

СПЕЦІАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКОВІ НАСТАНОВИ ISAF

ЩОДО

КРЕЙСЕРСЬКИХ ПЕРЕГОНІВ

Витяг для 4 категорії перегонів на однокорпусниках

Січень 2010 – Грудень 2011

Версія 1 – 2010

(З виправленнями і змінами, які містяться у тексті 2012)

Оскільки цей документ є витягом, представлено не всі номери параграфів

Вітрильна федерація України Вітрильний крейсерсько – регатовий союз України

Український переклад

Перекладач і упорядник С. Машовець

Копірайт:

У разі передрукування цих Настанов Національні повноважні організації і організатори змагань мають:

- запросити дозвіл на копірайт від ISAF та ORC Ltd (зазвичай надається безоплатно)
- зазначити дозвіл на копірайт у репринтному виданні
- робити будь які зміни і поправки з вилученням протилежних тверджень і позначити місця внесених змін і поправок
- надіслати копії репринтного видання ISAF та ORC Ltd

Офіційні тлумачення мають перевагу над цими Спеціальними обов'язковими настановами і мають бути проіндексовані, пронумеровані датовані і вивішені на вебсайті ISAF www.sailing.org/specialregs

2012 рік

м. КИЇВ

Кодекс яхтмена щодо охорони навколишнього середовища

Цей кодекс ISAF видала для посилення турботи за навколишнім середовищем.

Беручи участь у крейсерських перегонах ми маємо:

- користуватися, коли у тому є потреба, фановими баками і випорожнювати їх на відповідних пунктах асенізації або не ближче, ніж за 3 милі від берега
- у трюмах і льяхах застосовувати піддони для збору нафтопродуктів
- користуватися екологічно чистими миючими засобами, які є відповідними для застосування у морі
- залишати сміття і помий на облавку для їх переробки, або ліквідації на березі за винятком далеких плавань, коли непотріб, що підпадає під природну біологічну переробку, можна викинути за облавок
- уникати застосувань двотактних двигунів (якщо це не рекомендовані моделі у яких вжито заходів проти забруднення)
- користуватись, якщо можливо, енергією, отриманою від сонця, води, чи вітру
- знаходячись у порту користуватись береговими туалетами
- дотримуватись настанов ІМО щодо обростання, як біозабруднення

Мова і застосовані аббревіатури:

Mo - Однокорпусник,

Mi - Багатокорпусник

**** - означає, що пункт застосовується до всіх типів яхт у всіх категоріях за винятком 5 або 6, щодо яких дивіться Додатки J або K.

Курсив – керівні зауваження, замітки і рекомендації надруковано курсивом

Слова **довірена особа** (або відповідальна) в українському перекладі треба розуміти як **відповідальна особа**, про яку йдеться у ПВП 46 і ПВП 78.1 (С.М.)

Управління:

Спеціальні обов'язкові настанови щодо крейсерських перегонів є під управлінням Підкомітету ISAF щодо Спеціальних обов'язкових настанов, межі повноважень якого є наступними:

(www.sailing.org/regulations) Статутне положення ISAF 6.8.8.3 - Підкомітет ISAF щодо Спеціальних обов'язкових настанов має:

- (a) відповідати за існування, перегляд і зміни Спеціальних обов'язкових настанов ISAF, які є керівним документом щодо крейсерських перегонів, за дозволом на це від ORC Ltd. Такі зміни мають відбуватися раз на два роки шляхом видання переглядів, які мають публікуватися у січні рік через рік, за винятком таких питань, характер впливу яких на безпеку є невідкладним і може бути запровадженим тільки через зміну в Настановах у найкоротший проміжок часу;
- (b) контролювати і напучувати розвиток і вдосконалення організації і проведення крейсерських перегонів у відповідності до стандартів щодо безпеки і мореплавних якостей

Що стосується прізвищ і імен членів Комітету і контактних даних зверніться, будь ласка до щорічника ISAF.

У разі виникнення будь яких сумнівів, чи запитань, користуйтеся, будь ласка, адресою:
E-Mail: technical@isaf.co.uk

РОЗДІЛ 1 – ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ І ВИЗНАЧЕННЯ

1.01 Мета і застосування

1.01.1 Метою цих Спеціальних обов'язкових настанов (далі Спеціальних настанов) є запровадження нормативних вимог щодо єдиного табельного спорядження суден, житлових умов і навчальних нормативів щодо особового складу для однокорпусних і багатокорпусних яхт, які беруть участь у крейсерських перегонах. Такий тип, суден, як проа, у цих настановах не фігурує.

1.01.2Ці Спеціальні настанови не заміняють, а скоріше, доповнюють, вимоги Урядових організацій, Правил Вітрильницьких перегонів і Правил Асоціацій класів та Рейтингових систем. Увага довірених (відповідальних) осіб привертається до питання обмежень у правилах щодо розташування і переміщення спорядження.

1.01.3Ці Спеціальні настанови, що визнаються на міжнародному рівні, наполегливо пропонуються для застосування всім організаторам крейсерських перегонів. Перегонові комітети можуть обирати категорію, яку завважать найбільш прийнятною для того типу перегонів, які плануються для проведення.

1.02 Відповідальність і повноваження довіреної (відповідальної) особи

1.02.1 За безпеку яхти і безпеку її екіпажу винятково і неухильно відповідає довірена (відповідальна) особа, яка має робити все можливе, аби гарантувати, що яхта повністю укомплектована, цілком готова до плавання і її екіпаж складається із досвідчених осіб, які пройшли відповідну підготовку і мають фізичні якості, достатні, аби протистояти важким погодним умовам у морі. Вона має бути певною щодо доброякісності корпусу, рангоуту, такелунку, вітрил, а також і всього начиння і механізмів. Вона має пересвідчитися у тому, що, все обладнання щодо безпеки і рятувальне обладнання зберігається і утримується в хорошому стані і що екіпаж знає де воно знаходиться і як ним користуватися. Вона має також призначити особу, яка візьме на себе повноваження і відповідальність довіреної (відповідальної) особи у разі неіездатності першої.

1.02.2А ні запровадження цих Спеціальних настанов, а ні їх застосування організаторами перегонів, а ні контрольний огляд яхт, здійснений за цими Спеціальними настановами, ні в якому разі не обмежують, та не знижують повної і необмеженої відповідальності того, хто є довіреною (відповідальною) особою.

1.02.3 Рішення про участь у перегонах – Судно тільки само несе всю відповідальність за своє рішення брати участь у перегонах, або ж продовжувати участь у перегонах – ПВП Засадниче правило 4.

1.03Визначення, аббревіатури, значення застосованих слів

Визначення термінів, застосованих у цьому документі

1.03.1 ТАБЛИЦЯ 1

| | |
|-------------|---|
| Вікова дата | Місяць/рік першого спуску на воду |
| AIS | Автоматична ідентифікаційна система |
| CEN | Європейський комітет стандартизації |
| CPR | Серцево-легенева реанімація (штучне дихання) |
| Комінгс | Включає поперечні конструкції за краєм кокпіту через які має ринути вода, у разі яхта на плаву, а кокпіт, або затоплений водою, або переповнений так, що вода переливається через край. |
| DSC | Цифровий вибіркового виклик (Коли у морі зазнають лиха, то подають УКХ радіо сигнали лиха за допомогою цифрового вибіркового виклику (DSC)) |
| EN | Європейська норма |
| EPFS | Електронна система визначення місця |
| EPIRB | Радіомаяк для означення місця бідуювання |
| Точка FA | Точка у площині шпангоута, де верхній кут транця сходиться з |

| | |
|-------------------------------------|---|
| | межовою лінією. |
| Foul- Weather Suit (Сухий костюм) | Одяг, виготовлений, аби утримувати у сухому стані того, на кого вдягнений, і може бути як одягом у вигляді комбінезона, так костюмом у складі окремої куртки і штанів. |
| GMDSS | Глобальна морська СИСТЕМА БЕЗПЕКИ |
| GNSS | Глобальна супутникова навігаційна система |
| GPIRB | EPIRB (аварійний радіомаяк), поєднаний з визначенням місця вбудованою GPS ITU Міжнародного телекомунікаційного союзу |
| GPS | Система глобального позиціонування |
| Люк | Термін включає вхідні люки у комплекті, а також кришки, чи накриття, як частину цих комплектів (частина сама по собі може фігурувати в тексті, як люк). |
| INMARSAT | Міжнародна організація морського супутникового зв'язку, приватна компанія, яка забезпечує супутниковий зв'язок щодо сигналів лиха, а також і загальний телефонічний, факсовий та електронний зв'язок. |
| IMO | Міжнародна морська організація |
| IMSO | Міжнародна організація мобільного супутникового зв'язку – незалежна, міждержавна, міжурядова організація, яка наглядає за діяльністю INMARSAT щодо додержання нею її обов'язків стосовно громадського обслуговування перед GMDSS і доповідає про це до IMO |
| ISAF | Міжнародна вітрильницька федерація |
| ISO | Міжнародний стандарт або Міжнародна стандартизаційна організація |
| Леєр безпеки | Трос, застосований у якості поручнів, чи леєрної огорожі, навкруг палуби |
| LOA | LOA, довжина найбільша, яка не включає релінгів, бушпритів, боканців і т. ін. |
| LWL | LWL, (довжина) вантажної ватерлінії |
| Однокорпусник | Яхта, у якій підводна частина корпусу на будь якому перетині (шпангоуті) не зменшується у напрямку діаметральної площини. |
| Рухомий баласт | Свинець, чи інший матеріал, в тому числі і вода, який не має іншого практичного призначення на судні, окрім того, щоб збільшувати вагу і/або впливати на остійність та/або на диферентування судна і який, коли судно є у перегонах, може бути переміщеним у поперечному напрямку, але без зміни його маси. |
| ORC | Конгрес крейсерських перегонів (колишня Рада крейсерських перегонів) |
| OSR | СОН , Спеціальні обов'язкові настанови щодо крейсерських перегонів |
| Встановлений стаціонарно (постійно) | Означає предмет, який ефективно приєднано болтами, приварено, прибрано під скло і т. ін. і який не може бути видаленим зі свого місця, чи задля участі у перегонах, чи під час перегонів. |
| PLB | Особистий радіолокаційний буй |
| Проа | Асиметричний катамаран |
| RRS | Правила вітрильницьких перегонів ISAF |
| SAR | Система пошуку і рятування |
| SART | Передавальсько-приймальна рація щодо Пошуку і рятування (SAR) |
| Вікова дата серії | Місяць, рік першого спуску на воду першої яхти виробничої серії |
| SOLAS | Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі |
| Страховальна | Прив'язь, що застосовується для з'єднання страховального |

| | |
|---------------------------------|---|
| линва-прив'язь | пояса з базовим пунктом. |
| Надійно закріплений | Утримуваний жорстко на місці у спосіб, (найтовлення, барашків, чи ручних закруток) за яким цей предмет має міцно утримуватися на місці за важких погодних умов, включно з перекиданням на 180°, і дозволяє під час перегонів цей предмет від'єднати і перемістити в інше місце |
| Стаціонарний (постійний) баласт | Свинець, чи інший матеріал, включно з водою, який не має іншого практичного призначення на судні, окрім того, щоб збільшувати вагу і/або впливати на остійність та/або на диферентування судна і який, коли судно є у перегонах, не може бути переміщеним і його маса не може бути змінена. |
| Стаціонарна страхувальна линва | Страхувальна линва (зазвичай коротша за страхувальну линву-прив'язь, що несеться на самому страхувальному поясі), яку приєднано на робочому місці. |
| Змінний баласт | Вода, яка несеться виключно для того, аби впливати на остійність та/або на диферентування судна, і маса якої, коли судно є у перегонах, може бути змінена, та/або ця вода може бути переміщена. |

Слова «має» та «мусить» є зобов'язуючими, а слово «може» - дозволяючим.

Слово «яхта» має розумітися як повністю рівнозначне слову «судно».

РОЗДІЛ 2 - ЗАСТОСУВАННЯ І ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

2.01 Категорії змагань

Для багатьох типів перегонів, від трансокеанських, які проводяться за несприятливих і жорстких умов, до коротких, які укладаються у світлу пору доби, і проводяться на закритих водоймах, запроваджено 6 категорій для визначення відмінностей щодо мінімальних вимог безпеки, і умов перебування особового складу на облавку яхт, що є необхідними за таких різних обставин:

2.01.5 Категорія 4

Короткі перегони, які відбуваються поблизу берега на відносно теплих, або захищених, водах, зазвичай за світлої пори доби

2.02 Інспекторський контрольний огляд

Яхті може бути вчинено інспекторський контрольний огляд у будь який момент. Якщо вона не відповідатиме вимогам цих Спеціальних настанов, її допуск до змагань може бути відхилено, або вона підпадатиме під дискваліфікацію, чи інше покарання, яке може бути приписане Національною повноважною організацією або організаторами перегонів.

2.03 Загальні вимоги

2.03.1 Все спорядження, наявність якого вимагається Спеціальними настановами, має: -

- a) відповідати функціональному призначенню
- b) утримуватися у чистоті, регулярно проходити перевірки, і обслуговуватися
- c) коли не є у застосуванні, зберігатися в умовах, де втрата ним функціональних якостей буде мінімізована
- d) бути легко доступним для користування
- e) за типом, розміром, функціональними можливостями, відповідати призначенню і розмірам яхти, на якій воно використовується.

