



ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

2012 - 2013

**СПЕЦІАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКОВІ НАСТАНОВИ ISAF
ЩОДО КРЕЙСЕРСЬКИХ ПЕРЕГОНІВ**

2012-2013

УКРАЇНСЬКИЙ ПЕРЕКЛАД

ВІТРИЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ

INTERNATIONAL SAILING FEDERATION
WWW.SAILING.ORG

Міжнародна вітрильницька федерація

СПЕЦІАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКОВІ НАСТАНОВИ ISAF

ЩОДО

КРЕЙСЕРСЬКИХ ПЕРЕГОНІВ

на 2012 – 2013

**Керівний документ для організації і проведення
крейсерських перегонів на одно корпусних і
багатокорпусних вітрильних суднах**

Характеристики побудови Яхтове спорядження Особисте спорядження
Навчання

Вітрильна федерація України

Український переклад

Перекладач і упорядник С. Машовець

2011 рік

м. КИЇВ

Від перекладача до користувачів

Документ випускається у двох варіантах: англо-українському і українському. В обох варіантах нумерацію сторінок збережено відповідно до англomовного оригіналу. В англо-українському варіанті нумерація сторінок – подвійна, певному номеру сторінки англomовного тексту відповідає сторінка перекладу з тим же номером.

У процесі перекладання довелося у деяких випадках застосовувати терміни, що визначають поняття, які досі у яхтових перекладах не зустрічалися. З огляду на відсутність офіційної яхтової україномовної, як, до речі, і російськомовної, яхтової термінології, перекладач пропонує своє бачення на застосування українських яхтових термінів. Застосовані мною терміни не є офіційно визнаними, отже будь яке обговорення щодо їх походження і застосування – вітатиметься.

Як і за термінологією у Вступі до ПВП, слово «судно» або «яхта», застосоване у «Настановах» означає не тільки власне само вітрильне судно, а і екіпаж на його облявку.

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

В процесі перекладу я намагався уникнути складнощів щодо застосування англійської системи осей замість якої у нас прийнята система площин: діаметральної, площини шпангоута, площини ватерлінії, і т. ін. За перекладу з англійської я переводив поняття у нашу систему площин. Щодо запровадження термінів і виразів у процесі перекладу, хочу висловити подяку всім колегам, з ким радився і отримував поради, особливо вдячний п.п. О. Зайцеву і Л. Коваленку, від яких отримано найбільше найцінніших, з мого погляду, порад щодо застосування термінів і виразів у тексті.

С. Машовець

Перекладач і упорядник

Кодекс яхтсмена 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 помії 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

ЗМІСТ

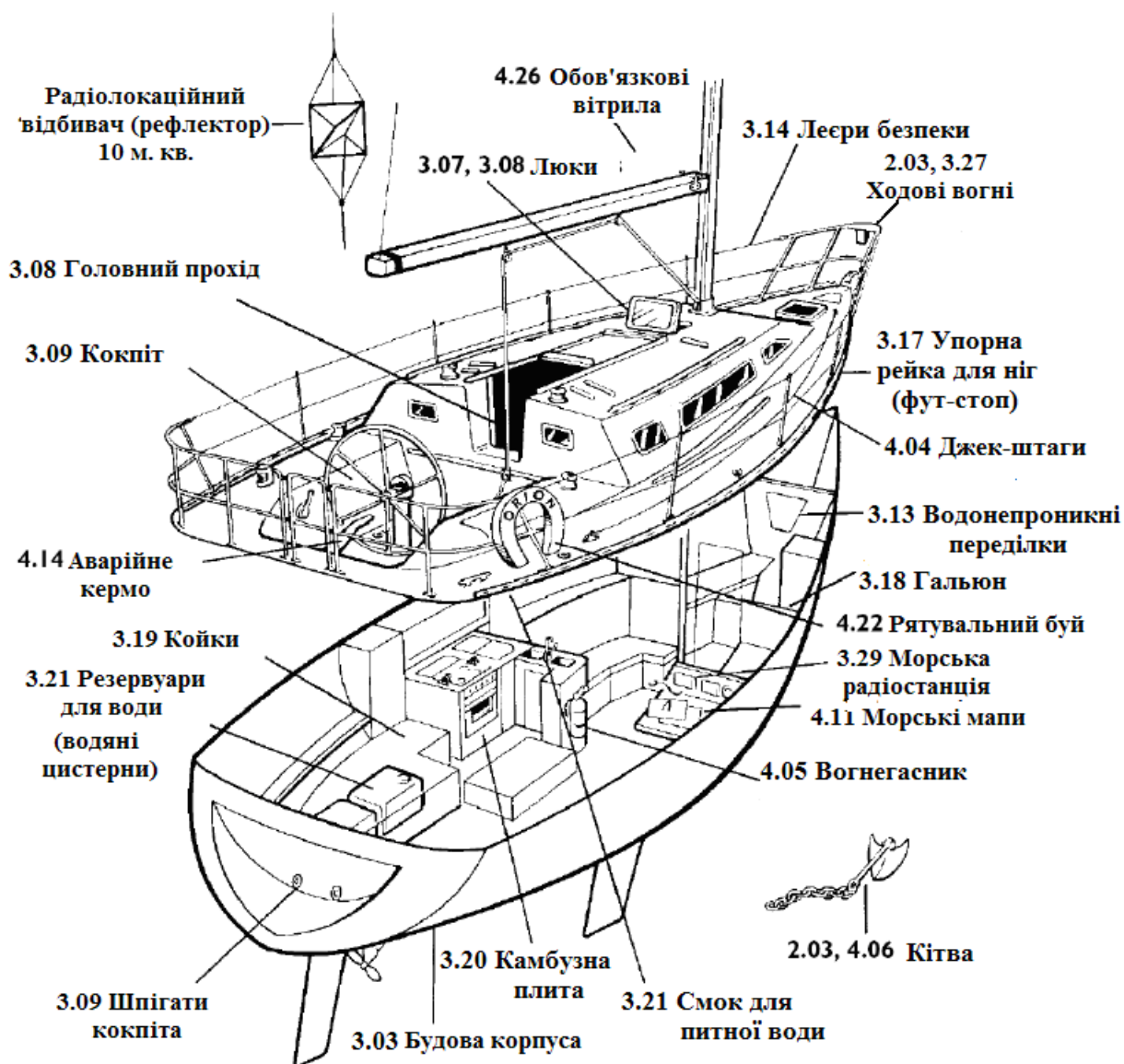
Розділ 1 Основні принципи і визначення	4
Розділ 2 Застосування і загальні вимоги	8
Розділ 3 Конструктивні характеристики, остійність, фіксоване обладнання	10
Розділ 4 Рухоме устаткування і приладдя, постачальні матеріали	35
Розділ 5 Особисте спорядження	53
Розділ 6 Теоретична і практична підготовка	58
Додатки	
<i>Додаток А частини I і II є мінімальними нормативними вимогами; від В до Н є дорадчими; J, K, L і M є мінімальними нормативними вимогами</i>	
А частина I Деталізація нормативних вимог щодо яхтових рятувальних плотів (чинна для рятувальних плотів, виготовлених до 1/2003)	60
А part II Деталізація нормативних вимог щодо яхтових рятувальних плотів	62
В Посібник щодо ISO (Міжнародних стандартів) та інших нормативів	63
С Стандартний бланк-анкета інспекторської перевірки	66
D Швидка зупинка і рятувальний кінець-зашморг	69
Е Переохолодження (гіпотермія)	75
F Кітви-драги і плавучі кітви	79
G Навчальні курси	81
Н Кодекс ISAF щодо організації океанських перегонів	97
J Категорія 5 Спеціальних настанов для перегонів на закритих водоймах	101
K Нормативні вимоги для яхт, з рухомим і змінним баластом	106
L Категорія 6 для перегонів на закритих водоймах	108
M Конструктивні норми щодо будови корпусів	110
N Навчальна програма для курсу надання першої меддопомоги	112
Алфавітний покажчик	115

Підкомітет зі Спеціальних настанов був створений 1967 року за появи нового Координаційного комітету з правил для крейсерських перегонів, а потім Конгресу з крейсерських перегонів.

За розширення горизонту справи крейсерських перегонів до перегонів навкруг земної кулі і участі у перегонах яхт багатокорпусників, з'явилася потреба у розробці і запровадженні Спеціальних нормативних настанов, які тепер охоплюють перегони у семи категоріях.

Тлумачення, доповнення, а також витяги для окремих категорій і типів суден, містяться на вебсайті ISAF (www.sailing.org/specialregs).

ГРАФІЧНИЙ ПОКАЖЧИК (дивіться також алфавітний показчик)



СІЧЕНЬ 2012 - ГРУДЕНЬ 2013

Копірайт:

У разі передруковування 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 позначати 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

Мова і застосовані аббревіатури:

Mo - Однокорпусник,
Mi - Багатокорпусник
** - означає, що пункт застосовується до всіх типів яхт у всіх категоріях за винятком 5, щодо якої дивіться Додаток J.

Бокові вертикальні риси – бокові риси означають значні зміни від 2012 року

Курсив – керівні зауваження, замітки і рекомендації надруковано курсивом

Застосування жіночого роду означає, що це стосується обох статей

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 запроваджено 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

		Категорія
1.01	<u>Мета і застосування</u>	
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.	**
1.01.2	Ці Спеціальні настанови не замінюють, 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.	**
1.01.3	Ці 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.	**
1.02.2	А 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.	**
1.03 1.03.1	Визначення, абрєвіатури, значення застосованих слів Визначення термінів, застосованих у цьому документі	**
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 вибіркоий 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 бідуння	
Точка FA	Точка у площині шпангоута, де верхній кут транця сходиться з межевою 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	

Категорія

	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 якої 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.	

Категорія

	PLB	Особистий радіолокаційний буй	
	Проа	Асиметричний катамаран	
	RRS	Правила вітрильницьких перегонів ISAF	
	SAR	Система пошуку і рятування	
	SART	Передавально-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 линва-прив'язь	Прив'язь, що застосовується для з'єднання страховального пояса з базовим пунктом.	
	Надійно закріплений	Утримуваний жорстко на місці у спосіб, (найтовплення, 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 страховальна линва	Страховальна линва (зазвичай коротша за страховальну линву-прив'язь, що несеться на самому страховальному 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.	
1.03.2	Слова «має» та «мусить» є зобов'язуючими, а слово «може» - дозволяючим.		**
1.03.3	Слово «яхта» має розумітися як повністю рівнозначне слову «судно».		**

РОЗДІЛ 2 - ЗАСТОСУВАННЯ І ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

		Категорія
2.01	Категорії змагань <i>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:</i>	**
2.01.1	Категорія 0 Трансокеанські перегони, а, також, перегони, протягом яких проминаються райони світового океану, де температури повітря або моря можуть падати нижче п'яти градусів за Цельсієм, інші перегони, у яких яхти на дуже тривалі відрізки часу мають залишатися повністю самодостатніми суб'єктами, здатними протистояти важким штормам і бути готовими до того, аби зустрітися з дуже критичними аварійними обставинами, без будь якої надії на сторонню допомогу.	Mo Mu,0
2.01.2	Категорія 1 Перегони на довгі дистанції досить далеко від берега, де яхти на тривалі періоди часу мають щодо своєї безпеки повністю покладатися тільки на свої власні можливості, бути здатними протистояти важким штормам і бути готовими до того, аби зустрітися з дуже критичними аварійними обставинами, без будь якої надії на сторонню допомогу.	Mo Mu,1
2.01.3	Категорія 2 Перегони подовженої тривалості, які відбуваються повздовж, чи у невеликій дальності від берегової лінії, або на акваторіях великих незахищених заток, чи озер, де потрібен високий рівень самозабезпечення яхтами своєї безпеки.	Mo Mu,2
2.01.4	Категорія 3 Перегони на відкритих морських акваторіях, більша частина яких є відносно захищеною, або знаходиться у безпосередній близькості до берегової лінії.	Mo Mu,3
2.01.5	Категорія 4 Короткі перегони, які відбуваються поблизу берега на відносно теплих, або захищених, водах, зазвичай за світлої пори доби	Mo Mu,4
2.01.6	Категорія 5 – для перегонів на закритих водоймах Зверніться, будь ласка, до Додатку J, де вповні викладено Спеціальні настанови для категорії 5. Категорія 5 не підпадає під символ " ** ".	

2.01.6	Категорія 6 – для закритих водойм Зверніться, будь ласка, до Додатку L, де вповні викладено Спеціальні настанови для категорії 6. Категорія 6 не підпадає під символ " ** ".	
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: - а) відповідати функціональному призначенню б) утримуватися у чистоті, регулярно проходити перевірки, і обслуговуватися с) коли не є у застосуванні, зберігатися в умовах, де втрата ним функціональних якостей буде мінімізована д) бути легко доступним для користування е) за типом, розміром, функціональними можливостями, відповідати призначенню і розмірам яхти, на якій воно використовується.	** ** ** ** **
2.03.2	Важкі предмети: а) баласт, баластні цистерни і діюче сукупно з ними обладнання має бути встановлене у стаціонарний спосіб б) важкі рухомі предмети включно з акумуляторними батареями, опалювальними і кухонними плитами, газовими балонами, цистернами і танками, скриньками з інструментом та з ківками і з їх ланцюговими лінвами, мають бути надійно закріплені с) 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 (облачкові і гакабортний) вогні у належні за вимогами періоди часу.	**

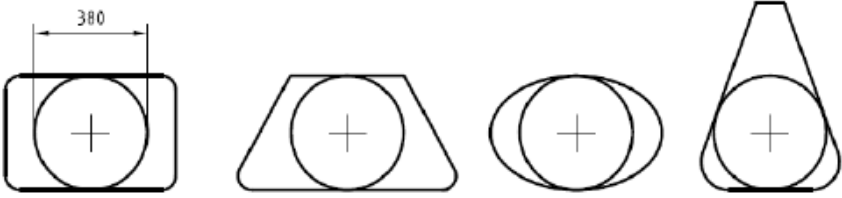
РОЗДІЛ 3 - КОНСТРУКТИВНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ОСТІЙНІСТЬ, ФІКСОВАНЕ ОБЛАДНАННЯ

		Категорія
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.	**
3.03	Конструктивні норми (обводи і набір) щодо будови корпусу	Mo Mu 0,1,2
3.03.1	а) Яхта з довжиною корпусу меншою, ніж 24 метри, (виміряною відповідно до міжнародного стандарту ISO 8666) і віковою датою або віковою датою серії від 1 січня 2010 і пізніше, має: <ul style="list-style-type: none"> • бути сконструйована, побудована і утримуватися 	Mo 0,1,2

		Категорія
	<p>відповідно до вимог ISO 12215 Категорія А*</p> <ul style="list-style-type: none"> • мати на об'явку сертифікат її проекту, погоджений із зазначеною організацією, що її визнано ISAF. • мати на об'явку декларацію, датовану і підписану виробником про те, що яхту побудовано відповідно до проекту, погодженого із зазначеною організацією. <p>b) Яхта з довжиною корпусу 24 метри і більше, (виміряною відповідно до міжнародного стандарту ISO 8666) і віковою датою або віковою датою серії, залежно від того, що є ранішим, від 1 січня 2010 і пізніше, має:</p> <ul style="list-style-type: none"> • бути сконструйована, побудована і утримуватися відповідно до вимог Класифікаційного товариства, визнаного ISAF. • мати на об'явку сертифікат її проекту погоджений з Класифікаційним товариством, визнаним ISAF. • мати на об'явку декларацію, датовану і підписану виробником, про те, що яхту побудовано відповідно до проекту, схваленого Класифікаційним товариством, визнаним ISAF. 	Mo 0,1,2
3.03.2	<p>a) Яхта з довжиною корпусу меншою, ніж 24 метри, (виміряною відповідно до міжнародного стандарту ISO 8666) і віковою датою, або віковою датою серії, залежно від того, що є ранішим, від 1 січня 2010 і пізніше, яка зазнала значного ремонту, чи модифікації, корпусу, рубки, кіля, або виступаючих частин (корпусу) 1 січня 2010 і пізніше, повинна:</p> <ul style="list-style-type: none"> • мати те, що було відремонтоване чи модифіковане, відповідним за проектом і побудовою вимогам ISO 12215 Категорія А* • мати на об'явку сертифікат проекту щодо ремонтування чи модифікації погоджений із зазначеною організацією, що її визнано ISAF • мати на об'явку декларацію, датовану і підписану виробником про те, що ремонт, чи модифікацію, зроблено відповідно до вимог ISO 12215 Категорія А*. <p>b) Яхта з довжиною корпусу 24 метри і більше, (виміряною відповідно до міжнародного стандарту ISO 8666) і віковою датою або віковою датою серії, залежно від того, що є ранішим, яка зазнала значного ремонту, чи модифікації, корпусу, рубки, кіля, або виступаючих частин (корпусу) 1 січня 2010 і пізніше, повинна:</p> <ul style="list-style-type: none"> • мати те, що було відремонтоване чи модифіковане, відповідним до 	Mo 0,1,2

		Категорія
	<p>вимог Класифікаційного товариства, визнаного ISAF.</p> <ul style="list-style-type: none"> • мати на облявку сертифікат проекту погоджений з Класифікаційним товариством, визнаним ISAF • мати на облявку декларацію, датовану і підписану виробником про те, що ремонт, чи модернізацію яхти виконано відповідно до проекту, схваленого Класифікаційним товариством, визнаним ISAF.. 	
3.03.3	За такого випадку, коли виробник, наразі не існує, як такий, організатор змагань або правила класу, навзамін декларації виробника, що її вимагається за пунктами 3.03.1 і 3.03.2, можуть визнавати підтвердження, підписане суднобудівним конструктором, чи іншою особою, яка є обізнаною з вимогами, пунктів 3.03.1 і 3.03.2, що їх зазначено вище.	Mo 0,1,2
3.03.4	<p>Однокорпусники з віковою датою або віковою датою серії, залежно від того, що є раднішим, ранішою за 1 січня 2010, мають відповідати вимогам пунктів 3.03.1, 3.03.2 і 3.03.3, що їх зазначено вище, або вимогам додатку М до цих СОН (Спеціальних обов'язкових настанов). Багатокорпусники мають відповідати вимогам додатку М до цих СОН.</p> <p>* або відповідати вимогам, які час від часу точно визначаються ISAF.</p>	Mo Mu 0,1,2
3.04	Остійність – Однокорпусники	Mo 0,1,2,3,4
3.04.1	<p>Будь як, із належним втручанням екіпажу, чи без такого втручання, яхта має бути здатною до самостійного повернення із стану повного обернення у нормальне положення. Самостійне повернення судна до нормального положення має бути досяжним незалежно від того, чи є непошкодженим його наряддя (рангоут), а чи ні.</p> <p>а) У разі наявності систем рухомого, або змінного баласту, інструкція щодо того, яким чином поставити судно на рівний кіль після перекидання, має бути вивішена так, аби її було чітко і ясно видно. Всі особи на облявку мають бути повністю обізнані з порядком постановки судна на рівний кіль після перекидання.</p>	Mo 0 Mo 0
3.04.2	Яхта має бути сконструйована і збудована так, аби протистояти перекиданню.	Mo 0,1,2,3,4
3.04.3	<i>Організатор перегонів має вимагати дотримання встановлених мінімумів остійності, чи індексу остійності/плавучості. Зверніть увагу на індекс остійності, що міститься у правилах і обов'язкових настановах ORC.</i>	Mo 0,1,2,3,4
3.04.4	<i>ISO 12217-2 може бути застосований як керівний принцип щодо загальної остійності для змагань, які проводяться у певних категоріях СОН за наступним:</i>	Mo 0,1,2,3,4

				Категорія
ТАБЛИЦЯ 3				
	Категорія ISO	A	B	C
	Категорія СОН	1-2	3	4
3.04.5	<i>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.</i>			Mo 0,1,2,3,4
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.			Mo 0,1,2,3,4
3.04.7	Цистерни 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 обшивку судна.			Mo 0,1,2,3,4
3.05	Остійність і плавучість – Багатокорпусники			Mu 0,1,2,3,4
	<i>Привертаємо увагу до ISO 12217-2.</i>			<i>Mu 0,1,2,3,4</i>
3.05.1	У кожному з корпусів мають бути вмонтовані відповідні водонепроникні переділки і відсіки (які можуть включати стаціонарно встановлений плавучий матеріал) аби було забезпечено фактичну непотоплюваність багатокорпусника і його спроможність плавати у стабільному положенні, коли один із корпусів, є затопленим принаймні на половину своєї довжини. (дивіться СОН 3.13.2).			Mu 0,1,2,3,4
3.05.2	Кожний із корпусів багатокорпусника, виготовленого у січні 1999, або пізніше, має бути розділеним поза житловими приміщеннями через інтервали не більш, ніж 4м (13 футів 3") однією, чи кількома водонепроникними поперечними переділками.			Mu 0,1,2,3,4
3.05.3	Яхта має бути сконструйована і збудована так, аби протистояти перекиданню.			Mu 0,1,2,3,4
3.06	Виходи - Однокорпусники			Mu 0,1,2,3,4
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.			Mo 0,1,2,3,4
3.06.2	На яхтах вперше спущених на воду у січні 2014, або пізніше, мають бути люки з наступними мінімумами чистих отворів, відповідно до вимог ISO 9094: <ul style="list-style-type: none"> - Круглі люки: діаметр 450мм; - Будь які інші люки: мінімальна відстань між краями 380мм і мінімальна площа отвору 0.18м². Отвір має бути таким, аби крізь нього проходило тіло. 			Mo 0,1,2,3,4

		Категорія
	діаметром 380мм Вимірювання мінімального чистого отвору люка показано на зобр. 1	
		
	Зображення 1 Вимірювання мінімального чистого отвору	
3.06.3	На яхтах, які були вперше спущені раніше за січень 2014, усі аварійні люки, якщо це є можливим, мають відповідати розмірам, що їх зазначено у 3.07.2(a)(ii) цих СОН;	Mu 0,1,2,3,4
3.07	Виходи і люки для екстреного користування – Багатокорпусники	Mu 0,1,2,3,4
3.07.1	Виходи а) У багатокорпусниках з LOA 8 метрів (26.2 фути) і більше, у кожному із корпусів з житловими приміщеннями має бути принаймні два виходи. б) У багатокорпусниках з LOA меншою за 8 метрів (26.2 фути) у кожному із корпусів з житловими приміщеннями, має бути принаймні два виходи.	Mu 0,1,2,3,4 Mu 0,1,2,3
3.07.2	Люки для екстреного користування. Нижні місця для прикріплення та поручні (линвові леєри)	
	а) У багатокорпусниках з LOA 12 метрів (39.4 фути) і більше, кожний із корпусів з житловими приміщеннями має відповідати наступним вимогам: i мати люк для потрапляння в середину корпусу і назовні у разі повного перекидання судна; ii якщо вперше було скинуто на воду у січні 2003, чи пізніше, то прохідний отвір кожного з його люків для екстреного користування має бути діаметром як мінімум 450 мм, або, якщо люк для екстреного користування не є круглої форми, то його прохідний отвір має бути достатнім для того, аби будь хто із членів екіпажу пролазив крізь нього будучи повністю вдягненим; <i>iii якщо вперше було скинуто на воду раніше за січень 2003, то кожний з його люків для екстреного користування має, якщо можливо, відповідати розмірам, вказаним у пункті 3.07.2(a)(ii) цих СОН;</i> iv за знаходження яхти у повністю перекинутому стані, кожний із люків для екстреного користування має розташовуватися вище від ватерлінії; v якщо вперше було скинуто на воду у січні 2001, чи	Mu 0,1,2,3,4 Mu 0,1,2,3,4 Mu 0,1,2,3,4 Mu 0,1,2,3,4 Mu 0,1,2,3,4

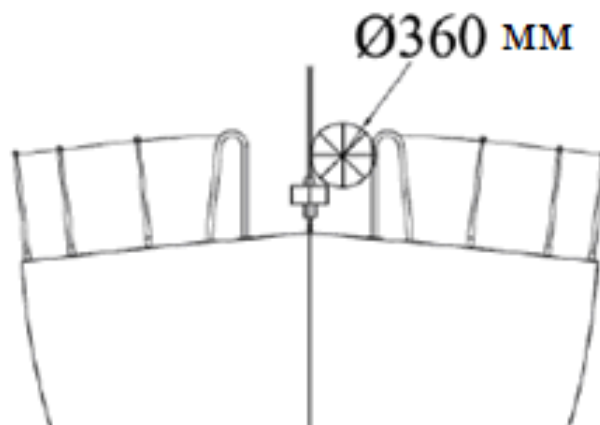
		Категорія
	<p>пізніше, то кожний із люків для екстреного користування має бути розташованим на міделі, чи поблизу від міделя;</p> <p>ві якщо катамаран вперше було скинуто на воду у січні 2003, чи пізніше, то кожний з його люків для екстреного користування має бути розташованим на стороні, яка є ближчою до діаметральної площини судна.</p> <p>b) Якщо тримаран з LOA 12м (39.4 фути) і більше, було скинуто на воду 1/03, чи пізніше, то на ньому має бути принаймні два люки для екстреного користування, які відповідають вимогам пункту 3.07.2(a) (ii) цих COH</p> <p>с) Кожний із люків для екстреного користування фактично відкривався і закривався як із середини, так і ззовні протягом періоду в 6 місяців перед перегонами, які мають відбутися.</p> <p>d) На днищевих частинах багатокорпусника мають бути встановлені придатні для тримання за них руками, поручні/місця для пристебування, достатні для того, аби весь екіпаж мав змогу з них скористатися (на тримарані згадані поручні або (линвові леєри) чи/та місця для прикріплення, мають бути встановлені навкруг центрального корпусу).</p> <p>e) На катамаранах з центральною сіткою, які було вперше скинуто на воду 1/03, чи пізніше, мають бути встановлені навкруг сітки на її нижній стороні поручні або (линвові леєри), достатні для того, аби всі особи, які є на облявку, мали змогу триматися за них і/або надійно прикріплятися до них.</p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p>
	<i>f)Рекомендується, аби на катамаранах з центральною сіткою у кожному з корпусів був аварійний відсік-прихисток, доступ до якого було б забезпечено через спеціальний люк на внутрішній стороні поплавця, який можна було б відчинити і зачинити, як з внутрішньої, так і з зовнішньої сторони</i>	Mu 0,1,2,3,4
3.07.3	На багатокорпуснику з LOA меншою за 12м (39.4 фути), або мають бути встановлені люки для екстреного користування відповідно до вимог пунктів 3.07.2 (a), (b) і (c) цих COH , або багатокорпусник має відповідати вимогам пунктів 3.07.3 (a) і (b) цих COH .	Mu 2,3,4
	a) у кожному з корпусів, де є житлові приміщення, має бути наявним для прорізання аварійного виходу відповідний інструмент, що утримується готовим для негайного застосування щодо прорізання відповідного отвору у призначеному місці. Кожне знаряддя має бути прикріплене до корпусу шнуром з карабіном та	Mu 2,3,4
	b) у кожному з корпусів те місце, де може бути прорізано аварійний вихід, має бути позначеним, як ізсередини, так і ззовні, чітко накресленою лінією прорізу, і словами: АВАРІЙНИЙ ВИХІД ПРОРІЗАТИ ТУТ	Mu 2,3,4

