



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

**THE ISAF
OFFSHORE
SPECIAL
REGULATIONS**
for 2012 – 2013

**Governing Offshore Racing for
Monohulls & Multihulls**

Structural Features · Yacht Equipment
Personal Equipment · Training

International Sailing Federation

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

Offshore Racing Environmental Code

ISAF is committed to the promotion of care for the environment. In offshore racing we will

- use holding tanks where fitted and empty at a pump-out station or more than 3 miles offshore
- in the bilges use oil collection pads and dispose properly ashore
- use environmentally-friendly cleaning products suitable for the marine environment
- retain garbage on board for recycling or disposal ashore except on a long voyage when biodegradable waste may be discharged overboard
- avoid the use of 2-stroke engines (except advanced models with pollution control)
- use solar, water power or wind charging when appropriate
- use shore toilets when in port
- observe IMO guidelines on biofouling

Published by ISAF (UK) Ltd., Southampton, UK

© ORC Ltd. 2002, all amendments from 2003 © International Sailing Federation, (IOM) Ltd.

Revision December 2011

ISAF (UK) Ltd, Ariadne House, Town Quay, Southampton, SO31 2AQ, UK

Tel. +44 (0) 2380 635111

Fax + 44 (0) 2380 635789

E-Mail

Website

technical@isaf.co.uk

www.sailing.org

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 льялах 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

CONTENTS

Section 1	Fundamental and Definitions	4
Section 2	Application and General Requirements	8
Section 3	Structural Features, Stability, Fixed Equipment	10
Section 4	Portable Equipment and Supplies for the Boat	35
Section 5	Personal Equipment	53
Section 6	Training	58
Appendices		
<i>Appendix A parts I and II are minimum standards; B to H are advisory; J, K, L and M are minimum standards.</i>		
A part I	Minimum Specifications for Yachtsmen's Liferrafts (valid for liferafts manufactured before 1/2003)	60
A part II	Minimum Specifications for Yachtsmen's Liferrafts	62
B	A guide to ISO and other standards	63
C	Standard Inspection Card	66
D	Quickstop and Lifesling	69
E	Hypothermia	75
F	Drogues	79
G	Training	81
H	ISAF Code for the organisation of Oceanic Races	97
J	Category 5 for inshore racing	101
K	Minimum specification for yachts fitted with Moveable and Variable Ballast	106
L	Category 6 for inshore racing	108
M	Hull Construction Standards (Scantlings)	110
N	Model First Aid Training Course	112
Alphabetical Index		115

The Special Regulations Sub-committee was created in 1967 by the newly formed Offshore Rule Co-ordinating Committee, later the Offshore Racing Congress.

As offshore racing extended into round-the world and multihull activities, so too did the scope of Special Regulations, which now cover racing in seven categories.

Interpretations, amendments, and also extract files for particular categories and boat types, are available on the ISAF web site (www.sailing.org/specialregs).

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.

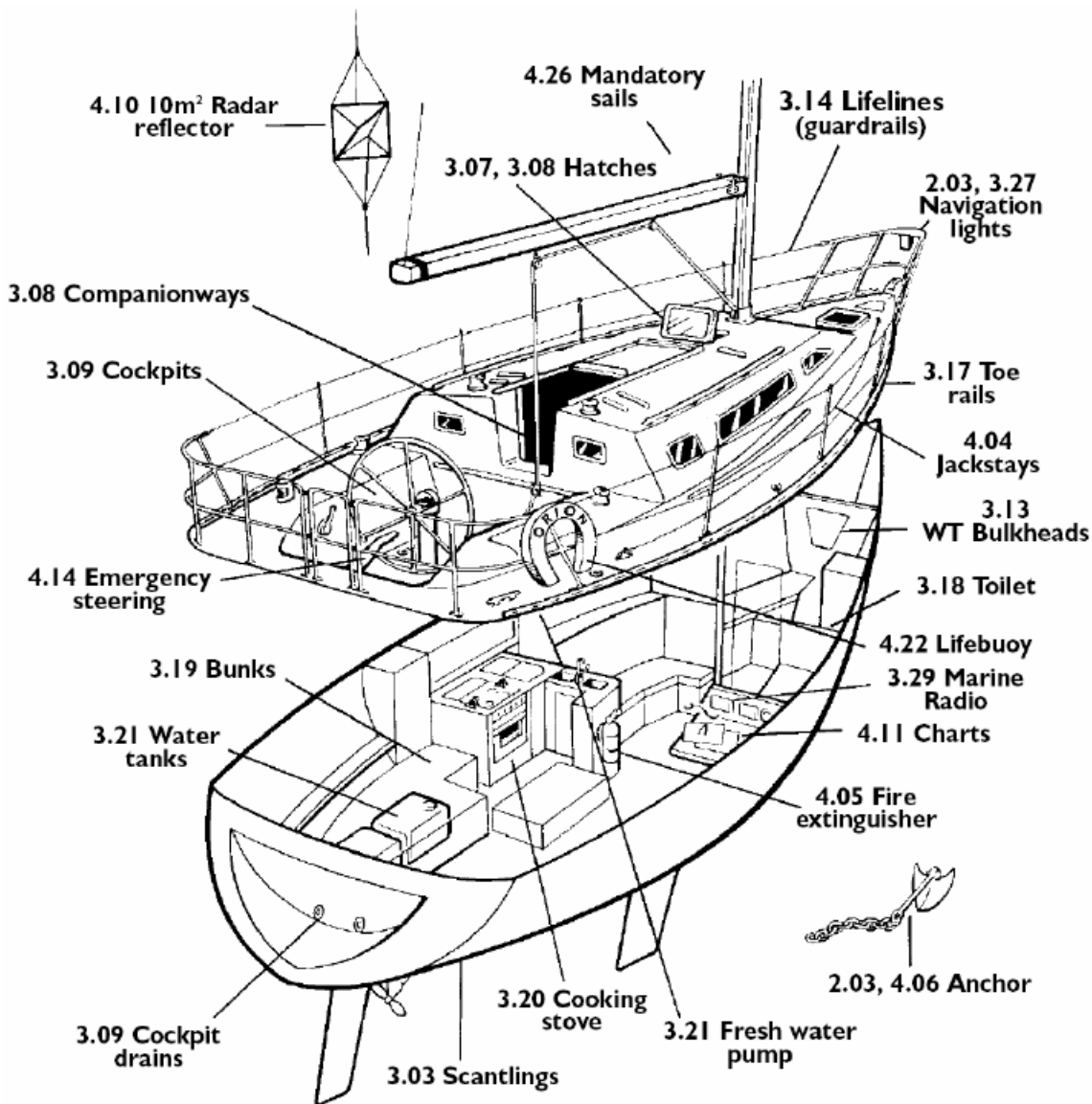
За розширення горизонту справи крейсерських перегонів до перегонів навкруг земної кулі і участі у перегонах яхт багатокорпусників, з'явилася потреба у розробці і запровадженні Спеціальних нормативних настанов, які тепер охоплюють перегони у семи категоріях.

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

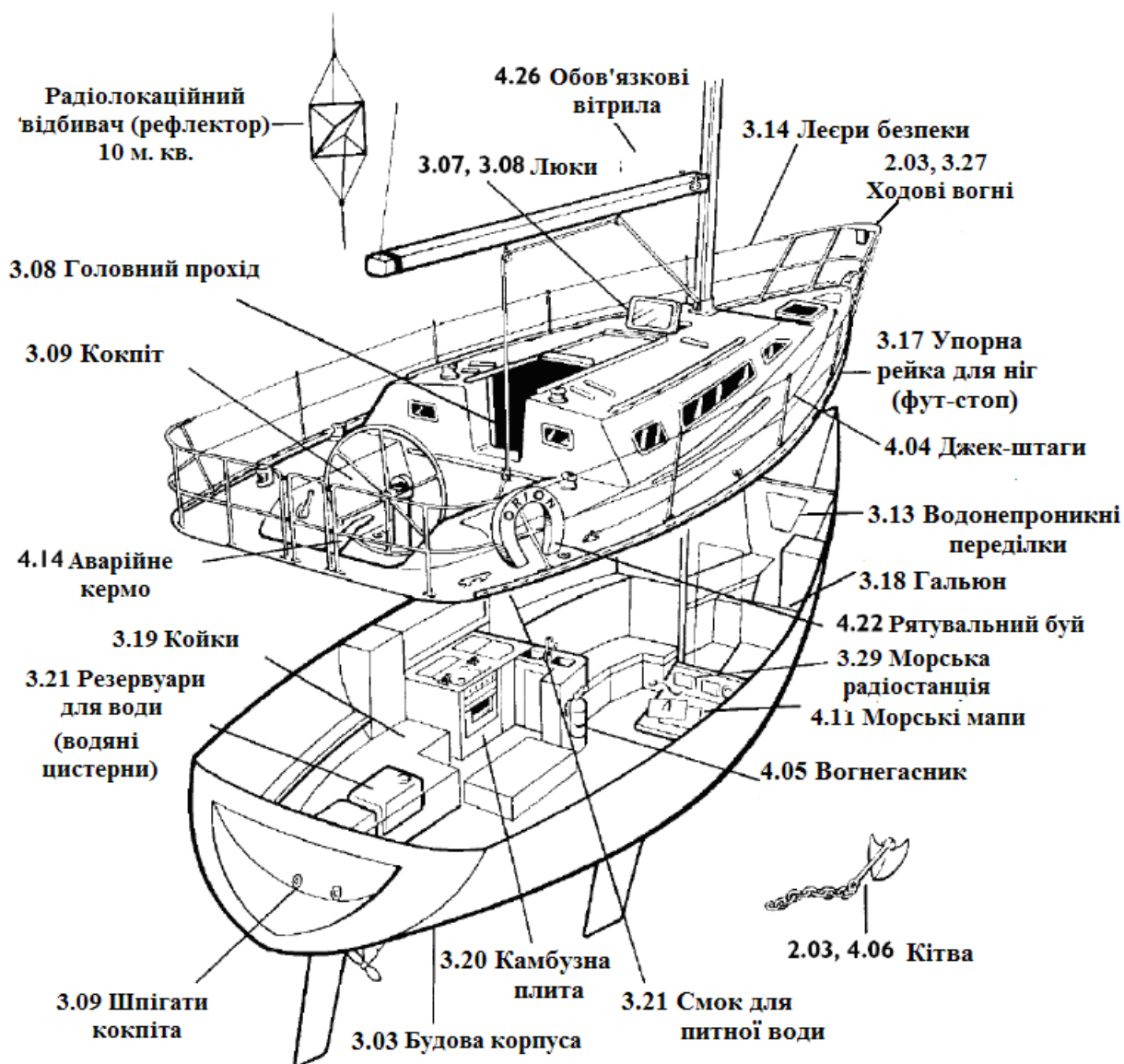
DIAGRAMMATIC GUIDE

(see also alphabetical index)



ГРАФІЧНИЙ ПОКАЖЧИК

(дивіться також алфавітний показчик)



ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

JANUARY 2012 - DECEMBER 2013

Copyright:

When reprinting these regulations National Authorities and Race Organizers should:-

- request copyright permission from ISAF and ORC Ltd (normally given free of charge)
- Display a copyright acknowledgement with the reprint
- make any amendments by deleting contrary provisions and indicating that changes have been made
- Supply a copy of the reprint to each of ISAF and ORC Ltd

Official interpretations shall take precedence over these Special Regulations and will be indexed, numbered, dated and displayed on the ISAF web site www.sailing.org/specialregs

Language & Abbreviations Used:

Mo - Monohull,

Mu - Multihull

****** - means the item applies to all types of yacht in all Categories except 5 for which see Appendix J.

■ Sidebar - A side bar indicates a significant changes in 2012

Italics - Guidance notes and recommendations are in italics

The use of the masculine gender shall be taken to mean either gender

Administration:

The Offshore Special Regulation are administered by the ISAF Special Regulation Sub-committee whose terms of reference are as follows: (www.sailing.org/regulations)

ISAF Regulation 6.8.8.3 - The Special Regulations Sub-committee shall:

- (a) be responsible for the maintenance, revision and changes to the ISAF Offshore Special Regulations governing offshore racing, under licence from ORC Ltd. Such changes shall be biennial with revised editions published in January of each even year, except that matters of an urgent nature affecting safety may be dealt with by changes to the Regulations on a shorter time scale;*
- (b) monitor developments in offshore racing relative to the standards of safety and seaworthiness*

For the committee members names and contact details please refer to the ISAF yearbook.

Any queries please E-Mail: technical@isaf.co.uk

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

SECTION 1 - FUNDAMENTAL AND DEFINITIONS

1.01 Purpose and Use

- 1.01.1 It is the purpose of these Special Regulations to establish uniform minimum equipment, accommodation and training standards for monohull and multihull yachts racing offshore. A Proa is excluded from these regulations.
- 1.01.2 These Special Regulations do not replace, but rather supplement, the requirements of governmental authority, the Racing Rules and the rules of Class Associations and Rating Systems. The attention of persons in charge is called to restrictions in the Rules on the location and movement of equipment.
- 1.01.3 These Special Regulations, adopted internationally, are strongly recommended for use by all organizers of offshore races. Race Committees may select the category deemed most suitable for the type of race to be sailed.

**

**

**

1.02 Responsibility of Person in Charge

1.02.1 The safety of a yacht and her crew is the sole and inescapable responsibility of the person in charge who must do his best to ensure that the yacht is fully found, thoroughly seaworthy and manned by an experienced crew who have undergone appropriate training and are physically fit to face bad weather. He must be satisfied as to the soundness of hull, spars, rigging, sails and all gear. He must ensure that all safety equipment is properly maintained and stowed and that the crew know where it is kept and how it is to be used. He shall also nominate a person to take over the responsibilities of the Person in Charge in the event of his incapacitation.

**

1.02.2 Neither the establishment of these Special Regulations, their use by race organizers, nor the inspection of a yacht under these Special Regulations in any way limits or reduces the complete and unlimited responsibility of the person in charge.

**

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 неієздатності 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.	**

		Category
1.02.3 Decision to race - The responsibility for a yacht's decision to participate in a race or to continue racing is hers alone - RRS Fundamental Rule 4.		**
1.03 Definitions, Abbreviations, Word Usage		
1.03.1 Definitions of Terms used in this document		**
TABLE 1		
Age Date	Month/year of first launch	
AIS	Automatic Identification Systems	
CEN	Comité Européen de Normalisation	
CPR	Cardio-Pulmonary Resuscitation	
Coaming	includes the transverse after limit of the cockpit over which water would run in the event that when the yacht is floating level the cockpit is flooded or filled to overflowing.	
DSC	Digital Selective Calling	
EN	European Norm	
EPFS	Electronic Position-Fixing System	
EPIRB	Emergency Position-Indicating Radio Beacon	
FA Station	The transverse station at which the upper corner of the transom meets the sheerline.	
Foul-Weather Suit	A foul weather suit is clothing designed to keep the wearer dry and maybe either a jacket and trousers worn together, or a single garment comprising jacket and trousers.	
GMDSS	Global Maritime Distress & Safety System	
GNSS	Global Navigation Satellite System	
GPIRB	EPIRB, with integral GPS position-fixing	
ITU	International Telecommunications Union	
GPS	Global Positioning System	
Hatch	The term hatch includes the entire hatch assembly and also the lid or	

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	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

		Category
	cover as part of that assembly (the part itself may be described as a hatch).	
INMARSAT	This is Inmarsat Global Limited, the private company that provides GMDSS satellite distress and safety communications, plus general communications via voice, fax and data	
IMO	International Maritime Organisation	
IMSO	The International Mobile Satellite Organisation, the independent, intergovernmental organisation that oversees Inmarsat's performance of its Public Service Obligations for the GMDSS and reports on these to IMO	
ISAF	International Sailing Federation.	
ISO	International Standard or International Organization for Standardization.	
Lifeline	rope or wire line rigged as guardrail / guardline around the deck	
LOA	Length overall not including pulpits, bowsprits, boomkins etc.	
LWL	(Length of) loaded waterline	
Monohull	Yacht in which the hull depth in any section does not decrease towards the centre-line.	
Moveable Ballast	Lead or other material including water which has no practical function in the boat other than to increase weight and/or to influence stability and/or trim and which may be moved transversely but not varied in weight while a boat is racing.	
ORC	Offshore Racing Congress (formerly Offshore Racing Council)	
OSR	Offshore Special Regulation(s)	
Permanently Installed	Means the item is effectively built-in by eg bolting, welding, glassing etc. and may not be removed for or during racing.	

