**Утверждены
Президиумом ВФПС 27.06.2009г. (протокол №05/09)

Утверждены
на общем собрании членов ассоциации яхт класса "Картер 30" 28.01.2006 (протокол № 1/06), с изменениями и дополнениями 25. 04.2009г. (протокол № 1/09).
М.В.Апухтин**

**ПРАВИЛА КЛАССА «КАРТЕР-30»**

**1. Общая часть**
1.1.Правила класса «Картер-30» направлены на сохранение и развитие флота крейсерско-гоночных яхт, построенных по проекту американского конструктора Д. Картера (D. Carter) с целью обеспечения возможности участия таких яхт в парусных гонках по действительному времени прохождения дистанции (без гандикапа).
1.2. Класс «Картер-30» объединяет два типа яхт – собственно яхты «Картер-30» (проект D. Carter) и яхты «Телига-89» (аналог проекта D. Carter, разработанный конструкторским бюро на польской судоверфи имени Л.Телиги). Поэтому только польские яхты «Телига-89», построенные до 1 января 1991 г., могут быть сертифицированы на принадлежность к классу «Картер-30».
1.3.Для использования указанных выше типов яхт в парусных гонках без гандикапа данные правила накладывают на эти яхты общие ограничения, приведенные в п. 5.2.

**2. Организация**
2.1. Класс «Картер-30» основан на принципах самоуправления.
2.2. Классом управляет Ассоциация класса «Картер-30», которая отвечает за поддержку и интерпретацию настоящих правил.
2.3. В своем составе Ассоциация образует технический комитет, который проводит сертификацию яхт на принадлежность к данному классу, осуществляет контроль за соблюдением яхтами правил класса и представляет поправки и изменения к данным правилам на рассмотрение и утверждение Ассоциации класса.

**3. Основные правила**
3.1. Данные правила являются закрытыми.
3.2. Яхты, указанные в п.1.2 и отнесенные к классу «Картер-30», не могут быть подвергнуты каким-либо изменениям в части формы или конструкции корпуса и пера руля, типа и конструкции рангоута, стоячего и бегучего такелажа, леерного ограждения, носового и кормового релингов до тех пор, пока эти изменения не будут специально одобрены этими правилами или Технический комитет Ассоциации класса признает изменения незначительными.

**4. Определения**
4.1. Все термины и определения, используемые в данных правилах, основываются на «Международных правилах обмера морских гоночных яхт (IOR)» (ORC) и «Правилах по оборудованию в парусных гонках (ППО)» (ISAF), если иное не определено настоящими правилами.

