



Przepisy klasowe jachtów klas T edycja 2021 - 2024

Stowarzyszenie Puchar Polski Jachtów Kabinowych
Związek klas T
jest członkiem Polskiego Związku Żeglarskiego

Niniejszy dokument został opracowany przez Komisję Techniczną Stowarzyszenia PPJK Związku Klas T. Przepisy są przeznaczone dla produkowanych seryjnie jednokadłubowych jachtów żaglowych, zaprojektowanych i zbudowanych dla potrzeb turystyki.

Umożliwią one organizatorom regat, podział jachtów na grupy o podobnych możliwościach nautycznych (regaty w klasach) lub pozwolą na prowadzenie jednej klasyfikacji dla różnorodnych jachtów (regaty w formule wyrównawczej).

Stosowane skróty:

PRŻ (ang. RRS) – Przepisy Regatowe Żeglarstwa;

PPSŻ (ang. ERS) – Przepisy Pomiarowe Sprzętu Żeglarskiego.

WS – World Sailing

Niniejsze przepisy należy stosować łącznie z uzupełnieniami oraz komunikatami ogłaszanymi przez Komisję Techniczną PPJK na stronie www.ppjk.pl

Uwaga: Nie planuje się żadnych zmian w okresie ich obowiązywania poza następującymi przypadkami:

- poprawki oczywistych błędów,
- względy bezpieczeństwa,
- interpretacje i uzupełnienia obowiązujące z chwilą ich ogłoszenia,
- zmiany wprowadzone przez WS w PRŻ lub PPSŻ.

Skład Komisji Technicznej PPJK

**Przewodniczący
Oraz**

**Jerzy Pieśniewski
Jarosław Bazyłko
Leszek Gonciarz
Jacek Waszczuk**

1 Zasady podstawowe

1.1 Definicja klas T

Klasy T obejmują produkowane seryjnie jednokadłubowe jachty żaglowe z kabiną, zaprojektowane dla potrzeb turystyki.

1.2 Jacht Seryjny

Za jacht seryjny uważa się jacht wyprodukowany w ilości co najmniej 5 egzemplarzy danego typu. Typ oznacza identyczne – w granicach tolerancji producenta - wymiary kadłuba.

1.3. Uczestnictwo

W regatach w klasach T mogą uczestniczyć jachty spełniające wymagania określone w rozdziale 3. Jachty wyprodukowane po dacie 1 stycznia 2013 r. i nie spełniające pkt.1.2 otrzymują poprawkę do V_i w wysokości +3%.

1.4. Tabela jachtów seryjnych

Komisja Techniczna będzie publikować listę popularnych jachtów. Jachty umieszczone w tej tabeli uznaje się za seryjne – spełniające definicje podstawową.

1.5. Procedura dla jachtów wprowadzanych do produkcji

Komisja Techniczna na prośbę producenta może wpisać warunkowo na rok na listę jachtów seryjnych jacht którego produkcję dopiero rozpoczęto (nie ma jeszcze 5 egzemplarzy) pod warunkiem, że upoważniony przedstawiciel KT potwierdzi, że producent ma formy negatywowe oraz oprzyrządowanie do produkcji seryjnej kadłuba oraz że kadłub jachtu spełnia warunki klasy.

1.6. Przepisy Klasowe Klas T

Należy stosować łącznie (zwłaszcza przy procedurach prowadzenia pomiarów) z PPSŻ z tym, że w przypadku

rozbieżności decydujące są określenia i definicje podane w niniejszych przepisach

2. Procedury kontrolne

2.1.

W zgłoszeniu do regat osoba zgłaszająca powinna podać w której z klas T jacht będzie startować. Zapisanie jachtu do danej klasy będzie uznane jako pisemne oświadczenie zgłaszającego o zgodności jego jachtu z Przepisami Klasowymi .

2.2.

W przypadku gdy zgłaszający nie wie w jakiej klasie mieści się jego jacht, musi wypełnić kwestionariusz pomiarowy i dostarczyć go do Biura Regat, celem obliczenia Vi.

2.3.

Organizator regat powinien powołać Komisję Pomiarową (KP) wyposażoną w stosowny sprzęt, która będzie w myśl przepisu 64.3.b PRŻ władzą odpowiedzialną za wydawanie interpretacji przepisu. W składzie KP powinien być mierniczy regat lub kontroler sprzętu. Kontroler sprzętu jest to osoba nie posiadająca uprawnień mierniczego PZŻ. Udział kontrolerów sprzętu powinien być podany do wiadomości w zawiadomieniu o regatach. Instrukcja żeglugi regat powinna zawierać procedurę pomiaru i inspekcji jachtów.

2.4.

Dla organizatorów regat którzy nie posiadają odpowiednio wyposażonych Komisji Pomiarowych podajemy orientacyjną tabelę przybliżonych współczynników Vp dla typowych jachtów seryjnych. Dla prawidłowego podziału na klasy tak uzyskane Vp należy pomnożyć przez sumę poprawek dla danego jachtu celem wyliczenia Vi.

2.5.

