

Przepisy klasowe jachtów klasy T

Edycja 2017 2020



Puchar Polski Jachtów Kabinowych
jest zrzeszony w Polskim Związku Żeglarskim

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

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

Skład Komisji Technicznej PPJK

Przewodniczący

V-ce przewodniczący

Sekretarz

Członkowie

Jerzy Pieśniewski

Jacek Waszczuk

Jarosław Bazyłko

Leszek Gonciarz

Jerzy Kubaszewski

I. Zasady podstawowe

1.1 Definicja klas T

Klasy T - produkowanych seryjnie jednokadłubowych jachtów żaglowych z kabiną, zaprojektowanych i zbudowanych 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 wymiary i kształty kadłuba)

1.3. Uczestnictwo

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

II. 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 V_i .

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 V_p dla typowych jachtów seryjnych. Dla prawidłowego podziału na klasy tak uzyskane V_p należy pomnożyć przez sumę poprawek dla danego jachtu celem wyliczenia V_i .

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 61 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 lub odmowa poddania jachtu pomiarom 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 pokrywających 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 (HIN lub CIN), certyfikatu (może być w postaci tabliczki znamionowej producenta) oraz deklaracji zgodności (dyrektywa 94/25/W oraz 2003/44/WE z dnia 16.06.2005 r.). Brak któregokolwiek z wymienionych oznaczeń lub dokumentów może oznaczać skorygowanie Vi jachtu o poprawkę w wysokości 3% (pkt. 4.2, ppkt. 4. i).

III Klasy T

Podział na klasy jest ustalany na podstawie wartości granicznych współczynnika Vi obliczonego zgodnie z wzorem podanym w pkt. 4.1

Klasa T-1

Klasa T-3

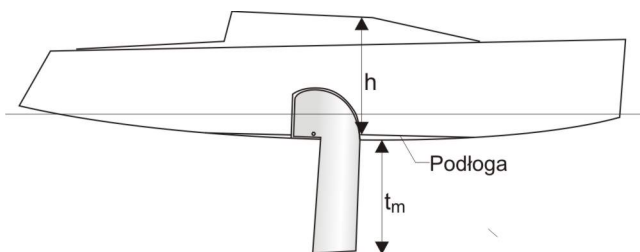
Klasa T-2

Klasa T-R

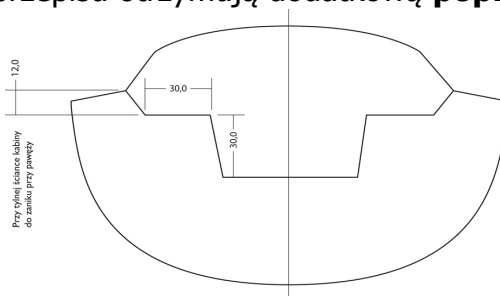
3.1. Warunki ogólne

- 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. Wyjątek stanowią miecze obrotowe składane pod dnem jachtu. W tym wypadku 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 kabine 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**:



Minimalne wymiary kokpitu dwupoziomowego (w cm)

Pkp = +2%

- 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” np.
- 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, na 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
 - e. W klasach T1, T2 i T3 Jachty mogą stosować tylko ozaglowanie podstawowe dla danego typu jachtu – używanie żagli dodatkowych (np. genakera lub spinakera) jest zabronione.
 - f. W klasie T-R dopuszcza się stosowanie żagli dodatkowych typu spiner lub genaker
 - g. Wymagana jest załoga minimum dwuosobowa. Osoby poniżej 12 roku życia nie są liczone jako członkowie załogi.
 - h. W klasach T dopuszcza się używania innej energii niż siła ludzkich mięśni do podnoszenia miecza czy płetwy sterowej.
 - i. 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 TR 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 do 5% drugi do 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	do 4,30
T2	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
T-R	do 6,16

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

IV. Obliczanie współczynnika V_i

4.1. Obliczenie wsp. V_p - 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 = S_{nw} - dla jachtów nie używających żagli dodatkowych
lub

