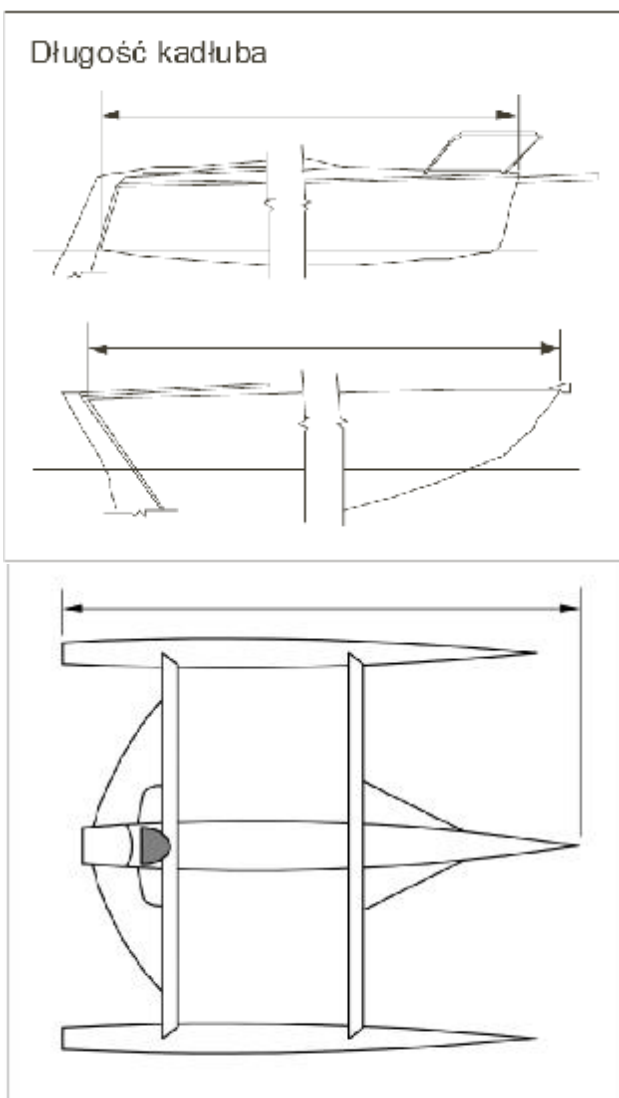
D.3.2 Szerokość kadłuba

Pozioma poprzeczna odległość między skrajnymi punktami burt jachtu, pomijając okucia.

D.4 CIĘŻAR

D.4.1 Ciężar kadłuba

Ciężar kadłuba.



Rozdział E – Definicje dotyczące części wystających kadłuba

E.1 TERMINOLOGIA

E.1.1 Części wystające kadłuba

Każdy element sprzętu – włączając urządzenia wymienione w pkt. E.1.2 – E.1.13 – który jest

całkowicie lub częściowo poniżej linii **obrysu pokładu**, lub jej przedłużenia, gdy jest zamocowany na stałe, lub w pozycji maksymalnie wysuniętej, gdy jest ruchomy,

zamocowany do powłoki **poszycia kadłuba** lub do innej części wystającej **kadłuba** i

używany w celu zmiany własności stateczności, dryfu, sterowności, stateczności kursowej, tłumienia drgań, trymu, wypieranej objętości.

Wszystkie z poniższych urządzeń stanowią części wystające **kadłuba**:

Korektory ciężaru

Balast wewnętrzny

i ich okucia.

E.1.2 Typy części wystających kadłuba

a) Płetwa balastowa

Stała **część wystająca kadłuba**, zamocowana w okolicy płaszczyzny symetrii **kadłuba**, której podstawową funkcją jest wpływ na stateczność i dryf.

b) Boczna płetwa balastowa

Stała **część wystająca kadłuba**, zamocowana poza okolicą płaszczyzny symetrii **kadłuba**, której podstawową funkcją jest wpływ na stateczność i dryf.

c) Fałszywa płetwa balastowa

Ruchoma **część wystająca kadłuba**, której podstawową funkcją jest wpływ na stateczność i dryf, zamocowana w okolicy płaszczyzny symetrii **kadłuba** i obracająca się po pojedynczej podłużnej osi.

d) Finkil

Stała **część wystająca kadłuba**, której podstawową funkcją jest wpływ na dryf i stateczność kursową.

e) Bulb balastowy

Stała **część wystająca kadłuba** zawierająca balast w dolnej części innego **osprzętu dodatkowego kadłuba**, której podstawową funkcją jest wpływ na stateczność.

f) Skeg

Finkil zamocowany bezpośrednio przed płetwą sterową

g) Miecz obrotowy

Ruchoma **część wystająca kadłuba**, zamocowana w okolicy płaszczyzny symetrii **kadłuba** i obracająca się wokół jednej poprzecznej osi, która może zmieniać położenie względem **kadłuba**, jej podstawową funkcją jest wpływ na dryf.

h) Miecz szybrowy

Ruchoma **część wystająca kadłuba** zamocowana w okolicy płaszczyzny symetrii **kadłuba** i nieobracająca się, której podstawową funkcją jest wpływ na dryf.

i) Miecz boczny

Ruchoma **część wystająca kadłuba**, zamocowana poza okolicą płaszczyzny symetrii **kadłuba**, której podstawową funkcją jest wpływ na dryf.

j) Płetwa sterowa

Ruchoma **część wystająca kadłuba**, której podstawową funkcją jest zachowanie sterowności.

k) Trymer

Gdy **płetwa(y) sterowa(e)** jest używana, ruchoma **część wystająca kadłuba**, zamocowana do przedniej lub tylnej krawędzi innej **części wystającej kadłuba**.

Rozdział F – Definicje dotyczące takielunku

F.1 TERMINOLOGIA PODSTAWOWA

F.1.1 Takielunek

Drzewca, salingi, olinowanie, okucia i wszystkie korektory ciężaru.

F.1.2 Typy takielunku

(a) UNA RIG

jeden maszt tylko z grotem.

(b) SLOOP RIG

jeden maszt z grotem i jednym żaglem dziobowym – fokiem.

(c) CUTTER RIG

jeden maszt z więcej niż jednym żaglem dziobowym.

(d) KETCH RIG

dwa maszty – z masztem przednim – **masztem głównym** – wyższym niż maszt tylny – **bezanmaszt** – umiejscowiony przed trzonem sterowym.

(e) YAWL RIG

dwa maszty – z masztem przednim – **masztem głównym** – wyższym niż maszt tylny – **bezanmaszt** – umiejscowiony za trzonem sterowym.

(f) SCHOONER RIG

dwa maszty z – **masztem przednim** – nie wyższym niż maszt tylny – **maszt główny**.

F.1.3 Drzewca

Główna(-e) część(-ci) takielunku, do których mocowane są **żagle**.

F.1.4 Typy drzewc

(a) MASZT

Drzewce, do którego jest zamocowany żagiel. W jego skład wchodzi **olinowanie, salingi, okucia** i jakiegokolwiek **korektory ciężaru**, z wyłączeniem okuć, które nie są konieczne dla funkcjonowania masztu jako **takielunku**.

Typy masztów:

(i) Maszt główny

(a) jedyne maszt w takielunku typu: **una rig, sloop rig lub cutter rig**.

(b) **maszt przedni** w takielunku typu: **ketch rig lub yawl rig**.

(c) **maszt tylny** w takielunku typu: **schooner rig**.

(ii) Maszt przedni

Przedni **maszt** w takielunku typu: **schooner rig**.

(iii) Bezanmaszt

Tylny **maszt** w takielunku typu: **ketch rig lub yawl rig**.

(b) BOM

Drzewce zamocowane z jednej strony do **masztu** lub **kadłuba**, do którego może być przymocowany róg szotowy **żagla** i róg halsowy **żagla**. W jego skład wchodzi **olinowanie**, okucia i **korektory ciężaru**, ale z wyłączeniem szotów, bloczków szotów i elementów obciążacza bomu.

Typy bomów:

(i) FORESAIL BOOM

Bom zamocowany do **masztu przedniego** w celu podtrzymywania **żagla przedniego – foka**.

(ii) HEADSAIL BOOM

Bom zamocowany do **kadłuba** w celu podtrzymywania rogu szotowego **żagla dziobowego**.

(iii) MAIN BOOM

Bom zamocowany do **masztu głównego** w celu podtrzymywania **żagla głównego- grota**

(iv) MIZZEN BOOM

Bom zamocowany do **bezanmasztu** w celu podtrzymywania **bezanu**

(v) WISHBONE BOOM

Podwójny **bom** zamocowany do **masztu** w celu podtrzymywania **żagla** i który posiada jedno drzewce po każdej stronie **żagla**

(c) INNE DRZEWCWA

Inne typy drzewc wliczając **olinowanie**, okucia i **korektory ciężaru**, ale z wyłączeniem **olinowania ruchomego**.

Typy innych drzewc:

(i) SPINNAKER POLE

Drzewce zamocowane do **masztu** w celu ustawiania spinnakera.

(ii) WHISKER POLE

Drzewce zamocowane do **masztu** i rogu szotowego **żagla dziobowego**.

(iii) BOWSPRIT

Drzewce kadłuba ruzsuwalne do przodu do zamocowania **olinowania** i/lub rogu **halsowego żagla dziobowego** lub **żagli dziobowych**

(iv) BUMPKIN

Drzewce kadłuba ruzsuwalne do tyłu do szotowania i/lub zamocowania **olinowania**

(v) GAFF

Drzewce zamocowane z jednej strony do **masztu** w celu ustawienia rogu pikowego, rogu gafflowego i/lub liku górnego **żagla** czworokątnego.

(vi) SPRIT

Drzewce zamocowane z jednej strony do **masztu** lub **kadłuba** w celu ustawienia tylko rogu pikowego **żagla** czworokątnego.

(vii) YARD

Drzewce wywieszane na **maszcie** w celu ustawienia liku górnego **żagla** czworokątnego lub liku przedniego **żagla łacińskiego**.

F.1.5 Olinowanie

Jakikolwiek element sprzętu zamocowany jednym lub obydwoma końcami do drzewc, żagli lub innego olinowania mogący przenosić tylko rozciąganie. Wliczając dołączone okucia, które nie są na stałe przymocowane do kadłuba, drzewc lub salingów.

F.1.6 Typy olinowania

(a) OLINOWANIE STAŁE

Olinowanie używane w celu wspomaganie masztu lub drzewc kadłuba. Może być regulowane.

Typy olinowania stałego:

(i) SHROUD – WANTA

Olinowanie dostarczające poprzeczne wspomaganie masztu lub drzewc kadłuba, również może dostarczać podłużne wspomaganie

(ii) STAY - SZTAG

Olinowanie głównie dostarczające podłużne wspomaganie masztu lub drzewc kadłuba i/lub wspomagające żagiel.

(iii) FORESTAY – FORSZTAG

Olinowanie dostarczające podłużne wspomaganie masztu

(b) OLINOWANIE RUCHOME

Olinowanie głównie używane do trymowania drzewc i/lub żagli.

Typy olinowania ruchomego:

(i) HALYARD -FAŁ

Olinowanie do wciągania żagli, drzewc, flag lub powyższych kombinacji.

(ii) BACKSTAY - BAKSZTAG

Olinowanie głównie dostarczające tylne wspomaganie masztu powyżej górnego znacznika ograniczającego.

(iii) RUNNING BACKSTAY – RUCHOMY BAKSZTAG

Olinowanie dostarczające tylne wspomaganie masztu w punkcie lub punktach pomiędzy górnym znacznikiem ograniczającym a punktem zaczepu forsztagu.

(iv) CHECKSTAY

Olinowanie dostarczające tylne wspomaganie masztu w punkcie lub punktach pomiędzy dolnym znacznikiem ograniczającym a punktem zaczepu forsztagu.

(v) OUTHAUL

Olinowanie do trymowania rogu szotowego żagla wzdłuż bomu

(vi) SHEET

Olinowanie do trymowania rogu szotowego żagla lub bomu

(vii) SPINNAKER GUY

Olinowanie do trymowania rogu halsowego spinakera.

F.1.7 Saling

Jakikolwiek element sprzętu zamocowany jednym lub obydwoma końcami do drzewc, żagli lub innego olinowania mogący przenosić ściskanie.

F.1.8 Trójkąt przedni

Powierzchnia ukształtowana przez przednią krawędź masztu, przednią krawędź sztagu i pokładu, włączając nadbudówkę.

F.1.9 Znaczniki ograniczające

(a) WYMIARY ZNACZNIKA OGRANICZAJĄCEGO

(i) SZEROKOŚĆ ZNACZNIKA OGRANICZAJĄCEGO

Minimalna szerokość mierzona w kierunku wzdłużnym drzewca.