		Категорія
	<p>відкритому положенні</p> <p>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</p> <p>iii таким, аби він дозволяв вихід із приміщень у разі судно є повністю перевернутим</p>	<p>**</p> <p>**</p>
3.08.5	<p>Якщо головний прохід простирається нижче за межову лінію, і судно має відкритий з корми кокпіт, то воно має відповідати одній із наступних вимог:</p> <p>a) край комінгсу його головного проходу має бути розташованим не нижче за межову лінію свого місця, або</p> <p>b) повністю відповідати всім аспектам ISO 11812 для конструктивної категорії А.</p>	<p>Mo 0,1,2,3,4</p> <p>Mo 0,1,2,3,4</p> <p>Mo 0,1,2,3,4</p>
3.08.6	<p>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»).</p>	Mo 0,1,2,3,4
3.08.7	<p>Люк головного проходу, що простирається нижче за межову лінію свого місця, має відповідати наступним вимогам (a) або (b):</p> <p>a) мати таку конструкцію, яка б забезпечувала можливість перекривання проходу знизу до рівня межової лінії свого місця, а можливість потрапляти до внутрішнього простору судна при цьому зберігалася б і тоді, коли пристрої, що перекривають прохід є встановленими (скажімо «пральні дошки») з висотою «комінгса» принаймні 300 мм.</p> <p>b) i Пристрій, для закривання головного проходу, має відповідати вимогам ISO 11812 – Водонепроникні кокпіти і швидко осушувані кокпіти для конструкцій категорії А</p> <p>ii Пристрій, для закривання головного проходу, має відповідати вимогам ISO 11812 – Водонепроникні кокпіти і швидко осушувані кокпіти для конструкцій категорії В.</p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3</p> <p>Mu4</p>
3.09	Кокпіти – зверніться до ISO 11812	
3.09.1	<p>Кокпіти мають бути міцної конструкції, швидко само-осушувані природним витокм води на всіх кутах крену і бути стаціонарно вбудованими в корпус, як його невід'ємна частина.</p>	**

		Категорія															
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																
ТАБЛИЦЯ 5																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії</th> <th>Опис вимог</th> <th>Категорія перегонів</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Раніше за квітень 1992</td> <td>Загальна ємність всіх кокпітів, взята нижче за найнижчий комінгс, має не перевищувати 6% здобутку від LWL на найбільшу ширину, на висоту надводного облавку поруч із кокпітом.</td> <td>Mo Mu0,1</td> </tr> <tr> <td>Раніше за квітень 1992</td> <td>Загальна ємність всіх кокпітів, взята нижче за найнижчий комінгс, має не перевищувати 9% здобутку від LWL на найбільшу ширину, на висоту надводного облавку поруч із кокпітом.</td> <td>Mo Mu2,3,4</td> </tr> <tr> <td>Квітень 1992 і пізніше</td> <td>Як зазначено вище для відповідних категорій, за винятком того, що для обчислення ємності кокпіту мають не включатися ніякі подовження кокпіту в корму від робочої палуби і до поняття «найнижчий комінгс» не може включатися нічого, що розташоване позад від точки FA (точки, де верхній кут транця сходиться з межевою лінією).</td> <td>**</td> </tr> <tr> <td><i>Примітка</i></td> <td><i>Для суден, виміряних за IMS, навзамін понять: LWL, ширина найбільша і надводний облавок навпроти кокпіту, можуть застосовуватися поняття за термінами IMS: L, B і FA.</i></td> <td>**</td> </tr> </tbody> </table>	Найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії	Опис вимог	Категорія перегонів	Раніше за квітень 1992	Загальна ємність всіх кокпітів, взята нижче за найнижчий комінгс, має не перевищувати 6% здобутку від LWL на найбільшу ширину, на висоту надводного облавку поруч із кокпітом.	Mo Mu0,1	Раніше за квітень 1992	Загальна ємність всіх кокпітів, взята нижче за найнижчий комінгс, має не перевищувати 9% здобутку від LWL на найбільшу ширину, на висоту надводного облавку поруч із кокпітом.	Mo Mu2,3,4	Квітень 1992 і пізніше	Як зазначено вище для відповідних категорій, за винятком того, що для обчислення ємності кокпіту мають не включатися ніякі подовження кокпіту в корму від робочої палуби і до поняття «найнижчий комінгс» не може включатися нічого, що розташоване позад від точки FA (точки, де верхній кут транця сходиться з межевою лінією).	**	<i>Примітка</i>	<i>Для суден, виміряних за IMS, навзамін понять: LWL, ширина найбільша і надводний облавок навпроти кокпіту, можуть застосовуватися поняття за термінами IMS: L, B і FA.</i>	**	
Найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії	Опис вимог	Категорія перегонів															
Раніше за квітень 1992	Загальна ємність всіх кокпітів, взята нижче за найнижчий комінгс, має не перевищувати 6% здобутку від LWL на найбільшу ширину, на висоту надводного облавку поруч із кокпітом.	Mo Mu0,1															
Раніше за квітень 1992	Загальна ємність всіх кокпітів, взята нижче за найнижчий комінгс, має не перевищувати 9% здобутку від LWL на найбільшу ширину, на висоту надводного облавку поруч із кокпітом.	Mo Mu2,3,4															
Квітень 1992 і пізніше	Як зазначено вище для відповідних категорій, за винятком того, що для обчислення ємності кокпіту мають не включатися ніякі подовження кокпіту в корму від робочої палуби і до поняття «найнижчий комінгс» не може включатися нічого, що розташоване позад від точки FA (точки, де верхній кут транця сходиться з межевою лінією).	**															
<i>Примітка</i>	<i>Для суден, виміряних за IMS, навзамін понять: LWL, ширина найбільша і надводний облавок навпроти кокпіту, можуть застосовуватися поняття за термінами IMS: L, B і FA.</i>	**															
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:																

		Категорія
	а) 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 виотком, або рівноцінне щодо вищезазначеного. б) 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 виотком, або рівноцінне зазначеному.	**
3.10	Кінгстони, заоблавкові клапани і вентилі	
	Кінгстони, заоблавкові клапани або вентилі, 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 перекирвання 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.	**
3.13	Водонепроникні переділки	
	<i>щодо багатокорпусників дивіться також 3.05 цих СОН</i>	Му 0,1,2,3,4
3.13.1	У корпусі має бути встановлено водонепроникну «таранну» переділку у межах позад переднього краю LWL і 15% довжини LOA від прови, або вбудовано стаціонарний закритий відсік, ефективно заповнений на передні 30 % LOA плавучим пінопластом.	Mo 0 Му 0,1, 2,3,4
3.13.2	Будь яка водонепроникна переділка, яка є обов'язковою за цими СОН, має бути зроблена так міцно, аби вповні тримати водяний тиск і не дозволяти просочування води до прилеглого приміщення.	Mo 0 Му 0,1, 2,3,4
3.13.3	На яхті на додаток до будь яких переділок, встановлених у межах провових і кормових 15 відсотків LOA судна, має бути також встановлено принаймні дві водонепроникні генеральні переділки.	Mo 0
3.13.4	До будь якого із відокремлених водонепроникними переділками водонепроникних відсіків для їх контрольного огляду і видалення води має бути забезпечено зовнішній доступ з палуби, але ж наявність зовнішнього доступу до крайніх і «таранного» відсіків не є обов'язковою.	Mo 0
3.13.5	будь яку обов'язкову водонепроникну переділку (за винятком «таранної» переділки) мають бути вмонтовані	Mo 0

		Категорія
	люки для доступу. Такі люки мають бути обладнані водонепроникними запірними пристроями, стаціонарно встановленими на основній панелі, або ж ковпаками чи кришками люків. Для користування будь якими запірними пристроями має не вживатися ніякий інструмент. <i>а) кожний із таких люків має надійно закриватися не більше ніж за 5 секунд.</i>	Mo 0
3.13.6	<i>Наполегливо пропонується аби:</i> <i>а) крайню і «таранну» переділку було встановлено і в кормі. У разі її встановлення, вона має бути розташована попереду від рудерпосту.</i> <i>б) яхта має бути здатною до того, щоби після повного затоплення будь якого із основних приміщень, повний склад її екіпажу мав притулок і засоби на існування протягом двох тижнів у по суті сухому приміщенні, із якого був би прямий доступ на верхню палубу.</i> <i>с) для приміщень між водонепроникними переділками має бути забезпечено можливість вручну видаляти із них воду за межі корпусу, знаходячись ззовні від самого приміщення.</i>	Mo 0 Mo 0 Mo 0 Mo 0
3.14	Релінги, леєрні стійки, леєри безпеки	
3.14.1	Коли йдеться про окремі проекти багатокорпусників, то на практиці стосовно релінгів, леєрних стійок та леєрів безпеки абсолютно точного додержання вимог Спеціальних настанов не вимагається, але щодо однокорпусних суден ці вимоги мають додержуватися якомога ретельніше задля зменшення ризику падіння людей за облявок.	Mu 0,1,2,3,4,
3.14.2	Леєри безпеки, які є обов'язковими за Спеціальними настановами, мають бути «нацурковані», (надраєні, туго натягнуті). <i>а) 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.</i>	** **
3.14.3	Має бути забезпечено наступне: <i>а) 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 вставляння в отвір кола діаметром 360мм (14.2"))</i>	** Mo 0,1,2,3,4



		Категорія
	b) кормовий релінг, або ж леєри безпеки, влаштовані, як відповідна його заміна, з вертикальними отворами, які відповідають таблиці 7.	Мо 0,1,2,3,4
	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	**

		Категорія
	<p>втулкових стояків куди мають вставлятися трубки стійок, але не з фланцевими пластинами, за допомогою яких обладнання кріпиться до палуби, чи корпусу.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 поплітки, про які йдеться у 3.14.6 (с) мають не змінювати натягу леєра безпеки.</p> <p>l) Стійки мають бути прямими і розташованими вертикально за винятком наступного: <ul style="list-style-type: none"> 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 відхилитися від вертикалі не більше ніж на 10 градусів. </p> <p>m) <i>наполегливо рекомендується, аби конструкція відповідала також міжнародним стандартам за ISO 15085.</i></p>	<p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p>
3.14.4	Особливі вимоги щодо релінгів, леєрних стійок, леєрів безпеки на багатокорпусниках	Mu0,1,2,3,4
	<p>Має бути забезпечено наступне:</p> <p>a) на тримарані – прововий релінг на головному корпусі з леєрами безпеки, що спираються на леєрні стійки, навкруг головного корпусу. Леєри безпеки можуть бути з розривом у місцях, де є сітка, чи поперечні криловидні</p>	Mu0,1,2,3,4

		Категорія												
	<p>балки за облавком головного корпуса</p> <p>b) на тримарані – де сітку приєднано до основи провового релінга на головному корпусі, додатковий леєр безпеки від верхнього поручня провового релінга до передньої поперечної балки на облавку, чи за облавком від середньої точки поперечної балки</p> <p>c) на тримарані – на головному, чи на аварійному місці для стернування на поплавці з кокпітом, чи без нього, леєри безпеки, які огороджують дугу діаметром 3 метри, з центром у місці для стернування. (якщо вимірюється відстань між натягнутими леєрами, то вони мають не відхилятися від нормально нацуркованого положення).</p> <p>d) на катамарані – леєри безпеки від прови до корми на кожному з корпусів і леєри на поперечини, що мають утворювати ефективний суцільний бар'єр навкруг робочого простору для маневрування. Поперечні леєри безпеки мають бути приєднані до провового та кормового релінгів, чи до надпалубних споруд. Між поперечними леєрами безпеки і сіткою має бути зиг'загом проплетена тасьма, строп, чи линва.</p>	<p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p>												
3.14.5	<p>Висота розташування леєрів безпеки, вертикальні отвори, кількість леєрів</p> <p>ТАБЛИЦЯ 7</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>LOA</th> <th>найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії</th> <th>мінімальні вимоги</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>до 8.5м (28футів)</td> <td>раніше за січень 1992</td> <td>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)</td> </tr> <tr> <td>до 8.5м (28футів)</td> <td>січень 1992 і пізніше</td> <td>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)</td> </tr> <tr> <td>8.5м (28 футів) і довше</td> <td>раніше за січень 1993</td> <td>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)</td> </tr> </tbody> </table>	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)	<p>Категорія</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p>
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)												

			Категорія	
	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			
	<p>a) Леєри безпеки мають бути виготовлені із:</p> <ul style="list-style-type: none"> - витого сталюого неіржавіючого троса або - високо модульної поліетиленової (HMPE) линви Dyneema® Spektra® в одинарній оболонці <p>b) Мінімальні діаметри зазначено нижче у таблиці 8.</p> <p>c) 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.</p> <p>d) <i>За застосування сталевих тросів, рекомендовано вживати категорію Grade 316.</i></p> <p>e) <i>У разі застосування (HMPE) линви (Dyneema® Spektra®) то вона має сплеснюватися за порядком, зазначеним виробником.</i></p> <p>f) 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.</p> <p>g) Всі троси, оковки, місця анкерних кріплень, арматура і талрепи мають являти собою суцільну леєрну систему безпеки, яка у будь якій своїй ділянці має за своєю міцністю не поступатися обов'язковим тросам для леєрів.</p>		<p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p>	

		Категорія								
	<p>ТАБЛИЦЯ 8</p> <table border="1"> <tr> <td>LOA</td> <td>Мінімальний діаметр троса, чи линви</td> </tr> <tr> <td>до 8.5м (28футів)</td> <td>3мм (1/8 цаля)</td> </tr> <tr> <td>8.5м – 13м</td> <td>4мм (5/32 цаля)</td> </tr> <tr> <td>більше 13м (43футів)</td> <td>5мм (3/16 цаля)</td> </tr> </table>	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)	**
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	<p>Релінги, леєрні стійки, леєри безпеки – вимоги щодо матеріалів</p> <p>ТАБЛИЦЯ 9</p> <table border="1"> <tr> <td>найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії</td> <td>конкретні вимоги</td> </tr> <tr> <td>раніше за січень 1987</td> <td>для стійок релінгів і леєрів безпеки застосовувати вуглепластик не рекомендовано</td> </tr> <tr> <td>січень 1987 і пізніше</td> <td>стійки, релінги і леєри безпеки мають бути виготовлені не із вуглепластику</td> </tr> </table>	найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії	конкретні вимоги	раніше за січень 1987	для стійок релінгів і леєрів безпеки застосовувати вуглепластик не рекомендовано	січень 1987 і пізніше	стійки, релінги і леєри безпеки мають бути виготовлені не із вуглепластику	**		
найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії	конкретні вимоги									
раніше за січень 1987	для стійок релінгів і леєрів безпеки застосовувати вуглепластик не рекомендовано									
січень 1987 і пізніше	стійки, релінги і леєри безпеки мають бути виготовлені не із вуглепластику									
3.15	Сітки і тенти на багатокорпусниках									
3.15.1	<p>Слово «сітка» є взаємозамінним зі словом «тент»</p> <p>Сітка має бути:-</p> <p>a) по суті розташованою горизонтально</p> <p>b) виготовленою із довговічної ткани тасьми, і мати водонепроникну структуру, або ж із сітки з очком не більшим за 5.08см (2 цілі) у будь якому вимірі. Місця кріплень мають бути зроблені так, аби запобігати перетиранню. Просвіти між сіткою і судном мають бути такими, аби не створювати ризику потрапляння ноги в цей отвір.</p> <p>c) міцно приєднаною через регулярні проміжки до поперечних і повздовжніх ліній кріплення і має бути надійно прилікована до лік-тросів.</p> <p>d) спроможною витримувати повну вагу екіпажу, як за звичайної роботи в морі, так і у разі перекидання, коли судно є обернутим.</p> <p>e) <i>рекомендовано, аби слаблянями, що вживаються для принайтовлення сітки, вона фіксувалася у кожній окремій точці, а не шнурувалася безперервно суцільним слаблінем у більш, ніж чотирьох точках кріплення.</i></p>	<p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0.1.2.3.4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p>								
3.15.2	Тримарани з двома поперечними балками									
	a) На тримарані з двома поперечними балками має з									

		Категорія
	<p>кожного боку бути встановлено сітки, які мають покривати:-</p> <p>b) прямокутники, утворені поперечними балками, центральним корпусом і боковими поплавцями</p> <p>c) трикутники, утворені заднім кінцем центрального релінга, середніми точками кожної сторони передньої поперечної балки і точками перетинів балки з центральним корпусом</p> <p>d) трикутники, утворені самою задньою частиною кокпіту або місцем стернування (залежно від того, що є далі в корму), середніми точками кожної сторони задньої поперечної балки і точками перетинів балки з центральним корпусом,</p> <p>e) вимоги СОН 3.15.2(d) мають не застосовуватися у разі наявності комінгсів кокпіту і/або леєрів безпеки, які щодо їх мінімальної висоти відповідають вимогам таблиці 7</p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p>
3.15.3	Тримарани з однією поперечною балкою	
	<p>a) На тримаранах з однією поперечною балкою сітки має бути встановлено між центральним корпусом і кожним із поплавців:</p> <p>b) на кожній із сторін судна між двома прямими лініями від перетину поперечної балки з боковим поплавцем відповідно до заднього кінця релінга на центральному корпусі, та до самої задньої точки кокпіта, або місця стернування на центральному корпусі (залежно від того, що є далі в корму)</p>	<p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p>
3.16	Катамарани	
	<p>a) На катамарані краї загальної сітки мають обмежуватися:</p> <p>b) з боків – корпусами</p> <p>c) по довжині перпендикулярами до ДП що проходять через основу форштага і через саму задню точку гіка, коли його розташовано вздовж судна. Проте, для катамаранів з центральною гондолою (не зануреною) допустимим є додержання вимог щодо тримаранів.</p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p>
3.17	Упорна рейка для ніг (фут-стоп)	Mu0,1,2,3
3.17.1	Упорна рейка для ніг (фут-стоп) принаймні 25 мм (1 цаль) заввишки має бути встановленою стаціонарно навкруг всієї провової частини палуби попереду від траверзу щогли, за	Mu0,1,2,3

Категорія

	винятком місць, де по ходу рейки встановлено оковки, і не далі всередину від кромки робочої палуби, ніж на третину напівбімса у цьому місці.		
3.17.2	Можуть допускатися наступні відхилення:		Mo 0,1,2,3
	ТАБЛИЦЯ 10		Mo 0,1,2,3 Mo 0,1,2,3
	LOA	найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії	мінімальні вимоги
	всі	раніше за січень 1981	допускається, аби упорна рейка (фут-стоп) була принаймні 20мм (3/4 цаля) заввишки
	всі	раніше за січень 1994	замість упорної рейки допускається наявність додаткового леєра безпеки розташованого на висоті не меншій, ніж 25 мм (1 цаль) і не більшій ніж 50 мм (2 цалі) (але цей леєр не може вважатися середнім леєром безпеки).
	всі	січень 1994 і пізніше	упорна рейка (фут-стоп) має бути приєднана так близько до вертикальних осей стійок, як є практично можливим, але не далі всередину судна, ніж на третину напівбімса у цьому місці
3.18	Туалет		
3.18.1	Туалет, встановлений стаціонарно		MoMu 0,1,2
3.18.2	Туалет, встановлений стаціонарно, або додатне відро		MoMu 3,4
3.19	Койки		
3.19.1	Койки, встановлені стаціонарно, по одній на кожного задекларованого члена екіпажу		MoMu 0
3.19.2	Койки, встановлені стаціонарно		**
3.20	Обладнання для приготування їжі		
3.20.1	Камбузна плита, встановлена стаціонарно, чи надійно закріплена, з легкодоступною можливістю вимикання надходження пального, і придатна для користування нею за умов неспокійного моря.		MoMu 0,1,2,3
3.21	Резервуари для питної води, питна вода		MoMu 0,1,2,3
3.21.1	Резервуари (цистерни) для питної води		MoMu 0,1,2,3
	а) На яхті має бути стаціонарно встановлено користувальні смоки і резервуар(и) для питної води: і з розподілом водопостачання принаймні у три відсіки		MoMu 0,1,2,3 MoMu 0

		Категорія
	ii з розподілом водопостачання принаймні у два відсіки	MoMu 1
3.21.2	Питна вода	
	а) На кожній яхті має бути стаціонарно встановлено обладнання (до складу якого можуть входити опріснювачі і цистерни (резервуари), для зберігання води), яке б забезпечувало наявність принаймні по 3 літри питної води на день для кожної особи на планований період плавання.	MoMu 0
3.21.3	Аварійний запас питної води	MoMu0,1,2,3
	а) В окремих, призначених для цього і опломбованих ємностях, чи ємності, має зберігатися принаймні 9 літрів (2 англійських, чи 2.4 американських галони) питної води для користування за надзвичайних обставин	MoMu1,2,3
	б) за відсутності опріснювача, що приводиться у дію силовою установкою, має бути забезпечено розподілене у принаймні дві окремі ємності, як мінімум по 1 літру на одну особу на день на весь період очікуваної тривалості плавання.	MoMu0
	с) Якщо на обшивку судна є опріснювач, який приводиться у дію силовою установкою, то має бути забезпечено розподілене у принаймні дві окремі ємності як мінімум по 500мл на одну особу на день на весь період очікуваної тривалості плавання.	MoMu0
	д) має застосовуватися обладнання для збирання дощової води для питних потреб, яке б працювало і тоді, коли на судні втрачені щогли.	MoMu0
	<i>е) Вся питна вода і всі опріснювальні пристрої мають бути влаштовані так, аби питна вода була легко доступною і тоді, коли яхта є оберненою.</i>	Mu0
3.22	Поручні	
	Під палубою, так, аби члени екіпажу мали змогу досить безпечно пересуватися за умов важкого моря, мають бути встановлені відповідні поручні. <i>Поручні мають без поламок витримувати бокове навантаження у 1500 N (близько 150кг) – зверніть увагу на ISO 15085.</i>	**
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 (СОИ 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	**

		Категорія
3.23.5	<p>стопорами, або іншими подібними пристроями, аби запобігти їх втраті.</p> <p>Має бути забезпечене наступне:</p> <p>а) два встановлених стаціонарно ручних осушувальних трюмних смоки, один із яких має приводитися в дію з палуби, а інший з під палуби. Кожний із смоків має бути доступним до застосування за умов, коли всі рундуки-сидіння в кокпіту, люки і головний прохід є закритими. Ці смоки повинні мати стаціонарно встановлені зливні труби достатньої пропускної спроможності аби забезпечувати злив води з обох смоків, коли ті працюють водночас.</p> <p>б) один, встановлений стаціонарно, ручний осушувальний смок, все одно на, чи під палубою. Смок має працювати за умов, коли всі рундуки-сидіння у кокпіті, люки і головний прохід є закритими, і мати стаціонарно встановлені зливні труби.</p> <p>с) на багатокорпусниках має бути забезпечено можливість осушувати всі водонепроникні відсіки (за винятком випадку, коли вони заповнені непроникним плавучим матеріалом).</p> <p>д) принаймні один, встановлений стаціонарно, ручний осушувальний смок, здатний працювати тоді, коли всі рундуки-сидіння у кокпіту, люки і головний прохід є закритими</p> <p>е) один ручний осушувальний смок</p> <p>ф) два відра міцної будови, кожне ємністю принаймні 9 літрів (2 англійських, чи 2.4 американських галони). Кожне відро має бути обладнане страхувальним шкертом.</p>	<p>Mu0,1,2</p> <p>Mu0,1,2 Mo3</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mo3</p> <p>Mo4 **</p>
3.24	Компас	
3.24.1	<p>Має бути забезпечене наступне:</p> <p>а) морський магнітний компас, незалежний від постачання будь якої енергії, встановлений стаціонарно і правильно відрегульований відповідно до таблиці девіації, та</p> <p>б) магнітний компас, незалежний ні від якого джерела енергії, який може слугувати курсовим компасом за стернування, такий компас може бути і переносним</p>	<p>**</p> <p>MoMu0,1,2,3</p>
3.25	Фали.	
	<p>На жодній із щогл не може бути встановлено менше, ніж по два фали, кожний із яких має бути здатним підняти вітрила.</p>	<p>**</p>

		Категорія						
3.26	Прововий полуклюз, або роульс							
	Має бути встановлено стаціонарний прововий полуклюз, такий, що закривається, або стаціонарний закритий клюз, і стопорний, чи запобіжний, пристрій, пристосований для буксирування судна.	Mo0						
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							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LOA</th> <th>Необхідна мінімальна потужність електричних ламп, що застосовуються у ходових вогнях</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>до 12 м (39.4 фути)</td> <td>10 W</td> </tr> <tr> <td>12 м (39.4 фути) і більше</td> <td>25 W</td> </tr> </tbody> </table>	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	
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							
3.27.4	Мають бути встановлені запасні ходові вогні з тими ж технічними умовами, що їх зазначено вище, але з окремим джерелом енергії і з провідною системою живлення, відокремленою від тієї, що застосовується для ходових вогнів, які використовуються постійно за нормальних умов.	MoMu0,1,2,3						
3.27.5	На обшивку судна мають бути наявними резервні (запасні) лампочки для ходових вогнів, а для вогнів, де лампочки не застосовуються, відповідні запасні замінні 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 ізольованим і мати відповідний захист за важких погодних умов.	**						
	с) Суднова рушійна енергетична установка (машина), яка	MoMu0,1,2,3						

		Категорія
	<p>відповідає вимогам Спеціальних обов'язкових настанов має забезпечувати швидкість руху судна у вузлах, яка б дорівнювала добутку від 1.8 x корінь квадратний від LWL у метрах, або кореню квадратному від LWL у футах.</p> <p>d) Суднова рушійна енергетична установка (машина) може являти собою як стаціонарний, так і підвісний (заоблаковий) двигун з надійно з'єднаними з ним комплексними баком для пального і системою паливної подачі.</p> <p>e) На яхтах мають встановлюватися стаціонарні двигуни</p> <p>f) Судна з довжиною корпусу меншою за 12.0 м, можуть забезпечуватися стаціонарним рушійним двигуном, або навзамін підвісним (заоблаковим) двигуном із стаціонарно встановленою системою паливної подачі і танками (баками) для пального.</p>	<p>Mo3</p> <p>Mo0,1,2 Mu0 Mu1,2,3</p>
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.	**
3.28.3	Системи пального	
	<p>a) Кожний із танків (баків) для пального має бути обладнаний вентилем. У якості танків для пального, за винятком стаціонарно встановлених, облицьованих, чи підшитих зсередини, застосування баків, вироблених із еластичних матеріалів не допускається.</p> <p>b) Головний рушійний двигун має бути забезпеченим мінімумом пального, кількість якого може бути зазначено у положенні про перегони, а якщо ні, то кількістю, яка має бути достатньою для плавання, відповідного тривалості перегонів і для слідування із зазначеною вище мінімальною швидкістю протягом принаймні 8 годин.</p>	<p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p>
3.28.4	Система акумуляторних батарей	
	<p>a) У такому разі, коли електричний стартер є єдиним засобом для запуску двигуна, на яхті має знаходитися окрема акумуляторна батарея, головним призначенням якої є запуск двигуна.</p> <p>b) Всі акумуляторні батареї на облавку, які можуть повторно заряджатися, мають бути типу герметично закритих, із яких не може трапитися витікання електроліту. Експлуатація інших типів акумуляторів, встановлених на облавку 1/12 може продовжуватись до</p>	<p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0</p>

		Категорія
	закінчення строків їхньої придатності, проте наполегливо рекомендується якомога скоріше за можливістю замінити їх на акумулятори закритого типу. с) Рекомендується, аби рішення про встановлення акумуляторних батарей закритого типу спиралося на рекомендації і специфікації виробника продукту.	MoMu1,2,3
3.29	Засоби зв'язку, електронні засоби визначення місця (EPFS), радары, автоматичні ідентифікаційні системи (AIS)	**
	<i>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.</i>	MoMu0,1,2,3
3.29.1	Має бути забезпечене наступне: а) Приймально-передавальна морська радіостанція (або, якщо зазначено у положенні про перегони, термінал супутникової антени (satcom) та і у разі нормальна антена залежить від стану щогли, аварійна антена. б) Якщо приймально-передавальна радіостанція працює на дуже високій частоті (у метровому діапазоні), то: і вона повинна мати нормативну потужність на виході у 25 ватт. ii вона повинна мати топову антену на щогли та фідер-кабель з втратою не більше за 40% енергії. <i>iii наступні типи і довжини (со-axial) фідер-кабеля відповідають вимогам цього СОН 3.29.1 (b)(ii):</i> <i>(а) до 15м (50 футів) типу RG8X ("міні 8");</i> <i>(b) 15-28м (50-90 футів) - типу RG8U;</i> <i>(c) 28-43м (90-140 футів) - типу 9913F (де застосовано загальноприйнятні проводи, які можна отримати від поставника Belden (US));</i> <i>(d) 43-70м (140-230 футів) - типу LMR600 (де застосовано спеціальні проводи, які можна отримати від поставників Times Microwave (US)).</i> <i>iv він має працювати і на каналі 72 (міжнародний канал судно-судно, який за спільного користування постав таким, що широко вважається найкращим вибором для океанських перегонних яхт по всьому світі).</i> в Незважаючи на СОН 3.29.1(b) яхта у перегонах нульової категорії повинна мати радіостанцію, яка працює у метровому діапазоні (УКХ) і пристрій цифрового вибіркового виклику (DSC), відповідно до СОН 3.29.1 (b) (i) та (ii) з покриттям усіх міжнародних каналів і каналів США морського радіо, та відповідати специфікації класу D ІТУ (Міжнародного телекомунікаційного союзу). с) Принаймні два ручних супутникових телефони, водонепроникних, або забраних у водонепроникні	** MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,2 MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu0
		MoMu0