S = S_{nw} + 0,1 x S_{sp} - dla jachtów używających
żagli dodatkowych

S_{nw} – powierzchnia żagli podstawowych

S_{sp} – powierzchnia żagli dodatkowych: genakera lub
spinakera

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

D (T) - wyporność

M (T) – masa jachtu

4.2. Obliczanie współczynnika V_i - indywidualny
(podstawowy z uwzględnieniem poprawek)

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

ΣP – suma poprawek z pkt. 4.2 c do pkt. 4.2 j

a. poprawka na wiek jachtu - według poniższej tabeli

Wiek jachtu	poprawka
Powyżej 7 do 10 lat	-0,50%
Powyżej 10 lat do 15 lat	- 1,0 %
Powyżej 15 lat do 20 lat	- 1,5%
Powyżej 20 lat	-2,0%

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:
 - + 1 % dla miecza szybrowego
 - +1% dla miecza obrotowego składanego pod dnem
 - +1% dla miecza obrotowego chowanego w kadłubie,
ale z zamykaną szczeliną skrzyni mieczowej w dnie
 - 1% dla miecza obrotowego
- c. poprawka na materiał żagli podstawowych:
 - + 1% dla żagli kompozytowych.
- d. poprawka na materiał masztu:
 - + 3% za kompozytowy
- e. poprawka na urządzenia balastowe:
 - + 0,5% za pasy balastowe,
- f. poprawka na śrubę stałą silnika stacjonarnego
(na stałe zamocowaną do dna jachtu)
 - 1,5% śruba stała,
- g. poprawka na śrubę składaną silnika stacjonarnego
(na stałe zamocowaną do dna jachtu)
 - 0,5% śruba składana

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

- h. poprawka na wysokość kabiny.
Jachty w których stosunek wysokości nad powierzchnia komunikacyjną do długości jachtu jest większy niż 25% otrzymują poprawkę: - 0,25%
- i. Jachty nie spełniające definicji podstawowej (pkt. 1.1.) otrzymują poprawkę: + 3%.
- j. jachty nie posiadające trójpoziomowego kokpitu pkt 3.1, ppkt. b otrzymują poprawkę +2%

V. Regaty według formuły wyrównawczej

Wzór do obliczania V_i można zastosować jako formułę przelicznikową dla jachtów jednokadłubowych która umożliwi

ustalenie wyników regat na podstawie „czasu skorygowanego”. Polega to na przeliczeniu rzeczywistego czasu pokonania dystansu wyścigu jachtów przez indywidualny współczynnik V_i obliczony dla każdego jachtu. Formuła ta prowadzi do wyłonienia jednego zwycięzcy regat spośród całej floty i różnych 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. W szczególności dotyczy to klas: Sympathy 600; Skippi 650, Delphia 24 Sport; Żagle 500, Omega Sport, Omega Standard, Micro.

5.1. Obliczanie współczynnika V_s (średniego)

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

$\sum V_i$ – 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 (indywidualny współ. korygujący)

5.3. Obliczanie czasu skorygowanego

Tsk = Tr x (Wsk)

Tsk – czas skorygowany

Tr – czas w jakim dany jacht przebył trasę wyścigu

VI. 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 z jarzmem, rumplem, przedłużaczem rumpla (jeśli używany) 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), bez urządzenia sterowego, pantografu i ruchomego genakerbomu i 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.

6.4. SZEROKOŚĆ: B 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:

S_{nw} – jest sumą powierzchni pomiarowej żagli typu grot i żagli przednich będących żaglami podstawowymi:

$$S_{nw} = SMGV + SMF$$

1. Powierzchnia żagla typu grot musi być obliczona według następującego wzoru:

$$SMGV = P \times (TW + 2xMG + 3xMGU + 4xMGM + 4xMGL + 2xAE) / 16$$

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 PPSZ - wklęsłości na likach tylnych.

b. maksymalna strzałka ugięcia liku dolnego wynosi 7% jego długości.

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

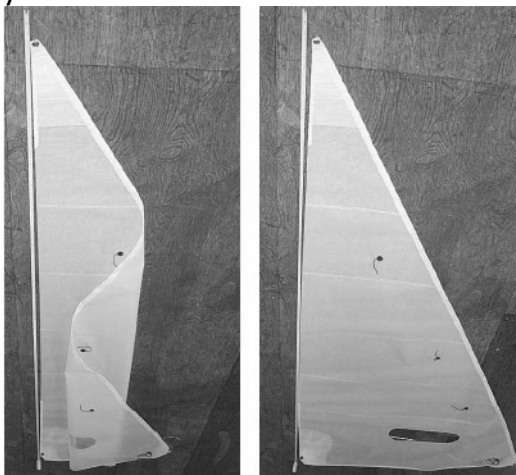
$$\mathbf{SMF = 05 \times JL \times LP}$$

wszystkie oznaczenia podano na rysunku 7,2;