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.	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

		Category
PLB	Personal Locator Beacon	
Proa	Asymmetric Catamaran	
RRS	ISAF - Racing Rules of Sailing	
SAR	Search and Rescue	
SART	Search and Rescue Transponder	
Series Date	Month & Year of first launch of the first yacht of the production series	
SOLAS	Safety of Life at Sea Convention	
Safety Line	A tether used to connect a safety harness to a strong point	
Securely Fastened	Held strongly in place by a method (eg rope lashings, wing-nuts) which will safely retain the fastened object in severe conditions including a 180 degree capsize and allows for the item to be removed and replaced during racing	
Static Ballast	Lead or other material including water which has no practical function in the boat other than to increase weight and/or to influence stability and/or trim and which may not be moved or varied in weight while a boat is racing.	
Static Safety Line	A safety line (usually shorter than a safety line carried with a harness) kept clipped on at a work-station	
Variable Ballast	Water carried for the sole purpose of influencing stability and/or trim and which may be varied in weight and/or moved while a boat is racing.	

2 The words "shall" and "must" are mandatory, and "should" and "may" are permissive.

**

3 The word "yacht" shall be taken as fully interchangeable with the word "boat".

**

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».		**

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Category

SECTION 2 - APPLICATION & GENERAL REQUIREMENTS

2.01 Categories of Events

In many types of race, ranging from trans-oceanic sailed under adverse conditions to short-course day races sailed in protected waters, six categories are established, to provide for differences in the minimum standards of safety and accommodation required for such varying circumstances:

**

2.01.1 Category 0

Trans-oceanic races, including races which pass through areas in which air or sea temperatures are likely to be less than 5 degrees Celsius other than temporarily, where yachts must be completely self-sufficient for very extended periods of time, capable of withstanding heavy storms and prepared to meet serious emergencies without the expectation of outside assistance.

MoMu,0

2.01.2 Category 1

Races of long distance and well offshore, where yachts must be completely self-sufficient for extended periods of time, capable of withstanding heavy storms and prepared to meet serious emergencies without the expectation of outside assistance.

MoMu,1

2.01.3 Category 2

Races of extended duration along or not far removed from shorelines or in large unprotected bays or lakes, where a high degree of self-sufficiency is required of the yachts.

MoMu,2

2.01.4 Category 3

Races across open water, most of which is relatively protected or close to shorelines.

MoMu,3

2.01.5 Category 4

Short races, close to shore in relatively warm or protected waters normally held in daylight.

MoMu,4

2.01.6 Category 5 - for inshore racing

Please refer to Appendix J where Special Regulations for Category 5 are given in full. The symbol " ** " does not include Category 5.

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 " ** ".	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<p>2.01.6 Category 6 - for inshore racing</p> <p>Please refer to Appendix L where Special Regulations for Category 6 are given in full. The symbol " ** " does not include Category 6</p>	
<p>2.02 Inspection</p> <p>A yacht may be inspected at any time. If she does not comply with these Special Regulations her entry may be rejected, or she will be liable to disqualification or such other penalty as may be prescribed by the national authority or the race organizers.</p>	**
<p>2.03 General Requirements</p>	
<p>2.03.1 All equipment required by Special Regulations shall:-</p> <p>a) function properly</p> <p>b) be regularly checked, cleaned and serviced</p> <p>c) when not in use be stowed in conditions in which deterioration is minimised</p> <p>d) be readily accessible</p> <p>e) be of a type, size and capacity suitable and adequate for the intended use and size of the yacht.</p>	** ** ** ** **
<p>2.03.2 Heavy items:</p> <p>a) ballast, ballast tanks and associated equipment shall be permanently installed</p> <p>b) heavy movable items including e.g. batteries, stoves, gas bottles, tanks, toolboxes and anchors and chain shall be securely fastened</p> <p>c) heavy items for which fixing is not specified in Special Regulations shall be permanently installed or securely fastened, as appropriate</p>	** ** **
<p>2.03.3 When to show navigation lights</p> <p>a) navigation lights (OSR 3.27) shall be shown as required by the International Regulations for Preventing Collision at Sea, (Part C and Technical Annex 1). All yachts shall exhibit sidelights and a sternlight at the required times.</p>	** **

		Категорія
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 в) коли не є у застосуванні, зберігатися в умовах, де втрата ним функціональних якостей буде мінімізована г) бути легко доступним для користування д) 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 ківтами і з їх ланцюговими линвами, мають бути надійно закріплені в) 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.	**

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Category

SECTION 3 - STRUCTURAL FEATURES, STABILITY, FIXED EQUIPMENT

3.01 Strength of Build, Ballast and Rig

Yachts shall be strongly built, watertight and, particularly with regard to hulls, decks and cabin trunks capable of withstanding solid water and knockdowns. They must be properly rigged and ballasted, be fully seaworthy and must meet the standards set forth herein. Shrouds shall never be disconnected.

**

3.02 Watertight Integrity of a Hull

3.02.1 A hull, including, deck, coach roof, windows, hatches and all other parts, shall form an integral, essentially watertight unit and any openings in it shall be capable of being immediately secured to maintain this integrity.

**

3.02.2 Centreboard and daggerboard trunks and the like shall not open into the interior of a hull except via a watertight inspection/maintenance hatch of which the opening shall be entirely above the waterline of the yacht floating level in normal trim.

**

3.02.3 A canting keel pivot shall be completely contained within a watertight enclosure which shall comply with OSR 3.02.2. Access points in the watertight enclosure for control and actuation systems or any other purpose shall comply with OSR 3.02.1.

**

3.02.4 Moveable ballast systems shall be fitted with a manual control and actuation secondary system which shall be capable of controlling the full sailing load of the keel in the event of failure of the primary system. Such failures would include electrical and hydraulic failure and mechanical failure of the components and the structure to which it mounts. The system must be capable of being operational quickly and shall be operable at any angle of heel. It would be desirable if this system was capable of securing the keel on the centreline.

**

3.03 Hull Construction Standards (Scantlings)

MoMu0,1,2

3.03.1 a) A yacht of less than 24m in hull length (measured in accordance with ISO 8666) with the earliest of Age or Series Date on or after 1 January 2010 shall have:

- been designed, built and maintained in

Mo0,1,2

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<p>accordance with the requirements of ISO 12215 Category A *</p> <ul style="list-style-type: none"> • on board a certificate of building plan review from a notified body recognized by ISAF. • on board a declaration signed and dated by the builder to confirm the yacht is built in accordance with the plans reviewed by the Notified Body. <p>b) A yacht of 24m in hull length and over (measured in accordance with ISO 8666) with the earliest of Age or Series Date on or after 1 January 2010 shall have:</p> <ul style="list-style-type: none"> • been designed, built and maintained in accordance with the requirements of a Classification Society recognized by ISAF • on board a certificate of building plan review from a Classification Society recognized by ISAF • on board a declaration signed and dated by the builder to confirm the yacht is built in accordance with the plans reviewed by the Classification Society. 	Mo0,1,2
<p>3.03.2 a) A yacht of less than 24m in hull length (measured in accordance with ISO 8666), with the earliest of Age or Series Date on or after 1 January 2010, if subject to any significant repair or modification to the hull, deck, coachroof, keel or appendages on or after the 1 January 2010, shall have:</p> <ul style="list-style-type: none"> • the repair or modification designed and built in accordance with ISO 12215 Category A* • on board a certificate of building plan review for the repair or modification from a notified body recognized by ISAF • on board a declaration signed and dated by the builder to confirm that the repair or modification is in accordance with the requirements of ISO 12215 Category A * <p>b) A yacht of 24m in hull length and over (measured in accordance with ISO 8666), with the earliest of Age or Series Date on or after 1 January 2010, if subject to any significant repair or modification to the hull, deck, coachroof, keel or appendages on or after the 1 January 2010, shall have</p> <ul style="list-style-type: none"> • the repair or modification designed and built in 	Mo0,1,2

		Категорія
	<p>відповідно до вимог ISO 12215 Категорія A*</p> <ul style="list-style-type: none"> • мати на облявку сертифікат її проекту, погоджений із зазначеною організацією, що її визнано ISAF. • мати на облявку 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 облявку сертифікат її проекту погоджений з Класифікаційним товариством, визнаним ISAF. • мати на облявку 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 A* • мати на облявку сертифікат проекту щодо ремонтування чи модифікації погоджений із зазначеною організацією, що її визнано ISAF • мати на облявку декларацію, датовану і підписану виробником про те, що ремонт, чи модифікацію, зроблено відповідно до вимог ISO 12215 Категорія A*. <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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<p>accordance with the requirements of a Classification Society recognized by ISAF</p> <ul style="list-style-type: none"> • on board a certificate of building plan review for the repair or modification from a Classification Society recognized by ISAF • on board a declaration signed and dated by the builder to confirm that the repair or modification is in accordance with the plans reviewed by the Classification Society. 	
<p>3.03.3 In cases when a builder no longer exists a race organizer or class rules may accept a signed statement by a naval architect or other person familiar with the requirements of 3.031 and 3.03.2 above and in lieu of the builders declaration required by 3.031 and 3.03.2 above.</p>	Mo0,1,2
<p>3.03.4 A monohull with the earliest of Age or Series Date before the 1 January 2010 shall comply with 3.03.1, 3.03.2 and 3.03.3 above or with appendix M to these OSR. A multihull shall comply with appendix M to these OSR.</p> <p>* or as from time to time specified by ISAF</p>	MoMu0,1,2
<p>3.04 Stability - Monohulls</p>	Mo0,1,2,3,4
<p>3.04.1 Either with, or without, reasonable intervention from the crew a yacht shall be capable of self-righting from an inverted position. Self-righting shall be achievable whether or not the rig is intact.</p> <p>a) When there is a moveable or variable ballast system, written instructions on how to right the boat after a capsize shall be prominently and clearly displayed. All persons on board shall have a thorough knowledge of the righting procedures</p>	Mo0
<p>3.04.2 A yacht shall be designed and built to resist capsize.</p>	Mo0,1,2,3,4
<p><i>3.04.3 A race organizer should require compliance with a minimum stability or stability/buoyancy index. Attention is drawn to the stability index in the ORC Rules and Regulations.</i></p>	Mo0,1,2,3,4
<p><i>3.04.4 ISO 12217-2 may be used as a guide to general suitability for competition in Special Regulations race categories as follows:</i></p>	Mo0,1,2,3,4

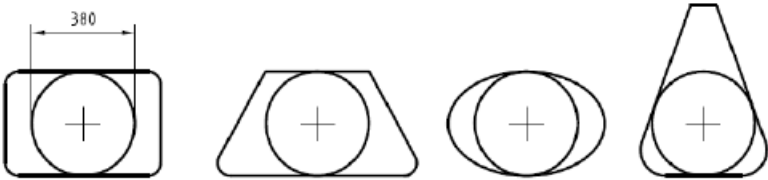
		Категорія
	<p>вимог Класифікаційного товариства, визнаного ISAF.</p> <ul style="list-style-type: none"> • мати на облявку сертифікат проекту погоджений з Класифікаційним товариством, визнаним ISAF • мати на облявку декларацію, датовану і підписану виробником про те, що ремонт, чи модернізацію яхти виконано 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

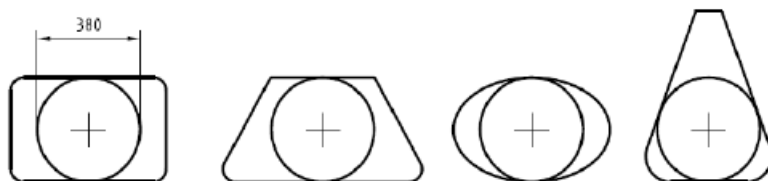
				Category
TABLE 3				
ISO Category	A	B	C	
OSR Category	1-2	3	4	
3.04.5 <i>Use of the ISO or any other index does not guarantee total safety or total freedom of risk from capsize or sinking.</i>				Mo0,1,2,3,4
3.04.6 For boats with moveable or variable ballast the method in OSR 3.04.4 shall apply plus the relevant additional requirement of OSR Appendix K.				Mo0,1,2,3,4
3.04.7 Tanks for variable ballast shall be permanently installed and shall be provided with a system of isolating valves and pump(s) capable of manual operation at any angle of heel. A plan of the plumbing system shall be displayed aboard the boat.				Mo0,1,2,3,4
3.05 Stability and Flotation - Multihulls				Mu0,1,2,3,4
<i>Attention is drawn to ISO 12217-2.</i>				Mu0,1,2,3,4
3.05.1 Adequate watertight bulkheads and compartments (which may include permanently installed flotation material) in each hull shall be provided to ensure that a multihull is effectively unsinkable and capable of floating in a stable position with at least half the length of one hull flooded. (see OSR 3.13.2).				Mu0,1,2,3,4
3.05.2 Multihulls built on or after Jan 1999 shall in every hull without accommodation be divided at intervals of not more than 4m (13ft 3") by one or more transverse watertight bulkheads				Mu0,1,2,3,4
3.05.3 A yacht shall be designed and built to resist capsize.				Mu0,1,2,3,4
3.06 Exits - Monohulls				Mo0,1,2,3,4
3.06.1 Yachts of LOA of 8.5 m (28 ft) and over with age or series date after January 1995 and after shall have at least two exits. At least one exit shall be located forward of the foremost mast except where structural features prevent its installation.				Mo0,1,2,3,4
3.06.2 Yachts first launched on or after January 2014 have a hatch with the following minimum clear openings in compliance with ISO 9094:				Mo0,1,2,3,4
<ul style="list-style-type: none"> - Circular shape: diameter 450mm; - Any other shape: minimum dimension of 380mm and minimum area of 0.18m². The dimension must be large enough to allow for a 380mm 				

				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	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<p style="text-align: center;">diameter circle to be inscribed.</p> <p style="text-align: center;">The measurement of the minimum clear opening is illustrated in Figure 1.</p>  <p style="text-align: center;">Figure 1 — Measurement of minimum clear opening</p>	
<p>3.06.3 <i>when first launched prior to January 2014, if possible have each escape hatch in compliance with the dimensions in OSR 3.07.2(a)(ii);</i></p>	Mo0,1,2,3,4
<p>3.07 Exits and Escape Hatches - Multihulls</p>	Mu0,1,2,3,4
<p>3.07.1 Exits</p>	
<p>a) In a multihull of 8m (26.2ft) LOA and greater, each hull which contains accommodation shall have at least two exits.</p>	Mu0,1,2,3,4
<p>b) In a multihull of less than 8m (26.2ft) LOA each hull which contains accommodation shall have at least two exits.</p>	Mu0,1,2,3
<p>3.07.2 Escape Hatches, Underside Clipping Points & Handholds</p>	
<p>a) In a multihull of 12m (39.4ft) LOA and greater each hull which contains accommodation shall:-</p>	Mu0,1,2,3,4
<p style="padding-left: 20px;">i have an escape hatch for access to and from the hull in the event of an inversion;</p>	Mu0,1,2,3,4
<p style="padding-left: 20px;">ii when first launched on or after January 2003 have a minimum clearance diameter through each escape hatch of 450mm or when an escape hatch is not circular, sufficient clearance to allow a crew member to pass through fully clothed;</p>	Mu0,1,2,3,4
<p style="padding-left: 20px;"><i>iii when first launched prior to January 2003, if possible have each escape hatch in compliance with the dimensions in OSR 3.07.2(a)(ii);</i></p>	Mu0,1,2,3,4
<p style="padding-left: 20px;">iv when the yacht is inverted have each escape hatch above the waterline;</p>	Mu0,1,2,3,4
<p style="padding-left: 20px;">v when first launched on or after January 2001</p>	Mu0,1,2,3,4

	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;	Му 0,1,2,3,4

3.07 Виходи і люки для екстреного користування –Му 0,1,2,3,4 Багатокорпусники

3.07.1 Виходи

- a) У багатокорпусниках з LOA 8 метрів (26.2 фута) і більше, Му 0,1,2,3,4 у кожному із корпусів з житловими приміщеннями має бути принаймні два виходи.
- b) У багатокорпусниках з LOA меншою за 8 метрів (26.2 фута) у кожному із корпусів з житловими приміщеннями, має бути принаймні два виходи.