W przypadku protestów technicznych Komisja Pomiarowa powinna obliczyć V_i na podstawie procedury pomiarowej. Jeśli tak wyliczone V_i jest inne niż podane na zgłoszeniu to:

a. W regatach rozgrywanych w klasach –

jacht zostaje zdyskwalifikowany (DSQ) ze wszystkich dotychczas rozegranych wyścigów o ile jego V_i wynikające z procedury pomiarowej lokuje go w innej klasie niż startuje;

b. W regatach w formule wyrównawczej –

jacht nie ponosi konsekwencji o ile jego V_i wynikające z procedury pomiarowej jest mniejsze od zadeklarowanego (wyniki jednak liczymy zgodnie ze zgłoszeniem).

W przypadku odwrotnym (V_i wynikające z procedury pomiarowej jest większe od zadeklarowanego) jacht zostaje zdyskwalifikowany (DSQ) ze wszystkich dotychczas rozegranych wyścigów.

2.6.

Wprowadza się uzupełnienia do przepisu 60 i 63 PRŻ, które stają się integralną częścią instrukcji żeglugi regat.

a. Jacht lub jego wyposażenie mogą podlegać kontroli w dowolnym czasie dla potwierdzenia zgodności z przepisami klasowymi i instrukcją żeglugi;

b. Na wodzie, jacht może być poinstruowany przez komisję regatową, aby udał się natychmiast do miejsca przeznaczonego na inspekcję lub dla prowadzenia pomiarów jachtów;

c. Niezależnie od przyczyn niewykonanie przez zawodnika polecenia udania się do miejsca pomiaru

i/lub odmowa poddania jachtu inspekcji będzie skutkowało wnioskiem Komisji Pomiarowej o dyskwalifikację jachtu.

d. Obowiązkiem protestującego jest niezwłoczne złożenie protestu zgodnie z procedurą opisaną w Instrukcji Żeglugi oraz wniesienie opłaty pokrywającej koszty protestu (np. koszty ważenia). Niedopełnienie tego obowiązku jest równoznaczne z wycofaniem protestu

e. W przypadku, gdy istnieją wątpliwości czy jacht jest jachtem seryjnym, komisja regatowa może zażądać od zawodnika wskazania oznakowania jachtu numerem identyfikacyjnym i/lub deklaracji zgodności UE i/lub tabliczki znamionowej ze znakiem CE, zgodnie z rozporządzeniem, Ministra Rozwoju z dnia 2.06.2016r. w sprawie wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych. Dz.U. 2016 poz 807. Brak któregośkolwiek z wymienionych oznaczeń lub dokumentów może oznaczać skorygowanie V_i jachtu o poprawkę w wysokości 3% (pkt. 4.2, ppkt. 4.c).

3. Klasy T

Podział na klasy jest ustalany na podstawie wartości granicznych współczynnika V_i obliczonego zgodnie z wzorami podanymi w pkt. 4.1 i 4.2

Klasa T-1

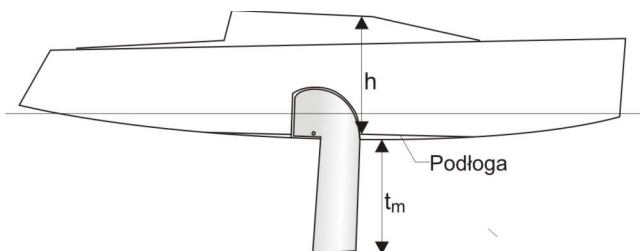
Klasa T-3

Klasa T-2

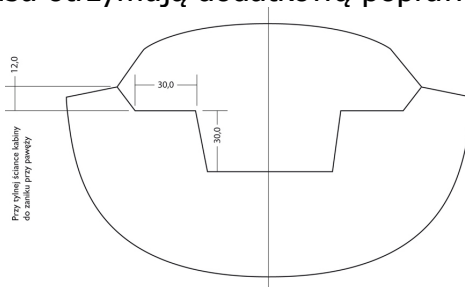
3.1. Warunki ogólne

a. Jacht może być wyposażony w dowolny rodzaj miecza z tym, że miecz w najwyższym położeniu, możliwym do uzyskania podczas wyścigu za pomocą

urządzeń specjalnie do tego przeznaczonych, nie może wystawać, w żadnym miejscu, więcej niż 0,2 m. poniżej dna jachtu lub poniżej finkila. . W przypadku miecza obrotowego składanego pod dnem jachtu warunkiem ograniczającym jest to, że głębokość miecza t_m mierzona od zewnętrznej powierzchni poszycia kadłuba w punkcie jej przecięcia z krawędzią natarcia do najniższego punktu miecza w pozycji maksymalnie opuszczonej, nie może być większa niż wysokość w kabinie h mierzona w pionie od podłogi, w miejscu jej przecięcia z przednią krawędzią skrzynki mieczowej, do powierzchni wewnętrznej poszycia nadbudówki lub pokładu (podsufitki, wykładziny np.)



