

## **ОБМЕР НА КИЛОВИ ЯХТИ**

### **А. ОБМЕРНИ ДЕФИНИЦИИ**

#### **1. КОРПУС**

- 1.1 **W** Тегло – теглото на яхтата в “обмерно” състояние.  
“Обмерно” е състоянието, когато на борда на яхтата се намират:
- а) Нейният пълен рангоут ((включително спинакер гик(ове) и контра-гик(ове), ако има такива) и неподвижен такелаж (ванти, щагове и бак-щагове, фалове и обтяжка(и) на гика(овете) (ако има такива)), грот и бизан шкоти, както и всички лебедки.
  - б) Стационарен или извънборден двигател (ако по време на гонка ще носи такъв), поставен на мястото, където ще се намира по време на гонката;
  - в) Акумулатор(и) (ако има);
  - г) Тапицери/дюшечета и възглавници (ако се носят по време на гонка), поставени по местата си;
  - д) Всички постоянни елементи от обзавеждането, като пайоли, койки, маси, и т.н., които се намират на борда по време на гонка, поставени по местата си.

На борда на яхта в “обмерно” състояние не следва да се намират:

- а) Резервен извънборден двигател (ако основният двигател е стационарен);
  - б) Гориво<sup>1</sup>, вода и течности в други резервоари ;
  - в) Ветрила и генуа и спинакер шкоти/браси;
  - г) Газови бутилки;
  - д) Храна и кухненски принадлежности;
  - е) Котви, котвени вериги/въжета, швартови въжета, кранци;
  - ж) Дрехи, спални завивки и лични вещи;
  - з) Недзакрепени спасителни средства;
  - и) Инструменти и запасни части;
  - к) Преносими електронни устройства;
  - л) Незакрепена екипировка;
  - к) Хора.
- 1.2 **LH** Пълна дължина на корпуса – Разстоянието между вертикалите през най-отдалечените точки на носа и кърмата, без да се вземат пред вид бушприта или ахтершприта (ако има такива), носови/кърмови предпазни релинги, котвена платформа на носа, окачен на транеца рул, както и оковки по носа и кърмата. (Фиг. 1 и 4).
- 1.3 **LWP** Дължина по водолинията – Когато корпусът е на вода и в “обмерно” състояние, това е разстоянието от предната обмерна точка, в която форщевенът пресича водната повърхност до задната обмерна точка, в която дъното на корпуса пресича водната повърхност в диаметралната му плоскост, независимо от наличието или отсъствието на плавник (skeg) пред перото на руля.
- 1.4 Вид на кила
- 1.4.1 “Дълъг” кил (Фиг. 5 и 5а) – Кил, който започва от носа и продължава към кърмата по цялата дължина на подводната част, при който обводите на корпуса се извиват плавно в напречна и надлъжна посока. Перото на руля винаги завършва очертанията на кила.
- 1.4.2 “Средно дълъг” кил (Фиг. 6 и 6а) – Кил, при който обводите се извиват като при “дълъг” кил, но дължината на кила е по-малка и не достига до перото на руля, което е ясно разграничено от кила.

---

<sup>1</sup> Горивото не трябва да се източва под ниво, при което има опасност от засмукване на въздух от горивонагнетателната помпа.

1.4.3 Плавников” кил (Фиг. 7 и 7а) – Кил, чийто линии се разграничават ясно от тези на корпуса, при който съществува рязък преход. Характерна е значително по-малката дебелина на кила, спрямо “дългия” и “средно дългия”, особено в основата му.

## 2. ВЕТРИЛНО СЪТЪКМЯВАНЕ

### 2.1 Преден триъгълник

2.1.1 **FL** Преден щяг – разстоянието от пресечната точка на продължението на предния щяг с равнината на палубата (Фиг. 8) (или с горната повърхност на бушприта, ако щягът е закрепен към него) до

а) пресечната точка на щяга (или неговото продължение) с предната повърхност на мачтата (при частично ветрилно стъкмяване) (Фиг. 8 и 9) и

б) горната повърхност на мачтата (при топово ветрилно стъкмяване (Фиг. 1 и 10)).

