

# ZASADY KLASY FOOTY dla radio-jachtingu

Są to **otwarte przepisy klasowe** w których wszystko co nie jest specjalnie ograniczone lub zabronione, jest dozwolone.



Pełna wielkość  
oznaczenia

## A. INFORMACJE OGÓLNE

A.1 Ta klasa jest administrowana przez Stowarzyszenie Klasy Footy (Footy Class Association). Statut klasy footy jest zamieszczony pod adresem <http://footy.rcsailing.net/charter.php>

A.2 Wymiary metryczne dotyczą łodzi o długości około 1 stopy (1 foot = 30,48cm).

## B. PODSTAWOWA REGUŁA POMIARU

B.1 Poza wyjątkami wymienionymi poniżej w B.2, B.3, B.4 i B.5 **łódź** w trymie pomiarowym powinna zmieścić się do prostokątnej skrzynki pomiarowej otwartej z góry o wymiarach wewnętrznych 305mm długości, 305mm głębokości, 153mm szerokości ze szczelinami szerokości 6,3mm na wystające **drzewce i ster**, zgodnie z rysunkiem poniżej. Trym pomiarowy oznacza, że wszystkie elementy **łódki** muszą być zainstalowane i być w stanie wykonać pełny ruch w czasie wyścigu, bez ograniczania go przez jakąkolwiek część skrzynki pomiarowej.

B.2 Następujące elementy mogą wystawać ponad górną krawędź skrzynki pomiarowej: **żagiel (żagle), maszt(y), drzewce, takielunek, antenę, wskaźnik(i) wiatru**, powiązane okucia (osprzęt).

B.3 **Bukszpryt** może wystawać z przodu skrzynki pomiarowej.

B.4 Następujące elementy mogą wystawać z tyłu skrzynki pomiarowej: wystrzał, **ster**.

B.5 Podczas pomiarów, obracanie steru wystającego przez szczelinę nie jest potrzebne.

## C. WARUNKI DO WYŚCIGÓW

C.1 Sterowanie radiowe ogranicza się do wykorzystania nie więcej niż 2-óch kanałów.

C.2 Akumulatory powinny być umieszczone w **kadłubie**.

C.3 Podczas zawodów, **balast** nie powinien być zmieniany, przesuwany ani obracany względem **kadłuba**.

## D. KADŁUB

D.1 Numer rejestracyjny **kadłuba** musi być wyraźnie i czytelnie zaznaczony w łatwo widocznym miejscu na zewnątrz lub wewnątrz na nieusuwalnej części **kadłuba(ów)** poprzez którykolwiek z następujących środków: malowanie, wygrawerowanie, wyklejenie, wyformowanie.

## E. PRZYDATKI KADŁUBA

E.1 Wysięg **steru(ów)** jest ograniczony do 51 mm od wewnętrznej tylnej części skrzynki pomiarowej.

E.2 Z wyjątkiem **steru(ów)** zakazane są: chowane i/lub ruchome **przydatki kadłuba**.

E.3 Grubość **steru** wystającego poza tylną część skrzynki pomiarowej nie powinna przekraczać 6,3mm.

E.4 Gęstość materiałów kompozytowych balastu nie powinna przekraczać gęstości łożu (11300kg/m<sup>3</sup>). Materiały kompozytowe są definiowane jako mieszanina materiałów połączonych razem by utworzyć pojedynczy komponent.

## F. OSPRZĘT

F.1 Więcej niż jeden **bukszpryt** jest zabroniony. **Przekrój bukszprytu** powinien mieścić się w okręgu o średnicy 6,3mm.

F.2 Więcej niż jeden wystrzał jest zabroniony. Przekrój wystrzału powinien mieścić się w okręgu o średnicy 6,3mm.

F.3 Okucia muszą być nie większe niż jest to wymagane do ich głównego celu(ów).

## G. IDENTYFIKACJA ŻAGLI

G.1 Należy zgłosić się do krajowego rejestratora klasy footy, w celu otrzymania numeru rejestracyjnego.

G.2 Oznaczenie klasy powinno być widoczne po obu stronach głównego żagla tak jak pokazano na rysunku poniżej.

Oznaczenie powinno być umieszczone „plecami do siebie” po obu stronach żagla.

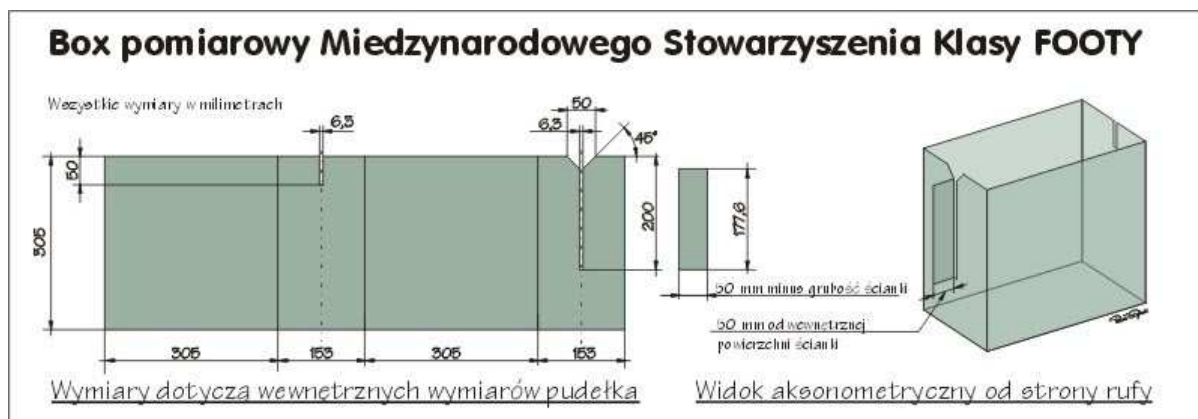
G.3 Numery na żaglach powinny być zgodne z aktualnym ISAF RRS z następującymi wyjątkami:

(a) wszystkie wymiary należy podzielić na 2

(b) numery na żaglach powinny być widoczne tylko na głównym żaglu i nie muszą spełniać [E6\(e\)3](#)

(c) **łódzie** z numerami na żaglu 01,08,10,18,80 oraz 81 powinny posiadać prefix '1', chyba, że numer wymaga zmiany podczas zawodów z powodu konfliktu.

Prefix '1' jest wymagany tylko dla numerów symetrycznych lub tymczasowo przez komitet startowy aby uniknąć konfliktów podczas zawodów.



Autor rysunku: Paweł Dejnak, źródło: <http://www.modelmianiak.pl/>

Powyższe **przepisy klasowe** wykorzystują definicje z ISAF Equipment Rules of Sailing (ERS). Z wyjątkiem sytuacji gdy termin użyty jest w nagłówkach, został wydrukowany jako „**pogrubiony**” gdy odnosi się on do definicji z ERS. Zobacz stronę ISAF, aby dowiedzieć się więcej o ERS i RRS - [www.sailing.org/documentation.php](http://www.sailing.org/documentation.php)