b. Jachty o długości powyżej 5,5 m zbudowane w roku 2001 lub później powinny posiadać trójpoziomowy kokpit na długości co najmniej 0,8 m, o wymiarach podanych na poniższym rysunku. Jachty nie spełniające tego przepisu otrzymują dodatkową poprawkę: + 2%



Minimalne wymiary kokpitu trójpoziomowego (w cm)

- c.** Dopuszcza się stosowanie pasów balastowych zamocowanych w obrębie kokpitu. Zabrania się używania innych urządzeń umożliwiających wysunięcie ciężaru lub kogokolwiek z załogi poza linie obrysu pokładu (D 1.2 PPSŻ) takie jak: trapezy, deski balastowe, „skrzydełka” itp.
- d.** W klasach jachtów T nie dopuszcza się konstrukcji o wklęsłych burtach. Oznacza to że w odległości 2 m od punktu przecięcia stewy dziobowej z linią pokładu, od dziobu w każdym przekroju poprzecznym w kierunku rufy, odległość pomiędzy listwą pomiarową podpartą w dwóch punktach burty a burtą nie może być większa niż 7 cm. Pomiarów dokonuje się z uwzględnieniem listew odbojowych i kołnierzy. Pomiaru dokonać należy przy pomocy sztywnej listwy o długości min. 1,5 m.
- e.** W klasach T1, T2 i T3 jachty mogą stosować tylko ożaglowanie podstawowe dla danego typu jachtu – używanie żagli dodatkowych (np. genakera lub spinakera) jest zabronione.
- f.** Wymagana jest załoga minimum dwuosobowa. Osoby poniżej 12 roku życia nie są liczone jako członkowie załogi.
- g.** W klasach T dopuszcza się dowolny system obsługi miecza czy płetwy sterowej.
- h.** Zabronione jest używanie masztów obrotowych – to znaczy posiadających urządzenie do zmiany położenia masztu wokół swojej osi pionowej.

3.2. Stateczność

Jacht musi spełniać wymóg stateczności początkowej według podanej niżej tabeli. Pomiar wykonywany jest poprzez umieszczenie obciążnika 20 kg. na wytyku o długości 2,25 m. Do pomiaru wytyk jest opierany o listwę odbojowa lub kołnierz w najszerszym miejscu kadłuba . Ostateczny pomiar jest średnim wynikiem

z pomiaru na obu burtach. Podczas pomiaru stateczności jacht musi być w trymie pomiarowym.

Długość jachtu [m]	Przechył dopuszczalny
do 4,99	15 ⁰
od 5,00 do 5,49	10 ⁰
od 5,50 do 5,99	8,5 ⁰
od 6,00 do 6,49	7,5 ⁰
od 6,50 do 6,99	6,5 ⁰
od 7,00 do 7,49	5,5 ⁰
od 7,50 do 7,99	5,0 ⁰
od 8,00 do 8,49	4,5 ⁰
od 8,50 do 8,99	4,0 ⁰
od 9,00	3,5 ⁰

3.3. Warunki zabudowy wnętrza

Wnętrze jachtów klas T1, T2 , T3 i musi spełniać następujące warunki:

Lp	Długość jachtu w metr.	do 5,49	od 5,50 do 5,99	od 6,00 do 6,49	od 6,50 do 6,99	od 7,00 do 7,99	od 8,00
1.	Minimalna ilość koi	2	3	4	4	4	5
2.	Minimalna powierzchnia komunikacyjna	0,30 m ²	0,40m ²	0,45m ²	0,50m ²	0,60m ²	0,70m ²
3.	Minimalna wysokość nad pow. Komunikacyjną	1,15 m	1,25m	1,35m	1,45m	1,55m	1,75
4	Minimalna ilość do siedzenia	3	4	4	5	5	6

3.4. Dopuszczenia warunkowe

Dopuszczenia warunkowe dotyczą tylko jachtów seryjnych, których wnętrze zabudowano „wkładkami” czyli modułami powstałymi w formach negatywowych z laminatów p-s . Aby ulga taka została przyznana to minimalny zakres zabudowy wkładką musi obejmować przynajmniej wszystkie wymagane przepisami koje oraz jeśli w danym jachcie seryjnie występuje zabudowa w formie kambuza lub WC to musi być również wykonana jako wkładka w formie negatywowej. Dla takich jachtów dwa dowolne wymiary wnętrza mogą być różne niż wymagane w warunkach zabudowy wnętrza: jeden $\pm 5\%$, drugi $\pm 10\%$.

3.5. Podział na klasy

Jachty spełniające powyższe wymagania są zaliczane do odpowiedniej dla nich klasy na podstawie wyniku obliczenia właściwego im współczynnika V_i według następującego podziału:

Klasa	Wartość V_i
T1	V_i do 4,30
T2	V_i od 4,31 do 4,65
T3	jachty o długości do 8,59 m – V_i od 4,66 do 5,10
	jachty o długości od 8,6 do 8,99m - V_i od 4,66 do 5,15
	jachty o długości powyżej 9 m – V_i od 4,66 do 5,20

Uwaga: obliczoną wartość V_i należy zaokrąglić do dwóch miejsc po przecinku stosując ogólne reguły matematyczne.