2.1.2 **J** Основа на предния триъгълник – хоризонталното разстояние между предната повърхност на мачтата близо до палубата и вертикалната права през пресечната точка на продължението на предния щяг с равнината на палубата (или с горната повърхност на бушприта, ако щягът е закрепен към него) (Фиг. 1, 8 и 11).

2.1.3 “Профил с два лик-паза върху предния щяг” означава профил, позволяващ бърза смяна на предните ветрила (“Gemini stay” или “G-stay”). Профил на рол-риф не се счита за такъв.

## 3. ВЕТРИЛА (Обмерните точки на ветрилата са показани на стр. 8)

### 3.1 Предни ветрила

3.1.1 **LL** Дължина на предния лик - разстоянието между обмерните точки при фаловия и халсовия ъгъл на предното ветрило с най-голяма площ (Фиг. 15).

3.1.2 **LP** Перпендикуляр към предния лик – разстоянието между обмерната точка при шкотовия ъгъл и външния ръб на предния лик на най-голямото по площ предно ветрило/генуа, измерено по перпендикуляра към него (Фиг. 15). При ветрилно стъкмяване с второ предно ветрило върху втори, вътрешен щяг, за **LP** се приема разстоянието между обмерната точка при шкотовия ъгъл на задното ветрило (когато е опънато в диаметралната плоскост на корпуса) и предния щяг.

### 3.2 Грот

3.2.1 **P** Преден лик на грота:

а) Когато върху мачтата има обмерни пръстеновидни марки (ленти) – разстоянието между вътрешните им ръбове (Фиг. 1 и 8);

б) при отсъствие на долна лента - разстоянието между долния ръб на горната лента и горната повърхност на гика, когато той е перпендикулярен на мачтата и е в диаметралната плоскост на корпуса (Фиг. 9, 10 и 12);

в) при отсъствие и на двете ленти – разстоянието между носещата повърхност на шегела на грот-фала, вдигнат до най-високото му възможно положение и горната повърхност на гика, когато той е перпендикулярен към мачтата и е в диаметралната плоскост на корпуса (Фиг. 9, 10 и 12).

3.2.2 **E** Основа на грота – разстоянието, (измерено по горната повърхност на грот-гика, когато е перпендикулярен на мачтата и в диаметралната плоскост на корпуса) между задната повърхност на мачтата (или нейното продължение) (Фиг. 12) и

а) ако близо до края на гика има обмерна пръстеновидна лента – до вътрешния ръб на лентата (Фиг. 13), или

б) ако в края на гика няма обмерна пръстеновидна лента – до най-задната точка на грот-гика (Фиг. 14).

### 3.3 Бизан или фок

3.3.1 **Pu** Преден лик на бизана (за кеч или йол) или на фока (за шхуна) – разстояние, аналогично на **P**, измерено съответно по бизан или фок-мачтата.

3.3.2 **Ey** Основа на бизана (за кеч или йол) или на фока (за шхуна) – разстояние, аналогично на **E**, измерено съответно по бизан или фок-гика.

3.3.3 **Es** “Ветрилен процеп”:

- а) за кеч или йол – (при грот-гик перпендикулярен на мачтата и в диаметралната плоскост на корпуса) – разстоянието, измерено по продължение на грот-гика, между предната повърхност на бизан-мачтата и задната точка, до която е измерено разстоянието **E** (Фиг. 1);
- б) за шхуна – (при фок-гик перпендикулярен на мачтата и в диаметралната плоскост на корпуса) – разстоянието, измерено по продължение на фок-гика, между предната повърхност на грот-мачтата и задната точка до която е измерено разстоянието **Ey**.

#### 3.4 Ветрила за пълни курсове

##### 3.4.1 Общо за всички

3.4.1.1 **STL** Дължина на спинакер-гика – хоризонталното разстояние от предната повърхност на мачтата до вертикалната линия през:

- а) най-отдалечената точка на най-дългия спинакер-гик (закрепен перпендикулярно на мачтата и в диаметралната плоскост на корпуса),
- б) най-отдалечената точка на бушприт за спинакер и ветрило Code Zero (ако има такъв) или
- в) през точката на закрепване на халсовия ъгъл на асиметричен спинакер и ветрило Code Zero върху палубата,

което от трите е най-голямо (Фиг. 8).

