

# ПРАВИЛА КЛАССА “КОНРАД-25Р” (K25P) - 2005

одобрено Советом по крейсерским гонкам ВФПС

## 1. Назначение, общие положения

1.1. Настоящие правила разработаны для унификации требований к яхтам типа Конрад 25Р (далее К25Р) и предназначены для сохранения наиболее важных их характеристик одинаковыми для большего числа яхт.

1.2. Правила разработаны Приморской краевой федерацией парусного спорта (ПФПС) по согласованию с Всероссийской Федерацией парусного спорта (ВФПС). Официальное трактование настоящих правил осуществляется ВФПС. ВФПС будет сотрудничать с ПФПС в отношении применения и корректуры настоящих правил.

1.3. Правила вступают в силу с 1 июня 2003 года. Яхты, имеющие действительные мерительные свидетельства, выданные до 1 марта 2003, могут иметь отклонения от настоящих правил до окончания срока действия мерительного свидетельства. Такие отклонения должны быть согласованы с мерителем. Все яхты, имеющие действительные мерительные свидетельства, выданные после 1 марта 2003 года, должны соответствовать настоящим правилам.

1.4. Яхта может быть признанной соответствующей правилам класса К25 только на основании действительного мерительного свидетельства, выданного в соответствии с положениями раздела 2 настоящих правил.

1.5. За исключением оговоренных в настоящих правилах случаев яхты класса К25 должны быть одинаковыми в отношении корпуса, палубы, киля, руля, конструкции рангоута, веса и распределения весов, парусного вооружения, оборудования и снабжения.

1.6. Каждая яхта класса К25 должна соответствовать построечному стандарту корпуса и правилам класса. Никакие отклонения не допустимы, за исключением явно указанных в настоящих правилах.

## 2. Мерительное свидетельство

2.1. Мерительное свидетельство может быть выдано только в соответствии с процедурами обмера крейсерско-гоночных яхт, принятыми в ВФПС и иметь гоночный балл не более 5,75 м.

2.2. Яхта, не имеющая действительного мерительного свидетельства, не может принимать участие в соревнованиях, проводимых по настоящим правилам.

2.3. Отличительным номером яхты должен быть номер ее мерительного свидетельства.

2.4. Изменение владельца яхты является основанием признания ранее выданного мерительного свидетельства недействительным и требует выдачи нового мерительного свидетельства.

2.5. Любые изменения корпуса, киля, руля, рангоута являются основанием признания ранее выданного мерительного свидетельства недействительным и требуют выдачи нового мерительного свидетельства.

2.6. Владелец яхты несет ответственность за соответствие яхты правилам класса во все время участия в соревнованиях, а так же за наличие на борту яхты копии действительного мерительного свидетельства.

### **3. Конструкция яхты и обмер**

#### **3.1. Общие положения**

3.1.1. Корпус, фальшкиль, палуба, руль, паруса и расположение основных элементов конструкции внутри корпуса должны соответствовать построечному стандарту (Приложение 1) и правилам класса.

3.1.2. Серьезная реконструкция или переделка корпуса должна быть согласована письменно с официальным мерителем. Соответствующее подтверждение должно быть представлено при очередном обмере яхты.

3.1.3. Любые сомнения в отношении конструкции корпуса, фальшкиля, руля и/или рангоута должны быть разрешены официальным мерителем путем сравнения с 10 яхтами класса K25P, имеющими действительные мерительные свидетельства. Если сомнительные значения находятся в пределах между максимальным и минимальным значениями, полученными от 10 выбранных яхт, или равны им, то сомнения должны быть разрешены в пользу рассматриваемой яхты. В противном случае такие изменения не должны быть разрешены или вопрос должен быть передан на рассмотрение протестового комитета, если информация об инциденте поступила во время соревнований.

3.1.4. Предписанное и дополнительное оборудование должно быть в исправном состоянии и выполнять функции, для которых предназначено.