4. Obliczanie współczynnika Vi

4.1. Obliczenie wsp. Vp – podstawowego

$$V_p = \sqrt{L} * \left(1,55 * \frac{\sqrt{S}}{L} + 0,0545 * \frac{L + \sqrt{S}}{\sqrt[3]{D}} \right) * \sqrt[4]{\frac{D}{M}}$$

Gdzie:

L (m) - długość jachtu

S (m²) – powierzchnia żagli

S = Snw - dla jachtów nie używających żagli dodatkowych

Lub

S = Snw + 0,1 x Ssp - dla jachtów używających żagli dodatkowych

Snw – powierzchnia żagli podstawowych

Ssp – powierzchnia żagli dodatkowych

M (T) – masa jachtu

D (T) - wyporność

$$D = M + (0,06 L - 0,15)$$

4.2. Obliczanie współczynnika indywidualnego - Vi

$$V_i = V_p (100\% + \Sigma P)$$

ΣP – suma poprawek z pkt. 4.2 a do pkt. 4.2 h.

a. Poprawka na wiek jachtu - według poniższej tabeli:

Wiek jachtu	poprawka
Powyżej 10 lat do 15 lat	-0,50%
Powyżej 15 lat do 20 lat	-1.0%
Powyżej 20 lat	-1,50%

Wiek jachtu liczony jest od udokumentowanej daty jego wprowadzenia do użytkowania lub od daty jego przebudowy jeśli w jej wyniku nastąpiła:

- zmiana długości lub szerokości jachtu;
- zmiana nawisu dziobowego;

b. Poprawka na rodzaj pow. bocznego oporu:

- | | |
|--|-----|
| - miecz szybrowy | +1% |
| - miecz obrotowy, składany pod dnem | +1% |
| - miecz obrotowy chowany w kadłubie z zamykaną szczeliną skrzyni mieczowej w dnie, | +1% |
| - miecz obrotowy | -1% |

c. Poprawki konstrukcyjne:

- | | |
|---|--------|
| - Jachty nie spełniające definicji podstawowej (pkt. 1.1.) otrzymują poprawkę: | + 3%. |
| - Jachty nie posiadające trójpoziomowego kokpitu pkt 3.1, ppkt. b otrzymują poprawkę: | + 2% |
| - Poprawka maszt wykonany z kompozytu: | + 3% |
| - Poprawka za pasy balastowe: | + 0,5% |

d. Poprawka na śrubę stałą silnika stacjonarnego (na stałe zamocowaną do dna jachtu)

- | | |
|----------------|---------|
| śruba stała | – 1,5%, |
| śruba składana | – 0,5% |

Uwaga: aby poprawka na śrubę silnika stacjonarnego mogła zostać przyznana jacht musi być zdolny na silniku pokonać dystans 20 długości kadłuba w czasie nie dłuższym niż 1 minuta

e. Poprawki na zabudowę wnętrza:

- Kambuz z kuchenką dwupalnikową i szafką – 0,4%
- Pomieszczenie sanitarne z WC chemicznym – 0,4%
- Poprawka na wysokość kabiny. Jachty, w których stosunek wysokości nad powierzchnią komunikacyjną do długości jachtu jest większy niż 25% otrzymują poprawkę: – 0,25%

f. Osprzęt i okucia pokładowe:

- Kosze rufowy i dziobowy wys. min 50 cm – 0,3%
- Relingi (wys min 40 cm) – 0,2%
- Bramka do kładzenia masztu – 0,2%
- Sztynny sztag – 0,2%
- Grot na pełzaczach wzdłuż masztu – 0,2%

5. Regaty według formuły wyrównawczej

Wzór do obliczania **Vi** można zastosować jako formułę przelicznikową dla jachtów jednokadłubowych, która umożliwia ustalenie wyników regat na podstawie „czasu skorygowanego”. Polega to na przeliczeniu rzeczywistego czasu pokonania dystansu wyścigu jachtów przez indywidualny współczynnik **Vi** obliczony dla każdego jachtu. Formuła ta prowadzi do wyłonienia jednego zwycięzcy regat spośród całej flotylii różnorodnych jachtów. Warunkiem stosowania tej formuły jest pomiar czasu każdego jachtu, wspólna trasa oraz wspólny start wszystkich uczestników. Ponieważ proponowana formuła wyrównawcza jest bardzo prosta i uzyskane tą drogą wyniki nie są w pełni miarodajne, dlatego regaty należy rozgrywać raczej w klasach, zaś klasyfikację według formuły

wyrównawczej stosować jako dodatkową. Ponadto zaleca się, aby regaty w formule wyrównawczej rozgrywać w dwóch kategoriach jachtów: jachty stosujące żagle dodatkowe i jachty nie stosujące żagli dodatkowych.

Uwaga:

V_i jachtów klas ograniczonych i monotypowych mających swoje stowarzyszenia (związki klas) równe jest V_p obliczonemu na podstawie wymiarów granicznych podanych w przepisach klasowych.