2.03.2 Важкі предмети:

- a) баласт, баластні цистерни і діюче сукупно з ними обладнання має бути встановлене у стаціонарний спосіб
- b) важкі рухомі предмети включно з акумуляторними батареями, опалювальними і кухонними плитами, газовими балонами, цистернами і танками, скриньками з інструментом та з кітвами і з їх ланцюговими линвами, мають бути надійно закріплені
- c) важкі предмети, кріплення яких не зазначено у Спеціальних настановах, мають бути стаціонарно встановлені, або, як годиться, надійно закріплені.

2.03.3 Ходові вогні (СОН 3.27) мають нестися так, як зазначено у Міжнародних правилах запобігання зіткнень на морі (Частина С і Технічне доповнення 1) Всі яхти мають нести ходові (облавкові і гакабортний) вогні у належні за вимогами періоди часу.

РОЗДІЛ 3 - КОНСТРУКТИВНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ОСТІЙНІСТЬ, ФІКСОВАНЕ ОБЛАДНАННЯ

3.01 Міцність побудови, баласт і наряддя

Яхти мають бути міцно збудовані, водонепроникні, і, особливо стосовно всіляких отворів і шахт у корпусі, палубі, каютах, здатними витримувати удари води і перекидання. Вони повинні мати відповідне наряддя і відповідний баласт, бути мореплавними і мають відповідати вимогам і стандартам, які викладені далі у цьому документі. Ванти мають ніколи не бути роз'єднаними.

3.02 Водонепроникність корпусу, як цілого

3.02.1 Корпус разом з палубою, дахом рубки, ілюмінаторами, люками і всіма іншими частинами, має являти собою суцільний, водонепроникний агрегат, і будь який отвір у ньому повинен бути здатним до негайного закриття, аби гарантувати цю суцільність.

3.02.2 Колодязі і шахти швертів і плавців, та їм подібне, мають не бути відкритими у внутрішній простір корпусу, за винятком доступу через водонепроникні люки для контрольних перевірок і догляду, які повністю розташовуються вище рівня ватерлінії яхти, що є на плаву на рівному кілі за нормальних обставин.

3.02.3 Вісь обертання кантівного кіля має повністю знаходитися у межах водонепроникного контуру, що має відповідати вимогам **СОН** 3.02.2. Місця доступу до водонепроникного контуру для мети огляду і приведення систем в дію, або з іншою метою, має відповідати вимогам **СОН** 3.02.1.

3.02.4 Системи рухомого баласту мають бути обладнані дублюючою системою приведення в дію з ручним керуванням, за допомогою якої можна було б керувати всією ходовою масою кіля у разі виходу із ладу першої системи. Такі виходи з ладу означають вихід з ладу електричної, або гідравлічної систем та вихід з ладу механічних і структурних складових систем які в них вмонтовані. Система має бути придатною для швидкого керування нею і має бути керованою на будь яких кутах крену судна. Бажано, аби ця система була спроможною забезпечувати положення кіля у діаметральній площині.

3.04 Остійність – Однокорпусники

3.04.2 Яхта має бути сконструйована і збудована так, аби протистояти перекиданню.

3.04.3 Організатор перегонів має вимагати додержання встановлених мінімумів остійності, чи індексу остійності/плавучості. Зверніть увагу на індекс остійності, що міститься у правилах і обов'язкових настановах ORC.

*3.04.4 ISO 12217-2 може бути застосований як керівний принцип щодо загальної остійності для змагань, які проводяться у певних категоріях **СОН** за наступним:*

ТАБЛИЦЯ 3

| Категорія ISO | A | B | C |
|----------------------|-----|---|---|
| Категорія СОН | 1-2 | 3 | 4 |

3.04.5 Застосування, чи індексу ISO (міжнародних стандартів), чи будь якого іншого індексу, не гарантує повної безпеки, або повного звільнення від ризику перекидання або занурення, чи потопання.

3.04.6 Для суден з рухомим, чи змінним, баластом має застосовуватися, як підхід, що його зазначено у пункті **СОН** 3.04.4, так і ті вимоги Додатку К до **СОН**, які стосуються цієї справи.

3.04.7 Цістерни для змінного баласту мають бути встановленими стаціонарно і бути обладнані системою роз'єднувальних клапанів, а також смоків, придатних для функціонування за застосування ручної сили і на будь якому куті крену. Схема водопровідної системи судна має бути доступною для огляду на облавку судна.

3.06 Виходи - Однокорпусники

3.06.1 На яхтах з LOA 8.5 м (28 фут.) і більше та з віковою датою, або віковою датою серії, після січня 1995 має бути принаймні два виходи. Принаймні один із них має бути розташованим попереду від самої передньої щогли, за винятком випадку, коли цьому перешкоджають структурні особливості.

3.08 Люки і головний прохід

3.08.1 Попереду від максимальної ширини судна не може бути розташовано жодних люків, окрім встановлених на боковій поверхні рубки, якщо вони відчиняються так, що кришка, чи щиток люка у відчиненому положенні знаходяться у внутрішньому просторі корпусу (за винятком тих, площа отворів яких є меншою за 0.071м^2 (110 кв. цалів)).

3.08.2 Люк, встановлений на боковій поверхні рубки попереду від максимальної ширини судна, який відчиняється всередину судна і площа отвору якого є більшою за 0.071м^2 , має відповідати вимогам ISO12216 конструктивна категорія А, бути чітко означеним і користування ним обмежено попереджувальним написом: НЕ ВІДЧИНЯТИ В МОРІ. Зверніть увагу на пункт 3.02.1 цих **СОН**.

3.08.3 Будь який люк має бути:

- a) встановлений так, аби за крену корпусу на 90 градусів, люк знаходився над водою. Люки, які стосуються рундуків і відчиняються всередину корпусу, підпадають під цю вимогу. На яхті може бути максимум чотири люки (по два на кожній стороні від діаметрالی), які не відповідають цим вимогам, але за умови, що отвори кожного з них мають площу меншу за 0.071м^2 (110 кв. цалів). Для суден серій, розпочатих після січня 2009 року, на обшивку судна має знаходитися письмовий акт, підписаний проектантом, чи іншою особою, яка проводила випробування на затоплення. Що стосується цієї вимоги, то стан затоплюваності судна для випробувань має бути відповідним Light Craft Condition LCC (з додержанням пункту EN 6, 8666 стандартів ISO і пункту EN 3.5.1, 12217-2 стандартів ISO)
- b) встановлений стаціонарно
- c) таким, аби його можна було негайно щільно задраїти, коли судно є у положенні перекинутого на 180 градусів (перевертання).

3.08.4 Люк головного проходу:

- a) має бути обладнаним надійними запірними пристроями, якими можна було б користуватися як із середини, так і ззовні, також і за положення яхти у перекинутому стані
- b) мати запірні пристрої, кожен з яких був би:
 - i) здатний утримувати кришки люка як у закритому, так і у відкритому положенні
 - ii) незалежно від того, чи знаходяться кришки у закритому положенні на головному проході, а чи ні, вони були б протягом перегонів надійно приєднані до корпусу судна (скажімо, шкертом), аби запобігти їх падінню за облавок і втраті під час перегонів
 - iii) таким, аби він дозволяв вихід із приміщень у разі судно є повністю перевернутим

3.08.5 Якщо головний прохід простирається нижче за межову лінію, і судно має відкритий з корми кокпіт, то воно має відповідати одній із наступних вимог:

a) край комінгсу його головного проходу має бути розташованим не нижче за межову лінію свого місця, або

b) повністю відповідати всім аспектам ISO 11812 для конструктивної категорії А.

3.08.6 Для суден із закритим з корми кокпітом, на яких люк головного проходу простирається нижче за межову лінію свого місця, він має бути таким, аби головний прохід можна було перекрити знизу до рівня межової лінії свого місця за умови, що доступ до внутрішнього простору судна залишатиметься і тоді, коли встановлено перекриваючі деталі (скажімо, «пральні дошки»).

3.09 Кокпіти – зверніться до ISO 11812

3.09.1 Кокпіти мають бути міцної конструкції, швидко само-осушувани природним витоком води на всіх кутах крену і бути стаціонарно вбудованими в корпус, як його невід'ємна частина.

3.09.2 Кокпіти мають бути водонепроникними по своїй суті, тобто всі отвори до внутрішнього простору корпусу мають міцно і надійно закриватися.

3.09.3 Випускні трубопроводи трюмних смоків не можуть бути приєднаними до системи само-осушування кокпіту. Дивіться 3.09.8 цих **СОН** щодо мінімальних розмірів водовідводів із кокпітів.

3.09.4 Дно кокпіту має розташовуватися принаймні на 2% LWL вище від LWL (або на яхтах IMS, які було вперше спущено на воду 1/03, принаймні на 2% L вище від LWL).

3.09.5 Провові, бокові, центральні та кормові колодязі і шахти мають розглядатися, як кокпіти щодо вимог 3.09 цих **СОН**.

3.09.6 Щодо отворів кокпітів, відкритих у корму, то конструктивна площа такого отвору має бути не меншою, ніж 50% здобутку від найбільшої глибини кокпіту на найбільшу його ширину.

3.09.7 Ємність кокпітів

3.09.8 Відвід води із кокпіту

Дивіться 3.09.1 цих **СОН**. Площа перетину водовідвідних шляхів із кокпіту (після врахування сіток, якщо вони встановлені) має бути:

a) на яхтах з віковою датою, або віковою датою серії, залежно від того, що є більш раннім, ранньою за 1/72 або на будь якій яхті, LOA якої є меншою за 8.5 м (28 футів) принаймні 2 по 25 мм (один цаль) діаметром, з безперешкодним витоком, або рівноцінне щодо вищезазначеного.

b) на яхтах з віковою датою, або віковою датою серії, залежно від того, що є більш раннім, 1/72, чи пізнішою, принаймні 4 по 20 мм діаметром (3/4 цаля) з безперешкодним витоком, або рівноцінне зазначеному.

3.10 Кінгстони, заоблакові клапани і вентиля

Кінгстони, заоблакові клапани або вентиля, мають бути вмонтовані стаціонарно у всіх наскрізних отворах корпусу, які є нижче ватерлінії, за винятком вбудованих палубних шпігатів, приладів для вимірювання швидкості, глибиномірів і подібного, і все ж, засоби щодо перекривання цих отворів мають бути передбачені.

3.11 Шкотові катеринки

Шкотові катеринки мають бути встановлені таким чином, аби тому, хто ними користується, не було необхідним знаходитися значно нижче рівня палуби.

3.12 Степс щогли

Шпор щогли, яка спирається на кільовий степс, має бути безпечно закріплений до самого степса, чи до додаткової структури.

3.14 Релінги, леєрні стійки, леєри безпеки

3.14.2 Леєри безпеки, які є обов'язковими за Спеціальними настановами, мають бути «нацурковані», (надраєні, туго натягнуті).

a) Для розуміння принципу: якщо натиснути на леєр посередині між точками його кріплення з силою 50 N (5,1 кг, 11,2 силових фунтів) то його відхилення має бути не більшим за 50 мм.

3.14.3 Має бути забезпечено наступне:

- a) прововий релінг з висотою по вертикалі і отворами, що мають за своєю суттю відповідати таблиці 7. Провові релінги можуть відкриватися, але отвори між релінгом і будь якою іншою частиною судна не можуть бути більшими за 360мм (14.2") (додержання цієї вимоги перевіряється шляхом вставлення в отвір кола діаметром 360мм (14.2"))
- b) кормовий релінг, або ж леєри безпеки, влаштовані, як відповідна його заміна, з вертикальними отворами, які відповідають таблиці 7.
- c) леєри безпеки (леєри огороження) разом з леєрними стійками, які, разом з релінгами, мають являти собою ефективну суцільну захисну перепону навкруг робочої палуби для запобігання падіння людей за облавок. Для леєрів безпеки мають бути встановлені постійні опори з інтервалом не більшим за 2.20м (86.6") і леєри мають не виходити від опорних стійок за межі облавку
- d) верхні поручні релінгів мають бути на не меншій висоті від робочої палуби, ніж зазначено для верхніх леєрів безпеки у Таблиці 7.
- e) Верхні поручні релінгів, які можуть відкриватися, мають бути, коли судно є у перегонах, надійно зачинені.
- f) Релінги і леєрні стійки мають бути встановлені стаціонарно. У разі застосування гніздових заглиблень або втулкових стояків, вони мають бути закріплені крізними болтами, угвинчені, або приварені. Релінги та/або леєрні стійки, які у них вставляються, мають бути механічно фіксовані без допомоги самих леєрів. Якщо гніздові заглиблення або втулкові стояки не застосовуються, то стійки релінгів та/або леєрні стійки, мають бути закріплені крізними болтами, угвинчені, або приварені.
- g) Опорні місця для релінгів і леєрних стійок мають бути не далі всередину судна від краю відповідної робочої палуби ніж на 5% максимальної ширини або на 150 мм (6 цалів) залежно від того, що є більшим.
 - h) Опори леєрних стійок, або провових, чи кормових релінгів, мають не розташовуватися поза облавком від робочої палуби. Щодо сенсу цього правила, опори мають бути у вигляді гніздових заглиблень або втулкових стояків куди мають вставлятися трубки стійок, але не з фланцевими пластинами, за допомогою яких обладнання кріпиться до палуби, чи корпусу.
- i) За умови, що вся леєрна огорожа навкруг робочої палуби, як ціле, надійно забезпечена опорами леєрних стійок і релінгів, крайні опорні місця і вертикальні стійки можуть бути закріплені на корпусі позаду від робочої палуби.
- j) Якщо леєри безпеки закріплені своїми кінцями, або проходять крізь відповідним чином надійно встановлені леєрні стійки, які розташовано так, що вони є зсерединивід, та перекривають (заходять за), носовий релінг, і при цьому проміжок між верхнім леєром і прововим релінгом не перевищує 150мм (6 цалів), то вони не обов'язково мають бути закріплені за прововий релінг.
- k) Леєри безпеки мають простягатися безперервно і бути закріпленими тільки на прові і на кормі (або у безпосередній близькості від них). Проте, з кожного боку яхти можуть дозволятися проходи розумно необхідної ширини. За винятком їх кінцевих кріплень, переміщення леєрів у передньо-задньому напрямку має бути нічим не обмежене. Тимчасові оболонки, чи рукави, або підплітки, про які йдеться у 3.14.6 (с) мають не змінювати натягу леєра безпеки.
- l) Стійки мають бути прямими і розташованими вертикально за винятком наступного:
 - i) у межах перших 50мм (2 цалі) від палуби, стійки мають не переміщатися горизонтально від точки, де вони виходять із палуби або опорного пристрою більш, ніж на 10мм (3/8 цаля) та
 - ii) у будь якій точці вище за 50мм (2 цалі) над палубою стійки можуть відхилятися

від вертикалі не більше ніж на 10 градусів.