#### **3.2. Корпус.**

3.2.1. Корпус, палуба и набор корпуса должны быть изготовлены из армированного стеклопластика. Поверхность корпуса должна быть твердой. Запрещается покрытие корпуса эластичными материалами.

3.2.2. Кокпит, палуба и расположение внутренних переборок должны соответствовать построечному стандарту.

3.2.3. Вес корпуса в обмерном состоянии должен быть не менее 1350 кг.

3.2.4. Для выполнения требований правила 3.2.3 могут быть использованы дополнительные корректоры веса. Корректоры изготавливаются в виде металлических брусков и устанавливаются двумя одинаковыми по весу частями (за исключением выполнения правила 3.2.11) в диаметральной плоскости яхты в районе передней и задней переборок как можно ближе к днищу.

3.2.5. Во время определения веса яхта должна иметь следующее состояние:

- a) Все, предусмотренные стандартом, элементы конструкции установлены в нормальном положении и закреплены;
- b) Рангоут, стоячий и бегучий такелаж установлен;
- c) Корректоры веса (если используются) установлены и закреплены;
- d) Все обязательное и дополнительное оборудование, предусмотренное настоящими правилами, установлено.

3.2.6. Для определения веса яхты применяется один из нижеуказанных способов:

- a) Взвешивание при помощи поверенного устройства измерения веса.

б) Расчетное значение из действительного мерительного свидетельства (DSPL).

3.2.7. На палубе должны быть установлены по три леерные стойки на каждом борту. Туго натянутые леера из стального троса диаметром не менее 4 мм должны быть закреплены к носовому и кормовому релингам и проходить через леерные стойки. Высота натянутых лееров в вертикальном направлении от среза палубы должна быть не менее 450 мм. Если установлены дополнительные леера, то они должны быть из стального троса диаметром не менее 3 мм и закреплены к носовому и кормовому релингам. Если для крепления лееров к релингам используются тросовые талрепы, то эти тросовые талрепы должны быть из синтетического троса. Длина закрепленного тросового талрепа не должна превышать 100 мм. Леерные стойки не должны выходить за вертикальную линию, проведенную от среза палубы.

3.2.8. Вант-путенсы должны быть закреплены на кормовой стороне передней переборки.

3.2.9. Следующее не разрешается:

- а) Кернение, высверливание, реконструкция, замена материала, дробление или перемещение стандартного оборудования любым способом с целью уменьшения веса, улучшения моментов инерции или изменения стандартных форм.
- б) Изменение профиля или контуров корпуса.
- с) Отверстия в корпусе, или установка любых устройств на внешней поверхности корпуса, за исключением одного эхолота и одного лага.
- д) Любые конструкции, необоснованно увеличивающие вес яхты.

3.2.10. В обмерном состоянии яхта не должна иметь крена.

3.3. Корпус должен быть удифферентован таким образом, что бы разность между высотами надводной части корпуса в носу (FFM) и в корме (FAM) была в пределах от 10 до 30 мм. Для выполнения этого правила корректоры, предусмотренные правилом 3.2.4, могут иметь разный вес (это правило вводится в действие с 01 января 2005 г.).

3.4. Фальшкиль.

3.4.1. Фальшкиль должен быть изготовлен из металла и соответствовать построечному стандарту (Приложение 1).

3.4.2. Фальшкиль может быть покрыт любым твердым защитным материалом. Покрытие защитным материалом не должно увеличивать предписанные размерения фальшкиля.

3.4.3. Резерв

3.5. Руль и румпель.

3.5.1. Перо руля должно быть изготовлено из армированного стеклопластика, алюминиевого сплава или нержавеющей стали. Баллер должен быть изготовлен из нержавеющей стали. Руль должен быть балансирного типа и установлен в соответствии со построечным стандартом.

3.5.2. Перо руля может быть покрыто любым твердым защитным материалом при условии соблюдения предписанных размеров пера руля.