5.1. Obliczanie współczynnika średniego - V_s

$$V_s = (\sum V_i) / n$$

$\sum V_i$ – suma współczynników V_i jachtów które ukończyły dany wyścig. n – liczba jachtów, które ukończyły dany wyścig.

Uwaga:

obliczając powyższe wielkości należy brać pod uwagę tylko te jachty, które ukończyły wyścig nawet jeżeli po przekroczeniu linii mety zostały zdyskwalifikowane. Jeśli regaty składają się z serii wyścigów wartość V_s oraz n może być inna dla każdego wyścigu.

5.2 Obliczanie Wsk

$$Wsk = V_i / V_s \quad (\text{indywidualny współ. korygujący})$$

5.3. Obliczanie czasu skorygowanego

$$T_{sk} = T_r \times (Wsk)$$

T_{sk} – czas skorygowany

T_r – czas w jakim dany jacht przebył trasę wyścigu

6. Definicje oraz metody pomiarów

6.1. TRYM POMIAROWY: - warunki jakie musi spełniać jacht aby zostać dopuszczonym do prowadzenia pomiarów kontrolnych w zakresie stateczności i masy.

- a. takie same wyposażenie oraz jego rozmieszczenie jak w trakcie wyścigu – wyjątek stanowią żagle, które wraz z szotami oraz bomami mogą znajdować się w dowolnym miejscu jachtu;
- b. miecz musi być w najwyższym położeniu, możliwym do uzyskania podczas wyścigu za pomocą urządzeń specjalnie przeznaczonych do tego celu;
- c. płetwa sterowa unieruchomiona w osi podłużnej jachtu w maksymalnym dolnym położeniu;
- d. opróżnione balasty wodne.

UWAGA: ponieważ w trymie pomiarowym balast wodny musi być opróżniony, uprawniona osoba kontrolująca jacht może zarządzić opróżnienie wszelkich zbiorników, które w jego ocenie mogą pełnić funkcję balastu

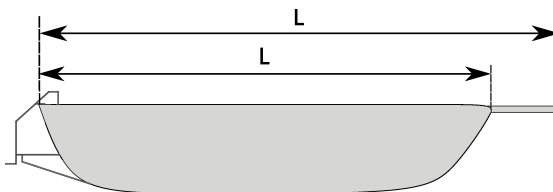
6.2. MIECZ: - oznacza ruchome urządzenie, którego podstawową funkcją jest wpływanie na dryf jachtu. W rozumieniu tej definicji za ruchome uznane zostanie każde takie urządzenie, które posiada odpowiednie mechanizmy do podnoszenia i opuszczania nawet, jeśli są one demontowane lub blokowane na czas wyścigu.

6.3. DŁUGOŚĆ JACHTU: L – odległość między najbardziej do przodu i najbardziej do tyłu wysuniętymi punktami kadłuba jachtu z uwzględnieniem mocowania żagli i drzewc umiejscowionych w sposób właściwy łącznie ze stałym bukszprytem i wystrzałem. Do pomiaru nie wlicza się urządzenia sterowego, pantografu i ruchomego genakerbomu oraz koszy o ile nie służą do prowadzenia i mocowania

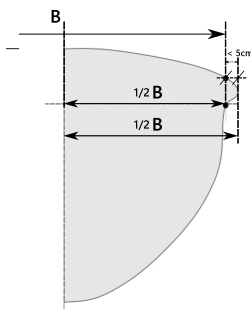
takielunku. Do pomiaru L nie wlicza się listew odbojowych i kołnierzy, o ile ich grubość nie przekracza 5 cm. Kołnierze przedłużające linię wodną jachtu wlicza się do pomiaru bez względu na ich wymiar.

UWAGA:

1. W punktach: 3.1.b; 3.2; 3.3; oraz 3.5 przyjmujemy długość wynikającą z planów konstrukcyjnych, zamieszczoną w dokumentach rejestracyjnych jachtu. W przypadku, gdy te wartości się różnią, przyjmujemy długość według planów konstrukcyjnych.
2. W punkcie 4.5 można przyjąć jak wyżej (1), chyba że został wykonany pomiar przez mierniczego uprawnionego przez PZZ.
3. W przypadku, gdy została dokonana przebudowa jachtu, zmieniająca jego długość, pomiar musi być dokonany przez mierniczego, uprawnionego przez PZZ.



6.4. SZEROKOŚĆ KADŁUBA: B maksymalna odległość pomiędzy skrajnymi punktami burt jachtu. Do pomiaru B nie wlicza się listew odbojowych i kołnierzy o ile ich grubość nie przekracza 5 cm.