**5. Принадлежность к классу «Картер-30»**
5.1. Яхта может принадлежать к классу «Картер-30» только в том случае, если она имеет действительное мерительное свидетельство (или сертификат), выданное Ассоциацией класса.
5.2. Для получения сертификата класса «Картер-30» яхта должна быть сертифицирована техническим комитетом Ассоциации класса и ее параметры должны отвечать следующим ограничениям.
5.2.1. По корпусу:
- корпус должен быть построен из стеклопластика по проекту «Картер-30» (или «Телига-89» польской постройки) и любые изменения конструкции, формы и размеров как корпуса, так и пера руля, отличающиеся от указанных проектов, запрещены;
- кевлар, углеволокно и подобные им материалы запрещены при изготовлении корпуса, пера руля и других пластиковых деталей;
- деревянные части корпуса, применяемые в изначальных проектах яхт «Картер-30» и «Телига-89», могут быть заменены на пластиковые;
- определяющие размеры корпуса - длина (LOА), максимальная ширина (BMAX) и полная осадка (DMT) - не должны превышать следующих величин: 9,12; 3,08 и 2,50 м, соответственно.
5.2.2. По рангоуту и стоячему такелажу:
- постоянно изогнутый рангоут запрещен;
- вращающиеся мачты запрещены;
- мачта, гик и спинакер-гик должны быть изготовлены из алюминиевого сплава, при этом мачта, гик и спинакер-гик могут быть заменены на новые при условии выполнения п. 3.2;
- продольный размер поперечного сечения мачты по всей ее длине не должен составлять менее 0,150 м (местные вырезы и усиления во внимание не принимаются);
- длина спинакер-гика (расстояние между концами спинакер-гика) должна быть не более 3,75 м;
- сечение профиля грота-гика не должно изменяться по всей длине за исключением обычных концевых оковок;
- размеры вооружения должны находиться в следующих пределах:
1. Высота переднего треугольника (расстояние от точки крепления форштага на мачте до уровня линии борта на траверзе мачты; этим изменяется правило F6.1(b) ППО) - не более 11,58 м;
2. Основание переднего треугольника (расстояние между точкой пересечения передней кромки мачты или ее продолжения с палубой, включая любую надстройку, и точкой пересечения оси штага с палубой) - не более 3,77 м;
3. Высота подъема грота (расстояние вдоль задней кромки мачты от самого высокого уровня, на котором может находиться точка фалового угла грота (эта точка должна быть отмечена на мачте нижней кромкой обмерной марки шириной 25 мм), до точки продолжения верха грота-гика (эта точка должна быть отмечена на мачте верхней кромкой обмерной марки шириной 25 мм и при поставленном гроте продолжение верха грота-гика не должно быть ниже этой точки) - не более 9,96м;
4. Расстояние внешней точки гика (расстояние вдоль гика от задней кромки мачты или внешнего рельса на ней до самого заднего положения, до которого может быть вытянут грот; этим изменяется правило F6.1(a) ППО) - не более 3,04 м. Внешняя точка гика должна быть отмечена на гике внутренней кромкой обмерной марки вокруг гика шириной 25 мм;
- разрешается иметь один штаг; один ахтерштаг; одну пару краспиц, размеры которых не ограничены; одну пару топовых вант; две пары основных вант; одну пару топенантов краспиц;
- места и способы крепления вант и ахтерштага на палубе яхты – в соответствии с проектом «Картер-30» или «Телига-89»;
- допускаются различные способы регулировки ахтерштага;
- бакштаги запрещены.
5.2.3. По парусному вооружению:
- разрешено только одномачтовое парусное вооружение, соответствующее топовому шлюпу;
- паруса должны быть изготовлены из материала промышленного изготовления;
- грот разрешается нести либо полностью закрепленным по нижней шкаторине, либо с незакрепленной нижней шкаториной, в этом случае максимальная длина нижней шкаторины, измеренная под прямым углом к передней шкаторине, не должна быть более 3,04 м.;
- на стакселях с размером перпендикуляра (LPG), измеренному по кратчайшему расстоянию между точкой шкотового угла и передней шкаториной, большим 4,14 м, латы запрещены; для меньших стакселей латы могут применяться, если только их число не превышает четырех и они расположены примерно на одинаковых расстояниях между точками фалового и шкотового углов этого паруса;
- асимметричные спинакеры запрещены;
- размеры парусов должны находиться в следующих пределах:
1. Грот: ширина вершины (расстояние между точкой фалового угла и задней точкой фалового угла) - не более 0,152 м; ширина на три четверти высоты (MGU) - не более 1,27 м, средняя ширина (MGM) - не более 2,10 м; положение верхней латы (BLP) (расстояние от точки фалового угла до ближайшей точки осевой линии лат-кармана) - не менее 1,94 м; количество лат на гроте - не больше 4; длины лат-карманов (расстояние между кромкой паруса и крайней внутренней оконечностью лат-кармана, измеренное параллельно оси кармана) ограничены: для верхней латы (BL1) - не более 0,64 м, для нижней латы (BL2) - не более 0,76 м, для двух промежуточных лат (BL3 и BL4) - не более 1,04 м (влияние приспособления, удерживающего лату, не учитывается).
2. Стаксель: максимальная длина передней шкаторины (MXJL) (расстояние между точками фалового и галсового углов) - не более 12,17 м; максимальный размер перпендикуляра, равный сумме LPG + FSP (перпендикуляр форштага, равный двойному максимальному размеру устройства с лик-пазом для передней шкаторины), не должен быть больше 5,65 м.
3. Спинакер: длина боковой шкаторины (SL) (расстояние между точками фалового и шкотового углов) - не более 11,61 м, максимальная ширина (SMW) (расстояние поперек паруса между точками на боковых шкаторинах, равноотстоящими от точки фалового угла) - не более 6,79 м.
5.2.4. По оборудованию:
- на яхте должен быть установлен стационарный двигатель, обеспечивающий движение яхты со скоростью не менее 5 узлов, с запасом топлива не менее 10 л;
- привод винта допускается в виде дейдвуда или колонки, которые должны постоянно находится в штатном положении, позволяющим приводить яхту в движение;
- разрешается иметь складной винт;
- якорь (якоря), якорные цепи и тросы, буксирный конец, отпорный крюк, аккумуляторные батареи, спасательные средства (спасательные жилеты для каждого члена экипажа и, по крайней мере, 1 спасательный круг любого типа), стационарные водяные и топливные цистерны должны находиться на своих надлежащих местах, должным образом закрепленные, чтобы не иметь возможности перемещаться, за исключением того, что якорь и якорная цепь или трос могут быть перемещены с целью постановки на якорь;
- другое снабжение и оборудование, включая стол, матрацы, диванные и обычные подушки, соответствующие спецификации проекта «Картер-30» или «Телига-89», а также газовая плита и газовый баллон (или баллоны) должны находится на своих штатных местах при сертификации яхты на принадлежность к данному классу.