		Категорія
	чохли, і забезпечених внутрішніми батареями. Поза часом користування ними, кожен має зберігатися у спеціальному водонепроникному аварійному мішку – «греб бегу» (grab bag) (дивіться COH 4.21).	
d)	Принаймні дві ручні приймально-передавальні радіостанції з мінімальною вихідною потужністю 5 ватт, водонепроникні, або забрані у водонепроникні чохли. Поза часом користування ними, кожна має зберігатися у спеціальному водонепроникному мішку – «греб бегу» (grab bag) (дивіться COH 4.21).	MoMu0
e)	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 COH 4.21).	MoMu1,2,3,4
f)	Незалежна від головної приймально-передавальної радіостанції, приймальна радіостанція, придатна для приймання метеосповіщень.	**
g)	<i>наполегливо рекомендується, мати на облавку ручну приймально-передавальну радіостанцію, працюючу на одній, чи й більше, авіаційних частот, включно з частотою 121.5 MHz. Це забезпечує зв'язок між яхтою і літаками ВПС, які є на чергуванні щодо SAR (Пошук і рятування) не всі із яких працюють у морському метровому діапазоні (УКХ). Поза часом користування цією радіостанцією, вона має зберігатися у спеціальному водонепроникному мішку – «греб бегу» (grab bag) (дивіться COH 4.21).</i>	MoMu0
h)	Радіоприймач D/F, (шукач напрямків), працюючий на особливих каналах сигналів лиха на частоті 121.5 MHz для визначення напрямків на PLB (особистий радіолокаційний буй) або EPIRB (радіомаяк для означення місця бідуння), або, -у разі кожний із членів екіпажу має відповідний прилад (дивіться COH 5.07) -, заміни пристрої для визначення місця людини за облавком;	MoMu0
i)	Прилад EPFS (електронна система визначення місця) (наприклад GPS)	MoMu0,1,2,3
j)	Стационарно встановлений і забезпечений енергопостачанням на весь період перегонів Супутниковий термінал за стандартом-C (GMDSS) (Глобальна морська СИСТЕМА БЕЗПЕКИ), на запити до якого має повноваження перегонний комітет.	MoMu0
k)	Приймально-передавальна морська радіостанція MF/HF SSB (односмугової модуляції) (GMDSS/DSC, Глобальна морська система безпеки/цифровий вибірковий виклик) з приймально-передавальною потужністю принаймні 125 ватт і частотою принаймні від 1.6 до 29.9 MHz з стационарно встановленою антеною і заземленням.	MoMu0
l)	Діючий стационарний радар з не меншою потужністю PER, ніж 4 кіловати і антеною, що розташовується не менше, ніж 7 метрів над поверхнею води. Максимальний розмір антенного пристрою радара має бути не меншим за 533мм. Радар має бути	MoMu0

		Категорія
	<p>змонтований так, аби його антенний пристрій залишався за нахилу яхти у горизонтальному положенні. Встановлені до січня 2006 мають бути наскільки можливо близькі до вимог СОН 3.29.(L).</p> <p>m) AIS (автоматична ідентифікаційна система) класу А</p> <p>n) приймально-передавальна радіостанція AIS (автоматична ідентифікаційна система)</p> <p>o) <i>приймально-передавальна радіостанція AIS (автоматична ідентифікаційна система) є рекомендованою</i></p>	<p>MoMu0</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu3</p>
3.29.2	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>**</p> <p>**</p>

РОЗДІЛ 4 –РУХОМЕ УСТАТКУВАННЯ І ПРИЛАДДЯ, ПОСТАЧАЛЬНІ МАТЕРІАЛИ

ДЛЯ ЯХТИ

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

Категорія

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.	**
4.02	Означення корпусу (кольорові мітки)	Mo0,1, Mu0,1,2,3,4
4.02.1	Для сприяння системі SAR (пошук і рятування): а) Кожна яхта має нести на наскільки можливо нерозділеному просторі даху рубки та/або палуби, там де це може бути краще видиме, 4 м ² флуоресцентного покриття рожевого, жовтогарячого, чи жовтого, кольору. <i>б) Рекомендується, аби кожна яхта несла на наскільки можливо нерозділеному просторі даху рубки та/або палуби, там де це може бути краще видимим, принаймні 1м² флуоресцентного покриття рожевого, жовтогарячого, чи жовтого кольору.</i>	MoMu0 MoMu1
4.02.2	На багатокорпусниках, на їх нижній поверхні, там, де означення може бути видимим, у разі судно є повністю обернутим, має бути нанесене нерозділене покриття площею принаймні в 1м ² , добре видимого кольору (наприклад світанково-рожевого, жовтогарячого, чи жовтого).	Mu0,1,2,3,4
4.02.3	<i>Рекомендується, аби кожна яхта мала на своїх виступаючих підводних частинах простору, покриті яскравою, добре видимою, фарбою.</i>	MoMu0,1
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.	**
4.04	Місця страхувального пристебування, джек-штаги, стаціонарні стропи безпеки	
4.04.1	Має бути забезпечене наступне: а) джек-штаги: вони мають бути і закріплені крізними болтами або закріплені за приварені до палуби планки, або міцно і жорстко приєднані до палуби в інший спосіб	MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3

		Категорія
	<p>з правого і з лівого боку від діаметральної площини аби вони забезпечували надійне з'єднання зі страхувальними поясами:</p> <p><i>ii</i> неіржавіючим сталевим тросом 1x19 діаметром мінімум 5 мм (3/16 цаля), або ливною з високо модульного поліетилену (такого, як Dyneema/Spectra) або з тасьми рівноцінної міцності;</p> <p><i>iii</i> якщо застосовано сталевий трос, то він має бути а ні обплетеним, а ні забраним у будь який чохол, чи оболонку;</p> <p><i>iv</i> <i>Пропонується вживати плетену снасть фалової роботи розривною тривалістю 20 кілоньютонів (2040кГ, або 4500 силових фунтів).</i></p> <p><i>v</i> <i>принаймні два троси, до яких можна було б пристебнутися з днищевої сторони багатокорпусника, у разі судно є обернутим.</i></p>	<p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>Mu0,1,2,3</p>
4.04.2	Місця для страхувального пристебування	
	<p>Має бути забезпечено наступне:</p> <p>a) закріплені крізними болтами або закріплені за приварені до палуби планки, або міцно і жорстко приєднані до палуби в інший спосіб, предмети обладнання для страхувального пристебування біля таких місць, як місце для стернування, шкотові катеринки і щогли, біля яких члени екіпажу працюють протягом довшого часу;</p> <p>b) такі предмети обладнання, разом із джек-штагами і стаціонарними стропами безпеки мають надати можливість членам екіпажу</p> <p><i>i</i> пристебнутися перед виходом на палубу і відстібнутися після потрапляння донизу;</p> <p><i>ii</i> бути постійно пристебнутими, тобто, вільно і швидко пересуватися між робочими ділянками палуби і кокпіту (кокпітів) з мінімальною кількістю відстебувань і пристебувань.</p> <p>c) місця для страхувального пристебування мають бути зроблені так, аби надавати можливість скористатися з них для простебування двом особам водночас і незалежно від джек-штагів.</p> <p>d) На тримаранах із стерновим місцем на боковому поплавці, відповідні місця для пристебування мають бути влаштовані таким чином, аби вони не були частиною палубного обладнання, або стернового пристрою, так, аби член екіпажу, залишаючись пристебнутим, мав змогу сягнути стернового пристрою.</p> <p><i>e) Увага – U-подібні болти у якості місць для страхувального приєднання, дивіться СОН 5.02.1(a)</i></p>	<p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>Mu0,1,2,3</p>

		Категорія															
4.05	Вогнегасники																
	Має бути забезпечене наступне:																
4.05.1	Вогнегасники, принаймні два, мають бути готовими до використання у відповідних різних частинах судна.	**															
4.05.2	Принаймні два порошкові вогнегасники, принаймні по 2кг кожний, або рівноцінні.	MoMu0,1,2,3															
4.05.3	Принаймні три порошкові вогнегасники, принаймні по 2кг кожний, або рівноцінні, в тому числі принаймні один вогнегасник, чи система, призначені для боротьби з вогнем у машинному відділенні.	MoMu0															
4.05.4	Пожежна кошма, чи накриття, для кожного приладу щодо приготування їжі з відкритим вогнем	**															
4.06	Кітва(и)																
4.06.1	Кітва, чи кітви, мають нестися на облавку відповідно до розташованої нижче таблиці: ТАБЛИЦЯ 12	** **															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LOA</th> <th>конкретні вимоги</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>всі</td> <td>Специфікація кітв, ланцюгів і кітвових линв має відповідати правилам відповідного класу або правилам визнаного класифікаційного товариства (скажімо Ллойда, DNV (Норвезький верітас) і т. ін.)</td> <td>MoMu0</td> </tr> <tr> <td>8.5 м (28 футів) і більше</td> <td>2 кітви разом з відповідними комплектами ланцюгів і линв, все готове до негайного використання</td> <td>MoMu1,2,3</td> </tr> <tr> <td>Менше за 8.5 м (28 футів)</td> <td>1 кітва разом з відповідним комплектом із ланцюга і линви, все готове до негайного використання</td> <td>MoMu1,2,3</td> </tr> <tr> <td>всі</td> <td>1 кітва, що є швидко доступною для користування</td> <td>MoMu4</td> </tr> </tbody> </table>	LOA	конкретні вимоги		всі	Специфікація кітв, ланцюгів і кітвових линв має відповідати правилам відповідного класу або правилам визнаного класифікаційного товариства (скажімо Ллойда, DNV (Норвезький верітас) і т. ін.)	MoMu0	8.5 м (28 футів) і більше	2 кітви разом з відповідними комплектами ланцюгів і линв, все готове до негайного використання	MoMu1,2,3	Менше за 8.5 м (28 футів)	1 кітва разом з відповідним комплектом із ланцюга і линви, все готове до негайного використання	MoMu1,2,3	всі	1 кітва, що є швидко доступною для користування	MoMu4	
LOA	конкретні вимоги																
всі	Специфікація кітв, ланцюгів і кітвових линв має відповідати правилам відповідного класу або правилам визнаного класифікаційного товариства (скажімо Ллойда, DNV (Норвезький верітас) і т. ін.)	MoMu0															
8.5 м (28 футів) і більше	2 кітви разом з відповідними комплектами ланцюгів і линв, все готове до негайного використання	MoMu1,2,3															
Менше за 8.5 м (28 футів)	1 кітва разом з відповідним комплектом із ланцюга і линви, все готове до негайного використання	MoMu1,2,3															
всі	1 кітва, що є швидко доступною для користування	MoMu4															
4.07	Ручні електричні ліхтарі																
4.07.1	Має бути забезпечено наступне: а) водонепроникний сильний електричний прожектор, придатний для спостереження у темний час доби за людиною за облавком і для запобігання зіткнень, із запасними батареями і лампочками та б) водонепроникний електричний ручний ліхтар, із запасними батарейками і лампочками с) для Mu 3,4 водонепроникний ручний ліхтар за СОН 4.07.1 (b) має зберігатися у «греб-бегу», або у	MoMu0,1,2,3 ** Mu3,4															

		Категорія
	аварійному контейнері d) водонепроникний потужний, призначений для штормових умов, переносний ліхтар-прожектор із запасними лампочками, який живиться від суднових акумуляторних батарей і завжди доступний для користування ним на палубі і в кокпіті	MoMu0
4.08	Довідник щодо першої меддопомоги і санітарна сумка	**
4.08.1	Має бути наявним відповідний довідник-підручник щодо першої медичної допомоги <i>За відсутності вимог національної повноважної організації рекомендується користуватися одним із наступних останніх видань:</i> a) <i>International Medical Guide for Ships, World Health Organisation, Geneva</i> b) <i>First Aid at Sea, by Douglas Justins and Colin Berry, published by Adlard Coles Nautical, London</i> c) <i>Le Guide de la medecine a distance, by Docteur J Y Chauve, published by Distance Assistance BP33 FLa Baule, cedex, France.</i> d) <i>'PAN-PAN medico a bordo' in Italian edited by Umberto Verna. www.panpan.it</i> e) <i>Skipper's Medical Emergency Handbook by Dr Spike Briggs and Dr Campbell Mackenzie www.msos.org.uk</i>	** ** MoMu0,1 MoMu2,3,4 ** MoMu2,3,4 **
4.08.2	Має бути наявною санітарна сумка для першої меддопомоги	**
4.08.3	<i>Вміст і місце зберігання санітарної сумки має відповідати настановам довідника, що застосовується, де враховуються певні умови, тривалість подорожі і кількість людей на облавку яхти.</i>	**
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) a) Якщо радіолокаційний відбивач: I є у формі октаедра, з трикутними пластинами, із яких утворюється пакет, то він має бути за розміром по діагоналі не меншим, ніж 456мм (18 цалів) II у формі октаедра з округлими секторними пластинами, які утворюють пакет, то його мінімальний діаметр має бути 304мм (12 цалів)	** ** **

		Категорія
	<p>iii якщо він не є октаедром за своєю формою, то задокументований радарний перетин і площу рефлектора не меншу за 10м² з 0° підвищення і здатним працювати з азимутом 360°.</p> <p>Мінімальна висота розташування над поверхнею води 4.0 м (13 футів).</p> <p>b) 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)</p>	<p>**</p> <p>**</p>
4.10.2	<p>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.</p> <p>a) RTE (радіолокаційний цільовий підсилювач) має відповідати вимогам ISO8729-2:2009 або ITU-R 1176.</p> <p>b) Нести пасивний відбивач, чи застосовувати RTE (радіолокаційний цільовий підсилювач) вирішує довірена (відповідальна) особа на облавку відповідно до наявних обставин.</p>	<p>MoMu1,2,3,4</p> <p>MoMu0</p> <p>**</p>
4.10.3	<p>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 якостями, ніж попередні моделі, Коли стандарт ISO 8729 буде опублікований, то СОН щодо радіолокаційних відбивачів (рефлекторів) будуть переглянуті і, можливо, змінені.</p>	<p>**</p>
4.10.4	<p>РЛС, що працює на частоті S (3GHz) часто застосовується на транспортних суднах, за поганієї 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.</p>	<p>**</p>
4.11	Навігаційне обладнання і інструменти	
4.11.1	<p>Морські мапи</p> <p>Мають бути наявними мореплавні мапи (а не тільки самі електронні), освітлене місце, та прокладний інструмент для роботи з мапами</p>	<p>**</p>
4.11.2	<p>Резервна навігаційна система</p> <p>Штурманам рекомендується мати на судні секстан з відповідними таблицями і хронометром або іншу резервну систему навігації, аби загальна довіра не спиралася тільки на дані обчислень EPFS (електронної</p>	<p>MoMu0,1</p>

Категорія

	<i>системи визначення місця) (дивіться Volpe Report на www.navcen.uscg.gov/archive/2001/Oct/FinalReportv4.6.pdf)</i>	
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	MoMu1,2,3,4
4.13.2	Має бути встановлено два лунолоти, які є незалежними один від одного	MoMu0
4.14	Спідометр, або прилад для вимірювання відстані (лаг)	
	Спідометр, або прилад для вимірювання відстані (лаг) має бути наявним	MoMu0,1,2,3
4.15	Аварійне стернування	
4.15.1	Аварійне стернування судном має бути забезпечене наступним чином: а) якщо тільки головним варіантом керма не є незламна металева натока (румпель), то на судні має бути наявною аварійна натока, що може приєднуватися до балера стерна; б) екіпаж має бути обізнаним щодо альтернативного методу стернування яхтою за різних умов погоди у разі втрати стерна. Принаймні один із способів має бути випробуваним екіпажем яхти, і екіпаж має бути готовим до його практичного застосування. Інспектор може поставити вимогу щодо демонстрації володіння стернуванням у цей спосіб.	MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3
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.	**
4.19	Радіомаяки для означення місця бідкування (EPIRB)	
4.19.1	Має бути забезпечена наявність радіомаяків 406 MHz	MoMu1,2

		Категорія
	a) Має бути забезпечено наявність принаймні двох маяків 406 MHz EPIRB, що означають місце лиха	MoMu0
	b) <i>рекомендується, аби у маяк 406 MHz EPIRB було вбудовано GPS, а також приймально- передавальну радіостанцію 121.5MHz для місцевого зворотного зв'язку.</i>	MoMu0,1,2
	c) Кожний із маяків 406 MHz EPIRB має бути належним чином зареєстрований у відповідному органі.	MoMu0,1,2
	d) <i>Кожний із суднових маяків 406 MHz EPIRB має активуватися як від води, так і вручну.</i>	MoMu0,1,2
	e) <i>Радіомаяки для означення місця лиха, (EPIRB) мають бути перевірені (тестовані) відповідно до інструкцій виробника, спочатку, за першого застосування, а відтак щорічно.</i>	MoMu0,1,2
	f) <i>Перелік реєстраційних номерів маяків 406 EPIRB має бути у розпорядженні організаторів змагань і бути під рукою для негайного використання.</i>	MoMu0,1,2
	g) <i>Має бути приділено увагу щодо забезпечення наявності локаційного пристрою (себто, пеленгаційного маяка, "Argos"), працюючого не на каналі SAR(пошук і рятування) що сприяло би урятуванню майна, у такому разі, коли яхту полишено екіпажем.</i>	MoMu0,1,2
	h) <i>Застосування маяків з частотою тільки 121.5MHz за ситуацій, коли зазнають лиха, не може бути надалі рекомендованим. Супутники, що працювали на частоті 121.5 MHz закінчили період свого існування. Користування частотою 121.5MHz триватиме для місцевого зв'язку у межах об'єктів суден за системою D/F і місцевого зворотного зв'язку через радіостанції системи SAR (Пошук і рятування). Тип "E" системи EPIRB більше не поставляється і має бути негайно заміненим.</i>	MoMu0,1,2
	i) <i>Дивіться СОН 3.29.1(e) щодо об'єктових станцій D/F і СОН 5.07.1(b) щодо особистих EPIRB (APB аварійних радіо буїв) (PLB)</i>	MoMu0
4.20	Рятувальні плоти	MoMu0,1,2
4.20.1	Конструкція рятувальних плотів та пакувальне обладнання	
	a) Достатня кількість рятувальних плотів є забезпеченою, якщо у разі втрати будь якого із плотів, чи виведення його з ладу, місткість плотів, необхідну для всього особового складу, що є на об'єкту, буде збережено.	MoMu0
	b) Рятувальні плоти мають відповідати вимогам SOLAS (Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі), кодексу LSA 1997 Розділ IV, чи пізнішим варіантам плотів, якщо тільки вони за своєю місткістю призначені для чотирьох осіб і можуть бути упаковані у валізу. Рятувальні плоти SOLAS мають містити принаймні пакет «А» SOLAS.	MoMu0

		Категорія
4.20.2	<p>Рятувальні плоти мають забезпечувати за своєю місткістю розташування в них всього екіпажу і кожний з плотів має відповідати вимогам одного із наступних пунктів:</p> <p>a) СОН 4.20.1 (b) (SOLAS) або</p> <p>b) для рятувальних плотів виготовлених до січня 2003 СОН, Додаток А, Частина I (ORC), або</p> <p>c) СОН, Додаток А, Частина II (ISAF) за яким, якщо тільки організатором змагань не зазначено іншого, днище має бути з теплоізоляцією, або</p> <p>d) ISO 9650 Частина I Тип I Група A (ISO), за яким на кожному плоті має знаходитись Пакет 2 (<24 години) та</p> <p>i мати напівжорсткий посадковий сліп та</p> <p>ii має бути влаштований так, аби жодні накатування води не перешкоджали посадці, та</p> <p>iii мати найкращі засоби для забезпечення користуванням будь яким надувним посадковим сліпом</p> <p>iv якщо рятувальний пліт сконструйовано з одною баластною кишенею, то це вважатиметься прийнятним за умови, що при цьому рятувальний пліт відповідає вимогам ISO 9650 і пройшов відповідний тест щодо сили впливу баластної кишені, як її запроєктовано виробником, та</p> <p>v відповідність вимогам СОН 4.20.2 (d) i-iv засвідчено у сертифікаті рятувального плоту.</p>	<p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p>
4.20.3	<p>Укладка і зберігання рятувальних плотів</p> <p>Рятувальний пліт має бути: або</p> <p>a) укладеним у транспортабельний жорсткий контейнер, чи бляшану коробку і зберігатися на робочій палубі, або ж у кокпіті, або:</p> <p>b) укладеним у транспортабельний жорсткий контейнер, чи бляшану коробку, або у валізу, і зберігатися у спеціально для цього створеному жорсткому відсіку, куди покладено тільки рятувальний пліт (плоти), і який відкривається в кокпіт, чи поряд із ним, чи на робочу палубу, чи через транець, за умови, що:</p> <p>i кожний із таких відсіків є або водонепроникним, або самоосушуваним, (за самоосушувальні відсіки вважаються такі, які є частиною простору кокпіту, якщо тільки їх не розташовано цілком понад рівнем робочої палуби, або, якщо вони мають незалежне самоосушування за облавок з місця їх зберігання біля транця – дивіться СОН 3.09), та</p>	<p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p>

		Категорія
	<p>ii кришки кожного з таких відсіків можуть бути легко відкриті за наявності водяного тиску, та</p> <p>iii відсік сконструйовано і зроблено так, аби рятувальний пліт можна було легко і швидко витягнути і спустити на воду, або</p> <p>iv на яхтах з віковою датою, або віковою датою серії ранішою за червень 2001 р. рятувальний пліт може бути укладений у валізу, якщо разом це важить не більше 40 кг, та надійно зберігатися під палубою поряд із головним проходом.</p> <p>v Зберігання рятувальних плотів на багатокорпусниках має бути таким, аби кожний із рятувальних плотів, можна було швидко витягти і спустити на воду незалежно від того, чи є судно на рівному кілі, чи повністю обернутим.</p> <p>с) Кінці провових фалів кожного з плотів мають бути постійно закріплені за надійне місце кріплення на обшивку яхти.</p>	<p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>Mu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p>
4.20.4	<p>Спускання рятувального плоту на воду</p> <p>a) Має бути забезпечено можливість, аби кожний із плотів міг опинитися поряд з леєрами безпеки, або був спущений на воду протягом 15 секунд.</p> <p>b) <i>Кожний із плотів вагою більше 40 кг має зберігатися у такий спосіб, аби його можна було стягнути, чи спустити на воду без значного піднімання.</i></p>	<p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p>
4.20.5	<p>Обслуговування та інспектування рятувальних плотів</p> <p><i>ВАЖЛИВЕ ЗАУВАЖЕННЯ: Останній досвід показує, що запаковані рятувальні плоти є уразливими щодо значних пошкоджень у разі їх падіння (скажімо із судна на плав причал у марині), або у разі тиску на них всією вагою кого не будь із членів екіпажу, або іншого важкого предмету (скажімо кітви). Пошкодження може бути спричинене вагою сталевого балона з CO₂, матеріал плавучих ємностей плоту може бути протертим, чи продірявленим сусіднім леєром. ISAF влаштувала дослідження таких впливів і як тимчасовий захід запровадила вимогу, аби кожний рятувальний пліт, який зберігається у валізі, мав щорічно поновлюваний сертифікат щодо обслуговування. Кожний рятувальний пліт, у разі наявності ознак пошкоджень, чи погіршення його стану, в тому числі і нижньої поверхні самої його упаковки, має направлятися на обслуговування. Довірені особи (капітани), мають виявляти велику турботу щодо стану рятувальних плотів і дотримання настанов: НЕ СТАВАТИ НА ПЛІТ...та НЕ КИДАТИ ЙОГО, ЗА ВИНЯТКОМ СПУСКАННЯ НА ВОДУ.</i></p>	<p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p>

		Категорія
	а) Сертифікати, чи їх копії, щодо обслуговування та/чи інспекторської перевірки рятувальних плотів мають зберігатися на облавку яхти. На кожний рятувальний пліт SOLAS і на кожний запакований у валізу рятувальний пліт має бути наявним чинний сертифікат, чи на новий, чи на такий, що пройшов обслуговування, пліт, виданий, або самим виробником, або визнаною ним станцією обслуговування.	MoMu0,1,2
	б) Рятувальний пліт, виготовлений відповідно до СОН , Додаток А, Частина I ("ORC"), запакований у жорсткий контейнер, чи бляшану коробку, має, або проходить щорічне обслуговування, або, якщо так зазначено виробником, може бути щорічно оглянутим (не обов'язково розпакованим) за умови, що на облавку яхти є письмове підтвердження, надане визнаною виробником станцією обслуговування, про те, що результати огляду є прийнятними.	MoMu0,1,2
	в) Рятувальний пліт, виготовлений відповідно до СОН , Додаток А, Частина II ("ISAF"), запакований у жорсткий контейнер, чи бляшану коробку, має, або проходить щорічне обслуговування, або, якщо так зазначено виробником, проходить перше обслуговування не пізніше, ніж через 3 роки після здачі плоту в експлуатацію, а його друге обслуговування не пізніше, ніж через 2 роки після першого. Наступні обслуговування мають відбуватися з інтервалами не більшими ніж 12 місяців.	MoMu1,2
	д) Рятувальний пліт, виготовлений відповідно до ISO 9650 Частина 1 тип групи А, запакований у жорсткий контейнер, чи бляшану коробку, має, або проходить обслуговування, відповідно до настанов виробника, але не рідше, ніж раз на кожні три роки.	MoMu1,2
	е) Рятувальний пліт, виготовлений відповідно до ISO 9650 Частина 1 тип групи А, запакований у валізу, має проходити щорічну перевірку інспектором, якого схвалено виробником плоту і обслуговуватися відповідно до настанов виробника, але НЕ рідше, ніж раз на кожні три роки.	MoMu1,2
	ф) Сертифікати щодо обслуговування рятувальних плотів мають містити специфікації, за якими було виготовлено пліт. Дивіться СОН 4.20.2 .	MoMu1,2
4.21	«Греб беги»	
4.21.1	«Греб бег» (плавуча кіса) або аварійний контейнер для багатокорпусників, на яких немає рятувальних плотів	MoMu3,4
	а) На багатокорпусниках без рятувальних плотів має бути наявним легкодоступний, незалежно від того, є судно на	MoMu3,4