F.2 DEFINICJE POMIARU MASZTU

F.2.1 Punkty pomiarowe masztu

a) Punkt bazowy masztu

Punkt na maszcie określony w przepisach klasowych używany jako baza dla pomiarów.

b) Pięta

Punkt umieszczony w najniższej części drzewca i jego okuć.

c) Top

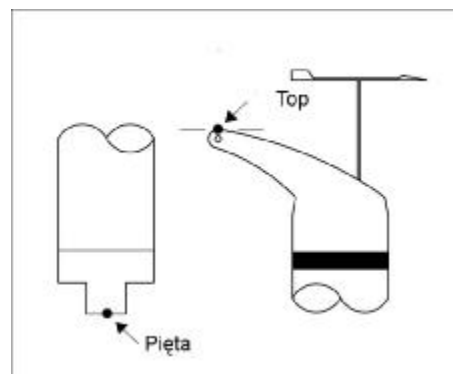
Punkt umieszczony w najwyższej części drzewca i jego okuć.

d) Punkt dolny

Najwyżej umieszczony punkt **dolnego znacznika ograniczającego** znajdującego się na tylnej części drzewca.

e) Punkt górny

Najniżej umieszczony punkt **górnego znacznika ograniczającego** umieszczony na tylnej krawędzi drzewca.



F.2.2 Znaczniki ograniczające mocowanie żagli na maszcie

a) Dolny znacznik ograniczający

Znacznik ograniczający dla położenia drzewca bomu lub żagla.

b) Górny znacznik ograniczający

Znacznik ograniczający wysokość podnoszenia żagla.

F.2.3 Wymiary masztu

Patrz H.4.

a) Długość masztu

Odległość między **topem** i **piętą**.

b) Położenie punktu dolnego

Odległość między **punktem bazowym** masztu i **punktem dolnym**.

c) Położenie punktu górnego

Odległość między **punktem bazowym** masztu i **punktem górnym**.

d) Punkt mocowania olinowania

Gdy olinowanie jest zamocowane:

PRZY ZASTOSOWANIU HAKA (końcówki młotkowej, końcówki typu T):

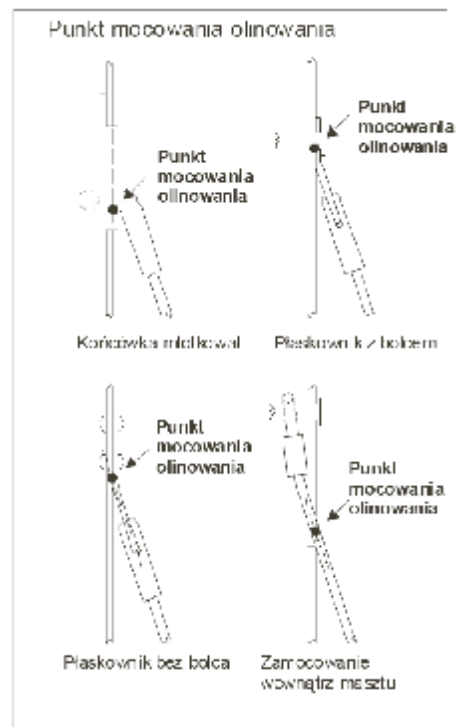
Najniższy punkt haka, w miejscu, w którym przecina on drzewce, przedłużonej jeżeli jest taka potrzeba.

PRZY ZASTOSOWANIU BOLCA:

Najniższy położony punkt, w którym bolec styka się z drzewcem.

W INNY SPOSÓB:

Punkt przecięcia przedniej krawędzi drzewca z osią symetrii olinowania.

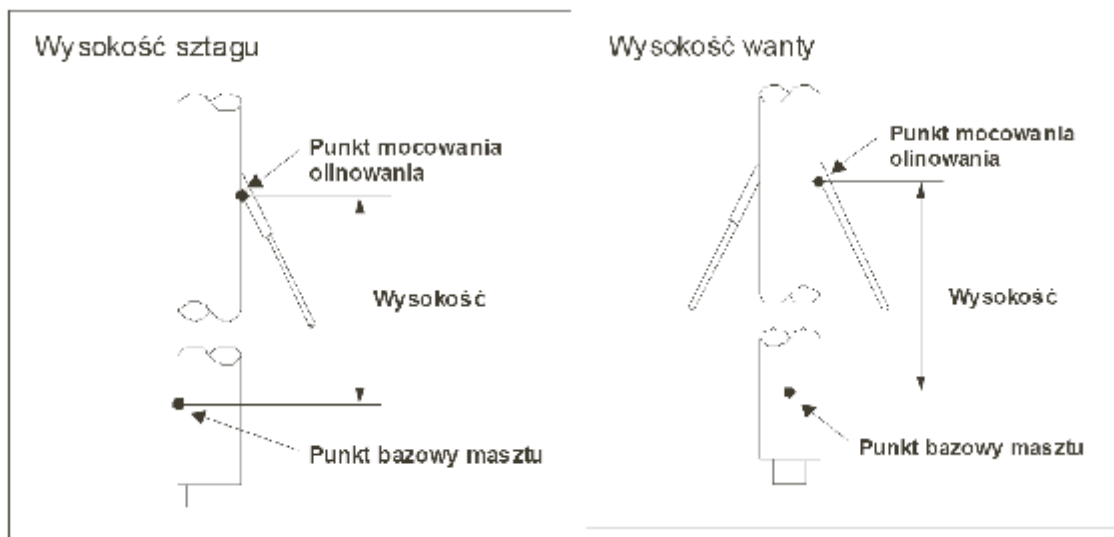


e) Wysokość sztagu

Odległość między punktem bazowym masztu i punktem mocowania olinowania.

f) Wysokość wanty

Odległość między punktem bazowym masztu i punktem mocowania olinowania.



g) Wysokość achtersztagu /baksztagu

Odległość między punktem bazowym masztu i punktem mocowania olinowania lub topem masztu, w zależności od tego, który jest niżej.

h) Wysokość stenwanty

Odległość między punktem bazowym masztu i punktem mocowania olinowania.

i) Wysokość trapezu

Odległość między punktem bazowym masztu i punktem mocowania olinowania.

j) Wysokość podnoszenia spinakera

Odległość między punktem bazowym masztu i przecięciem drzewca i dolnej krawędzi fału spinakera, gdy fał spinakera wystaje z masztu pod kątem 90° i jest przedłużony jeżeli istnieje taka potrzeba.

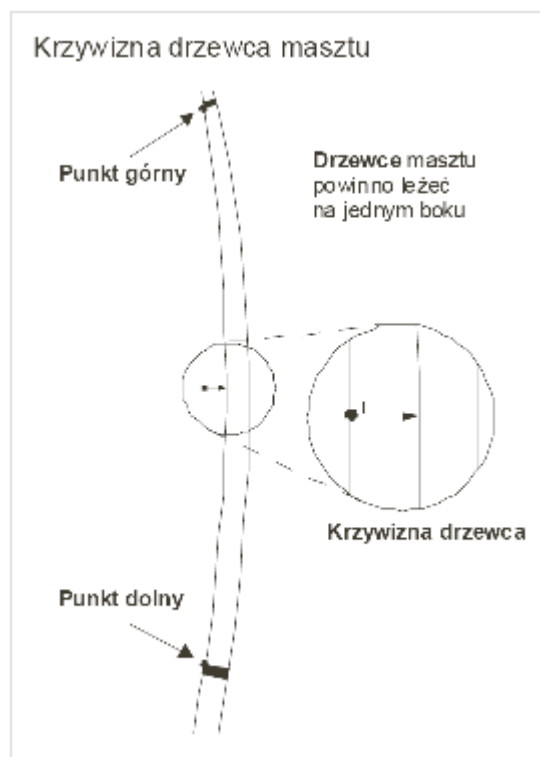


k) Krzywizna drzewca masztu

Największa odległość między drzewcem

i prostą linią między górnym punktem i dolnym punktem

mierzona pod kątem 90° do linii, gdy drzewce leży na jednym boku.



l) Ugięcie drzewca masztu

Różnica w odległości, mierzona w określonej odległości od punktu bazowego masztu, pomiędzy:

drzewcem

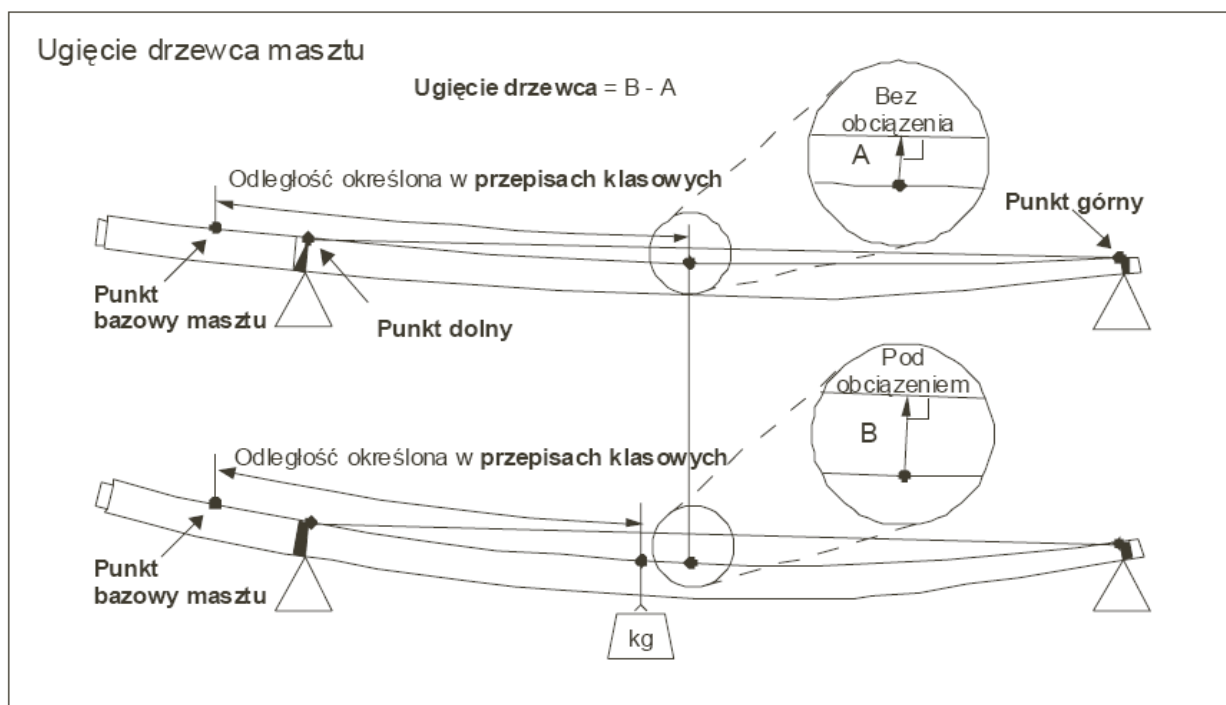
i prostą linią pomiędzy górnym punktem i dolnym punktem

mierzona pod kątem 90° do linii, z założonym obciążnikiem i bez obciążnika, umiejscowionego w określonym położeniu, gdy maszt leży poziomo, i jest podparty w górnym i dolnym punkcie.

(a) W PRZÓD I W TYŁ – Mierzone, gdy tylna krawędź jest na górze

(b) POPRZECZNE – mierzone gdy maszt leży na boku.

Patrz H.4.5.



m) Przekrój poprzeczny masztu

a) PRZÓD-TYŁ – odległość między przednią a tylną krawędzią masztu, włączając likszparę lub szynę żagla, mierzona w określonej odległości od punktu bazowego masztu.

n) Ciężar drzewca masztu

Ciężar drzewca włączając okucia i korektory ciężaru.

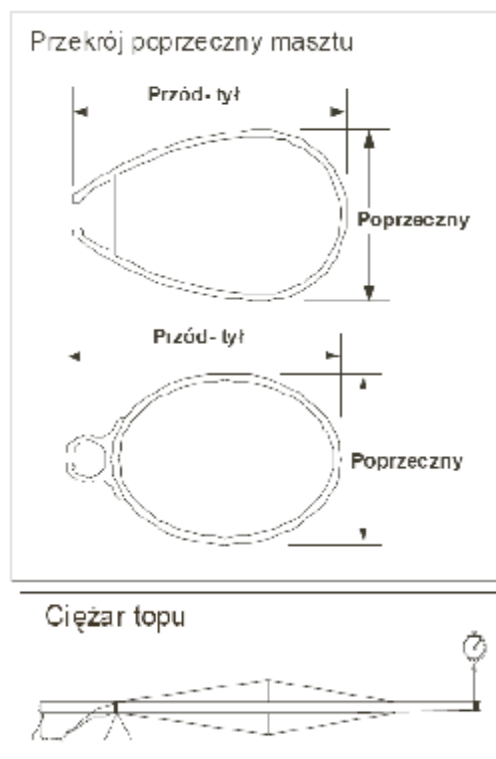
o) Ciężar masztu

Ciężar masztu.

p) Ciężar topu

Ciężar masztu mierzony w górnym punkcie, gdy drzewce jest podparte w dolnym punkcie.

Patrz H.4.6.