т) *наполегливо рекомендується, аби конструкція відповідала також міжнародним стандартам за ISO 15085.*

3.14.5 Висота розташування леєрів безпеки, вертикальні отвори, кількість леєрів

ТАБЛИЦЯ 7

| LOA | найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії | мінімальні вимоги |
|-------------------------------|---|---|
| до 8.5м (28футів) | раніше за січень 1992 | одинарний леєр безпеки, натягнутий над робочою палубою на висоті не меншій за 450мм (18 цалів). Жоден з вертикальних отворів не може бути завширшки більшим за 560мм (22 цалі) |
| до 8.5м (28футів) | січень 1992 і пізніше | як зазначено вище у таблиці 7 для тих, що є з LOA до 8.5м (28футів), але ж, якщо натягнуто проміжний леєр безпеки, то жоден з вертикальних отворів не може бути завширшки більшим за 380мм (15 цалів) |
| 8.5м (28 футів) і довше | раніше за січень 1993 | подвійний леєр безпеки з верхнім леєром, натягнутим над робочою палубою на висоті не меншій за 600мм (24 цалі). Жоден з вертикальних отворів не може бути завширшки більше за 560мм (22 цалі) |
| 8.5м (28 футів) і довше | січень 1993 і пізніше | як зазначено вище у таблиці 7 для тих, що є з LOA до 8.5м (28футів), але ж, якщо натягнуто проміжний леєр безпеки, то жоден з вертикальних отворів не може бути завширшки більшим за 380мм (15 цалів) |
| всі | всі | на яхтах з проміжними леєрами, останні мають бути натягнуті над робочою палубою на висоті не меншій за 230мм (9 цалів) |

3.14.6 Мінімальні діаметри леєрів безпеки, обов'язкові матеріали, специфікація

а) Леєри безпеки мають бути виготовлені із:

- витого сталюого неіржавіючого троса або
- високо модульної поліетиленової (HMPE) линви **Dyneema® Spektra®** в одинарній оболонці

б) Мінімальні діаметри зазначено нижче у таблиці 8.

в) На леєрах із неіржавіючого троса має не бути ніяких захисних оболонок, і використовуватися троси мають без щільних покриттів, проте, тимчасові рукави можуть застосовуватися, але за такої умови, що вони регулярно зніматимуться для контрольних оглядів.

д) За застосування сталевих тросів, рекомендовано вживати категорію Grade 316.

е) У разі застосування (HMPE) линви (Dyneema® Spektra®) то вона має сплеснюватися за порядком, зазначеним виробником.

ф) Натягнутий шнур, чи синтетична линва може застосовуватися як леєр безпеки, але за умови, що отвір, який ними закривається, не перевищує 100мм (4 цалі). Ці шнури мають замінятися принаймні раз на рік.

- g) Всі троси, оковки, місця анкерних кріплень, арматура і талрепи мають являти собою суцільну лєєрну систему безпеки, яка у будь якій своїй ділянці має за своєю міцністю не поступатися обов'язковим тросам для лєєрів.

ТАБЛИЦЯ 8

| | |
|----------------------|-------------------------------------|
| LOA | Мінімальний діаметр троса, чи линви |
| до 8.5м (28футів) | 3мм (1/8 цаля) |
| 8.5м – 13м | 4мм (5/32 цаля) |
| більше 13м (43футів) | 5мм (3/16 цаля) |

3.14.7 Релінги, лєєрні стійки, лєєри безпеки – вимоги щодо матеріалів

ТАБЛИЦЯ 9

| | |
|---|--|
| найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії | конкретні вимоги |
| раніше за січень 1987 | для стійок релінгів і лєєрів безпеки застосовувати вуглепластик не рекомендовано |
| січень 1987 і пізніше | стійки, релінги і лєєри безпеки мають бути виготовлені не із вуглепластику |

3.18 Туалет

3.18.2 Туалет, встановлений стаціонарно, або додатне відро

3.19 Койки

3.19.2 Койки, встановлені стаціонарно

3.22 Поручні

Під палубою, так, аби члени екіпажу мали змогу досить безпечно пересуватися за умов важкого моря, мають бути встановлені відповідні поручні.

Поручні мають без поламок витримувати бокове навантаження у 1500 N (близько 150кГ) – зверніть увагу на ISO 15085.

3.23 Трюмні (осушувальні) смоки і відра

3.23.1 Із жодних осушувальних смоків вода не може зливатися до кокпіту, якщо тільки цей кокпіт не є відкритим у море з корми.

3.23.2 Осушувальні смоки мають не сполучатися з осушувальною системою кокпіта (СОН 3.09).

3.23.3 Осушувальні смоки і сітчасті фільтри мають бути легко доступними для обслуговування і видалення забруднень.

3.23.4 За винятком того, коли вони встановлені стаціонарно, ручки до кожного з осушувальних смоків мають бути обладнані страхувальними шкертами (сорлінями), або стопорами, або іншими подібними пристроями, аби запобігти їх втраті.

3.23.5 Має бути забезпечене наступне:

е) один ручний осушувальний смок

ф) два відра міцної будови, кожне ємністю принаймні 9 літрів (2 англійських, чи 2.4 американських галони). Кожне відро має бути обладнане страхувальним шкертом.

3.24 Компас

3.24.1 Має бути забезпечене наступне:

а) морський магнітний компас, незалежний від постачання будь якої енергії, встановлений стаціонарно і правильно відрегульований відповідно до таблиці девіації.

3.25 Фали

На жодній із щогл не може бути встановлено менше, ніж по два фали, кожний із яких має бути здатним піднімати вітрила.

3.27 Ходові вогні (дивіться СОН 2.03.3)

3.27.1 Ходові вогні має бути встановлено так, аби вони не прикривалися вітрилами, або не приховувалися за нахилу яхти.

3.27.2 Ходові вогні мають не встановлюватися нижче за рівень палуби і мають розташовуватися на висоті не меншій, ніж одразу під верхнім леєром безпеки.

3.27.3 Яскравість ходових вогнів

ТАБЛИЦЯ 11

| LOA | Необхідна мінімальна потужність електричних ламп, що застосовуються у ходових вогнях |
|---------------------------|--|
| до 12 м (39.4 фути) | 10 W |
| 12 м (39.4 фути) і більше | 25 W |

3.27.5 На обшивку судна мають бути наявними резервні (запасні) лампочки для ходових вогнів, а для вогнів, де лампочки не застосовуються, відповідні запасні замінені деталі.

3.28 Двигуни, генератори, пальне

3.28.1 Рушійний двигун (головна енергетична установка)

а) Двигуни і супутні системи мають бути встановлені відповідно до інструкцій їхніх виробників, і мають за своїм типом, потужністю, технічними можливостями і характеру встановлення, чи монтування, відповідати розмірам і призначенню яхти.

б) У разі на судні встановлено стаціонарний рушійний двигун, він має бути обладнаним стаціонарними системами вихлопу, охолодження і паливної подачі та танками (баками) для пального; бути убезпечено ізолюваним і мати відповідний захист за важких погодних умов.

3.28.2 Генератор

Окремо встановлений електрогенератор не є обов'язковим. Проте, у разі його встановлено, він має бути стаціонарним, убезпечено закритим, і мати стаціонарні системи вихлопу, охолодження і паливної подачі та танк(и) (бак(и)) для пального, а також відповідний захист від впливу важких погодних умов.

3.29 Засоби зв'язку, електронні засоби визначення місця (EPFS), радары, автоматичні ідентифікаційні системи (AIS)

Користування Глобальною морською системою безпеки (GMDSS) і пристроєм цифрового вибіркового виклику (DSC) не може протягом того періоду, коли запроваджено спеціальну настанову, зазначатися для малих суден, як обов'язкове, але ж довіреним (відповідальним) особам рекомендовано, включити ці прилади до комплектів обладнання судна тоді, коли буде встановлюватися нове обладнання.

3.29.1 Має бути забезпечене наступне:

е) Ручна приймально-передавальна радіостанція, яка працює у метровому діапазоні (УКХ) водонепроникна, або забрана у водонепроникний чохол. Поза часом користування нею, вона має зберігатися у спеціальному водонепроникному мішку – «греб-бегу» (grab bag) (дивіться СОН 4.21).

ф) Незалежна від головної приймально-передавальної радіостанції, приймальна радіостанція, придатна для приймання метеосповіщень.

3.29.2 Яхтсмени мають давати собі звіт у тому, що жодні рефлектори, активні, чи пасивні, відбивачі, не є гарантією щодо виявлення або спостереження з боку судна, що користується радаром.

а) Увага довірених (відповідальних) осіб звертається на те, що за діючим, або таким, що має невдовзі набрати сили, законодавством, яке поширюється на територіальні морські простори деяких країн, де запроваджено системи AIS (автоматичні ідентифікаційні системи), наявність цих систем на суднах, в тому числі і на відносно малих суднах є, або має невдовзі стати, обов'язковою.

РОЗДІЛ 4 –РУХОМЕ УСТАТКУВАННЯ І ПРИЛАДДЯ, ПОСТАЧАЛЬНІ МАТЕРІАЛИ

ДЛЯ ЯХТИ

(щодо води і пального дивіться СОН 3.21 і СОН 3.28)

4.01 Вітрильні літери і числа

4.01.1 Яхти, які не є яхтами міжнародного класу ISAF, або яхтами визнаного класу, мають, наскільки тільки можливо, відповідати вимогам ПВП 77 і Додатку G, але ж при цьому несення вітрильних чисел, наданих державними установами, є обов'язковим.

4.01.2 Вітрильні числа і літери того ж розміру, що і на гроті, мусять, якщо не поставлене жодне з вітрил з числами, бути розташовані на заміняючих засобах.

4.03 М'які дерев'яні затички

Затички із м'якого дерева, відповідного розміру і звужені з одного кінця, мають бути прикріплені, чи зберігатися поряд з відповідними предметами обладнання кожного із крізних отворів у корпусі.

4.05 Вогнегасники

Має бути забезпечене наступне:

4.05.1 Вогнегасники, принаймні два, мають бути готовими до використання у відповідних різних частинах судна.

4.06 Кітва(и)

4.06.1 Кітва, чи кітви, мають нестися на облавку відповідно до розташованої нижче таблиці:

a) 1 кітва, що є швидко доступною для користування

4.07 Ручні електричні ліхтарі

4.07.1 Має бути забезпечено наступне:

b) водонепроникний електричний ручний ліхтар, із запасними батарейками і лампочками

4.08 Довідник щодо першої меддопомоги і санітарна сумка

4.08.1 Має бути наявним відповідний довідник-підручник щодо першої медичної допомоги

За відсутності вимог національної повноважної організації рекомендується користуватися одним із наступних останніх видань:

b) First Aid at Sea, by Douglas Justins and Colin Berry, published by Adlard Coles Nautical, London

c) Le Guide de la medecine a distance, by Docteur J Y Chauve, published by Distance Assistance BP33 FLA Baule, cedex, France.

4.08.2 Має бути наявною санітарна сумка для першої меддопомоги

4.08.3 Вміст і місце зберігання санітарної сумки має відповідати настановам довідника, що застосовується, де враховуються певні умови, тривалість подорожі і кількість людей на облавку яхти.