		Категорія
	<p>рівному кілі, чи повністю обернутим, або водонепроникний відсік, або водонепроникна плавуча кіса («греб бег») з мінімальним набором предметів, що їх зазначено нижче. Водонепроникна плавуча кіса («греб бег») мусить мати позитивну плавучість, площею принаймні в 0.1м² помаранчевого кольору флуоресцентне покриття зовнішньої поверхні, бути маркірованим назвою яхти і мати приєднувальний шкентель з карабіном.</p> <p>b) Увага: не вимагається дублювати наявність обов'язкових для судна за іншими пунктами СОН речей у «греб бегу», у цьому пункті зазначається тільки обов'язкове місце їх зберігання</p> <p>c) водонепроникна ручна морська приймально-передавальна УКХ рація із запасними батареями живлення.</p> <p>d) водонепроникний ліхтар із запасними батареями живлення і лампочкою</p> <p>e) 2 червоних парашутних і 3 червоних ручних сигнальних ракети</p> <p>f) водонепроникний стробовий (імпульсний) вогонь із запасними батареями живлення</p> <p>g) ніж</p>	<p>Mu3,4</p> <p>Mu3,4</p> <p>Mu3,4</p> <p>Mu3,4</p> <p>Mu3,4</p> <p>Mu3,4</p>
4.21.2	<p>Плавуці кіси «греб беги» для комплектації рятувальних плотів</p> <p>a) Рекомендується мати на яхті в кожному із рятувальних плотів плавучу кісу – «греб бег» з мінімальним набором предметів, що їх зазначено нижче. Водонепроникна плавуча кіса – («греб бег») мусить мати позитивну плавучість, площею принаймні в 0.1м² жовтогарячого кольору флуоресцентне покриття зовнішньої поверхні, бути маркірованою назвою яхти і мати приєднувальний шкентель з карабіном.</p> <p>b) Увага: не вимагається дублювати наявність обов'язкових для судна за іншими пунктами СОН речей у «греб бегу», у цьому пункті зазначається тільки обов'язкове місце їх зберігання.</p>	<p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p>
4.21.3	<p>Рекомендований вміст плавучих кіс («греб бегів»)</p> <p>a) 2 червоні парашутні і 2 червоні ручні сигнальні ракети (фальшфейєри) та палички хімічного світла ціалумного типу (червоні ракети за вимогами SOLAS)</p> <p>b) водонепроникний ручний прилад EPFS (електронної системи визначення місця) (напр. «джипіес» (GPS))</p> <p>c) передавально-приймальна рація SART (Search and Rescue Transponder (рація для пошуку і рятування)), у принаймні одному із «греб бегів», що є на об'їздку яхти</p> <p>d) комбінована рація з частотами 406MHz/121.5MHz або типу "E" EPIRB (дивіться СОН 4.19.1) принаймні в одному</p>	<p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p>

	Категорія
<i>із «греб безів», що є на облавку яхти</i>	
<i>e) вода у пакетах багаторазового використання або опріснювач ручної дії разом з ємностями для води</i>	MoMu1,2
<i>f) водонепроникна високочастотна приймально-передавальна морська рація разом із запасним блоком живлення</i>	MoMu0,1,2
<i>g) водонепроникний ліхтар із запасними батареями живлення і лампочкою</i>	MoMu0,1,2
<i>h) драй сьютти, або теплоізоляційні предмети, чи «сумки для виживання»</i>	MoMu0,1,2
<i>i) друга плавуча кітва для рятувального плоту (вона не є потрібною у разі для плоту уже є штатна плавуча кітва, запакована разом із ним) (рекомендований стандарт ISO 17339) з вертлюгом і >30м линвою діаметром >9.5 мм</i>	MoMu0,1,2
<i>j) два безпечних консервних ключі (якщо це є доречним)</i>	MoMu0,1,2
<i>k) санітарна сумка для першої меддопомоги з принаймні двома тюрбиками сонцезахисного засобу. Всі предмети одягу мають бути відповідними для вологих умов. Санітарна сумка для першої меддопомоги має бути чітко означена і опломбована</i>	MoMu0,1,2
<i>l) сигнальне люстро</i>	MoMu0,1,2
<i>m) висококалорійна їжа (принаймні по 10000 кілоДжоулів (2360кк на одну особу) рекомендовано Cat Zero</i>	MoMu0,1,2
<i>n) нейлонові линви, поліетиленові кіси, таблетки від морської хвороби (рекомендовано мати принаймні по 6 таблеток на одну особу)</i>	MoMu0,1,2
<i>o) водонепроникна ручна високочастотна приймально-передавальна авіаційна рація (за відповідного району перегонів)</i>	MoMu0,1,2
<i>p) вода в опломбованих місткостях і опріснювач ручної дії</i>	MoMu0
<i>q) ручний супутниковий телефон з внутрішніми батареями забраний у водонепроникний чохол</i>	MoMu0
<i>r) стробовий (імпульсний) вогонь</i>	MoMu0
<i>s) запас медичних препаратів разом з тими, що відповідають передуючому стану здоров'я будь кого із членів екіпажу</i>	MoMu0
<i>t) запасні надійні окуляри для кожного із тих членів екіпажу, які їм потрібні</i>	MoMu0
<i>u) такий, що не боїться вологи, записник з придатним олівцем</i>	MoMu0
<i>v) потужний свисток (такий, щоб свистіти дмухаючи)</i>	MoMu0

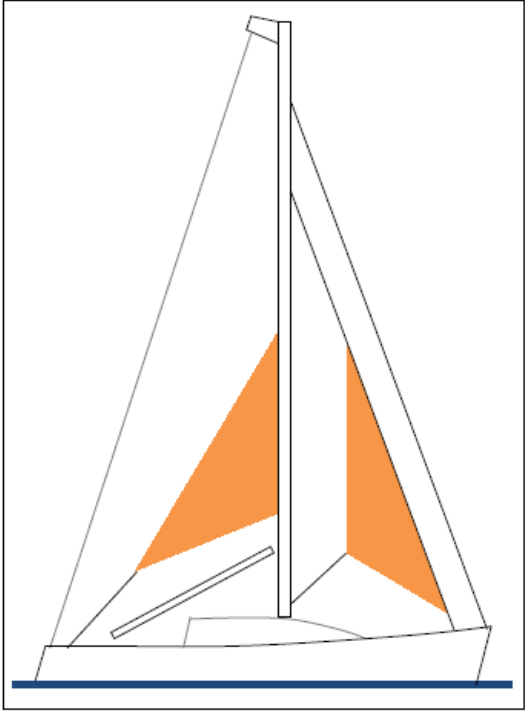
		Категорія
	<p>w) 6 відповідних вимогам SOLAS червоних парашутних сигнальних ракет, 3 білих парашутних сигнальних ракети, 2 відповідні вимогам SOLAS сигнальні ракети помаранчевого диму, та палички хімічного світла ціалумного типу</p> <p>x) водонепроникний сильний ліхтар-фара з запасними батареями і лампочками</p> <p>y) водонепроникний ручний прилад EPFS (електронної системи визначення місця) (напр. «джипіес» (GPS))</p> <p>z) Пошуково-рятувальна радіостанція SART (Search and Rescue Transponder) з частотою 406MHz, або типу "E" EPIRB зареєстрована як належна до яхти (дивіться СОН 4.19.2)</p>	<p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p>
4.21.4	<p>Сумка спостережника за людиною за облавком</p> <p>a) рекомендується поблизу головного проходу тримати сумку, що зберігається готовою до негайного використання, яку призначено для сприяння щодо витаскування людини із за облавку пловцем-спостерігачем. Така сумка має містити:</p> <p>b) 50 метрів плавучої 8 мм линви</p> <p>c) пару плавальних ластів</p> <p>d) напіваавтоматичний рятувальний жилет</p> <p>e) відповідний одяг для людини, яку витягли із холодної води</p>	<p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p>
4.22	Рятувальні плавучі засоби	
4.22.1	<p>Наступне має бути забезпечене так, аби воно було готовим до раптового використання і знаходилося під рукою у стернового:</p> <p>a) рятувальний буй з вогнем, що вмикається самостійно, і кітви-драга, або рятувальний кінець-зашморг з вогнем, що вмикається самостійно, але без кітви-драги</p> <p>b) на додаток до зазначеного вище пункту a) – один рятувальний плавучий засіб, який є готовим до раптового використання, знаходиться під рукою у стернового, та споряджений наступним:</p> <p>i свистком, плавучою кітвою-драгою, сигнальним вогнем, що вмикається самостійно, та</p> <p>ii штоком з прапором; шток має бути, або постійно витягнутим, або витягуватися повністю автоматично (а не витягуватися руками) за не більше, ніж 20 секунд, він має бути приєднаним до рятувального засобу плавучою линвою довжиною 3м (10футів) і має бути такої довжини і так забаластований, аби прапор майорів на висоті 1.8м (6 футів) над поверхнею води.</p> <p>iii Кожний рятувальний плавучий засіб має бути оснащений пакетом з флуоресцентним барвником</p>	<p>**</p> <p>**</p> <p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0</p>

Категорія

4.22.2	Коли принаймні два рятувальних засоби (та/або рятувальних кінці) тягнуться за судном, принаймні один із них має бути оснащений постійною плавучістю (наприклад пінопластом).	MoMu0,1,2																				
4.22.3	Всякий надувний рятувальний засіб і будь який автоматичний пристрій (скажімо прапор зі штоком, що витягується стисненням 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).	**																				
4.22.5	Рекомендовано, аби кожний рятувальний плавучий засіб, був жовто-гарячим кольором безпеки.	**																				
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.	**																				
	<p>ТАБЛИЦЯ 13</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>червоні парашутні сигнальні ракети LSA III 3.1</th> <th>червоні ручні сигнальні ракети LSA III 3.2</th> <th>Ракети жовтогарячого диму LSA III 3.3</th> <th>Категорія перегонів</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>MoMu0,1</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>MoMu2,3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4</td> <td>2</td> <td>Mo4</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>Mu4</td> </tr> </tbody> </table>	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	6	4	2	MoMu0,1	4	4	2	MoMu2,3		4	2	Mo4	2	4	2	Mu4	
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																			
6	4	2	MoMu0,1																			
4	4	2	MoMu2,3																			
	4	2	Mo4																			
2	4	2	Mu4																			
4.24	Кидальний кінець	**																				
	а) кидальний кінець має бути 15 м - 25 м (50 - 75 футів) довжиною і бути доступним із кокпіту	**																				
	<i>б) рекомендується застосовувати кидальний кінець типу «кидальної шкарпетки» - дивіться Додаток D</i>	**																				
4.25	Кокпітний ніж																					
	Надійний гострий ніж, що зберігається у безпечному стані вкладеним у піхви, має бути легко досяжним із кокпіту, чи з палуби.	**																				

		Категорія
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 перегонових 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) кожен 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. Штормові вітрила придбані після січня 2014 мають бути виготовлені із вітрильного матеріалу яскраво-видимого кольору.	**
4.26.3	Матеріали а) ароматичні поліаміди – арамід, 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/даїніма) 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/даїніма).	** **
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;	** **

		Категорія
	<p>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:</p> <p>с) штормовий трисель, який має бути шкотованим незалежно від гіка 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: $(0.5 \times \text{довжини передньої шкаторини} \times \text{найкоротшу відстань між точкою газового кута і задньою шкаториною})$. 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.</p>	MoMu 0,1,2
	<p>d) 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;</p>	**
	<p>е) штормовий стаксель з вітрильною площею не більшою за 5% квадрата висоти переднього трикутника і довжиною передньої шкаторини не більшою за 65% висоти переднього трикутника;</p>	MoMu0,1,2
	<p>f) 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;</p>	**
	<p>g) або штормовий трисель за визначенням СОН 4.26.4(с), або грот, що рифиться зі скороченням передньої шкаторини принаймні до її 40%;</p>	MoMu3
	<p>h) у разі на яхті є внутрищоголова скрутка грота, то має бути забезпечена можливість поставити трисель тоді, коли грот скручено.</p>	MoMu0,1,2
	<p>i) <i>Спрямовуюча рейка для триселя на щоглі має бути такою, аби дозволяти швидке піднімання триселя тоді, коли, незалежно від того, чи є грот прибраним укладеним на гіку, а чи ні.</i></p> <p><i>Наполегливо рекомендується, аби судно мало або постійно встановлену окремо для триселя рейку, або гару (паз) з отвором, чи початком рейки, розташованими так, аби були доступними для людини, яка стоїть на головній палубі або на даху рубки, або ж постійно встановлений штаг, на якому</i></p>	MoMu0,1,2

		Категорія
	<p><i>піднімається трисель.</i></p> <p><i>к) Наполегливо рекомендується, аби мати внутрішній штаг, хоч встановлений постійно, хоч і такий, що завжди готовий до встановлення, призначений для несення штормового стакселя.</i></p> 	MoMu0,1,2
4.27	Кітва-драга, плавуча кітва (плавучий якір)	MoMu0,1
4.27.1	<i>Кітву-драгу, яку віддають з корми, або ж плавучу кітву, чи парашутну кітву, яку віддають з прови, повністю споряджену і укомплектовану всім, що потрібно для того, аби їх нарядити і віддати, наполегливо рекомендується застосовувати за важких погодних умов протягом довгих періодів часу (дивіться Додаток F).</i>	MoMu1
4.27.2	Мають бути наявними кітва-драга, яку віддають з корми, або ж плавуча кітва, чи парашутна кітва, яку віддають з прови, укомплектовані всім спорядженням, яке потрібне для того, аби їх нарядити і віддати для застосовування за важких погодних умов протягом довгих періодів часу (дивіться Додаток F).	MoMu0
4.28	Тривога «Людина за облавком»	MoMu0
4.28.1	Кожна яхта має бути обладнана сигнальним засобом щодо тривоги «людина за облавком» в тому числі і аварійною кнопкою, яка має бути під рукою у стернового для подавання звукового сигналу у внутрішніх приміщеннях і, разом з тим,	

		Категорія
	відповідного сигналу, що його передбачено правилами судноплавства.	
4.28.2	<i>Рекомендується, аби яхту було обладнано пристроєм EPFS (Електронною системою визначення місця) (наприклад GPS), яка б давала можливість негайно зазначити місце знаходження людини за об'їздом з будь якої точки стернування судном.</i>	MoMu 1, 2
4.28.3	Яхту має бути обладнано пристроєм EPFS (Електронною системою визначення місця) (наприклад GPS), яка б давала можливість негайно зазначити місце людини за об'їздом з будь якої точки стернування судном. (від січня 2012 року)	MoMu 1, 2
4.29	Палубні кіси	Mo0
4.29.1	СОН 4.29 має застосовуватися тільки тоді, коли ПВП 51, Рухомий баласт, змінено положенням про перегони, вітрильницькою інструкцією, чи правилами класу, із запровадженням дозволу на застосування палубних кіс. а) Палубна кіса, чи кіси, можуть застосовуватися для зберігання вітрил на палубі. б) Палубні кіси мають бути: і такими за конструкцією, аби забезпечувати швидке витікання з них води ii надійно принайтовлені у такий спосіб, аби не впливати на вільне використання палубних пристроїв, скажімо, стійок і леєрів безпеки, за їх функціональним призначенням.	Mo0 Mo0 Mo0 Mo0

РОЗДІЛ 5 – ОСОБИСТЕ СПОРЯДЖЕННЯ

		Категорія
5.01	Рятувальні жилети (Особисті засоби плавучості)	
5.01.1	<p>Для кожного із членів екіпажу має бути наявним рятувальний жилет, який відповідає наступним вимогам:</p> <p>а) і відповідає ISO 12402 – 3 (Рівень 150) або є рівноцінним, включно з EN 396 або UL 1180.</p> <p>ii Рятувальні жилети виготовлені після 1 січня 2012 мають відповідати вимогам ISO 12402 – 3 (Рівень 150) і мають бути обладнані:</p> <ul style="list-style-type: none"> • аварійним вогнем відповідно до ISO 12402-8 або SOLAS LSA код 2.2.3. • бути обладнаним прикриттям від бризок відповідно до норм ISO 12402 – 8, • палубним страхувальним поясом у повному комплекті, відповідно до ISO 12401 (ISO 1095) включно з підгузними, чи стеговими шлейками (пристроєм підтримки знизу) за специфікацією ISO 12401 (ISO 1095). • якщо надувного типу, все одно, (а) автоматичного, ручного, чи надування ротом або (b) ручного надування і надування ротом <p>Візьміть до уваги: 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.</p> <p>Особи з крупнішою, ніж пересічна, 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.</p> <p>б) або бути обладнаним підгузними, чи стеговими шлейками, або відповідати нормам ISO 12401.</p> <p>Візьміть до уваги: підгузні, чи стегові шлейки мають слугувати тому, аби фіксувати засіб плавучості знизу. Кожний член екіпажу має, перед тим, як брати участь у перегонях, має підігнати рятувальний жилет під себе, аби саме у такому вигляді жилет залишався на весь час перегонів. Правильна підгонка є основою функціональної придатності жилета.</p> <p>с) обладнаний вогнем для рятувальних жилетів за SOLAS LSA, код 2.2.3 (білий, >0.75 свічі, >8 годин),</p>	<p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p>

		Категорія
	<p>d) якщо надувний, то має систему стислого газу для надування,</p> <p>e) якщо надувний, то постійно перевірятися на наявність стислого газу,</p> <p>f) бути сумісним із страхувальним спорядженням користувача</p> <p>g) бути чітко маркірованим із зазначенням або назви яхти, або прізвища користувача,</p> <p>h) обладнаний прикриттям від бризок відповідно до вимог ISO 12402 – 8,</p> <p>i) бути обладнаним пристроєм PLB, який, як і інші типи EPIRB має бути належним чином зареєстрований у відповідному органі).</p> <p><i>наполегливо рекомендується, аби рятувальний жилет мав:</i></p> <p><i>j) прикриття від бризок, дивіться ISO 12402 – 8,</i></p> <p><i>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)</i></p> <p><i>l) якщо надувного типу, то має запасний балончик і, якщо така застосовується, то запасну активуючу голівку</i></p>	<p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu1,2,3,4</p> <p>MoMu1,2,3,4</p> <p>MoMu1,2,3,4</p>
5.01.2	До кожного жилету, який надувається газом, має бути додано запасний балончик і, якщо застосовується, то запасну активуючу голівку.	MoMu0
5.01.3	На кожній яхті має бути наявним запасний рятувальний жилет (чи жилети) які відповідають вимогам СОН 5.01.1. Кількість таких жилетів має забезпечувати принаймні 10% кількісного складу присутніх на облавку людей (як мінімум один запасний жилет). Принаймні один із обов'язкових запасних рятувальних жилетів має бути само-надувним для застосування на випадок витягання людини із за облавку.	MoMu0
5.01.4	Довірена (відповідальна) особа має принаймні раз на рік особисто перевіряти кожний із рятувальних жилетів	**
5.02	Страхувальні пояси і страхувальні линви (прив'язі)	MoMu0,1,2,3
5.02.1	Кожний із членів екіпажу має бути забезпеченим страхувальним поясом зі страхувальною линвою, який відповідає вимогам ISO 12401, або ж рівноцінним поясом зі страхувальною линвою завдовжки не більш, як 2м. Пояси і страхувальні линви, виготовлені до січня 2010, мають відповідати вимогам, або Міжнародного стандарту ISO 12401, або Європейських норм EN 1095. Пояси і страхувальні линви, виготовлені до січня 2001 не є дозволеними.	MoMu0,1,2,3
	<i>а) Увага! Від'єднатися від U-подібного болта за допомогою патент карабіна – просто, якщо карабін, який є під навантаженням залишається обертальним навкруг осі, що є під прямим кутом</i>	**
		**
		MoMu1,2,3,4

		Категорія
	до осі U-подібного болта.	
5.02.2	Кожний із принаймні 30% складу екіпажу має, на додаток до зазначеного вище, бути забезпеченим, або: а) страхувальною линвою не більше одного метра завдовжки, або б) патент карабіном на середині двохметрової страхувальної линви. с) На кожній яхті мають знаходитися запасні страхувальні пояси зі страхувальними линвами, які відповідають зазначеним вище вимогам СОН 5.02.1 . Кількість таких комплектів має забезпечувати принаймні 10% кількісного складу присутніх на облавку людей (як мінімум один комплект).	MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 Mo0
5.02.3	У страхувальні линви, придбані у січні 2001 року і пізніше, має бути вшито кольоровий прапорець, аби визначати перевантаження. Линву, яка є перевантаженою, має бути невідкладно замінено, як джерело небезпеки.	MoMu0,1,2,3
5.02.4	Особисті рятувальні жилети і страхувальні пояси мають бути сумісними для решти членів екіпажу	MoMu0,1,2,3
5.02.5	Наполегливо рекомендується, аби: а) стаціонарні страхувальні линви були надійно закріплені на робочих місцях; б) Пояс було обладнано підгузною, чи стегновими шлейками. Підгузні, чи стегові шлеї в купі з відповідними предметами обладнання і «такелунковими речами» мають бути досить надійними, аби витягати із води того, на кого вдягнуто пояс. Зауваження: перед кінцем 03/10 ISAF опублікує рекомендовані мінімуми витримки на розрив, які будуть прийнятні для обладнання, на 01/11 і надалі. З січня 2011 страхувальні пояси мають бути обладнані підгузними, або стегновими шлейками. с) для привертання уваги до одягу і пошкоджень, на поясах і страхувальних линвах мають бути прошивки контрастного щодо навколишніх матеріалів кольору; д) карабіни (патент-карабіни) мають бути такого типу, аби вони не могли самі розкритися і роз'єднатися з U-подібним болтом (дивіться СОН 5.02.1(a)) і які могли б легко відкриватися під навантаженням (члени екіпажу мають завжди пам'ятати, що за надзвичайних випадків засобом звільнення їх від страхувальної линви є особистий ніж); е) кожний із членів екіпажу ще перед початком перегонів має підігнати під себе страхувальний пояс на весь період перегонів	MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3
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 облавком верхньої частини тіла людини,	**

		Категорія
	<i>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 облавком.</i>	
5.03	Особисті вогні для означення місця	MoMu0
	а) на кожного із членів екіпажу яхти має бути по два пакети з міні ракетами, або по два особистих вогні для означення місця (або SOLAS, або стробоскопічних (імпульсних) вогні): один із яких має бути приєднаним до людини, яка працює вночі на палубі.	MoMu0
5.04	Штормовий одяг («Непромоканці»)	
	а) «Сухий» костюм з капюшоном має бути у розпорядженні кожного із членів екіпажу. <i>b) рекомендується, аби на верхню частину і манжети рукавів «штормовок» було нанесено морського типу світло-відбивальні означення яскравих кольорів. Дивіться СОН 4.18.</i>	MoMu0 **
5.05	Ніж	MoMu0
	У кожного із членів екіпажу має бути ніж, який завжди має носитися при особі.	MoMu0
5.06	Водонепроникний ліхтар	MoMu0
	У кожного із членів екіпажу має бути плавучий водонепроникний електричний ліхтар.	MoMu0
5.07	Спорядження для виживання	MoMu0
5.07.1	На кожного із членів екіпажу має бути по комплекту спорядження для виживання, наступного вмісту: а) сухий костюм для виживання (зверніть увагу на EN ISO 15027-1 тип постійно вдягнених костюмів (constant wear suits), та на EN ISO 15027-2 костюми для тих, хто полишає аварійне судно (abandonment suits, «залишальні» костюми) і Кодекс LSA Частина II, 2,3); б) особистий радіолокаційний буй (PLB - Personal Locator Beacon) з частотами 406MHz та 121.5Mhz; в) особистий пристрій, як доповнення до PLB, такий, як у СОН 4.07.1(b) у разі це вимагається за застосування приладу для означення місця, того, що встановлено на яхті, відповідно до СОН 3.29.1(h); <i>д) Зверніть увагу на значимість застосування особистого приладу PLB з частотами</i>	MoMu0 MoMu0 MoMu0 MoMu0,1,2

		Категорія
	<i>406MHz/121.5MHz для тих, хто є на палубі: це може допомогти визначенню місця людини за об'єктом, по за пристроєм, який встановлено на судні-матці</i> е) всі прилади PLB, як і інші типи EPIRB мають бути належним чином зареєстровані у відповідному органі.	MoMu0,1,2
5.07.2	<i>Наполегливо рекомендується, аби за умов можливого переохолодження (гіпотермії), на кожного із членів екіпажу багатокорпусника був наявним костюм для занурювань.</i>	Mu1,2,3,4
5.08	Водолазне спорядження	
5.08.1	На яхті має бути принаймні два водолазних костюми кожний із яких закривав би тіло повністю, і мав би у комплекті рукавички, ласті і портативне постачання повітря.	MoMu0

ЧАСТИНА 6 – ТЕОРЕТИЧНА І ПРАКТИЧНА ПІДГОТОВКА

		Категорія
6.01	Принаймні 30% екіпажу, але не менше, ніж двоє його членів, з капітаном включно, повинні у межах періоду в останні 5 років перед стартом перегонів, пройти підготовку, як за темами теоретичного курсу 6.02, так і за темами практичного курсу 6.03 тренінгу, до якого включено і курс практичного керування судном.	MoMu1,2
6.01.2	Кожний із членів екіпажу, з капітаном включно, має пройти курс підготовки за СОН 6.01	MoMu0
<i>6.01.3</i>	<i>Наполегливо рекомендовано аби всі члени екіпажу проходили курс підготовки за СОН 6.01 принаймні раз за кожні п'ять років</i>	MoMu1,2
6.01.4	Якщо тільки нічого іншого не зазначено у положенні про перегони, то повноважний організатор має, як підтвердження відповідності вимогам Спеціальних настанов 6.01, отримати чинний за датою видачі сертифікат (посвідчення), виданий визнаним ISAF навчальним закладом, який спеціалізується у навчанні особистому виживанню. Щодо подальших подробиць, дивіться Додаток G Типовий курс підготовки.	MoMu0,1,2
6.02	Теми теоретичного курсу підготовки	
6.02.1	Догляд за рятувальним обладнанням і його зберігання	MoMu0,1,2
6.02.2	Штормові вітрила	MoMu0,1,2
6.02.3	Виявлення пошкоджень і ремонтні роботи	MoMu0,1,2
6.02.4	Важкі погодні умови – заведений порядок для екіпажу, керування судном, плавучі кітви і кітви-драги	MoMu0,1,2
6.02.5	Людина за облавком, запобігання і надання допомоги (повернення на облавок)	MoMu0,1,2
6.02.6	Надання допомоги іншим плавзасобам	MoMu0,1,2
6.02.7	Переохолодження (гіпотермія)	MoMu0,1,2
6.02.8	Організація і методи системи пошуку і рятування (SAR)	MoMu0,1,2
6.02.9	Передбачення погоди	MoMu0,1,2
6.03	Теми практичного курсу підготовки, заняття безпосередньо на судні	MoMu0,1,2
6.03.1	Рятувальні плоти і рятувальні жилети (особисті засоби плавучості)	MoMu0,1,2
6.03.2	Попередження пожеж і користування протипожежними засобами	MoMu0,1,2
6.03.3	Засоби зв'язку (радіостанції УКХ, (VHF)), Глобальна морська СИСТЕМА БЕЗПЕКИ (GMDSS), супутниковий зв'язок і т. ін.)	MoMu0,1,2
6.03.4	Піротехнічні засоби і радіомаяки для означення місця бідуювання (EPIRB)	MoMu0,1,2
6.04	<i>Підготовка на облавку за заведеним порядком</i>	**
<i>6.04.1</i>	<i>Рекомендується, аби тренування екіпажу щодо надзвичайних ситуацій, в тому числі і маневру «людина за облавком», проводилося регулярно за заведеним порядком через слушні проміжки часу.</i>	**

		Категорія
6.05	Медична підготовка	MoMu0
6.05.1	Принаймні одна особа із складу екіпажу повинна мати чинний сертифікат STCW 95 A-VI/4-2 (Proficiency In Medical Care) або рівноцінний	MoMu0
6.05.2	Окрім особи, зазначеної у 6.05.1 інші члени екіпажу Принаймні двоє осіб із складу екіпажу Принаймні одна особа із складу екіпажу повинні мати сертифікати щодо першої меддопомоги які набрали чину протягом останніх п'яти років, і відповідають будь якій із наступних вимог: i) Сертифікат виданий одними із числа зазначених на вебсайті ISAF www.sailing.org/specialregs визнаними НПО курсами. ii) STCW 95 Курсів щодо першої меддопомоги, які відповідають вимогам A-VI/1-3 – Елементарної першої меддопомоги, або вищого рівня STCW.	MoMu0 MoMu1 MoMu2
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, 6.03.3)	MoMu3,4
6.05.4	<i>Примірний варіант курсу щодо надання першої меддопомоги міститься у Додатку N</i>	
6.06	Легководолазна підготовка	MoMu0
6.06.1	Принаймні 30% особового складу екіпажу мають пройти відповідну легководолазну підготовку, яка надавала би їм можливість проводити суднові ремонтні роботи під водою і сприяти наданню допомоги людині за облавком.	MoMu0

ДОДАТОК А частина I

Деталізація нормативних вимог щодо яхтових рятувальних плотів, чинна для рятувальних плотів, виготовлених до 1/03

Додаток А не стосується рятувальних плотів для нульової категорії перегонів

1.0 Загальна конструкція

Рятувальні плоти, здатні нести повний склад екіпажу, мають відповідати наступним вимогам:

- a) Щодо укладки і зберігання – дивіться Спеціальні настанови 4.20.2
- b) Бути сконструйовані і використовуватися виключно для рятування життя на морі
- c) Рятувальні плоти мають бути сконструйовані таким чином, аби будучи повністю надутими і на плаву з встановленою верхньою покрівлею, були б остійними за умов неспокійного моря.
- d) Будова плотів має включати тент, або покрівлю, що автоматично встановлюється на своє місце, коли пліт потрапляє на воду. Ця покрівля має бути здатною захистити людей, які знаходяться на плоті, від травмувань сонячною радіацією і слугувати засобом для збирання дощової води. Специфікація на такі покрівлі зазначається або Національною повноважною організацією, або у положенні про перегони. Покрівля рятувального плоту має бути яскравого, добре видимого, кольору.
- e) Рятувальні плоти мають бути оснащені прововими фалінями і мати ливові леєри на зовнішній стороні плоту. Леєри безпеки мають також бути встановлені і навкруг внутрішнього простору плоту.
- f) Рятувальні плоти мають бути такими, аби пліт, у разі його обертання на плаву, могла поставити на рівний кіль одна людина.
- g) Рятувальні плоти мають бути обладнані біля кожного із входів надійним засобом потрапляння людини із води на пліт.
- h) Рятувальні плоти мають знаходитися у валізах, чи інших контейнерах, зроблених так, аби протистояти важким умовам, з якими зустрічаються у морі. Валіза, чи інший контейнер із запакованим у нього рятувальним плотом, має за потрапляння у воду мати позитивну плавучість без будь якого надування.
- i) Плавучість рятувального плоту має бути поділеною на кілька окремих камер, половина з яких має бути здатною без зменшення загальної підтримуючої площі тримати над поверхнею води ту кількість людей, для якої призначено рятувальний пліт.
- j) Кількість людей, яку дозволяється мати на надувному плоті, залежно від того, яке із чисел є меншим, дорівнює:-
 - i) або найбільшому цілому числу, отриманому від поділу на 0.096 загального об'єму надутих головних повітряних камер, вираженому у кубічних метрах (який для цієї мети має не включати а ні арочних склепінь, а ні банок (для сидіння), чи поперечин, якщо такі є),
 - ii) або найбільшому цілому числу, отриманому від поділу на 3720 площі дна надутого плоту вираженої у квадратних сантиметрах

(до такої площі може бути включено і площу банок (для сидіння), якщо такі є).