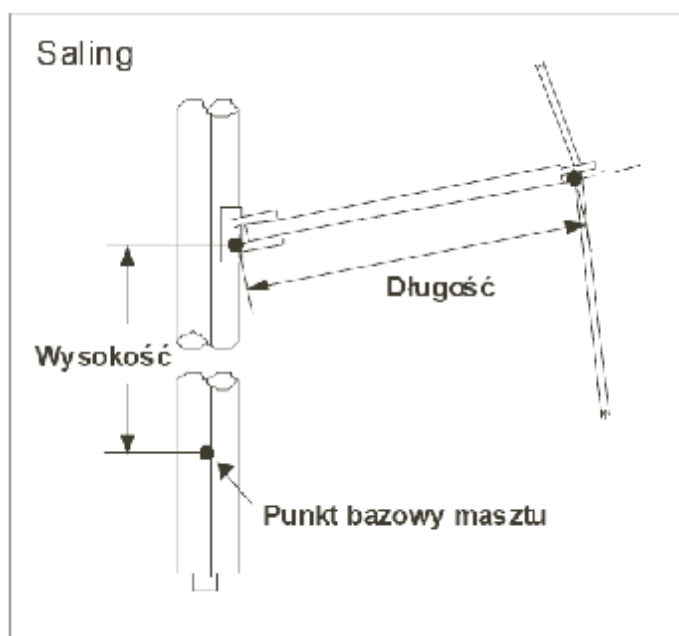
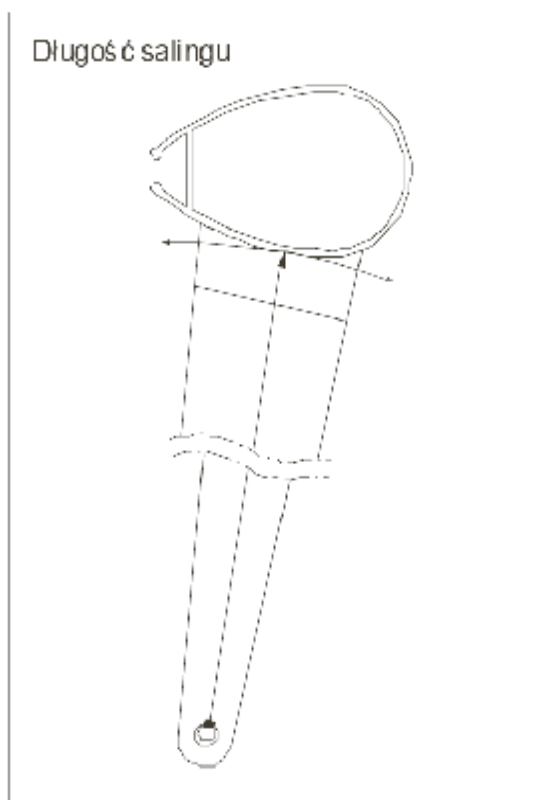


F.2.4 Okucia masztu

a) Saling

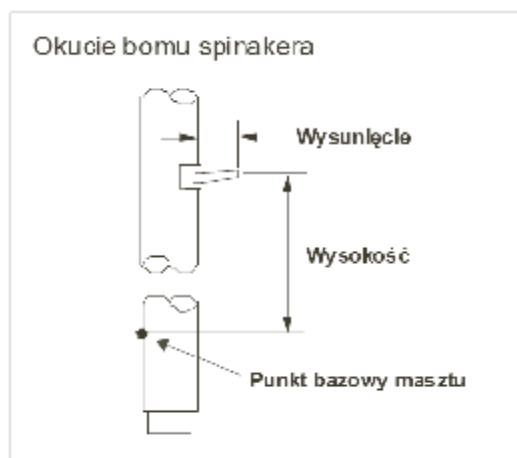
i) DŁUGOŚĆ: odległość między wewnętrzną krawędzią wanty mierzoną przy dolnej krawędzi salingu i przecięciem dolnej krawędzi salingu, przedłużonej jeżeli jest taka potrzeba i drzewca.

ii) WYSOKOŚĆ: odległość między punktem bazowym masztu i przecięciem dolnej krawędzi salingu, przedłużonej jeżeli jest taka potrzeba i drzewca



b) Okucie bomu spinakera

- i) **WYSOKOŚĆ**: odległość między punktem bazowym masztu i środkiem nośnej części okucia.
- ii) **WYSUNIĘCIE**: najmniejsza odległość między najbardziej wysuniętym punktem okucia i drzewcem.



F.3 DEFINICJE POMIARU BOMU

F.3.1 Punkty pomiarowe bomu

a) Punkt zewnętrzny

Punkt na zewnętrznym znaczniku ograniczającym, położony na górnej krawędzi drzewca, najbliższy przedniemu końcowi drzewca.

F.3.2 Znaczniki ograniczające na bomie

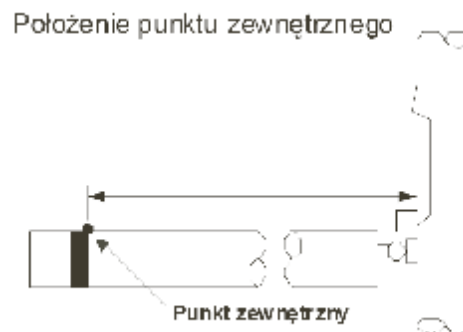
- a) **Zewnętrzny znacznik ograniczający**
Znacznik ograniczający ustawienie grota.

F.3.3 Wymiary bomu

Patrz H.4

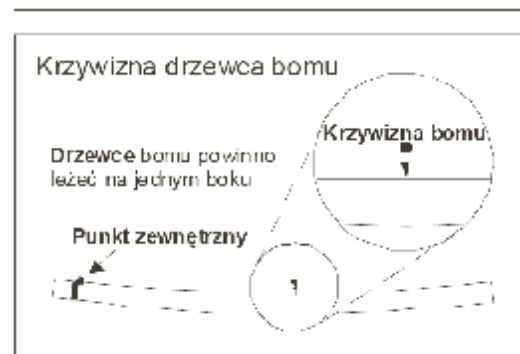
a) Położenie punktu zewnętrznego

Odległość pomiędzy punktem zewnętrznym i tylną krawędzią drzewca masztu, gdy drzewce bomu znajduje się w płaszczyźnie symetrii drzewca masztu i pod kątem 90° do niego



b) Krzywizna drzewca bomu

Największa odległość między drzewcem i prostą linią między górną krawędzią przedniego końca drzewca i punktem zewnętrznym, jeżeli nie ma punktu zewnętrznego, to do górnej krawędzi tylnego końca drzewca, mierzona pod kątem 90° do linii, gdy drzewce leży na jednym boku.



c) Ugięcie bomu

Różnica w odległości, mierzona w określonej odległości od punktu zewnętrznego, pomiędzy:

drzewcem

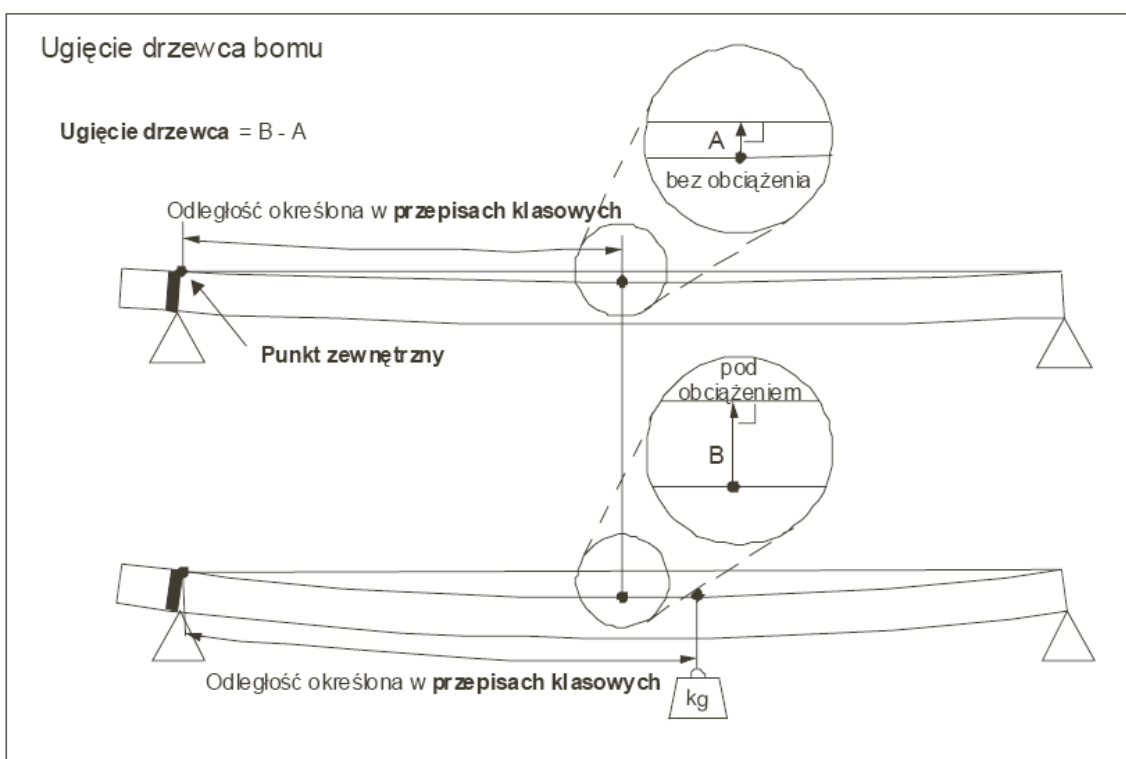
i prostą linią pomiędzy punktem zewnętrznym a górną krawędzią przedniego końca drzewca

mierzona pod kątem 90° do linii, z założonym obciążnikiem i bez obciążnika, umiejscowionego w określonym położeniu, gdy bom leży poziomo, i jest podparty w punkcie zewnętrznym i na przednim końcu

(i) PIONOWE – Mierzone, gdy górna krawędź jest na górze

(ii) POPRZECZNE – mierzone gdy bom leży na boku.

Patrz H.4.5



d) Przekrój poprzeczny bomu

i) PIONOWY: pionowy wymiar, włączając likszparę lub szynę żagli, w określonej odległości od punktu zewnętrznego.

ii) POPRZECZNY: poprzeczny wymiar w określonej odległości od punktu zewnętrznego.

e) Ciężar bomu

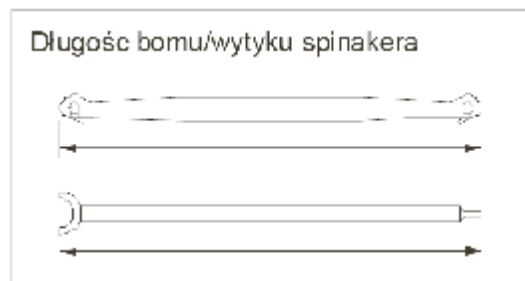
Ciężar bomu.



F.4 WYMIARY BOMÓW / WYTYKÓW SPINAKERA

Patrz H.4.

- a) **Długość bomu / wytyku spinakera**
Odległość między końcami bomu / wytyku spinakera.
- b) **Przekrój poprzeczny bomu / wytyku spinakera**
Wymiary przekroju bomu / wytyku spinakera w określonej odległości od końca.
- c) **Ciężar bomu / wytyku spinakera**
Ciężar bomu / wytyku spinakera.



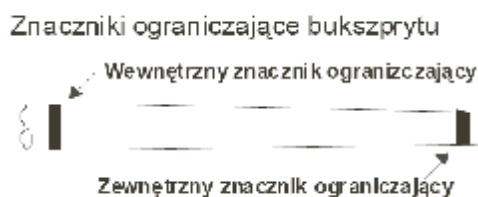
F.5 DEFINICJE POMIARU BUKSZPRYTU

F.5.1 Punkty pomiarowe bukszprytu

- a) **Punkt wewnętrzny bukszprytu**
Punkt na wewnętrznym znaczniku ograniczającym bukszprytu, na górnej krawędzi drzewca, najbliższy zewnętrznemu końcowi bukszprytu.
- b) **Punkt zewnętrzny bukszprytu**
Punkt na zewnętrznym znaczniku ograniczającym bukszprytu, na górnej krawędzi drzewca, najbliższy wewnętrznemu końcowi bukszprytu, lub zewnętrzny koniec bukszprytu, gdy nie ma zewnętrznego znacznika ograniczającego.

F.5.2 Znaczniki ograniczające bukszprytu

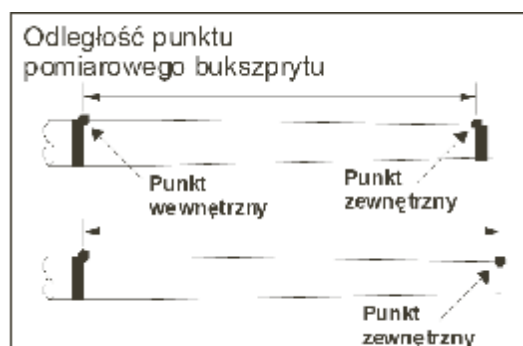
- a) **Wewnętrzny znacznik ograniczający bukszprytu**
Znacznik ograniczający wysuwanie drzewca.
- b) **Zewnętrzny znacznik ograniczający bukszprytu**
Znacznik ograniczający ustawienie żagla przedniego.