3.07.2 Люки для екстреного користування. Нижні місця для прикріплення та поручні (линвові леєри)

- a) У багатокорпусниках з LOA 12 метрів (39.4 фута) і більше, Му 0,1,2,3,4 кожний із корпусів з житловими приміщеннями має відповідати наступним вимогам:
- i мати люк для потрапляння в середину корпусу і назовні Му 0,1,2,3,4 у разі повного перекидання судна;
 - ii якщо вперше було скинуто на воду у січні 2003, чи Му 0,1,2,3,4 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;
 - 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;
 - iv за знаходження яхти у повністю перекинутому стані, Му 0,1,2,3,4 кожний із люків для екстреного користування має розташовуватися вище від ватерлінії;
 - v якщо вперше було скинуто на воду у січні 2001, чи Му 0,1,2,3,4

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
have each escape hatch at or near the midships station;	
vi in a catamaran first launched on or after January 2003 have each escape hatch on the side nearest the vessel's central axis.	Mu0,1,2,3,4
b) A trimaran of 12m (39.4ft) LOA and greater first launched on or after 1/03 shall have at least two escape hatches in compliance with the dimensions in OSR 3.07.2(a) (ii)	Mu0,1,2,3,4
c) Each escape hatch must have been opened both from inside and outside within 6 months prior to an intended race	Mu0,1,2,3,4
d) A multihull shall have on the underside appropriate handholds/clipping points sufficient for all crew (on a trimaran these shall be around the central hull).	Mu0,1,2,3,4
e) A catamaran first launched on or after 1/03 with a central nacelle shall have on the underside around the central nacelle, handholds of sufficient capacity to enable all persons on board to hold on and/or clip on securely	Mu0,1,2,3,4
<i>f) In a catamaran with a central nacelle, it is recommended that each hull has an emergency refuge, accessible via a special hatch in the side of the hull nearest the vessel's central axis, which hatch may be opened and closed from the inside and outside</i>	Mu0,1,2,3,4
3.07.3 A multihull of less than 12m (39.4ft) LOA shall either have escape hatches in compliance with OSR 3.07.2 (a)(b) and (c) or shall comply with OSR 3.07.3 (a) and (b):	Mu2,3,4
a) each hull which contains accommodation shall have, for the purpose of cutting an escape hatch, appropriate tools kept ready for instant use adjacent to the intended cutting site. Each tool shall be secured to the vessel by a line and a clip, and	Mu2,3,4
b) in each hull at a station where an emergency hatch may be cut, the cutting line shall be clearly marked both inside and outside with an outline and the words ESCAPE CUT HERE	Mu2,3,4

		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 СОН</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>е) 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 облавку, 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 СОН , або багатокорпусник має відповідати вимогам пунктів 3.07.3 (a) і (b) цих СОН .	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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
3.08 Hatches & Companionways	
3.08.1 No hatch forward of the maximum beam station, other than a hatch in the side of a coachroof, shall open in such a way that the lid or cover moves into the open position towards the interior of the hull (excepting ports having an area of less than 0.071m ² (110 sq in)).	**
3.08.2 A hatch fitted forward of the maximum beam station, located on the side of the coachroof, opening into the interior of the boat, and of area greater than 0.071m ² shall comply with ISO12216 design category A and and be clearly labelled and used in accordance with the following instruction: "NOT TO BE OPENED AT SEA" Attention is drawn to SR 3.02.1	**
3.08.3 A hatch shall be:	
a) so arranged as to be above the water when the hull is heeled 90 degrees. Hatches over lockers that open to the interior of the vessel shall be included in this requirement. A yacht may have a maximum of four (two on each side of centerline) hatches that do not conform to this requirement, provided that the opening of each is less than 0.071 sq m (110 sq in). Effective for boats of a series begun after January 1, 2009, a written statement signed by the designer or other person who performed the downflooding analysis shall be carried on board. For purposes of this rule the vessel's displacement condition for the analysis shall be the Light Craft Condition LCC (in conformity with 6.3 of the EN ISO 8666 standard and 3.5.1 of the EN ISO12217-2 standard).	Mo0,1,2,3,4
b) permanently attached	**
c) capable of being firmly shut immediately and remaining firmly shut in a 180 degree capsized (inversion)	**
3.08.4 A companionway hatch shall:	
a) be fitted with a strong securing arrangement which shall be operable from the exterior and interior including when the yacht is inverted	**
b) have any blocking devices:	**
i) capable of being retained in position with the	**

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
hatch open or shut	
ii whether or not in position in the hatchway, secured to the yacht (e.g. by lanyard) for the duration of the race, to prevent their being lost overboard	**
iii permit exit in the event of inversion	**
3.08.5 If the companionway extends below the local sheerline and the boat has a cockpit opening aft to the sea the boat shall comply with one of the following:	Mo0,1,2,3,4
a) the companionway sill shall not extend below the local sheerline. Or	Mo0,1,2,3,4
b) be in full compliance with all aspects of ISO 11812 to design category A	Mo0,1,2,3,4
3.08.6 For boats with a cockpit closed aft to the sea where the companionway hatch extends below the local sheerline, the companionway shall be capable of being blocked off up to the level of the local sheerline, provided that the companionway hatch shall continue to give access to the interior with the blocking devices (e.g. washboards) in place	Mo0,1,2,3,4
3.08.7 A companionway hatch extending below the local sheerline and shall comply with either (a) or (b):	Mu0,1,2,3,4
a) be capable of being blocked off up to the level of the local sheerline, whilst giving access to the interior with the blocking devices (e.g. washboards) in place with a minimum sill height of 300 mm.	Mu0,1,2,3,4
b)	
i A companionway hatch shall be in compliance with ISO 11812 – Watertight cockpits and quick-draining cockpits to design category A	Mu0,1,2,3
ii A companionway hatch shall be in compliance with ISO 11812 – Watertight cockpits and quick-draining cockpits to design category B	Mu4
3.09 Cockpits - Attention is Drawn to ISO 11812	
3.09.1 Cockpits shall be structurally strong, self-draining quickly by gravity at all angles of heel and permanently incorporated as an integral part of the hull.	**

		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 витокком води на всіх кутах крену і бути стаціонарно вбудованими в корпус, як його невід'ємна частина.</p>	**

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

		Category
3.09.2	Cockpits must be essentially watertight, that is, all openings to the hull must be capable of being strongly and rigidly secured	**
3.09.3	A bilge pump outlet pipe shall not be connected to a cockpit drain . See OSR 3.09.8 for cockpit drain minimum sizes	**
3.09.4	A cockpit sole shall be at least 2% LWL above LWL (or in IMS yachts first launched before 1/03, at least 2% L above LWL)	**
3.09.5	A bow, lateral, central or stern well shall be considered a cockpit for the purposes of OSR 3.09	**
3.09.6	In cockpits opening aft to the sea structural openings aft shall be not less in area than 50% maximum cockpit depth x maximum cockpit width.	**
3.09.7 Cockpit Volume		
TABLE 5		
earliest of age or series date	detail	Race category
before April 1992	the total volume of all cockpits below lowest coamings shall not exceed 6% (LWL x maximum beam x freeboard abreast the cockpit).	MoMu0,1
before April 1992	the total volume of all cockpits below lowest coamings shall not exceed 9% (LWL x maximum beam x freeboard abreast the cockpit).	MoMu2,3,4
April 1992 and after	as above for the appropriate category except that "lowest coamings" shall not include any aft of the FA station and no extension of a cockpit aft of the working deck shall be included in calculation of cockpit volume	**
<i>Note</i>	<i>IMS measured boats may instead of the terms LWL, maximum beam, freeboard abreast the cockpit, use the IMS terms L, B and FA.</i>	**
3.09.8 Cockpit Drains		
See OSR 3.09.1. Cockpit drain cross section area (after allowance for screens if fitted) shall be:-		

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	Проводи, 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:																

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
a) in yachts with earliest of age or series date before 1/72 or in any yacht under 8.5m (28ft) LOA - at least that of 2 x 25mm diameter (one inch) unobstructed openings or equivalent	**
b) in yachts with earliest of age or series date 1/72 and later - at least that of 4 x 20mm diameter (3/4 inch) unobstructed openings or equivalent	**
3.10 Sea Cocks or Valves	
Sea cocks or valves shall be permanently installed on all through-hull openings below the waterline except integral deck scuppers, speed indicators, depth finders and the like, however a means of closing such openings shall be provided.	**
3.11 Sheet Winches	
Sheet winches shall be mounted in such a way that an operator is not required to be substantially below deck.	**
3.12 Mast Step	
The heel of a keel stepped mast shall be securely fastened to the mast step or adjoining structure.	**
3.13 Watertight Bulkheads	
<i>multihulls also see OSR 3.05</i>	
3.13.1 A hull shall have either a watertight "crash" bulkhead within 15% of LOA from the bow and abaft the forward end of LWL, or permanently installed closed-cell foam buoyancy effectively filling the forward 30% LOA of the hull.	Mu0,1,2,3,4 Mo0 Mu0,1,2,3,4
3.13.2 Any required watertight bulkhead shall be strongly built to take a full head of water pressure without allowing any leakage into the adjacent compartment.	Mo0 Mu0,1,2,3,4
3.13.3 A yacht shall have at least two watertight transverse main bulkheads in addition to any bulkheads positioned within the forward and aft 15 percent of the boat's LOA.	Mo0
3.13.4 Outside deck access for inspection and pumping shall be provided to every watertight compartment terminated by a hull section bulkhead, except that deck access to extreme end "crash" compartments is not required.	Mo0
3.13.5 An access hatch shall be provided in every required watertight bulkhead (except a "crash" bulkhead). The	Mo0

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

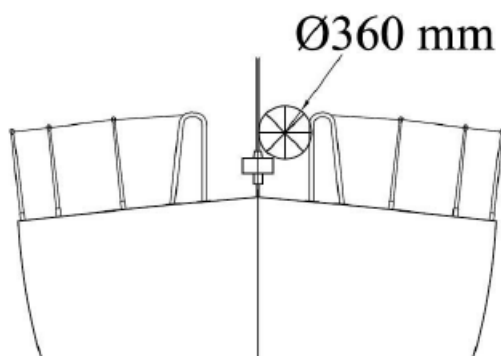
ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<p>access hatch shall have means of watertight closure permanently attached to the main panel, or lid, or cover of the hatch. The closure shall not require tools to operate.</p> <p><i>a) An access hatch should be capable of being securely shut within 5 seconds</i></p>	Mo0
<p>3.13.6 <i>It is strongly recommended that:</i></p> <p><i>a) an extreme end "crash" bulkhead should be provided at the stern. If practicable the aft "crash" bulkhead should be forward of the rudder post.</i></p> <p><i>b) after flooding any one major compartment, a yacht should be capable of providing shelter and sustenance for a full crew for 2 weeks in an essentially dry compartment having direct access to the deck</i></p> <p><i>c) compartments between watertight bulkheads should be provided with a means of manually pumping out from within the hull from a position outside the compartment</i></p>	Mo0 Mo0 Mo0 Mo0
<p>3.14 Pulpits, Stanchions, Lifelines</p>	
<p>3.14.1 When due to the particular design of a multihull it is impractical to precisely follow Special Regulations regarding pulpits, stanchions, lifelines, the regulations for monohulls shall be followed as closely as possible with the aim of minimising the risk of people falling overboard.</p>	Mu0,1,2,3,4,
<p>3.14.2 Lifelines required in Special Regulations shall be "taut".</p> <p><i>a) As a guide, when a deflecting force of 50 N (5.1 kgf, 11.2 lbf) is applied to a lifeline midway between supports, the lifeline should not deflect more than 50 mm.</i></p>	** **
<p>3.14.3 The following shall be provided:</p> <p>a) a bow pulpit with vertical height and openings essentially conforming to Table 7. Bow pulpits may be open but the opening between the pulpit and any part of the boat shall never be greater than 360mm (14.2") (this requirement shall be checked by presenting a 360mm (14.2") circle inside the opening)</p>	** Mo0,1,2,3,4

		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 облавок.	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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Category



- b) a stern pulpit, or lifelines arranged as an adequate substitute, with vertical openings conforming to Table 7
- c) lifelines (guardlines) supported on stanchions, which, with pulpits, shall form an effectively continuous barrier around a working deck for man-overboard prevention. Lifelines shall be permanently supported at intervals of not more than 2.20m (86.6") and shall not pass outboard of supporting stanchions
- d) upper rails of pulpits at no less height above the working deck than the upper lifelines as in Table 7.
- e) Openable upper rails in bow pulpits shall be secured shut whilst racing
- f) Pulpits and stanchions shall be permanently installed. When there are sockets or studs, these shall be through-bolted, bonded or welded. The pulpit(s) and/or stanchions fitted to these shall be mechanically retained without the help of the lifelines. Without sockets or studs, pulpits and/or stanchions shall be through-bolted, bonded or welded.
- g) The bases of pulpits and stanchions shall not be further inboard from the edge of the appropriate working deck than 5% of maximum beam or 150 mm (6 in), whichever is greater.
- h) Stanchion or pulpit or pushpit bases shall not be situated outboard of a working deck. For the purpose of this rule the base shall be taken to include a sleeve or socket into which the tube is

Mo0,1,2,3,4

**

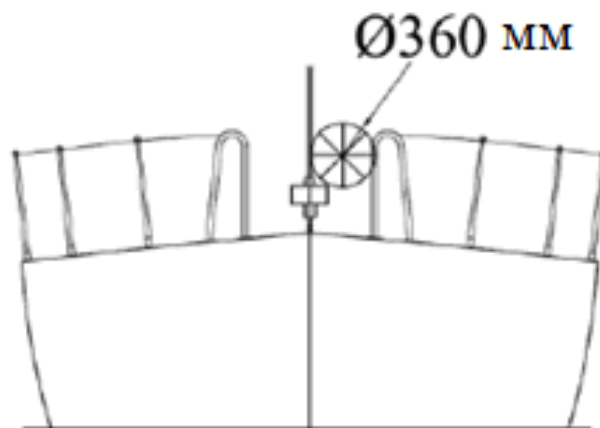
**

**

**

**

**



		Категорія
	<p>b) кормовий релінг, або ж леєри безпеки, влаштовані, як відповідна його заміна, з вертикальними отворами, які відповідають таблиці 7.</p> <p>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</p> <p>d) верхні поручні релінгів мають бути на не меншій висоті від робочої палуби, ніж зазначено для верхніх леєрів безпеки у Таблиці 7.</p> <p>e) Верхні поручні релінгів, які можуть відкриватися, мають бути, коли судно є у перегонах, надійно зачинені.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Мо 0,1,2,3,4</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
fitted but shall exclude a baseplate which carries fixings into the deck or hull.	
i) Provided the complete lifeline enclosure is supported by stanchions and pulpit bases effectively within the working deck, lifeline terminals and support struts may be fixed to a hull aft of the working deck	**
j) Lifelines need not be fixed to a bow pulpit if they terminate at, or pass through, adequately braced stanchions set inside and overlapping the bow pulpit, provided that the gap between the upper lifeline and the bow pulpit does not exceed 150 mm (6 in).	**
k) Lifelines shall be continuous and fixed only at (or near) the bow and stern. However a bona fide gate shall be permitted in the lifelines on each side of a yacht. Except at its end fittings, the movement of a lifeline in a fore-and-aft direction shall not be constrained. Temporary sleeving in 3.14.6 (c) shall not modify tension in the lifeline.	**
l) Stanchions shall be straight and vertical except that:-	**
i) within the first 50 mm (2 in) from the deck, stanchions shall not be displaced horizontally from the point at which they emerge from the deck or stanchion base by more than 10 mm (3/8 in),and	**
ii) stanchions may be angled to not more than 10 degrees from vertical at any point above 50 mm (2 in) from the deck.	**
<i>m) It is strongly recommended that designs also comply to ISO 15085</i>	**
3.14.4 Special Requirements for Pulpits, Stanchions, Lifelines on Multihulls	Mu0,1,2,3,4
The following shall be provided:-	
a) on a trimaran - a bow pulpit on the main hull, with lifelines around the main hull supported on stanchions. The lifelines may be interrupted where there are nets or crossbeam wings outboard of the	Mu0,1,2,3,4