**6. Условия участия яхт в гонках класса «Картер-30»**
6.1. Для участия в гонках класса «Картер-30» яхта должна иметь действительное мерительное свидетельство (или сертификат), выданное Ассоциацией класса и подтверждающее соответствие яхты классу «Картер-30».
6.2. До начала соревнований яхты проходят контрольный осмотр и обмер в соответствии с положением о соревновании и гоночной инструкцией. Все спорные вопросы, возникающие в связи с несоответствием яхты правилам класса, находятся в компетенции председателя технического комитета Ассоциации класса.
6.3. Во время соревнований любая яхта может быть подвергнута осмотру и обмеру по усмотрению мерительной комиссии соревнования или технического комитета Ассоциации класса.
6.4. Во время соревнований на борту яхты должно быть не менее 4-х и не более 7-ми членов экипажа, из которых, по крайней мере, один должен быть действующим членом Ассоциации класса. Состав экипажа должен оставаться постоянным в течение всех гонок соревнования. Только при исключительных обстоятельствах может быть заменен член (или члены) экипажа по решению гоночного комитета соревнования.
6.5. Во время гонок на борту яхты разрешается иметь: 2 грота, 3 стакселя и 3 спинакера, отвечающие ограничениям по размерам согласно п. 5.2.3. На борту яхты могут также находиться дополнительные паруса в виде штормовых грота и стакселя, если это предусмотрено положением о соревновании и/или гоночной инструкцией.
6.6. Наличие матрацев, диванных подушек, стола, газовой плиты и газового баллона (или баллонов) во время гонок не обязательно.
6.7. В зависимости от времени суток прохождения дистанции на яхте должна быть исправная световая сигнализация, а если в положении о соревновании и/или гоночной инструкции указывается категория гонок, яхта должна также отвечать требованиям действующих «Специальных правил ISAF для крейсерских гонок».
6.8. В процессе гонок яхт класса «Картер-30» действуют «Ограничения по установке и проводке шкотов передних парусов».
6.9. Соревнования среди яхт класса «Картер-30» проводятся как классные гонки (без гандикапа).