F.5.3 Wymiary bukszprytu

Patrz H.4

- a) **Odległość punktu pomiarowego bukszprytu**
Odległość pomiędzy wewnętrznym punktem bukszprytu i zewnętrznym punktem bukszprytu.
- b) **Przekrój poprzeczny bukszprytu**
Wymiary przekroju w określonych pozycjach.
- c) **Ciężar bukszprytu**
Ciężar bukszprytu.



F.6 DEFINICJE POMIARU TRÓJKĄTA PRZEDNIEGO

F.6.1 Wymiary trójkąta przedniego

a) **Podstawa trójkąta przedniego**

Odległość pomiędzy punktem przecięcia przedniej krawędzi drzewca masztu, przedłużonej jeżeli istnieje taka potrzeba i pokładu, włączając nadbudówkę, oraz przecięciem osi sztagu przedłużonej jeżeli istnieje taka potrzeba i powierzchni pokładu lub drzewca bukszprytu.

Patrz H.3.4

b) **Wysokość trójkąta przedniego**

Odległość pomiędzy punktem przecięcia przedniej krawędzi drzewca masztu, przedłużonej jeżeli istnieje taka potrzeba i pokładu oraz punktem mocowania olinowania sztagu.

Patrz H.4

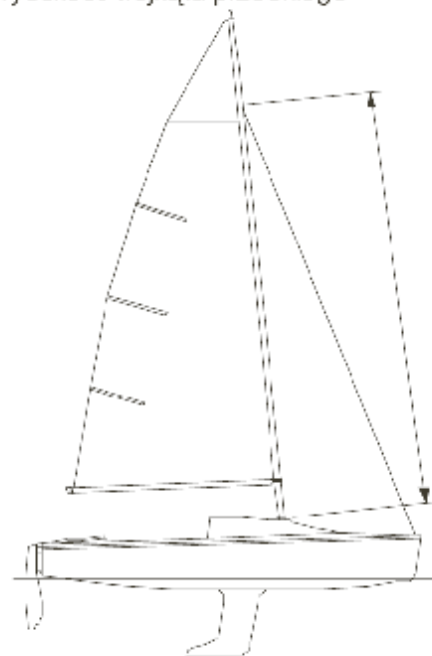
(c) **Pole trójkąta przedniego**

Połowa iloczynu podstawa trójkąta przedniego i wysokość trójkąta przedniego

Podstawa trójkąta przedniego



Wysokość trójkąta przedniego



Rozdział G – Definicje dotyczące żagli

Podrozdział A – żagle trójkątne

Definicje odnoszące się do **żagli** z tylko trzema rogami:

- „grota” dotyczą także „bezana”
- „żagla dziobowego” dotyczą także „foka” oraz „genuy”
- „spinnakera” dotyczą także „gennakera”

G.1 PODSTAWOWA TERMINOLOGIA DOTYCZĄCA ŻAGLI

G.1.1 ŻAGIEL

Element sprzętu przymocowany do **takielunku**, używany do napędzania **jachtu**, włączając wszystkie poniższe elementy dodatkowe, jeżeli występują:

Wzmocnienia **żagla**

Kieszenie listew

Okna

Usztywnienia

Obszycia

Dodatki

Inne elementy dozwolone przepisami klasowymi

G.1.2 Ustawienie latające

Ustawienie **żagla**, którym żaden róg **żagla** nie jest przymocowany do **takielunku**

G.1.3 Typy żagli

(a) MAINSAILS -GROTY

Żagiel z **likiem przednim** zamocowanym do **masztu**. Mniejszy z **żagli**, jeżeli więcej niż jeden **żagiel** z **likiem przednim** ustawionym do **masztu**

(i) MAINSAIL

Główny żagiel – grot - z **likiem przednim** zamocowanym do **głównego masztu**

(ii) FOREMAST SAIL

Główny żagiel – grot - z **likiem przednim** zamocowanym do **przedniego masztu**

(iii) MIZZEN

Główny żagiel – grot - z **likiem przednim** zamocowanym do **bezanmasztu**

(b) HEADSAIL – ŻAGIEL DZIOBOWY

Żagiel ustawiony przed **masztem**, lub najbardziej wysunięty przedni **żagiel** w przypadku więcej niż jednego **masztu**

G.1.4 Konstrukcja żagla

a) Podstawowa warstwa żagla

Żagiel z wyłączeniem obszarów, obszarów, w których są dodane elementy wymienione w G.1.1

b) Bryt

Arkusz materiału żaglowego

c) **Żagiel miękki**

Żagiel, którego **podstawowa warstwa** może być złożona płasko wzdłuż dowolnej linii nie powodując uszkodzenia żadnego **brytu** poza wywołaniem zmarszczek.

d) **Bryt z tkaniny**

Bryt, który po rozerwaniu może być rozdzielony na włókna i w wyniku rozdzielenia nie wyodrębnią się z niego kawałki folii.

e) **Bryt laminowany**

Bryt wykonany z więcej niż jednej warstwy.

f) **Żagiel z pojedynczej warstwy**

Żagiel, w którym poza szwami, w każdym miejscu powierzchni **podstawowej warstwy żagla** znajduje się fragment tylko jednego **brytu**.

g) **Żagiel z podwójnym likiem przednim**

Żagiel z więcej niż jednym **likiem przednim**, lub żagiel przebiegający dookoła sztagu lub drzewca i zamocowany ponownie do siebie samego.

h) **Szew**

Zakładka, w której połączone są dwa lub więcej **bryty**, tworzące **powierzchnię podstawową żagla**.

i) **Dart**

Zakładka, w której połączone jest miejsce wycięte z jednego **brytu**

i) **Fałda**

Zakładka, w której **bryt** jest zagięty i połączony

k) **Kieszień na listwy**

Dodatkowy **bryt** tworzący kieszień na listwę.

l) **Otwór w żaglu**

Każdy otwór inny niż otwory wynikające dodatków lub kieszeni na listwy.

m) **Okno**

Przezroczysty **bryt** pokrywający otwór w żaglu.

n) **Usztywnienie**

Płyty w narożnikach (głowice) i listwy

o) **Dodatki (zamocowania)**

Likliny,

Obszycia, otaczające lub przymocowane do liklin,

Stalówki włączając kausze i opaski

Kausze,

Krawaty,

Pełzacze i raksy,

Luwersy i remizki,
Błoczki i ich mocowanie.
Patrz H.5.3.

(p) **Kształt krawędzi żagla**

Kształt krawędzi żagla jako zestawienie z linia prostą pomiędzy punktami narożnymi lub, w przypadku liku tylnego w żaglach innych niż spinnaker i gennaker, pomiędzy rogim szotowym i tyłem rogu fałowego

G.2 KRAWĘDZIE ŻAGLA

G.2.1 Lik dolny

Krawędź dolna

G.2.2 Lik tylny

tylna krawędź

G.2.3 Lik przedni

przednia krawędź.

G.2.4 Wklęsłość krawędzi żagla

Wklęsłości w kształcie liku pomiędzy przyległą kieszenią na listwy, lub kieszenią na listwy i przyległymi punktami narożnymi, lub w przypadku grota, bezana lub żagla dziobowego, innego niż spinnaker i gennaker, pomiędzy tyłem rogu fałowego i przyległą kieszenią na listwy

G.3 NAROŻNIKI ŻAGLI

G.3.1 Róg szotowy

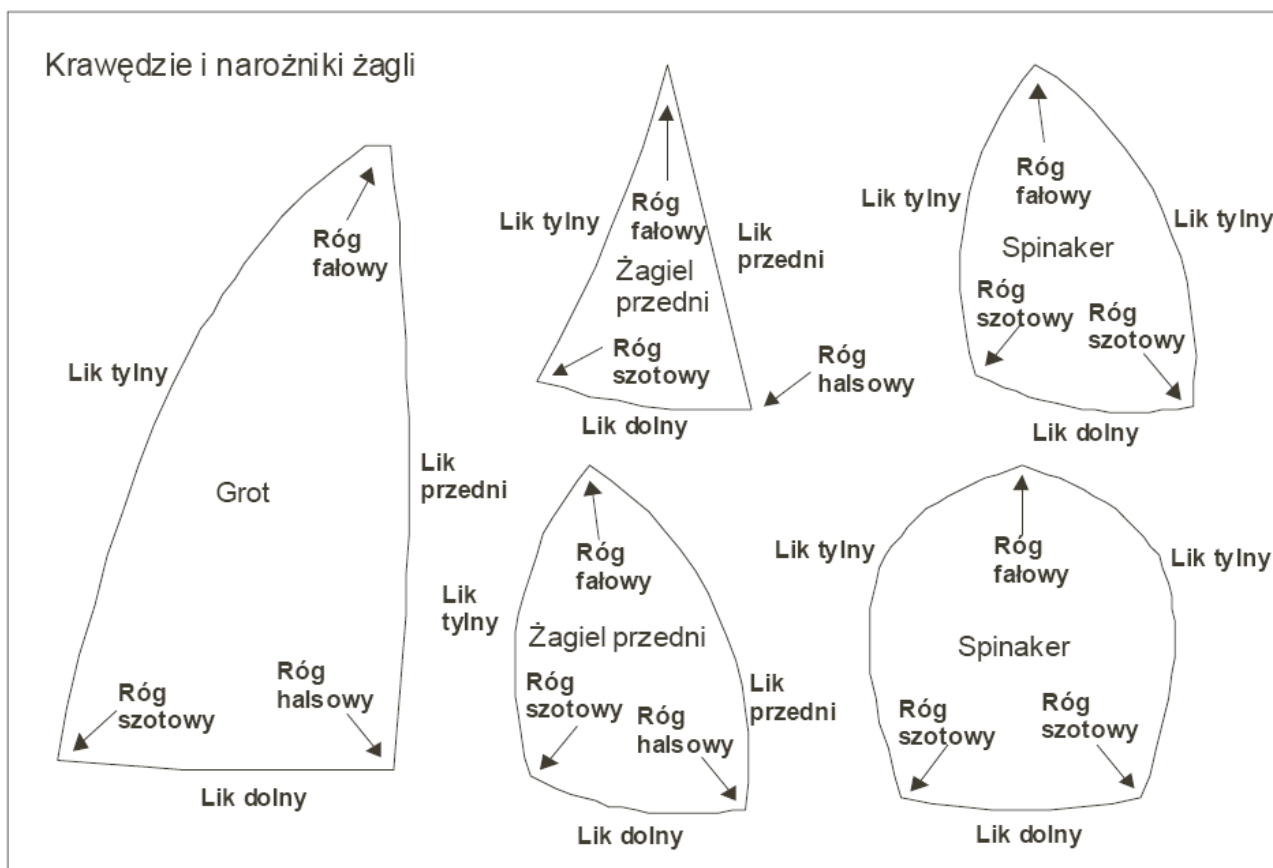
Obszar, w którym spotykają się lik dolny i lik tylny.

G.3.2 Róg fałowy

Obszar, w części górnej.

G.3.3 Róg halsowy

Obszar, w którym spotykają się lik przedni i lik dolny.



G.4 PUNKTY POMIAROWE NAROŻNIKÓW ŻAGLI

G.4.1 Punkt pomiarowy rogu szotowego

Przecięcie liku dolnego i liku tylnego, lub ich przedłużeń, jeżeli istnieje taka potrzeba.

G.4.2 Punkt pomiarowy rogu fałowego

a) GROT: Przecięcie liku przedniego, przedłużonego jeżeli jest taka potrzeba i linii przechodzącej przez najwyższy punkt żagla, prostopadłej do liku przedniego.

