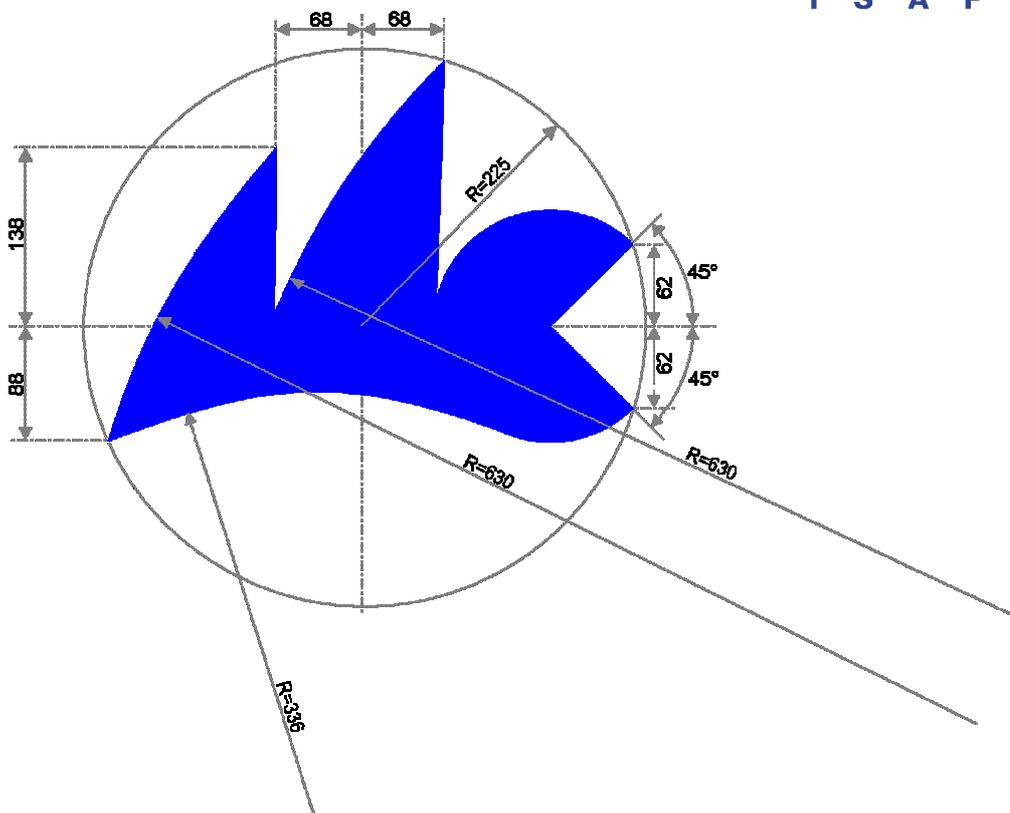


# ПРАВИЛА КЛАССА МИКРО

редакция 2006-2009  
корректировано декабрь 2006



I S A F



Класс «Микро» просуществовал более 25 лет без существенных изменений Правил Обмера. Настоящие Правила были изданы первоначально в 1977г., затем переизданы в 1988г., а англоязычная версия стала официальным текстом в 1996г.

Сейчас Правила переиздаются во второй раз, включая в основной текст все дополнения и интерпретации за последние 14 лет, полностью изменяя нумерацию.

Приложения с 1 по 6 рассматриваются как часть Правил и включены сейчас в официальный текст, представленный на утверждение ИСАФ. Новое приложение 5 было опубликовано в ноябре 2004. Все решения и официальные интерпретации предыдущих лет также включены в текст.

Это скорректированное издание Правил вступает в силу с 16 Марта 2007 года

Приложения могут пересматриваться каждый год, данная редакция включает все пересмотры, включая решения от декабря 2005 и января 2006г., применяемые с 2006г и с декабря 2006, применяемые с 2007 года.

Изменения в предшествующее издание отмечены слева черной линией.

Поправки к оригинальному изданию 2006-2009 маркированы толстой синей линией на левом поле.

## **Исполнители**

Перевод выполнен Алексеем Борисовым,  
редактор перевода Андрей Маслов,  
перевод выполнен для IMCCA и  
Русской Ассоциации яхт Класса "MICRO" (microclass.ru),  
под руководством Латвийской Ассоциацией Класса "MICRO".  
Окончательный текст, дизайн и верстку разработал Филлип де Трой.

## **Предупреждение**

Согласно Правилам Класса 01.01.00, официальным текстом  
является оригинальный текст на Английском языке.  
Перевод предназначен только для информации,  
и в случае конфликта, должно преобладать толкование Английского текста.

## **Credits**

This translation was made by Aleksey Borisov,  
edited by Andrey Maslov, for IMCCA and  
Russian Micro Class Association (microclass.ru),  
and controlled by the Latvian Micro Class Association.  
The final lay-out was designed by Philippe De Troy

## **Warning**

According to Class Rule 01.01.00, the official text is the original text,  
translations are for information only, and in case of dispute,  
the interpretation of the English text shall prevail.

# РАЗДЕЛ А АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

## 01.00.00 Общие положения

### 01.01.00 ЯЗЫК

- 01.01.01 Официальный язык Класса английский, в случае сомнений в переводе английский текст должен превалировать.
- 01.01.02 Слово «должно» ("shall") является обязывающим, а слово «может» ("may") - разрешающим.

### 01.02.00 СОКРАЩЕНИЯ

ISAF / ИСАФ	International Sailing Federation / Международная Федерация Парусного Sports
MNA	Национальная Ассоциация, являющаяся членом ИСАФ
IMCCA	International Micro Cupper Class Association / Международная Ассоциация Класса Микро
NMCA	National Micro Class Association / Национальная Ассоциация Класса Микро
ERS	Equipment Rules of Sailing / Правила По Оборудованию
RRS	Racing Rules of Sailing / Правила парусных Гонок

### 01.03.00 РУКОВОДСТВО

- 01.03.01 Международным руководством Класса является ISAF, которая должна сотрудничать с IMCCA по всем вопросам, касающимся этик **Правил Класса**.
- 01.03.02 **Сертифицированным руководством** является IMCCA, которая может делегировать часть или все свои функции Национальным Ассоциациям. IMCCA имеет право отозвать Сертификат, подписанный NMCA.

### 01.04.00 УПРАВЛЕНИЕ КЛАССА

- 01.04.01 ISAF делегирует свои административные функции по Классу MNA. MNA может делегировать часть или все свои функции, как установлено в настоящих **Правилах Класса**, NMCA.
- 01.04.02 01.04.1В странах, где нет MNA, или MNA не желает осуществлять управление в Классе, её административные функции, установленные в **Правилах Класса**, должны осуществляться IMCCA, которая может делегировать управление NMCA.

### 01.05.00 ПРАВИЛО ISAF

- 01.05.01 Настоящие **Правила Класса** должны читаться совместно с Правилами по оборудованию.
- 01.05.02 За исключением определений, напечатанных жирным шрифтом в заголовках, напечатанное **жирным** шрифтом определение применяется в соответствии ERS и напечатанное **жирным курсивом** определение применяется согласно RRS.

### 01.06.00 ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ КЛАССА

- 01.06.01 **Правила Класса** подлежат пересмотру раз в четыре года, начиная с 1 января 2006г. Настоящим изданием, включающим в себя все поправки, начиная с 1977г., прекращается действие предыдущих. Они должны применяться с 16 апреля 2006г.  
[Настоящее исправленное издание правил начинает применяться с 15 Марта 2007 года.](#)
- 01.06.02 Только в исключительных случаях правила должны пересматриваться в течение четырехлетнего периода, в форме Интерпретации (см. 01.07.00) или как Испытательное Правило (см. 01.06.03).
- 01.06.03 Испытательные Правила  
Новые **Правила Класса** могут проходить испытания в течение различных периодов. Они опубликованы в Приложении 4 к **Правилам Класса**.  
NMCA может отменять действие испытываемого правила на

национальные события.

NMCA должны требовать согласия IMCCA на отмену действия Испытательных Правил на международные события.

### **01.07.00 ИНТЕРПРЕТАЦИИ ПРАВИЛ КЛАССА**

01.07.01 В любое время Международный Комитет Международного Класса Микро должен нести ответственность за интерпретации любых частей настоящих Правил и иметь право управления при любой новой возможности, которая может возникнуть.

01.07.02 Интерпретации являются действительными не более четырех лет и должны быть отменены или включены в **Правила Класса** при следующем переиздании.

01.07.03 Список интерпретации настоящих правил публикуется IMCCA.

**01.08.00** *(Сохранен для будущего использования).*

### **01.09.00 ОБОЗНАЧЕНИЯ НА ПАРУСАХ**

01.09.01 Номера на парусе должны присваиваться MNA. MNA может передать право присвоения номера на парусе NMCA.

01.09.02 Номера на парусе могут быть частью списка национальной системы подсчета.

01.09.03 Номер паруса присваивается **Корпусу** и не должен многократно использоваться для последующих **лодок**.

### **01.10.00 СЕРТИФИКАЦИЯ ЛОДОК**

01.10.01 Мерительный **Сертификат** должен выдаваться национальным мерителем, назначенным IMCCA или NMCA, по шаблону, изданному IMCCA. Данный документ представлен в Приложении 5.

01.10.02 Мерительный Сертификат должен содержать следующую информацию:

- a. Дивизион
- b. **Сертифицирующую организацию**
- c. Номер на парусе, выданный MNA или далигированной ей организацией
- d. Название **Лодки**
- e. Имя владельца
- f. Идентификацию **Корпуса**, включая including тип **Лодки**, серийный номер, если таковой имеется, предыдущий известный Номер (номера) паруса
- g. Строитель/Производитель оборудования
- h. Дату выдачи **Сертификата**
- i. Все измерения согласно правилам обмера и в соответствии с эскизами, где необходимо.