- k) Днище рятувального плоту має бути водонепроникним і, якщо нічого іншого не приписано Національною повноважною організацією, чи положенням про перегони, то здатним надійно слугувати як теплоізоляційний засіб, або:
- i) за допомогою одної, чи й більшої кількості камер, які можуть бути надуті за бажанням тих, хто знаходиться на плоті, або ж камер, які надуваються автоматично, але можуть бути здуті і знов надуті за бажанням тих, хто знаходиться на плоті, або
 - ii) в інший доречний спосіб, який не впливає на плавучість плоту

2.0 Обладнання

- a) одна рятувальний кидальний кінець із плавучої линви завдовжки принаймні 30 м з плавучою легістю
- b) один, прибраний у піхви, або складаний, ніж і один шполик
- c) дві губки
- d) одна плавуча кітва, або кітва-драга, які постійно знаходяться у комплекті рятувального плоту (рекомендовано застосовувати такі, які відповідають ISO 17339, або є рівноцінними)
- e) два весла
- f) один ремкомплект для ремонту проколів у надувних камерах плавучих відсіків
- g) один надувальний смок, або міхи
- h) один водонепроникний ліхтар
- i) три ручні червоні спалахові вогні для сигналів біди що відповідають вимогам SOLAS, настанова 36
- j) по шість таблеток проти морської хвороби на кожну особу по числу тих, на кого розрахований рятувальний пліт
- k) інструкція щодо виживання на плоті, забрана у водонепроникну плівку
- l) рятувальний пліт має надуватися газом, який не являє собою небезпеки для тих, хто на ньому знаходиться, і надування має здійснюватися автоматично, або таким чином, що треба потягти за мотузку, або ж в інший, такий самий простий і ефективний спосіб. Надувальні смоки, або міхи, можуть застосовуватися тільки для підвищення тиску.

3.0 Маркірування рятувальних плотів

- 3.1 Кожний рятувальний пліт має нести чітке, або у вигляді назви яхти, або вітрильного числа, або ідентифікаційного коду, маркірувальне означення, нанесене на:
- a) покрівлі
 - b) днищі
 - c) валізі, чи контейнері
 - d) сертифікаті
- 3.2 Числа і літери на рятувальному плоті мають бути якомога більшими і нанесені явно контрастним кольором. Світло-відбивний матеріал морського типу має бути відповідним чином застосований на кожному плоті.

ДОДАТОК А частина II

Додаток А не стосується рятувальних плотів для перегонів нульової категорії

Рятувальні плоти ISAF

Специфікація рятувальних плотів (**СОН** Додаток А частина II) була опублікована у 2002 році за очікування завершення доопрацювання стандартів ISO 9650 і добре прислужилася крейсерській громаді.

Оскільки ISO 9650 тепер широко відомі і доступні, ISAF слідує попередньо прийнятій політиці щодо користування стандартами ISO, як своїми первинними базовими принципами. ISAF має на меті, аби специфікації ISAF продовжували бути прийнятною альтернативою, незважаючи на те, що виробники можуть обрати шлях не застосовувати у своїх марках назву ISAF. Завершена специфікація ISAF щодо рятувальних плотів є на сайті www.sailing.org/specialregs .

Для з'ясування подальших подробиць зверніться, будь ласка, до тексту Спеціальних обов'язкових настанов.

Голова робочої групи Спеціальних обов'язкових настанов щодо рятувальних плотів

Листопад 2007

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
12402	Особисті Засоби Плавучості	5.01
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

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

396рятувальні5.01
жилети

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

Адреси:

CEN Central Secretariat, (Центральний секретаріат)
 rue de Stassart 36,
 B-1050 Brussels,
 Belgium
 tel +32 2 550 08 11
 fax +32 2 550 08 19
 www.cenorm.be

ISO Central Secretariat, (Центральний секретаріат)
 1 rue de Varembe,
 Case Postale 56,
 CH-1211 Geneve 20,
 Switzerland
 email: central@isocs.iso.ch
 tel +41 22 749 01 11
 fax + 41 22 733 34 30
 www.iso.org

IMO International Maritime Organization, (Міжнародна морська організація)
 4 Albert Embankment,
 London EC1 7SR,
 Great Britain
 email: info@imo.org
 tel +44 207 735 7611
 fax +44 207 587 3210
 www.imo.org

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 довіреним (відповідальним) особі і поверніть анкету якнайскоріше разом зі звітом до перегонового 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 ПАЛУБОУ На одному, чи більше, місцях розташування виявлено наступне:	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 кільовому 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 стропа 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 друківаними 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 досліджувач 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.

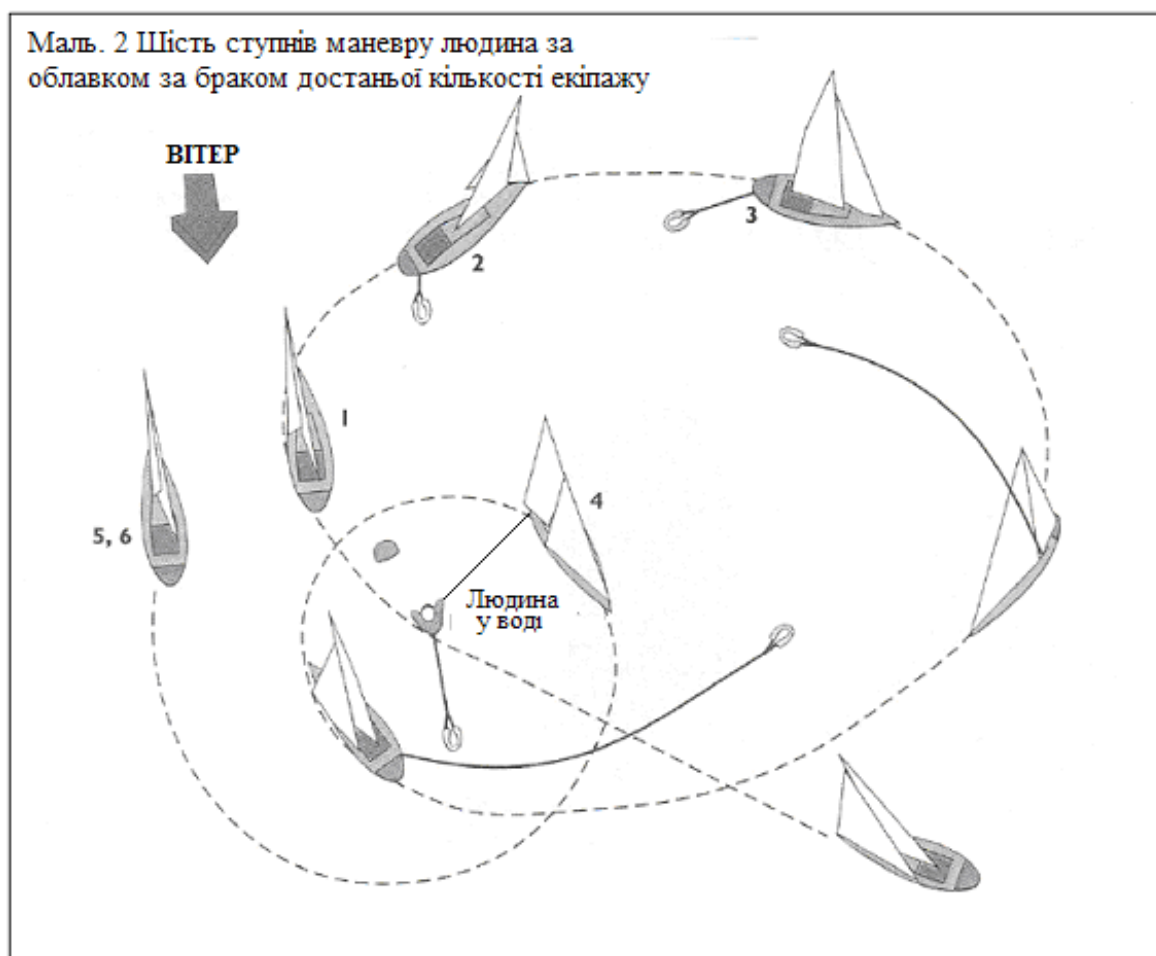
Перш, ніж користуватися машиною, перевірте наявність линв у воді!

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 облавку, 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, поєднаного 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 облавку, то все має відбуватися за наступним порядком:

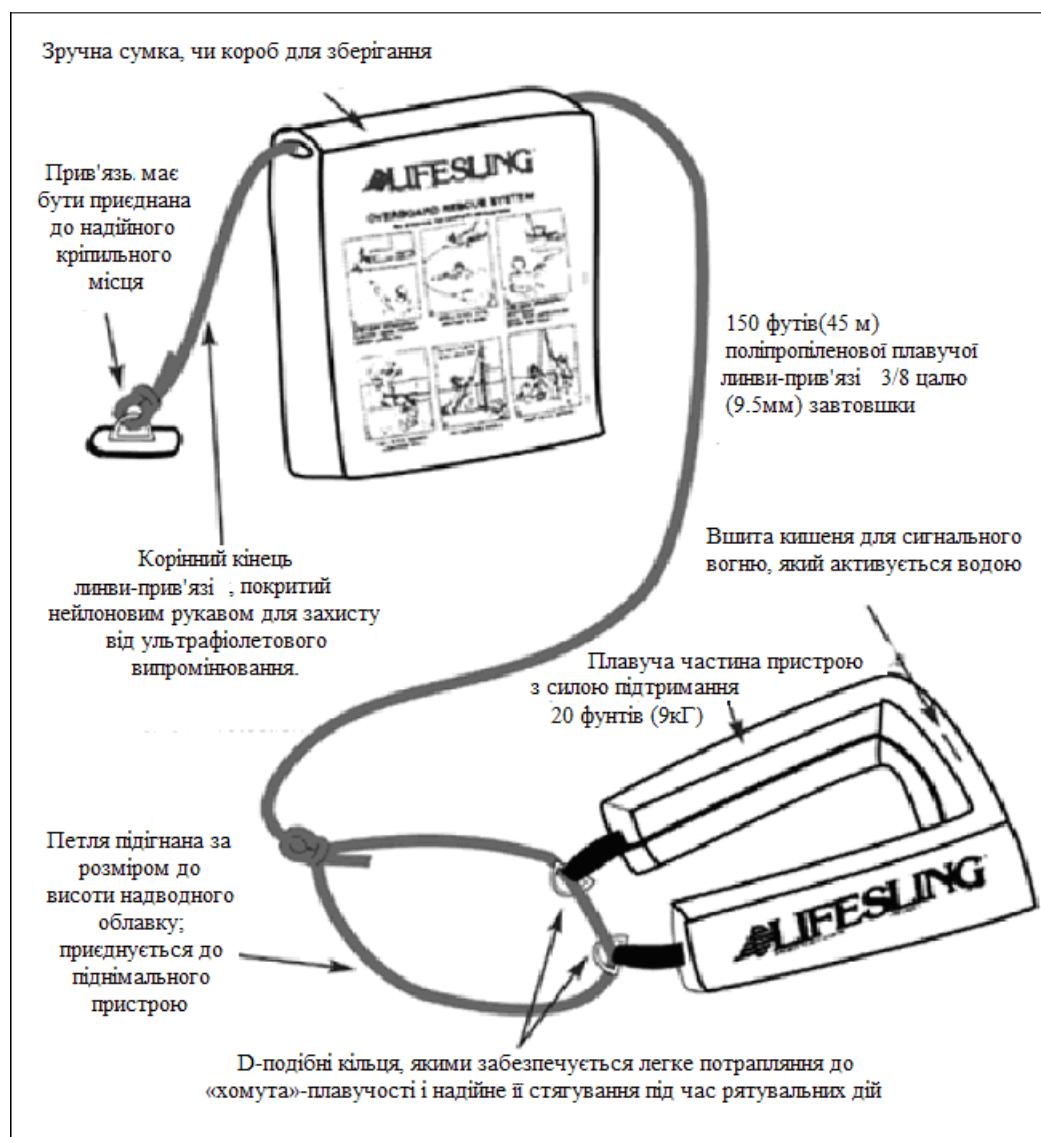
1. М'яке сидіння, чи якась інша плавучість викидається за облавку, в той час, як судно НЕГАЙНО приводиться до положення вітер в чоло, уповільнює хід і зупиняється.

Друкється 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 кормою 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 обертю.

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.

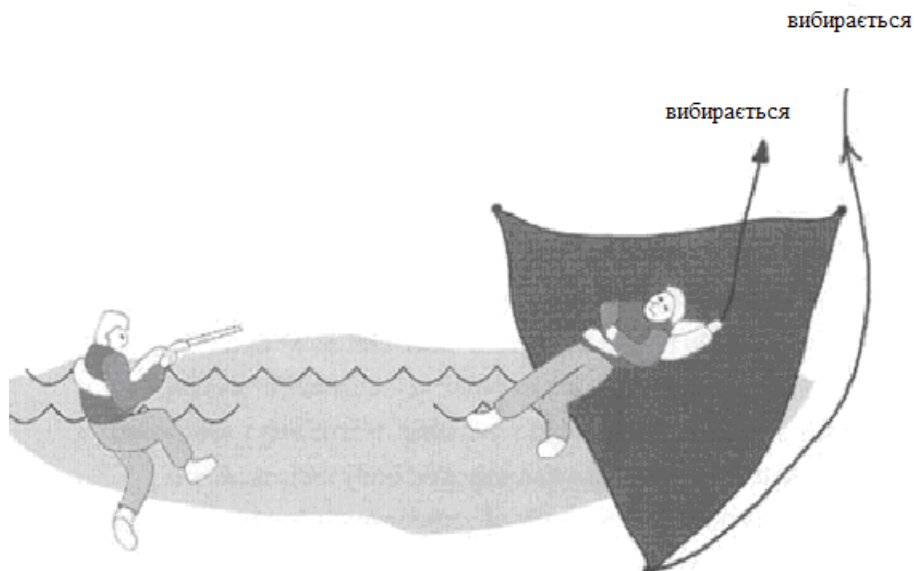
5. Маючи з'єднання з потерпілим, судно знов приводиться до положення вітер в чоло, стаксель майнається на палубу, а грот теж швиденько прибирається.

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, допоки 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 затягують на трикутник, чи сітку, а потім перекочують на палубу, вибираючи грота-фал.

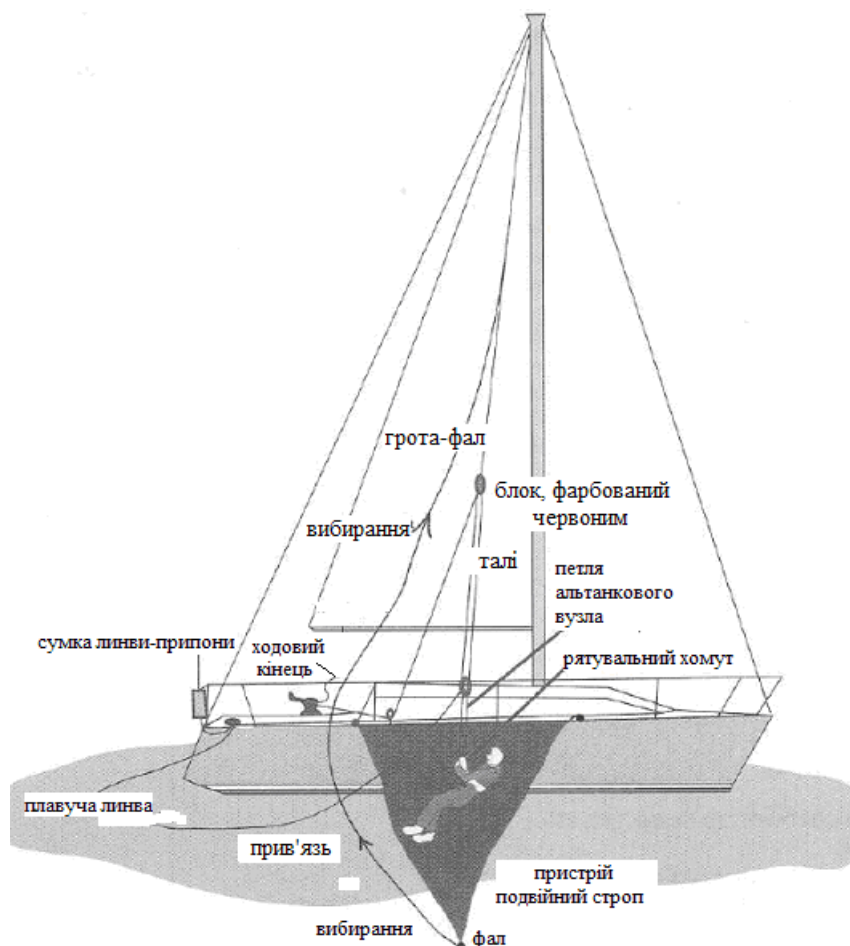
За застосування цього методу мінімізуються наслідки гіпотермічного шоку, адже людина весь час залишається у майже горизонтальному положенні.



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, шию, 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 облавком.
- 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. Залізши 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 вдягнуеною 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 но 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.

РЯТУВАЛЬНІ ПЛОТИ

На кожному рятувальному плоті є плавуча кітва, яка входить до комплексу спорядження рятувального плоту. Плавуча кітва є вирішальним засобом безпечного користування плотом, вона істотно зменшує вірогідність його перевертання. Другим призначенням плав-кітви є мінімізація дрейфу. Укомплектована плав-кітва може зберігатися в аварійному мішку «греб-бегу». Плавучі кітви для рятувальних плотів мають відповідати вимогам стандарту ISO 17339 і можливість через певні проміжки часу пересвідчуватися в цьому має бути забезпечена.

ПЛАВУЧІ ДРАГИ НА ЯХТАХ

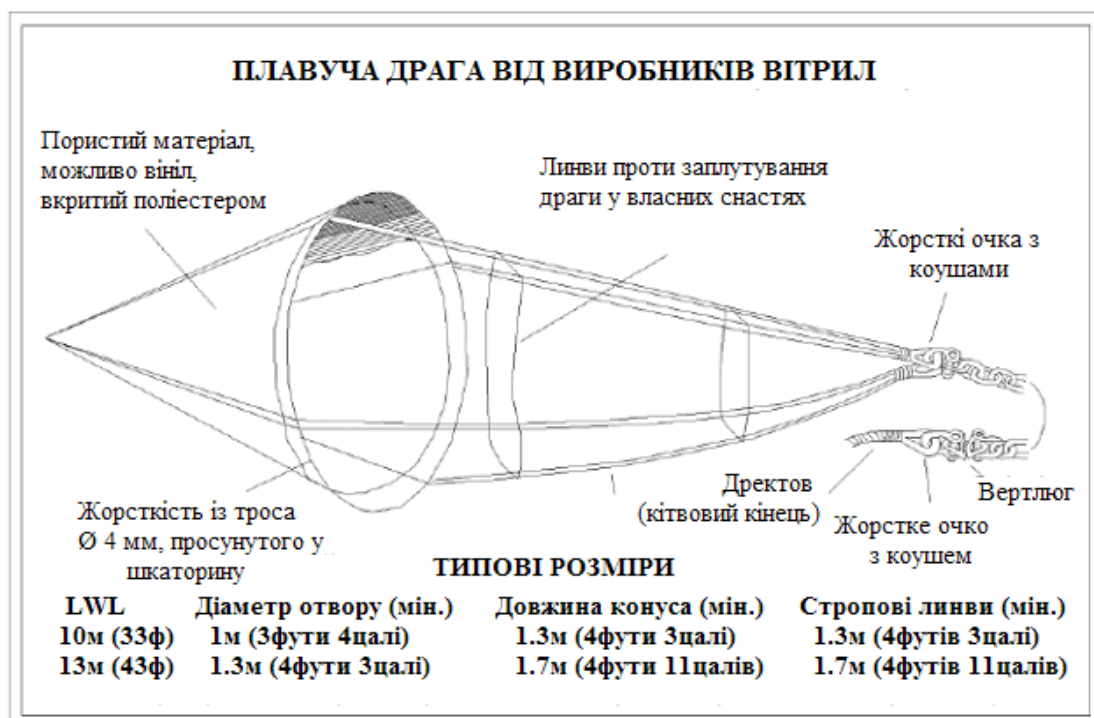
Було проведено низку дослідних програм, одна з яких, для RORC, здійснювалася Саутгемптонським університетом Wolfson Unit. У випробуваннях щодо застосування на типових яхтах плавучих драг для запобігання збивання з курсу і перевертання та прокочування судна за умов наявності важких, руйнуючих хвиль.

Випускання плавучих драг з корми призводитиме до того, що важкі хвилі прокочуватимуться через цю частину яхти, отже всі отвори мають бути задраєні 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 кїтви для яхт є «парашутна» кїтва, 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 G

КУРС НАВЧАННЯ

Типовий навчально-тренувальний курс виживання у відкритому морі

Визнаний ІМО (Міжнародна організація морського судноплавства), АУФ (Австралійська федерація яхтінгу) і RYA (Королівська асоціація яхтінгу) чий публікації обговорювалися за приготування Додатку G.

ВСТУП

- 1 Мета типового курсу.** Сприяти організації навчання за програмою Розділу 6 Спеціальних обов'язкових настанов ISAF щодо крейсерських перегонів. Типовий курс має на меті не тільки проведення навчальних занять. Відповідними Національними повноважними організаціями за згодою ISAF (дивіться Передмова, параграф 7) можуть проводитися інші, схожі, навчальні курси, які відповідають потребам розділу 6.
- 2 Проведення практичних занять за програмою типового курсу.** Старший інструктор перед початком занять має перевірити досвід і знання слухачів, та зробити відповідне корегування деталей навчального плану. Слухачів, які повинні мати досвід (стаж) крейсерських плавань під вітрилами, треба спрямувати на підготовчу роботу до курсових занять, отже, вони мають добре ознайомитися з темами, які висвітлено у Спеціальних настановах 6.02 і 6.03. Дивіться також текст для читання А 4.2. Особливі навички (наприклад щодо надання першої меддопомоги, або професійні медичні знання) у разі наявності відповідних документів, можуть бути взяті до уваги, аби дозволити слухачеві не брати участі у частині курсу.
- 3 Презентація.** Презентація може повторюватися у різних напрямках, доки інструктор не буде переконаний у тому, що слухачі досягли глибокого розуміння кожної із тем.
- 4 Оцінювання.** Наприкінці кожного навчального дня має проводитися випробувальне опитування, яке має застосовуватися разом з тривалими опитуваннями слухачів інструктором, аби провадити загальне оцінювання. Прохідна оцінка має становити 60% у кожному з оцінюваних питань.
- 5 Практичне провадження.** Детально вимоги висвітлені нижче. Ретельне приготування є запорукою успішного проведення курсу.
- 6 Структура типового курсу.**
У **Частині А** вміщено структурну побудову курсів з метою і завданнями та методичні вказівки щодо навчального матеріалу і необхідне матеріальне забезпечення (приміщення, учбове обладнання, начиння і т. ін.).

У **Частині В** зібрано конспекти лекцій, та практичних уроків. Запропонований розклад занять надається, але більш важливим, ніж формальне додержання точного розкладу, є надійне засвоєння слухачами знань, опанування ними необхідних вмінь і набуття певних навичок.

Частина С містить докладну програму (робочій план).

7 Визнані ISAF навчальні курси і видача слухачам посвідчень.

7.1 Статус «Визнано ISAF», разом із правом вживати лого ISAF, може надаватися ISAF тільки МНА (НПО, Національній повноважній організації – члену ISAF), яка має пересвідчуватися у тому, що курс проводиться відповідно до Спеціальної настанови 6.01. Надання статусу визнаних тягне за собою і обов'язок НПО пересвідчуватися у тому, що організація, яка проводить курси, продовжує проводити відповідні тренування і поза часом безпосереднього проведення курсу. Задля цього може бути запроваджено щорічну перевірку. НПО має позбавляти статусу «визнаного» якщо і коли завважить це за потрібне.

7.2 Для отримання статусу «визнаного» за попереднім пунктом 7.1, не є необхідним щодо проведення курсових занять дотримувати букви Типового навчального курсу за Додатком G. Панівною вимогою є навчити слухачів тому, що вимагається за Спеціальною настановою 6.01.

7.3 (В англ. Оригіналі, 7.2, як і попередній??) НПО, яка за браком досвіду щодо проведення практичних занять з крейсерства, або й з якоїсь іншої причини, потребує порад і методичної допомоги, має зв'язатися з секретаріатом ISAF – крейсерським і технічним відділами. ОТАР призначений і підзвітний підкомітету з спеціальних обов'язкових настанов ISAF щодо крейсерських перегонів.

7.4 (7.3 в англ. оригіналі) Яхтсмен, який має чинне свідоцтво, видане Визнаними ISAF курсами щодо особистого виживання у відкритому морі про те, що він склав іспити (протягом останніх 5 років) має бути визнаним організатором змагань, як такий, хто відповідає вимогам Спеціальної обов'язкової настанови ISAF щодо крейсерських перегонів 6.01.

7.5 (7.4 в англ. оригіналі) У свідоцтві, виданому Визнаними ISAF курсами щодо особистого виживання у відкритому морі про те, що особа склала іспити, має зазначатися, що воно видане Визнаними ISAF курсами щодо особистого виживання у відкритому морі та на свідоцтві може розташовуватися лого ISAF.

7.6 (7.5 в англ. оригіналі) Якщо у положенні про перегони не зазначено іншого, то не є обов'язковим, аби навчальні курси щодо відповідності вимогам **СОН** 6.01 були курсами, «визнаними ISAF», і, все ж таки, наявність такого статусу є завжди і всюди бажаною.