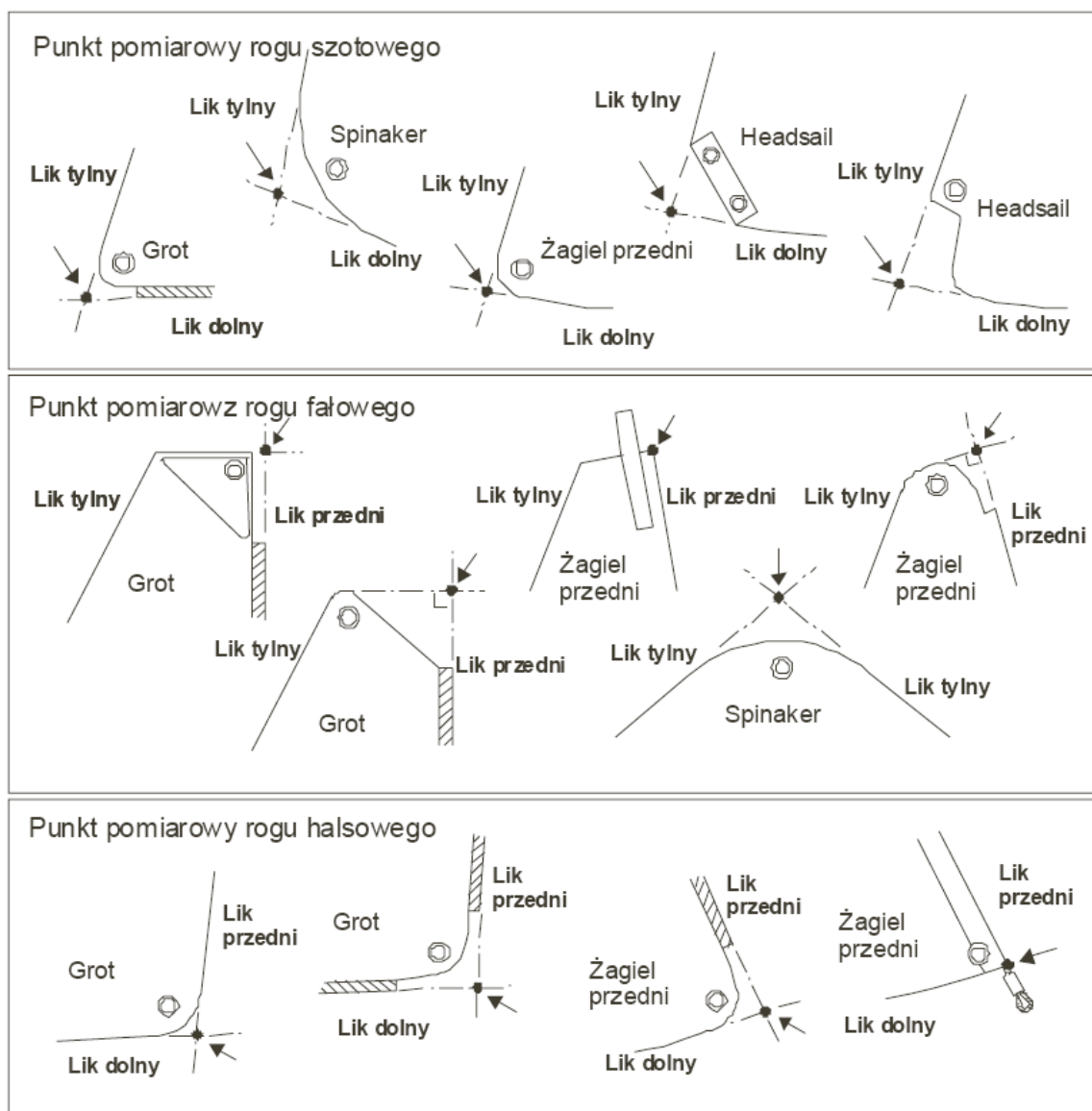
b) ŻAGIEL PRZEDNI: Przecięcie liku przedniego, przedłużonego jeżeli jest taka potrzeba, i linii przechodzącej przez najwyższy punkt żagla, pomijając dodatki, prostopadłej do liku przedniego.

c) SPINAKER: Przecięcie lików tylnych, przedłużonych jeżeli jest taka potrzeba.

G.4.3 Punkt pomiarowy rogu halsowego

Przecięcie liku dolnego i liku przedniego, przedłużonych, jeżeli jest taka potrzeba.





G.5 INNE PUNKTY POMIAROWE ŻAGLI

G.5.1 Punkt pomiarowy $\frac{1}{4}$ liku tylnego

Punkt na liku tylnym położony w równej odległości od punktu pomiarowego połowy liku tylnego i punktu pomiarowego rogu szotowego.

G.5.2 Punkt pomiarowy połowy liku tylnego

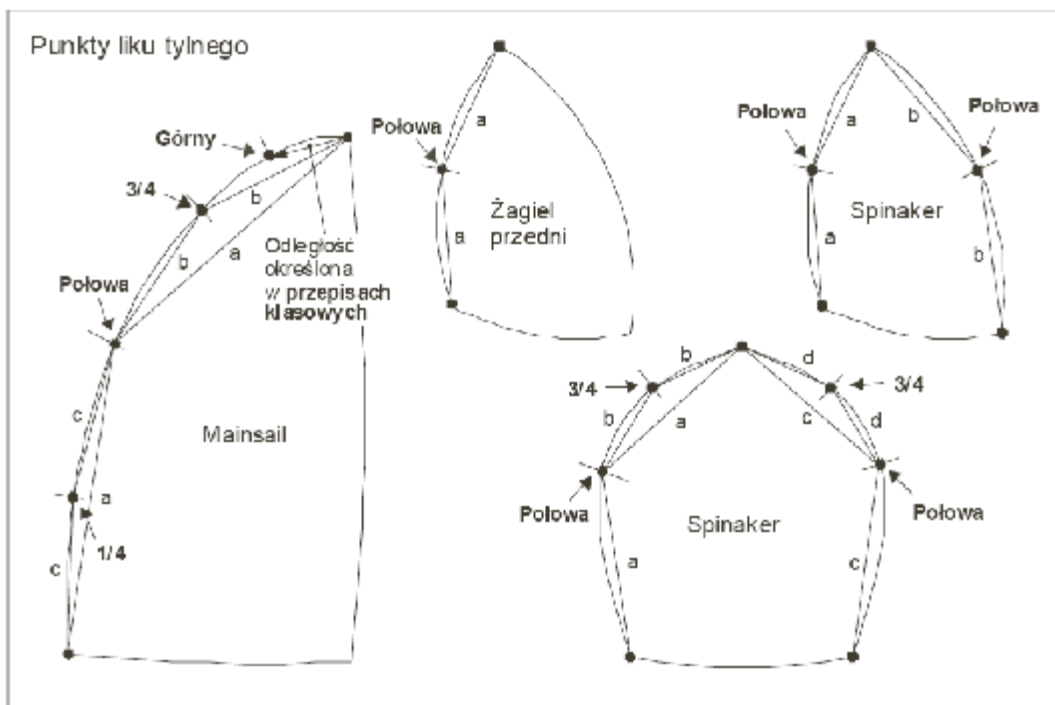
Punkt na liku tylnym położony w równej odległości od punktu pomiarowego rogu fałowego i punktem pomiarowego rogu szotowego.

G.5.3 Punkt pomiarowy $\frac{3}{4}$ liku tylnego

Punkt na liku tylnym położony w równej odległości od punktu pomiarowego rogu fałowego i punktu pomiarowego połowy liku tylnego.

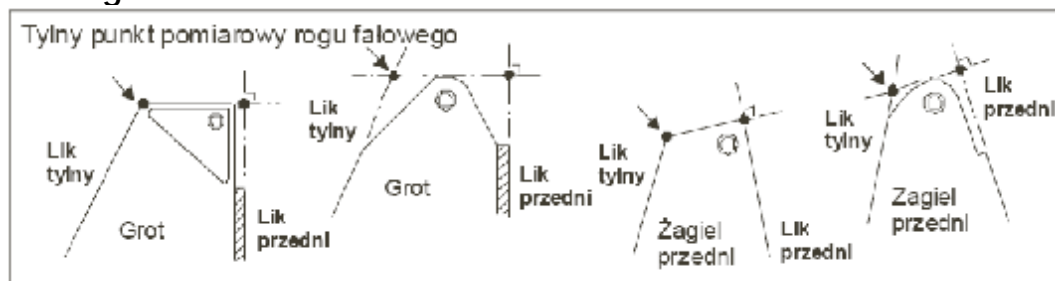
G.5.4 Górny punkt pomiarowy liku tylnego

Punkt na liku tylnym w określonej odległości od punktu pomiarowego rogu fałowego.



G.5.5 Tylny punkt pomiarowy rogu fałowego

GROT I ŻAGIEL DZIOBOWY: Przecięcie liku tylnego, przedłużonego jeżeli jest taka potrzeba i linii przechodzącej przez punkt pomiarowy rogu fałowego prostopadłej do liku przedniego.



G.5.6 Punkt pomiarowy 1/4 liku przedniego

Punkt na liku przednim położony w równej odległości od punktu pomiarowego połowy liku przedniego i punktu pomiarowego rogu halsowego.

G.5.7 Punkt pomiarowy połowy liku przedniego

Punkt na liku przednim położony w równej odległości od punktu pomiarowego rogu fałowego i punktem pomiarowego rogu halsowego.

G.5.8 Punkt pomiarowy 3/4 liku przedniego

Punkt na liku przednim położony w równej odległości od punktu pomiarowego rogu fałowego i punktu pomiarowego połowy liku przedniego.

G.5.9 Punkt środkowy liku dolnego

Punkt na liku dolnym położony w równej odległości od punktu pomiarowego rogu halsowego i punktu pomiarowego rogu szotowego.



G.6 WZMOCNIENIA ŻAGLI

G.6.1 Wzmocnienia podstawowe

Nielimitowana ilość dodatkowych warstw brytów dozwolonego materiału:

W narożniku,

Przy remizce punktu regulacji (cunningham)

Przy punkcie refowania przyległym do liku przedniego

Przy punkcie refowania przyległym do liku tylnego

W punkcie zaczepu linki do zrzucania żagla

W miejscu, w którym dopuszczają to przepisy klasowe.

G.6.2 Wzmocnienie dodatkowe

Nie więcej niż dwie dodatkowe warstwy brytów z dozwolonego materiału, każda nie grubsza niż maksymalna grubość brytów tworzących podstawową warstwę żagla:

W narożniku

Przy remizce punktu regulacji (cunningham)

Przy punkcie refowania przyległym do liku przedniego

Przy punkcie refowania przyległym do liku tylnego

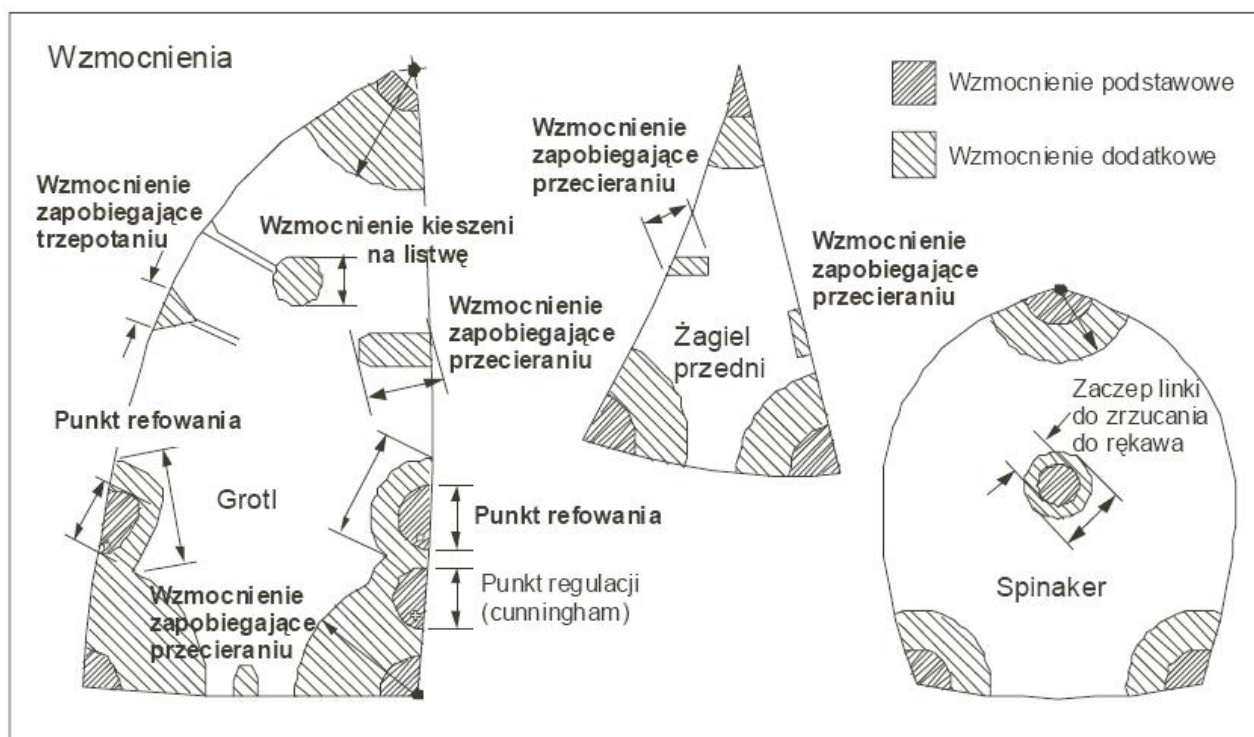
W punkcie zaczepu linki do zrzucania żagla

Aby utworzyć wzmocnienie zapobiegające trzepotaniu

Aby utworzyć wzmocnienie zapobiegające przecieraniu

Aby utworzyć wzmocnienie kieszeni na listwę

W miejscu, w którym dopuszczają to przepisy klasowe.