3.4.1.2 **SF** Дължина на долния ръб на най-голямото ветрило за пълни курсове (симетричен, асиметричен спинакер или ветрило Code Zero) - разстоянието между обмерните точки на долните му ъгли (Фиг. 16 и 17).

##### 3.4.2 Симетричен спинакер

3.4.2.1 **SHW** Средна ширина на най-големия спинакер – разстоянието между средите на страничните му ръбове (Фиг.16).

3.4.2.2 **SSL** Дължина на страничния ръб на най-големия симетричен спинакер - разстоянието между обмерните точки при фаловия и един от долните му ъгли (Фиг. 16).

##### 3.4.3 Асиметричен спинакер

3.4.3.1 **SHW** Средна ширина на най-големия асиметричен спинакер и на ветрило Code Zero – разстоянието между средните точки на по-дългия и по-късия странични ръбове (Фиг. 17).

3.4.3.2 **SLU** Дължина на предния (по-дълъг) страничен ръб на най-големия асиметричен спинакер – разстоянието между обмерните точки при фаловия и халсовия му ъгъл (Фиг. 17).

3.4.3.3 **SLE** Дължина на задния (по-къс) страничен ръб на най-големия асиметричния спинакер – разстоянието между обмерните точки при фаловия и шкотовия му ъгъл (Фиг. 17).

##### 3.4.4 Ветрило CODE ZERO (“TIGHT REACHER”)

3.4.4.1 **SLU** Дължина на предния (по-дълъг) ръб на ветрилото – разстоянието между обмерните точки при фаловия и халсовия му ъгъл.

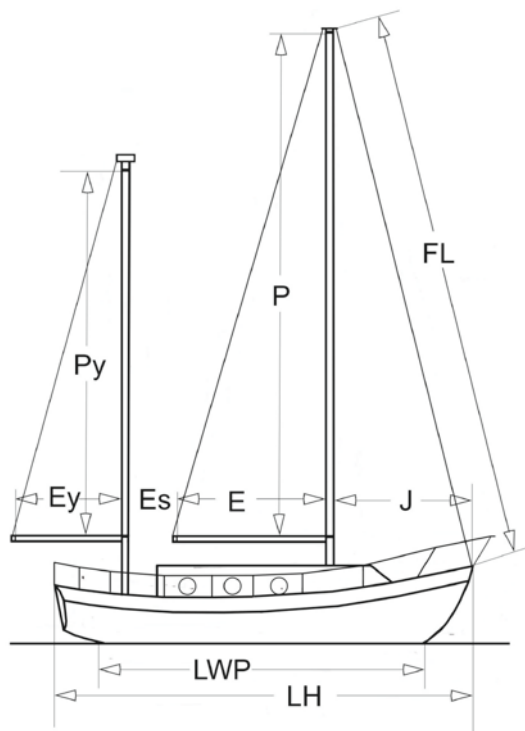
3.4.4.2 **SLE** Дължина на задния (по-къс) ръб на ветрилото – разстоянието между обмерните точки при фаловия и шкотовия му ъгъл.

3.4.4.3 Ветрила от типа CODE ZERO (“TIGHT REACHER”) с полуширина по средата (**SHW/2**) по-голяма или равна на 75% от дължината на долния лик (**SF**) се считат за асиметрични спинакери, а такива с полуширина по средата (**SHW/2**) по-малка от 75% от дължината на долния лик (**SF**) се считат за предни ветрила.

3.4.5 Независимо от размерите и площта, всяко ветрило за пълни курсове, притежаващо лати, се счита за предно ветрило.