4.09 Туманний горн

На облавку має бути наявним туманний горн

4.10 Радіолокаційний відбивач, (рефлектор) Автоматична ідентифікаційна система AIS

4.10.1 Має бути забезпечено наявність пасивного радіолокаційного рефлектора (радіолокаційного відбивача без використання будь якої енергії)

а) Якщо радіолокаційний відбивач є у формі октаедра, він має бути за розміром по діагоналі не меншим, ніж 456мм (18 цалів), або якщо він не є октаедром за своєю формою, то задокументований радарний перетин і площу рефлектора не меншу за 10м^2 . Мінімальна висота розташування над поверхнею води 4.0 м (13 футів).

б) Пасивні і активні пристрої, про які йдеться у цьому пункті, та у пунктах 4.10.1 і 4.10.2, головним чином застосовуються на частотах X (9GHz).

4.10.2 Найбільш ефективними відповідачами з яхти на сигнал РЛС є RTE (Radar Target Enhancer - радіолокаційні цільові підсилювачі) які можуть бути на облавку на додаток до обов'язкового пасивного відбивача. RTE (радіолокаційний цільовий підсилювач) має відповідати вимогам ISO 8729-2:2009. Мати на судні RTE (радіолокаційний цільовий підсилювач) наполегливо рекомендується.

б) Нести пасивний відбивач, чи застосовувати RTE (радіолокаційний цільовий підсилювач) вирішує довірена (відповідальна) особа на облавку відповідно до наявних обставин.

4.10.3 Якщо є можливим, то застосування пасивного відбивача, спільно з ISO8729-1:2010 слугуватиме краще за будь які попередні моделі і виглядає як циліндр вагою 5 кг, висотою 750мм і діаметром 300мм. а вагою не більше 5кг, що відповідає виправленому міжнародному стандарту ISO 8729, є кращим за своїми якістьми, ніж попередні моделі, Коли стандарт ISO 8729 буде опублікований, то СОН щодо радіолокаційних відбивачів (рефлекторів) будуть переглянуті і, можливо, змінені.

4.10.4 РЛС, що працює на частоті S (3GHz) часто застосовується на транспортних суднах, за поганої погоди як доповнення до РЛС з частотою X (9GHz). На РЛС з частотою S (3GHz) пасивний відбивач RTE (радіолокаційний цільовий підсилювач) впливає майже в 10 разів слабше, ніж на РЛС з частотою X (9GHz). Якщо його не сконструйовано спеціально для роботи на хвилях S (3GHz), RTE взагалі не дає ніякого ефекту.

4.11 Навігаційне обладнання і інструменти

4.11.1 Морські мапи

Мають бути наявними мореплавні мапи (а не тільки самі електронні), освітлене місце, та прокладний інструмент для роботи з мапами.

4.12 Написи щодо місць знаходження аварійного спорядження

Забрані у жорсткий водостійкий матеріал таблички з написами щодо місць знаходження аварійного спорядження мають бути вивішені на видних місцях у головному приміщенні, і на них має бути чітко зазначено місця зберігання найважливіших предметів із комплектів аварійних споряджень..

4.13 Лунолот або лот із лотлінем

4.13.1 На облавку має знаходитись лунолот або звичайний лот із лотлінем

4.16 Інструмент і запчастини

Має бути забезпечено, як наявність на облавку яхти інструменту і запасних частин, так і володіння прийомами швидкого від'єднання від корпусу, чи видалення, стандартного обладнання.

4.17 Назва яхти

Назву яхти має бути нанесено на всі плавучі предмети спорядження, як то: рятувальні жилети, диванні подушки, сидіння, рятувальні буї, плавучі пристрої для витягування людей з води плавучі кінці-зашморги («слінги»), «греб беги» (плавучі кіси) і т ін.

4.18 Світло-відбивальний матеріал морського типу

Рятувальні буї, кінці-зашморги (пристрої для витягування людини з води), рятувальні плоти, рятувальні жилети, мають бути позначені світло- відбивальним

матеріалом морського типу (стрічкою). Дивіться **СОН 5.04, 5.08.**

4.22 Рятувальні плавучі засоби

4.22.1 Наступне має бути забезпечене так, аби воно було готовим до раптового використання і знаходилося під рукою у стернового:

а) рятувальний буй з вогнем, що вмикається самостійно, і кітва-драга, або рятувальний кінець-зашморг з вогнем, що вмикається самостійно, але без кітви-драги

4.22.3 Всякий надувний рятувальний засіб і будь який автоматичний пристрій (скажімо прапор зі штоком, що витягується стисненим повітрям) має перевірятися і обслуговуватися через проміжки часу, що їх зазначено в інструкції виробника.

4.22.4 Кожний рятувальний плавучий засіб, чи рятувальний кінець, має бути означено світло-відбивальним матеріалом морського типу (4.18).

4.23 Піротехнічні і світлові сигнали

4.23.1 Піротехнічні сигнали мають використовуватися відповідно до Кодексу SOLAS LSA, Частина III, візуальні сигнали, і бути не старішими за відштамповану кінцеву дату використання (якщо така є) або, якщо не проставлено кінцеву дату, то не старішими за 4 роки.

ТАБЛИЦЯ 13

| червоні парашутні сигнальні ракети LSA III 3.1 | червоні ручні сигнальні ракети LSA III 3.2 | Ракети жовтогарячого диму LSA III 3.3 | Категорія перегонів |
|--|--|---------------------------------------|---------------------|
| | 4 | 2 | Mo4 |
| 2 | 4 | 2 | Mu4 |

4.23.2 Наступні вогні мають бути наявними і готовими до користування ними для уникання зіткнень у морі:

а) водонепроникний білий ручний електроліхтар, із запасними батарейками і лампочками.

б) водонепроникний білий потужний переносний прожектор (фара) із запасними батарейками і лампочками.

4.24 Кидальний кінець

а) кидальний кінець має бути 15 м - 25 м (50 - 75 футів) довжиною і бути доступним із кокпіту

б) рекомендується застосовувати кидальний кінець типу «кидальної шкарпетки» - дивіться Додаток D

4.25 Кокпітний ніж

Надійний гострий ніж, що зберігається у безпечному стані вкладеним у піхви, має бути легко досяжним із кокпіту, чи з палуби.

4.26 Штормові вітрила і вітрила важкої погоди

4.26.1 Конструювання

а) наполегливо рекомендується, аби довірені (відповідальні) особи проконсультували своїх розробника і виробника вітрил, аби дійти висновку щодо найбільш ефективних розмірів штормових вітрил і вітрил важкої погоди. Ці вітрила за своїм призначенням є такими, щоб забезпечувати безпечний рух яхти за важких погодних умов, а не являють собою частину перегонних засобів. Площі, наведені нижче, є максимально припустимими. Відповідно до остійності та інших характеристик окремих яхт запропоновані розміри можуть бути залюбки зменшеними.

4.26.2 Гарна видимість

а) кожний із штормових стакселів має бути, або виготовлений із матеріалу, який за своїм кольором впадає у вічі, (скажімо, світланково-рожевого, помаранчевого, жовтогарячого, чи жовтого кольору), або ж мати добре видимі кольорові нашивки, розміром принаймні у 50% його площі, (аж до максимального діаметра у три метри) розташовані на обох сторонах вітрила, так само і на поворотній крилоподібній щоглі, яка застосовується навзамін триселя, має бути нанесено з обох боків по добре видимій кольоровій ділянці.

4.26.3 Матеріали

- а) ароматичні поліаміди – арамідів, карбон та інші схожі з ними матеріали, мають не застосовуватися для виготовлення триселів чи штормових стакселів, але дозволеними є такі матеріали, як spectra/dyneema (спектра/дайніма) і схожі з ними матеріали.
- б) наполегливо рекомендується, аби до стакселя важкої погоди не було включено арамідів, карбону та схожих пластиків, інших, ніж spectra/dyneema (спектра/дайніма).

4.26.4 Має забезпечуватися наступне:

- а) проводки шкотів на палубі для кожного із штормових вітрил та вітрил важкої погоди;
- б) для кожного штормового стакселя, або стакселя важкої погоди, незалежність засобів кріплення його передньої шкаторини до штагу від будь якої ґари (пазу) для передньої шкаторини. Можливість кріплення стакселя важкої погоди швидко і зручно. Засіб для кріплення штормового стакселя має бути встановленим стаціонарно. Площа вітрильності штормового стакселя, або стакселя важкої погоди, має обчислюватись як: $(0.255 \times \text{довжину передньої шкаторини} \times (\text{перпендикуляр до передньої шкаторини} + 2 \times \text{половину ширини}))^*$ До вітрил, вироблених у січні 2012 і після, застосовуватиметься наступне:
- с) штормовий трисель, який має бути шкотованим незалежно від ґика і мати вітрильну площу не більшу за 17.5% довжини передньої шкаторини грота (P) x довжину нижньої шкаторини грота (E). Вітрильна площа штормового триселя обчислюється як: $(0.5 \times \text{довжини передньої шкаторини} \times \text{найкоротшу відстань між точкою гасового кута і задньою шкаториною})$. Штормовий трисель не може мати а ні головної (фалової) дощечки, а ні лат, проте, штормовий трисель не є обов'язковим для яхт, які мають поворотні крилоподібні щогли, які можуть бути відповідними заміниками триселів. Зазначений метод обчислення площі стосується вітрил, виготовлених у січні 2012 і після того;
- д) якщо наявність штормового триселя є обов'язковою або за **СОН 4.26.4 (с)** або за **СОН 4.26.4 (g)**, то вітрильне число яхти і літери мають бути розташовані на обох сторонах триселя (або поворотної щогли, яка замінює трисель) та бути такими великими за розміром, наскільки це є практично можливим;
- ф) стаксель важкої погоди (або вітрило важкої погоди на яхті, на якій немає штага) з вітрильною площею не більшою за 13.5% квадрата висоти переднього трикутника;
- g) або штормовий трисель за визначенням **СОН 4.26.4(с)**, або грот, що рифиться зі скороченням передньої шкаторини принаймні до її 40%;
- і) наполегливо рекомендується, аби до стакселя важкої погоди не було включено арамідів, карбону та інших, високомодульних волокон

РОЗДІЛ 5 – ОСОБИСТЕ СПОРЯДЖЕННЯ

5.01 Рятувальні жилети (Особисті засоби плавучості)

5.01.1 Для кожного із членів екіпажу має бути наявним рятувальний жилет, який відповідає наступним вимогам:

a) відповідає ISO 12402 – 3 (Рівень 150) або є рівноцінним, за ISO 12402 вимагається, аби жилети рівня 150 були обладнані стандартним свистком і світло-відбивальним матеріалом. А також, якщо жилет обладнано страхувальним поясом, то такий пояс за ISO 12402 має відповідати вимогам ISO 12401. Будь який рівноцінний рятувальний жилет має відповідати тим самим вимогам.

Зауваження: Особи з крупнішою, ніж середня, будовою тіла, є загалом і більш плавучими, отже, їм не потрібно мати жилети з більшою, ніж середня, плавучістю. Вдягнений жилет рівня 275 може створювати труднощі щодо потрапляння у середину рятувального плоту.

b) або бути обладнаним підгузниками, чи стеговими шлейками, або відповідати нормам ISO 12401.

Підгузні, чи стегові шлейки разом із їхнім обладнанням і причандаллям мають бути досить міцними, аби підняти з води того, на кого вони вдягнені.

c) обладнаний вогнем для рятувальних жилетів за SOLAS LSA, код 2.2.3 (білий, >0.75 свічі, >8 годин),

d) якщо надувний, то має систему стислого газу для надування,

e) якщо надувний, то постійно перевірятися на наявність стислого газу,

f) бути сумісним із страхувальним спорядженням користувача

g) бути чітко маркірованим із зазначенням або назви яхти, або прізвища користувача.

Наполегливо рекомендується, аби рятувальний жилет мав:

j) прикриття від бризок, дивіться ISO 12402 – 8,

k) пристрій PLB (особистий радіолокаційний буй) (який, як і інші типи радіомаяків для означення місця лиха (EPIRB), має бути належним чином зареєстрований у відповідних органах)

l) якщо надувного типу, то має запасний балончик і, якщо така застосовується, то запасну активуючу голівку

5.01.4 Довірена (відповідальна) особа має принаймні раз на рік особисто перевіряти кожний із рятувальних жилетів

5.02.6 Увага! Страхувальний пояс за своєю конструкцією не призначений для того, аби буксирувати людину, яка є у воді і, що важливо, страхувальні пояси застосовуються для того, аби мінімізувати, чи усунути, ризик занурення у воду за облявком верхньої частини тіла людини, особливо, коли йдеться про роботу на баковій частині палуби Для цієї мети треба, аби страхувальна лінва була завдовжки один метр, або на середині двометрової лінви було вмонтовано патент-карабін. Дбайливе користування правильно відрегульованою страхувальною лінвою і застосування лінв найменшої довжини, доводить, що це є найефективнішим засобом запобігання випадків людини за облявком.

5.04 Штормовий одяг («Непромоканці»)

b) рекомендується, аби на верхню частину і манжети рукавів «штормовок» було нанесено морського типу світло-відбивальні означення яскравих кольорів. Дивіться СОН 4.18.