01.10.03 Упрощенная процедура может применяться для серийных **Лодок** по правилам Приложения А.

01.10.04 **Сертификат Лодки** признаётся недействительным в следующих случаях:

- a. изменения по любому пункту **Сертификата Лодки**, согласно п.01.10.02
- b. аннулирование **Сертифицирующей организацией**
- c. выдача нового **Сертификата**

01.10.05 Задержание Сертификационной документации.

Сертифицирующая организация должна:

- a. Задержать подлинную документацию, на которой основан текущий **Сертификат**.
- b. по требованию передать данный документ новой **Сертифицирующей организации**, если **корпус** экспортируется.

## 02.00.00 Допуск лодок

Чтобы быть допущенной к гонкам, **лодка** должна соответствовать правилам данного раздела.

### 02.01.00 ПРАВИЛА КЛАССА И СЕРТИФИКАЦИЯ

**Лодка** должна:

- a. соответствовать **Правилам Класса**.
- b. иметь действительный Мерительный **Сертификат**.

### 02.02.00 ЗНАК АССОЦИАЦИИ КЛАССА

02.02.01 Все Лодки на гроте должны нести эмблему Класса Микро (см. Приложение 6, А6.01) или эмблему принадлежности к Классу Рейсеров или Круизеров (см. Приложениях 6, А6.02).

Лодка также должна нести номер на парусе, предоставленный ей MNA или NMCA (см. 01.09.00).

02.02.02 Спинакера должны нести то же самое.

02.02.03 Все паруса должны быть маркированы штампом NMCA и заверены техническим комитетом.

## Раздел В ТРЕБОВАНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

### 03.00.00 Условия для гонок

**Экипаж и Лодка**, участвуя в гонках, должны соответствовать правилам части 2. В спорных случаях Раздел С превагирует.

Правила Класса Микро являются **Открытыми Правилами Класса**, в которых разрешено всё, что специально не запрещено.

#### 03.01.00 Цель

Цель Правил «Микро» дать возможность малым легко транспортируемым парусным **Лодкам** соревноваться по действительному времени.

#### 03.02.00 Дивизионы

Класс Микро включает три дивизиона, два из которых серийные Лодки, Рейсеры и Круизеры. Данные дивизионы имеют специальные ограничения, определённые в Приложении 1. Если **Лодка** не относится ни к одному из этих дивизионов, она относится к Дивизиону «Прототипы».

#### 03.03.00 Состав экипажа

03.03.01 **Экипаж** состоит из трёх членов. Состав **экипажа** должен быть неизменен в течение всего соревнования. Только в исключительных обстоятельствах Жюри или Гоночный комитет может допустить замену какого-либо члена **экипажа**.

03.03.02 В Дивизионах «Рейсеров» и «Круизеров» только на внутренних озёрах и водных путях состав **экипажа** может быть снижен до двух членов, при неизменном количестве членов **экипажа** в течение регаты.

#### 03.04.00 Реклама

03.04.01 Реклама допускается в соответствии с Регуляцией ИСАФ 20 – Кодексом по рекламе в Категории С..

03.04.02 Национальные ограничения по рекламе публикуются IMCCA.

#### 03.05.00 Протестовый флаг

Для международных регат таких как Чемпионат Мира, регат Euro-Micro и Открытого Национального Чемпионата, Гоночным Комитетам рекомендованно включать следующий текст в Положение о Соревнованиях и Гоночную Инструкцию:

*"Протестуя по инциденту в акватории гонок, **Лодка** должна показать красный флаг, описанный в RRS 61.1(a). Этим изменяется RRS 61.1(a)."*

## 04.00.00 Корпус и выступающие части

### 04.01.00 Обмерное состояние

04.01.01 **Лодка** должна обмеряться со всем стоячим, бегучим такелажем, палубным оборудованием, **рулём, балластом** в их нормальном навигационном положении.

04.01.02 Если не установлено иное, **поворотные или кинжальные шверты** должны быть полностью опущены.

04.01.03 Во время обмера на борту не должно быть: **парусов**, передвижного оборудования, двигателя, спасательного и навигационного оборудования, личных вещей, пищи и любого типа жидкостей (включая топливо).

### 04.02.00 Размеры корпуса

04.03.01 **Длина корпуса**, измеряемая в 0,70 м над ватерлинией не должна превышать 5,50 м, а средний надводный борт не должен быть меньше

0,60 метров.

04.02.02 Ограничения относительно длины надводного борта контролируются с помощью шаблонов, как показано на рис.1

04.02.03 За исключением выступа, появляющегося в некоторых типах соединения палубы с **корпусом** и при условии, что стаксель крепится галсовым углом внутри переднего предела шаблона, никакая часть **корпуса** не должна выступать за этот предел.

04.02.04 Никакая часть **корпуса** не должна выступать за кормовой предел шаблона

### 04.03.00 Вес Лодки

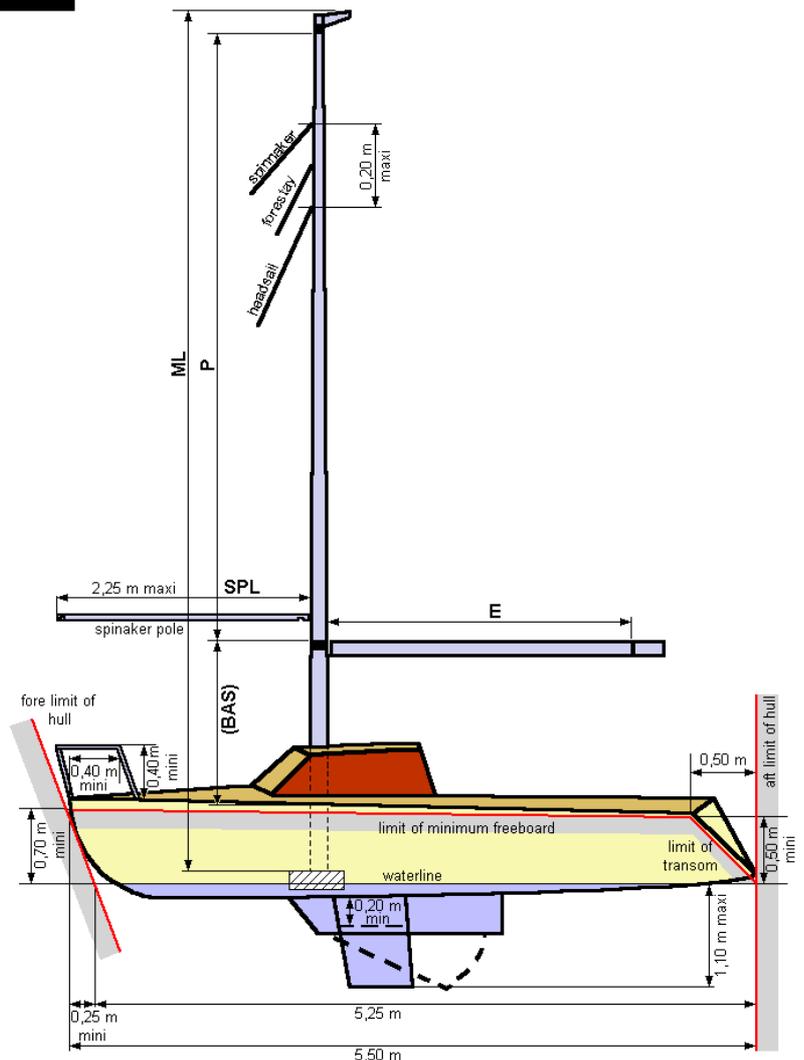
04.03.01 Вес **Лодки** должен определяться путём взвешивания.

Вес не должен быть менее 450 кг.

04.03.02 Внутренний **балласт** должен быть постоянно прикреплен к конструкции **корпуса**.

**Балласт** в подвижных **выступающих частях** разрешён, если он прикреплен к конструкции **выступающих частей** и перемещение **выступающей части** отвечает требованиям к остойчивости Раздела 6.