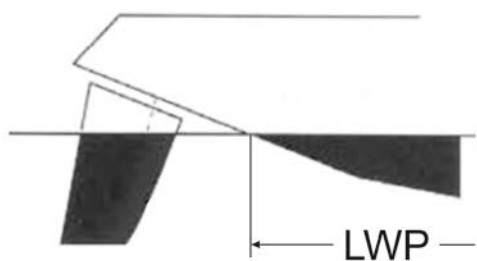
## В. ОБМЕРНИ ИЛЮСТРАЦИИ

### Обмерни параметри на корпуса и рангоута

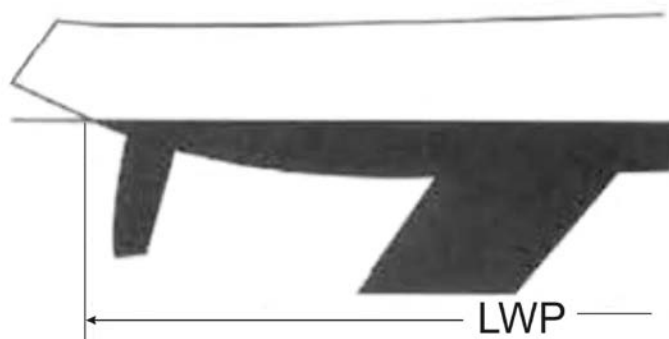


Фиг. 1

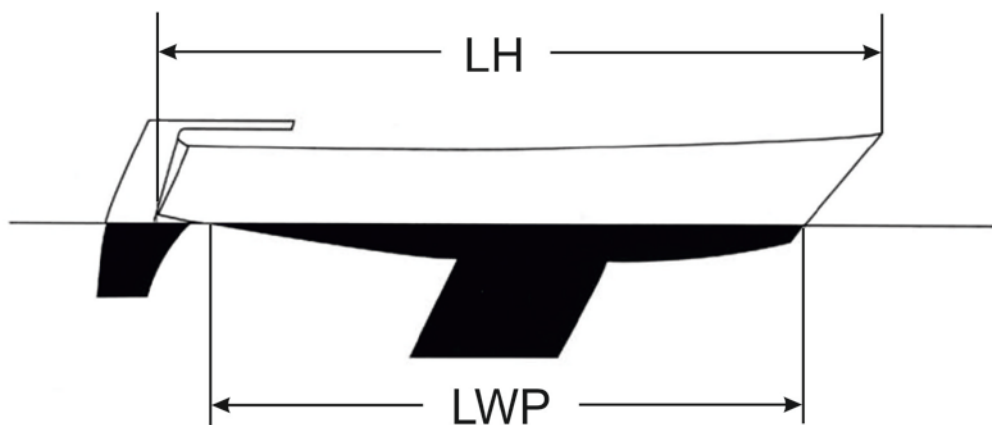
### Задни обмерни точки по водолинията



Фиг. 2

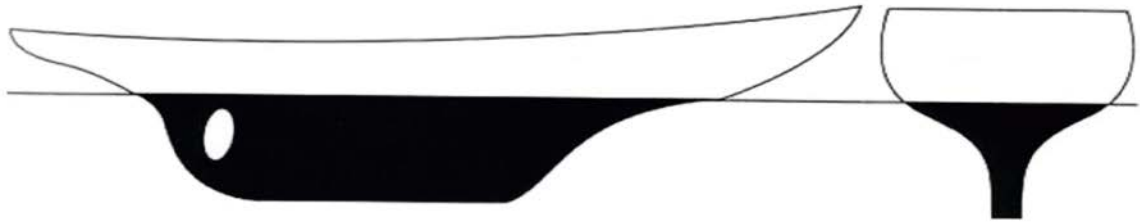


Фиг. 3



Фиг. 4

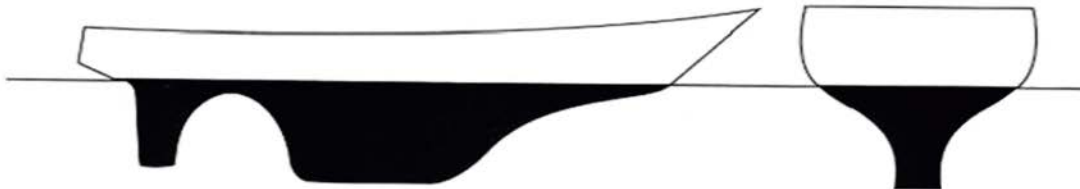
## Видове килове



Дълъг кил (Long keel)