ЧАСТИНА 6 – ТЕОРЕТИЧНА І ПРАКТИЧНА ПІДГОТОВКА

6.04 Підготовка на облавку за заведеним порядком

6.04.1 Рекомендується, аби тренування екіпажу щодо надзвичайних ситуацій, в тому числі і маневру «людина за облавком», проводилося регулярно за заведеним порядком через слушні проміжки часу.

6.05.3 Принаймні одна особа із складу екіпажу має бути обізнаною як з проведенням процедур щодо першої меддопомоги, допомоги за переохолодження, утоплення так і з серцево-легеневою реанімацією, і відповідними системами сигналізації і зв'язку (дивіться **СОН** 6.02.7, 6.03.4)

ДОДАТОК В

Посібник щодо ISO (Міжнародних стандартів) та інших нормативів

Застосування і політика поширення

Кожного разу, коли доречним є застосування певних стандартів ISO, норм CEN (Європейський комітет стандартизації), обов'язкових настанов SOLAS (Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі), чи інших, визнаних, як міжнародні, стандартів, **СОН** запроваджує їх у дію.

Зміни, розширення і вдосконалення міжнародних стандартів розглядаються підкомітетом Спеціальних обов'язкових настанов (**СОН**) і ними можуть замінятися частини Спеціальних настанов. Запровадження істотних змін, якщо тільки це видається можливим, стосується тільки нових яхт і нового обладнання.

ISO

ISO, Міжнародна стандартизаційна організація, є всесвітнім об'єднанням національних стандартизаційних організацій (організацій, які є членами ISO). Відпрацьовування міжнародних стандартів зазвичай виконується технічними комітетами ISO. Кожна із організацій-членів, яка є зацікавленою щодо предмету, заради котрого створено комітет, має право бути представленою у цьому комітеті. У роботі комітетів беруть участь міжнародні, як урядові, так і неурядові, організації, серед яких, приміром, є ISAF. Примірники збірок міжнародних стандартів можна отримати у національному стандартизаційному органі. Наступні Міжнародні стандарти (плановані стандарти) згадуються у Спеціальних настановах:

| Стандарт ISO | Предмет стандартизації | Спеціальна обов'язкова настанова |
|--------------|---|----------------------------------|
| 8729 | морські радіолокаційні відбивачі (рефлектори) | 4.10 |
| 9650 | рятувальні плоти | Додаток А Частина II |
| 11812 | водонепроникні і само відливні кокпіти | 3.09 |
| 12401 | палубні страхувальні пояси (опубліковано також і як EN 1095) | 5.02 |
| 12215 | стандарти щодо форми і будови корпусу | 3.03 |
| 12217-2 | вимоги щодо остійності і плавучості | 3.04.4, 3.05 |
| 15085 | захисні леєри (леєри безпеки) тенти, сітки, леєрні стійки, місця страхувального кріплення | 3.14, 3.15 |
| 17339 | плавучі кітви | 4.27 |
| 12402 | Особисті Засоби Плавучості | 5.01 |

CEN

Стандарти (норми) CEN (Committee European de Normalisation – Європейського комітету стандартизації) поширюються у Європі Європейським комітетом стандартизації (CEN), який публікує EN (Європейські норми) і який близько співпрацює з ISO. У Спеціальних настановах згадуються наступні:

| Стандарт (норма) EN | Предмет стандартизації | Спеціальна обов'язкова настанова |
|---------------------|---|----------------------------------|
| 394,399 | обладнання рятувальних жилетів | 5.01 |
| 396 | рятувальні жилети | 5.01 |
| 1095 | палубні страхувальні пояси (опубліковано також і як ISO 12401) | 5.02 |
| 1913-1-3 | сухі костюми для виживання | 5.07 |

ABS

Посібник ABS щодо будівництва і класифікації крейсерських яхт. Цей посібник, який стосується стандартів (норм) конструкції корпусу, вперше було опубліковано Американським бюро судноплавства (ABS) у співпраці з Радою крейсерських перегонів ORC.

План про надання раніше переданих від ABS повноважень, було скасовано. По за те, примірники посібників можна отримати в офісі ISAF. Конструктори і виробники можуть письмово звертатися за визнанням того, що вони сконструювали і збудували, яхту відповідно до первинного посібника або до погодженого з ABS його вторинним варіантом (дивіться **COH**, Додаток М).

RCD

RCD (Директиви щодо суден для відпочинку – Recreational Craft Directive), опубліковані під егідою ЄС, за якими «обізнані особи і організації» можуть погоджувати стандарти конструкції яхт, які потім можуть отримати право на продаж у ЄС (дивіться **COH** 3.03 і Додаток М).

SOLAS

Конвенція SOLAS (Safety of Life At Sea – Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі) опублікована IMO (International Maritime Organisation – Міжнародною морською організацією), у якій ISAF має консультативний статус. SOLAS Розділ III, Настанови 3, 10 з посиланням на Кодекс LSA (Life Saving Appliances – Пристрої для рятування життя) (Настанови видано, як окремий буклет) до якого у **COH** містяться наступні посилання:

| Кодекс LSA | Предмет стандартизації | Спеціальна обов'язкова настанова |
|---------------------------|--|----------------------------------|
| Розділ III, 3.1, 3.2, 3.3 | Сигнальні ракети (піротехнічні засоби) | 4.23 |
| Розділ II, 2.2.3 | Вогні на рятувальних жилетах (ОЗП) | 5.01 |
| Розділ IV, 4 | Рятувальні плоти | 4.20 |
| Розділ II, 2.3 | Костюм для занурювань | 5.07.1 |
| Розділ II, 2.5 | Захист від втрат тепла | Додаток А Частина II |

Додаток С

Стандартний бланк-анкета інспекторської перевірки судна

• Майте, будь ласка, на увазі, що цей додаток не є вичерпним, а тільки встановлює провідний принцип, за яким і застосовується організаторами перегонів. Додайте, що вважаєте за потрібне. Екземпляр цієї анкети заздалегідь має бути наданим кожній яхті.

ВАЖЛИВО: інспекторська перевірка проводиться тільки як скеровуючий засіб.

Інспектор не має прав на зменшення, чи знижування повної і нічим не обмеженої відповідальності власника та довіреної (відповідальної) особи.

- **ДОВІРЕНА ОСОБА**, приготуйте, будь ласка судно і підпишіть анкету.
- **ІНСПЕКТОРИ**, відмітьте кожну позицію позначкою або хрестиком у контрольній колонці. Впишіть, якщо потрібно, додаткові зауваження. Покажіть анкету довіреній (відповідальній) особі і поверніть анкету якнайскоріше разом зі звітом до перегонного комітету.

ЯХТА _____

Вітрильне число _____

Кількісний склад екіпажу на ці перегони _____

Загальна місткість рятувального плоту _____

«Цим я проголошую, що є власником, чи довіреною (відповідальною) особою, і що я прочитав і зрозумів Спеціальні обов'язкові настанови ISAF, зокрема пункти 1.02.1, 1.02.2, і 1.02.3 (Відповідальність довіреної особи)»

Підпис _____

Прізвище і ім'я друкованими літерами _____

Дата _____

ПІД ПАЛУБОЮ

На одному, чи більше, місцях розташування виявлено наступне:

**Пункт
Спец.
Настанов**

**Повністю
відповідає,
або
зауваження**

| | Пункт Спец. Настанов | Повністю відповідає, або зауваження |
|--|-------------------------------------|--|
| Кількість страхувальних поясів і линв? | 5.02.2 | |
| Чи є кольорові індикатори-прапорці у нових страхувальних линвах? | 5.02 | |
| Кількість страхувальних линв особливої надійності? | 5.02.2 | |
| Кількість рятувальних жилетів? | 5.02 | |
| Туманний горн | 4.09 | |
| Електричний ліхтарик + запасні батареї і лампочки | 4.07.1(b) | |
| Надпотужний ліхтар, чи рухома фара + відповідні запасні речі | 4.07.1(a) | |
| Пристрої для від'єднання стандартного обладнання | 4.16 | |
| Комплект для першої меддопомоги і довідник-підручник до нього | 4.08 | |
| 2 відра міцної будови | 3.23 | |
| 2 вогнегасники | 4.05 | |

| | | |
|---|---------------|--|
| Чи зафіксовано шпор щогли на кільвовому степсі? | 3.12 | |
| Чи машина (двигун) встановлена стаціонарно і безпечно закрита.? | 3.28.1 | |
| Стаксель важкої погоди (якщо не заснований під палубою) | 4.26.4(b),(f) | |
| Наявність схеми розташування головних предметів обладнання щодо безпеки (рятувальне, сигнальне, медичне, аварійне)? | 4.12 | |
| Чи закріплені на своїх місцях важкі, не встановлені стаціонарно, предмети? | 2.03.2 | |

ПІД ПАЛУБОЮ

показано також наступне:

| | | |
|--|------|--|
| Кількість чинних сертифікатів на рятувальні плоти | 4.20 | |
| Чи є чинними сертифікати на рятувальні плоти? | 4.20 | |
| Чи підписане власником свідоцтво про бал (вимірювальне свідоцтво)? | | |
| Свідоцтво про бал (вимірювальне свідоцтво) чинне до (дата)? | | |
| Дані щодо площі радарного рефлектора (якщо він не є октаедром 18 дюймів по діагоналі) декларується не менше, ніж 10м ² RCS (radar cross-section – радіолокаційних перетину) | 4.10 | |
| Чи є наявними морські мапи (не тільки електронні) | 4.11 | |
| Відповідність вимогам щодо побудови | 3.03 | |
| Відповідність вимогам щодо остійності | 3.04 | |
| 406MHz EPIRB – АРБ аварійний радіо буй, його ідентифікаційне число? | 4.19 | |
| Обслужений? | 4.19 | |
| Якою кількістю членів екіпажу подано звіт(и) про завершене навчання щодо «людини за облавком»? | 6.01 | |

НА ПАЛУБІ

| | | |
|--|---------------|--|
| Комплект закривання головного вхідного люка | 3.08.3(b) | |
| Показано страхувальний(ні) пристрій(ої) якими приєднано «пральну(і) дошку(и)» так, аби не потрапила(и) за облавок? | 3.08.4(b)(ii) | |
| Показано фіксуючі пристрої для ручок осушувальних смоків | 3.23.4 | |
| Забезпечення проводок і такелунку для штормового стакселя (якщо немає, то стакселя важкої погоди) з проведеними і готовими до користування шкотами | 4.26.4(a)(e) | |
| Такелунок для триселя, готовий для користування | 4.26.4 | |
| Чи можна поставити трисель не прибираючи грота із ґари (пазу) передньої шкаторини, або не знімаючи повзунків (раксів) грота з рейки на щоглі? | 4.26.4(b) | |
| Чи є наявним пристрій для керування судном без стерна – чи його випробували? | 4.15.1(b) | |
| Чи обладнано встановлення радіолокаційного видбивача (рефлектора) не нижче за 4 метри над поверхнею води під час його використання? | 4.10 | |
| Чи готові до користування ходові і стоянкові вогні (навігаційні вогні) як основні, так і резервні? | 3.27 | |

| | | |
|--|-------------------------|--|
| Чи фіксуються у закритому стані кришки (накриття) кокпіта для важкої погоди? | 3.02.1 | |
| Чи можуть матроси залишатися пристебнутими, рухаючись вздовж, або упоперек, палуби? | 4.04.2(b) | |
| Чи натягнуто (нацурковано) леєри безпеки? | 3.14.2 (ii) | |
| Чи є наявними джек-штаги, готові до використання? | 4.04 | |
| Чи є стаціонарні стропи безпеки на робочих місцях? Скільки їх? | 4.04.2(b), 5.02.5(b) | |
| ЛЮДИНА ЗА ОБЛАВКОМ | | |
| Дата і місце останнього учбового відпрацювання дій щодо «людини за облавком»? | 6.04.1 | |
| Скільки осіб із складу цього екіпажу брали участь в учбовому відпрацюванні дій на цьому судні? | 6.04.1 | |
| ПІРОТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ (РАКЕТИ) | | |
| Достаньте кожний із піротехнічних засобів із футлярів і відкладіть для перевірки. | 4.23 | |
| Червоні ручні ракети (фальшфейєри) – скільки їх? Всі SOLAS? | 4.23 | |
| Червоні парашутні ракети – скільки їх? Всі SOLAS? | 4.23 | |
| Білі ручні ракети (фальшфейєри) – скільки їх? | 4.23 | |
| Жовтогарячі димові ракети – скільки їх? Всі SOLAS? | 4.23 | |
| Чи можуть члени екіпажу описати «в сліпу», як ці ракети приводити в дію? | 4.23 | |

РАПОРТ ІНСПЕКТОРА ПЕРЕГОНОВОМУ КОМІТЕТОВІ

Я провів інспекторську перевірку зазначеної вище яхти _____
(дата)

Місце перевірки: _____

Висновки, зауваження: _____

Підпис _____

Прізвище і ім'я друкованими літерами _____

ДОДАТОК D

Матеріал є тільки інформативним
Негайна зупинка і рятувальний кінець-зашморг

ЛЮДИНА ЗА ОБЛАВКОМ– ШВИДКА ЗУПИНКА І РЯТУВАЛЬНИЙ КІНЕЦЬ-ЗАШМОРГ (АБО РЯТУВАЛЬНИЙ КІНЕЦЬ ОЛЕКСАНДРОВА)

Коли один із членів екіпажу потрапляє за облавок, то найголовнішим фактором постає фактор часу. У пошуку такої системи витягання людини із за облавку, яка б була простою і блискавично швидкою, Комітет щодо безпеки на воді Спілки яхтових перегонів США, Вітрильна ескадра морської академії США, Крейсерський клуб Технічного комітету Америки і Вітрильна фундація Сіетла, Вашингтон, поєднали свої зусилля щодо проведення досліджень і випробувань у морі. Наслідком їхньої спільної роботи є варіант маневру «людина за облавком», який назвали «методом Негайної зупинки» (Quick-Stop). Головною рисою цього методу є те, що судно негайно знижує швидкість через приведення до вітру, а відтак маневрує досить повільно, залишаючись поблизу від потерпілого. За більшості випадків це виявляється кращим, ніж слідування вбік бакштагом-галфвіндом, виконання повороту фордевінд або оверштаг, і повернення зворотнім курсом до потерпілого.