figure 1



- 04.03.03 Не допускается использование в балласте каких-либо материалов, с плотности выше плотности свинца.
- 04.04.00 Максимальная ширина**
- 04.04.01 Максимальная ширина, включая оковки, привальные брусья или аналогичные защитные приспособления, не должна превышать 2,45 м.
- 04.04.02 **Аутриггеры** не допускаются (см. RRS 50.3).
- 04.05.00 Максимальная осадка**
- 04.05.01 Максимальная осадка в обмерном состоянии не должна превышать 1,10 м.
- 04.05.02 Перемещение **поворотных** или **кинжальных швертов** должно быть ограничено в верхнем и нижнем положениях надёжными блокирующими устройствами, которые должны работать при любых обстоятельствах. Во время навигации блокирующие устройства должны быть оборудованы системой пломбирования, гарантирующей соответствие **Лодки** правилам класса. Блокирующее устройство может быть убрано при буксировке и перевозке.
- 04.05.03 В верхнем положении блокирующее устройство должно находиться в положении гарантирующем прохождение **Лодкой** теста на остойчивость и обеспечивающем всегда выступание шверта из **корпуса**, по крайней мере, на 0,20 м на случай опрокидывания.
- 04.05.04 В нижнем положении блокирующее устройство должно быть надёжным и сильным, и должно ограничивать перемещение **выступающей части** в соответствии с ограничениями осадки п. 04.05.01.
- 04.06.00 Руль**
- 04.06.01 Навесные **рули** на транцевой корме не учитываются при измерении LOA. Максимальная толщина **руля** не должна превышать 40 мм. Его форма не должна являться путём искусственного увеличения длины ватерлинии посредством увеличения объёма кормы.
- 04.07.00 Прочность конструкции**
- 04.07.01 **Лодки** должны иметь прочную конструкцию. Это означает, что **Лодки** должны быть в состоянии идти под парусами в прибрежных водах, больших бухтах, лиманах, озёрах и реках, где сила ветра может достигать 6 баллов, а высота волны доходить до 2 м.
- 04.07.02 Ограничений на конструкционные материалы нет.
- 04.07.03 Прочная конструкция подразумевает, что человек, весящий 80 кг, может стоять, сидеть или лежать в любом месте на **лодке** (на палубе, крыше рубки, пайолах в рубке, спальнях местах) без необходимости выбирать себе место и не вызывая разрушений в конструкции
- 04.08.00 Водонепроницаемость конструкции**
- 04.08.01 **Лодки** должны быть водонепроницаемыми. Открытые отверстия во внутреннюю объёмы, такие как ниши (карманы) для спинакеров, спинакер-байлеры, запрещены.
- 04.08.02 Доступ во внутренние помещения разрешается через вертикальный люк, обращенный в корму. Этот люк может быть расширен путем горизонтального открытия в нос
- 04.08.03 Комингс входа в рубку должен быть, по крайней мере, на 0,15 м выше настила кокпита.
- 04.08.04 Всё управление парусами и выступающими частями должно быть доступно из кокпита. Никакое действие не должно требовать открывания дверей рубки и люков, за исключением кратковременного открытия для извлечения **парусов** или инструментов из рубки.
- 04.08.05 Доступ в рубку должен быть закрыт и запёрт по требованию Гоночного комитета.
- 04.08.06 Кокпит (кокпиты) должен быть полностью водонепроницаемым и водоотливным при любых углах крена. Шпигаты кокпита должны иметь

- 04.08.07 общую площадь не менее 10 квадратных сантиметров.  
В течение всего теста на остойчивость, как описано в Части 6 (06.00.00), высота от поверхности воды до входы в рубку никогда не должна быть меньше 0,10 м.
- 04.08.08 Не допускаются никакие отверстия перед **мачтой**, за исключением отверстий, расположенных в пределах 0,10 м от **мачты**. Во время плавания все люки, оковки или части **вооружения** в этом месте должны быть плотно закрыты или снабжены водонепроницаемыми сальниками.
- 04.08.09 **Мачта**, проходящая сквозь корпус, должна быть снабжена брюканцем.
- 04.09.00 Релинг**
- 04.09.01 Прочный, надёжно закреплённый носовой релинг должен быть установлен около форштевня.
- 04.09.02 Верх релинга должен быть на высоте не менее 0,40 м над палубой и должен простираться в корму от передней точки форштевня не менее, чем на 0,40 м. (см. Рис.1).

## **05.00.00 Паруса и рангоут**

### **05.01.00 Общие положения**

- 05.01.01 Как указано в Правилах по оборудованию в парусных гонках (ERS) все **паруса** должны быть обмерены на плоской поверхности с достаточным натяжением, чтобы удалить морщины поперек линии измерения, и должны включать длину ткани между обмерными точками. Должны применяться определения Правил по оборудованию в парусных гонках (ERS)у. Ограничений для **первичного** и **вторичного усиления** не установлено.
- 05.01.02 Допускаются только одномачтовые лодки.
- 05.01.03 **Паруса с двойной передней шкаториной**, вращающиеся **мачты**, постоянно или механически изогнутый рангоут (или любые аналогичные устройства) запрещены. Нормальная регулировка **такелажа** для изгибания **мачты** или **гика** на ходу разрешается.
- 05.01.04 **Отверстия для настройки паруса** (прежнее название Отверстия каннингхема) на стакселях и гротах допускаются.
- 05.01.05 а. Максимальная площадь **грота** и **стакселя** не должна превышать 18,5 кв.м.  
б. Площадь грота или стакселя не должна превышать 12 кв.м.
- 05.01.06 Правило RRS 54 не применяется.

## 05.02.00 Грот (см. Рис. 3)

05.02.01 Площадь **грота** (SMGV) исчисляется по формуле:

$$SMGV = P \cdot (TW + 2 \cdot MGT + 3 \cdot MGU + 4 \cdot MGM + 4 \cdot MGL + 2 \cdot E) / 16$$

05.02.02 Высота подъема **грота** (P) **figure 3**

P является расстоянием между внутренним краем **нижней ограничивающей марки** и **верхней ограничивающей маркой** на **мачте** (этим изменяется ERS F.6).

**Марками являются**

25 миллиметровые ограничивающие отметки нанесённые на **мачту**.

Нижняя кромка **верхней обмерной марки**

соотносится с фаловой дощечкой **грота**.

Верхняя кромка **нижней обмерной марки**

соответствует прямому продолжению верха гика в

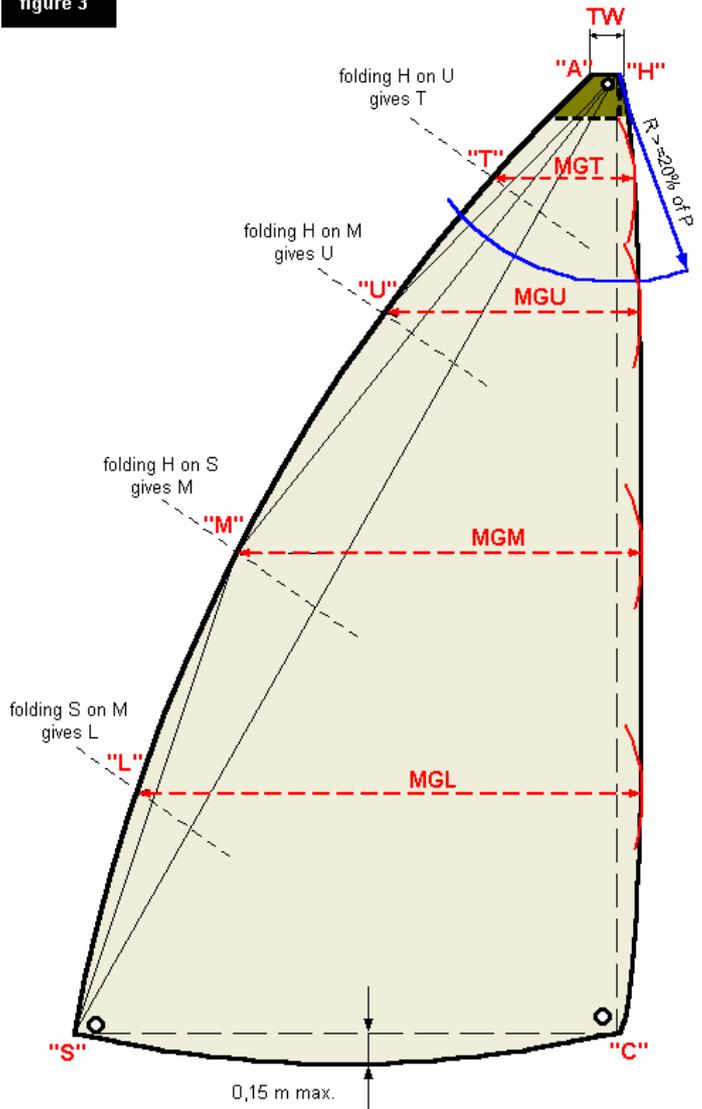
случае полного закрепления **грота** по нижней шкаторине, или точному продолжению прямой линии,

соединяющей шкотовый и галсовый углы при свободной нижней шкаторине **грота**. На **мачте** допускается только одна пара марок.

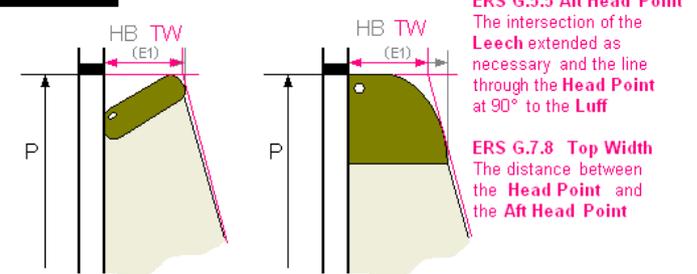
Если грот со свободной нижней шкаториной, то внутренняя кромка нижней обмерной марки может быть выше прямой линии продолжения гика.

05.02.03 Поперечные размеры

- **TW - Верхняя Ширина Грота** как определено ERS G.7.8 (смотри рис. 4).
- MGL, MGM, MGU являются 1/4 (ERS G.7.4), 1/2 (ERS G.7.5) and 3/4 ширины (ERS G.7.6).



**figure 4**



**ERS G.5.5 Aft Head Point**  
The intersection of the **Leech** extended as necessary and the line through the **Head Point** at 90° to the **Luff**

**ERS G.7.8 Top Width**  
The distance between the **Head Point** and the **Aft Head Point**

- MGT является верхним поперечным измерением (ERS G.7.7), верхней отметкой по задней шкаторине является точка равноудаленная от точки 3/4 по задней шкаторине и фаловым углом (см. Рис. 3). Все эти обмерные точки должны быть на внешних кромках ликтроса или паруса, разложенного на плоскости.
- E является точкой на 1/4 расстояния (ERS F.12.1), отмеренного от заднего края мачты до нижней кромки 25 миллиметровой обмерной марки, нанесённой на гик.