Фиг. 5

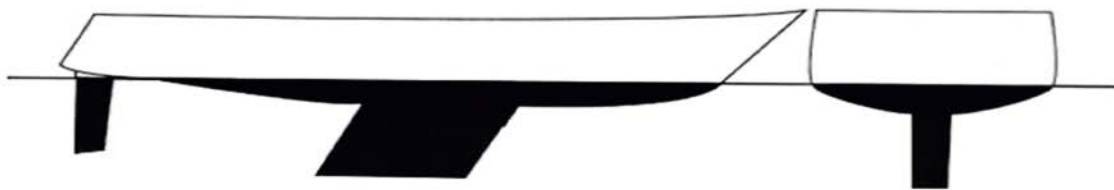
Фиг. 5а



Средно дълъг кил  
(Medium long keel)

Фиг. 6

Фиг. 6а

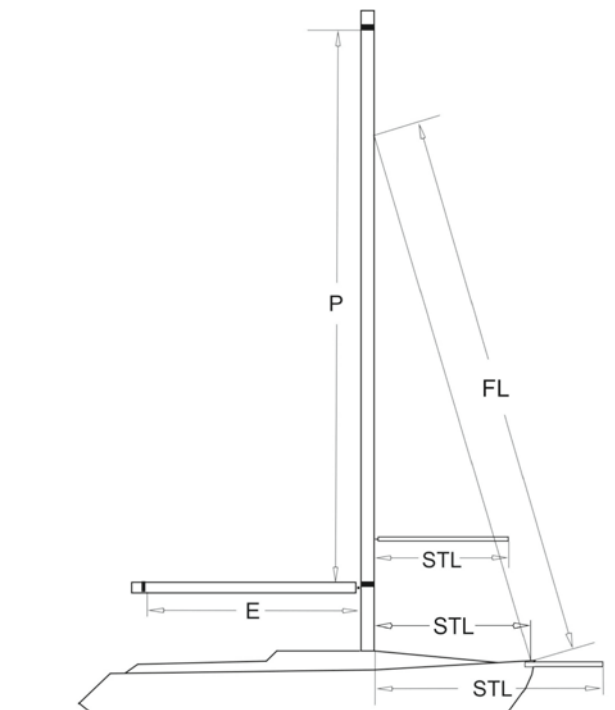


Плавников кил (Fin keel)