		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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
main hull	
b) on a trimaran - where a net joins the base of a bow pulpit on the main hull, an additional lifeline from the top of the pulpit to the forward crossbeam at or outboard of the crossbeam mid-point.	Mu0,1,2,3,4
c) on a trimaran - at a main or emergency steering position on an outrigger with or without a cockpit, lifelines protecting an arc of 3 meters diameter centred on the steering position. (When measuring between lifelines their taut, undeflected positions shall be taken for this purpose).	Mu0,1,2,3,4
d) on a catamaran - lifelines from bow to stern on each hull and transverse lifelines to form an effectively continuous barrier around the working area for man-overboard prevention. The transverse lifelines shall be attached to bow and stern pulpits or superstructure. A webbing, strop or rope (minimum diameter 6mm) shall be rove zig-zag between the transverse lifelines and the net.	Mu0,1,2,3,4

3.14.5 Lifeline Height, Vertical Openings, Number of Lifelines

TABLE 7

LOA	earliest of age/series date	minimum requirements	Category
under 8.5 m(28 ft)	before January 1992	taut single lifeline at a height of no less than 450 mm (18 in) above the working deck. No vertical opening shall exceed 560 mm (22 in).	**
under 8.5 m(28 ft)	January 1992 and after	as for under 8.5 m(28 ft) in table 7 above, except that when an intermediate lifeline is fitted no vertical opening shall exceed 380 mm (15 in).	**
8.5 m (28 ft) and over	before January 1993	taut double lifeline with upper lifeline at a height of no less than 600 mm (24 in) above the working deck. No vertical opening shall exceed 560 mm (22 in)	**

		Категорія																
	<p>балки за облавком головного корпусу</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> <th>Категорія</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> <td>**</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> <td>**</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> <td>**</td> </tr> </tbody> </table>	LOA	найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії	мінімальні вимоги	Категорія	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)	**	
LOA	найраніша з дат: вікова дата, або вікова дата серії	мінімальні вимоги	Категорія															
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)	**															

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

			Category
8.5 m (28 ft) and over	January 1993 and after	as 8.5 m (28 ft) and over in Table 7 above, except that no vertical opening shall exceed 380 mm (15 in).	**
all	all	on yachts with intermediate lifelines the intermediate line shall be not less than 230 mm (9 in) above the working deck.	**
3.14.6 Lifeline Minimum Diameters, Required Materials, Specifications			
a) Lifelines shall be of :			**
- stranded stainless steel wire or			**
- <i>Single-braided High Modulus Polyethylene (HMPE) (Dyneema®/Spectra® or equivalent) rope</i>			**
b) The minimum diameter is specified in table 8 below.			**
c) Stainless steel lifelines shall be uncoated and used without close-fitting sleeving, however, temporary sleeving may be fitted provided it is regularly removed for inspection.			**
<i>d) When stainless wire is used, Grade 316 is recommended.</i>			**
<i>e) When HMPE (Dyneema®/Spectra®) is used, it shall be spliced in accordance with the manufacturer's recommended procedures.</i>			**
f) A taut lanyard of synthetic rope may be used to secure lifelines provided the gap it closes does not exceed 100 mm (4 in). This lanyard shall be replaced annually at a minimum.			**
g) All wire, fittings, anchorage points, fixtures and lanyards shall comprise a lifeline enclosure system which has at all points at least the breaking strength of the required lifeline wire.			**

			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>	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

TABLE 8

LOA	minimum wire or rope diameter
under 8.5 m (28ft)	3 mm (1/8 in)
8.5m - 13 m	4 mm (5/32 in)
over 13 m (43 ft)	5 mm (3/16 in)

3.14.7 Pulpits, Stanchions, Lifelines - Limitations on Materials

TABLE 9

Earliest of Age or Series Date	detail
before January 1987	carbon fibre is not recommended in stanchions pulpits and lifelines.
January 1987 and after	stanchions, pulpits and lifelines shall not be made of carbon fibre.

3.15 Multihull Nets or Trampolines

3.15.1 The word "net" is interchangeable with the word "trampoline"

A net shall be:-

a) essentially horizontal

b) made from durable woven webbing, water permeable fabric, or mesh with openings not larger than 5.08cm (2 inches) in any dimension. Attachment points shall be planned to avoid chafe. The junction between a net and a yacht shall present no risk of foot trapping

c) solidly fixed at regular intervals on transverse and longitudinal support lines and shall be fine-stitched to a bolt rope

d) able to carry the full weight of the crew either in normal working conditions at sea or in case of capsizing when the yacht is inverted.

e) *It is recommended that lines used to tie the nets should be individually tied and not continuously connected to more than four attachment points per connecting line*

3.15.2 Trimarans with Double Crossbeams

a) A trimaran with double crossbeams shall have nets

Category

**

**

Mu0,1,2,3,4

Mu0.1.2.3.4

Mu0,1,2,3,4

Mu0,1,2,3,4

Mu0,1,2,3,4

Mu0,1,2,3,4

Mu0,1,2,3,4

		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 цалі) 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><i>e) 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 Але за винятком того, що:-									

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
on each side covering:-	
b) the rectangles formed by the crossbeams, central hull and outriggers	Mu0,1,2,3,4
c) the triangles formed by the aft end of the central pulpit, the mid-point of each forward crossbeam, and the intersection of the crossbeam and the central hull	Mu0,1,2,3,4
d) the triangles formed by the aftermost part of the cockpit or steering position (whichever is furthest aft), the mid-point of each after crossbeam, and the intersection of the crossbeam and the central hull; except that:-	Mu0,1,2,3,4
e) the requirement in OSR 3.15.2(d) shall not apply when cockpit coamings and/or lifelines are present which comply with the minimum height requirements in Table 7	Mu0,1,2,3,4
3.15.3 Trimarans with Single Crossbeams	
a) A trimaran with a single crossbeam shall have nets between the central hull and each outrigger:-	Mu0,1,2,3,4
b) on each side between two straight lines from the intersection of the crossbeam and the outrigger, respectively to the aft end of the pulpit on the central hull, and to the aftermost point of the cockpit or steering position on the central hull (whichever is furthest aft)	Mu0,1,2,3,4
3.16 Catamarans	
a) On a catamaran the total net surface shall be limited:	
b) laterally by the hulls	Mu0,1,2,3,4
c) longitudinally by transverse stations through the forestay base, and the aftermost point of the boom lying fore and aft. However, a catamaran with a central nacelle (non-immersed) may satisfy the regulations for a trimaran	Mu0,1,2,3,4
3.17 Toe Rail or Foot - Stop	Mo0,1,2,3
3.17.1 A toe rail of minimum height 25 mm (1 in) shall be permanently installed around the foredeck from abreast the mast, except in way of fittings and not	Mo0,1,2,3

		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)	Mo0,1,2,3
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	Mo0,1,2,3

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

			Category
further inboard from the edge of the working deck than one third of the local half-beam.			
3.17.2 The following variations shall apply:-			Mo0,1,2,3
TABLE 10			Mo0,1,2,3
LOA	Earliest of Age or Series Date	minimum requirements	Mo0,1,2,3
any	before January 1981	a toe rail minimum height of 20 mm (3/4 in) is acceptable.	
any	before January 1994	an additional lifeline of minimum height 25 mm (1 in) and maximum height 50 mm (2 in) is acceptable in lieu of a toe rail (but shall not count as an intermediate lifeline).	
any	January 1994 and after	the toe rail shall be fitted as close as practicable to the vertical axis of stanchion bases but not further inboard than 1/3 the local half-beam.	
3.18 Toilet			
3.18.1 A toilet, permanently installed			MoMu0,1,2
3.18.2 A toilet, permanently installed or fitted bucket			MoMu3,4
3.19 Bunks			
3.19.1 Bunks, permanently installed, one for each member of the declared crew			MoMu0
3.19.2 Bunks, permanently installed			**
3.20 Cooking Facilities			
3.20.1 A cooking stove, permanently installed or securely fastened with safe accessible fuel shutoff control and capable of being safely operated in a seaway.			MoMu0,1,2,3
3.21 Drinking Water Tanks & Drinking Water			MoMu0,1,2,3
3.21.1 Drinking Water Tanks			MoMu0,1,2,3
a) A yacht shall have a permanently installed delivery pump and water tank(s):			MoMu0,1,2,3
i dividing the water supply into at least three compartments			MoMu0

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
ii dividing the water supply into at least two compartments	MoMu1
3.21.2 Drinking Water	
a) Each yacht shall have the necessary equipment (which may include watermakers and tanks containing water) permanently installed to provide at least 3 litres of drinking water per person per day for at least the likely duration of the voyage	MoMu0
3.21.3 Emergency Drinking Water	MoMu0,1,2,3
a) At least 9 litres (2 UK gallons, 2.4 US gallons) of drinking water for emergency use shall be provided in a dedicated and sealed container or container(s)	MoMu1,2,3
b) In the absence of a power driven watermaker, at least 1 litre per person per day in at least two separate containers shall be provided for the expected duration of the voyage	MoMu0
c) When a power-driven watermaker is on board, at least 500ml per person per day in at least two separate containers shall be provided for the expected duration of the voyage	MoMu0
d) Facilities shall be provided to collect rainwater for drinking purposes including when dismasted	MoMu0
e) <i>All drinking water and any desalination units should be so arranged that drinking water is readily accessible when the yacht is inverted.</i>	Mu0
3.22 Hand Holds	
Adequate hand holds shall be fitted below deck so that crew members may move about safely at sea. <i>A hand hold should be capable of withstanding without rupture a side force of 1500N - attention is drawn to ISO 15085.</i>	**
3.23 Bilge Pumps and Buckets	
3.23.1 No bilge pump may discharge into a cockpit unless that cockpit opens aft to the sea.	**
3.23.2 Bilge pumps shall not be connected to cockpit drains. (OSR 3.09)	**
3.23.3 Bilge pumps and strum boxes shall be readily accessible for maintenance and for clearing out debris	**
3.23.4 Unless permanently installed, each bilge pump handle	**

	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 облавку 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 (СОН 3.09).	**
3.23.3	Осушувальні смоки і сітчасті фільтри мають бути легко доступними для обслуговування і видалення забруднень.	**
3.23.4	За винятком того, коли вони встановлені стаціонарно, ручки до кожного з осушувальних смоків мають бути обладнані страхувальними шкертами (сорлінями), або	**

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
shall be provided with a lanyard or catch or similar device to prevent accidental loss	
3.23.5 The following shall be provided:	
a) two permanently installed manual bilge pumps, one operable from above, the other from below deck. Each pump shall be operable with all cockpit seats, hatches and companionways shut and shall have permanently installed discharge pipe(s) of sufficient capacity to accommodate simultaneously both pumps	Mo0,1,2
b) one permanently installed manual bilge pump either above or below deck. The pump shall be operable with all cockpit seats, hatches and companionways shut and shall have a permanently installed discharge pipe.	Mu0,1,2
c) multihulls shall have provision to pump out all watertight compartments (except those filled with impermeable buoyancy).	Mu0,1,2,3,4
d) at least one permanently installed manual bilge pump operable with all cockpit seats, hatches and companionways shut	Mo3
e) one manual bilge pump	Mo4
f) two buckets of stout construction each with at least 9 litres (2 UK gallons, 2.4 US gallons) capacity. Each bucket to have a lanyard.	**
3.24 Compass	
3.24.1 The following shall be provided:-	
a) a marine magnetic compass, independent of any power supply, permanently installed and correctly adjusted with deviation card, and	**
b) a magnetic compass independent of any power supply, capable of being used as a steering compass which may be hand-held	MoMu0,1,2,3
3.25 Halyards.	
No mast shall have less than two halyards, each capable of hoisting a sail.	**

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category						
3.26 Bow Fairlead							
A bow fairlead, closed or closable and a cleat or securing arrangement, suitable for towing shall be permanently installed.	Mo0						
3.27 Navigation Lights (see OSR 2.03.3)							
3.27.1 Navigation lights shall be mounted so that they will not be masked by sails or the heeling of the yacht.	**						
3.27.2 Navigation lights shall not be mounted below deck level and should be at no less height than immediately under the upper lifeline.	**						
3.27.3 Navigation light intensity							
TABLE 11							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>LOA</th> <th>Guide to required minimum power rating for an electric bulb in a navigation light</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>under 12 m (39.4 ft)</td> <td>10 W</td> </tr> <tr> <td>12 m (39.4 ft) and above</td> <td>25 W</td> </tr> </tbody> </table>	LOA	Guide to required minimum power rating for an electric bulb in a navigation light	under 12 m (39.4 ft)	10 W	12 m (39.4 ft) and above	25 W	
LOA	Guide to required minimum power rating for an electric bulb in a navigation light						
under 12 m (39.4 ft)	10 W						
12 m (39.4 ft) and above	25 W						
3.27.4 Reserve navigation lights shall be carried having the same minimum specifications as the navigation lights above, with a separable power source, and wiring or supply system essentially separate from that used for the normal navigation lights	MoMu0,1,2,3						
3.27.5 spare bulbs for navigation lights shall be carried, or for lights not dependent on bulbs, appropriate spares.	**						
3.28 Engines, Generators, Fuel							
3.28.1 Propulsion Engines	**						
a) Engines and associated systems shall be installed in accordance with their manufacturers' guidelines and shall be of a type, strength, capacity, and installation suitable for the size and intended use of the yacht.	**						
b) An inboard propulsion engine when fitted shall: be provided with a permanently installed exhaust, coolant, and fuel supply systems and fuel tank(s); be securely covered; and have adequate protection from the effects of heavy weather.	**						
c) A propulsion engine required by Special	MoMu0,1,2,3						

		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						

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
Regulations shall provide a minimum speed in knots of (1.8 x square root of LWL in metres) or (square root of LWL in feet)	
d) A propulsion engine shall be provided either as an inboard propulsive engine or as an outboard engine with associated tanks and fuel supply systems, all securely fastened.	Mo3
e) An inboard propulsion engine shall be provided for yachts	Mo0,1,2Mu0
f) Boats of less than 12.0 m hull length may be provided with an inboard propulsion engine, or an outboard engine together with permanently installed fuel supply systems and fuel tank(s) may be used as an alternative.	Mu1,2,3
3.28.2 Generator A separate generator for electricity is optional. However, when a separate generator is carried it shall be permanently installed, securely covered, and shall have permanently installed exhaust, cooling and fuel supply systems and fuel tank(s), and have adequate protection from the effects of heavy weather.	**
3.28.3 Fuel Systems	
a) Each fuel tank provided with a shutoff valve. Except for permanently installed linings or liners, a flexible tank is not permitted as a fuel tank.	MoMu0,1,2,3
b) The propulsion engine shall have a minimum amount of fuel which may be specified in the Notice of Race but if not, shall be sufficient to be able to meet charging requirements for the duration of the race and to motor at the above minimum speed for at least 8 hours	MoMu0,1,2,3
3.28.4 Battery Systems	
a) When an electric starter is the only method for starting the engine, the yacht shall have a separate battery, the primary purpose of which is to start the engine	MoMu0,1,2,3
b) All rechargeable batteries on board shall be of the sealed type from which liquid electrolyte cannot escape. Other types of battery installed on board at	MoMu0,1,2,3