4. Jeśli szerokość głowicy (JT) żagla przedniego (zgodnie z G.7.8. PPSZ) przekracza 0,06 m to:

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

5. Żagiel przedni musi spełniać warunki:
- przepisu 54 PRŻ - sztagi i rogi halsowe żagli przednich
 - maksymalna strzałka ugięcia liku dolnego wynosi 7% jego długości
 - wypukłość krawędzi liku tylnego zostaje ograniczona linią poprowadzoną pomiędzy punktem szotowym oraz tylnym punktem pomiarowym rogu fałowego. Sprawdzenia dokonuje się tak jak na przedstawionym niżej rysunku.



UWAGA:

Spełnienie warunku c powoduje że nie jest wymagane sprawdzanie żąglą na zgodność warunku d

- d. Najmniejsza odległość W od każdego punktu luku tylnego, znajdującego się w odległości Y od tylnego punktu pomiarowego rogu fałowego, do najbliższego punktu luku przedniego nie może być większa niż:

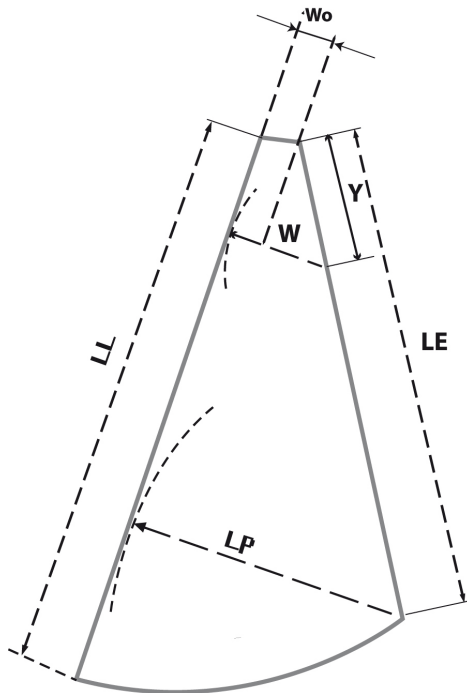
$$W_o + (LP - W_o) * (Y/LE)$$

gdzie:

LE – długość luku tylnego mierzona między punktem szotowym i tylnym punktem pomiarowym rogu fałowego.

W_o – jest to najmniejsza odległość pomiędzy tylnym punktem rogu fałowego a lukiem przednim, przedłużonym w razie konieczności.

(patrz rysunek poniżej)



6.6. POWIERZCHNIA ŻAGLI DODATKOWYCH:

Ssp - powierzchnia niesionych przez jacht żagli dodatkowych, przy czym do żagli dodatkowych zalicza się żagle zamocowane do stałych elementów jachtu jednym rogiem.

- a. Pomiar żagli dodatkowych musi być wykonany w sposób pokazany na rysunkach 7,3 i 7,4
- b. Powierzchnia pomiarowa żagla typu spinaker musi być obliczona według następującego wzoru:

$$SMS = SL \times (4 \times SMG + SF) / 6$$

- c. Powierzchnia pomiarowa żagla typu genaker musi być obliczona według następującego wzoru:

$$SMAS = (SLu + SLe) \times (4 \times SMG + SF) / 12$$

6.7. GENAKERBOM, SPINAKERBOM, WYTYK

- a. Maksymalna długość spinakerbomu lub 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. Maksymalna długość genakerbomu (mierzona od dziobu do najdalej wysuniętego punktu genakerbomu) nie może przekraczać 75% odległości po prostej między punktem przecięcia się przedniej krawędzi masztu z poszyciem pokładu a punktem przecięcia się sztagu z powierzchnią poszycia pokładu lub jej przedłużeniem. Dopuszcza się wychylenie genakerbomu na boki w granicach ± 45 stopni.
- c. Dopuszcza się stosowanie wytyku żagla przedniego, który gdy jest stosowany, jednym końcem musi być zamocowany do masztu przedniego - zgodnie z pkt 50.2 PRŻ

6.8. ŻAGIEL KOMPOZYTOWY: to każdy żagiel, który jest wykonanych inaczej niż z brytów wykonanych z jednej warstwy miękkiej tkaniny poliestrowej lub bawełnianej (zgodnie z definicjami rozdz. G PPSŻ). Żagiel będzie uznany za

kompozytowy jeśli posiada choć jeden cały bryt wykonany z materiału kompozytowego. Jeżeli żagiel posiada wzmocnienia, kieszenie listew, okna, usztywnienia, obszycia i dodatki z materiału kompozytowego to muszą być wykonane zgodnie z określeniami i rysunkami PPSŻ

6.9. MASZT KOMPOZYTOWY: za taki zostanie uznany każdy maszt wykonany z innych materiałów niż materiały drewniane lub stopy aluminium.