Фиг. 7

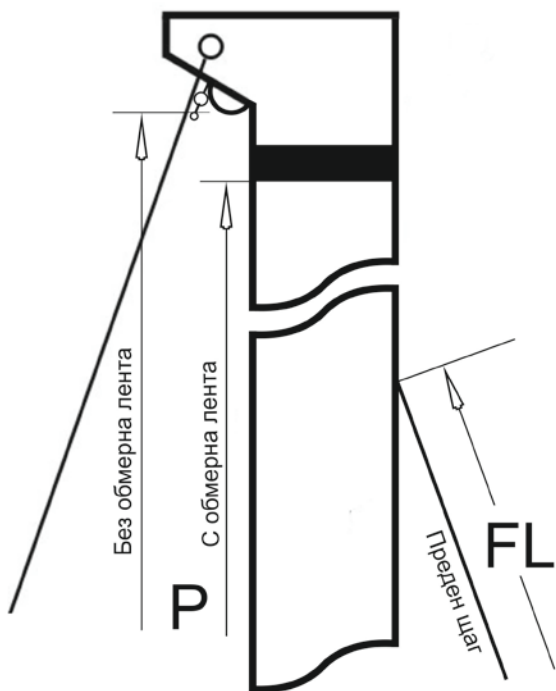
Фиг. 7а

## Обмерни параметри на ветрилното стъкмяване



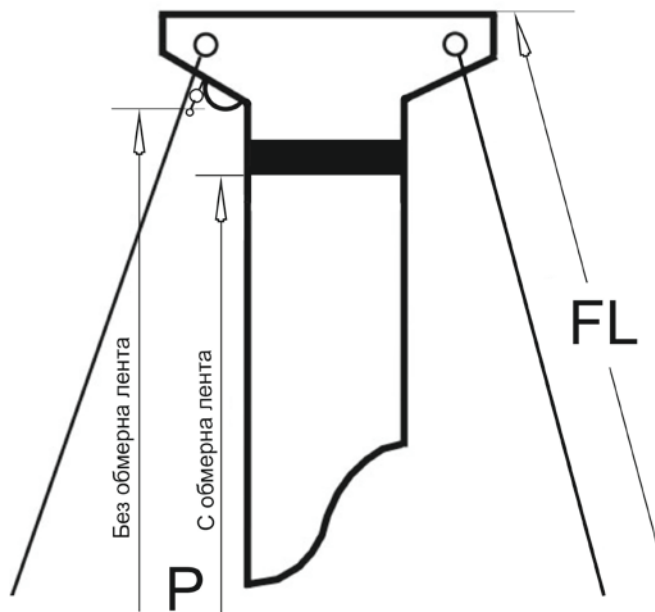
Фиг. 8

**Частично стъкмяване**



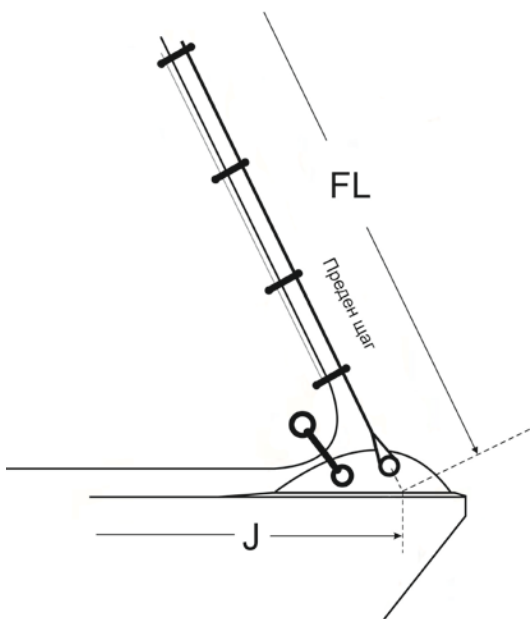
**Фиг. 9**

**Топово стъкмяване**



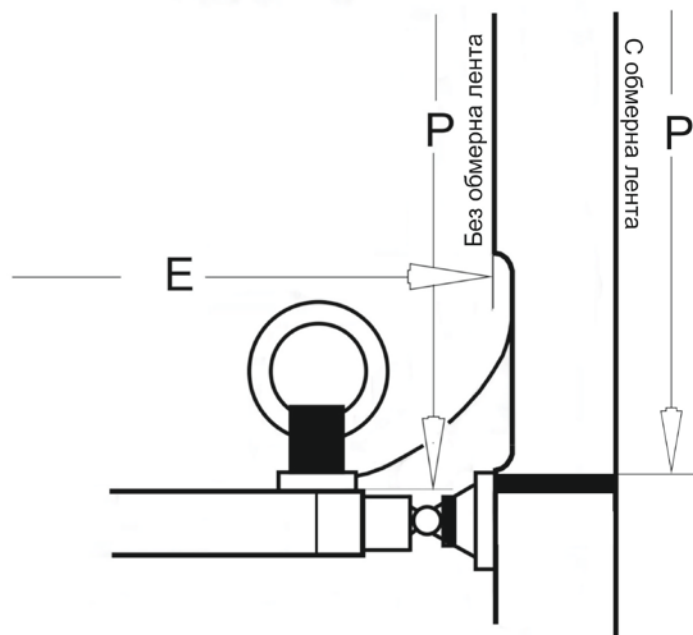