Маневр у стилі НЕГАЙНОЇ ЗУПИНКИ, «КВІКСТОП» (QUICK-STOP)

1. Вигук «людина за облавком» і доручення одному із членів екіпажу спостерігати і безперервно вказувати на **місцезнаходження потерпілого** у воді. Цей коректувальник має не відволікаючись тримати потерпілого на оці. (дивіться малюнок

2. Негайно киньте плавучість

Киньте плавучий (рятувальний) предмет, такий, як кокпітне м'яке сидіння, рятувальний круг і т. под. Цей предмет має не тільки, і не стільки, допомогти потерпілому, як бути орієнтиром щодо місця падіння і сприяти коректувальникові, аби краще бачити місце. Розгортання штока з прапором (рятувального буйка), вимагає досить багато часу. Шток із прапором може прислужитися у разі перший захід на витягання потерпілого видасться невдалим.

3. Приведіть судно у положення вітер в чоло (дивіться малюнок 1)

4. Залиште стаксель на «старому» облавку, аби він постав винесеним на вітер, а відтак уповільнював хід судна.

5. **Тримайте увал з винесеним на вітер стакселем** до курсу, повнішого за галфвінд.
6. **Стернуйте курсом від галфвінду до повного бакштагу** дві-три довжини корпусу, відтак лягайте на майже чистий фордевінд.
7. **Попустіть стаксель**, тримаючи тимчасом грот у діаметралі (чи близько до цього). Стаксель-шкоти не розсмикуйте повністю, навіть на чистому фордевінді тримайте їх у середині від леєрів безпеки.
8. **Тримайте курс фордевінд**, допоки потерпілий не опиниться у вас на траверзі.
9. **Кидайте грот** (поворот фордевінд).
10. **Наблизьтеся до потерпілого** на кусі **приблизно 45 - 60 градусів**.
11. **Здійсніть поєднання з потерпілим**, користуючись линвою, чи іншим пристроєм. Морська академія застосовує «кидальну шкарпетку», яка складається із 75 футів (23 метри) легкої плавучої линви і мішечку, у який вона вкладена, «кидальну шкарпетку» можна кидати на вітер, тому що линва залишається у мішечку і висотується з нього у міру того, як мішечок прямує за вітром до потерпілого.
12. **Проводіть витягування людини на облавок** з навітряного боку.

«Квікстоп» (Негайна зупинка) під спінакером.

Такий самий порядок застосовується і у разі пристосування до умов, за поставленого спінакера.

Виконуйте попередні фази за інструкцією. Коли судно сягнуло положення вітер в чоло, а спінакер-гік попущено до штага, спінакер-фал травлять, і спінакер лягає на палубу бака. Оберт продовжується виконанням повороту оверштаг і решти фаз почергово.

«Квікстоп» (Негайна зупинка) на йолах і кетчах

Поекспериментуйте з вашою бізанню. Протягом досліджувальних у морі з'ясувалося, що бізань краще прибрати якомога швидше під час виконання початкових фаз маневру (квікстоп).

«Квікстоп» (Негайна зупинка) із застосуванням машини.

Користування машиною не є невід'ємною частиною маневру, але краще протягом всього маневру мати її у працюючому стані на холостих обертах, адже вона може стати у пригоді на завершальних фазах за наближення до потерпілого.

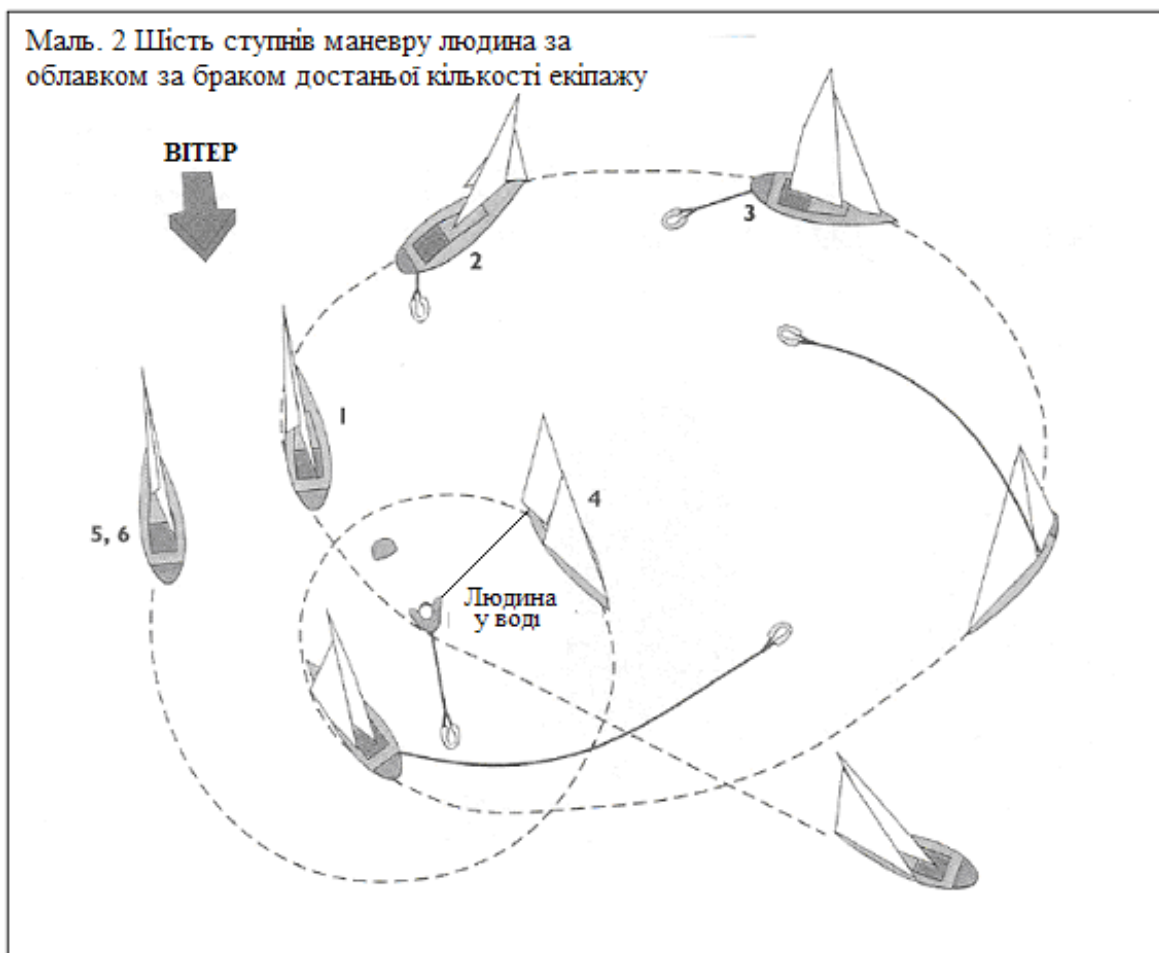
Перш, ніж користуватися машиною, перевірте наявність линв у воді!

ЗА БРАКОМ ЕКІПАЖУ У ДОСТАТНЬОМУ СКЛАДІ

Якщо судно ведуть разом тільки двоє людей і трапляється випадок людина за облавком, тоді той член екіпажу, який залишився на облавку, має сам один виконувати маневр по підбиранню, що для однієї особи не є простою справою. Якщо потерпілий є травмованим, то витягти його із води на облавок, може виявитися взагалі нездійсненним. Метод квікстоп є простим для реалізації однією людиною, але тільки з відмінністю щодо виконання, а саме, застосування, на додаток, рятувального «кінця-зашморгу», плавучого хомута, поєданого з піднімальною линвою. Рятувальний кінець-зашморг являє собою плавучий хомут закріплений за судно плавучою линвою завдовжки три-чотири довжини корпусу. Якщо хтось із членів екіпажу падає за облавок, то все має відбуватися за наступним порядком:

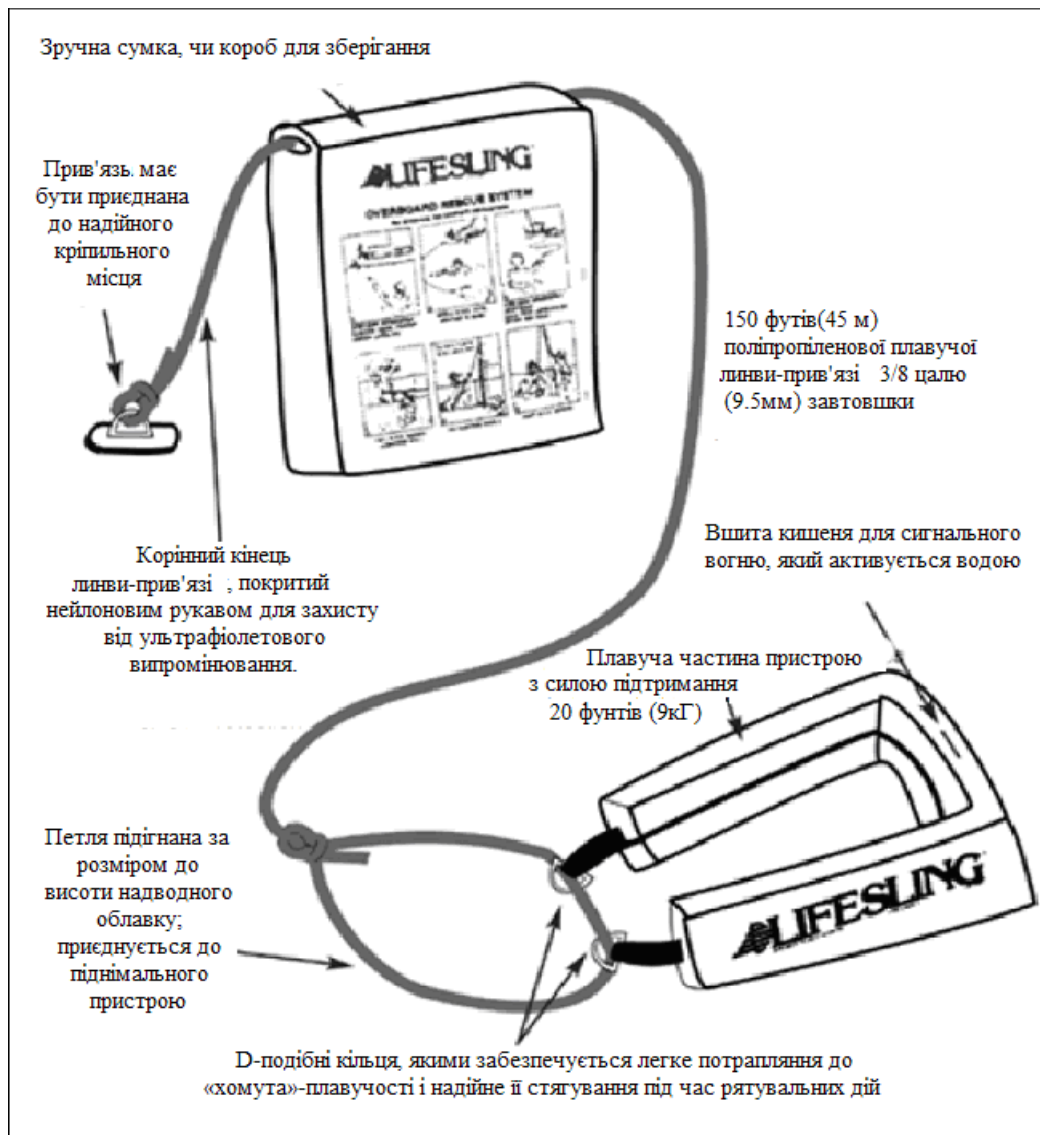
1. М'яке сидіння, чи якась інша плавучість викидається за облавок, в той час, як судно НЕГАЙНО приводиться до положення вітер в чоло, уповільнює хід і зупиняється.

Друкується за люб'язним дозволом US Sailing.



2. Для приведення в дію рятувального кінця-зашморгу треба відкрити сумку, у якій він зберігається на кормовому релінгу, і кинути у воду його плавучий хомут. Плавучість тягтиметься за кормом і висотуватиме линву із сумки (коробу).