**7. Ответственность**
7.4. Безопасность яхты и ее экипажа является исключительной ответственностью владельца яхты или его представителя. Принадлежность яхты к классу «Картер-30» никоим образом не перекладывает эту ответственность за возможные аварийные инциденты на Ассоциацию класса и ее официальных представителей.

8. Возможность участия яхт класса «Картер-30» в гандикапных гонках
8.4. Данные правила не ограничивают участия яхты класса «Картер-30» в соревнованиях, проводимых по различным обмерно-гандикапным системам. Для этого яхте требуется пройти обмер по соответствующим правилам обмера и получить необходимое мерительное свидетельство с расчетом гоночного балла и/или гоночных коэффициентов для исправления (гандикапирования) действительного времени прохождения дистанции гонок

**9. Новые яхты**
9.1. Для развития флота яхт класса «Картер-30» данные правила допускают строительство новых яхт этого класса при условии, что такие яхты будут строго соответствовать проектам «Картер-30» (конструктор D.Carter) и всем требованиям настоящих правил. Строительство новых яхт с самого начала должно осуществляться под контролем технического комитета Ассоциации класса «Картер-30».

**ПРИЛОЖЕНИЯ**

**Приложение А. Порядок сертификации яхт класса «Картер-30»**
А1. Настоящим устанавливается порядок сертификации парусных яхт на принадлежность их к классу «Картер-30».
А2. Яхта, претендующая на принадлежность к классу «Картер-30», должна быть построена по проекту американского конструктора Д. Картера или по польскому проекту «Телига-89» с датой постройки до 1 января 1991 г. и ее параметры должны отвечать ограничениям, приведенным в п. 5.2 Правил класса «Картер-30».
А3. Для подтверждения соответствия Правилам класса «Картер-30» яхта должна иметь мерительное свидетельство по правилам IOR.
А4. На основании этого мерительного свидетельства технический комитет проводит осмотр и обмер яхты, которые проводятся в два этапа.
А4.1. На этапе 1 проводится осмотр корпуса, в т.ч. подводной части, вооружения и оборудования яхты, обмер по правилам класса «Картер-30» и при необходимости проводится измерение отдельных параметров по правилам IOR (обмер осуществляется двумя мерителями).
А4.2. На этапе 2 проводится полный обмер всех разрешенных Правилами класса (п. 5.2.3) парусов.
А4.3. Результаты осмотра и обмера, полученные на первом и втором этапах, заносятся в контрольный протокол, который подписывается председателем технического комитета или уполномоченным им членом комитета, а обмеренные паруса, кроме того, отштамповываются штампом Ассоциации класса «Картер-30» с визой технического комитета.
А4.4. На основании результатов осмотра и обмера на 1 и 2 этапах технический комитет в составе из трех членов комитета делает заключение о соответствии яхты классу «Картер-30» и при положительном решении выдает яхте Сертификат, подтверждающий принадлежность яхты классу «Картер-30».
А5. Ответственность за последующее соответствие яхты правилам класса «Картер-30» и данным контрольного протокола несет владелец яхты или, по его доверенности, капитан яхты.
А6. Сертификат заменяет контрольный протокол обмера и мерительное свидетельство и имеет силу до тех пор, пока на яхте не произведены изменения, выводящие яхту из класса «Картер-30», или не сменился владелец яхты.
А7. Любые изменения, проводимые на яхте по каким-либо причинам, должны быть согласованы и одобрены техническим комитетом Ассоциации класса «Картер-30». В противном случае технический комитет может отозвать сертификат яхты и потребовать провести полный обмер яхты.