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
1/12 may continue in use for the remainder of their service lives.	
3.29 Communications Equipment, EPFS (Electronic Position-Fixing System), Radar, AIS	**
<i>Provision of GMDSS and DSC is unlikely to be mandatory for small craft during the term of the present Special Regulations However it is recommended that persons in charge include these facilities when installing new equipment.</i>	MoMu0,1,2,3
3.29.1 The following shall be provided:	**
a) A marine radio transceiver (or if stated in the Notice of Race, an installed satcom terminal), and	MoMu0,1,2,3
i an emergency antenna when the regular antenna depends upon the mast.	MoMu0,1,2,3
b) When the marine radio transceiver is VHF:	MoMu0,1,2,2
i it shall have a rated output power of 25W	MoMu0,1,2,3
ii it shall have a masthead antenna, and co-axial feeder cable with not more than 40% power loss	MoMu0,1,2,3
iii <i>the following types and lengths of co-axial feeder cable will meet the requirements of OSR 3.29.1 (b)(ii): (a) up to 15m (50ft) - type RG8X ("mini 8"); (b) 15-28m (50-90ft) - type RG8U; (c) 28-43m (90-140ft) - type 9913F (uses conventional connectors, available from US supplier Belden); (d) 43-70m) 140-230ft - type LMR600 (uses special connectors, available from US supplier Times Microwave).</i>	MoMu0,1,2,3
iv <i>it should include channel 72 (an international ship-ship channel which, by common use, has become widely accepted as primary choice for ocean racing yachts anywhere in the world)</i>	MoMu0,1,2,3
v Notwithstanding OSR 3.29.1 (b) a yacht in a Category Zero race shall have a marine VHF DSC radio in accordance with OSR 3.29.1 (b) (I) and (ii) covering all international and US marine channels and meeting the class D specification of the ITU.	MoMu0
c) At least two hand-held satellite telephones, watertight or with waterproof covers and internal	MoMu0

		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 (заоблачковий) 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 (заоблачковим) 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>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<p><i>1/12 may continue in use for the remainder of their service lives.</i></p> <p>3.29 Communications Equipment, EPFS (Electronic Position-Fixing System), Radar, AIS</p>	**
<p><i>Provision of GMDSS and DSC is unlikely to be mandatory for small craft during the term of the present Special Regulations However it is recommended that persons in charge include these facilities when installing new equipment.</i></p>	MoMu0,1,2,3
<p>3.29.1 The following shall be provided:</p>	**
<p>a) A marine radio transceiver (or if stated in the Notice of Race, an installed satcom terminal), and</p>	MoMu0,1,2,3
<p> i an emergency antenna when the regular antenna depends upon the mast.</p>	MoMu0,1,2,3
<p>b) When the marine radio transceiver is VHF:</p>	MoMu0,1,2,2
<p> i it shall have a rated output power of 25W</p>	MoMu0,1,2,3
<p> ii it shall have a masthead antenna, and co-axial feeder cable with not more than 40% power loss</p>	MoMu0,1,2,3
<p> iii <i>the following types and lengths of co-axial feeder cable will meet the requirements of OSR 3.29.1 (b)(ii): (a) up to 15m (50ft) - type RG8X ("mini 8"); (b) 15-28m (50-90ft) - type RG8U; (c) 28-43m (90-140ft) - type 9913F (uses conventional connectors, available from US supplier Belden); (d) 43-70m) 140-230ft - type LMR600 (uses special connectors, available from US supplier Times Microwave).</i></p>	MoMu0,1,2,3
<p> iv <i>it should include channel 72 (an international ship-ship channel which, by common use, has become widely accepted as primary choice for ocean racing yachts anywhere in the world)</i></p>	MoMu0,1,2,3
<p> v Notwithstanding OSR 3.29.1 (b) a yacht in a Category Zero race shall have a marine VHF DSC radio in accordance with OSR 3.29.1 (b) (i) and (ii) covering all international and US marine channels and meeting the class D specification of the ITU.</p>	MoMu0
<p>c) At least two hand-held satellite telephones, watertight or with waterproof covers and internal</p>	MoMu0

	<p>закінчення строків їхньої придатності, проте наполегливо рекомендується якомога скоріше за можливістю замінити їх на акумулятори закритого типу.</p> <p>с) Рекомендується, аби рішення про встановлення акумуляторних батарей закритого типу спиралося на рекомендації і специфікації виробника продукту.</p>	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	<p>Має бути забезпечене наступне:</p> <p>а) Приймально-передавальна морська радіостанція (або, якщо зазначено у положенні про перегони, термінал супутникової антени (satcom) та</p> <p>i у разі нормальна антена залежить від стану щогли, аварійна антена.</p> <p>б) Якщо приймально-передавальна радіостанція працює на дуже високій частоті (у метровому діапазоні), то:</p> <p>i вона повинна мати нормативну потужність на виході у 25 ватт.</p> <p>ii вона повинна мати топову антену на щогли та фідер-кабель з втратою не більше за 40% енергії.</p> <p>iii наступні типи і довжини (со-axial) фідер-кабеля відповідають вимогам цього СОН 3.29.1 (b)(ii):</p> <p>(a) до 15м (50 футів) типу RG8X ("міні 8");</p> <p>(b) 15-28м (50-90 футів) - типу RG8U;</p> <p>(c) 28-43м (90-140 футів) - типу 9913F (де застосовано загальноприйнятні проводи, які можна отримати від поставника Belden (US));</p> <p>(d) 43-70м (140-230 футів) - типу LMR600 (де застосовано спеціальні проводи, які можна отримати від поставників Times Microwave (US)).</p> <p>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).</p> <p>v 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).</p> <p>с) Принаймні два ручних супутникових телефони, водонепроникних, або забраних у водонепроникні</p>	<p>**</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,2</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>MoMu0</p> <p>MoMu0</p>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
batteries. When not in use each to be stowed in a grab bag (see OSR 4.21)	
d) At least two hand-held marine VHF transceivers each with min 5w output power, watertight or with waterproof covers. When not in use to be stowed in a grab bag (see OSR 4.21)	MoMu0
e) A hand-held marine VHF transceiver, watertight or with a waterproof cover. When not in use to be stowed in a grab bag or emergency container (see OSR 4.21)	MoMu1,2,3,4
f) Independent of a main radio transceiver, a radio receiver capable of receiving weather bulletins	**
<i>g) It is strongly recommended that a hand-held watertight transceiver operating on one or more aviation frequencies including 121.5MHz should be provided. This will enable communications between the yacht and aircraft on SAR duties, not all of which have maritime VHF. When not in use to be stowed in a grab bag (see OSR 4.21.2)</i>	MoMu0
h) A D/F (direction-finding) radio receiver operating on 121.5MHz to take a bearing on a PLB or EPIRB, or an alternative device for man-overboard location when each crew member has an appropriate personal unit (see OSR 5.07);	MoMu0
i) An EPFS (Electronic Position-Fixing System) (e.g. GPS)	MoMu0,1,2,3
j) A Standard-C satellite terminal (GMDSS) shall be permanently installed and permanently powered up for the duration of the race and for which the race committee shall have polling authority.	MoMu0
k) An MF/HF marine SSB transceiver (GMDSS/DSC) with at least 125 watts transmitter power and frequency range from at least 1.6 to 29.9 MHz with permanently installed antenna and earth.	MoMu0
l) An active radar set permanently installed, with not less than 4 kW PEP with antenna mounted at least 7 metres above the water. The radar antenna unit shall have a maximum dimension not less than 533 mm. The radar shall be mounted so that the	MoMu0

	<p>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).</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>f) Незалежна від головної приймально-передавальної радіостанції, приймальна радіостанція, придатна для приймання метеосповіщень.</p> <p>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></p> <p>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 бідкування), або, -у разі кожний із членів екіпажу має відповідний прилад (дивіться COH 5.07) -, замінні пристрої для визначення місця людини за облавком;</p> <p>i) Прилад EPFS (електронна система визначення місця) (наприклад GPS)</p> <p>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 перегоновий комітет.</p> <p>k) Приймально-передавальна морська радіостанція MF/HF SSB (односмугової модуляції) (GMDSS/DSC, Глобальна морська система безпеки/цифровий вибіркового виклику) з приймально-передавальною потужністю принаймні 125 ватт і частотою принаймні від 1.6 до 29.9 MHz з стационарно встановленою антеною і заземленням.</p> <p>l) Діючий стационарний радар з не меншою потужністю РЕР, 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</p>	<p>MoMu0</p> <p>MoMu1,2,3,4</p> <p>**</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p> <p>MoMu0</p>
--	--	---

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
antenna unit remains essentially horizontal when the yacht is heeled. Installations in place before January 2006 shall comply as closely as possible with OSR 3.29.(L)	
m) A class A AIS	MoMu0
n) An AIS Transponder	MoMu1,2
o) <i>An AIS Transponder is recommended</i>	MoMu3
<i>3.29.2 Yachts are reminded that no reflector, active or passive, is a guarantee of detection or tracking by a vessel using radar.</i>	**
<i>a) The attention of persons in charge is drawn to legislation in force or imminent affecting the territorial seas of some countries in which the carriage of an AIS set is or will be mandatory for certain vessels including relatively small craft.</i>	**

		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) приймально-передавальна радіостанція AIS (автоматична ідентифікаційна система) є рекомендованою</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>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Category

SECTION 4 - PORTABLE EQUIPMENT & SUPPLIES
for the yacht
(for water & fuel see OSR 3.21 and OSR 3.28)

4.01 Sail Letters & Numbers	
4.01.1 Yachts which are not in an ISAF International Class or Recognized Class shall comply with RRS 77 and Appendix G as closely as possible, except that sail numbers allotted by a State authority are acceptable .	**
4.01.2 Sail numbers and letters of the size carried on the mainsail must be displayed by alternative means when none of the numbered sails is set.	**
4.02 Hull marking (colour blaze)	Mo0,1 Mu0,1,2,3,4
4.02.1 To assist in SAR location:-	
a) Each yacht shall show at least 4 m ² of fluorescent pink or orange or yellow colour as far as possible in a single area on the coachroof and/or deck where it can best be seen	MoMu0
<i>b) Each yacht is recommended to show at least 1 m² of fluorescent pink or orange or yellow colour as far as possible in a single area on the coachroof and/or deck where it can best be seen</i>	MoMu1
4.02.2 Multihulls shall show on the underside, where they can be seen when inverted, an solid area of highly-visible colour (e.g. Day-Glo pink, orange, or yellow) of at least 1m ²	Mu0,1,2,3,4
<i>4.02.3 Each yacht is recommended to show on each underwater appendage an area of highly-visible colour</i>	MoMu0,1
4.03 Soft Wood Plugs	
Soft wood plugs, tapered and of the appropriate size, shall be attached or stowed adjacent to the appropriate fitting for every through-hull opening.	**
4.04 Jackstays, Clipping Points and Static Safety Lines	
4.04.1 The following shall be provided:	
a) Jackstays:-	MoMu0,1,2,3
shall be provided-	
i attached to through-bolted or welded deck plates or other suitable and strong anchorage fitted on	MoMu0,1,2,3

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
deck, port and starboard of the yacht's centre line to provide secure attachments for safety harness:-	
ii comprising stainless steel 1 x 19 wire of minimum diameter 5 mm (3/16 in), high modulus polyethylene (such as Dyneema/Spectra) rope or webbing of equivalent strength;	MoMu0,1,2,3
iii which, when made from stainless steel wire shall be uncoated and used without any sleeving;	MoMu0,1,2,3
iv 20kN (2,040 kgf or 4,500 lbf) min breaking strain webbing is recommended;	MoMu0,1,2,3
v at least two of which should be fitted on the underside of a multihull in case of inversion.	Mu0,1,2,3
4.04.2 Clipping Points:-	
shall be provided-	
a) attached to through-bolted or welded deck plates or other suitable and strong anchorage points adjacent to stations such as the helm, sheet winches and masts, where crew members work for long periods:-	MoMu0,1,2,3
b) which, together with jackstays and static safety lines shall enable a crew member-	MoMu0,1,2,3
i to clip on before coming on deck and unclip after going below;	MoMu0,1,2,3
ii whilst continuously clipped on, to move readily between the working areas on deck and the cockpit(s) with the minimum of clipping and unclipping operations.	MoMu0,1,2,3
c) The provision of clipping points shall enable two-thirds of the crew to be simultaneously clipped on without depending on jackstays	MoMu0,1,2,3
d) In a trimaran with a rudder on the outrigger, adequate clipping points shall be provided that are not part of the deck gear or the steering mechanism, in order that the steering mechanism can be reached by a crew member whilst clipped on.	Mu0,1,2,3
e) <i>Warning - U-bolts as clipping points - see OSR</i>	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
deck, port and starboard of the yacht's centre line to provide secure attachments for safety harness:-	
ii comprising stainless steel 1 x 19 wire of minimum diameter 5 mm (3/16 in), high modulus polyethylene (such as Dyneema/Spectra) rope or webbing of equivalent strength;	MoMu0,1,2,3
iii which, when made from stainless steel wire shall be uncoated and used without any sleeving;	MoMu0,1,2,3
iv 20kN (2,040 kgf or 4,500 lbf) min breaking strain webbing is recommended;	MoMu0,1,2,3
v at least two of which should be fitted on the underside of a multihull in case of inversion.	Mu0,1,2,3
4.04.2 Clipping Points:-	
shall be provided-	
a) attached to through-bolted or welded deck plates or other suitable and strong anchorage points adjacent to stations such as the helm, sheet winches and masts, where crew members work for long periods:-	MoMu0,1,2,3
b) which, together with jackstays and static safety lines shall enable a crew member-	MoMu0,1,2,3
i to clip on before coming on deck and unclip after going below;	MoMu0,1,2,3
ii whilst continuously clipped on, to move readily between the working areas on deck and the cockpit(s) with the minimum of clipping and unclipping operations.	MoMu0,1,2,3
c) The provision of clipping points shall enable two-thirds of the crew to be simultaneously clipped on without depending on jackstays	MoMu0,1,2,3
d) In a trimaran with a rudder on the outrigger, adequate clipping points shall be provided that are not part of the deck gear or the steering mechanism, in order that the steering mechanism can be reached by a crew member whilst clipped on.	Mu0,1,2,3
e) <i>Warning - U-bolts as clipping points - see OSR</i>	

		Категорія
	<p>з правого і з лівого боку від діаметральної площини аби вони забезпечували надійне з'єднання зі страхувальними поясами:</p> <p><i>ii 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;</i></p> <p><i>iii якщо застосовано сталевий трос, то він має бути а ні обплетеним, а ні забраним у будь який чохол, чи оболонку;</i></p> <p><i>iv Пропонується вживати плетену снасть фалової роботи розривною тривалістю 20 кілоньютонів (2040кГ, або 4500 силових фунтів).</i></p> <p><i>v 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 пристебнутися перед виходом на палубу і відстібнутися після потрапляння донизу;</i></p> <p><i>ii бути постійно пристебнутими, тобто, вільно і швидко пересуватися між робочими ділянками палуби і кокпіту (кокпітів) з мінімальною кількістю відстебувань і пристебувань.</i></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>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