3.5.3. Резерв.

3.5.4. Румпель должен быть изготовлен из дерева, алюминиевых сплавов или нержавеющей стали и может быть снабжен удлинителем любой конструкции.

3.6. Рангоут и такелаж.

3.6.1. Мачта и гик должны удовлетворять предписанным размерениям и соответствовать построечному стандарту. Любое переоборудование мачты и гика запрещено, за исключением

усиления мест крепления и проводки рангоута и такелажа, предусмотренных настоящими правилами, а также ремонтных усилений. Мачта и гик должны быть изготовлены из алюминиевых сплавов, за исключением устройств крепления и проводки рангоута и такелажа, предусмотренных настоящими правилами.

### 3.6.2. Мачта.

- a) Вращающиеся мачты запрещены.
- b) Шпор мачты должен быть закреплен и не должен перемещаться во время гонок.
- c) Размер Р должен быть не более 9150 мм .
- d) Не более двух устройств крепления спинакер-гика должны быть закреплены на передней поверхности мачты.
- e) Диаметр мачты в любом сечении от шпора до точки крепления штага в продольном направлении должен быть не менее 100 мм.

### 3.6.3. Стоячий такелаж.

- a) Стоячий такелаж мачты должен состоять как минимум из одного форштага, одного ахтерштага, одной пары бакштагов, одной пары топ-вант, одной пары средних вант и одной пары нижних вант. Весь стоячий такелаж мачты должен быть изготовлен из стального троса (из нержавеющей стали или из стали с гальваническим покрытием). Диаметр ахтерштага должен быть не менее 3,0 мм. Диаметр бакштагов должен быть не менее 3,5 мм. Диаметр форштага и вант должен быть не менее 4,5 мм.
- b) Размер JL ( длина форштага) должен быть не более 9150 мм.
- c) Форштаг должен быть закреплен стационарно и не должен перемещаться во время гонки.
- d) Ахтерштаг и бакштаги должны быть закреплены на мачте жестко или при помощи вертлюгов и в районе транца посредством талей.
- e) Мачта должна быть снабжена как минимум двумя парами краспиц.

### 3.6.4. Бегучий такелаж.

- a) Один грота-фал из стального троса диаметром не менее 3 мм или синтетического троса диаметром не менее 8 мм.
- b) Один спинакер-фал из синтетического троса диаметром не менее 6 мм.
- c) Не более двух стаксель-фалов из стального троса диаметром не менее 3 мм или синтетического троса диаметром не менее 6 мм, которые не должны передавать усилие на мачту выше точки пересечения линии форштага в натянутом состоянии и передней поверхности мачты.
- d) Оттяжка гика из синтетического троса диаметром не менее 8 мм в таях с увеличением усилия не более чем 8:1. Может быть использован стальной строп диаметром не менее 4 мм или синтетический строп диаметром не менее 8 мм .
- e) Один топенант и одна оттяжка спинакер-гика из синтетического троса диаметром не менее 6 мм.
- f) Один грота-шкот из стального и/или синтетического троса с применением талей (или без таковых) с увеличением усилия не более чем 6:1.
- g) Оттяжки Канингхэма из синтетического троса с увеличением усилия не более чем 6:1, которые могут быть снабжены стальным или синтетическим стропом для крепления к гроту или переднему парусу.

- h) Одни тали для регулировки натяжения ахтерштага из синтетического троса диаметром не менее 6 мм и увеличением усилия не более чем 6:1.
- i) Тали для регулировки натяжения бакштагов из синтетического троса диаметром не менее 6 мм и увеличением усилия не более чем 6:1.
- j) Два регулятора положения каретки гика-шкота из синтетического троса с увеличением усилия не более чем 2:1.
- k) Один гика-шкот из синтетического троса диаметром не менее 8 мм и с увеличением усилия не более чем 6:1.
- l) Стаксель-шкоты из синтетического троса диаметром не менее 8 мм.
- m) Спинакер-шкоты из синтетического троса диаметром не менее 5 мм.
- n) Риф-шкентели и риф-сезни из синтетического троса.