G.6.3 Obszycie

Dodatkowy bryt lub zakładka brytu na krawędzi żagla

G.6.4 Wzmocnienie kieszeni na listwę

Wzmocnienie dodatkowe przy wewnętrznym końcu kieszeni na listwę.

G.6.5 Wzmocnienie zapobiegające przecieraniu
Wzmocnienie dodatkowe w miejscu, w którym żagiel może dotykać salingu, stójki relingu, wanty lub bomu spinakera.

G.6.6 Wzmocnienie zapobiegające trzepotaniu
Wzmocnienie dodatkowe na liku tylnym lub liku dolnym na końcu szwu.

G.7 PODSTAWOWE WYMIARY ŻAGLA

Patrz H.5.

G.7.1 Długość liku dolnego

Odległość pomiędzy punktem pomiarowym rogu halsowego i punktem pomiarowym rogu szotowego.

G.7.2 Długość liku tylnego

Odległość między punktem pomiarowym rogu fałowego i punktem pomiarowym rogu szotowego.

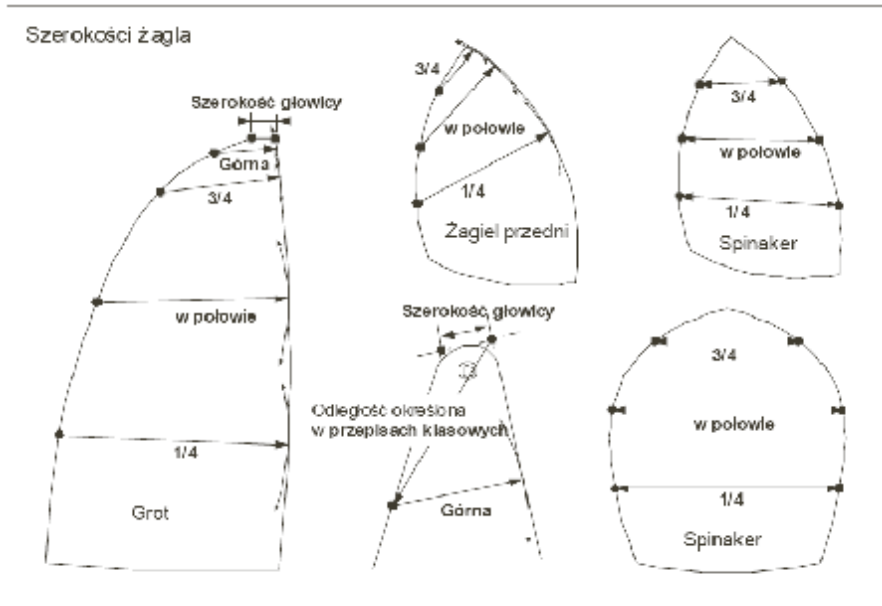
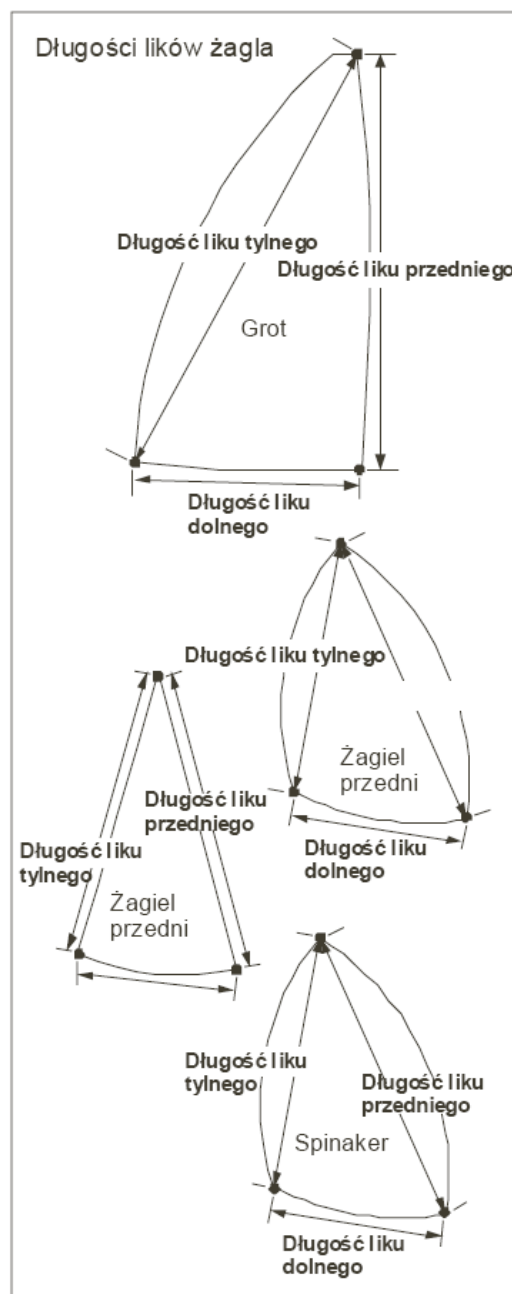
G.7.3 Długość liku przedniego

Odległość między punktem pomiarowym rogu fałowego i punktem pomiarowym rogu halsowego.

G.7.4 Szerokość w 1/4

a) GROT I ŻAGIEL PRZEDNI: Najkrótsza odległość pomiędzy punktem pomiarowym 1/4 liku tylnego i likiem przednim.

b) SPINAKER: Odległość między punktem pomiarowym 1/4 liku przedniego a punktem pomiarowym 1/4 liku tylnego.



G.7.5 Szerokość w połowie

- a) GROT I ŻAGIEL PRZEDNI: Najkrótsza odległość pomiędzy punktem pomiarowym połowy liku tylnego i likiem przednim.
- b) SPINAKER: Odległość między punktem pomiarowym połowy liku przedniego a punktem pomiarowym połowy liku tylnego

G.7.6 Szerokość w $\frac{3}{4}$

- a) GROT I ŻAGIEL PRZEDNI: Najkrótsza odległość pomiędzy punktem pomiarowym $\frac{3}{4}$ liku tylnego i likiem przednim.
- b) SPINAKER: Odległość między punktem pomiarowym $\frac{3}{4}$ liku przedniego a punktem pomiarowym $\frac{3}{4}$ liku tylnego

G.7.7 Szerokość górna

- a) GROT I ŻAGIEL PRZEDNI: Najkrótsza odległość między górnym punktem pomiarowym liku tylnego i likiem przednim.
- b) SPINAKER: Najkrótsza odległość między górnymi punktami pomiarowymi liku tylnego.

G.7.8 Szerokość głowicy

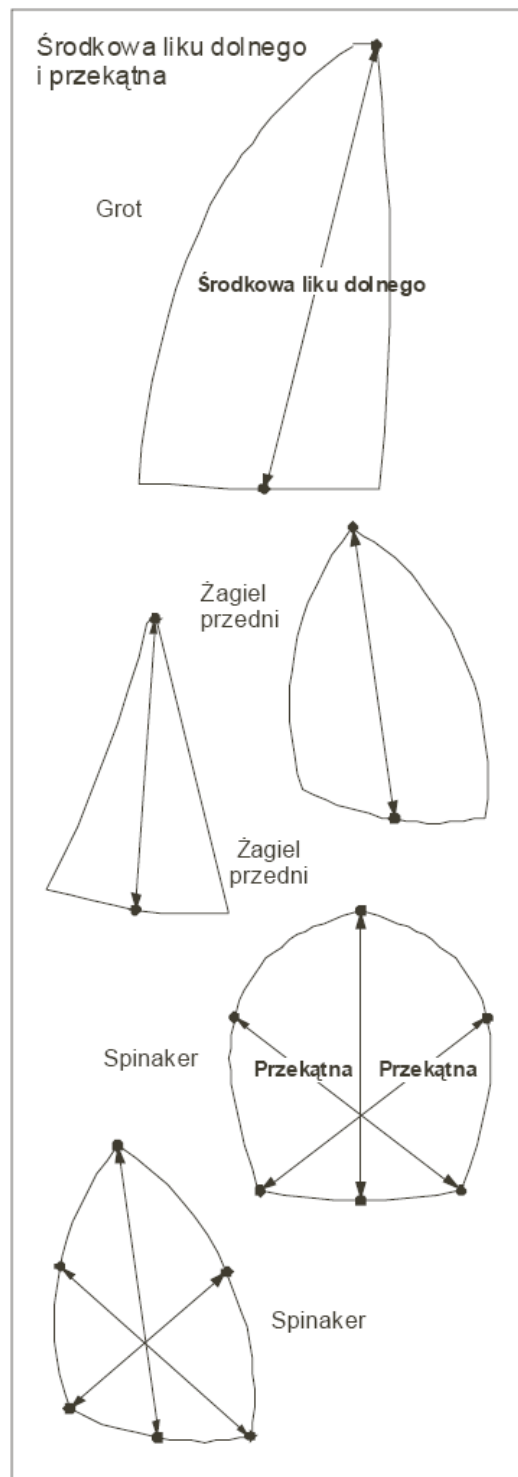
Odległość między punktem pomiarowym rogu fałowego i tylnym punktem pomiarowym rogu fałowego.

G.7.9 Przekątne

- a) PRZĘKAŃNA ROGU SZOTOWEGO: Odległość między punktem pomiarowym rogu szotowego i przeciwległym punktem pomiarowym połowy liku przedniego.
- b) PRZĘKAŃNA ROGU HALSOWEGO: Odległość między punktem pomiarowym rogu halsowego i przeciwległym punktem pomiarowym połowy liku tylnego.

G.7.10 Środkowa liku dolnego

Odległość między punktem pomiarowym rogu fałowego i punktem środkowym liku dolnego.



G.7.11 Prostopadła do liku przedniego

a) **GROT i ŻAGIEL PRZEDNI**: Najkrótsza odległość między punktem pomiarowym liku tylnego i likiem przednim.

G.8 INNE WYMIARY ŻAGLA

Patrz H.5.

G.8.1 Długość kieszeni na listwy

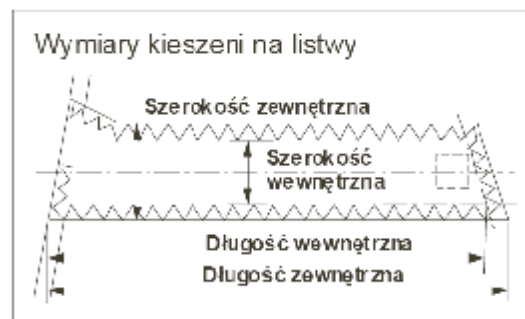
a) **WEWNĘTRZNA**: Odległość między krawędzią żagla i wewnętrznym końcem kieszeni na listwę, mierzona równoległe do osi podłużnej kieszeni. Efekty związane z gumą lub innym urządzeniem do wyciągania należy zignorować.

b) **ZEWNĘTRZNA**: Odległość między krawędzią żagla i zewnętrznym końcem kieszeni na listwę, mierzona równoległe do osi podłużnej kieszeni.

**G.8.2 Szerokość kieszeni na listwy**

a) **WEWNĘTRZNA**: Największa odległość między wewnętrznymi krawędziami kieszeni na listwy mierzona prostopadłe do osi kieszeni. Lokalne poszerzenie dla wkładania listwy należy pominąć.

b) **ZEWNĘTRZNA**: Największa odległość między zewnętrznymi krawędziami kieszeni na listwy mierzona prostopadłe do osi kieszeni. Lokalne poszerzenie dla wkładania listew należy pominąć.

**G.8.3 Nieregularność liku dolnego**

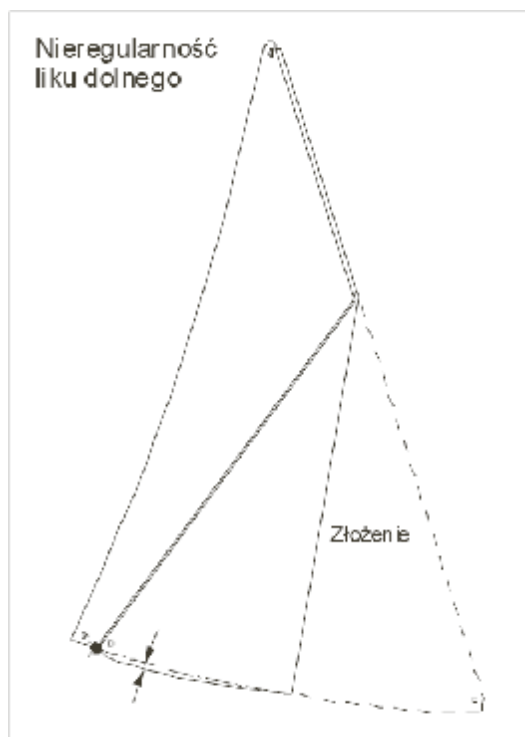
Maksymalna odległość między krawędziami liku dolnego, gdy nałoży się na punkt pomiarowy rogu szotowego lub punkt pomiarowy rogu halsowego na dowolny punkt na krawędzi liku dolnego.