		Category
<i>5.02.1(a)</i>		
4.05 Fire Extinguishers		
Shall be provided as follows:		
4.05.1	Fire extinguishers, at least two, readily accessible in suitable and different parts of the yacht	**
4.05.2	Fire Extinguishers, at least two, of minimum 2kgs each of dry powder or equivalent	MoMu0,1,2,3
4.05.3	Fire extinguishers, at least three of minimum 2 kgs each of dry powder or equivalent including at least one extinguisher or system suitable for dealing with fire in a machinery space	MoMu0
4.05.4	A fire blanket adjacent to every cooking device with an open flame	**
4.06 Anchor(s)		
4.06.1	An anchor or anchors shall be carried according to the table below:	**
TABLE 12		**
LOA	detail	category
any	The specification of anchor, chain and rope shall be in accordance with relevant class rules or the rules of a recognised Classification Society (eg Lloyd's, DNV, etc.)	MoMu0
8.5 m (28 ft) and over	2 anchors together with a suitable combination of chain and rope, all ready for immediate use	MoMu1,2,3
under 8.5 m (28 ft)	1 anchor together with a suitable combination of chain and rope, all ready for immediate use	MoMu1,2,3
any	1 anchor, readily accessible	MoMu4
4.07 Flashlight(s) and Searchlight(s)		
4.07.1	The following shall be provided:-	
a)	A watertight, high-powered searchlight, suitable for searching for a person overboard at night and for collision avoidance with spare batteries and bulbs, and	**
b)	a watertight flashlight with spare batteries and bulb	**
c)	for Mu3,4 the watertight flashlight in OSR 4.07.1 (b)	Mu3,4

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
shall be stowed in the grab bag or emergency container	
d) a watertight high-intensity heavy duty handlamp powered by the ships' batteries, instantly available for use on deck and in the cockpit, with spare bulbs	MoMu0
4.08 First Aid Manual and First Aid Kit	**
4.08.1 A suitable First Aid Manual shall be provided	**
<i>In the absence of a National Authority's requirement, the latest edition of one of the following is recommended:-</i>	**
a) <i>International Medical Guide for Ships, World Health Organisation, Geneva</i>	MoMu0,1
b) <i>First Aid at Sea, by Douglas Justins and Colin Berry, published by Adlard Coles Nautical, London</i>	MoMu2,3,4
c) <i>Le Guide de la medecine a distance, by Docteur J Y Chauve, published by Distance Assistance BP33 F-La Baule, cedex, France.</i>	**
d) <i>'PAN-PAN medico a bordo' in Italian edited by Umberto Verna. www.panpan.it</i>	MoMu2,3,4
e) <i>Skipper's Medical Emergency Handbook by Dr Spike Briggs and Dr Campbell Mackenzie www.msos.org.uk</i>	**
4.08.2 A First Aid Kit shall be provided	**
4.08.3 <i>The contents and storage of the First Aid Kit should reflect the guidelines of the Manual carried, the likely conditions and duration of the passage, and the number of people aboard the yacht.</i>	**
4.09 Foghorn	
A foghorn shall be provided	**
4.10 Radar Reflector	
4.10.1 A passive Radar Reflector (that is, a Radar Reflector without any power) shall be provided	**
a) If a radar reflector is :	**
i) octahedral with triangular plates making up each pocket it must have a minimum diagonal measurement of 456 mm (18in).	
ii) octahederal with circular sector plates making up each pocket it must have a minimum diameter of	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<p>304mm (12in).</p> <p>iii not octahedral it must have a documented RCS (radar cross-section) of not less than 10 m² at 0° elevation and be capable of performance around 360° in azimuth.</p> <p>The minimum effective height above water is 4.0 m (13 ft).</p> <p><i>b) The passive and active devices referred to in these notes and in 4.10.1 and 4.10.2 above are primarily intended for use in the X (9GHz) band</i></p>	<p>**</p> <p>**</p>
<p><i>4.10.2 The most effective radar response from a yacht may be provided by an RTE (Radar Target Enhancer) which may be on board in addition to the required passive reflector. An RTE should conform to ISO 8729-2:2009. An RTE is strongly recommended.</i></p> <p>a) An RTE shall be provided in compliance with ISO8729-2:2009 or ITU-R 1176</p> <p><i>b) The display of a passive reflector or the operation of an RTE is for the person in charge to decide according to prevailing conditions.</i></p>	<p>MoMu1,2,3,4</p> <p>MoMu0</p> <p>**</p>
<p><i>4.10.3 When available, a passive radar reflector in compliance with ISO8729-1:2010 will offer improved performance over earlier models and has a size typified by a cylinder of not more than weight 5kg, height 750mm and diameter 300mm.</i></p>	<p>**</p>
<p><i>4.10.4 S (3GHz) band radar is often used by ships in bad weather to complement X (9GHz) band radar. On S (3GHz) band a passive reflector offers about 1/10 the response obtained on the X (9GHz) band. Unless specifically designed to operate in the S(3GHz) band, an RTE will provide no response at all.</i></p>	<p>**</p>
<p>4.11 Navigation Equipment</p>	
<p>4.11.1 Charts</p> <p>Navigational charts (not solely electronic), light list and chart plotting equipment shall be provided</p>	<p>**</p>
<p><i>4.11.2 Reserve Navigation System</i></p> <p><i>Navigators are recommended to carry a sextant with suitable tables and a timepiece or an adequate reserve navigation system so that total reliance is not placed on dead-reckoning and a single form of EPFS</i></p>	<p>MoMu0,1</p>

		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)	** ** **

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<p>304mm (12in).</p> <p>iii not octahedral it must have a documented RCS (radar cross-section) of not less than 10 m² at 0° elevation and be capable of performance around 360° in azimuth.</p>	**
<p>The minimum effective height above water is 4.0 m (13 ft).</p> <p><i>b) The passive and active devices referred to in these notes and in 4.10.1 and 4.10.2 above are primarily intended for use in the X (9GHz) band</i></p>	**
<p><i>4.10.2 The most effective radar response from a yacht may be provided by an RTE (Radar Target Enhancer) which may be on board in addition to the required passive reflector. An RTE should conform to ISO 8729-2:2009. An RTE is strongly recommended.</i></p>	MoMu1,2,3,4
<p>a) An RTE shall be provided in compliance with ISO8729-2:2009 or ITU-R 1176</p>	MoMu0
<p><i>b) The display of a passive reflector or the operation of an RTE is for the person in charge to decide according to prevailing conditions.</i></p>	**
<p><i>4.10.3 When available, a passive radar reflector in compliance with ISO8729-1:2010 will offer improved performance over earlier models and has a size typified by a cylinder of not more than weight 5kg, height 750mm and diameter 300mm.</i></p>	**
<p><i>4.10.4 S (3GHz) band radar is often used by ships in bad weather to complement X (9GHz) band radar. On S (3GHz) band a passive reflector offers about 1/10 the response obtained on the X (9GHz) band. Unless specifically designed to operate in the S(3GHz) band, an RTE will provide no response at all.</i></p>	**
<p>4.11 Navigation Equipment</p>	
<p>4.11.1 Charts</p> <p>Navigational charts (not solely electronic), light list and chart plotting equipment shall be provided</p>	**
<p><i>4.11.2 Reserve Navigation System</i></p> <p><i>Navigators are recommended to carry a sextant with suitable tables and a timepiece or an adequate reserve navigation system so that total reliance is not placed on dead-reckoning and a single form of EPFS</i></p>	MoMu0,1

		Категорія
	<p>II 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><i>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)</i></p> <p><i>b)</i></p>	MoMu0 **
4.10.2	<p><i>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.</i></p> <p><i>a) RTE (радіолокаційний цільовий підсилювач) має відповідати вимогам ISO8729-2:2009 або ITU-R 1176.</i></p> <p><i>b) Нести пасивний відбивач, чи застосовувати RTE (радіолокаційний цільовий підсилювач) вирішує довірена (відповідальна) особа на облавку відповідно до наявних обставин.</i></p>	MoMu1,2,3,4
4.10.3	<p><i>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.</i></p>	**
4.10.4	<p><i>РЛС, що працює на частоті S (3GHz) часто застосовується на транспортних суднах, за погані 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.</i></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>	**

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<i>(Electronic Position-Fixing System)</i>	
4.12 Safety Equipment Location Chart	
A safety equipment location chart in durable waterproof material shall be displayed in the main accommodation where it can best be seen, clearly marked with the location of principal items of safety equipment.	**
4.13 Echo Sounder or Lead Line	
4.13.1 An echo sounder or lead line shall be provided	MoMu1,2,3,4
4.13.2 Two independent echo sounders shall be provided	MoMu0
4.14 Speedometer or Distance Measuring Instrument (log)	
A speedometer or distance measuring instrument (log) shall be provided	MoMu0,1,2,3
4.15 Emergency Steering	
4.15.1 Emergency steering shall be provided as follows:	
a) except when the principal method of steering is by means of an unbreakable metal tiller, an emergency tiller capable of being fitted to the rudder stock;	MoMu0,1,2,3
b) crews must be aware of alternative methods of steering the yacht in any sea condition in the event of rudder loss. At least one method must have been proven to work on board the yacht. An inspector may require that this method be demonstrated.	MoMu0,1,2,3
4.16 Tools and Spare Parts	
Tools and spare parts, including effective means to quickly disconnect or sever the standing rigging from the hull shall be provided.	**
4.17 Yacht's name	
Yacht's name shall be on miscellaneous buoyant equipment, such as lifejackets, cushions, lifebuoys, lifeslings, grab bags etc.	**
4.18 Marine grade retro-reflective material	
Marine grade retro-reflective material shall be fitted to lifebuoys, lifeslings, liferafts and lifejackets. See OSRs 5.04, 5.08.	**
4.19 EPIRBs	
4.19.1 A 406 MHz EPIRB shall be provided	MoMu1,2

	<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 обклавку 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)	
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 приєднуватись 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 обклавку 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 бідуювання (EPIRB)	
4.19.1	Має бути забезпечена наявність радіомаяків 406 MHz	MoMu1,2

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
a) At least two 406 MHz EPIRBs shall be provided	MoMu0
b) <i>It is recommended that a 406 MHz EPIRB should include an internal GPS, and also a 121.5MHz transmitter for local homing.</i>	MoMu0,1,2
c) Every 406 MHz EPIRB shall be properly registered with the appropriate authority.	MoMu0,1,2
d) Every ship's 406 MHz EPIRB shall be water and manually activated.	MoMu0,1,2
e) <i>EPIRBs should be tested in accordance with manufacturer's instructions when first commissioned and then at least annually.</i>	MoMu0,1,2
f) <i>A list of registration numbers of 406 EPIRBs should be notified to event organizers and kept available for immediate use.</i>	MoMu0,1,2
g) <i>Consideration should be given to the provision of a locator device (eg an "Argos" beacon) operating on non - SAR frequencies, to aid salvage if a yacht is abandoned.</i>	MoMu0,1,2
h) <i>Beacons with only 121.5MHz are no longer recommended for distress alerting. Satellite processing of 121.5 MHz is being phased out. 121.5MHz will continue to be used for local homing by on-board D/F systems and for local homing by SAR units. Type "E" EPIRBs are no longer supported and should be replaced immediately.</i>	MoMu0,1,2
i) <i>See OSR 3.29.1(e) for on-board D/F and OSR 5.07.1(b) for personal EPIRBs (PLBs)</i>	MoMu0
4.20 Liferrafts	MoMu0,1,2
4.20.1 Liferaft Construction and Packed Equipment	
a) A sufficient number of liferafts shall be provided so that in the event of any one liferaft being lost or rendered unserviceable, sufficient aggregate capacity remains for all persons on board	MoMu0
b) Liferrafts shall comply with SOLAS LSA code 1997 Chapter IV or later version except that they are acceptable with a capacity of 4 persons and may be packed in a valise. A SOLAS liferaft shall contain at least a SOLAS "A" pack.	MoMu0

		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(е) щодо об'єктових станцій D/F і СОН 5.07.1(b) щодо особистих EPIRB (АРБ 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
4.20.2 Liferaft(s) shall be provided capable of carrying the whole crew when each liferaft shall comply with either:-	MoMu1,2
a) OSR 4.20.1 (b) (SOLAS), or	MoMu1,2
b) for liferafts manufactured prior to January 2003, OSR Appendix A part I (ORC), or	MoMu1,2
c) OSR Appendix A part II (ISAF) when, unless otherwise specified by a race organizer, the floor shall include thermal insulation, or	MoMu1,2
d) ISO 9650 Part I Type I Group A (ISO) when each liferaft shall contain at least a Pack 2 (<24h) and-	MoMu1,2
i shall have a semi-rigid boarding ramp, and	MoMu1,2
ii shall be so arranged that any high-pressure hose shall not impede the boarding process, and	MoMu1,2
iii shall have a topping-up means provided for any inflatable boarding ramp, and	MoMu1,2
iv when the liferaft is designed with a single ballast pocket this shall be accepted provided the liferaft otherwise complies with ISO 9650 and meets a suitable test of ballast pocket strength devised by the manufacturer and	MoMu1,2
v compliance with OSR 4.20.2 (d) i-iv shall be indicated on the liferaft certificate.	MoMu1,2
4.20.3 Liferaft Packing and Stowage	MoMu0,1,2
A Liferaft shall be either:-	MoMu0,1,2
a) packed in a transportable rigid container or canister and stowed on the working deck or in the cockpit, or:-	MoMu0,1,2
b) packed in a transportable rigid container or canister or in a valise and stowed in a purpose-built rigid compartment containing liferaft(s) only and opening into or adjacent to the cockpit or working deck, or through a transom, provided that:-	MoMu0,1,2
i each compartment is watertight or self-draining (self-draining compartments will be counted as part of the cockpit volume except when entirely above working deck level or when draining independently overboard from a transom stowage - see OSR 3.09) and-	MoMu0,1,2

		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> <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>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
ii the cover of each compartment is capable of being easily opened under water pressure, and-	MoMu0,1,2
iii the compartment is designed and built to allow a liferaft to be removed and launched quickly and easily, or-	MoMu0,1,2
iv in a yacht with age or series date before June 2001, a liferaft may be packed in a valise not exceeding 40kg securely stowed below deck adjacent to a companionway.	MoMu1,2
v) Liferaft stowage on a multihull shall be such that each liferaft may be readily removed and launched whether or not the yacht is inverted.	Mu0,1,2
c) The end of each liferaft painter should be permanently made fast to a strong point on board the yacht.	MoMu0,1,2
4.20.4 Liferaft Launching	MoMu0,1,2
a) Each raft shall be capable of being got to the lifelines or launched within 15 seconds.	MoMu0,1,2
b) <i>Each liferaft of more than 40kg weight should be stowed in such a way that the liferaft can be dragged or slid into the sea without significant lifting</i>	MoMu0,1,2
4.20.5 Liferaft Servicing and Inspection	MoMu0,1,2
<i>IMPORTANT NOTICE Recent evidence has shown that packaged liferafts are vulnerable to serious damage when dropped (eg from a boat onto a marina pontoon) or when subjected to the weight of a crew member or heavy object (eg an anchor). Damage can be caused internally by the weight of the heavy steel CO2 bottle abrading or splitting neighbouring layers of buoyancy tube material. ISAF has instituted an investigation into this effect and as an interim measure requires that every valise-packed liferaft shall have an annual certificate of servicing. A liferaft should be taken for servicing if there is any sign of damage or deterioration (including on the underside of the pack). Persons in charge should insist on great care in handling liferafts and apply the rules NO STEP and DO NOT DROP UNLESS LAUNCHING INTO THE SEA.</i>	MoMu0,1,2