#### 3.6.5. Гик.

- a) Гик не должен быть постоянно изогнутым.
- b) Гик может быть снабжен только приспособлениями для крепления к мачте, крепления топенанта, проводки грота-шкота, крепления гика-шкота, крепления оттяжки гика, оснасткой для взятия рифов.
- c) Размер E (длина гика) должен быть не более 3300 мм.

#### 3.6.6. Спинакер-гик.

- a) Длина спинакер-гика (SPL), включая устройства крепления к мачте, не должна превышать 2650 мм.
- b) Общий вес спинакер-гика с установленными устройствами крепления к мачте должен быть не менее 2,0 кг.

#### 3.7. Паруса.

3.7.1. За исключением положений правила 6.1.7 во время гонки на яхте должны находиться только один грот, не более трех передних парусов (включая блуппер) и не более трех спинакеров.

3.7.2. Все паруса должны быть изготовлены из ткани промышленного производства. Никакие паруса не могут быть снабжены эластичными шнурами (амортизаторами).

3.7.3. Грот и каждый передний парус могут быть снабжены прозрачными вставками из любого материала. Такие вставки не должны быть более 1500 мм в любом измерении и находиться на расстоянии менее 80 мм от ближайшего края паруса.

3.7.4. Паруса могут иметь усиления дополнительными слоями ткани, удельный вес которой не менее удельного веса основной ткани паруса. Любые усиления или материалы для закрепления оконечностей и краев паруса не должны препятствовать свободному сгибанию паруса. Любые усиления должны позволять перегибы паруса в любом направлении без повреждения паруса и его структуры.

#### 3.7.5. Резерв.

3.7.6. Отличительный номер яхты наносится на гроте, передних парусах и спинакерах и должен удовлетворять требованиям действующих ППГ:

- a) Цвет контрастный по отношению к цвету паруса.
- b) С правой стороны паруса номер выше чем с левой стороны. Расстояние по вертикали между номерами с правой и с левой стороны должно быть 75 мм.

- с) На спинакере номер наносится симметрично относительно центральной линии паруса с одной или двух сторон. При нанесении номера на одной стороне спинакера спинакер должен ставиться таким образом, чтобы номер был виден на передней стороне паруса.

3.7.7. Удельный вес ткани парусов определяется с учетом пленочного или иного покрытия, если таковое используется. На каждом парусе производителем должен быть указан удельный вес ткани, из которой изготовлен парус в граммах на м кв. Минимальный удельный вес ткани для парусов, используемых в гонках должен быть:

- а) Грот – 260 г/м кв., за исключением нижнего полотнища шириной не более 300 мм;
- б) Стаксель - 200 г/м кв.;
- с) Спинакер – 40 г/м кв.

Настоящее правило применяется к парусам, впервые предъявленным к обмеру после 1 января 2004 года. Паруса, обмеренные до 1 января 2004 года, могут применяться без учета настоящего правила до 31 декабря 2006 года.

#### 3.7.8. Грот

- а) Фаловая дощечка может быть изготовлена из любого материала и должна быть не более 152 мм в ширину и 152 мм в высоту.
- б) Размер MGU (верхний поперечный размер грота) - должен быть не более 1300 мм.
- с) Размер MGM (средний поперечный размер грота) должен быть не более 2100 мм.
- д) Размер BLP (положение верхней латы грота) должен быть не менее 1800 мм.
- е) Допускается наличие на гроте не более четырех лат.
- ф) Рифовые люверсы могут быть предусмотрены на гроте.
- г) Люверс оттяжки Каннингхэма может быть предусмотрен на передней шкаторине.
- h) Люверс для булиня может быть изготовлен на задней шкаторине.
- и) Разрешается использование булиня.
- j) Передняя шкаторина грота должны быть закреплены на мачте.