- 05.02.04 Точки на задней шкаторине, от которых берутся поперечные размеры, должны быть определены путём перекрытия любых выемок на задней шкаторине прямыми линиями, соединяющими крайние задние оконечности лат или точки выхода лат из ткани паруса. Когда закруглённая задняя шкаторина увеличивает площадь паруса, следует расширять мерки ближайших обмерных точек, чтоб включить закруглённую заднюю шкаторину в обмерную площадь.
- 05.02.05 Серп по нижней шкаторине не должен превышать 0, 15 метра. Он должен измеряться от прямой линии, соединяющей шкотовой и галсовый углы.
- 05.02.06 Латы задней шкаторины  
Число лат вдоль задней шкаторины на гроте ограничено тремя, со следующими ограничениями:
- Длина верхней латы задней шкаторины должна быть не более 45% E.
  - Расстояние между передним передней точкой фалового и ближайшей точкой верхнего внутреннего края латкармана задней шкаторины (BLP) должно быть не менее 20% P.
  - Любая лата должна быть ограничена высотой фалового угла как 05.02.07
  - Средняя и нижняя латы задней шкаторины не должны быть длиннее 33% E, их положение – свободное.
- 05.02.07 Любой тип фаловой дощечки или фалового угла разрешён.
- 05.02.08 Рифление
- а. Рифление на **гроте** разрешается только вдоль нижней шкаторины. За исключением гротов, которые рифятся путём накручивания на гик, гроты должны иметь не менее двух рифов.
  - б. Рифы должны быть усилены с теми же самыми ограничениями, что и нижняя шкаторина грота. Это относится к люверсам и усиливающим тканям. Они должны быть того же размера, плотности и измерения.
  - в. Оборудование Лодки должно включать оборудование, необходимое для взятия рифов, в том числе верхних, оперативно во время гонки.  
Можно потребовать от команды продемонстрировать установку рифов.
- 05.02.09 Старые **гроты**  
**Гроты**, изготовленные в соответствии с прежними Правилами обмера (редакции 1988) допускаются, но они не могут больше изготавливаться после 1 января 2001г., за исключением случаев, когда **Лодка** является Рейсером или Круизером и ассоциация серии не допускает **гроты**, изготавливаемые в соответствии с правилами обмера редакции 2002г. Копию правил 1988г. можно найти в Приложении 3 (A3.01.00).

### 05.03.00 Стаксея (см. Рис. 5).

figure 5

На время испытательного четырехлетнего периода, начинающегося с 1 января 2006г. Допускаются латы согласно испытательным правилам Приложения 4 – раздел 3.

05.03.01 Стаксель определяется как треугольный парус, поставленный в переднем треугольнике. Средняя ширина (HW), измеренная от средней точки задней шкаторины до ближайшей точки на передней шкаторине, не должна превышать 50% LP.

05.03.02 Длина передней шкаторины измеряется между физическим галсовым и фаловым углами паруса, или, если ширина топа превышает 40 мм, до точки, где расстояние между продолжениями передней и задней шкаторин не превышает 40 мм.

05.03.03 Площадь стаксея (SMF) определяется по формуле:

$$SMF = 0,5 * JL * LP$$

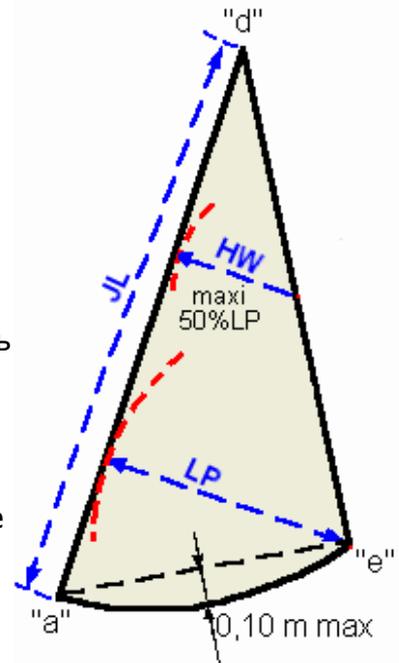
05.03.04 Серп по нижней шкаторине не должен превышать 0,10 м.

05.03.05 Никакие дощечки и латы на стаксеях не допускаются.

05.03.06 Площадь штормового стаксея должна быть не более 3,00 кв.м. и не менее 2,00 кв.м.

05.03.07 а. Штормовой стаксель должен быть изготовлен из неламинированной полиэфирной ткани (дакрона) и иметь толщину не менее 0,240 мм.

б. От команды можно потребовать продемонстрировать установку штормового стаксея.

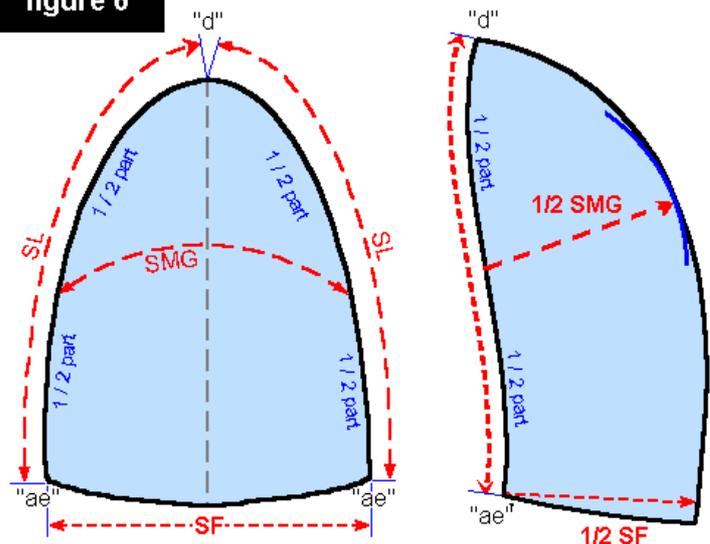


### 05.04.00 Обмер спинакера (см. рис. 6).

figure 6

05.04.01 Длина шкаторины спинакера (SL) являются расстояния от фалового до шкотовых углов, измеренная вдоль края паруса.

Средней шириной спинакера (SMG) является расстояние между точками на серединах шкаторин. Длина нижней шкаторины спинакера (SF) должно быть расстояние от галсового до шкотового угла.



05.04.02 Для прохождения обмера в качестве спинакера парус должен иметь следующие характеристики:

а. Шкаторины должны иметь равную длину.

б. Парус должен быть симметричным относительно линии проходящей от фалового угла до центра нижней шкаторины.

05.04.03 Средняя ширина (SMG) должна быть не менее 75 % длины нижней шкаторины.

- 05.04.04 Площадь спинакера (SMS) определяется по формуле:  
$$SMS = SL * (4 * SMG + SF) / 6$$
- 05.04.05 SMS не должна быть более 19,60 кв.м.
- 05.04.06 Расстояние между стаксельфалом и спинакерфалом, или между одним из этих фалов и креплением форштага не должно превышать 0,20 м. Измерение фалов производится от центральных линий фалов, удерживаемых перпендикулярно передней стороне **мачты**.
- 05.04.07 До последующих замечаний, спинакера, изготовленные до 1 января 2005г., должны приниматься в соответствии с предыдущими правилами обмера спинакеров, как указанных Приложении 3 (A3.02.00)
- 05.04.08 На время пятилетнего испытательного периода, начинающегося с 01 января 2005г., ассиметричные спинакеры допускаются в соответствии с временными правилами, опубликованными как Приложение 4 (A4.01.00 и A4.02.00). Эти правила могут ежегодно изменяться.

### **05.05.00 Спинакер-гик**

- 05.05.01 Запасной спинакер-гик может нести на борту и использоваться для замены сломанного в течение гонки.
- 05.05.02 Вылет Спинакер-гика (SPL) должен измеряться от передней части мачты до самого крайнего забортого конца гика, закрепленного на его штатном месте в горизонтальной позиции по центральной линии Лодки. Эти изменяется ERS F.14.1.
- Автоматический спинакер-гик должен быть выставлен из кокпита в его крайнее положение и измерен без применения другого напряжения.
- 05.05.03 Длина спинакер-гика (SPL) не должна быть более 2,25 м.

### **05.06.00 Форштаг**

- 05.06.01 Постоянный форштаг, с силой не менее веса Лодки, обязателен.

### **05.07.00 Ограничение количества парусов**

- 05.07.01 Паруса, находящиеся во время гонки на борту, должны быть в количестве не более:
- Один грот
  - Два больших стакселя
  - Один штормовой стаксель
  - Один спинакер
- 05.07.02 До гонки только по одному из каждого вида парусов (два больших стакселя) должны подвергаться проверке с каждой лодки. Только паруса со штемпелем должны находиться на борту.
- 05.07.03 Штормовой стаксель должен быть на борту во время гонок.

## **06.00.00 ОСТОЙЧИВОСТЬ**

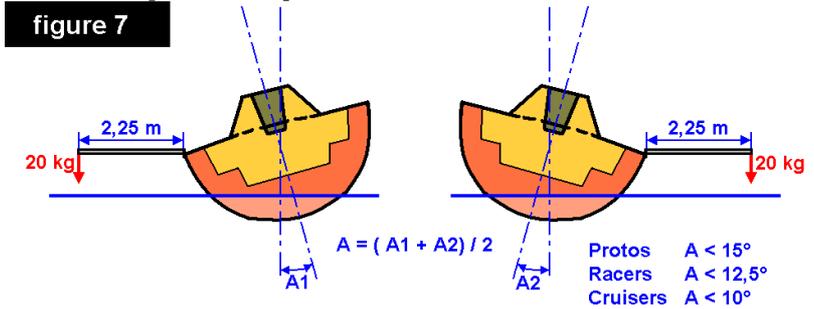
### **06.01.00 Обмерное состояние**

- Для прохождения теста на остойчивость на малых углах крена и при крене 90 градусов необходимо обеспечить следующее:
- 06.01.01 **Лодка** должна быть в том же обмерном состоянии, что и при взвешивании (см. 04.01.00).
- 06.01.02 **Поворотные или кинжальные шверты** должны быть полностью подняты, за исключением **поворотных или кинжальных швертов**, конструкция которых предусматривает их постоянное опущенное положение и которые вполне безопасно могут находиться в этом положении (см. 04.05.03).
- 06.01.03 Когда тяжелая выступающая часть может перемещаться в поперечном направлении, она должна удерживаться в центральном положении для начального обмера на остойчивость, и в самом неблагоприятном положении для обмера при крене на малых углах и при крене в 90 градусов.