6.10. 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.

6.11. 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 wezłowania i 0,55 m w dowolnym miejscu na odcinku od 1/2 długości do wezłowania. Minimalna szerokość koi podwójnej wynosi w nogach 0,45 m oraz 0,9 m w dowolnym miejscu na odcinku od 1/2 długości do wezłowania. 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 obciążonych brezentem, siatką lub z innych elastycznych materiałów. Dopuszcza się włazy i otwory odpowiednio zamknięte dla zachowania płaskości powierzchni koi.

6.12. 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

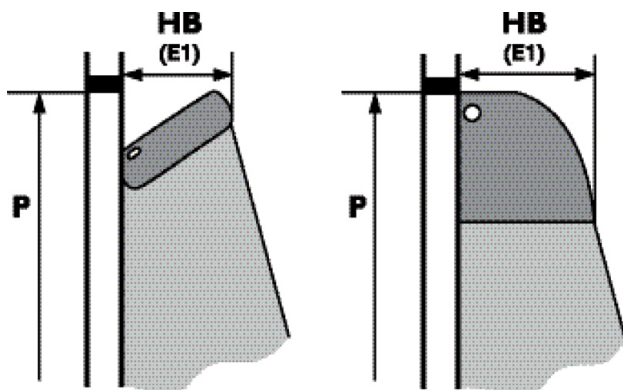
wolna od zabudowy musi mieć wysokość komunikacyjną Hk.

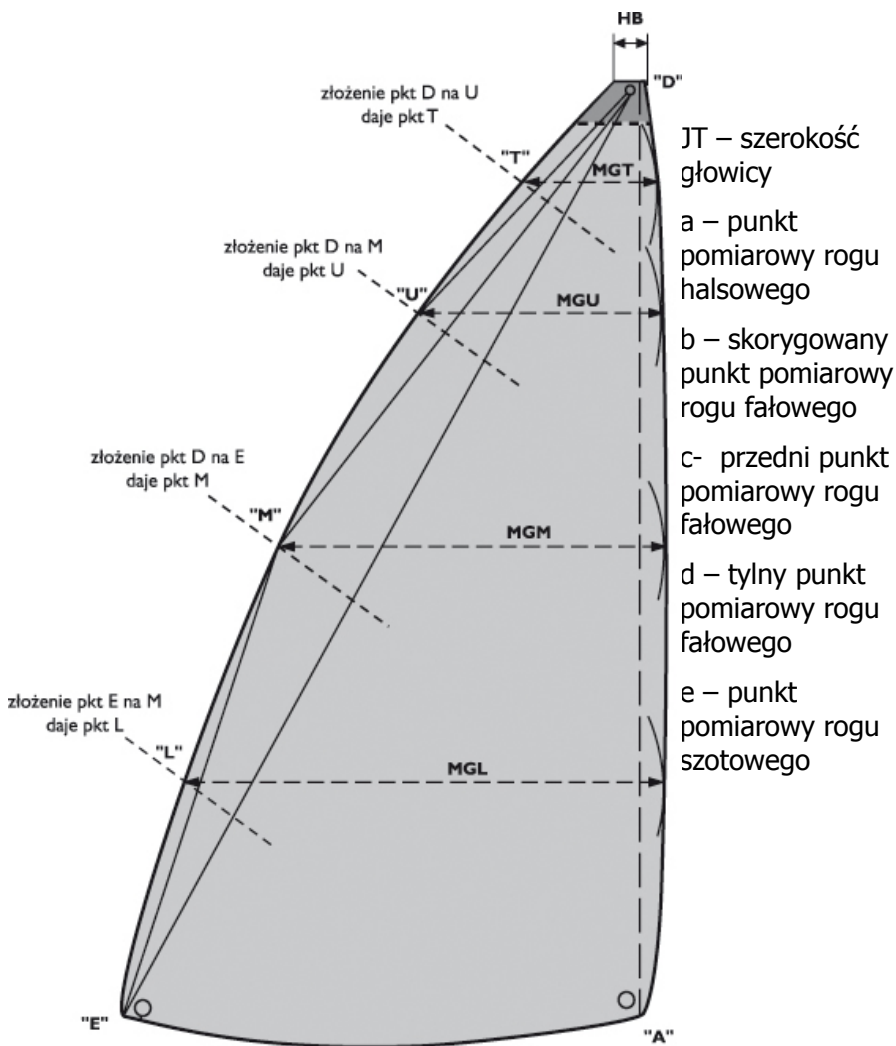
6.13. WYSOKOŚĆ KOMUNIKACYJNA: HK jest to wysokość pod pokładem mierzona nad płaską powierzchnią podłogi o wymiarach zgodnych z wymaganą powierzchnią komunikacyjną. Jeżeli w takiej powierzchni znajdują się elementy konstrukcyjne (np. wręgi lub denniki) to pomiar będzie prowadzony od górnych powierzchni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