Друкується за люб'язним дозволом US Sailing.



3. З випущеним за облавок кінцем-зашморгом, тягнучи його за собою, судно вітрилить по великому колу навкруг потерпілого. Стаксель, який від положення вітер в чоло постає винесеним на вітер, сприяє увалюванню і стискає коло оберту.

4. Линва доткнулася потерпілого і судно, рухаючись по колу, підтягає хомут до центру. Коли хомут дотягнеться до потерпілого, він просуне голову в хомут, а, відтак, розташує хомут під своїми пахвами.

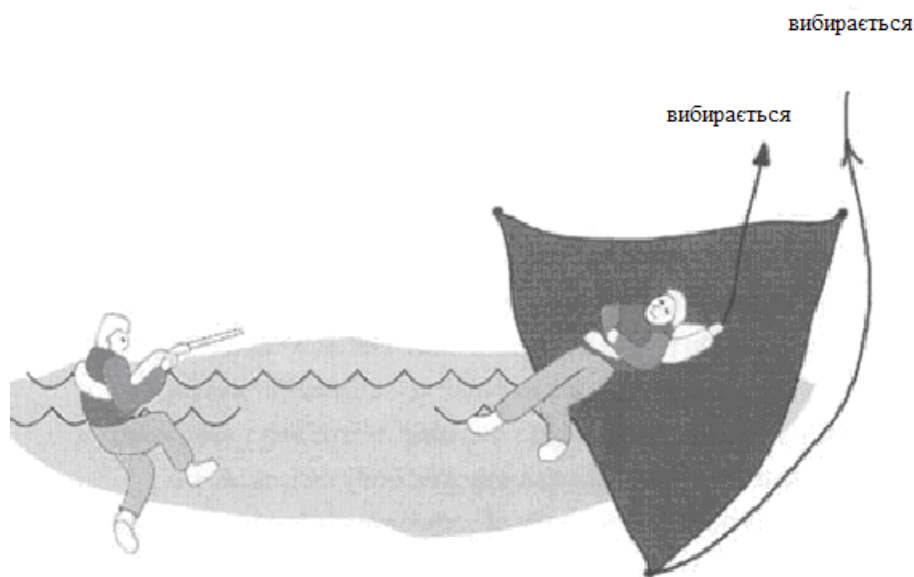
5. Маючи з'єднання з потерпілим, судно знов приводиться до положення вітер в чоло, стаксель майнається на палубу, а грот теж швиденько прибирається.

6. Поки судно поволі дрейфує назад, екіпаж починає вибирати кінець-зашморг, підтягати впритул і піднімати потерпілого. Якщо є необхідним, то на цьому етапі можна скористатися кокпітною катеринкою і підтягати людину, доки вона не опиниться поруч, а відтак підтягнути жорстко, аби хомут затягнувся, (і людина не могла б із нього вислизнути). Але ж дивіться наступну сторінку, де йдеться про піднімання людини у горизонтальному положенні, що, у разі наявності такої можливості, є кращим.

ПОДВІЙНИЙ СТРОП

Подвійний строп є одним із варіантів піднімального пристрою. Запатентований варіант є відомим як «три-пряжковий». Іншим варіантом є трикутник, що застосовується, як вантажна сітка. Сітка, або трикутник, виготовлений із цупкого, але пористого матеріалу, причіпляється до упорної рейки на палубі, а верхній кут трикутника, чи сітки, відтак, приєднується до подовження грота-фала. Людину зтягують на трикутник, чи сітку, а потім перекочують на палубу, вибираючи грота-фал.

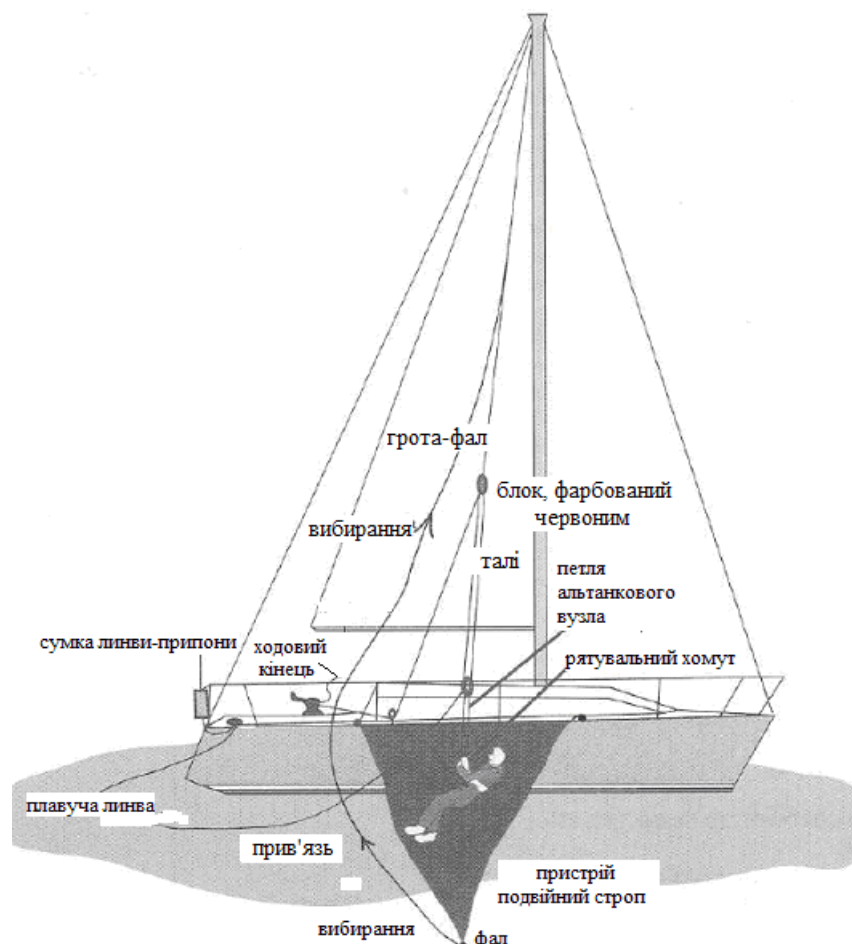
За застосування цього методу мінімізуються наслідки гіпотермічного шоку, адже людина весь час залишається у майже горизонтальному положенні.



ПІДЙОМНІ ПРИСТРОЇ

Увага: Коли підйомний пристрій постав досить розповсюдженим, то з'явилася ціла низка доказів ефективності витягування людини у горизонтальному положенні, зокрема після тривалого перебування у воді, або у разі людина зазнала переохолодження. Витягання подвійним стропом, чи витягання у горизонтальному положенні є дуже бажаними методами (дивіться нижче).

1. За допомогою плавучої линви-прив'язі підтягніть потерпілого якнайближче, краще до кормової частини навітряного облавку, туди, де є такі, що ними можна скористатися, стопори і катеринки.
2. Вибирайте линву-прив'язь, тягнучи людину нагору (якщо треба, користуючись катеринкою), аби витягти з води голову і плечі потерпілого, відтак застопоріть линву. Тепер потерпілий у безпеці.
3. Приєднайте трьох-лопарні, чи чотирьох-лопарні талі до грота-фала, підберіть його до необхідної точки, яких 10 футів (3 м) над палубою, тобто, досить високо, аби за вибирання талів потерпілий опинився вище за леєри безпеки. Закріпіть фал.
4. Приєднайте нижній кінець талів до (зробленої за розміром, про який йшлося раніше) петлі на линві-прив'язі, петлі, яку просунуто крізь D-подібні кільця хомута.
5. Пропустіть ходовий кінець талів крізь блок шкотів, або каніфас-блок на палубі, і заснуйте його на шкотовій катеринці у кокпіті. Підіймайте потерпілого на облавок, вибираючи корінний кінець талів за допомогою шкотової катеринки (турачки).



ДОДАТОК Е

Переохолодження (гіпотермія)

ЩО ЦЕ ТАКЕ?

Умови, за яких людина піддається впливу холодного повітря, або/та холодної води, температура яких є нижчою за внутрішню температуру тіла. Смерть може спричинитися через надмірне зниження температури мозку і серця.

ЧОМУ ЦЕ НАС СТОСУЄТЬСЯ?

Переохолодження (гіпотермія), навіть у помірних випадках, знижує працездатність особового складу і підвищує ризик щодо надзвичайних випадків. **Належно спланована боротьба з гіпотермією може постати чинником, який веде до перемоги у спортивній боротьбі.**

ЗАПОБІГАННЯ

- Вдягайте теплу одіж і рятувальний жилет, чи страхувальний пояс. Майте штормовий набір для кожного із членів екіпажу. Якщо є сухі костюми, то це чудово. Захистіть всі частини тіла, зокрема ті, що найбільш втрачають тепло: голову, ший, під пахвами, бокові поверхні грудей та пахову ділянку. Тримайте тіло теплим і сухим, але уникайте потіння; одяг має бути у декілька шарів.
- Часто звертайте увагу на те, як ви вдягнуті.
- Побільше відпочивайте, запобігайте перевтомлення.
- Вживайте нормальну, звичну їжу і напої, *не вживайте алкоголю*.
- Запобігайте зневоднення, звертайте увагу на колір сечі (треба вживати більше рідини, якщо колір стає більш інтенсивним).
- Уникайте морської хвороби.
- Беріть до уваги особливі медичні питання щодо окремих членів екіпажу.
- Регулярно проводьте тренування команди з маневру людина за об'єктом.
- Майте одного-двох членів екіпажу, які володіють серцево-легеневою реанімацією

ВИЖИВАННЯ У ХОЛОДНІЙ ВОДІ (нижче за 75° за Фаренгейтом, 25° за Цельсієм)

- **У разі судно є у небезпеці**, вдягніть сухий костюм, або костюм для виживання, якщо у вас такі є. Посилайте радіосигнали про допомогу; вкажіть місце, кількість екіпажу, поранених, дані щодо судна. Подайте візуальні сигнали лиха. Залишайтеся внизу, якщо можна. Не покидайте судно, допоки це не постане на вашу думку невідворотним.
- Залишаючи судно, спустіть на воду рятувальний пліт та EPIRB (Радіомаяк для означення місця лиха). Візьміть з собою водонепроникний аварійний мішок («греб бег»), візуальні сигнальні засоби, якими подаються сигнали лиха, водонепроникну ручну рацію. Перейдіть на пліт і залишайтеся поза водою, адже вода забирає тепло у 20 разів сильніше за повітря. Залишайтеся біля судна, якщо це є практично можливим.
- **У разі знаходження у воді**, екіпаж має триматися разом і залишатися поряд із судном. Так простіше знаходити кожного і краще психологічно. Залізи у рятувальний пліт, якщо ви вдягнені у сухий костюм, або костюм для виживання, не знімайте його.
- **Якщо ви не вдягнені у сухий костюм, або костюм для виживання**, залишайтеся вдягненим у рятувальний жилет, та не знімайте одяг і взуття, аби мати хоч якусь теплоізоляцію і плавучість. Майте вдягнутою хоч якусь шапочку, захистіть голову. Якомога скоріше розташуйте все тіло, або якнайбільшу його частину, поза водою, у плоті, чи затопленому судні, чи на плавпредметах, що залишилися на поверхні після аварії. Намагайтеся не плавати і не знаходитися у воді, адже вона збільшує втрату тепла. Уменшіть відкриту поверхню тіла.

Пристрій проти бризок на рятувальному жилеті відчутно зменшує заливання морською водою, а також полегшує пристосовування до холодної води і запобігає мимовільній затримці дихання за раптового потрапляння у холодну воду.

ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

- Першою допомогою за важкого і критичного переохолодження є надання такої кількості тепла, яка б тільки не стабілізувала температуру. Швидке відігрівання, таке, як гарячий душ, або ванна, можуть бути фатальними, принаймні можуть призвести до ускладнень. Дайте можливість тілу поволі повертатися до нормальної температури.
- Протягом відігрівання внутрішня температура тіла відстає від температури під шкірою. Після видимого повного повернення до норми, чи надання потерпілому медичної допомоги, продовжуйте, протягом доволі довгого часу, тримати потерпілого під наглядом. *Для повного повернення потерпілого до нормального температурного режиму потрібні довгі години, навіть тоді, коли сам пацієнт каже, що він почувається зовсім добре.*
- За випадку людини за облавком, у разі людина перебувала у воді 10–15 хвилин, переохолодження завжди має місце.
- Потерпілий може також страждати і від наслідків захлинання, отже, йому може бути потрібен кисень. Стежте за можливим блюванням.
- У рятувальному гелікоптері закривайте потерпілого – разом з головою - від потоку холодного повітря з під гвинта.