6.5. POWIERZCHNIA ŻAGLI PODSTAWOWYCH:

Snw – jest sumą powierzchni pomiarowej żagli typu grot i żagli przednich będących żaglami podstawowymi:

$$\mathbf{Snw = SMGV + SMF}$$

1. Powierzchnia żagla typu grot musi być obliczona według wzoru

$$\mathbf{SMGV = Px(TW + 2xMG + 3xMGU + 4xMGM + 4xMGL + 2xAE)/16}$$

wszystkie oznaczenia podano na rysunku 7,1;

2. Żagiel typu grot musi spełniać następujące warunki:
 - a. dla żagli typu grot nie uwzględnia się wymagań pkt. H.5.2 PPSŻ - wklęsłości na likach tylnych.
 - b. maksymalna strzałka ugięcia liku dolnego wynosi 7% jego długości mierzone w pkt. równo odległym od pkt a oraz e (G.5.12) PPSŻ
 - c. głowica żagla musi się mieścić w obrysie żagla (G.7.9 PPSŻ)

3. Powierzchnia żagla przedniego musi być obliczona według następującego wzoru:

- a. $\mathbf{SMF = 05 \times JL \times LP}$

wszystkie oznaczenia podano na rysunku 7,2;

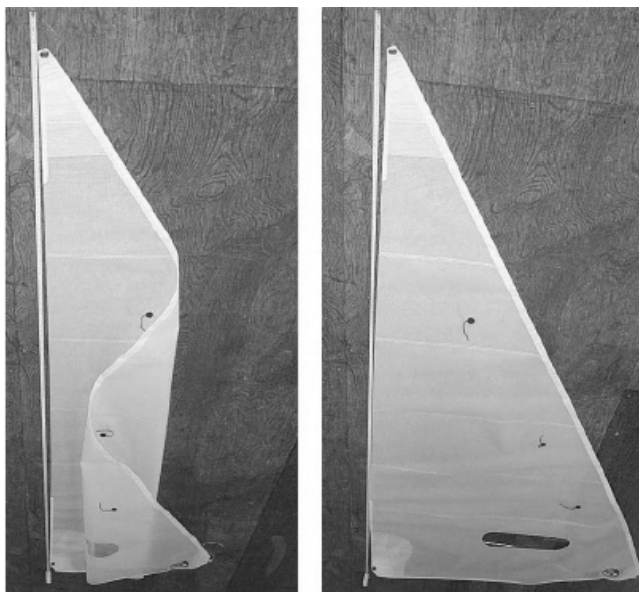
- b. jeśli szerokość głowicy (Top) żagla przedniego (zgodnie z G.7.9. PPSŻ) przekracza 0,06 m to:

$$\mathbf{SMF = 05 \times JLs \times LPJ}$$

4. Żagiel przedni musi spełniać warunki:

- a. przepisu 54 PRŻ - sztagi i rogi halsowe żagli przednich
- b. maksymalna strzałka ugięcia liku dolnego wynosi 7% jego długości mierzone w pkt. równo odległym od pkt a oraz e (G.5.12)
- c. wypukłość krawędzi liku tylnego zostaje ograniczona linią poprowadzoną pomiędzy punktem pomiarowym rogu szotowego szotowym oraz tylnym punktem pomiarowym rogu fałowego.
Sprawdzenia dokonuje się tak jak na przedstawionym obok rysunku.

Rysunek – sprawdzenie żagli przednich



6.6. GENAKERBOM, SPINAKERBOM, WYTYK

a. Maksymalna długość wytyku nie może być większa niż 120 % odległości mierzonej po prostej między punktem przecięcia się przedniej krawędzi masztu z poszyciem pokładu a punktem przecięcia się sztagu z powierzchnią poszycia pokładu lub jej przedłużeniem.

b. Dopuszcza się stosowanie wytyku żagla przedniego, który gdy jest stosowany, jednym końcem musi być zamocowany do masztu przedniego.

6.7. MASZT KOMPOZYTOWY:

Za taki zostanie uznany każdy maszt wykonany z innych materiałów niż materiały drewniane lub stopy aluminium.

6.8. MASA JACHTU (M):

Jest to masa jachtu w trakcie regat, mierzona w trymie pomiarowym bezpośrednio po wyścigu. Aby skorygować niedobór masy dopuszcza się stosowanie korektorów zamocowanych trwale we wnętrzu kadłuba jachtu lub umieszczonych w zamkniętych bakistach - tzn. że bakista nie może się samoistnie otworzyć w wyniku przechyłu. Przepis zmienia pkt. 51 PRŻ.

6.9. KOJA:

Jest to sztywna płaszczyzna pozioma, umieszczona w kabinie jachtu. Minimalna długość koi pojedynczej wynosi min. 1,85 m. Minimalna szerokość koi pojedynczej to 0,35 m oraz 0,45 m u wezgiłowia i 0,55 m w dowolnym miejscu na odcinku od 1/2 długości do wezgiłowia. Minimalna szerokość koi podwójnej wynosi w nogach 0,45 m oraz 0,9 m w dowolnym miejscu na odcinku od 1/2 długości do wezgiłowia. Wysokość przestrzeni nad koją wolna od zabudowy musi wynosić min. 0,85 m - na obszarze 0,4 m x 0,4 m oraz min. 0,35 m na pozostałym

obszarze (pomiar bez materaca). Nie dopuszcza się koi wykonanych ze stelaży obciążniętych brezentem, siatką lub z innych elastycznych materiałów. Dopuszcza się włązy i otwory odpowiednio zamknięte dla zachowania płaskości powierzchni koi.