#### 3.7.9. Передние паруса.

- а) Перпендикуляр (LP) не должен превышать 4000 мм.
- б) Люверс оттяжки Каннингхэма может быть изготовлен на передней шкаторине.
- с) Задняя шкаторина не должна быть выпуклой.
- д) Разрешается использование булиня.
- е) Допускаются к использованию раксы.

#### 3.7.10. Спинакер.

- а) Спинакер должен быть симметричным относительно своей центральной линии.
- б) Спинакер измеряется, находясь на плоской поверхности в сложенном пополам относительно центральной линии положения с совмещенными боковыми шкаторинами. Измеряемые линии должны иметь достаточное натяжение для устранения морщин и складок.
- с) Длина боковых шкаторин (SL) должна быть не более 8500 мм.
- д) Половина максимальной ширины спинакера (0.5 SMW) должна быть не более 2400 мм.

- е) Допускается использование спинакеров с размерами указанными в пп. 3.6.10.с и 3.6.10.d независимо от размеров SL и SMW указанных в мерительном свидетельстве (это правило действует до 01 января 2007 года).

### 3.8. Постоянно установленное оборудование

3.8.1. Два погона шкотов стакселя (по одному с каждого борта) длиной не более 2000 мм с установленными подвижными блоками. Разрешается установка двух дополнительных поганов шкотов стакселя (по одному с каждого борта) длиной не более 1000 мм с установленными подвижными блоками.

3.8.2. Один погон гика-шкотов длиной не более 1500 мм с установленной подвижной кареткой. Погон гика-шкотов может быть изготовлен из любого материала.

3.8.3. Две основные шкотовые лебедки, установленные на палубе впереди погона гика-шкотов по одной с каждого борта. Лебедки могут быть любой конструкции, но не должны увеличивать усилие более чем 30:1.

3.8.4. Две фаловые лебедки, установленные на палубе рубки по одной с каждого борта. Лебедки могут быть любой конструкции, но не должны увеличивать усилие более чем 20:1.

3.8.5. Ручная водяная помпа с присоединенным к ней шлангом.

### 3.8.6. Резерв

3.8.7. Тип, количество и расположение палубных блоков, направляющих роульсов и стопоров для проводки бегучего такелажа, разрешенного настоящими правилами произвольные.

## 4. Правила безопасности во время гонок

4.1. Следующее оборудование обязательно должно находиться на борту во время гонки

4.1.1. Одна аккумуляторная батарея любого типа напряжением 12 вольт и емкостью не менее 30 А\*час. Допускается установка дополнительной аккумуляторной батареи.

4.1.2. Постоянно установленные навигационные огни с питанием от аккумуляторной батареи, указанной в п.

4.1.3. Один постоянно установленный магнитный компас морского исполнения с подсветкой индикаторного устройства (дистанционного или совмещенного с датчиком) от аккумуляторной батареи, указанной в п. 4.1.1. Индикаторное устройство должно находиться в районе места рулевого. При использовании дистанционного индикаторного устройства, оно должно обеспечивать отображение только текущего курса, полученного непосредственно от датчика (без обработки).

4.1.4. Один туманный горн.

4.1.5. Один водонепроницаемый автономный проблесковый фонарь с одним запасным комплектом элементов питания и светящих элементов.

4.1.6. Один огнетушитель с указанными сроком годности и датой изготовления

4.1.7. Спасательные жилеты на каждого члена экипажа. Если используются спасательные жилеты надувного типа, на них должна быть указана дата последнего испытания. Испытание должно проводиться не реже одного раза в год.

4.1.8. Один спасательный круг с присоединенным к нему плавучим линем длиной не менее 15 м, расположенные в пределах досягаемости рулевого и готовые к немедленному использованию.

4.1.9. Инструменты для отдачи стоячего такелажа и его обслуживания.