06.01.04 Когда надувное плавательное устройство используется на топе **мачты**, тесты на остойчивость должны проводиться с устройством в его позиции.

### 06.02.00 Остойчивость на малых углах крена

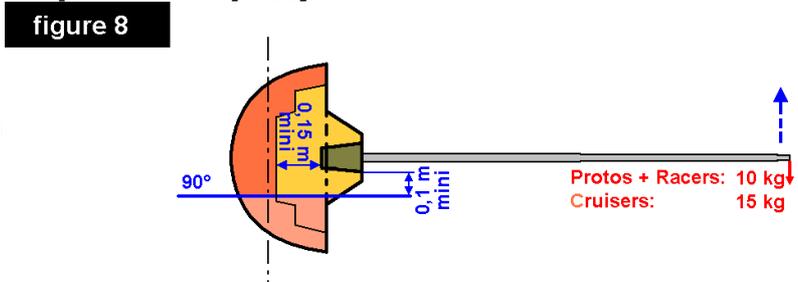
06.02.01 С помощью фала или любого другого бегучего такелажа гик должен быть закреплён поперёк Лодки в сечении максимальной ширины параллельно поверхности воды с грузом в 20 кг прикрепленным к нему. Дистанция между корпусом и точкой подвеса груза должна быть 2,25 м. Тест должен проводиться с обеих сторон. Средний угол крена не должен превышать 15 градусов (см. рис. 7).



06.02.02 Если максимальная ширина более 3,85 м от штевня, гик должен помещаться на расстоянии 3,85 м.

### 06.03.00 Остойчивость при крене 90 градусов

06.03.01 Лодка накренивается до тех пор, пока её линия борта не станет вертикальна с грузом в 10 кг прикрепленным как можно ближе к топу. Лодка должна



удерживать этот вес. Если угол крена увеличивается, Лодка тест не прошла (см. рис. 8).

06.03.02 Лодка устанавливается в нужное положение **экипажем** под личную ответственность шкипера.

## 07.00.00 ЗАПАС ПЛАВУЧЕСТИ

07.01.00 Общий объём, включая собственный объём корпуса и конструкции, измеренный в литрах, должен быть не меньше веса в обмерном состоянии, измеренного в килограммах, и увеличенного на 51 кг.

07.02.00 Объём плавучести и его распределение должны позволить лодке плавать в прямом положении с палубой над поверхностью воды и достаточной стабильностью, когда Лодка полностью затоплена.

07.03.00 Дополнительные объёмы плавучести должны быть сделаны из плотного пенообразующего материала (полиуретана, вспененного или экструдированного полистирола). Они должны быть прикреплены к корпусу или его деталям во избежание любого перемещения или разрушения. Водонепроницаемые объёмы должны заполняться пеной, как описано. Только объёмы ниже линии борта должны считаться составными частями объёма плавучести. Надувные ёмкости запрещены.

07.04.00 Руководства по обеспечению плавучести публикуются IMCSA. Эти руководства не являются правилами.

# 08.00.00 ВНУТРЕННИЕ ПОМЕЩЕНИЯ

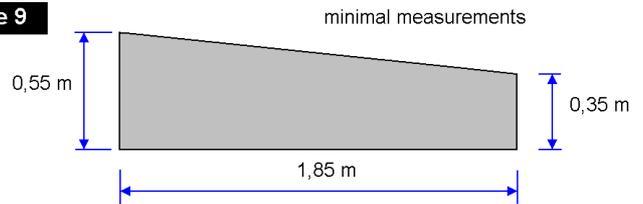
## 08.01.00 Иллюминаторы

Один или два иллюминатора общей площадью не менее 0,05 кв.м должны обеспечивать достаточное освещение в каюте.

## 08.02.00 Спальные места

08.02.01 В каюте должны быть по крайней мере три постоянных спальных места размерами не менее 1,85 м в ширину, 0,55 м в ширину с одного

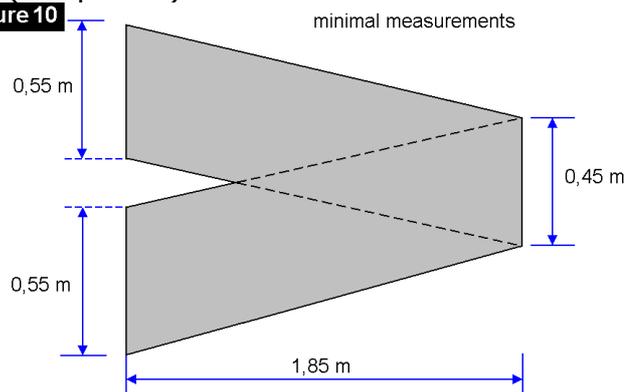
figure 9



конца и 0,35 с другого конца (см. рис. 9).

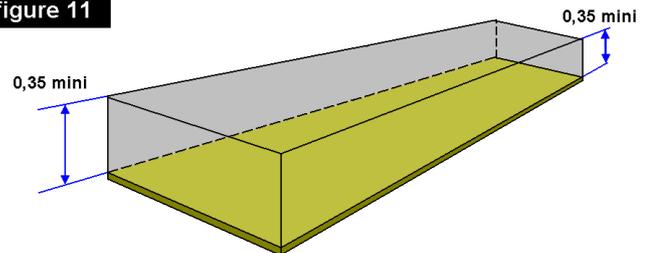
08.02.02 В случае двойных спальных мест или V-образных спальных мест ширина в узкой части может быть уменьшена до 0,45 м (см. рис. 10).

figure 10



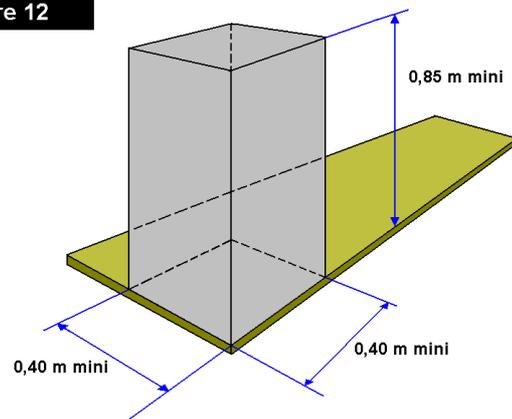
08.02.03 По всей площади спального места минимальный зазор, измеренный над койкой (без матраса) должно быть не менее 0,35 м (см. рис. 11).

figure 11



08.02.04 Над каждой койкой с одного конца должен быть минимальный зазор в 0,85 м на площади как минимум 0,40 м в длину и 0,40 м в ширину (см. Рис. 12).

figure 12



Никакого отдельного смежного пространства кабины, как описано в 08.04.04 не требуется.

08.02.05 Зазор над поверхностью койки измеряется

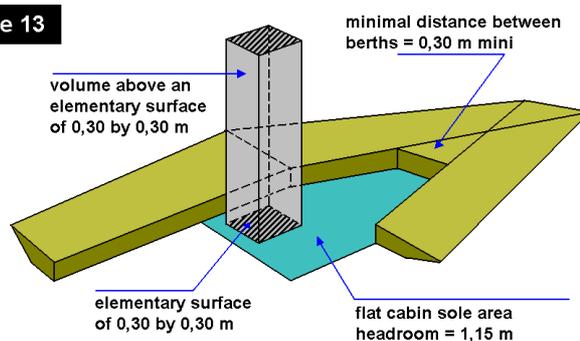
вертикально от плоской поверхности, минуя бортовые конструкции.

08.02.06 Для **лодок**, построенных после 31 декабря 2001г. Носовая койка (койки) не должна быть наклонена более чем на 3 градуса к горизонтальной плоскости.

## 08.03.00 Каюта

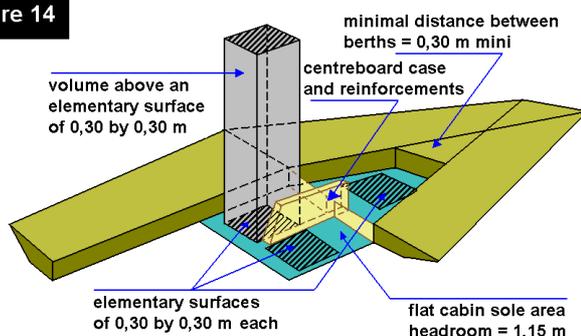
**08.03.01** Минимальная высота в каюте в размере 1,15 м должна обеспечиваться над свободной от препятствий ровной поверхностью пайола площадью не менее 0,30 кв.м и минимальной шириной 0,30 м между двумя кроватями (см. рис. 13).

figure 13



08.03.02 В случае, когда колодец поворотного или кинжального шверта или иная конструкция делят площадь пайола, над которой должна быть требуемая высота в рубке, общая площадь, должна быть суммой отдельных площадей, но никакая площадь не должна приниматься во внимание, если она не включает по крайней мере один участок размером 0,30 на 0,30 м (см рис. 14).