ПЕРША ДОПОМОГА ЗА ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ

ЗА ВСІХ ВИПАДКІВ

- Тримайте потерпілого у горизонтальному положенні
- Помістіть потерпілого у сухе, захищене і тепле місце
- Надайте можливість потерпілому помочитися лежачи
- Тримайте і повертайте обережно
- Зніміть мокру одіж – розріжте, якщо потрібно
- Застосовуйте помірне (приємне для вашої шкіри) нагрівання голови, шиї, грудей і пахової ділянки тіла, прикладайте пляшки з теплою водою, зволожені теплою водою рушники
- Ізолюючи від холоду, укутайте потерпілого, разом з головою і шиєю, у вовняну ковдру, спальний мішок
- Сповістіть по радіо лікаря

ПЕРША ДОПОМОГА ЗА ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ

ЗА СЛАБКОГО (ПОЧАТКОВОГО) ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ

- Насамперед треба запобігти подальшій втраті тепла і дати можливість тілу обігріти себе самому
- Дайте гарячий солодкий напій – *без алкоголю і без кофеїну*
- Скористуйтеся з м'яких джерел тепла для стабілізації температури та/або
- Нагрійте місця потіння
- Тримайте кілька годин потерпілого у горизонтальному положенні

ЗА ПОМІРНОГО ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ

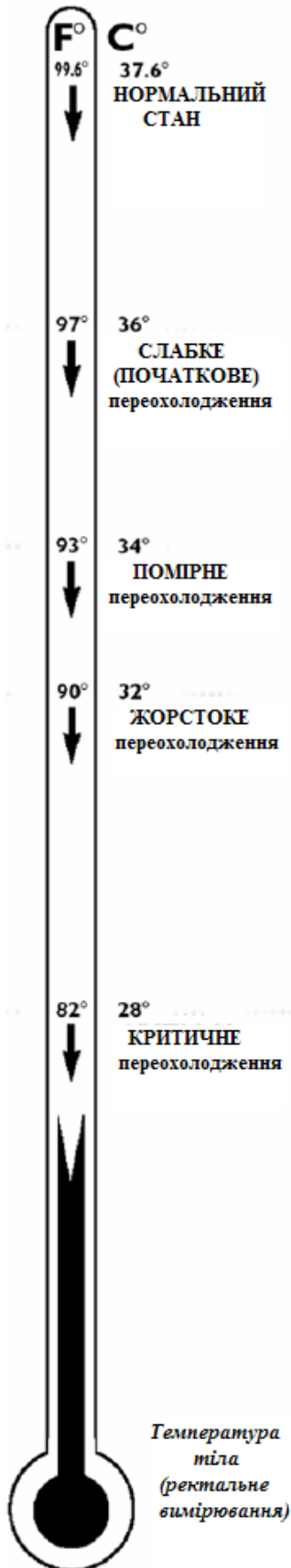
- Те саме, що зазначено вище
- Сьорбати гарячу рідину маленькими ковтками давайте тільки у такому разі, коли потерпілий є при повній свідомості і може ковтати без утруднень – *ніякого алкоголю, ніякого кофеїну*
- Дайте лікарю оглянути потерпілого.

ЗА ЖОРСТОКОГО ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ

- Якомога скоріше за можливістю отримайте по радіо медичні поради
- Допмагайте потерпілому, але не смікайте його, грубе поводження може призвести до серцевої недостатності або вентрикулярної фібриляції серця
- Не давайте їжі, чи напоїв
- Слідкуйте за позивами до блювання і будьте готові відновити дихальні шляхи
- *Не звертайте уваги на «Залиште мене у спокої, я в порядку» потерпілий є у важкому стані* – продовжуйте турбуватись про нього і наглядати за ним
- Покладіть потерпілого у койку, зафіксуйте його, підніміть ноги, нехай не рухається, жодних фізичних вправ
- Застосуйте помірне зовнішнє тепло для обігріву голови, шиї, грудей і пахової ділянки – слідкуйте за тим, аби не падала температура, але не припускайте швидкого підвищення температури

КРИТИЧНЕ ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ

- *Завжди вважайте, що пацієнт повернеться до життя – жертви переохолодження можуть виглядати мертвими*, не припиняйте докладати зусиль, – пульс дуже важко відчутти, дихання може бути взагалі зупиненим
- Дійте з надзвичайним піклуванням і обережністю
- Нахиліть голову назад, аби відкрити дихальні шляхи – дивіться, прислухайтеся, намагайтеся відчутти дихання і пульс від *одної до двох повних хвилин*
- Якщо є хоч якесь дихання, чи хоч якийсь пульс, не важливо, наскільки слабкий, чи повільний, не припиняйте серцево-легеневу реанімацію, та не відвертайте уваги від змін життєвих ознак пацієнта
- Зупиніть падіння температури, вживаючи доступні джерела тепла, такі, скажімо, як оголені груди іншого члена екіпажу, притиснуті до спини потерпілого (ногами не займайтеся)
- Якщо протягом однієї-двох хвилин не відчувається а ні пульс, а ні дихання, *негайно починайте серцево-легеневу реанімацією*. Не припиняйте процедуру, доки потерпілий, живий, чи мертвий, є в цілому теплим.
- *Медична допомога – потребує госпіталізації.*



СИМПТОМИ СТУПНІВ ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ

СЛАБКЕ (ПОЧАТКОВЕ) ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ (97-93°F, 36-34°C)

- Дрижаки, холодні руки і ноги
- Поки що готовий і спроможний сам собі допомагати
- Відсутність чутливості у кінцівках, втрата фізичної вправності, кострубатість у рухах
- Біль від холоду

ПОМІРНЕ ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ (93-90°F, 34-32°C)

- Дещо таке ж, як зазначено вище
- Збентеженість, замішання, втрата відчуття часу і здатності логічно мислити

ЖОРСТОКЕ ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ (90-82°F, 32-28°C)

- Тремтіння зменшується, або й припиняється
- Подальша втрата логічного мислення і реагування, плутанина, ненормальна поведінка
- Потерпілий виглядає, як п'яний, дуже незграбний, нерозбірливо вимовляє слова, відкидає будь які проблеми, і може перешкоджати допомозі
- Сам собі допомогти не може
- Знаходиться у напівсвідомому, чи й у несвідомому стані
- Закляклість м'язів посилюється

КРИТИЧНЕ ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ (82°F, 28°C і нижче)

- Непритомний, може виглядати мертвим
- Слабке, чи невідчутне дихання
- Пульс слабкий і повільний, або й зникаючий
- Шкіряний покрив холодний, може бути синьо-сірого кольору
- Дуже негнучкий, зацоцюрблений

Зауваження: багато які з фізичних симптомів, залежно від індивідуальних якостей потерпілого, можуть різнитися, і можуть бути ненадійними показниками внутрішньої температури тіла. Тільки зниження ректальної температури дає надійний сигнал (ротова порожнина охолоджується дуже швидко). На загал, з падінням температури тіла посилюються і СИМПТОМИ.

Надруковано за люб'язним дозволом US Sailing,
Box 209, Newport, RI 02840, USA and Richard Clifford.

ДОДАТОК F

Кітви-драги і плавучі кітви

ТЕРМІНОЛОГІЯ

Термін «кітва-драга» загалом означає прилад, який волочиться за кормою судна і дозволяє стернування судном, але зі зниженою швидкістю. Термін «плавуча кітва» загалом означає прилад, який віддають з прови судна, аби утримувати судно майже на місці за допомогою цієї плавучої кітви.

ПЛАВУЧІ ДРАГИ НА ЯХТАХ

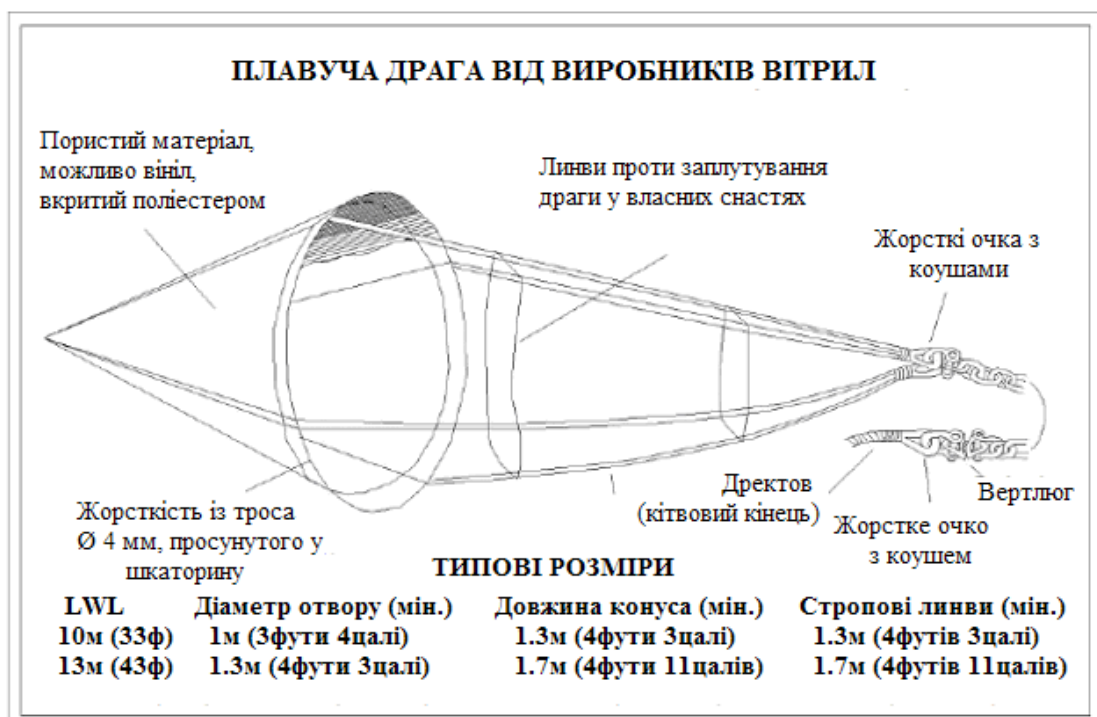
Було проведено низку дослідних програм, одна з яких, для RORC, здійснювалася Саутгемптонським університетом Wolfson Unit. У випробуваннях щодо застосування на типових яхтах плавучих драг для запобігання збивання з курсу і перевертання та прокочування судна за умов наявності важких, руйнуючих хвиль.

Випускання плавучих драг з корми призводитиме до того, що важкі хвилі прокочуватимуться через цю частину яхти, отже всі отвори мають бути задрасні належним чином.

«Серійні плавучі драги» винайдені і сконструйовані Доналдом Джорданом, не втрачають ефекту навіть тоді, коли частина пристрою «сьорфінгує» під гребенем хвилі.

ПЛАВУЧІ КІТВИ НА ЯХТАХ

Найбільш розповсюдженою формою плавучої кітви для яхт є «парашутна» кітва, на кшталт авіаційного парашута. Спеціалісти виробники поєднали низку особливостей, демонструючи ефективність пристрою, за застосування якого судно спроможне приймати на бак хвилю, зменшуючи дрейф до одного вузла і протидіяти перекиданню.



ДОДАТОК К

Рухомий і змінний баласт

Не беручи до уваги обмеження максимальної довжини 24 метрами як стандарту, до якого віднесено малі судна, цей Додаток вимагає застосування Міжнародних стандартів ISO 12217-2 щодо остійності малих суден, плавучості, їх класифікації і поділу на категорії – Частина 2 (до всіх крейсерських яхт): Вітрильні судна з довжиною корпусу, яка є більшою, чи дорівнює 6 м. показники відновлювального моменту FKR (Knockdown Recovery Factor,) і відновлювального моменту переверненого (повністю оберненого) судна FIR (Inversion Recovery Factor) визначені у ISO 12217-2, за винятком того, що змінено цим Додатком.

Цей додаток стосується тільки яхт-однокорпусників. Якщо іншого не зазначено окремо, то вимоги цього додатку застосовуються до Категорій 0, 1, 2, 3 і 4, встановлених цими Спеціальними обов'язковими настановами. Цей додаток не стосується суден, які беруть участь у перегонах Категорії 5.

1 Остійність

1.1 Стан судна

За обчислення даних щодо остійності:

- (a) До уваги мають братися палуба та інші обмеження ємності, які є вище за межову лінію, а також ємність кокпіта.
- (b) Маса має братися як мінімальна ходова маса, що її визначено у ISO 12217-2, параграф 3.5.3.

1.2 Загальні стандарти

ISO 12217-2, параграф 6.14 b) у визначеннях категорій ISO для яхт з рухомим, або змінним баластом, не застосовується. Судна мають відповідати вимогам параграфів 6.2.3, 6.3.1 і 6.4. Для обчислень має братися той стан баласту, який дає найгірші результати щодо оцінки остійності для кожної окремої вимоги. У першому реченні ISO 12217-2 Додаток С, параграф С.3.3, слово «may, може» замінюється на слово «shall, має». Параграф С.3.4 Додатку С ISO 12217-2 за обчислення величини відновлювального моменту має не застосовуватися.

1.3 Відновлювальний момент

Судна з рухомим/змінним баластом мають відповідати наступному мінімуму величини відновлювального моменту FKR (Knockdown Recovery Factor) обчисленого відповідно до ISO 12217-2 параграф 6.4.4 з поправками, які його змінюють, посиляючись на ISO 8666 параграф 5.5.2, аби залучити фактичну площу грота і центр вітрильності. Має застосовуватися менша із величин FKR₉₀ та FKR₋₉₀:

| | |
|------------|-----|
| Категорія | 4 |
| СОН | |
| FKR | 0.7 |

Судна з віковою датою ранішою за 11/04 можуть домагатися незастосування до них пункту 1.3 із цього розділу, звертаючись до ISAF.