4.1.10. Медицинская аптечка первой помощи и руководство по ее оказанию.

4.1.11. Один якорь любой конструкции весом не менее 4 кг с якорным канатом из неплавучего материала диаметром не менее 8 мм и длиной не менее 30 м.

4.2. Положение о соревнованиях и гоночная инструкция могут предписывать дополнительное обязательное оборудование для обеспечения безопасности.

4.3. Якоря и аккумуляторные батареи должны быть надежно закреплены от перемещения при любом угле крена.

## **5. Экипаж**

5.1. Экипаж должен состоять не менее чем из четырех и не более чем из 5 спортсменов (для полностью женских экипажей допускается 6).

5.2. Суммарный вес экипажа допускается не более 480 кг, (это правило вводится в действие с 01 января 2005 г.).

5.3. Состав экипажа, заявленный на соревнования должен оставаться неизменным на все время соревнований, за исключением замен, разрешенных Гоночным Комитетом.

## **6. Дополнительное разрешенное оборудование и снабжение**

6.1. Следующее оборудование, снабжение и оснастка разрешены во время гонок.

6.1.1. Для передних парусов оттяжка Барбера из синтетического троса в один лопарь, проведенная через подвижные блоки погонов стакселя и/или через дополнительный блок или рым, закрепленный на палубе или у основания леерной стойки.

6.1.2. По одной оттяжке Барбера для шкотов спинакера с каждого борта, которые могут быть снабжены двумя блоками и отдельным стопором.

6.1.3. Топенант гика из стального троса диаметром не менее 2 мм и/или синтетического троса диаметром не менее 6 мм, закрепленный на топе мачты.

6.1.4. Одна пара легких спинакер-шкотов из синтетического троса любого диаметра.

6.1.5. Две дополнительные лебедки с увеличением усилия не более чем 8:1, которые могут быть установлены в любом месте и применяться для регулировки любого бегучего такелажа.

6.1.6. Аутригер браса спинакер-гика, не выходящий за пределы борта в установленном состоянии.

6.1.7. Стопоры для фиксации фалов, установленные на мачте (по одному на каждый разрешенный фал).

6.1.8. Стопоры для фиксации грота-шкота и/или риф-шкентелей, установленные на гике.

6.1.9. Запасной удлинитель румпеля из любого материала.

6.1.10. Запасной якорь любой конструкции.

6.1.11. Один механический измеритель направления и скорости ветра с подсветкой или без подсветки, установленный на топе мачты.

6.1.12. Один штормовой трисель площадью не более 4,90 м кв. и/или штормовой кливер, длина передней шкаторины которого не превышает 5500 мм и площадь не превышает 3,50 м



кв. Удельный вес ткани для этих парусов должен быть не менее 270 г/м кв. Нетканые материалы и высокомодульные волокна запрещены.

6.1.14. Электронные устройства измерения, вычисления, записи и отображения скорости, пройденного расстояния и/или глубины.

6.1.15. Радиопеленгатор.

6.1.16. Электронные навигационные устройства определения места (GPS, LORAN).

6.1.17. Двустороннее радиопереговорное ВЧ устройство с антенной, которая может быть установлена на топе мачты.

6.1.18. Якорный, навигационный и/или палубный огонь, установленный на мачте.

6.1.19. Водонепроницаемые вентиляционные отверстия в палубе с внутренним диаметром не более 102 мм. Отверстия должны быть закрыты во время гонок.

6.1.20. Верхние и/или нижние леера позади мачты могут быть снабжены пластиковыми или пенопластовыми чехлами.

6.1.21. Предохранительная сетка из синтетического троса любой конструкции, натянутая впереди мачты между леером и ширстреком с каждого борта.

6.1.22. До шести швартовых кранцев общим весом не более 30 кг.

6.1.23. Дополнительные средства и оборудование для личных нужд экипажа.