**Фиг. 10**

**Долен край на предния щег**



**Фиг. 11**

**Преден край на грот-гика**



**Фиг. 12**

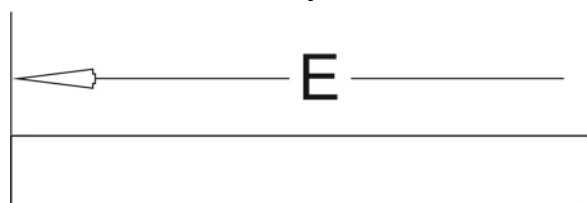
**Заден край на грот-гика**

**С обмерна лента**



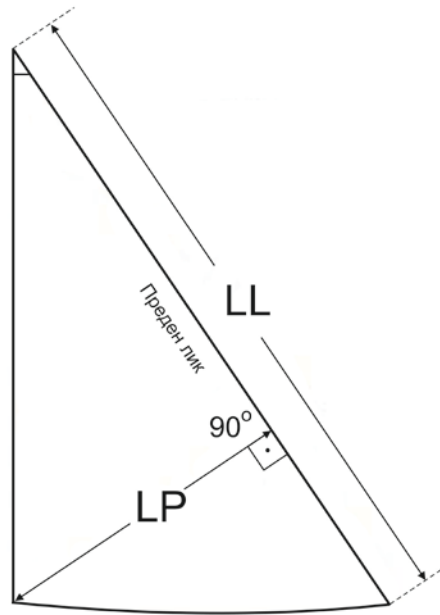
**Фиг. 13**

**Без обмерна лента**



**Фиг. 