Структурна будова

A1 обсяг навчального контингенту. Рекомендовано аби кількісний склад групи не перевищував 20 осіб. Якщо формуються групи менші за обсягом, то можна мати групи зі складом приблизно по чотири слухачі. Рекомендований кількісний склад груп, 10 слухачів. У менших групах важко організувати обговорення матеріалу.

A2 Інструктори мають відповідати наступним вимогам:

- мати широкий досвід крейсерських плавань, в тому числі і за важкої погоди
- мати глибокі знання навчального матеріалу курсу
- мати глибокі знання щодо змісту Спеціальних обов'язкових настанов ISAF
- бути добре знайомими з методами навчального процесу (дидактичними).

A3 Необхідні умови для проведення занять. Навчальне обладнання

A 3.1 Необхідною є наявність відповідного навчального приміщення (аудиторії) з партами, або столами, і стільцями. Має бути забезпечена можливість переставляти меблі, аби пристосовувати приміщення до різних навчальних потреб. В ідеалі було б непогано мати додаткові приміщення, аби у разі розподілення курсів на навчальні групи, кожна з груп була б забезпечена для роботи окремим приміщенням.

A 3.2 Головне приміщення має бути забезпечене наступним обладнанням:

- білою, чи чорною, класною дошкою
- дошкою для демонстрацій учбового матеріалу (фліп-чарт)
- друкованими матеріалами для слухачів
- проектором для демонстрування, який би працював поверх голів
- комп'ютерним проектором (з додатковим звуковим каналом, якщо немає вбудованого)
- відеоплеєром, сумісним з комп'ютерним проектором
- персональним комп'ютером, або ноут буком з дисководом, все сумісне з комп'ютерним проектором
- відбиваючим екраном для використання з комп'ютерним проектором
- відповідними електричними розетками і подовжувачами, розташованими так, аби можна було зручно і безпечно користуватися обладнанням.

A 3.3 Приміщення для окремих занять по групах мають бути забезпечені столами і стільцями та класними дошками (того, чи іншого різновиду) а також, засобами для писання.

A 3.4 Застосування відеокамери може бути корисним, але вона має бути сумісною з комп'ютерним проектором, або ж, навзамін, бути здатною демонструвати відеозаписи із застосуванням відеоплеєра.

A 3.5 Теплий басейн для плавання з усім відповідним рятувальним обладнанням, обслугою і допоміжними приміщеннями, що забезпечувало би його використання для демонстрації і навчально-тренувальних занять із індивідуальними засобами плавучості і рятувальними плотами. Хвильостворюючий пристрій може додавати вправам реалістичності.

A 3.6 Місце просто неба з обслугою і реманентом, відповідно обладнане засобами безпеки, що надавало би можливостей для показу і учбово-тренувальних занять з піротехнічними засобами і вогнегасниками.

A4 Рекомендований матеріал для розгляду і демонстрації

Цей розділ має корегуватися відповідно до відомостей, що надходять від НПО. Організаторам курсів пропонується надати уточнення і пояснення щодо учбового матеріалу, які б відповідали місцевим умовам, де цей матеріал безпосередньо застосовується.

A 4.1 Для інструкторів-викладачів

Друковані матеріали

- Спеціальні обов'язкові настанови ISAF щодо крейсерських перегонів (ISAF Offshore Special Regulations) повний текст з окремо надрукованими Додатками A2 (рятувальні плоти) і G (цей документ)
- ПВП (Правила вітрильницьких перегонів ISAF), (ISAF RRS (The Racing Rules of Sailing))
- Міжнародні правила запобігання зіткнень на морі (International Regulations for the Prevention of Collision at Sea)
- Адміралтейська збірка сповіщень мореплавцям (Admiralty Summary of Notices to Mariners (NP 247))
- Посібник IAMSAR (організації «Міжнародний авіаційний і морський пошук і рятування»), (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue), або посібник для малих суден (готується до друку)
- ALRS (Адміралтейський код радіосигналів), (Admiralty List of Radio Signals) Том 5 (Volume 5 GMDSS (NP 285))
- SOLAS (Конвенція щодо безпеки життя на морі), (Safety of Life At Sea Convention), Консолідоване видання
- Міжнародний кодекс щодо рятувальних засобів (International Life-Saving Appliance (LSA) Code)
- Відповідні навчально-тренувальні програми НПО, або, якщо таких немає, то, принаймні одна із:
 - Нотатки щодо Практичного курсу RYA (Королівської асоціації яхтінгу Великобританії) щодо виживання на морі (RYA Practical Course Notes on Sea Survival)
 - Відповідний документ Австралійської федерації (AYF equivalent)
 - Відповідний документ Американської федерації (US Sailing Equivalent)

Відео касети

Битий шлях низьких тисків (A Highway of Low Pressure)

CD-ROMs

COSPAS-SARSAT

A 4.2 Для слухачів

A 4.2.1 Матеріали із наступних джерел:

- Спеціальні обов'язкові настанови ISAF щодо крейсерських перегонів
- ПВП (Правила вітрильницьких перегонів ISAF)
- Міжнародні правила запобігання зіткнень на морі
- Адміралтейська збірка сповіщень мореплавцям (Admiralty Summary of Notices to Mariners (NP 247))
- Посібник IAMSAR (організації «Міжнародний авіаційний і морський пошук і рятування»), (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue), або посібник для малих суден (готується до друку)
- Перша меддопомога в морі (First Aid at Sea (Justins and Berry, published Adlard Coles) або подібне
- Відповідні навчально-тренувальні програми НПО, або, якщо таких немає, то, принаймні одна із:
 - Нотатки щодо Практичного курсу RYA (Королівської яхтінгової асоціації Великобританії) щодо виживання на морі (RYA Practical Course Notes on Sea Survival)
 - Відповідний документ Австралійської федерації (AYF equivalent)
 - Відповідний документ Американської федерації (US Sailing Equivalent)

A 4.2.2 Надання знань щодо наступного:

- ALRS (Адміралтейський код радіосигналів),(Admiralty List of Radio Signals) Том 5 (Volume 5 GMDSS (NP 285))
- SOLAS (Конвенція щодо безпеки життя на морі), (Safety of Life At Sea Convention), Консолідоване видання
- Міжнародний кодекс щодо рятувальних засобів (International Life-Saving Appliance (LSA) Code)
- Міжнародний судновий медичний посібник (International Medical Guide for Ships (WHO, World Health))

A 4.2.3 Рекомендовано вивчати в подальшій роботі:

- Підручник (The Offshore Special Regulations Handbook by Alan Green (Adlard Coles))
- Книга щодо греб бегів (аварійних сумок) (The Grab Bag Book (F & M Howorth, Adlard Coles))
- Швидке прогнозування погоди (Instant Weather Forecasting (A Watts, Adlard Coles))
- Вітрилення за важкої Штормове (Heavy Weather Sailing (A Coles & P Bruce, Adlard Coles))
- Головне у виживанні на морі (Essentials of Sea Survival (F Golden and M Tipton, Human Kinetics))

Частина С Робочий план

Нумерація тематичних занять співпадає з нумерацією у частині B.

Тематичне заняття 1 Вступ

- 1.0 Інструктор надає загальне бачення курсу, проводить організаційні заходи і інформує про необхідні сплати і порядок іспитів. Якщо курси є такими, що визнані ISAF, (дивіться Вступ пар. 7) то у посвідченні це має бути означено. Інструктор також має оголосити кінцевий, узгоджений, розклад занять.
- 1.1 Важливість тренувальних занять, як за програмою курсів, так і як частини заведеного на яхті повсякденного порядку.
- 1.2 Важливість «етики безпеки»
- 1.3 Короткий виклад для екіпажу про обладнання щодо безпеки, його зберігання, порядок дій за надзвичайних ситуацій, відповідальність, та як послати сигнал «Мейдей» і застосувати радіомаяк для означення місця лиха (EPIRB) і подати світові сигнали, у такому разі, коли капітан і ключові члени екіпажу не є дієздатними. Покажіть таблички із написами щодо місць знаходження аварійного спорядження, наявність яких є необхідною за Спеціальними настановами; досвід і фізична підготовленість екіпажу мають бути відповідними.
- 1.4 Відповідальність довіреної особи (див. ПВП 46) за безпечне керування судном та у разі недогляду щодо спрямування дій екіпажу. Відповідальність членів екіпажу за їхню власну безпеку і за ухиляння від виконання їхніх обов'язків в екіпажі щодо безпеки судна і решти екіпажу.

Тематичне заняття 2 Догляд і технічне обслуговування обладнання щодо безпеки, рятувального та іншого обладнання

- 2.1 Порядок перевірки, обслуговування, утримання у чистому, сухому, придатному до застосування і відповідному для того, хто вдягне, стані та правильному зберіганні рятувального обладнання і обладнання щодо безпеки. Надайте приклади щодо страхувальних поясів, надувних жилетів, рятувальних плотів і т. ін.
- 2.2 Перевірки під час плавання наряддя, (скажімо, болтів і шпильок на місцях, чи не роздалися, не пошкоджені, тросів, чи не мають переламів, або розривів, біжучого такелунку, чи немає протертих місць, чи чекелі тримають, як треба), кінгстонів, стернових защільників (сальників), водопровідної системи, системи смоків гальюна і т. ін.

- 2.3 Можливість скористатися з резервних ходових (навігаційних) вогнів і з головного запасу.
- 2.4 Маркірування плавучого обладнання нанесенням на нього назви судна.
- 2.5 Контрольні перевірки і ретельний огляд рятувальних буйків, надувних рятувальних буйків, елементів рятувальних систем (MoV modules), рятувальних линв-прив'язей і т. ін.
- 2.6 Розуміння того, що вода, або бруд у баках з паливом, може збуритися і потрапити до машини за дуже важкого моря – перевіряйте, щоб кришки доступу до машинного мастила і пального і т. ін. були надійно задраєними.

Тематичне заняття 3 Штормові вітрила

- 3.1 Штормові вітрила і вітрила важкої погоди в тому числі і ті, що на тренувальному судні.
- 3.2 Як їх ставити ?
- 3.3 Де вони зберігаються?
- 3.4 Важливість час від часу повторних тренувань навіть за слабких вітрів.
- 3.5 Розуміння зміни навантаження на наряддя у разі застосування зменшених вітрил за умов дуже важкої погоди.
- 3.6 Небезпека за важкої погоди зривання і знесення геть хвилюю, що прокочується через судно, погано закріплених на зберіганні вітрил і вітрил поставлених дуже низько.
- 3.7 Небезпека від важких металевих чекелів на штормових вітрилах.
- 3.8 Важливість наявності яскравих кольорів на штормових вітрилах.
- 3.9 Цінність (на деяких яхтах) прибирання за важкої погоди грота-гіка донизу і постановки триселя без гіка.

Тематичне заняття 4 Виявлення пошкоджень і поламок та ремонтні роботи

- 4.1 План запобігання поламок, які можуть трапитися за майбутньої важкої погоди
- 4.2 Відновні і ремонтні дії, в тому числі із застосуванням ремонтних запасних матеріалів та інструменту, аби упоратися з:
 - .1 втратою пера/стернового пристрою
 - .2 втратою щогли
 - .3 із затопленням у разі (а) пошкоджень від зіткнення у прововій частині, (b) у середній частині судна, (c) кормовій частині, (d) прориву у кінгстоні
 - .4 посадки на мілину
 - .5 аварії за жорстоких штормових умов, наприклад, (а) розлому кришки люка (b) пролому даху рубки
 - .6 втратою кіля та/або перекиданням
 - .7 зіткненням з іншим судном, затопленим предметом (наприклад контейнером) морською твариною, і т. ін.

Тематичне заняття 5 Розпорядок роботи екіпажу за важкої погоди – керування судном, застосування ківти-драги

- 5.1 Докладна оцінка ступеню ризику, прийняття рішення щодо непередбаченої події, в тому числі і щодо роботи екіпажу, у разі:
 - .1 авральних робіт на верхній палубі – закріплення перед виходом із головного проходу, залишатися закріпленим (пристебнутим) весь час (подвійне кріплення), доповісти кому не будь у разі слідування у прововому напрямку, коли мають вдягатися рятувальні жилети (засоби особистої плавучості)

- .2 і страхувальні пояси, важливість особистих радіомаяків для означення місця лиха (EPIRB), чи особистих радіолокаційних буїв (PLB) особливо з облавковими станціями особливого призначення для каналів лиха (D/F).
- .3 готовність до штормової погоди – надійне кріплення (найтовлення) рухомих предметів
- .4 бути певними того, що джек-штаги (джек-линви) заведено
- .5 керування судном за штормових умов
- .6 стратегія поведінки за жорстокої штормової погоди
- .7 страхувальні прилади для робіт на камбузі, приготування гарячої їжі у термосах у передбаченні важкої погоди
- .8 важливість доброї видимості яхти у штормовому морі, застосування жовтогарячих покриттів, білого, або імпульсного, світла на палубі, чи на нарядді, (також і за тьмяного денного світу) подумайте про використання летючого радіолокаційного відбивача (у разі він є досить міцної конструкції)

5.2 спостереження за певними речами, що вимагають змін техніки стернування, впливають на стан судна та екіпажу і яким постійно треба приділяти увагу:-

- .1 сила вітру
- .2 тривалість сильного вітру
- .3 тривалість очікування
- .4 характер і форма хвиль
- .5 висота і довжина хвилі, спосіб їх визначення
- .6 рефракція хвиль
- .7 різновиди характерів і форм хвиль
- .8 хвилі за умов припливів-відпливів і течій
- .9 передрікання небезпечного стану моря, характеру брижі
- .10 кут загальної лінії курсу судна і кут під яким зустрічають окремі хвилі
- .11 заміна вітрил заздалегідь, порядок заміни вітрил, знання судна, його характеристик і тенденцій
- .12 лежання у дрейфі
- .13 оцінка вибору (ступеня ризику) скажімо: триматися на відстані, або перетинати закритий прохід

5.3 Ефект застосування ківти-драги за жорстокої погоди.

Тематичне заняття 6 Людина за облавком, запобіжні заходи і порядок рятування

6.1 Запобіжні заходи

- .1 леєри безпеки мають бути встановлені відповідно до Спеціальних настанов
- .2 в темну пору доби і за важкого стану моря пояси мають бути пристебнуті до судна (дивіться С5.1.1)
- .3 ліквідація недоліків щодо вільного пересування поясних карабінів
- .4 підгузні шлеї на страхувальних поясах запобігають «вислизуванню» з них
- .5 користуватися «морським туалетом» за штормових умов – не з корми

6 заохочування застосувань коротких страхувальних линв і, зокрема, линв з пристібним засобом на середині, які є більш відповідними (найголовніше проявляється тоді, коли людина волочиться у воді з великою швидкістю із вдягненим поясом, - чим коротша страхувальна линва (менша за 1 м), тим простішим є повернення на облавок і тим менший ризик отримання травм, особливо це стосується швидкохідних яхт)

6.2 Рятування – витягання

- .1 проведення постійних тренувань за заведеним порядком (дивіться СОН, Додаток D)
- .2 якщо це необхідно то правильним буде подати «мейдей» по радіо,
- .3 витягальне обладнання має бути під рукою і швидко застосовним
- .4 цінність піднімання у горизонтальному положенні і утримання у цьому положенні
- .5 порядок надання допомоги, люди, які є наготові, аби здійснити перевдягання витягнутої людини, її відігрів і огляд, з метою виявлення поранень чи інших травм, з відправленням, у разі потреби і наявної можливості, на берег.
- .6 користування свистком, застосування вогнів на рятувальних жилетах типу SOLAS, імпульсних вогнів.

Тематичне заняття 7 Надання допомоги іншому плавзасобу

7.1 Правові вимоги і вимоги за правилами

- .1 Обов'язки судна за вимогами SOLAS є застосовними для всіх суден у всіх плаваннях**
- .2 Правила вітрильницьких перегонів**
- .3 моральні вимоги
- .4 вимоги щодо засобів зв'язку**
- .5 обов'язки щодо записів у вахтовому журналі**

***дивіться перше доповнення (нижче)*

7.2 маневрування біля судна, що занурюється

- .1 постійно сповіщайте судно і берегові служби
- .2 будьте готові прийняти на облавок особовий склад із води, або із рятувального плоту
- .3 тактика поведінки щодо іншого судна, яке горить

7.3 розуміння того, що інша яхта може бути єдиним джерелом допомоги

7.4 буксирування і слідування на буксирі

Тематичне заняття 8 Переохолодження (гіпотермія)

8.1 Вдягнений відповідний теплий одяг - активна протидія потенційному переохолодженню.

- 8.2 Знання симптомів – неконтрольовані дрижаки, дратівливість, млявість, апатичність, запинання, втрата координації, нерозбірлива мова, втрата пам'яті, постраждалий є холодним на дотик, блідим, дихає повільно, пульс слабкий, ведеться до колапсу і втрати свідомості.
- 8.3 що робити, дивіться «Перша допомога у морі», автори Юстінс і Беррі, або й інші друковані видання
- 8.4 не давайте алкоголь, для відігріву розтирайте шкіру, або вживайте реанімаційних заходів
- 8.5 цінність костюмів для виживання, допомога щодо збереження тепла (застосування засобів збереження тепла)

Тематичне заняття 9 організаційні і методичні засади SAR (Системи пошуку і рятування)

- 9.1 щодо органів SAR на акваторіях, якими плавають яхти, треба знати:
 - .2 номери їхніх берегових телефонів аби, якщо це буде доречним, проконсультуватися з ними щодо планованого переходу
 - .3 як дзвонити їм за надзвичайних обставин
 - .4 які засоби є у їх розпорядженні (і яких немає)
 - .5 якщо застосовуються гелікоптери, знайте систему морських рятувальних дій (піднімальний строп, підхоплююча сітка, катеринковий (строповий) бридель і т. ін.) і як підхоплюють з палуби, з води, або разом з рятувальним плотом, що є кращим
 - .6 знати, які радіочастоти призначено для використання у прямому зв'язку
 - .7 знати, які літаки (з фіксованими крилами) можуть бути задіяні
 - .8 розуміти, за якими стандартами діють пошукові літаки, якими є світлові сигнали
 - .9 мати знання щодо глобальної організації SAR
 - .10 як поєднати зусилля з рятувальними діями суден, що слідує повз вас
 - .11 пізнавальні відомості від нової організації міжнародного авіаційного і морського пошуку та рятуванню для малих суден (IAMSAR, МАМПС)

Тематичне заняття 10 Передбачення погоди

- 10.1 джерела надходження відомостей щодо прогнозування погоди
- 10.2 терміни, визначення і їх точне значення
- 10.3 Шкала Бофорта у порівнянні з mph ((суходільних) миль за годину) і швидкість у вузлах (морських миль за годину) та шкала стану моря. Знання того, що пориви вітру можуть перевищувати прогнозовану швидкість на 40 і більше відсотків, а висота хвилі може бути більшою від прогнозованої на 87% і більше
- 10.4 внесення до судового (вахтового) журналу власних спостережень щодо хмарності, вітру, стану моря, показань барометра, температури води за облавком, (іноді критичної) та температури повітря і т. ін.: записи власних висновків
- 10.5 будьте готові до місцевих аномалій і особливостей

Тематичне заняття 11 Рятувальні плоти і рятувальні жилети (теорія)

- 11.1 **Рятувальні плоти (теорія)**
 - 11.1.2 знання стандартів щодо рятувальних плотів: SOLAS (Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі), ISAF Додаток А Частина II та ORC (Конгрес крейсерських перегонів) і ISO (Міжнародний стандарт) 9650 Частина 1 Тип 1 Група А плюс вимоги COH (OSR).
 - 11.1.3 зберігання, догляд і обслуговування рятувальних плотів
 - 11.1.4 упаковка рятувальних плотів для надзвичайної ситуації
 - 11.1.5 вміст аварійної сумки («греб бегу») і настанови щодо використання

- 11.1.6 два ключових елементи боротьби проти перекидання плоту: кiтва-драга, баластні водянi кишени
- 11.1.7 механiка перекидання i порядок повернення у нормальний стан
- 11.1.8 коли i як спускати рятувальний плiт на воду
- 11.1.9 захист рятувального плоту пiд час того короткого перiоду, коли вiн є пiд облавком судна
- 11.1.10 потрапляння, якщо вдасться, сухими на рятувальний плiт, використання, якщо вони є, драй-сюїтiв
- 11.1.11 посадка на рятувальний плiт iз води: важливість посадочного пристрою i заоблавкового «хапального» леєра
- 11.1.12 органiзація особового складу, як перед посадкою, так i пiд час знаходження в середині плоту: подавання сигналiв про допомогу, пильнування, чергування, лагодження пошкоджень, медична допомога, вода, харчування, додержання моральних принципiв, психологiя виживання.
- 11.1.13 знання про фiзiологiчний шок вiд холодної води, переохолодження i боротьба з ним (дивiться тематичне заняття 8), iхнiй вплив на працездатнiсть людини щодо виконання дiй, необхiдних для керування плотом i виживання.
- 11.1.14 користування SART (передавально-приймальною рацiєю системи пошуку i рятування (SAR)) (може бути наявною у аварiйнiй сумцi (греб-бегу)).

Тематичне заняття 11.2 Рятувальні жилети (теорія)

- 11.2.1 Розуміння термiнiв у вашiй частині Світу, знання рiзницi мiж рятувальним жилетом 150N (або вiдповiдним цiй марцi) який може тримати на водi до 30 секунд людину, яка втратила свiдомiсть, повернутою обличчям ввєрх, та iншими засобами особистої плавучостi, якi можуть тiльки загалом пiдтримувати плавучiсть.
- 11.2.2 Розуміння сенсу необхiдних за Спецiальними настановами допомiжних засобiв: свисткiв, свiтло-вiдбивального матерiалу морського типу, маркiрування назвою яхти, чи iменем того, на кому рiч вдягнена.
- 11.2.3 Розуміння сенсу рекомендованих Спецiальними настановами допомiжних засобiв i атрибутiв: вогнiв, згiдно з кодексом SOLAS LSA, що вiдповiдають вимогам EN376 (ISO 12402), або iх найближчого вiдповiдника, пiдгузних шлей, протибризкових масок
- 11.2.3 Знати вiдповiднi обставини i методи застосування плавучостей, якi є повнiстю надувними, i частково жорстких, частково надувних плавучостей. Автоматичне надування плавучостей, надування газом за потребою, надування тiльки ротом.
- 11.2.3 Знати важливість наявностi рятувальних жилетiв доброї придатностi, таких, якi легко вдягати, сумiсних зi страхувальними поясами.

Заняття 12 Іспити (1)

Цi iспити є одними iз двох. Час на вiдповiдi на запитання яких 15 хвилин, iз них 5 для маркування паперiв пiсля отримання у межах класу. Запитання мають бути такими, на якi вiдповiсти можна швидко, наприклад, широкий вибiр iз принаймнi двома запитаннями, вiдповiдь на якi потребує якоїсь оповiдi, чи перелiчування. Загальна оцiнка за курс має складатися iз оцiнок, отриманих на обох iспитах, плюс оцiнки

інструктора, виставлені протягом теоретичних і практичних групових занять. (Дивіться вступ, параграф 4).

Тематичне заняття 13 Рятувальні плоти і рятувальні жилети (практика)

- .1 басейн з хвилеутворюючим пристроєм має наблизити ситуацію до реальних умов
- .2 на слухачах мають бути вдягнені сорочки, штани, та непромоканці і вони мають випробувати плавання спочатку без, а потім і з вдягненими на них рятувальними жилетами 150N. Переважна більшість вправ має виконуватися всіма слухачами, вдягненими у рятувальні жилети 150N.
- .3 нехай надують рятувальний пліт і перенесуть все начиння до плоту (а) від сторони басейну (b) по воді (покажіть різницю у посадці у пліт з пристроєм і без нього, нехай перемістять пліт на певну відстань за допомогою весел
- .4 перекиньте пліт і нехай хтось із слухачів поставить пліт у нормальне положення, працюючи з води (плаваючи)
- .5 нехай слухачі затягнуть у пліт когось із них, хто вдаватиме із себе безпомічного
- .6 нехай слухачі у повністю укомплектованому плоті перевіряють наявність всього спорядження включно з тим, що є в аварійній сумці («греб-бегу»), розгортаючи для застосування, або вживаючи, все, включно з водою і харчами
- .7 нехай слухачі спробують подавати геліографічні сигнали (користуючись прожектором на покрівлі плоту), що набагато складніше робити у басейні з хвилеутворюючим пристроєм
- .8 нехай слухачі потренуються, як користуватись морською високочастотною ручною рацією (WT VHF) і морським ручним «джипісом» (GPS), звертаючись до інструктора, як би вони звертались до рятувального судна
- .9 нехай слухачі потренуються у воді з надягнутим рятувальним жилетом, як з пристебнутою підгузною шлейкою, так і без її застосування
- .10 нехай кожний із слухачів спробує користуватися протибризковою маскою за умов наявності хвилі
- .11 нехай група побавиться тим, аби дослідити можливості рятувальних жилетів на своє задоволення
- .12 формування кола у воді для надання видимої, моральної допомоги одне одному, спосіб зберігання тепла тримаючись у купі (HELP/Huddle)
- .13 буксирування непритомного
- .14 допомога ближньому потерпілому дістатися плоту із застосуванням кидального кінця
- .15 доступність щодо користування басейном можна застосувати і для демонстрації модулів МОВ (мобільної бази відкритого моря), рятувальних буїв, рятувальних кінців-зашморгів і т. ін.
- .16 якщо є можливість користування басейном в умовах повної темряви, то покажіть світло-відбивальну стрічку
- .17 слухач, який залежить від наявності окулярів, може подумати над тим, аби мати міцні запасні окуляри у його особистій сумці з набором для виживання

Тематичне заняття 14/15 Попередження пожеж і користування протипожежними засобами (теорія і практика)

- .1 пожежна теорія
- .2 найбільш поширені випадки виникнення пожеж на малих суднах
- .3 попередження, запобігання
- .4 обладнання – вогнегасники, пожежні кошми, догляд, перевірка, обслуговування, готовність до використання. Позитиви і негативи різноманітних моделей вогнегасників.

- .5 практичне застосування вогнегасників (для цього тренувального курсу не обов'язково використовувати справжній відкритий вогонь)

Тематичне заняття 16/17 засоби зв'язку VHF (УКХ), GMDSS (глобальна морська СИСТЕМА БЕЗПЕКИ), супутниковий зв'язок і т. ін. (теорія і практика)

- .1 УКХ (VHF) радіостанції – головний стаціонарний і ручний засіб зв'язку.
- .2 вимоги Спеціальних настанов щодо УКХ (VHF) радіостанцій: 25W на виході, топова антена, аварійна антена.
- .3 SSB (знання щодо електронної пошти та інших обслуг, через деякі берегові станції, розкладів денних яхтових круїзів і т. ін.)
- .4 Супутниковий зв'язок А, В, С, D та М. Інших типів, ніж INMARSAT (Міжнародна організація морського супутникового зв'язку), (скажімо, Iridium)
- .5 Світові стільникові телефони. Обмеження.
- .6 GMDSS (Глобальна морська система безпеки), DSC (Цифровий вибірковий виклик), AIS (Автоматична ідентифікаційна система).
- .7 Авіаційні радіостанції УКХ та їх використання у SAR (Система пошуку і рятування).
- .8 Обов'язок заносити до судового вахтового журналу перемови щодо взаємодії з тим, хто зазнає лиха**.