G.8.4 Rozmiar wzmocnień

a) **W NAROŻNIKACH**: Największy wymiar wzmocnienia żagla mierzony od punktu pomiarowego naroznika żagla.

b) **SZEROKOŚĆ OBSZYCIA**: Szerokość obszycia mierzona pod kątem 90° do krawędzi żagla.

b) **W INNYM MIEJSCU**: Największy wymiar wzmocnienia żagla.



G.8.5 Szerokość szwu

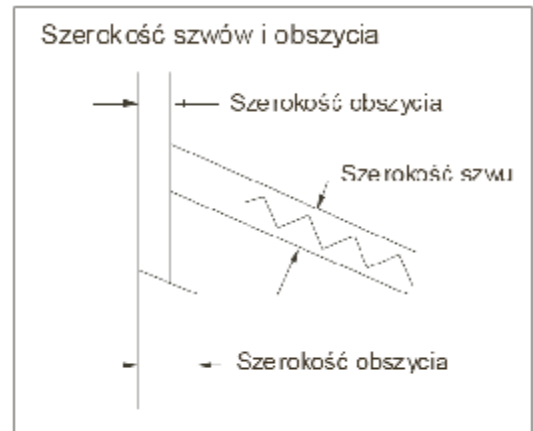
Szerokość szwu mierzona pod kątem 90° do szwu.

G.8.6 Szerokość dartu

Szerokość dartu mierzona pod kątem 90° do środka dartu.

G.8.7 Szerokość fałdy

Szerokość fałdy mierzona pod kątem 90° do środka fałdy.



G.8.7 Rozmiar dodatku

a) W NAROŻNIKU LUB NA KRAWĘDZI

(i) DŁUGOŚĆ

PRZY ROGU FAŁOWYM: Odległość między punktem pomiarowym rogu fałowego wzdłuż liku przedniego lub jego przedłużenia do linii przechodzącej przez najwyższy punkt dodatku prostopadłej do liku przedniego.

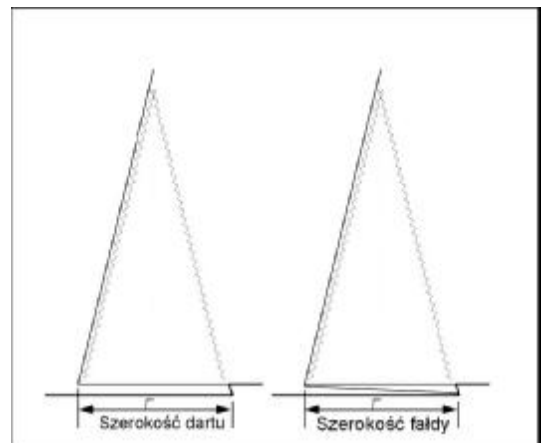
PRZY ROGU HALSOWYM: Odległość od punktu pomiarowego rogu halsowego wzdłuż liku przedniego lub jego przedłużenia do linii przechodzącej przez najniższy punkt dodatku prostopadły do liku przedniego.

PRZY ROGU SZOTOWYM: Największy wymiar od punktu pomiarowego rogu szotowego.

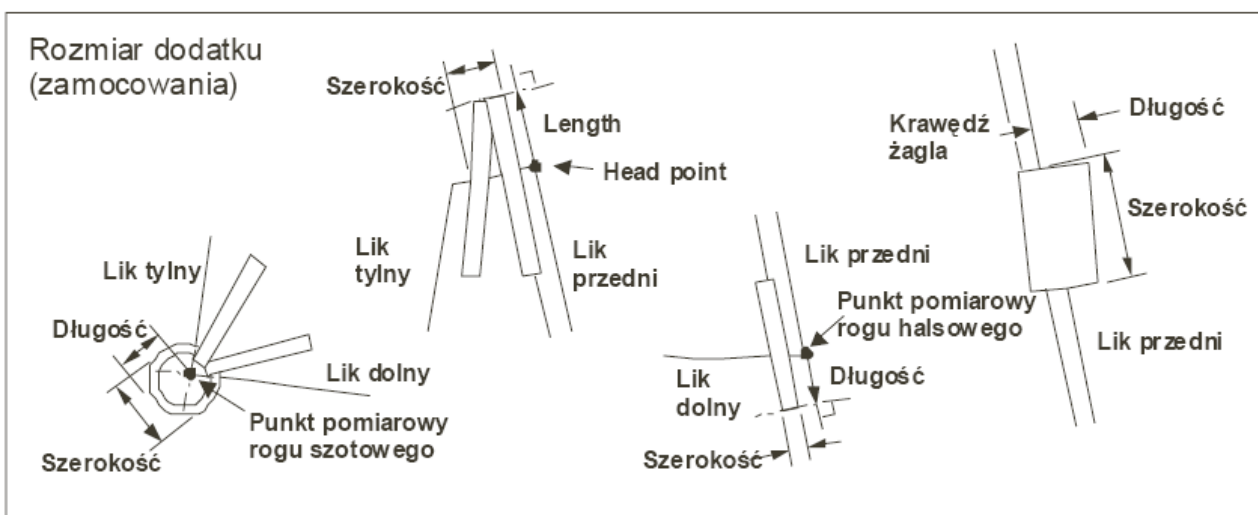
NA KRAWĘDZI: Największy wymiar od krawędzi żagla.

(ii) SZEROKOŚĆ

Największa odległość mierzona prostopadle do długości



b) W INNYM MIEJSCU: Największy wymiar dodatku.



Podrozdział B – Rozszerzenia dla innych żagli

Poniższe definicje dla innych żagli nie-trójkątnych, stanowią uzupełnienie lub zmieniają przepisy Podrozdziału A

G.2 BRZEGI ŻAGLA

G.2.4 Lik górny

Górna krawędź.

G.3 NAROŻNIKI ŻAGLA

G.3.4 Pik

Obszar gdzie łączą się lik górny i lik tylny.

G.3.5 Róg fałowy (żagla gaflowego)

Obszar, gdzie łączą się lik przedni i lik górny.



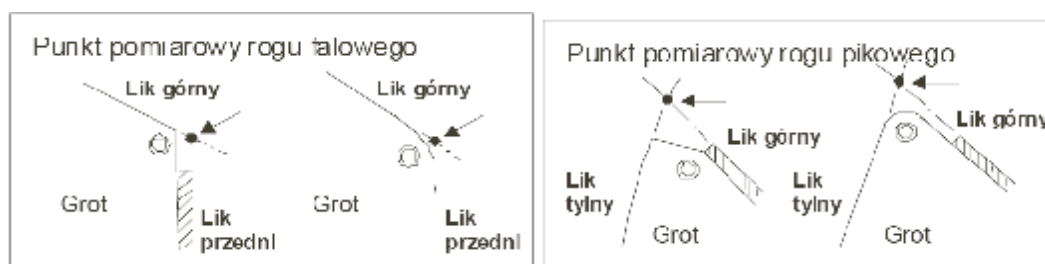
G.4 PUNKTY POMIAROWE ROGÓW ŻAGLA

G.4.4 Punkt pomiarowy rogu pikowego

Punkt przecięcia liku górnego i liku tylnego, przedłużonych, jeżeli jest taka potrzeba.

G.4.5 Punkt pomiarowy rogu fałowego

Punkt przecięcia liku górnego i liku przedniego, przedłużonych, jeżeli jest taka potrzeba.



G.5 INNE PUNKTY POMIAROWE ŻAGLA

G.5.2 Punkt pomiarowy połowy liku tylnego

Punkt na liku tylnym położony w jednakowej odległości od punktu pomiarowego rogu pikowego oraz punktu pomiarowego rogu szotowego.

G.5.3 Punkt pomiarowy $\frac{3}{4}$ liku tylnego

Punkt na liku tylnym położony w równej odległości od punktu pomiarowego rogu pikowego i punktu pomiarowego połowy liku tylnego.

G.5.4 Górny punkt pomiarowy liku tylnego

Punkt na liku tylnym położony w określonej odległości od punktu pomiarowego rogu pikowego.

G.7 PODSTAWOWE WYMIARY ŻAGLA

Patrz H.5.

G.7.2 Długość liku tylnego

Odległość pomiędzy punktem pomiarowym liku tylnego i punktem pomiarowym rogu szotowego.

G.7.3 Długość liku przedniego

Odległość pomiędzy punktem pomiarowym rogu fałowego i punktem pomiarowym rogu halsowego.

G.7.9.Przekątne

a) PRZĘKĄTNA ROGU SZOTOWEGO:

Odległość między punktem pomiarowym rogu fałowego, i punktem pomiarowym rogu szotowego.

G.7.10 Środkowa liku dolnego

Odległość między punktem pomiarowym rogu pikowego i punktem środkowym liku dolnego.

G.7.12 Długość liku górnego

Odległość pomiędzy punktem pomiarowym rogu pikowego i punktem pomiarowym rogu fałowego.

CZĘŚĆ III PRZEPISY KONTROLI I INSPEKCJI SPRZĘTU

Rozdział H – Kontrola i inspekcja sprzętu

H.1 KONTROLA CERTYFIKACYJNA

H.1.1 Oficjalny mierniczy nie może wykonywać kontroli certyfikacyjnej dla żadnej części jachtu posiadanej, zaprojektowanej lub zbudowanej przez niego, lub dla takiej, względem której jest on stroną zainteresowaną lub ma powiązania biznesowe, za wyjątkiem gdy władza krajowa wyraża na to zgodę, lub ISAF – Program Certyfikacji In-Hause.

H.1.2 Jeżeli oficjalny mierniczy ma jakąkolwiek wątpliwość dotyczącą zastosowania przepisów klasowych lub zgodności z nimi, powinien skonsultować się z **władzą certyfikującą** przed podpisaniem formularza kontroli certyfikacyjnej lub nadaniem znacznika pomiarowego.

H.1.3 Oficjalny mierniczy może wykonywać **kontrolę certyfikacyjną** na terenie innego kraju tylko za zgodą **władzy krajowej** danego kraju.

H.2 INSPEKCJA SPRZĘTU

H.2.1 Jeżeli inspektor **sprzętu** ma jakiegokolwiek wątpliwości dotyczące zastosowania przepisów klasowych lub zgodności z nimi, zapytanie powinno być skierowane do władzy odpowiedzialnej za interpretację **przepisów klasowych**.

H.3 OSIE POMIAROWE

H.3.1 Dla jachtu, o ile nie sprecyzowano inaczej, słowa takie jak: „przedni”, „tylny”, „poniżej”, „ponad”, „wysokość”, „głębokość”, „długość”, „szerokość”, „wolna burta”, „wewnątrz” i „zewnątrz” odnoszą się do **jachtu w trymie pomiarowym**. Wszystkie pomiary określone tymi słowami powinny być wykonywane równoległe do jednej z trzech **osi głównych**.

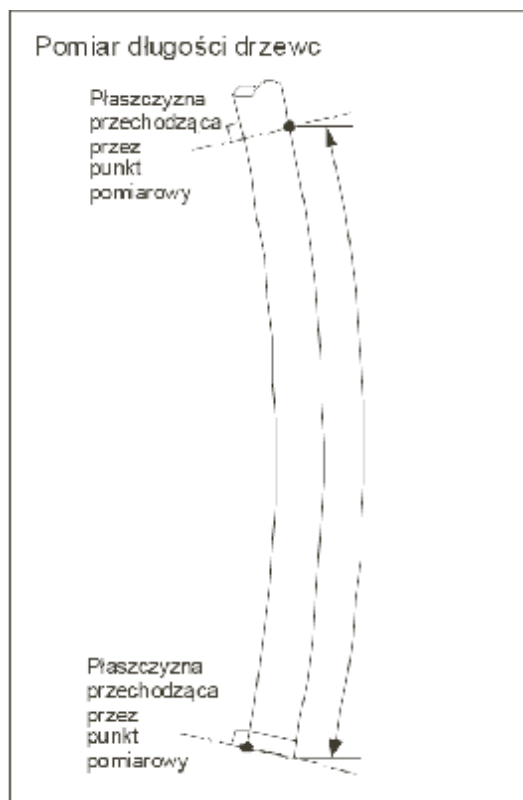
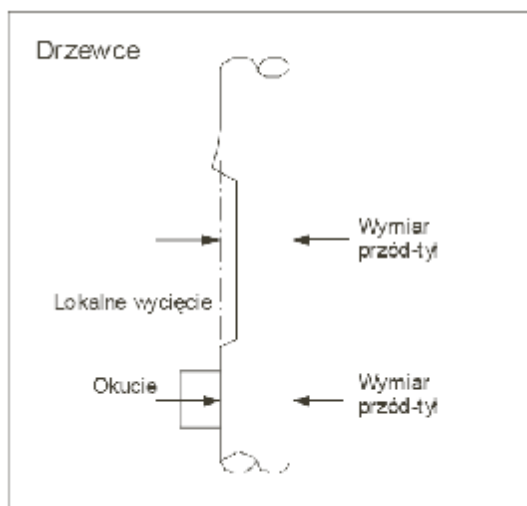
H.3.2 Dla elementu, o ile nie sprecyzowano inaczej, szerokość, grubość, długość itp. powinny być mierzone w sposób właściwy dla tego elementu, bez odnoszenia się do **głównych osi**.