14**

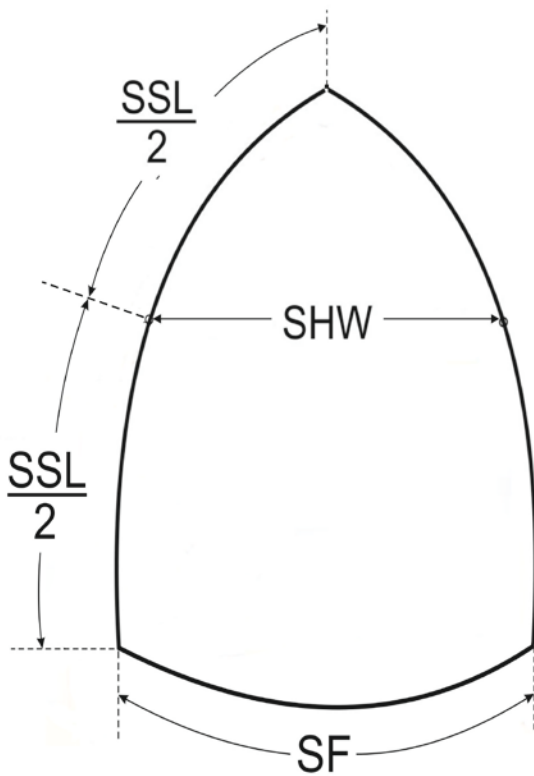
## Обмер на предно ветрило



Фиг. 15

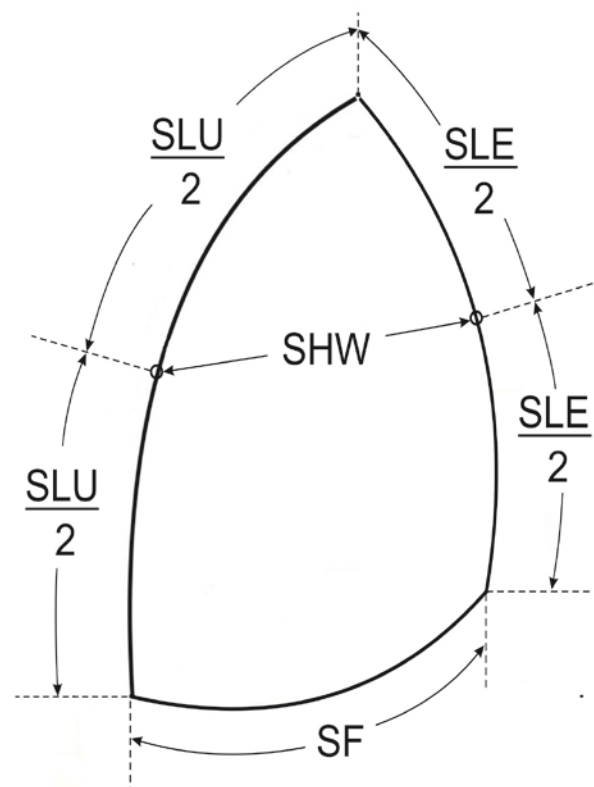
## Обмер на спинакери

Симетричен спинакер



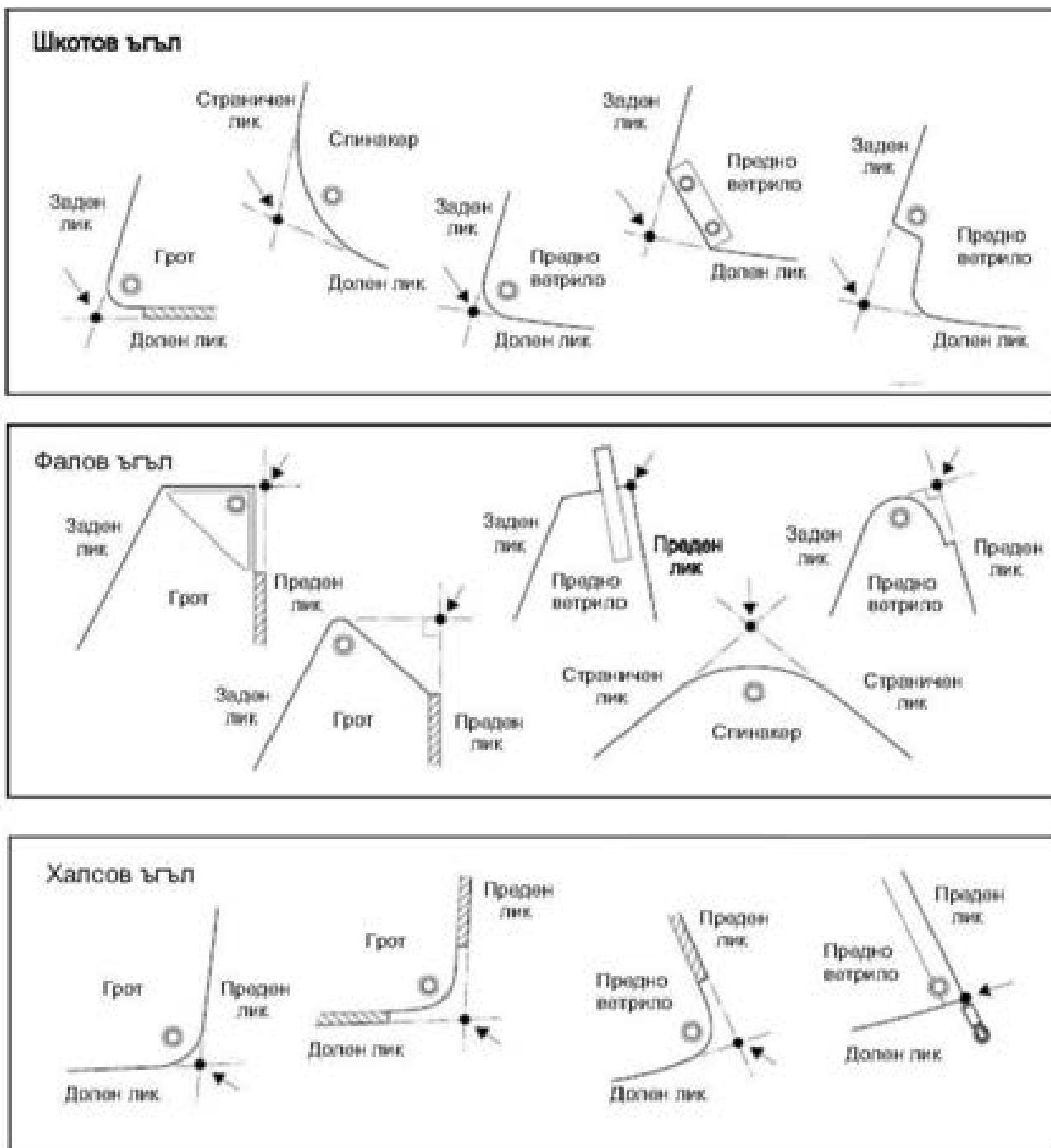
Фиг. 16

Асиметричен спинакер



Фиг. 17

## Обмерни точки на ветрилата



Фиг. 18