***дивіться Доповнення нижче*

Тематичне заняття 18/19 Піротехнічні засоби і радіомаяки для означення місця лиха (EPIRB) (теорія і практика)

- .1 піротехнічні засоби, наявність яких є обов'язковою за Спеціальними настановами: ручні ракети і фальшфейєри, парашутні ракети, димові сигнали. Застосування, техніка безпеки, рівень видимості, тривалість, поводження за сильних вітрів, висоти парашутних ракет і уникання непорозумінь з ВПС, різні прийоми використання
- .2 зберігання піротехнічних засобів, в тому числі і тих, що мають бути наготові stowage of pyrotechnics including some for ready use.
- .3 застосування білих ракет use of white flares
- .4 розуміння роботи працюючих на частотах 406 MHz (мегагерц) EPIRB (Радіомаяків для означення місця лиха) та їх допоміжних 121.5 радіобуїв, які працюють на частотах 121.5 MHz (мегагерц), як система сигналів про зазнавання лиха, але їх застосування у ближньому оточенні приборами Системи пошуку і рятування (SAR) (РЛС із синтезованою апертурою) і яхтами з приймачами особливого призначення для каналів лиха (D/F) у сполученні з особистими радіолокаційними буями (PLB).
- .5 розуміння того, як вправлятися з маяками типу ARGOS
- .6 розуміння ролі аварійних буїв у Глобальній морській системі безпеки (GMDSS).
- .7 Привертання уваги до веб-ланки рятувальної служби супутникового зв'язку: www.inmarsat.com/safety, яка містить силу інформації щодо безпеки і рятування на морі, в тому числі і щодо сповіщень бюро інформації з безпеки на морі через супутниковий зв'язок «С», або «міні С». Це корисніше, ніж користуватися послугами самої тільки GMDSS.

Заняття 20 Іспити (2)

Ці іспити є одними із двох. Час на відповіді на запитання яких 15 хвилин, із них 5 для маркування паперів після отримання у межах класу. Запитання мають бути такими, на які відповісти можна швидко, наприклад, широкий вибір із принаймні двома

запитаннями, відповідь на які потребує якоїсь оповіді, чи перелічування. Загальна оцінка за курс має складатися із оцінок, отриманих на обох іспитах, плюс оцінки інструктора, виставлені протягом теоретичних і практичних групових занять. (Дивіться вступ, параграф 4).

Доповнення перше

1 У Правилах вітрильницьких перегонів зазначено:

«1 БЕЗПЕКА

1.1 Допомога тим, хто є у небезпеці

Судно, або змагун, мають надати всіляку, на яку тільки спроможні, допомогу будь-якій особі або судну, які є у небезпеці».

2, частина V, У обов'язковій настанові 33 (яка є навзамін колишньої обов'язкової настанови 10) Частини V Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі, SOLAS, зазначено:

«В морі капітан судна, що є у стані спроможності надавати допомогу, у разі отримання з будь якого джерела сигналу про те, що люди зазнають лиха на морі, є зобов'язаним слідувати повним ходом для надання допомоги, якщо можна, то сповістивши тих, хто її потребує, або службу SAR (Система пошуку і рятування), про те, що судно саме так і діє. Якщо судно, яке отримало сигнал лиха, не є спроможним, або, за особливих обставин щодо випадку вважає нерозважливим або не необхідним, слідувати для надання допомоги, то капітан має записати у судовий вахтовий журнал підставу, через яку він не слідував до того, хто зазнає лиха, і, беручи до уваги, рекомендації Організації**, сповістити про це відповідну службу SAR.

**Зверніться до посібника IAMSAR (Міжнародний авіаційний та морський пошук і рятування, МАМПР), де зазначаються дії, яких кожним судном, за отримання ним сигналу лиха має бути вжито негайно.

Наполегливо рекомендується звернутися до тексту оригіналу і звернути увагу на контекст, у якому це зазначається.

3 У Щорічному зведенні Адміралтейства сповіщень для мореплавців NP 247 Розділ 4, параграф 1 зазначено:

« Радіовахта на міжнародних частотах для сигналів лиха, яка є обов'язковою для певних класів суден за їх знаходження в морі, являє собою один із найважливіших чинників щодо організації рятування людей, які зазнають лиха в морі, і кожне судно має сприяти безпеці, пильнуючи одну, чи й більше частот щодо сигналів лиха так тривало, як тільки це практично є можливим, без огляду на те, чи вимагається це за регламентуючими документами, а чи ні.

Частина В Розрахунок навчальних годин (2 сторінки)

Спеціальні обов'язкові настанови ISAF щодо крейсерських перегонів, Додаток G, Типовий навчально-тренувальний курс, Частина В, День перший

тематичне заняття	СОН	тема	теорія	практика	поч.	зак.
1		Вступ	00:30		11:00	11:30
	6.02.0	Навчальні теми для теоретичних занять				
2	6.02.1	догляд і технічне обслуговування обладнання щодо безпеки, рятувального та іншого	00:15		11:30	11:45
3	6.02.2	штормові вітрила	00:20		11:45	12:05
4	6.02.3	виявлення пошкоджень і поломок та ремонтні роботи	00:20		12:05	12:25
5	6.02.4	розпорядок роботи екіпажу за важкої погоди – керування судном, застосування ківти-драги	00:25		12:25	13:00
		перерва	01:00		13:00	14:00
6	6.02.5	Людина за облавом, запобіжні заходи і рятувальне повернення на облавок	00:30		14:00	14:30
7	6.02.6	надання допомоги іншому плавзасобу	00:15		14:30	14:45
8	6.02.7	переохолодження (гіпотермія)	00:20		14:45	15:05
		перерва	00:15		15:05	15:20
9	6.02.8	організаційні і методичні засади SAR (Системи пошуку і рятування)	00:30		15:20	15:40
10	6.02.9	передбачення погоди	00:30		15:40	16:10
	6.03.0	Навчальні теми включно з практичними заняттями, заняття безпосередньо на судні				
11	6.03.1	рятувальні плоти і рятувальні жилети (теорія)	00:30		16:10	16:40
12		іспити	00:20		16:40	17:00
		День перший	всього навчальних годин включно з перервами		06:00	
		День перший	всього навчальних годин		04:45	
		День перший	всього часу на перерви		01:15	

Спеціальні обов'язкові настанови ISAF щодо крейсерських перегонів Додаток G, Типовий навчально-тренувальний курс, Частина В, День другий

тематичне заняття	СОН	тема	теорія	практика	поч.	зак.
13		рятувальні плоти і рятувальні жилети (практика)		02:00	09:00	11:00
		перерва	00:15		11:00	11:15
14	6.03.2	попередження пожеж і користування протипожежними засобами (теорія)	00:15		11:15	11:30
15	6.03.2	попередження пожеж і користування протипожежними засобами (практика)		00:30	11:30	12:00
16	6.03.3	засоби зв'язку (радіостанції УКХ (VHF)), глобальна морська СИСТЕМА БЕЗПЕКИ (GMDSS), супутниковий зв'язок і т. ін. (теорія)	00:20		12:00	12:20
17	6.03.3	Засоби зв'язку (радіостанції УКХ (VHF)), глобальна морська СИСТЕМА БЕЗПЕКИ (GMDSS), супутниковий зв'язок і т. ін. (практика)		00:25	12:20	12:45
18	6.03.4	піротехнічні засоби і радіомаяки для означення місця лиха (EPIRB) (теорія)	00:20		13:30	13:50
19	6.03.4	піротехнічні засоби і радіомаяки для означення місця лиха (EPIRB) (практика)		00:30	13:50	14:20
20		іспити	00:20		14:20	14:40
		День другий	всього навчальних годин включно з перервами		02:05	
		День другий	всього навчальних годин		01:05	
		День другий	всього часу на перерви		01:00	
		Всього навчальних годин включно з перервами			08:05	
		Всього навчальних годин			05:50	
		Всього часу на перерви			02:15	

Чстина D Керівні вказівки щодо відновлювального курсу особистого виживання у відкритому морі

Для яхтсменів, термін чинності сертифікату (посвідчення) яких прострочено, може бути запроваджено відновлювальний учбово-тренувальний курс на приблизно 8 учбових годин. Такий курс має складатися із наступних тематичних занять:

Тематичне заняття 1 (1 год.) Отримання знань стосовно останніх змін у Спеціальних настановах щодо крейсерських перегонів, у відповідних національних документах, та в інших важливих документах.

Тематичне заняття 2 (1 год.) Отримання знань щодо нових різновидів рятувального обладнання і обладнання щодо безпеки

Тематичне заняття 3 (1 год.) Отримання знань щодо останніх уроків, отриманих завдяки аналізам катастрофічних ситуацій, що мали місце останнім часом.

Тематичне заняття 4 (1 год.) Отримання знань щодо змін методів, розташувань і т. ін., як у національних/регіональних організаціях Морського пошуку і рятування, так і у відповідних метеорологічних службах.

Тематичне заняття 5 (2 год.) Практичні учбово-тренувальні заняття у воді з користування рятувальними жилетами (засобами особистої плавучості), рятувальними плотами, рятувальними кінцями-зашморгами та ін..

Тематичне заняття 6 (1 год.) Медичні та/або протипожежні тренування, залежно від того, що є більш доречним у світлі національних регламентуючих документів.

Тематичне заняття 7 (30. хв.) Письмовий іспит

Детальний зміст укладається відповідною Національною повноважною організацією – членом ISAF. Після завершення курсу і задовільно складеного іспиту, може бути видано новий сертифікат (посвідчення), чинне на наступні 5 років.

ДОДАТОК Н

Кодекс ISAF щодо організації океанських перегонів

Океанськими перегонами за визначенням вважаються будь які крейсерські перегони у відкритому морі, довжина дистанції яких є більшою за 800 миль.

Організатори океанських перегонів мають консультиватися з **керівними органами SAR (Пошук і рятування)** тих просторів, на яких планується проведення перегонів.

Повний текст Кодексу ISAF щодо організації океанських перегонів, який міститься далі у цьому додатку, - не перекладався. Його буде перекладено на українську у разі виникнення необхідності. С.М.

Додаток Н в англomовному тексті міститься зі стор.97 по стор.100

ДОДАТОК J

КАТЕГОРІЯ 5 СПЕЦІАЛЬНИХ НАСТАНОВ

для перегонів на закритих водоймах

Категорію 5 Спеціальних обов'язкових настанов запроваджено для застосування щодо коротких перегонів близько берега, у відносно теплих і захищених водах, де сховища та/або можливість ефективних рятувальних дій є наявними повздовж всієї дистанції, а перегони відбуваються тільки у світлу пору доби.

За винятком рекомендованих у настанові 3.14 релінгів і т. ін. щодо чого дивіться основний текст Спеціальних настанов, зміст всіх пунктів, що стосуються категорії 5, висвітлено у Додатку J.

Категорія 5 - Частина А Основи

Наступні настанови мають бути додержані:-

Настанова	Зміст
1.02	Відповідальність довіреної особи. Безпека яхти і її екіпажу є виключно на особистій і невідворотній відповідальності довіреної (відповідальної) особи, яка має робити все, на що здатна, аби бути певною, що яхта є повністю укомплектованою, цілком придатною для плавання, і має досвідчений, такий, що пройшов відповідне тренування та є фізично здатним для роботи за штормових умов, особовий склад екіпажу. Довірена особа має бути певною щодо доброякісності і надійності корпусу, рангоуту, такелунку, вітрил, пристроїв і механізмів яхти. Довірена особа має бути пересвідченою у тому, що все рятувальне обладнання і обладнання щодо безпеки підтримується у відповідному стані і зберігається належним чином, і що кожний із членів екіпажу знає де знаходяться предмети цього обладнання і як їх застосовувати за призначенням.
2.03.	Придатність обладнання
2.03.1	Все обладнання, наявність якого вимагається за Спеціальними настановами має: а) функціонувати належним чином, б) утримуватися в чистоті, регулярно перевірятися, і обслуговуватися, в) коли не є у застосуванні, зберігатися в умовах, за яких погіршення його функціонального стану є зведеним до мінімуму, г) бути легко доступним, д) бути за типом, розмірами і місткостями, придатним і відповідним до застосування за призначенням на яхті певного типу і розмірів.
3.08	Люки і головний прохід
3.08.1	Попереду від максимальної ширини судна не може бути розташовано жодних люків, які відкриваються всередину, окрім отворів (ілюмінаторів), площа яких є меншою за 0.071м ² (110 кв. цалів).

3.08.2	Люк, розташований на боковій поверхні рубки попереду від ширини найбільшої, такий, що відкривається всередину судна, і з загальною площиною, більшою за 0.71 м ² має відповідати вимогам ISO 12216 конструкції категорії А і має використовуватися відповідно до чіткого напису: «НЕ ВІДКРИВАТИ В МОПІ» зверніть увагу на 3.02.1 цих СОН .
3.08.3	Люк має бути: <ul style="list-style-type: none"> a) встановлений стаціонарно b) таким, аби його можна було негайно щільно задраїти і він залишався задраєним, коли судно є у положенні перекинутого на 180 градусів (повністю обернутим) c) на однокорпусниках встановлений так, аби за крену корпусу 90 градусів люк залишався над водою. Люки з кришками, які відкриваються всередину корпусу, підпадають під цю вимогу. На яхті може бути максимум чотири (по два на кожній стороні від діаметральної) люки, які не відповідають цим вимогам, за умови, що отвір кожного з них є не більшим за 0.71 м² (110 кв. цалів). Стосовно суден, з віковою датою серії після 1 січня 2009 року письмове свідчення, підписане конструктором, або іншою особою, яка проводила аналіз щодо непотоплюваності, має знаходитись на обшивку судна. Щодо цього правила, умови водотоннажності судна для проведення аналізу мають відповідати умовам для малих суден, Light Craft Condition LCC (відповідно до 6.3 EN ISO 8666 стандарту і 3.5.1 EN ISO12217-2 стандарту). (Тільки для однокорпусників)
3.08.4	Люк головного проходу: <ul style="list-style-type: none"> a) має бути обладнаний 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: <ul style="list-style-type: none"> 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 обшивку і втраті під час перегонів, iii) таким, аби він дозволяв вихід із приміщень у випадку обертання судна

3.08.5	<p>Стосовно однокорпусників, у разі люк головного проходу простирається нижче за межову лінію свого місця і судно має кокпіт, відкритий в корму, воно має відповідати наступним вимогам:</p> <p>а) комінгс люка головного проходу має не бути нижче за межову лінію свого місця, або</p> <p>б) повністю відповідати вимогам ISO 11812 конструкцій категорії А</p>
3.08.6	<p>Стосовно однокорпусників, у разі люк головного проходу простирається нижче за межову лінію свого місця і судно має кокпіт, закритий з корми, люк головного проходу має бути таким, аби його 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»).</p>
3.08.7	<p>Стосовно багатокорпусників, у разі люк головного проходу простирається нижче за межову лінію свого місця, воно має відповідати наступним вимогам (а) або (б):</p> <p>(а) люк головного проходу має бути таким, аби його 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») з висотою нижнього краю проходу принаймні 300мм.</p> <p>(б) Люк головного проходу має відповідати вимогам ISO 11812 – Водонепроникні кокпіти і швидко-осушувані кокпіти за конструкціями категорії В</p>
3.09	Кокпіти
3.09.1	Кокпіти мають бути міцної конструкції, швидко само-осушувані природним витокм 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.
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 мають повністю відповідати призначенню кокпітів у світлі 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	<p>Ємність кокпітів</p> <p><i>i) вікова дата серії раніша за квітень 92:</i> Загальна ємність всіх кокпітів, взята нижче за найнижчий комінгс, має не перевищувати 9% здобутку від LWL на найбільшу ширину, на висоту надводного облавк поруч із кокпітом,</p> <p><i>ii) вікова дата серії квітень 92 і після того:</i> як зазначено вище у пункті (i), за винятком того, що для обчислення ємності кокпіту мають не включатися ніякі подовження кокпіту в корму від робочої палуби і до поняття «найнижчий комінгс» не може включатися нічого, що розташоване позад від точки FA (точки, де верхній кут транця сходиться з межевою лінією).</p> <p><i>iii) Для суден, виміряних за IMS, навзамін понять LWL, ширина найбільша і надводний облавок навпроти кокпіту, можуть застосовуватися поняття за термінами IMS: L, B і FA.</i></p>
3.09.8	<p>Відвід води із кокпіту</p> <p>Площа перетину водовідвідних шляхів із кокпіту (після врахування сіток, якщо вони встановлені) має бути:</p> <p>i) на яхтах з віковою датою, або віковою датою серії, залежно від того, що є більш раннім, ранішою за 1/72 або на будь якій яхті, LOA якої є меншою за 8.5 м (28 футів) принаймні 2 x 25 мм (один цаль) з безперешкодним витокм, або рівноцінно вищезазначеному,</p> <p>ii) на яхтах з віковою датою, або віковою датою серії, залежно від того, що є більш раннім, 1/72, чи пізнішою, принаймні 4 x 20 мм (3/4 цаля) з безперешкодним витокм, або рівноцінно зазначеному.</p>
4.01.	<p>Вітрильні числа</p>
4.01.1	<p>Яхти, які не є яхтами міжнародного класу ISAF, або яхтами визнаного класу, мають наскільки тільки можливо, відповідати вимогам ПВП 77 і ПВП Додаток G, якщо при цьому вимог щодо несення вітрильних чисел, наданих державними установами, додержано.</p>

Категорія 5 - Частина B Переносне обладнання

Має бути забезпечено наявність наступного:-

Настанова	Предмет
3.23.5 (e)	один ручний осушувальний смок
3.23.5 (f)	одне відро міцної будови, ємністю принаймні 9 літрів (2 англійських, чи 2.4 американських галони). Відро має бути обладнане страхувальним шкертом
3.24.1 (b)	один компас (може бути і переносний)
4.05.1	у разі наявності на облавк електросистеми, машини (двигуна), або плити для приготування їжі, необхідно мати один вогнегасник.
4.06.1	Одна кітва
4.17	Назву яхти має бути нанесено на всі плавучі предмети обладнання

4.22.1(a)	Рятувальний буй з кітвою-драгою, або рятувальний кінець-зашморг без кітви-драги. Має бути застосовано світло-відбивальний матеріал морського типу.
4.24	Кидальний кінець має бути 15 м - 25 м (50 - 75 футів) довжиною і бути доступним із кокпіту, або від стерна.
5.01.1	Для кожного із членів екіпажу має бути наявним рятувальний жилет, що має відповідати наступним вимогам: а) бути спорядженим свистком б) бути означеним стрічкою із світло-відбивального матеріалу морського типу в) обладнаний вогнем для рятувальних жилетів за SOLAS LSA, кодекс 2.2.3 (білий, >0.75 свічі, >8 годин), г) якщо надувний, то регулярно перевірятися на збереження повітря д) чітко маркованим назвою яхти, або ім'ям користувача

Категорія 5 - Частина С Рекомендації

Настанова	Предмет
3.14	Релінги, леєрні стійки, леєри безпеки – дивіться основний текст СОН 3.14 і т. д.
4.01.2	Вітрильні числа і літери для несення, тоді, коли вітрила прибрано
4.07.1(a)	Електричний ручний ліхтар
4.08.2	Санітарна сумка для першої меддопомоги
4.11.1	Водостійкі морські мапи
4.13	Лунолот або лот із лотлінем
4.16	Інструмент і запчастини
4.24	Кидальний кінець типу «кидальної шкарпетки» - дивіться Додаток D
4.26.9	Грот, що рифиться зі скороченням передньої шкаторини принаймні до її 60%, або штормовий трисель за визначенням СОН 4.26.6
5.01.2	Обладнання і властивості рятувальних жилетів: а) вогонь для рятувальних жилетів за SOLAS LSA, код 2.2.3 (білий, >0.75 свічі, >8 годин) б) мати плавучість принаймні 150 N (15кГ) і бути обладнаним пристроями, які здатні утримувати обличчя непритомного потерпілого над поверхнею води під кутом принаймні 45° до поверхні, відповідно до EN396 (ISO 12402) або бути майже таким самим. в) мати підгузну, або стегові шлейки г) бути обладнаним прикриттям від бризок дивіться EN394 д) якщо надувного типу, то мати систему надування стислим газом

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, посилаючись 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 СОН	0	1, 2	3	4
FKR	1.0	0.9	0.8	0.7

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

1.4 Відновлення переверненого судна

Для суден які беруть участь у перегонах Категорії 0 за Спеціальними обов'язковими настановами, пункт 3.04.1 змінено так, що його належить читати:

- 3.04.1 Все одно, як із розсудливою допомогою екіпажу, так і без такої допомоги, судно має бути здатним самовідновлюватися із положення переверненого. Самовідновлення має бути досяжним незалежно від стану рангоуту. Судна з рухомим/змінним баластом мають відповідати цій вимозі на рівній воді із застосуванням тільки ручної сили і має бути продемонстровано, що будь яке спорядження, яке має застосовуватися для відновлення нормального положення судна, є готовим для використання у будь який момент і буде функціонально застосовним для екіпажу навіть у разі, коли судно є переверненим (оберненим). Для відновлення судна (постановки його на рівній кіль) має не бути потрібним затоплювати будь яку з його частин.

Судна з рухомим/змінним баластом мають відповідати наступним мінімумам щодо величини відновлювального моменту переверненого судна FIR (Inversion Recovery Factor), обчисленого за ISO 12217-2:

Категорія СОН	0
FIR	0.9

Судна з віковою датою ранішою за 11/04 можуть домагатися незастосування до них пункту 1.4 із цього розділу, звертаючись до ISAF.

ДОДАТОК L

КАТЕГОРІЯ 6 СПЕЦІАЛЬНИХ ОBOB'ЯЗКОВИХ НАСТАНОВ для перегонів на закритих водоймах

Ця категорію 6 визначається наступним чином:

Категорію 6 у Спеціальних настановах запроваджено для застосування до перегонів, у яких:

- судна-учасники можуть бути не придатними для забезпечення власними силами
- перегони є короткими за тривалістю, проводяться поряд з береговою базою, яка має свій власний штат, і відбуваються за світлої пори доби та за доброї видимості на відносно теплій і закритій воді
- судна, які беруть участь у перегонах, завжди залишаються на виду у тих, хто проводить перегони
- судна служби безпеки/рятувальної служби обслуговують будь яку точку дистанції і є у кількості, достатній для того, аби будь кого із учасників можна було у швидкий спосіб повернути на берегову базу
- судна служби безпеки/рятувальної служби є відповідними за типом і мають належне обладнання, а їх екіпажі укомплектовано підготовленим належним чином і грамотним особовим складом, у якому на кожних перегонах знаходиться принаймні одна особа, яка є кваліфікованою для надання першої меддопомоги

До яких застосовуються наступні вимоги:

Якщо нічого іншого не приписано у Положенні про перегони, та/або у Вітрильницькій інструкції, то вимоги щодо безпеки у правилах класу, у разі правила класу таке містять, заступають відповідні вимоги цих обов'язкових настанов.

Все обладнання і реманент, наявність якого є необхідною для категорії 6 Спеціальних настанов, має:

- бути функціонально придатним
- утримуватися в чистоті, регулярно перевірятися і обслуговуватися
- поза використанням зберігатися за таких умов і у такому стані, аби погіршення його стану і псування було зведено до мінімуму
- бути швидко доступним
- відповідати за типом, розмірами і ємностями застосуванню за функціональним призначенням на судні відповідного розміру.

Всі судна, що беруть участь у перегонах категорії 6, мають бути обладнані:

- Надійним пристроєм для закладання (кріплення) буксирного тросу та/або котвової линви.

На всіх судах, які беруть участь у перегонах категорії 6, мають бути наявними:

- Для кожної особи, яка є на облавку, особисті засоби плавучості (ОЗП) типу ISO 12402-5 - рівень 50, або рівноцінні
- Ніж

- Якщо корпус не є самоосушуваним, або ж таким, що може містити більше, ніж 150 літрів вільної води, то відро, або шполик, ємністю не меншою за один літр
- Якщо застосовується пояс трапеції, то він має відповідати вимогам ISO DIS 10862
- Весло, або інший засіб для надання ходу судну, коли воно не є під вітрилами.

ДОДАТОК М
КОНСТРУКТИВНІ НОРМИ ЩОДО БУДОВИ КОРПУСІВ
для однокорпусників, що передують 2010, і багатокорпусників

- М.1 Однокорпусники з віковою датою, або віковою датою серії, ранішою за січень 2010 мають відповідати вимогам **СОН** 3.03.1, 3.03.2 і 3.03.3, або вимогам цього додатку. Багатокорпусники мають відповідати вимогам цього додатку.

Категорія
MoMu 0,1,2

Таблиця 2

MoMu 0,1,2

LOA	Найраніша вікова, чи вікова дата серії	Категорія перегонів
Всі	Січень 1986 і після	MoMu 0,1
12м (39.4 фута) і більше	Січень 1987 і після	MoMu 2
до 12м (39.4 фута)	Січень 1988 і після	MoMu 2

- М.2 Яхта, яка є такою, як визначено у таблиці, вміщеній вище, має бути сконструйована, збудована, підтримуватися у відповідному стані та перероблюватися і ремонтуватися відповідно до вимог однієї із наступних систем:
- a) EC Recreational Craft Directive for Category A (якщо яхта отримала марку CE), або
- b) Провідні принципи ABS (*American Bureau of Shipping*) щодо будови і класифікації крейсерських яхт; у такому разі на яхті має знаходитися, або сертифікат про погодженість проекту, виданий ABS, або письмове свідоцтво, підписане проектантом і будівником, у якому підтверджується, що вони (кожний із них зокрема) спроектували і побудували яхту відповідно до Провідних принципів ABS,
- c) ISO 12215 Категорія А, з письмовим свідоцтвом, підписаним проектантом і будівником, у якому підтверджується, що вони (кожний із них зокрема) спроектували і побудували яхту відповідно до стандартів ISO,
- d) за винятком випадку, коли організатори перегонів або правила класу можуть сприймати, що зазначене вище у пунктах (a), (b), або (c) не є прийнятним, підписане конструктором-суднобудівником, або іншою особою, яка є обізнаною з стандартами, що їх зазначено вище, свідоцтво, про те, що яхта відповідає вимогам

MoMu0 ,1,2

MoMu 0,1,2

MoMu0,1,2

MoMu0,1,2

MoMu0,1,2

	Категорія
M.3	MoMu 0,1,2
(a), (b), або (c).	
Будь який значний ремонт або переробка корпусу, палуби, рубки, кіля, або виступаючих частин корпусу на яхті, яка є такою, як визначено у таблиці 2, має бути сертифіковано за одним із зазначених вище методів, а письмове свідчення щодо цього має знаходитися на її обшивку.	

ДОДАТОК N **МЕДИЧНЕ НАВЧАННЯ**

Типовий навчальний курс «Повний курс щодо першої меддопомоги у крейсерських перегонах»

Частина 1 – вступна

1 Загальне

Нижче наведено загальну схему учбового плану для запровадження Національною повноважною організацією курсів оволодіння мінімумом знань і вмінь, необхідних для надання першої меддопомоги в умовах крейсерських перегонів.

2 Мета

Метою цього курсу є забезпечити довірену (відповідальну) особу таким членом екіпажу яхти, який є здатним надавати першу невідкладну допомогу у більшості випадків травмувань, поранень, чи захворювань людей на облавку судна. Окрім того, ця особа має бути спроможною надавати поради довірений особі щодо необхідності звернення по допомогу ззовні або сходження з перегонів і слідування якнайскоріше до найближчого порту.

3 Проведення типових курсів

Викладачі мають бути обізнані з унікальністю ситуацій щодо медичного обслуговування особового складу за умов крейсерських плавань під вітрилами. Бажано, аби викладачі були відповідно навчені, а в ідеалі, щоб викладачем був дипломований лікар, фельдшер, чи медсестра.

Для НПО, яка хоче організувати курси не маючи відповідних фахівців для викладання медичних дисциплін, найкраще було б звернутися до відповідних партнерів щодо цієї справи. Такими партнерами можуть бути навчальні центри STCW 95, або базовані на березі курси першої невідкладної допомоги, які мають персонал з відповідним досвідом щодо крейсерських плавань під вітрилами, але, що є значно важливішим, з розумінням відповідальності. У разі необхідності отримання консультацій з питань, про які йдеться, НПО можуть звертатися до секретаріату ISAF, технічний відділ.

4 Оцінка.

Кожний з навчальних днів має завершуватись заліковими опитуваннями, результати яких мають братися як частини загальної сумарної оцінки після проведення завершальних іспитів. Прохідний бал має становити 70 % від усіх оцінюваних моментів.