6.10. POWIERZCHNIA KOMUNIKACYJNA:

PK jest to powierzchnia w kabinie jachtu, będąca częścią poziomej powierzchni podłogi, której żaden z wymiarów poziomych nie może być mniejszy od 0,30 m, oraz nad którą przestrzeń wolna od zabudowy musi mieć wysokość komunikacyjną Hk.

6.11. WYSOKOŚĆ KOMUNIKACYJNA:

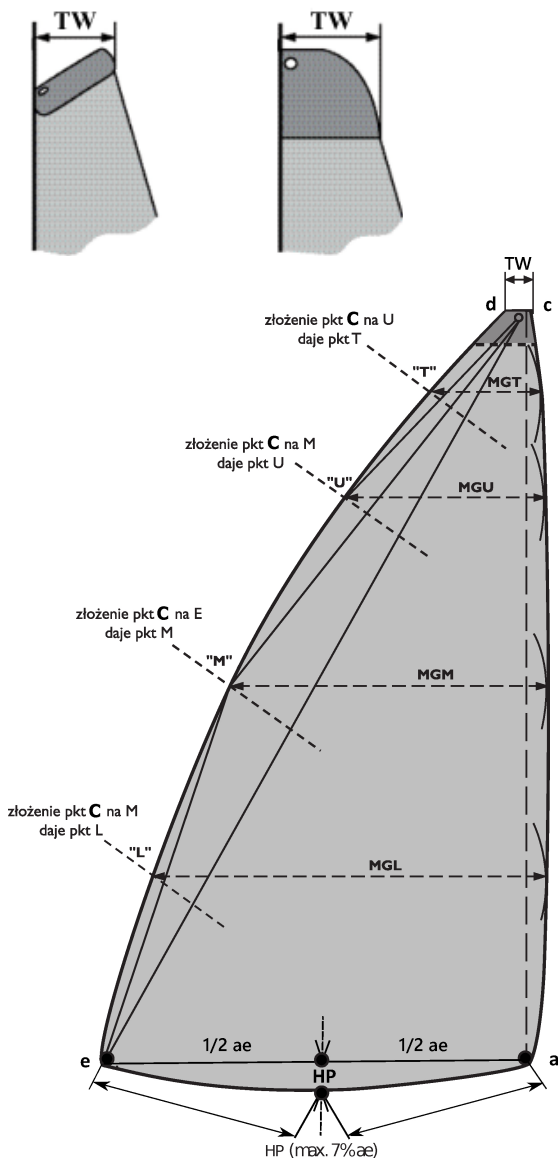
HK jest to wysokość pod pokładem mierzona nad płaską powierzchnią podłogi o wymiarach zgodnych z wymaganą powierzchnią komunikacyjną. Jeżeli w takiej powierzchni znajdują się elementy konstrukcyjne (np. wręgi lub denniki) to pomiar będzie prowadzony od górnych powierzchni tych elementów.

6.12. MIEJSCE DO SIEDZENIA:

Jest to płaszczyzna pozioma o wymiarach minimalnych 0,40 m x 0,40 m umieszczona wewnątrz jachtu, nad którą wolna od zabudowy przestrzeń musi mieć wysokość 0,85 m (pomiar bez materacy). Miejsce do siedzenia musi przynajmniej z jednej strony na długości 0,4 m przylegać do powierzchni, którą przewyższa o minimum 0,2 m. Miejsce do siedzenia może być częścią koi.