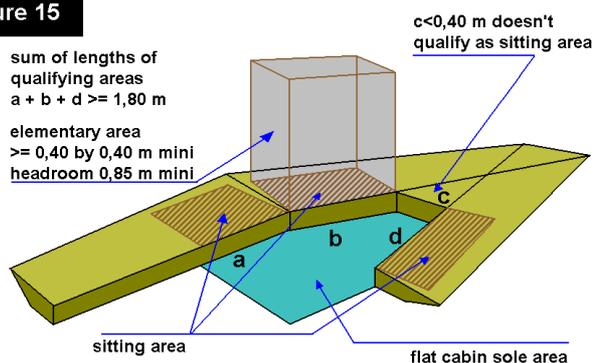
figure 14



## 08.04.00 Места для сидения

**08.04.01** Чтобы было удобно сидеть, должна быть обеспечена минимальная высота 0,85 м от настила койки или сидения до потолка на минимальной общей длине 1,80м (каждый элемент, образующий эту длину, должны быть не менее 0,40м) при минимальной ширине 0,40м от вертикального лицевого бортика койки (см.рис. 15).

figure 15

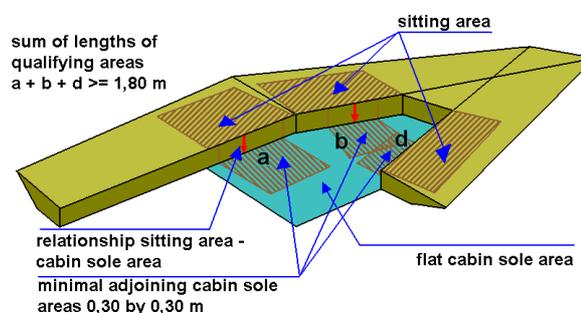


08.04.02 Площади разных мест для сидения не должны совпадать.

08.04.03 Места для сидения и спальные места (см. 08.02.01 – 08.02.06) могут перекрываться.

08.04.04 К каждому сидячему месту, как указано выше, должно примыкать пространство пайола каюты не менее чем 0,30 на 0,30 метра, ограниченное со стороны сидения вертикальным бортиком (см. рис. 16).

figure 16



08.04.05 Площади пайола, примыкающие к разным сидячим местам, могут быть связанными.

## 08.05.00 Старые Лодки

**08.05.01** Лодки построенные до 1 января 2002г. и не отвечающие требованиям части 8, могут получить отказ, если нет разумного пути модифицировать лодку для её строгого соответствия правилам.

## **09.00.00 РАЗНОЕ**

### **09.01.00 Откренивание экипажем**

разрешены только ножные ремни и только в кокпите. Любые другие устройства, такие как летучие трапеции, запрещены.

### **09.02.00 Навигационной оборудование**

Любое электронное навигационное оборудование допускается, если оно в настоящее время доступно в магазине во время приобретения.

### **09.03.00 Спасательное оборудование**

09.03.01 Каждая Лодка должна иметь на борту всё спасательное оборудование, требуемое местными правилами.

09.03.02 Следующее оборудование должно обязательно находиться на борту Лодки, даже если это не требуется местными:

- 1 спасательный жилет на каждого члена экипажа;
- 1 спасательный круг (Может быть типа подковы);
- 1 отпорный крюк;
- 1 кормовое весло или пара вёсел с уключинами, или два гребка;
- 1 ведро (10 л минимум);
- 1 якорь или кошка (5 кг минимум) с не менее 5 м цепи (диаметром 6 мм) и не менее 20 м якорного каната диаметром 10 мм;
- 1 бросательный конец.

09.03.03 Техническую спецификацию спасательного оборудования можно найти в Приложении 2.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – СЕРИЙНЫЕ ЛОДКИ

*Пересмотрено в ноябре 2004г., -декабрь 2006*

*относится к Правилу Класса 03.02.00*

- A1.01 Чтобы квалифицироваться как серийные "Микро", **Лодки** должны удовлетворять следующим критериям:
- a. Головная **Лодка** серии объявлена соответствующей всем положениям Правил Класса Микро, включая все положения, относящиеся к серийным **Лодкам**, и национальным мерителем Класса Микро должен быть выпущен полный протокол обмера.
  - b. Объявляется управляющая организация. Такой организацией может быть:
    - международная Ассоциация Владельцев;
    - группа национальных Ассоциаций Владельцев;
    - национальная Ассоциация Владельцев;
    - группа национальных Ассоциаций Класса Микро;
    - национальная Ассоциация Класса Микро;
    - Международная Ассоциация Класса Микро (IMCCA).
  - c. Управляющая организация издаёт подробную спецификацию. IMCCA делает этот руководящий документ доступным всем мерителям.
  - d. Должно быть построено, по крайней мере, ещё десять **лодок**, идентичных образцу. Национальный представитель IMCCA или национальный меритель Класса Микро могут предоставить временный статус серийной **Лодки**, как только начнётся производство, при условии, что строитель продемонстрирует своё намерение построить, по крайней мере, 10 **лодок** и имеет производственные мощности для этого. Этот статус может подтверждаться IMCCA ежегодно, пока не будет построено не менее 10 **лодок**.
  - e. Лодка участника соревнований должна также быть строго **идентична и соответствовать** головной лодке серии.
- A1.02 В случае несоответствия, которое считается улучшающим ходовые качества, **Лодка** должна быть классифицирована как "Прототип" при условии, что она отвечает всем требованиям Правил Микро. В случае несоответствия, которое не считается улучшающим ходовые качества, владельцу может быть предоставлена, если необходимо, разумная отсрочка для устранения несоответствия.
- A1.03 Управляющая организация может пожелать изменить характеристики серии. Чтобы такие модифицированные **Лодки** были квалифицированы как серийные, необходимо следующее:
- a. Модификация должна быть одобрена Национальной Ассоциацией Класса Микро по представлению национального мерителя.
  - b. Должно быть построено и продано, по крайней мере, десять из таких модифицированных лодок или начата постройка, по крайней мере, 10 **лодок** в соответствии с п. A.01.01.d.

- A1.04 Из-за разнообразия серий Лодки должны быть разделены на два дивизиона: "Рейсеры" и "Круизеры", в соответствии с их характеристиками. Чтобы быть отнесёнными к дивизиону "Рейсеров" или "Круизеров", характеристики каждой серии должны удовлетворять следующим требованиям:

	Правило	Рейсер	Круизер
Минимальный вес	04.03.01	540 кг	560 кг
Максимальная длина мачты		8,20 м	7,70 м
Максимальная высота подъёма грота "Р"	05.02.02	7,60 м	6,85 м
Остойчивость на малых углах крена	06.02.00	12,5°	10°
Остойчивость при крене 90°	06.03.00	10 кг *	15 кг
Высота в рубке	08.03.01	1,20 м	1,25 м
Матрасы на койках		3	3
Раковина, камбуз, рундуки		Рекомендованы	Обязательны

\* **Примечание:** Для "Рейсеров" при тесте на остойчивость при крене 90° рекомендован вес 12 кг (04.03.00)

- A1.05 Для обоих дивизионов стоячий такелаж ограничивается: 1 форштаг, 1 пара верхних вант, 1 пара основных вант, 1 ахтерштаг.
- A1.06 В целях обмера и расчёта площади грота величины высоты подъёма грота "Р" и длины нижней шкаторины "Е" должны точно соответствовать величинам, измеренным на головной лодке.
- A1.07 [Технический комитет ИМССА](#) ежегодно определяет список серийных моделей лодок, отнесённых к дивизионам "Рейсеров" и "Круизеров", [по представлению от своей национальной NMCA's](#).
- A1.08 **Лодки** Микро, построенные серией более 50 лодок на 1 января 1988 г. и признанные как класс "Рейсеров" или класс "Круизеров", должны сохраняться такими, даже если одна из их характеристик, будучи трудно модифицируемой, не будет соответствовать новым правилам.
- A1.09 Разрешена индивидуальная постройка серийной Лодки, если чертежи опубликованы, доступны на рынке и есть намерение построить, по крайней мере, 10 лодок.
- A1.10 Если серия уже утверждена, индивидуальная постройка должна быть санкционирована управляющей организацией. Построенная таким образом **Лодка** должна строго соответствовать характеристикам и предписаниям управляющей организации и должна получить мерительное свидетельство, выданное официальным мерителем национальной Ассоциации Класса Микро.
- A1.11 Для новых серийных **Лодок**, рассчитанных на любительскую постройку, детальные чертежи должны быть представлены Национальной Ассоциации Класса Микро, которая обмерит первую построенную **Лодку** и издаст технический формуляр, точно определяющий дивизион, вместе с мерительным свидетельством, подтверждающим соответствие каждой **Лодки**.
- A1.12 Запас плавучести:
- Все серийные **Лодки** от коммерческих производителей, построенные после 31.12.2004, должны иметь запас плавучести, установленный производителем и проконтролированный на головной **Лодке** национальным мерителем до присвоения статуса серийной **Лодки**.
  - Для некоторых старых **Лодок** в дивизионах "Круизер" и "Рейсер" требуемый запас плавучести согласно Части 5 (05.00.00) не может быть достигнут. Могут быть допущены надувные ёмкости плавучести, если они установлены, как указано в мерительном свидетельстве головной **Лодки**. Это должно гарантировать, что затопленная **Лодка** будет плавать в нормальном положении.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2 – СПЕЦИФИКАЦИЯ СРЕДСТВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

*относится к Правилу Класса 03.02.00*

### A2.01 **отпорный крюк**

Отпорный крюк Отпорный крюк является сам по себе средством обеспечения безопасности и не должен быть комбинирован с другим предметом спасательного оборудования, требуемого правилами обмера. Его длина должна быть не менее 1.10 метра. Рукоятка должна быть жёсткой, изготовленной из дерева или металла, и её диаметр должен быть не менее 20 миллиметров. Крюк должен быть способным обхватить трубу диаметром 30 миллиметров.

### A2.02 **Гребки или вёсла**

Гребки или вёсла Гребки или вёсла должны иметь длину не менее 1.20 метра, а площадь лопасти должна быть не менее 0.15 на 0.30 метра. Рукоятка должна быть жёсткой, изготовленной из дерева или металла, и её диаметр должен быть не менее 20 миллиметров.