5 Виконання

Детальні вимоги зазначено нижче. Ретельне приготування є запорукою успіху щодо результативного проведення курсу.

6 Література

Наступні книжки, хоч і не визначені ISAF, як обов'язкові, але ж мають стати у пригоді для базового читання:

- Медичне забезпечення на морі First Aid at Sea (Douglas Justin and Colin Berry,

Adlard Coles Nautical, London) ISBN ISBN 9781408105993

- Медичне забезпечення на воді First Aid Afloat (Dr Robert Haworth) ISBN 9780906754887
- Підручник капітана щодо медичного забезпечення Skipper's Medical Emergency Handbook (Author Dr Spike Briggs, Dr Campbell Mackenzie) ISBN 9780713689372
- Лікар на об'їзді: Посібник щодо дій у разі непередбачуваних медичних випадків Doctor on Board: A Guide To Dealing With Medical Emergencies (Author Jurgen Hauert) ISBN 9781408112724
- MCA Ship Captain Medic book (Медичний довідник капітана судна) наразі є доступним на сайті http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga07-home/workingatsea/mcga-medicalcertandadvice/mcgaadgs_st_shs_ships_capt_medical_guide.htm
- Міжнародний медичний судовий посібник International Medical Guide for Ships, World Health Organisation, Geneva

Загальна перша допомога

- First Aid Manual 9th Edition (Author St John's Ambulance Brigade) ISBN 9781405335379

Не англomовні публікації

- Pan Pan Medico A Bordo (<http://www.panpan.it/>)
- Le Guide de la medecine a distance, by Docteur J Y Chauve, видано Distance Assistance BP33 F-La Baule, cedex, France.
Очікується вихід в англійському перекладі.

Part 2 - Оцінювальна

На курс передбачається 8 годин з наступними тематичними заняттями:

Заняття 1 Вступ

1.0 Умови діяльності медичних працівників за морських умов. Характеристики.

1.1 Література.

Заняття 2 Набори для першої меддопомоги для різних категорій перегонів за Спеціальними обов'язковими настановами.

2.0 Категорія 4 склад набору (рекомендації)

2.1 Категорії 2-3 склади наборів (рекомендації)

2.2 Категорія 1-0 (якщо потрібно)

Заняття 3 Медичні канали зв'язку

3.0 Вибір підтримки (Пропозиції щодо медичного обслуговування, яке може надаватися офіційними органами)

3.1 Можливості отримання допомоги через канали радіо/мобільного телефонного зв'язку

3.2 Ліцензії/сертифікати для УКХ/КХ радіо зв'язку

Заняття 4 Перша допомога – Основи

4.0 Основи анатомії/фізіології

4.1 Місця приділення уваги за абеткою (Небезпечні місця щодо враження, дихальні шляхи та постійний догляд за спинним хребтом, дихання, циркуляція крові і кровотечі, недієздатність, показання і захист від впливу навколишнього середовища)

4.2 Зупинення значної зовнішньої кровотечі

Заняття 5 Випадки у відкритому морі і дії на облавку

5.0 Типові випадки на облавку (поранення, порізи, розтягування зв'язок зап'ястку і т. ін.)

5.1 Найчастіші захворювання, перевтома і т. ін.

5.2 Дії і ставлення до пацієнтів

5.3 Евакуації на гелікоптерах

5.4 Перенесення постраждалого на рятувальне судно

Заняття 6 Особливі умови діяльності медперсоналу під час крейсерських плавань

6.0 Морська хвороба

6.1 Переохолодження (людини із за облавку)

6.2 Збезводнювання

6.3 Струс мозку

6.4 Підтримування рівня цукру в крові (що їсти і пити)

Заняття 7 Зупинка серцевої діяльності і дихання

7.0 Серцево-легенева реанімація (CPR)

7.1 Штучне дихання

7.2 Застосування дефібрилятора

Заняття 8 Систематизація процесу боротьби з травмуванням

8.0 Травми і визначення їх походжень

8.1 Прийняття рішень і їх практичне виконання – у якому разі запрошувати допомогу ззовні, у якому разі сходити з перегонів і слідувати до найближчого порту.

8.2 Огляд і опитування пацієнта (анамнез)

Заняття 9 Психологічна поведінка

9.0 Поведінкові реагування людини у стані біди

9.1 Підхід до людини у разі психологічного зриву

9.2 Керування кризисною групою

9.3 Порядок розборів виконання допомоги

Заняття 10 Практичні заняття

10.0 Серцево-легенева реанімація CPR

10.1 Огляд і опитування пацієнта (анамнез)

10.2 Практичне отримання медичних інструкцій по радіо

10.3 Прийняття рішень – коли телефонувати по допомогу, коли сходити з перегонів?

Заняття 11 Іспити

11.0 Питальник із 25 запитань, потрібно дати правильні відповіді на більш, ніж 70% запитань

ПОКАЖЧИК**Абетковий показчик**

Цей показчик зроблено з наміром прискорити пошук відповідних настанов. Він не є вичерпним. Дивіться також графічний показчик і зміст.

ПРЕДМЕТ	ПОСИЛАННЯ	ПРЕДМЕТ	ПОСИЛАННЯ
121.5 MHz	3.29	визнане ISAF навчання	6.01
121.5 MHz	4.19	визначення	1.03
406 MHz	4.19	вимикання, надходження	
абревіатури	1.03	пального	3.20.1
ABS (Американське бюро судноплавства), посібник	3.03.1	вимикання, надходження	
аварійна антена	3.29	пального	3.28.3
аварійна питна вода	3.21.3	випускні трубопроводи	
аварійне стернування	4.15	трюмних смоків	3.09.3
аварійний люк	3.07.2, 3	висота, розташування	
аварійний радіомаяк – GPIRB	1.03.1	леєрів безпеки	3.14.5
авіаційні радіочастоти	3.29	власник	1.02.1
Автоматична ідентифікаційна система (AIS)	3.29, 4.10.5(a)	виходи, багатокорпусники	3.07
альтернативний метод стернування	4.15	виходи, однокорпусники	3.05.1, 3.06
антена	3.29	вихлопна система та система	
антена, аварійна	3.29	паливної подачі	3.28
«Аргос» (радіолокаційний буй)	4.19.1	відповідальність	1.02.2
араміди	4.26	відповідальність власника	1.02.1
ароматичні поліаміди	4.26	відповідати функціональному	
аккумуляторні батареї	2.03.2(b)	призначенню	2.03.1
аккумуляторні батареї, герметично закриті	3.28.4	відповідний захист	3.28.2
асоціації класів	1.01.2	відра, осушувальні смоки	3.23
багатокорпусники	3.05.2	відро, придатне	3.18
багатокорпусники, виходи	3.07	відсік, сухий	3.13.6
багатокорпусники,		вікова дата	1.03.1
сітка, або тент	3.15	вікова дата серії	1.03.1
баласт	2.03.2	вітрила, штормові і	
баласт	3.01	важкої погоди вітрила	4.26
баласт, рухомий і змінний	Додаток К, 1.03	вітрильні числа	4.01
Белден (США), (поставник		внутрішньо щоглова закрутка	
фідер-кабелів	3.29	грота, постановка триселя	4.26
боканці, див. LOA	1.03.1	вогнегасники	4.05
будова, міцна	3.01	вогні особисті для	
буй, рятувальний	4.22	означення місця	5.03
буї, місце лиха	5.07	вогні, ходові	3.27
бушприт, див. LOA	1.03.1	вода, аварійний запас	3.21.3
важкі погодні умови,		вода питна	3.21.2
вертикальні отвори,		водовідводи, кокпіт	3.09.3
леєри безпеки	3.14.5	водонепроникний	4.21.1
важкі предмети	2.03.2(b)	водонепроникні переділки	3.13
важкої погоди усталений		водонепроникність корпусу,	
порядок	6.02	як цілого	3.02
ванти	3.01	водяний тиск	3.13.2
		водяні цистерни	3.21.1
		водонепроникна ручна	
		УКХ радіостанція	4.21.1, 2

водонепроникний стробовий (імпульсний) вогонь	4.21.1	європейські норми EN 1095	
водонепроникні переділки, багатокорпусники	3.05.1, 3.05.2	страхувальні пояси і линви-прив'язі	5.02
водонепроникність загальна	3.02	європейські норми (EN) 2913-1, постійно вдягнені костюми	5.07
втрата (стерна)	4.15	європейські норми (EN) 2913-2 костюми для тих, хто полишає аварійне судно	5.07
втулкові стояки, гніздові заглиблення	3.14.3	ємність	2.03.1
Глобальна морська СИСТЕМА БЕЗПЕКИ (GMDSS)	1.03.1	живучості індекси	3.04.3
Глобальна морська СИСТЕМА БЕЗПЕКИ (GMDSS)	3.29	заведений порядок за штормових умов	6.02
урядові організації	1.01.2	Загальні вимоги замкові фіксатори, радіолокаційний цільовий патент-карабіни	5.02
газ, надування, рятувальні жилети	5.01	закриті акумуляторні батареї	3.28.4
газові балони	2.03.2(b)	закріплене надійно	1.03.1
гарно видимі кольори	4.26.2, 5.04	закріплене надійно	2.03.2(b)
герметичні акумулятори	3.28.4	закріплене надійно	2.03.2(c)
гіпотермія (переохолодження)	5.07, 6.01	занурювальні костюми	5.07
гніздові заглиблення, втулкові стояки	3.14.3	за облавком, людина	6.02
гондола, центральна	3.07.2	запасні частини та інструмент	4.16
гондола, центральна	3.16	засадниче правило застосування слів	1.02.3
готувальна камбузна плита	3.20	зберігання, таблички-вказівники	4.12
«греб бегі» (плавучі кіси)	4.21	зберігання, рятувальні плоти	4.20
дата, вікова	1.03.1	зв'язок (практичні заняття)	6.03
дата, вікова серії	1.03.1	значний ремонт	3.03.2
девіації таблиця	3.24	індекс, остійності/плавучості	3.04.3
дерев'яні затички, м'які (чопики)	4.03	інспекторська перевірка, рятувальні плоти	4.20
діаметр, мінімальний, джек штаги	4.04	інспекторський контрольний огляд	2.02
джек-штаг	4.04.1	інструмент і запасні частини інструмент, прокладний інструмент різальний (аварійні виходи)	4.16
«джипіес» (GPS) дивіться EPFS (Електронна система визначення місця)	3.29	ІСАФ – ISAF	1.03.1
діаметр мінімальний, леєри безпеки	3.14.6	інтервали обслуговування (автоматичні рятувальні буї) «сухий костюм»	4.22
дно кокпіту	3.09.4	кантівний кіль	5.04
довжина вантажної ватерлінії (LWL)	1.03.1	Категорії змагань	Додаток К, 3.02, 3.04
довжина найбільша (LOA)	1.03.1	Категорія 0	2.01
довірена, відповідальна особа	1.02	Категорія 1	2.01.1
догляд за люками	3.02.2	Категорія 2	2.01.2
електронна система визначення місця (EPFS)		Категорія 3	2.01.3
електронна система визначення місця (EPFS)	1.03.1, 3.29	Категорія 4	2.01.4
електрогенератори	3.28	Категорія 5	2.01.5
електростартер	3.28.3	катеринки, шкотові	2.01.6
Європейський комітет стандартизації (CEN)	1.03.1	кидальна шкарпетка	3.11
європейські норми (EN)	1.03.1	кидальний кінець	4.24
європейські норми (EN 396)		кидальний кінець, линва	4.24
рятувальні жилети	5.02		

СПЕЦІАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКОВІ НАСТАНОВИ ISAF ЩОДО КРЕЙСЕРСЬКИХ ПЕРЕГОНІВ 2012

кількість леєрів безпеки	3.14.5	леєри безпеки, натяг	3.14.2
кінгстони, заоблачкові		леєри безпеки, спеціальні,	
клапани або вентиля	3.10	багатокорпусники	3.14.4
кінець, кидальний	4.24	леєри огороження,	
кіт-драга	4.27	дивись леєри безпеки	1.03.1
кітви і ланцюги	2.03.2(b)	линва, кидальна	4.24
кітви і ланцюги	4.06	линви страхувальні	5.02
кодекс LSA (рятувальні плоти)	4.20	лиха канал, (D/F) радіо	3.29
кодекс LSA 2.2.3 (сигнальний		ліхтарі, ручні, електричні	4.07
вогонь на рятувальних жилетах)	5.01	ліхтарі для членів екіпажу	5.06
койки	3.19	лот ручний	4.13
кокіт, дно	3.09.4	луналот	4.13
кокіт, злив з осушувальних		людина за облачком	6.02
смоків	3.23	люк	1.03.1
кокіти	3.09	люк, головний прохід	3.08.3, 4
кокіт, місткість	3.09.7	люк, екстрене користування	3.07.2, 3
кокітний ніж	4.25	люк, для перевірок	3.02.2
кокіт, осушування	3.09.3	люк для контрольних	
колодязі і шахти провові,		перевірок і догляду	3.02.2
бокові, та кормові	3.09.5	люк, догляд	3.02.2
колодязі, шверт	3.02	«має» – must	1.03.2
кольоровий прапорець	5.02	маркування, корпус	4.02
кольорові мітки	4.02	матеріал	4.12
компас	3.24	матеріал spectra/dyneema	4.26
конструктивні деталі, обводи	Sect 3	машини, двигуни	3.28
конструктивні норми, корпус	3.03	медичний посібник (Le Guide	
контрольний огляд	1.02.2	de la medicine a distance)	4.08
корпус, норми будови	3.03	Мета і застосування	1.01
корпуси, маркування	4.02	металева натока (румпель),	
костюм для важкої погоди	1.03.1, 5.04	такий, що не ламається	4.15
костюм для занурювань	5.07	метод стернування,	
костюми для тих, хто полишає		альтернативний метод	4.15
аварійне судно	5.07	Міжнародна конвенція з охорони	
костюм, «сухий» для штормової		людського життя на морі (SOLAS)	1.03.1
погоди	1.03.1	Міжнародна конвенція з охорони	
крен на 90°	3.08.2	людського життя на морі (SOLAS),	
крилоподібна щогла,		ракети, фальшфесери	4.23
як заміна триселя	4.26	Міжнародна конвенція з охорони	
лаг (прилад для вимірювання		людського життя на морі (SOLAS),	
відстані)	4.14	рятувальні жилети, вогні	5.01
лагодження, значне	3.03.2	Міжнародна конвенція з охорони	
леєри безпеки	3.14.6	людського життя на морі (SOLAS),	
легко доступний для		рятувальні плоти	4.20
користування	2.03.1	Міжнародна морська	
ланцюг, кітвовий	2.03.2(b)	організація (IMO)	1.03.1
ланцюг, кітва	4.06	Міжнародна організація	
легко доступний	2.03.1	морського супутникового	
леєри безпеки, кінцеві точки		зв'язку (INMARSAT)	4.19
кріплення	3.14.3	міжнародний стандарт	
леєри безпеки	3.14, 1.03.1	ISO 11812	3.09
леєри безпеки, висота	3.14.5	міжнародний	
леєри безпеки, кількість	3.14.5	стандарт ISO 12217-2	3.04.4
леєри безпеки, мінімальний		Міжнародний судовий	
діаметр	3.14.6	медичинський посібник	

СПЕЦІАЛЬНІ ОBOB'ЯЗKOBІ HАCТAHOBИ ISAF ЩOДO KPEЙCEPCЬKИX ПEPЕГOНІB 2012

(International Medical Guide for Ships)	4.08	обов'язки, загальні	2.03
Міжнародні правила запобігання зіткнень на морі, (МПЗЗМ, IRPCAS)	2.03.3	обслуговування, леєри безпеки	4.20
міжнародні стандарти (ISO)	1.03.1	обслуговування, регулярне	2.03.1
міжнародні стандарти ISO 8729	4.10	однокорпусник	1.03.1
міжнародні стандарти ISO 9650	4.20	однокорпусники, виходи	3.06
міжнародні стандарти ISO 12217-2	3.05	однокорпусники, остійність	3.04
мінімальний діаметр, леєри безпеки	3.14.6	означальний, рятувальний буй	4.22
міні ракети	5.03	освітлене місце	4.11
місткість, кокпіт	3.09.7	Основні принципи і визначення особисті вогні для	1.00
місця для пристебування	4.04	означення місця	5.03
місця для пристебування	5.02	особистий радіолокаційний буй (PLB)	1.03.1
місця страхувального пристебування	4.04	особисті радіолокаційні буї (PLB)	4.19
місця для пристебування (багатокорпусники)	3.07.2(d)	остійність і плавучість, багатокорпусники	3.05
мітки, кольорові	4.02	остійності індекс	3.04.3
міцність побудови	3.01	остійність, однокорпусники	3.04
«може» – may	1.03.2	остійність/плавучість, індекс	3.04.3
морське радіо	3.29	опломбовані ємності	3.21.3
морські мапи	4.11	опори, леєрні стійки	3.14.3
«мусить» - should	1.03.2	опорні місця для леєрних стійок	3.14.3
м'які дерев'яні затички (чопики)	4.03	опріснювач	3.21.2
навігаційний інструмент	4.11	організатори перегонів	1.02.2
навігаційні мапи	4.11	отвори, вертикальні, леєри безпеки	3.14.5
нагляд за поламками і їх ремонт	6.02	отвори, відкриті в корму	3.09.6
надійно закріплене	1.03.1	отвори, каюти	3.01
надійне кріплення, важкі предмети	2.03.2(b)	палуба	3.02
назва яхти	4.17	пальне	3.28.3
написи, забрані у жорстке покриття	4.12	пальне	3.28
наряддя	3.01	пальне	3.28.3
наскрізне устаткування (корпуса)	3.10	пальне, танки, із еластичних матеріалів	3.28.3
наточка (румпель), що не ламається	4.15	парашутна кітва	4.27
неіржавіючої сталі леєри безпеки	3.14.6	парашутні ракети, червоні	4.21.1
непроникний плавучий матеріал, багатокорпусники	3.23	ПВП – RRS	1.03.1
ніж, «греб бег» (плавкіса)	4.21.1	ПВП засадниче правило 4	4 1.02.3
ніж, кокпітний	4.25	передавач УКХ, водонепроникний, ручний	4.21.1, 2
ніж, особистий	5.05	передбачення погоди (навчання)	6.02
норми, конструктивні щодо будови корпусу	3.03	плавучості, встановлені	
обводи і набір корпусу	3.03	стаціонарно	3.05.1
обводи, конструктивні деталі	Sect 3	посібник з першої меддопомоги	4.08
облицьовані, чи підшиті зсередини	3.28.3	придатне відро	3.18
обмеження щодо вуглепластику, релінги та ін.	3.14.7	приймач, радіо	3.29
		прищіпки, страхувальні	
		пояси, див. патент-карабіни	5.02
		переділки, таранні	3.13
		перевірка, регулярна	2.03.1
		перегони на закритих водах	2.01.6, Додаток J
		перегонові комітети	1.01.3

СПЕЦІАЛЬНІ ОBOB'ЯЗKOBІ HАCТAHOBI ISAF ЩOДО KPEЙCEPСЬKИХ ПEPЕГOНІB 2012

переділки, водонепроникні	3.13	радіолокаційний	
переділки, водонепроникні, багатокорпусники	3.05.1	відбивач (рефлектор)	4.10
переділки, водонепроникні, комінгси	1.03.1	радіомаяк для означення місця бідуння (EPIRB)	1.03.1
перекидання	3.04.2	радіомаяк для означення місця бідуння (EPIRB)	4.19
переохолодження (гіпотермія)	5.07, 6.01	радіо, морське	3.29
перша допомога (навчання)	6.03	радіоприймач	3.29
перша допомога, на морі	4.08	регулярна перевірка, чистка, обслуговування	2.03.1
питна вода	3.21.2	рейтингові системи	1.01.2
підгузна щеля	5.01, 5.02	релінг, прововий	3.14.3
підсилювач (RTE)	4.10	релінг кормовий	3.14.3
піротехнічні сигнали	4.23	релінг, кормовий	3.14.3
плавуча кітва	4.27	релінги та ін., обмеження щодо вуглепластику	3.14.7
плавуче обладнання, різне, плити, камбузні, для приготування їжі	3.20	ремонт і огляд щодо пошкоджень	6.02
плавучі кіси («греб бегі»)	4.21	рифлення грота	4.26
плавучість, остійність, індекс	3.04.4	рівний киль, самостійне повернення	3.04.1
плавучість, постійно встановлений плавучій матеріал	3.05	різальний інструмент (аварійні виходи)	3.07.3
плавучість, стаціонарний закритий відсік, корпус	3.13.1	розмір	2.03.1
плавучості, непроникні	3.05	рубка	3.02
плити, камбузні	2.03.2(b)	рубка, надбудова	3.02
плоти рятувальні	4.20	ручний лот	4.13
площа радіолокаційного відбивача (RCS)	4.10	ручні леєри	3.22
підручне обладнання, назва судна	4.17	ручні ракети, червоні	4.21.1
полуклюз, прововий	3.26	рухома фара	4.07
поручні	3.22	рушійний двигун (головна енергетична установка, машина)	3.28
поручні, багатокорпусники, зовнішні	3.07.2(d)	рятувальні жилети	5.01
поручні, леєри огороження, див. леєри безпеки	1.03.1	рятувальний буй	4.22
посібник, ABS (Американське бюро судноплавства)	3.03.1	рятувальний кінець-зашморг	4.22
посібник, перша меддопомога	4.08	рятувальні плити	4.20
постійно вдягнені костюми	5.07	рятувальні плити, відсік	4.20
пояси, страхувальні	5.02	рятувальні плити, зберігання	4.20
прив'язі (страхувальні линви)	5.02	рятувальний жилет	5.01
прикриття від бризок	5.01	рятувальний, означальний буй	4.22
прилад для вимірювання відстані (лаг)	4.14	самостійне повернення із стану повного обернення	3.04.1
проа	1.01	санітарна, першої допомоги, сумка	4.08
проа	1.03.1	свисток	4.22
прововий полуклюз	3.26	свисток, рятувальний жилет	5.01
прововий релінг	3.14.3	світло-відбивальний матеріал	4.18
проводки шкотів на палубі	4.26	світло-відбивальний матеріал	4.22
прокладний інструмент	4.11	світло-відбивальний матеріал	5.04
прохід, головний, люк	3.08.3, 4	світлові (піротехнічні) сигнали	4.23
радіо D/F (каналів лиха)	3.29	секстан	4.11
		сигнали, піротехнічні	4.23
		сигнальні буї лиха	5.07
		синтетичні линви, покриття леєрів безпеки	3.14.6

СПЕЦІАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКОВІ НАСТАНОВИ ISAF ЩОДО КРЕЙСЕРСЬКИХ ПЕРЕГОНІВ 2012

система паливної подачі,		стробовий (імпульсовий) вогонь,	
та вихлопна система	3.28	водонепроникний	5.03
Система пошуку і		сумка, санітарна, першої	
рятування ВПС	3.29	допомоги	4.08
Система пошуку і		таблички з написами про	
рятування – SAR	1.03.1 4.02.1	місця зберігання	4.12
система самоосушування, кокпіт	3.09.8	таблиця девіації	3.24
Системи пошуку і рятування		такелунок, стоячий	4.16
(учбово-тренувальні заняття)	6.02	танки, із еластичних матеріалів	3.28.3
сітки, на багатокорпусниках,		танки із еластичних матеріалів,	
або тенти	3.15	таранна переділка	3.13
сітчасті фільтри	3.23	тасьмові, джек-штаги	4.04.1
скриньки з інструментом	2.03.2(b)	тент	3.15
смоки, для питної води	3.21.1	тип	2.03.1
смоки, осушувальні і відра	3.23	типовий навчально-тренувальний	
смоки осушувальні, система		курс	6.01
кокіта	3.23	точка FA	1.03.1
спеціальні вимоги щодо леєрів,		тренування щодо маневру	
релінгів і т. ін. для		«людина за облавком»	6.04
багатокорпусників	3.14.4	тренування щодо особистого	
спідометр	4.14	виживання	6.01
спорядження щодо виживання	5.07	трисель, штормовий	4.26
стислий газ для надування,		туалет	3.18
рятувальні жилети	5.01.1	туманний горн	4.09
стаксель, штормовий	4.26	УКХ – VHF	3.29
сталеві, неіржавіючі,		УКХ передавач,	
леєри безпеки	3.14.6	водонепроникний, ручний	4.21.1, 2
стартер, електричний	3.28.3	U-подібні болти	4.04.2
стаціонарний рушійний		U-подібні болти, пристебування,	
двигун (машина)	3.28	застереження	5.02.1
стаціонарно встановлений	1.03.1 2.03.2	учбово-тренувальні заняття	6.0
стаціонарно встановлені танки	2.03.2(a)	упорна рейка для ніг (фут-стоп)	3.17
стегнові шлеї	5.01, 5.02	фали	3.25
степс, щогли	3.12	фідер-кабель	3.29
стерна втрата	4.15	фідер-кабель (co-axial)	3.29
стернування аварійне	4.15	фідер-кабель (co-axial) RG8U	3.29
стернування, альтернативний		фільтри сітчасті	3.23.3
метод	4.15	фланцеві пластини, опори	3.14.3
стійки леєрні	3.14	форштаг	3.14.3
стійки леєрні особливі,		функціонує належним чином	2.03.1
стоячий такелунок	4.16	«фут-стоп» (упорна рейка для ніг)	3.17
страхувальна линва	1.03.1	ходові вогні	2.03.3
страхувальна линва	4.04.1	ходові вогні	3.27
страхувальна линва-прив'язь	1.03.1	хронометр	4.11
страхувальна линва, стаціонарна	1.03.1	центральна гондола	3.07.2
страхувальний пояс	5.02	центральна гондола	3.16
страхувальні линви, (прив'язі)	5.02	цифровий вибіркового виклику (DSC)	1.03.1
страхувальні линви, стаціонарні	4.04.1	цифровий вибіркового виклику (DSC)	3.29
страхувального пристебування		цистерни, водяні	3.21.1
місця	4.04	час на постановку перекинутого,	
супутникового зв'язку станція	3.29	рятувальні плоти	4.20
сухий відсік	3.13.6	червоні парашутні ракети	4.21.1
«сухий» костюм для важкої		червоні ручні ракети	4.21.1
погоди	1.03.1	чищення, регулярне	2.03.1

СПЕЦІАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКОВІ НАСТАНОВИ ISAF ЩОДО КРЕЙСЕРСЬКИХ ПЕРЕГОНІВ 2012

чопики (затички), дерев'яні	4.03	щеля підгузна	5.01, 5.02
швертовий колодязь	3.02	шток і прапор	4.22
швидкість	3.28.3	штормовий одяг	
шкарпетка, кидальна	4.24	(«непромоканці»)	5.04
шкерт	3.08.4	штормові вітрила і вітрила	
шкерт, біля рукоятки		важкої погоди	4.26
осушувального смока	3.23	щогли степс	3.12
шкотові катеринки	3.11	яхта	1.03.3
шлеї, підгузну, стеговні	5.01, 5.02		

Українські переклади документу у двох варіантах: англо-українському і тільки україномовному містяться на вебсайті ВФУ <http://sfu.com.ua/>

В обох варіантах нумерацію сторінок збережено відповідно до англomовного оригіналу.

Крім того:

Individual categories for both Monohulls and Multihulls are available to download freely at the following link www.sailing.org/specialregs.

The following documentation is available:

- + Complete Offshore Special Regulation
- + Extract for Race Category 0 Monohulls
- + Extract for Race Category 1 Monohulls
- + Extract for Race Category 2 Monohulls
- + Extract for Race Category 3 Monohulls
- + Extract for Race Category 3 Monohulls with Life Raft
- + Extract for Race Category 4 Monohulls
- + Extract for Race Category 0 Multihulls
- + Extract for Race Category 1 Multihulls
- + Extract for Race Category 2 Multihulls
- + Extract for Race Category 3 Multihulls
- + Extract for Race Category 3 Multihulls with Life Raft
- + Extract for Race Category 4 Multihulls
- + All Appendices including Category 5 (Appendix J) and Category 6 (Appendix L)
- + Archive of previously published editions