		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) Кожний із плотів вагою більше 40 кг має зберігатися у такий спосіб, аби його можна було стягнути, чи спустити на воду без значного піднімання.</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>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
a) Certificates or copies, of servicing and/or inspection shall be kept on board the yacht. Every SOLAS liferaft and every valise-packed liferaft shall have a valid annual certificate of new or serviced status from the manufacturer or his approved service station.	MoMu0,1,2
b) A liferaft built to OSR Appendix A part I ("ORC") packed in a rigid container or canister shall either be serviced annually or may, when the manufacturer so specifies, be inspected annually (not necessarily unpacked) provided the yacht has on board written confirmation from the manufacturer's approved service station stating that the inspection was satisfactory.	MoMu0,1,2
c) A liferaft built to OSR Appendix A part II ("ISAF") packed in a rigid container or canister shall either be serviced annually or may, when the manufacturer so specifies, have its first service no longer than 3 years after commissioning and its second service no longer than 2 years after the first. Subsequent services shall be at intervals of not more than 12 months.	MoMu1,2
d) A liferaft built to ISO 9650 Part 1 Type Group A, packed in a rigid container or canister shall be serviced in accordance with the manufacturer's instructions but NOT less frequently than every three years	MoMu1,2
e) A liferaft built to ISO 9650 Part 1 Type Group A packed in a valise shall be inspected annually by an approved manufacturer's agent and serviced in accordance with the manufacturer's instructions but NOT less frequently than every three years.	MoMu1,2
f) Liferaft servicing certificates shall state the specification that the liferaft was built to. See OSR 4.20.2	MoMu1,2
4.21 Grab Bags	
4.21.1 Grab Bag or Emergency Container for Multihulls Without Liferafts	Mu3,4
a) A multihull without a liferaft shall have, readily accessible whether or not the yacht is inverted,	Mu3,4

		Категорія
	<p>a) Сертифікати, чи їх копії, щодо обслуговування та/чи інспекторської перевірки рятувальних плотів мають зберігатися на обклавку 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.</p>	MoMu0,1,2
	<p>b) 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 обклавку яхти є письмове підтвердження, надане визнаною виробником станцією обслуговування, про те, що результати огляду є прийнятними.</p>	MoMu0,1,2
	<p>c) 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.</p>	MoMu1,2
	<p>d) 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.</p>	MoMu1,2
	<p>e) 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.</p>	MoMu1,2
	<p>f) Сертифікати щодо обслуговування рятувальних плотів мають містити специфікації, за якими було виготовлено пліт. Дивіться СОН 4.20.2.</p>	
4.21	«Греб беги»	
4.21.1	<p>«Греб бег» (плавуча кіса) або аварійний контейнер для багатокорпусників, на яких немає рятувальних плотів</p> <p>a) На багатокорпусниках без рятувальних плотів має бути наявним легкодоступний, незалежно від того, є судно на</p>	<p>MoMu3,4</p> <p>MoMu3</p>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<p>either a watertight compartment or a grab bag with the following minimum contents. A grab bag shall have inherent flotation, at least 0.1 m² area of fluorescent orange colour on the outside, shall be marked with the name of the yacht, and shall have a lanyard and clip.</p>	
<p>b) <i>Note: it is not intended to duplicate in a grab bag etc. items required by other OSRs to be on board the yacht - this regulation covers only the stowage of those items</i></p>	Mu3,4
<p>c) a watertight hand-held marine VHF transceiver plus a spare set of batteries</p>	Mu3,4
<p>d) a watertight flashlight with spare batteries and bulb</p>	Mu3,4
<p>e) 2 red parachute and 3 red hand flares</p>	Mu3,4
<p>f) a watertight strobe light with spare batteries</p>	Mu3,4
<p>g) a knife</p>	Mu3,4
<p>4.21.2 Grab Bags to Accompany Liferafts</p>	
<p>a) <i>A yacht is recommended to have for each liferaft, a grab bag with the following minimum contents. A grab bag should have inherent flotation, at least 0.1 m² area of fluorescent orange colour on the outside, should be marked with the name of the yacht, and should have a lanyard and clip.</i></p>	MoMu0,1,2
<p>b) <i>Note: it is not intended to duplicate in a grab bag items required by other OSRs to be on board the yacht - these recommendations cover only the stowage of those items</i></p>	MoMu0,1,2
<p>4.21.3 Grab Bag Recommended Contents</p>	
<p>a) <i>2 red parachute and 2 red hand flares and cyalume-type chemical light sticks (red flares compliant with SOLAS)</i></p>	MoMu1,2
<p>b) <i>watertight hand-held EPFS (Electronic Position-Fixing System) (eg GPS) in at least one of the grab bags carried by a yacht</i></p>	MoMu1,2
<p>c) <i>SART (Search and Rescue Transponder) in at least one of the grab bags carried by a yacht</i></p>	MoMu1,2
<p>d) <i>a combined 406MHz/121.5MHz or type "E" EPIRB</i></p>	MoMu1,2

		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) <i>Увага: не вимагається дублювати наявність обов'язкових для судна за іншими пунктами COH речей у «греб бегу», у цьому пункті зазначається тільки обов'язкове місце їх зберігання</i></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>Плавучі кіси «греб беги» для комплектації рятувальних плотів</p> <p>a) <i>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.</i></p> <p>b) <i>Увага: не вимагається дублювати наявність обов'язкових для судна за іншими пунктами COH речей у «греб бегу», у цьому пункті зазначається тільки обов'язкове місце їх зберігання.</i></p>	<p>MoMu0,1,2</p> <p>MoMu0,1,2</p>
4.21.3	<p>Рекомендований вміст плавучих кіс («греб бегів»)</p> <p>a) <i>2 червоні парашутні і 2 червоні ручні сигнальні ракети (фальшфейєри) та палички хімічного світла ціалумного типу (червоні ракети за вимогами SOLAS)</i></p> <p>b) <i>водонепроникний ручний прилад EPFS (електронної системи визначення місця) (напр. «джипіес» (GPS))</i></p> <p>c) <i>передавально-приймальна рація SART (Search and Rescue Transponder (рація для пошуку і рятування)), у принаймні одному із «греб бегів», що є на об'явку яхти</i></p> <p>d) <i>комбінована рація з частотами 406MHz/121.5MHz або типу "E" EPIRB (дивіться COH 4.19.1) принаймні в одному</i></p>	<p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p> <p>MoMu1,2</p>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<i>(see OSR 4.19.1) in at least one of the grab bags carried by a yacht</i>	
<i>e) water in re-sealable containers or a hand-operated desalinator plus containers for water</i>	MoMu1,2
<i>f) a watertight hand-held marine VHF transceiver plus a spare set of batteries</i>	MoMu0,1,2
<i>g) a watertight flashlight with spare batteries and bulb</i>	MoMu0,1,2
<i>h) dry suits or thermal protective aids or survival bags</i>	
<i>i) second sea anchor for the liferaft (not required if the liferaft has already a spare sea anchor in its pack) (recommended standard ISO 17339) with swivel and >30m line diameter >9.5 mm</i>	MoMu0,1,2
<i>j) two safety tin openers (if appropriate)</i>	MoMu0,1,2
<i>k) first-aid kit including at least 2 tubes of sunscreen. All dressings should be capable of being effectively used in wet conditions. The first-aid kit should be clearly marked and re-sealable.</i>	MoMu0,1,2
<i>l) signalling mirror</i>	MoMu0,1,2
<i>m) high-energy food (min 10 000kJ per person recommended for Cat Zero)</i>	MoMu0,1,2
<i>n) nylon string, polythene bags, seasickness tablets (min 6 per person recommended)</i>	MoMu0,1,2
<i>o) watertight hand-held aviation VHF transceiver (if race area warrants)</i>	MoMu0,1,2
<i>p) water in re-sealable containers and a hand-operated desalinator</i>	MoMu0
<i>q) hand-held satellite telephone with waterproof cover and internal batteries</i>	MoMu0
<i>r) strobe light</i>	MoMu0
<i>s) medical supplies including any for pre-existing medical conditions of any crew member</i>	MoMu0
<i>t) spare unbreakable spectacles for any crew members needing them</i>	MoMu0
<i>u) wet notebook with captive pencil</i>	MoMu0
<i>v) powerful whistle (operated by mouth)</i>	MoMu0

	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 батарейками 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<i>w) 6 red SOLAS compliant parachute flares, 3 white parachute flares, 2 orange SOLAS compliant smoke flares, cyalume-type light sticks</i>	MoMu0
<i>x) a watertight, high-powered torch (flashlight) with spare batteries and bulbs</i>	MoMu0
<i>y) watertight hand-held EPFS (Electronic Position-Fixing System) (eg GPS)</i>	MoMu0
<i>z) SART (Search and Rescue Transponder)</i>	MoMu0
<i>aa) 406MHz or type "E" EPIRB registered to the yacht (see OSR 4.19.2)</i>	MoMu0
4.21.4 Swimmer of the Watch Bag	MoMu0
<i>a) It is recommended to keep a bag, stored ready for immediate use within reach of the main companionway hatch, to facilitate the recovery of a man overboard by a swimmer of the watch and containing-</i>	MoMu0
<i>b) 50 metres of buoyant 8mm rope</i>	MoMu0
<i>c) a pair of swim fins</i>	MoMu0
<i>d) a semi-automatic life jacket</i>	MoMu0
<i>e) suitable clothing to effect a man overboard recovery in cold water</i>	MoMu0
4.22 Lifebuoys	
4.22.1 The following shall be provided within reach of the helmsman and ready for instant use:	**
a) a lifebuoy with a self-igniting light and a drogue or a Lifesling with a self-igniting light and without a drogue.	**
b) In addition to a) above, one lifebuoy within reach of the helmsman and ready for instant use, equipped with:	MoMu0,1,2
i a whistle, a drogue, a self-igniting light and	MoMu0,1,2
ii a pole and flag. The pole shall be either permanently extended or be capable of being fully automatically extended (not extendable by hand) in less than 20 seconds. It shall be attached to the lifebuoy with 3 m (10 ft) of floating line and is to be of a length and so	MoMu0,1,2

		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 а) – 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>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category																				
ballasted that the flag will fly at least 1.8 m (6 ft) off the water.																					
iii Each lifebuoy shall be equipped with a sachet of fluoresceine dye	MoMu0																				
4.22.2 When at least two lifebuoys (and/or Lifeslings) are carried, at least one of them shall depend entirely on permanent (eg foam) buoyancy.	MoMu0,1,2																				
4.22.3 Each inflatable lifebuoy and any automatic device (eg pole and flag extended by compressed gas) shall be tested and serviced at intervals in accordance with its manufacturer's instructions.	**																				
4.22.4 Each lifebuoy or lifesling shall be fitted with marine grade retro-reflective material (4.18).	**																				
<i>4.22.5 It is recommended that the colour of each lifebuoy be a safety colour in the yellow-red range.</i>	**																				
4.23 Pyrotechnic and Light Signals																					
4.23.1 Pyrotechnic signals shall be provided conforming to SOLAS LSA Code Chapter III Visual Signals and not older than the stamped expiry date (if any) or if no expiry date stamped , not older than 4 years.	**																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>red parachute flares LSA III 3.1</th> <th>red hand flares LSA III 3.2</th> <th>orange smoke LSA III 3.3</th> <th>race category</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>	red parachute flares LSA III 3.1	red hand flares LSA III 3.2	orange smoke LSA III 3.3	race category	6	4	2	MoMu0,1	4	4	2	MoMu2,3		4	2	Mo4	2	4	2	Mu4	
red parachute flares LSA III 3.1	red hand flares LSA III 3.2	orange smoke LSA III 3.3	race category																		
6	4	2	MoMu0,1																		
4	4	2	MoMu2,3																		
	4	2	Mo4																		
2	4	2	Mu4																		
TABLE 13																					
4.24 Heaving Line	**																				
a) a heaving line shall be provided 15 m - 25 m (50 ft - 75 ft) length readily accessible to cockpit.	**																				
<i>b) the "throwing sock" type is recommended - see Appendix D</i>	**																				
4.25 Cockpit Knife																					
A strong, sharp knife, sheathed and securely restrained shall be provided readily accessible from the deck or a cockpit.	**																				

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>b) 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.	**																				

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
4.26 Storm & Heavy Weather Sails	
4.26.1 Design	
<i>a) it is strongly recommended that persons in charge consult their designer and sailmaker to decide the most effective size for storm and heavy weather sails. The purpose of these sails is to provide safe propulsion for the yacht in severe weather -they are not intended as part of the racing inventory. The areas below are maxima. Smaller areas are likely to suit some yachts according to their stability and other characteristics.</i>	**
4.26.2 High Visibility	
<i>a) Every storm jib shall either be of highly-visible coloured material (eg dayglo pink, orange or yellow) or have a highly-visible coloured patch at least 50% of the area of the sail (up to a maximum diameter of 3m) added on each side; and also that a rotating wing mast should have a highly-visible coloured patch on each side. A storm sail purchased after January 2014 shall have the material of the body of the sail a highly-visible colour.</i>	**
4.26.3 Materials	
<i>a) aromatic polyamides, carbon and similar fibres shall not be used in a trysail or storm jib but spectra/dyneema and similar materials are permitted.</i>	**
<i>b) it is strongly recommended that a heavy-weather jib does not contain aromatic polyamides, carbon and similar fibres other than spectra/dyneema.</i>	**
4.26.4 The following shall be provided:-	
<i>a) sheeting positions on deck for each storm and heavy-weather sail;</i>	**
<i>b) for each storm or heavy-weather jib, a means to attach the luff to the stay, independent of any luff-groove device. A heavy weather jib shall have the means of attachment readily available. A storm jib shall have the means of attachment permanently attached;</i>	**

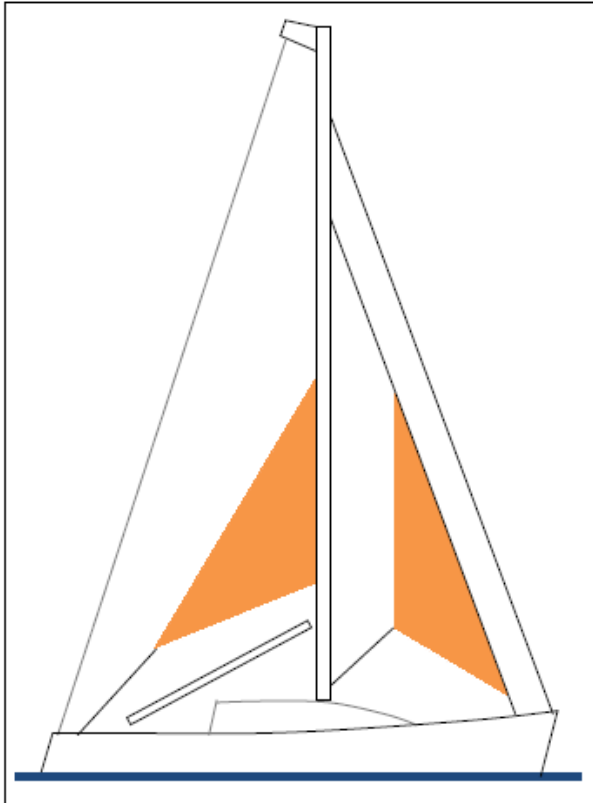
		Категорія
4.26	Штормові вітрила і вітрила важкої погоди	
4.26.1	Конструювання а) наполегливо рекомендується, аби довірені (відповідальні) особи проконсультували своїх розробника і виробника вітрил, аби дійти висновку щодо найбільш ефективних розмірів штормових вітрил і вітрил важкої погоди. Ці вітрила 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) кожний із штормових стакселів має бути, або виготовлений із матеріалу, який за своїм кольором впадає у вічі, (скажімо, світланково-рожевого, помаранчевого, жовтогарячого, чи жовтого кольору), або ж мати добре видимі кольорові нашивки, розміром принаймні у 50% його площі, (аж до максимального діаметра у три метри) розташовані на обох сторонах вітрила, так само і на поворотній крилоподібній щоглі, яка застосовується навзамін триселя, має бути нанесено з обох боків по добре видимій кольоровій ділянці. 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;	** **