VII Rysunki Pomiaru i Żagli

Pomiar powierzchni żagli – żagiel typu grot



TW – szerokość
głowicy

a – punkt
pomiarowy rogu
halsowego

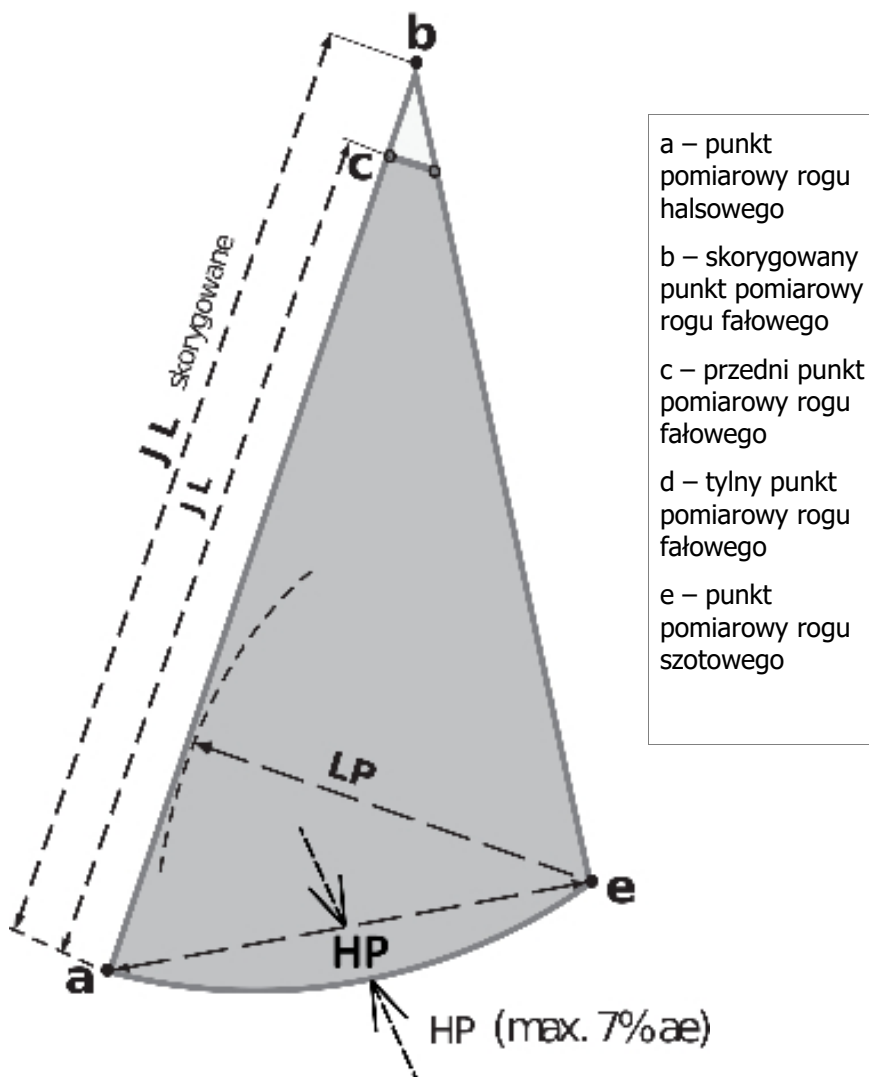
c – przedni punkt
pomiarowy rogu
fałowego

d – tylny punkt
pomiarowy rogu
fałowego

e – punkt
pomiarowy rogu
szotowego

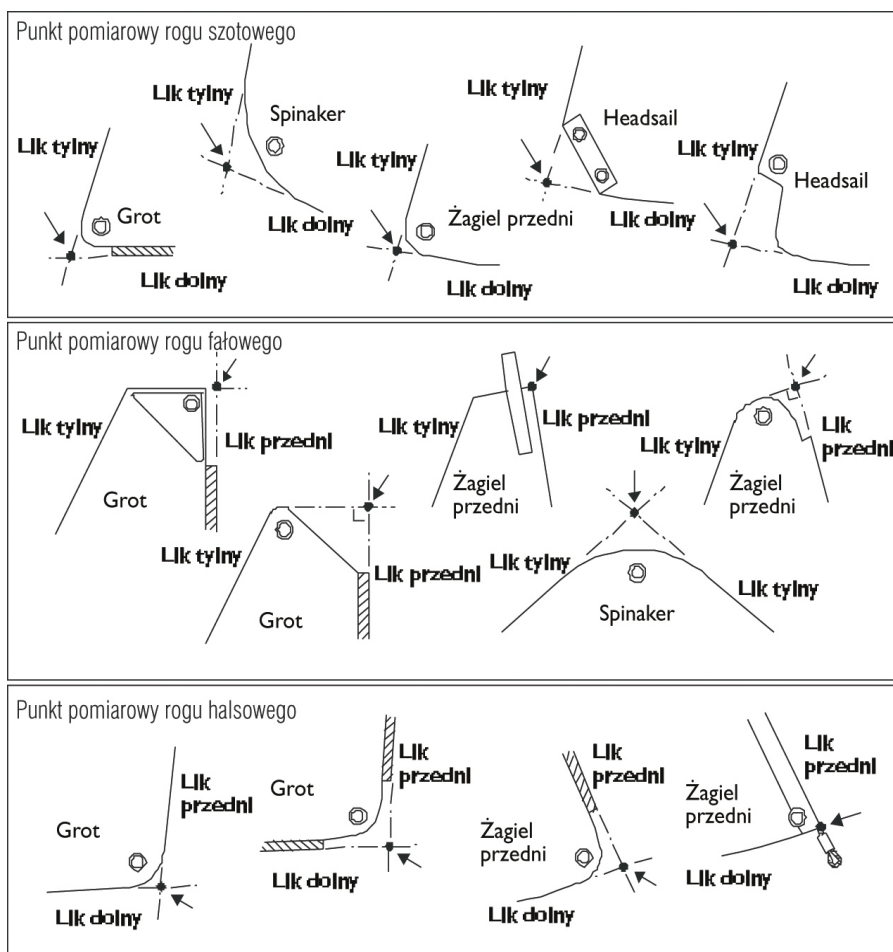
Rysunek 7.1

Pomiar powierzchni żagli – żagiel typu fok



Rysunek 7.2

Wyznaczanie punktów pomiarowych narożników żagli



Rysunek 7.3

VIII. Tabela współczynników V_p dla jachtów seryjnych/typowych

Aktualna tabela obowiązująca w danym sezonie żeglarskim jest dostępna na stronie: www.ppjk.pl