### A2.03 **10-литровое ведро**

10-литровое ведро Ведро должно иметь круглое сечение и быть снабжено прочной ручкой и концом длиной не менее 1.50 метра.

### A2.04 **буксирное устройство**

Буксирное устройство включает буксирный конец и точки крепления на **Лодке**.

#### a. Буксирный конец:

- Длина не менее 10 метров.
- Диаметр не менее 10 миллиметров.
- Удельный вес не больше удельного веса воды.

#### b. Положение точек крепления:

- Не должны быть вне досягаемости экипажа.
- Одна точка в пределах первых 20% длины.
- Две точки в пределах последних 20% длины, расположенные симметрично на обоих бортах не далее 0.80 метра друг от друга.

#### c. Характеристики точек крепления:

- Могут быть утками, кнехтами или рымами.
- Утки должны быть 150 миллиметров длиной 20 миллиметров шириной
- Рымы должны быть из нержавеющей стали сечением не менее 6 миллиметров и внутренним диаметром не менее 20 миллиметров.

#### d. Минимальная нагрузка:

Любая из точек крепления должна выдерживать нагрузку не менее 1500 килограммов.

# Приложение 3 - СТАРЫЕ ПРАВИЛА

Могут применяться к старым лодкам

## A3.01.00 ГРОТА

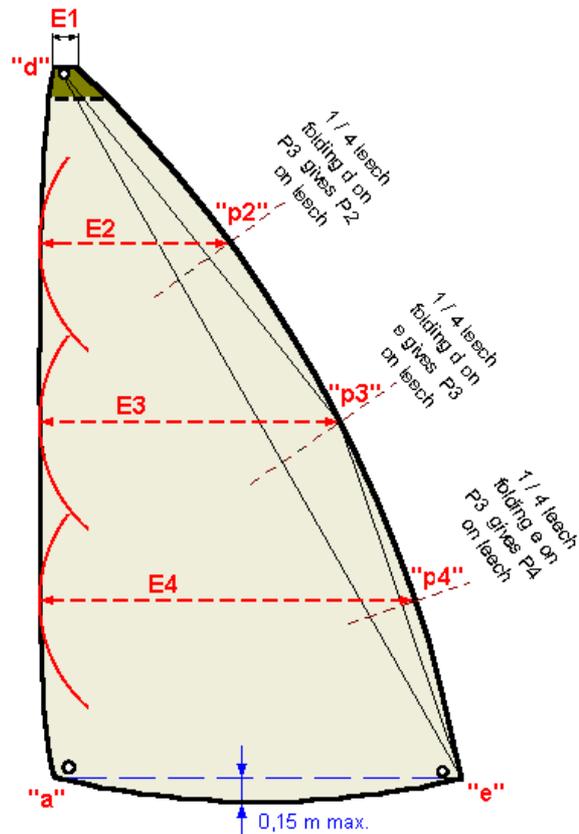
Относится к Правилам Класса 05.02.09 – заменяет существующее 05.02.00 :

A3.01.01 Площадь грота (SMGV) определяется по формуле:

$$SMGV = P * 0,25 * (0,5 * E1 + E2 + E3 + E4 + 0,5 * E5)$$

A3.01.02 Высота подъёма грота (P)  
P должна измеряться между двумя обмерными полосами шириной в один дюйм, расположенными на мачте. Нижняя кромка верхней полосы соответствует верху фаловой дощечки грота. Верхняя кромка нижней полосы соответствует точному продолжению верха гика в случае грота, полностью закреплённого по нижней шкаторине, или точному продолжению прямой линии, соединяющей шкотовый и галсовый углы, в случае грота со свободной нижней шкаториной.

figure 3a



A3.01.03 Поперечные размеры

- E1 должна представлять собой максимальный продольный размер верха грота.
- E2, E3 и E4 должны представлять собой поперечные размеры от обмерных точек на задней шкаторине (см. рис. 3a).
- E5 должна представлять собой длину нижней шкаторины грота.

Все обмерные точки должны быть на внешней кромке ликтроса или ткани паруса, разложенного на плоской поверхности.

A3.01.04 Точки на задней шкаторине, от которых берутся поперечные размеры, должны определяться путём перекрытия любых выемок в задней шкаторине прямыми линиями, соединяющими задние концы лат или точки их выхода из ткани паруса.

A3.01.05 Серп по нижней шкаторине не должен быть более 0.15 метра. Он должен измеряться от прямой линии, соединяющей шкотовый и галсовый углы.

A3.01.06 Латы

Латы Число лат на гроте должно ограничиваться тремя. Длина лат не должна быть более 0.25 длины нижней шкаторины (расстояния между шкотовым и галсовым углами).

## A3.02.00 СПИНАКЕРА

Относится к Правилу класса 05.04.08 - заменяет новые Правила Класса 05.04.04 и 05.04.05 на следующее:

A3.02.01 Парусная площадь спинакера (SMS) дается:

$$SMS = 0,41 * SL * (SMG + SF)$$

A3.02.02 SMS не должна превышать 18,50 кв.м.

## Приложение 4 - Испытываемые правила

**Эти правила в тестовый период могут модифицироваться ежегодно. IMSSA не несёт ответственности за паруса, становящиеся устаревшими из-за изменения правил настоящего теста.**

### **A4.01.00 (05.04.00) Ассиметричные спинакеры**

Относится к Правилу Класса 05.04.00

**Это правило введено в 2005г на испытательный срок в 5 лет, оканчивающийся 31 декабря 2009г.**

- A4.01.01 Ассиметричные спинакеры разрешены только в дивизионах "Рейсер" и "Круизер".
- A4.01.02 (05.04.01) a. Длина **Передней шкаторины** спиннакера(SLu): это расстояние от **Фалового угла** до **Галсового угла**.
- b. Длина **Задней шкаторины** спиннакера (SLe): это расстояние от **Фалового угла** до **Шкотового угла**.
- c. **Средняя Ширина** спиннакера (SMG): это расстояние между серединой **Передней Шкаторины**, и серединой **Задней Шкаторины**, равноудалённой между **Галсовым Углом** и **Фаловым углом**, и серединой **Задней шкаторины**
- d. Длина **Нижней Шкаторины** (SF): это расстояние от **Галсового Угла** до **Шкотового угла** измеренное вдоль края паруса.
- A4.01.03 (05.04.03) **Средняя Ширина** спинакера (SMG) должна быть менее 75% от длины **Нижней Шкаторины** спиннакера (SF).
- A4.01.04 (НОВОЕ) Длина **Нижней Шкаторины** (SF) не должна быть меньше чем  $1,5 * STL$  (**Расстояние до Конца Бушприта**, смотри A4.02.02.b), и **Средняя Ширина** (SMG) не должна быть меньше чем  $1,125 * STL$ .
- A4.01.05 (05.04.04) Площадь парусности ассиметричного спинакера (SMAS) определяется по формуле:
- $$SMAS = (SLu + SLe) * (4 * SMG + SF) / 12$$
- A4.01.06 (05.04.05) SMAS не должно превышать 19,60 квадратных метра.

### **A4.02.00 (05.05.00) Спинакер-гики и бушприты**

Относится к Правилу Класса 05.07.00

**Это правило введено в 2005г на испытательный срок в 5 лет, оканчивающийся 31 декабря 2009г.**

- A4.02.01 (05.05.01) Запасной **Спинакер-гик** или **Бушприт** может нестись на борту и использоваться для замены сломанного **Спинакер Гика** или **Бушприта** в течение гонок.
- A4.02.02 (05.05.02) a. Вылет **Спинакер-гика** (SPL) должен измеряться от передней части мачты до самого крайнего забортого конца гика, закрепленного на его штатном месте в горизонтальной позиции по центральной линии Лодки. Эти изменяется ERS F.14.1.
- Автоматический спинакер-гик** должен быть выставлен из кокпита в его крайнее положение и измерен без применения другого напряжения.
- b. Расстояние до конца **Бушприта**(STL) это расстояние измеренное от передней точки на **Мачте** до переднего конца Бушприта.
- c. Когда **Бушприт** не используется для установки ассиметричного спинакера, он должен быть втянут за границы шаблона **Корпуса** (смотри фигуру 1).

- A4.02.03 (05.05.03) а. Длина вылета **Спинакер-гика (SPL)** не должна быть более 2,25 м.
- б. Когда расстояние до конца **Бушприта** превышает 2/3 от **длины Спинакер-гика (SF)**, 1,5\* величины от STL должны быть использованы как SF для вычисления площади спиннакера.
- с. Когда расстояние до конца Бушприта превышает 8/9 от **Средней ширины** спиннакера (SMG), 1,125\* величины от STL должнв быть использованы как SMG для вычисления площади спиннакера.

**A4.03.00 (05.03.00) Передние паруса**

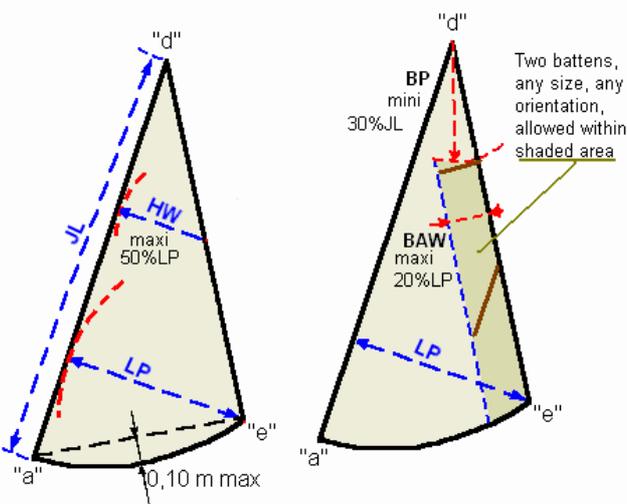
Относится к Правилу Класса 05.03.00

**Это правило было введено в 2006 г на испытательный срок в 4 года, оканчивающийся 31 декабря 2009г.**

A4.03.01 (заменяет 05.03.05 следующим текстом:)

Никакие дощечки не допускаются в стакселях. Не более двух лат любого размера допускается в стакселе, за исключением штормового стакселя, если верхний внутренний край латкармана находится полностью в 20% LP от задней шка- торины.

figure 5b



Верхний внутренний край верхнего латкармана не должен быть менее 30% вдоль **Передней Шкаторины** от фалового угла.