6.14. MIEJSCE DO SIEDZENIA: jest to płaszczyna 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 koki

VII Rysunki Pomiaru i Żagli

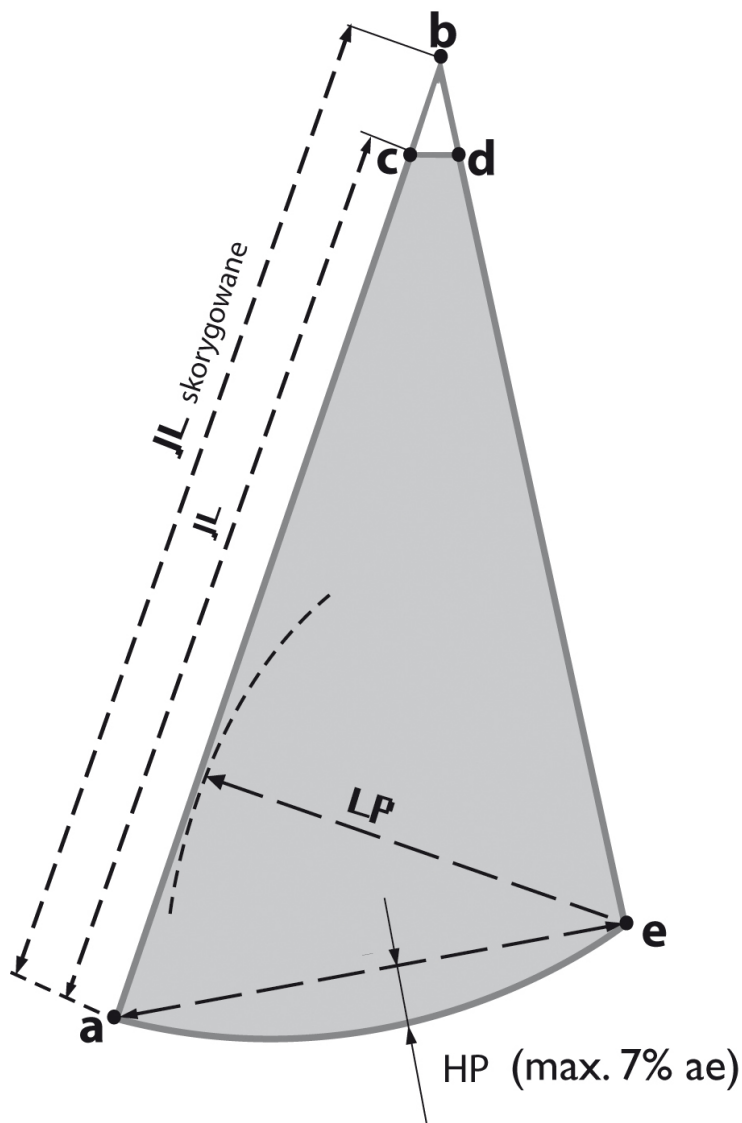
Pomiar powierzchni żagli – żagiel typu grot