**Приложение Б. Ограничения по установке и проводке шкотов передних парусов**

СТАКСЕЛИ
Б.1. Точки крепления галсовых углов стакселей.
Б.1.1. Никакой стаксель не может быть поставлен под спинакером, если его галсовый угол закреплен в таком положении, чтобы шкотовый угол паруса, выбранного втугую параллельно диаметральной плоскости яхты, выходил за линию LP = LPG + FSP.
Б.1.2. Никакой стаксель не может быть поставлен под спинакером или позади него и так закреплен галсовым углом, чтобы в корму от передней кромки мачты находилось больше 50 % площади этого паруса, выбранного втугую параллельно диаметральной плоскости яхты.
Б.1.3. Никакая галсовая оттяжка длиннее 0,762 м не может быть использована для незакрепленного на штаге стакселя.
Б.1.4. Латы на стакселе можно использовать только в том случае, если его галсовый угол закреплен так, что передние концы лат находятся впереди оси мачты.
Б.2. Проводка стаксель-шкотов.
Б.2.1. Стаксель-шкоты могут быть проведены:
- к любой части палубы или фальшборта яхты, но не к фиксированной точке выше, чем 0.05\*BMAX над палубой или крышей рубки;
- через грота-гик, но в пределах 0,152 м от внутренней кромки обмерной марки на грота-гике (см. подпункт 4 пункта 5.2.2 настоящих правил).
- к спинакер-гику, когда он стоит на противоположном от грота-гика борту.
Б.2.2. Стаксель-шкоты не могут быть проведены по какому-либо другому рангоуту или через аутригеры.
Б.3. Никакой стаксель не может быть поставлен с любым другим передним парусом так, чтобы каким-либо способом образовать стаксель с двойным шкотовым углом или двойной передней шкаториной (например, никакие два стакселя нельзя одновременно нести на одном борту яхты, используя устройство с лик-пазом, за исключением времени их смены).
Б.4. Любой стаксель, обмеренный и находящийся на борту яхты, может быть использован как спинакер, если имеет место любое из следующих условий:
- во время тяжелой погоды, но когда никакой другой парус не поставлен в переднем треугольнике и вымпельный ветер полнее галфинда;
- когда все спинакеры, находящиеся на борту, повреждены и не отремонтированы во время гонки.
Б.5. Поставленный при таких условиях стаксель может иметь свой либо галсовый, либо шкотовый угол на спинакер-гике.

СПИНАКЕРЫ
Б.6. Установка спинакеров.
Б.6.1. Спинакер нельзя нести без спинакер-гика, за исключением времени, когда делается поворот фордевинд. Галсовый угол спинакера должен находиться непосредственно у нока спинакер-гика.
Б.6.2. Наружный конец спинакер-гика должен находиться только на наветренном борту яхты, т.е. на борту, противоположном грота-гику, за исключением времени подготовки к постановке или уборке спинакера, повороту фордевинд и выполнения этих операций.
Б.6.3. Спинакер-гик должен использоваться только тогда, когда его внутренний конец прикреплен к мачте.
Б.7. Проводка спинакер-шкотов.
Б.7.1. Спинакер-шкот может быть проведен:
- к любой части фальшборта или палубы яхты;
- через грота-гик, но в пределах 0,152 м от внутренней кромки обмерной марки (см. подпункт 4 пункта 5.2.2 настоящих правил).
Б.7.2. Спинакер-шкот не может быть проведен через какие-либо другие части рангоута или аутригеры.
Б.7.3. Стойки, катушки или подобные им устройства, применяемые исключительно для поддержания спинакер-браса снаружи наветренных вант мачты, разрешаются, но они не должны использоваться для каких-либо других целей.

**Приложение В. Эмблема класса**

В1. Каждая яхта класса «Картер-30» должна нести на гроте эмблему, обозначающую класс «Картер-30». Эмблема располагается в верхней части грота над номерами на парусах.
Примечание: по решению Общего собрания Ассоциации класса п. В1 временно не действует.
В2. Размеры цифр и букв на парусах, минимальные расстояния между цифрами и буквами, расположенными на одной или разных сторонах паруса, должны соответствовать требованиям «Международных правил парусных гонок» (ISAF).