# ПРИЛОЖЕНИЕ 5 – МЕРИТЕЛЬНЫЙ СЕРТИФИКАТ

Относится к Правилу Класса 01.10.00 и 02.01.00

<b>E</b>	<b>I.M.C.C.A.</b>
<b>MICRO MEASUREMENT CERTIFICATE</b>	
<b>Part 1 - HULL - SAFETY - ACCOMMODATION - CENTERBOARD</b>	

<b>Div :</b>	<b>Proto</b>	<b>NAT</b>	<b>Number</b>	
<b>Owner:</b>				
Name:		Chr Name:		Phone:
Adress:				
Zip Code:		City:		
<b>Boat:</b>				
Name:		Type:		Designer:
Builder :		Reference SailNr:		

<b>A</b>	<b>HULL DATA</b>				
Item	ARTICLES	DESCRIPTION OF RESTRICTIONS	RESTRICTIONS	Measured	Measurer's Comments:
01	04.03.00	Boat Weight	450 kg		
02		Centerboard Weight	NONE		
03	04.04.00	Maximum Beam	2,45 m maxi		
04	04.05.00	Draught	1,10 m maxi		
05	04.06.00	Rudder Thickness	0,040 m max		
	04.02.00	Hull Dimensions			
06		Length Over All - (h=0,70m)	5,50 m maxi		
07		Length Waterline	5,25 m maxi		
08		Freeboard at stem	0,70 m mini		
09		Freeboard at 5 m from stem	0,50 m mini		
	06.02.00	Stability at Low Angles	<= 15°		
10		A = ( A1 + A2 ) / 2	A1 =		
11			A2 =		
12	06.03.00	Stability at 90°	positive		
13	04.08.07	Freeboard at 90°	0,10 m mini		
14	04.07.00	Strong Construction	YES/NO		
15	04.08.00	Watertight Construction	YES/NO		
	05.00.00	Buoyancy	Mini 501 Lt		
16		Repartition of Buoyancy	Volume	Fore-and aft	transversal Ref waterline
17		Hull volume			
18		Fore berths			
19		Aft berths			
20		Sitting Area			
21		Other			
22	04.08.06	Cockpit : Selfdraining	YES/NO		
23	04.08.03	Height of companionway sill	0,15 m mini		
24	04.09.01	Stem Pulpit	Rigid	YES/NO	
25			Solid	YES/NO	
26		Length from stem	0,40 m mini		
27		Height	0,40 m mini		
28	Measurer's Comments:			Measurers visa: Name and date:	

<b>B SAFETY</b>								
Item	ARTICLES	DESCRIPTION OF RESTRICTIONS	RESTRICTIONS	yes/no	Measurer's Comments:			
	<b>07.03.02</b>	<b>Compulsory Material</b>						
29		Life Jackets	3					
30		Horseshoe or round lifebuoy	1					
31	A.02.02	Oar(s) with rowlocks or Paddles	1 set					
32	A.02.01	Boat Hook	1					
33	A.02.03	Bucket 10 litres mini	1					
34		Anchor or grapnel 5 kg mini	1					
35		Steel Chain 6 mm dia - 5 m length mini						
36		fitted with line 10 mm - 20 m length mini	1					
37		Towing Rope	1					
38	A.02.04	Towing system	3 points					
39	<b>04.05.03</b>	Centreboard extension in high position	0,20 m mini					
<b>C ACCOMMODATIONS</b>								
Item	ARTICLES	DESCRIPTION OF RESTRICTIONS	RESTRICTIONS	Measured				
	<b>08.01.01</b>	<b>Portlight Area</b>	5,00 dm <sup>2</sup> mini	Measured Area				
40		location:	form:	area:	number:			
41		roof						
42		hatch						
43		door						
44		cockpit						
45		hull						
	<b>08.02.00</b>	<b>Berths measurement</b>		berth 1	berth 2	berth 3		
46	08.02.01	length	1,85 m mini					
47	08.02.01	head width	0,55 m mini					
48	08.02.01	foot width	0,35 m mini					
49	08.02.02	foot width double berth	0,45 m mini					
50	08.02.03	Headroom above berth	0,35 m mini					
51	08.02.04	Headroom above berth head	0,85 m mini					
	<b>08.03.00</b>	<b>Cabin Sole</b>		Measured	Measurer's Comments:			
52	08.03.01	Headroom	1,15 m mini					
53	08.03.01	Cabin sole area	0,30 m <sup>2</sup> mini					
54	08.03.01	Cabin sole area width	0,30 m mini					
	<b>08.04.00</b>	<b>Sitting area measurement</b>		Measured	Measurer's Comments:			
55	08.04.01	total length	1,80 m mini					
56	08.04.01	width	0,40 m mini					
57	08.04.01	headroom	0,85 m mini					
58	08.04.04	Adjoining element of cabin sole area	YES/NO					
59	<b>INFO</b>	Height sitting area/cabin sole						
60	Measurer's Comments:			Measurers visa: Name and date:				

D	LOCATION OF MEASURED ITEMS (INSIDE)	
61	<p>Sketch 1 Location of accommodations, sitting area, cabin sole area</p> <p>1 - centreboard case            2 - cabin sole area            3 - berths            4 - berth heads            5 - sitting area <math>a + b + c + d = m</math></p>	
62	<p>Sketch 2 Location of ballast and buoyancy</p> <p>6 - buoyancy volumes (give volume (Lt), distance from stem, distance from centreline, distance from waterline)            7 - ballast - declared weight(s) (in kg)            8 - mast foot position</p>	
63	<p>Measurer's Comments:</p>	<p>Measurers visa:            Name and date:</p>

E	LOCATION OF MEASURED ITEMS (OUTSIDE)	
64	Sketch 3 Deck lay-out  9 - roof 10 - cockpit 11 - companionway 12 - portlights	
65	Sketch 3 Plan of the centreboard  Description of HIGH positive blocking device  Description of LOW positive blocking device	
66	Measurer's Comments:	Measurers visa: Name and date:

E		PROTO Nr	NAT	Number	
<b>MICRO MEASUREMENT CERTIFICATE</b>					

### Part 2 - RIG AND SAILS

<b>F RIG DESCRIPTION</b>						
Item	ARTICLES		RESTRICTIONS	Measured	Control	Control
87	05.01.02	Rig type	Sloop			
88	05.04.07	Distance Spinnaker halyard – Headsail halyard – Forestay Rigging Point	0,20 m maxi			
89	05.05.02	Spinnaker pole length	2,25 m maxi			
90	A4.02.08	Bowsprit End Distance	STL			
91	05.06.00	Permanent forestay	yes			
<b>Rig identification</b>						
92		Existing identification	YES/NO			
93		Advertising on mast	YES/NO	FREE		
94		Advertising on boom	YES/NO	FREE		
95	Measurer's Comments:			Measurers visa: Name and date:		

<b>G MAINSAIL MEASUREMENT</b>						
Item	ARTICLES		RESTRICTIONS	Measured	Measured	Measured
96	05.02.00	Mainsail Nr				
97	INFO	Year made				
98	05.02.01 05.01.05	MAINSAIL AREA	SMGV 12,00 m <sup>2</sup> maxi			
99	05.02.02	Mainsail Hoist (on MAST)	P			
100	05.02.03	Headboard width	HB/E1			
101	05.02.03	Mainsail Width Top	MGT/n/a			
102	05.02.03	Mainsail Width Upper	MGU/E2			
103	05.02.03	Mainsail Width Mid	MGM/E3			
104	05.02.03	Mainsail Width Low	MGL/E4			
105	05.02.03	Mainsail Foot (on BOOM)	E/E5			
106	05.02.05	Mainsail Foot Roach	0,150 m maxi			
107	05.02.06	Number of battens	3 maxi			
108	05.02.06	Top batten	BL1/n/a 45% E maxi			
109	05.02.06	Mid batten	BL2/n/a 33% E maxi			
110	05.02.06	Low batten	BL3/n/a 33% E maxi			
111	A.03.06	Batten length (old sails)	n/a/BL 25% E5 maxi			
112	05.02.06	Position of top batten pocket	BLP/n/a 20% P mini			
113	05.02.07	Number or reefs	2 mini			
114	05.02.07	Height of highest reef tack	25% P mini			
115	05.08.01	Class Insigna	YES/NO YES			
116	05.08.01	Nationality and Sail Number	YES/NO YES			
117	ISAF	Advertising in Mainsail	YES/NO FREE			
118	ISAF	Confusion with SailNr / Class	YES/NO NO			
119	Measurer's Comments:			Measurers visa: Name and date:		



A6.02.03 **GEM (AUS)**



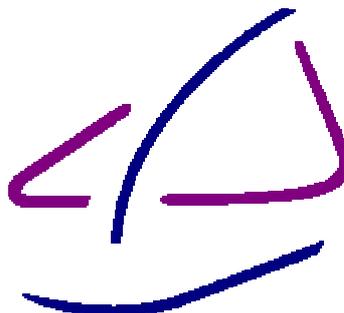
A6.02.03 **Microsail**



A6.02.04 **Microsail (старый)**



A6.02.05 **Sailart**



A6.02.07 **Swift 18**