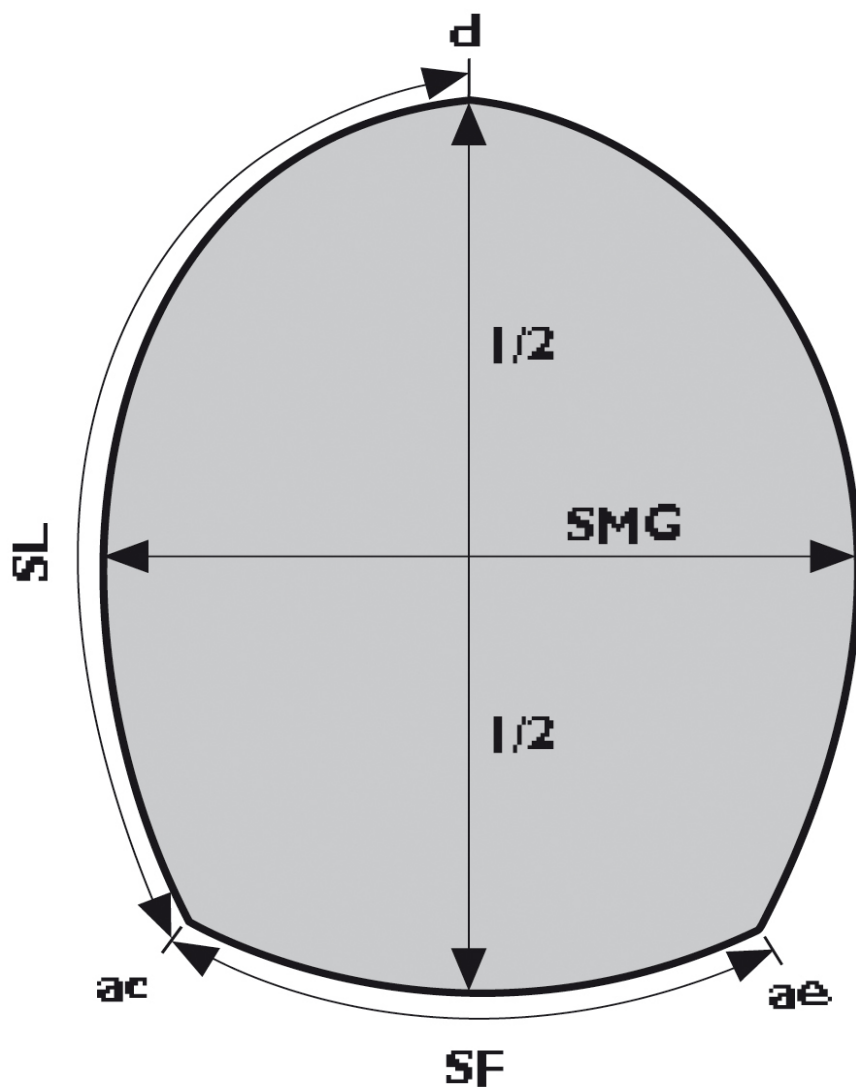
Rysunek 7,1

Pomiar powierzchni żagli – żagiel typu fok



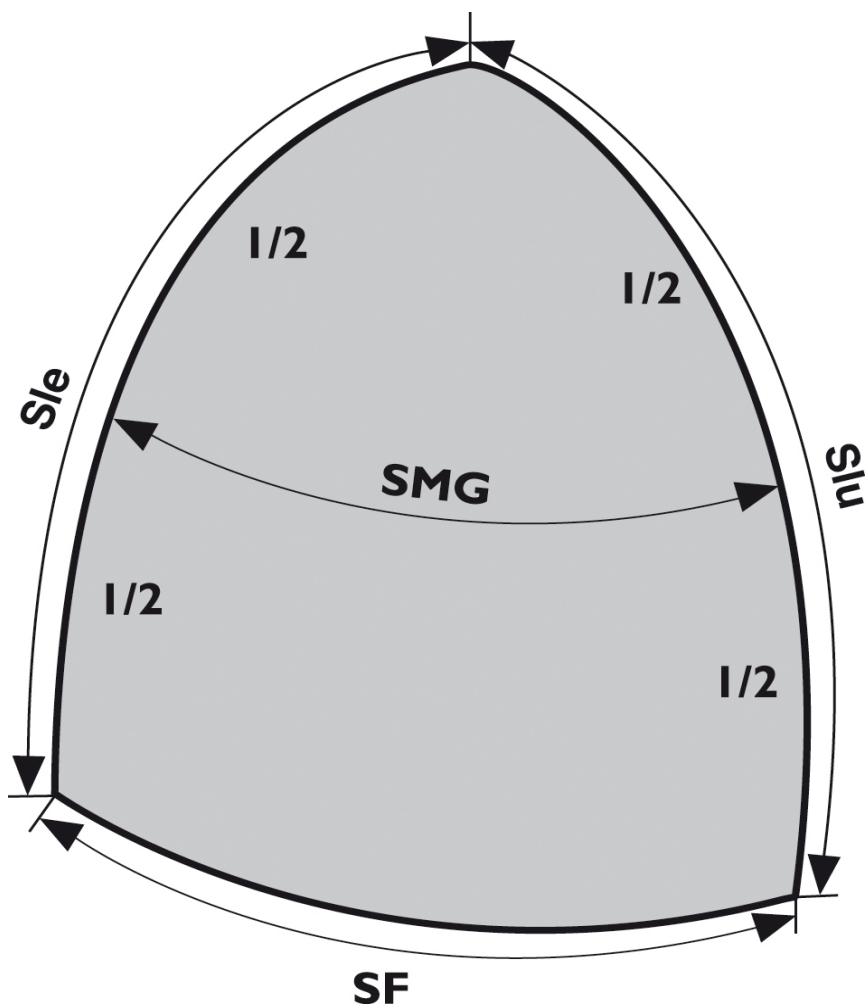
Rysunek 7,2

Pomiar powierzchni żagli – żagiel typu spinaker



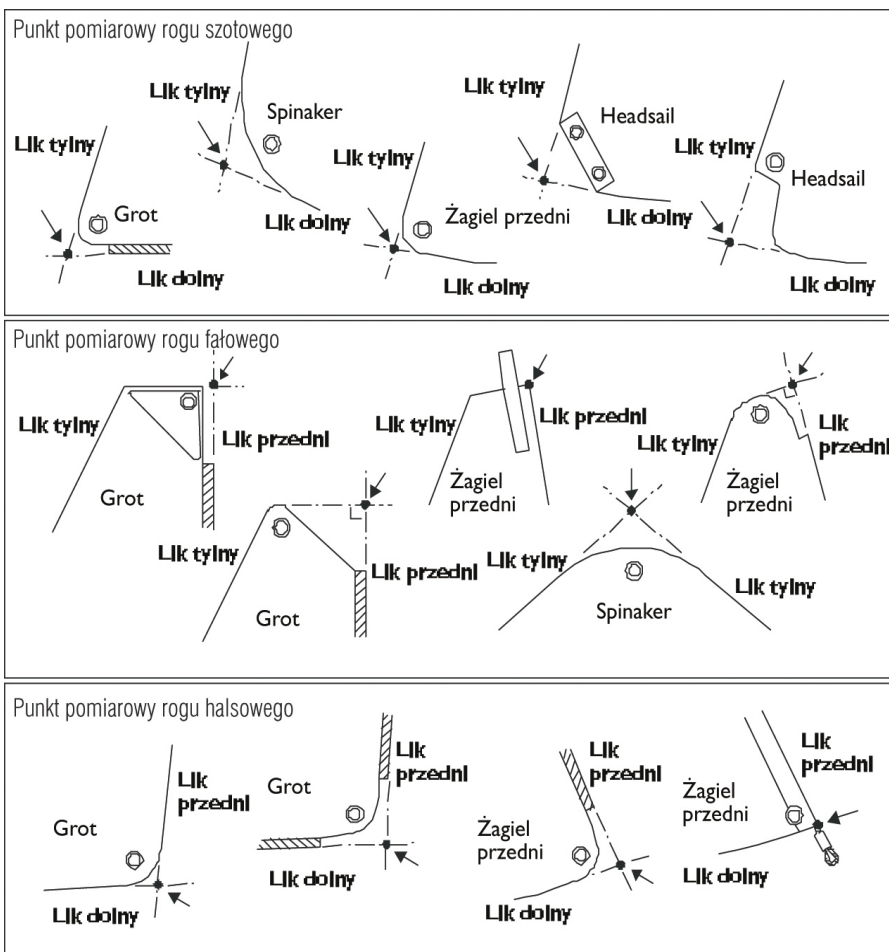
Rysunek 7,3

Pomiar powierzchni żagli – żagiel typu genaker



Rysunek 7,4

Wyznaczanie punktów pomiarowych narożników żagli



Rysunek 7,5

VIII. Tabela współczynników V_p dla jachtów seryjnych/typowych

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



Polski Związek Żeglarski

Przepisy Pucharu Polski Jachtów Kabinowych Klasy T
zostały sfinansowane ze środków
Polskiego Związku Żeglarskiego