H.3.3 O ile nie sprecyzowano inaczej, pomiar musi odpowiadać najkrótszej odległości między punktami pomiarowymi.

H.3.4 O ile nie sprecyzowano inaczej, wymiary podłużne powinny być mierzone równoległe do **wzdłużnej osi głównej**.

H.4 POMIARY TAKIELUNKU

H.4.1 Pomiar w kierunku długości powinien być wykonany wzdłuż drzewca ze strony właściwej dla dokonywanego pomiaru i pomiędzy sekcjami płaszczyzn prostopadłymi do drzewca przechodzącymi przez punkty pomiarowe.



H.4.2 Okucia, lokalne krzywizny i lokalne wycięcia powinny być pominięte przy mierzeniu drzewca i odległości odniesionych do drzewca.

H.4.3 Podczas pomiaru drzewca nie należy przykładać do nich żadnego obciążenia zewnętrznego, o ile nie ma specjalnych zaleceń.

H.4.4 Ruchome okucia powinny być ustawione w położeniu, które daje największą wartość pomiaru.

H.4.5 Ugięcie masztu i ugięcie bomu powinno być sprawdzane przy luźnych końcówkach olinowania nie obciążających badanych drzewca.

H.4.6 Ciężar topu powinien być sprawdzany przy fałach całkowicie wciągniętych do góry, olinowaniu przymocowanym do masztu przy dolnym znaczniku ograniczającym, a wolne końcówki poniżej powinny wisieć wolno lub opierać się o podłoże.



H.5 POMIARY ŻAGLI

H.5.1 Warunki pomiarów żagli

Żagle muszą:

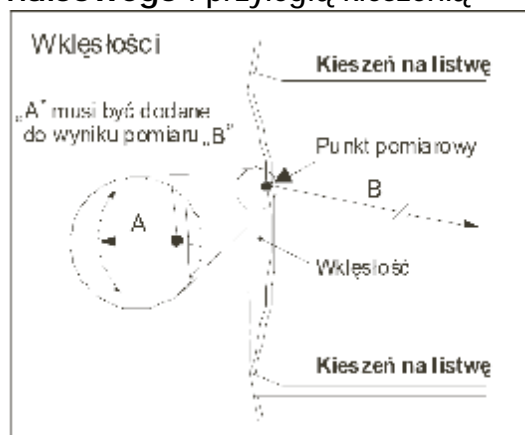
- Być suche,
- Być odłączone od olinowania i drzewca, mieć wyjęte wszystkie listwy
- Posiadać wszystkie kieszenie wygładzone
- Być napięte tylko w stopniu koniecznym do usunięcia zmarszczek wzdłuż linii pomiaru
- Podlegać tylko jednemu pomiarowi w jednej chwili czasu

H.5.2 Wklęsłości na krawędziach żagli

Jeżeli krawędź żagla jest wklęsła i punkt pomiarowy znajduje się na wklęsłości:

- Pomędzy sąsiednimi kieszeniami na listwy
- Pomędzy punktem pomiarowym rogu szotowego i przyległą kieszenią na listwę
- Pomędzy punktem pomiarowym rogu halsowego i przyległą kieszenią na listwę
- Przy dodatku

Żagiel powinien zostać rozprostowany w okolicy krawędzi żagla, wklęsłość powinna zostać zastąpiona prostą linią, i należy wtedy zmierzyć najmniejszą odległość między punktem pomiarowym a tą prostą linią. Ta odległość powinna zostać dodana do wyniku pomiaru.



H.5.3 Wylączanie dodatków

Dodatki do krawędzi żagla inne niż liklina i obszycie należy pominąć przy pomiarach.

H.6 KONTROLA MATERIAŁÓW

O ile nie określono tego specjalnie w przepisach klasowych materiały nie są przedmiotem kontroli certyfikacyjnej.

H.7 POMIARY WAGI

H.7.1 Warunki pomiarów wagi

Jacht musi być:

- Być suchy.
- Pozostawać w zgodzie z przepisami klasowymi

Indeks definicji

- Balast C.6.3 e)
 Bezan Wprowadzenie do Rozdziału G,
 Podrozdział A
 Boczna płetwa balastowa E.1.2 b)
 Bom F.1.4
 Bom spinakera F.1.4
 Bryt G.1.4
 Bryt laminowany G.1.4
 Bryt z tkaniny G.1.4
 Bukszpryt F.15.1
 Bulb balastowy E.1.5
 Certyfikacja patrz Nadanie certyfikatu
 Certyfikat C.5.3
 Ciężar bomu F.12.5
 Ciężar bomu spinakera F.14.3
 Ciężar bukszprytu F.18.3
 Ciężar drzewca masztu F.7.14
 Ciężar kadłuba D.4.1
 Ciężar masztu F.7.15
 Ciężar topu F.7.16
 Część wystająca kadłuba E.1.1
 Deska z żaglem C.2.2
 Długość bomu spinakera F.14.1
 Długość jachtu C.2.4
 Długość kadłuba D.3.1
 Długość kieszeni na listwę G.8.1
 Długość liku dolnego G.7.1
 Długość liku górnego (inne żagle) G.7.1*
 Długość liku przedniego (inne żagle)
 G.7.3*
 Długość liku przedniego (żagle trójkątne)
 G.7.3
 Długość liku tylnego (inne żagle) G.7.2*
 Długość liku tylnego (żagle trójkątne)
 G.7.2
 Długość masztu F.7.1
 Długość salingu F.8.1a
 Długość wytyku spinakera F.14.1
 Dodatki (zamocowania) G.1.15
 Dolny znacznik ograniczający F.6.1
 Drzewce F.1.2
 Finkil E.1.4
 Fok Wprowadzenie do Rozdziału G
 Podrozdział A
 Fok (nie sztaksłowy) Wprowadzenie do
 Rozdziału G podrozdział A
 Gafel Wprowadzenie do Rozdziału F
 Genaker Wprowadzenie do Rozdziału G,
 podrozdział A
 Genua Wprowadzenie do Rozdziału G,
 podrozdział A
 Główne osie C.2.3
 Górny punkt pomiarowy liku tylnego (inne
 żagle) G.5.4*
 Górny punkt pomiarowy liku tylnego
 (żagle trójkątne) G.5.4
 Górny znacznik ograniczający F.6.2
 Inspekcja sprzętu C.4.3
 Inspektor sprzętu C.4.5
 Jacht C.2.1
 Kadłub D.1.1
 Kieszeń na listwę G.1.11
 Kontrola certyfikacyjna C.4.2
 Korektor ciężaru C.2.6
 Krawędzie żagla (inne żagle) G.2*
 Krawędzie żagla (żagle trójkątne) G.2
 Krzywizna drzewca bomu F.12.2
 Krzywizna drzewca masztu F.7.11
 Lik dolny G.2.1
 Lik górny (inne żagle) G.2.4*
 Lik przedni G.2.3
 Lik tylny G.2.2
 Linia obrysu pokładu D.1.2
 Maszt F.4.1
 Miecz boczny E.1.9
 Miecz obrotowy E.1.7
 Miecz szybrowy E.1.8
 Międzynarodowy Mierniczy C.4.6
 Nadanie certyfikatu C.5.2
 Narożniki żagla (inne żagle) G.3*
 Narożniki żagla (żagle trójkątne) G.3
 Nieregularność liku dolnego G.8.3
 Obszycie G.1.10
 Odległość punktu pomiarowego
 bukszprytu F.18.1
 Odległość punktu zewnętrznego F.12.1
 Oficjalny Mierniczy C.4.3
 Okno G.1.13
 Olinowanie F.1.4
 Osobiste środki wypornościowe C.1.4
 Otwarte przepisy klasowe C.3.3
 Otwór w żaglu G.1.12
 Pięta F.5.2
 Płetwa balastowa E.1.2
 Płetwa sterowa E.1.10

- Podstawa trójkąta przedniego F.3.1
Podstawowa warstwa żagla G.1.2
Pomiary podstawowe C.4.1
Prostopadła do liku przedniego G.7.11
Przekątna (inne żagle) G.7.9*
Przekątna (żagle trójkątne) G.7.9
Przekrój drzewca bomu F.12.4
Przekrój drzewca bukszprytu F.18.2
Przekrój poprzeczny bomu spinakera F.14.2
Przekrój poprzeczny masztu F.7.13
Przekrój poprzeczny wytyku spinakera F.14.2
Przepisy klasowe C.3.1
Punkt $\frac{1}{4}$ liku tylnego G.5.1
Punkt $\frac{3}{4}$ liku tylnego (inne żagle) G.5.3*
Punkt $\frac{3}{4}$ liku tylnego (żagle trójkątne) G.5.3
Punkt bazowy kadłuba D.2.1
Punkt bazowy masztu F.5.1
Punkt dolny F.5.4
Punkt górny F.5.5
Punkt mocowania olinowania F.7.4
Punkt obrysu pokładu D.1.3
Punkt połowy liku tylnego (inne żagle) G.5.2*
Punkt połowy liku tylnego (żagle trójkątne) G.5.2
Punkt pomiarowy rogu fałowego G.4.2
Punkt pomiarowy rogu fałowego (żagla galfowego) G.4.5*
Punkt pomiarowy rogu halsowego G.4.3
Punkt pomiarowy rogu pikowego G.4.4*
Punkt pomiarowy rogu szotowego G.4.1
Punkt środkowy liku dolnego G.5.6
Punkt wewnętrzny bukszprytu F.16.1
Punkt zewnętrzny F.10.1
Punkt zewnętrzny bukszprytu F.16.2
Rozmiar wzmocnienia G.8.4
Rozpórka spinakera Wprowadzenie do Rozdziału F
Rozprze Wprowadzenie do Rozdziału F
Róg fałowy (żagla galfowego) G.5.3*
Róg fałowy (żagle trójkątne) G.3.2
Róg halsowy G.3.3
Róg pikowy G.3.4*
Róg szotowy G.3.1
Saling F.1.3
Skeg E.1.6
Skipper C.1.2
Szerokość głowicy G.7.8
Szerokość górna G.7.7
Szerokość kieszeni na listwę G.8.2
Szerokość obszycia G.8.6
Szerokość szwu G.8.5
Szerokość w $\frac{1}{4}$ G.7.4
Szerokość w $\frac{3}{4}$ G.7.6
Szerokość w połowie G.7.5
Szerokość znacznika ograniczającego F.2.1
Szew G.1.9
Sztaksel Wprowadzenie do Rozdziału G, Podrozdział A
Środkowa liku dolnego (inne żagle) G.7.10*
Środkowa liku dolnego (żagle trójkątne) G.7.10
Takielunek F.1.1
Top F.5.3
Trymer E.1.11
Tylny punkt pomiarowy rogu fałowego G.5.5
Ugięcie drzewca bomu F.12.3
Ugięcie drzewca masztu F.7.12
Usztywnienie G.1.14
Wewnętrzny znacznik ograniczający bukszprytu F.17.1
Władza certyfikująca C.5.1
Wyposażenie osobiste C.1.3
Wysokość baksztagu/achtersztagu F.7.7
Wysokość okucia bomu spinakera F.8.2a
Wysokość podnoszenia spinakera F.7.10
Wysokość punktu dolnego F.7.2
Wysokość punktu górnego F.7.3
Wysokość salingu F.8.1b
Wysokość stenwanty F.7.8
Wysokość sztagu F.7.5
Wysokość trapezów F.7.9
Wysokość trójkąta przedniego F.3.2
Wysokość wanty F.7.6
Wysunięcie okucia bomu spinakera F.8.2b
Wytyk Wstęp do części F
Wytyk spinakera F.13.1
Wzmocnienie dodatkowe G.6.2
Wzmocnienie kieszeni na listwę G.6.3
Wzmocnienie podstawowe G.6.1
Wzmocnienie zapobiegające przecieraniu G.6.4
Wzmocnienie zapobiegające trzepotaniu G.6.5

Załoga C.1.1
Zamknięte przepisy klasowe C.3.2
Zewnętrzny znacznik ograniczający (bomu) F.11.1
Zewnętrzny znacznik ograniczający (bukszprytu) F.17.2
Zewnętrzny znacznik ograniczający bukszprytu F.17.2
Znacznik imprezy G.2.8
Znacznik ograniczający C.2.7
Znak certyfikacji C.5.4

Żagiel G.1.1
Żagiel gaflowy Wprowadzenie do Rozdziału G, podrozdział B
Żagiel lugrowy Wprowadzenie do Rozdziału G Podrozdział B
Żagiel miękki G.1.4
Żagiel rozprzowy Wprowadzenie do Rozdziału G, Podrozdział B
Żagiel z podwójnym likiem przednim G.1.8

*- patrz Rozdział G, Podrozdział B – Rozszerzenia dla innych żagli