6.1.24. Личные вещи экипажа, продукты питания, средства приготовления пищи.

6.1.25. Дополнительные средства обеспечения безопасности в соответствии с требованиями владельца или местными правилами, или правилами соревнований.

## **7. Запрещенные оборудование, снабжение и оснастка**

7.1. Любые гидравлические усилители и устройства.

7.2. Использование фалов передних парусов или любых настроечных устройств для изменения обмерной длины форштага.

7.3. Резерв.

7.4. Стальной строп или стальной трос для гика-шкотов.

7.5. Любые отверстия в палубе, корпусе или транце для проводки бегучего такелажа.

7.6. Любое оборудование или устройства для проводки бегучего такелажа под палубой.

7.7. За исключением разрешенных лебедок и талей, любые метательные устройства, рычаги, талевые коробки, и другое оборудование, которое может увеличивать усилие при работе с бегучим такелажем.

7.8. Паруса с двойным ликтросом.

7.9. Использование титановых сплавов в любых конструкциях корпуса, руля, рангоута. Использование экзотических материалов, не доступных на рынке и не производимых промышленно.

## **8. Ограничения во время гонки**

8.1. Следующие действия не разрешаются во время гонки.

8.1.1. Использование более одного грота, трех передних парусов и трех спинакеров или их заменителей во все время регаты. Поврежденные паруса могут быть отремонтированы или заменены с разрешения Гоночного Комитета. Дополнительно один штормовой трисель и один штормовой кливер могут быть использованы.

8.1.2. Хранение оборудования, снабжения или любых вещей, за исключением используемых парусов, внутри яхты непосредственно под основным люком.

8.1.3. Регулировка стоячего такелажа, закрепленного на мачте на уровне точки крепления форштага или ниже, включая все талрепы, и возможность изменения положения шпора мачты любыми способами. Установка любых устройств регулировки положения шпора мачты.

8.2. Шкоты передних парусов не могут проводиться иначе, чем от шкотового угла паруса через подвижный блок, зафиксированный на погоне стаксель-шкота при помощи плунжера или винта, на шкотовую лебедку и/или на стопор (утку). Это правило не применяется, если применяется правило 6.1.1.

8.3. Любые члены экипажа не должны находиться своим туловищем за пределами верхнего леера кроме как временно для перемещения по яхте или настройки парусов.

## **9. Действия, разрешенные во время соревнований**

9.1. Если соревнования состоят из нескольких гонок, то разрешается подъем яхты из воды между гонками.

### **Приложение 1 (построечный стандарт)**

1. Под построечным стандартом понимается нормативный документ верфи в Польше – строителя яхт класса Конрад-25 Р по которому изготавливалась яхта. Построечным стандартом предусматривается – утвержденная конструкция проекта, применяемые материалы при постройке, используемые технологии изготовления, допустимые отступления в размерах корпуса и других элементов, надзор за изготовлением, применяемые материалы и технология используемы при изготовлении матрицы.

2. На основании этого построечного стандарта – построенной на верфи изготовителе в Польше яхте класса Конрад-25Р выдавался заводской паспорт с указанием заводского номера.

3. Допускается признание яхты класса Конрад 25 Р построенной вне верфи изготовителя, строго с применением материалов и технологий предусмотренных построечным стандартом, под надзором уполномоченных представителей верфи изготовителя и выдачей заводского паспорта яхте польской верфью - разработчиком построечного стандарта.

4. Применение построечного стандарта для определения принадлежности яхты к классу Конрад 25 Р направлено на защиту существующего флота яхт данного класса от постройки современных яхт с использованием современных материалов и технологий, ухищрений конструкторов и таким образом сделать ранее построенные яхты неконкурентоспособными.

5. Применение понятия построечного стандарта соответствует духу правил обмера ( ORC , IOR) и делается с целью как можно дольше продлить «гоночную» жизнь яхтам построенным более 25 лет назад.