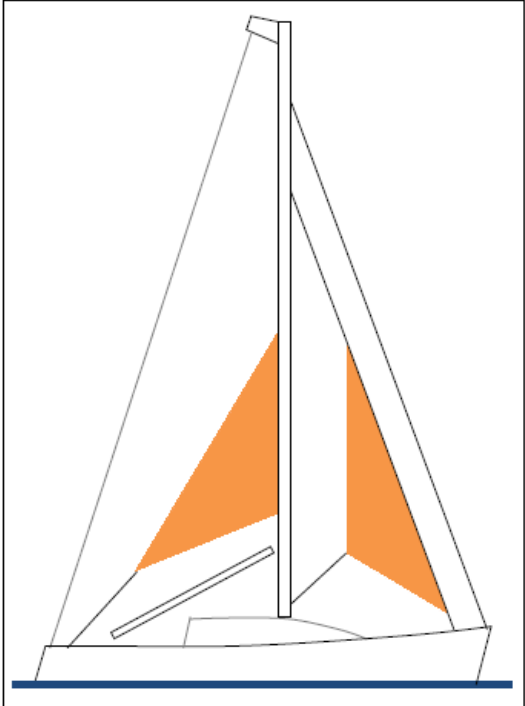
ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
Storm and heavy weather jib areas shall be calculated as: $(0.255 \times \text{luff length} \times (\text{luff perpendicular} + 2 \times \text{half width}))^*$ To apply to sails made in January 2012 and after	
c) a storm trysail which shall be capable of being sheeted independently of the boom with trysail area not greater than 17.5% mainsail hoist (P) x mainsail foot length (E). The storm trysail area shall be measured as $(0.5 \times \text{leech length} \times \text{shortest distance between tack point and leech})$. The storm trysail shall have neither headboard nor battens, however a storm trysail is not required in a yacht with a rotating wing mast which can adequately substitute for a trysail. The method of calculating area applies to sails made in January 2012 and after.	MoMu 0,1,2
d) if a storm trysail is required by either OSR 4.26.4 (c) or OSR 4.26.4 (g) the yacht's sail number and letter(s) shall be placed on both sides of the trysail (or on a rotating wing mast as substitute for a trysail) in as large a size as practicable;	**
e) a storm jib of area not greater than 5% height of the foretriangle squared, with luff maximum length 65% height of the foretriangle;	MoMu0,1,2
f) a heavy-weather jib (or heavy-weather sail in a yacht with no forestay) of area not greater than 13.5% height of the foretriangle squared;	**
g) either a storm trysail as defined in OSR 4.26.4(c), or mainsail reefing to reduce the luff by at least 40%.	MoMu3
h) in the case of a yacht with an in-mast furling mainsail, the storm trysail must be capable of being set while the mainsail is furled.	MoMu0,1,2
i) <i>A trysail track should allow for the trysail to be hoisted quickly when the mainsail is lowered whether or not the mainsail is stowed on the main boom.</i> <i>It is strongly recommended that a boat has either a dedicated trysail track permanently installed with the entry point accessible to a person standing on the main deck or coachroof, or a permanently installed</i>	MoMu0,1,2

		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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<p><i>stay on which to hank the trysail.</i></p> <p><i>k) It is strongly recommended that an inner forestay is provided either permanently installed or readily set up, on which to set the storm jib.</i></p> 	MoMu0,1,2
<p>4.27 Drogue, Sea Anchor</p>	MoMu0,1
<p><i>4.27.1 A drogue for deployment over the stern, or alternatively a sea anchor or parachute anchor for deployment over the bow, complete with all gear needed to rig and deploy the sea anchor or drogue, is strongly recommended to withstand long periods in rough conditions (see Appendix F).</i></p>	MoMu1
<p>4.27.2 A drogue for deployment over the stern, or alternatively a sea anchor or parachute anchor for deployment at the bow, shall be provided complete with all gear needed to rig and deploy the sea anchor or drogue to withstand long periods in rough conditions (see OSR Appendix F)</p>	MoMu0
<p>4.28 Man Overboard Alarm</p>	MoMu0
<p>4.28.1 Each yacht shall be equipped with a man overboard alarm including an emergency button immediately accessible to a helmsman which will sound an audible alarm in the accommodation and simultaneously send</p>	MoMu0

		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 застосування 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,	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
an appropriate signal to the ship's navigational software	
4.28.2 <i>A yacht is recommended to be equipped with an EPFS (e.g. GPS) capable of immediately recording a man overboard position from each helm station</i>	MoMu 1, 2
4.28.3 A yacht shall be equipped with an EPFS (e.g. GPS) capable of immediately recording a man overboard position from each helm station (From January 2012)	MoMu 1, 2
4.29 Deck Bags	Mo0
4.29.1 OSR 4.29 shall apply only when RRS 51 moveable ballast is changed in the Notice of Race, Sailing Instructions or Class Rules to permit deck bags	Mo0
a) A deck bag or bags may be provided for the stowage of sails on deck	Mo0
b) A deck bag shall be:-	Mo0
i so constructed to ensure rapid draining of water	Mo0
ii securely fastened in such a way that the integrity of deck fittings e.g. stanchions and lifelines, is not compromised	Mo0

		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 стертнування 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 стертнування судном. (від січня 2012 року)	MoMu 1, 2
4.29	Палубні кіси	Mo0
4.29.1	COH 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Category

SECTION 5 - PERSONAL EQUIPMENT

5.01 Lifejacket

5.01.1 Each crew member shall have a lifejacket as follows:-

- a) i In accordance with ISO 12402 – 3 (Level 150) or equivalent, including EN 396 or UL 1180
- ii Lifejackets manufactured after 1 January 2012 shall be in accordance with ISO 12402-3 (Level 150) and shall be fitted with:-
 - an emergency light in accordance with either ISO 12402-8 or SOLAS LSA code 2.2.3.
 - a sprayhood in accordance with ISO 12402-8.
 - a full deck safety harness in accordance with ISO 12401 (ISO 1095) including a crotch or thigh strap (holding down device) as specified in ISO 12401 (ISO 1095).
 - If of an inflatable type either
 - (a) automatic, manual and oral inflation or
 - (b) manual and oral inflation

Notes: ISO 12402 requires Level 150 lifejackets to be fitted with a mandatory whistle and retro-reflective material. Also, when fitted with a safety harness, ISO 12402 requires that this shall be the full safety harness in accordance with ISO 12401. Any equivalent lifejacket shall have equal requirements.

Persons of larger than average build are generally more buoyant than those of average build and so do not require a lifejacket with greater levels of flotation. Wearing a Level 275 lifejacket may hamper entry into liferafts.

- b) fitted with either a crotch strap(s) / thigh straps or a full safety harness in accordance with ISO 12401,

Note: The function of lifejacket crotch/thigh straps is to hold the buoyancy element down. A crew member before a race should adjust a lifejacket to fit then retain that lifejacket for the duration of the race. Correct adjustment is fundamental to the lifejacket functioning correctly.

- c) fitted with a lifejacket light in accordance with SOLAS LSA code 2.2.3 (white, >0.75 candelas, >8 hours),

**

**

**

**

**

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 стegovими 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 стegovими шлейками, або відповідати нормам ISO 12401.</p> <p>Візьміть до уваги: підгузні, чи стegovі шлейки мають слугувати тому, аби фіксувати засіб плавучості знизу. Кожний член екіпажу має, перед тим, як брати участь у перегонах, 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>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
d) if inflatable have a compressed gas inflation system,	**
e) if inflatable, regularly checked for gas retention,	**
f) compatible with the wearer's safety harness,	**
g) clearly marked with the yacht's or wearer's name,	**
h) fitted with a splashguard / sprayhood in accordance with ISO 12402 – 8,	MoMu0
i) Fitted with a PLB unit (as with other types of EPIRB, should be properly registered with the appropriate authority)	MoMu0
<i>It is strongly recommended that a lifejacket has:</i>	
<i>j) a splashguard / sprayhood See ISO 12402 – 8,</i>	MoMu1,2,3,4
<i>k) a PLB unit (as with other types of EPIRB, should be properly registered with the appropriate authority)</i>	MoMu1,2,3,4
<i>l) if of a gas inflatable type, a spare cylinder and if appropriate a spare activation head</i>	MoMu1,2,3,4
5.01.2 For every gas inflatable lifejacket a spare cylinder and if appropriate a spare activation head shall be carried.	MoMu0
5.01.3 Each yacht shall carry a spare lifejacket or lifejacket(s) as required in OSR 5.01.1 sufficient for at least 10% of the total number of persons on board (minimum one spare lifejacket). At least one of the required spare lifejacket(s) shall be a semi - automatic for use in man overboard recovery.	MoMu0
5.01.4 The person in charge shall personally check each lifejacket at least once annually.	**
5.02 Safety Harness and Safety Lines (Tethers)	MoMu0,1,2,3
5.02.1 Each crew member shall have a harness and safety line that complies with ISO 12401 or equivalent with a safety line not more than 2m in length. Harnesses and safety lines manufactured prior to Jan 2010 shall comply with either ISO 12401 or EN 1095. Harnesses and safety lines manufactured prior to Jan 2001 are not permitted.	MoMu0,1,2,3
<i>a) Warning it is possible for a plain snaphook to disengage from a U bolt if the hook is rotated under load at right-angles to the axis of the U-bolt. For this reason the use of snaphooks with</i>	MoMu0,1,2,3

	<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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p><i>a) 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></p>	<p>MoMu0,1,2,3</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>MoMu1,2,3,4</p>

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<i>positive locking devices is strongly recommended.</i>	
5.02.2 At least 30% of the crew shall each, in addition to the above be provided with either:-	MoMu0,1,2,3
a) a safety line not more than 1m long, or	MoMu0,1,2,3
b) a mid-point snaphook on a 2m safety line	MoMu0,1,2,3
c) Each yacht shall carry spare harness and safety line units as required in OSR 5.02.1 above sufficient for at least 10% of the total number of persons on board (minimum one unit).	Mo0
5.02.3 A safety line purchased in January 2001 or later shall have a coloured flag embedded in the stitching, to indicate an overload. A line which has been overloaded shall be replaced as a matter of urgency.	MoMu0,1,2,3
5.02.4 A crew member's lifejacket and harness shall be compatible	MoMu0,1,2,3
<i>5.02.5 It is strongly recommended that:-</i>	MoMu0,1,2,3
<i>a) static safety lines should be securely fastened at work stations;</i>	MoMu0,1,2,3
<i>b) A harness should be fitted with a crotch strap or thigh straps. Crotch straps or thigh straps together with related fittings and fixtures should be strong enough to lift the wearer from the water.</i>	MoMu0,1,2,3
<i>c) to draw attention to wear and damage, stitching on harness and safety lines should be of a colour contrasting strongly with the surrounding material;</i>	MoMu0,1,2,3
<i>d) snaphooks should be of a type which will not self-release from a U-bolt (see OSR 5.02.1(a)) and which can be easily released under load (crew members are reminded that a personal knife may free them from a safety line in emergency);</i>	MoMu0,1,2,3
<i>e) a crew member before a race should adjust a harness to fit then retain that harness for the duration of the race.</i>	MoMu0,1,2,3
<i>5.02.6 Warning - a safety line and safety harness are not designed to tow a person in the water and it is important that the shortest safety line length possible be used with a harness to minimise or eliminate the risk of a person's torso becoming immersed in water</i>	**

	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 лінвою не більше одного метра завдовжки, або б) патент карабіном на середині двохметрової страхувальної лінви. с) На кожній яхті мають знаходитися запасні страхувальні пояси зі страхувальними лінвами, 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 лінви, придбані у січні 2001 року і пізніше, має бути вшито кольоровий прапорець, аби визначати перевантаження. Лінву, 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 лінви 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 лінвах 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 лінви 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,	**

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<i>outside the boat, especially when working on the foredeck. 1m safety lines or the midpoint snaphook on a 2m line should be used for this purpose. The diligent use of a properly adjusted safety harness and the shortest safety line practicable is regarded as by far the most effective way of preventing man overboard incidents.</i>	
5.03 Personal Location Lights	MoMu0
a) two packs of miniflares or two personal location lights (either SOLAS or strobe) shall be provided for each crew member: one should be attached to, or carried on, the person when on deck at night.	MoMu0
5.04 Foul Weather Suits	
a) a foul weather suit with hood shall be supplied to each crew member .	MoMu0
<i>b) it is recommended that a foul weather suit should be fitted with marine-grade retro-reflective material, and should have high-visibility colours on its upper parts and sleeve cuffs. See OSR 4.18</i>	**
5.05 Knife	MoMu0
A knife, one shall be supplied to each crew member to be worn on the person at all times	MoMu0
5.06 Watertight flashlight	MoMu0
A buoyant watertight flashlight, one shall be supplied to each crew member.	MoMu0
5.07 Survival Equipment	MoMu0
5.07.1 One set of Survival Equipment shall be supplied to each crew member to include:-	MoMu0
a) an immersion suit (attention is drawn to EN ISO 15027-1 constant wear suits, and EN ISO 15027-2 abandonment suits and the LSA Code Chapter II, 2,3);	MoMu0
b) a PLB (Personal Locator Beacon) equipped with 406MHz and 121.5Mhz;	MoMu0
c) a personal unit in addition to the PLB in OSR 4.07.1(b) if the location device carried by the yacht in accordance with OSR 3.29.1(h) requires it;	MoMu0
<i>d) Attention is drawn to the value of keeping on the person a combined 406MHz/121.5MHz PLB when</i>	MoMu0,1,2

		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 об'їмом.</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>б) 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(б) у разі це вимагається за застосування приладу для означення місця, того, що встановлено на яхті, відповідно до СОН 3.29.1(г); <i>д) Зверніть увагу на значимість застосування особистого приладу PLB з частотами</i>	MoMu0 MoMu0 MoMu0 MoMu0,1,2

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<i>on deck: this may aid location in a man overboard incident independent of the equipment carried by the parent vessel</i>	
e) All PLB units, as with other types of EPIRB, should be properly registered with the appropriate authority	MoMu0,1,2
5.07.2 It is strongly recommended that an immersion suit should be supplied to each crew member in a multihull in conditions where there is a potential for hypothermia	Mu1,2,3,4
5.08 Diving Equipment	
5.08.1 A yacht shall carry at least two diving suits each to cover the entire body and including gloves, fins and portable air supplies.	MoMu0

		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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
SECTION 6 - TRAINING	
6.01 At least 30% but not fewer than two members of a crew, including the skipper shall have undertaken training within the five years before the start of the race in both 6.02 topics for theoretical sessions, and 6.03 topics which include practical, hands-on sessions.	MoMu1,2
6.01.2 Every member of a crew including the skipper shall have undertaken training as in OSR 6.01	MoMu0
<i>6.01.3 It is strongly recommended that all crew members should undertake training as in OSR 6.01 at least once every five years</i>	MoMu1,2
6.01.4 Except as otherwise provided in the Notice of Race, an in-date certificate gained at an ISAF Approved Offshore Personal Survival Training course shall be accepted by a race organizing authority as evidence of compliance with Special Regulation 6.01. See Appendix G - Model Training Course, for further details.	MoMu0,1,2
6.02 Training Topics for Theoretical Sessions	
6.02.1 care and maintenance of safety equipment	MoMu0,1,2
6.02.2 storm sails	MoMu0,1,2
6.02.3 damage control and repair	MoMu0,1,2
6.02.4 heavy weather - crew routines, boat handling, drogues	MoMu0,1,2
6.02.5 man overboard prevention and recovery	MoMu0,1,2
6.02.6 giving assistance to other craft	MoMu0,1,2
6.02.7 hypothermia	MoMu0,1,2
6.02.8 SAR organisation and methods	MoMu0,1,2
6.02.9 weather forecasting	MoMu0,1,2
6.03 Training Topics for Practical, Hands-On Sessions	
6.03.1 liferafts and lifejackets	MoMu0,1,2
6.03.2 fire precautions and use of fire extinguishers	MoMu0,1,2
6.03.3 communications equipment (VHF, GMDSS, satcomms, etc.)	MoMu0,1,2
6.03.4 pyrotechnics and EPIRBs	MoMu0,1,2
6.04 Routine Training On-Board	**
<i>6.04.1 It is recommended that crews should practice safety routines at reasonable intervals including the drill for</i>	**

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
6.01.3	<i>Наполегливо рекомендовано</i> аби всі члени екіпажу проходили курс підготовки за СОН 6.01 принаймні раз за кожні п'ять років	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 визнанням 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 бідкування (EPIRB)	MoMu0,1,2
6.04	<i>Підготовка на облавку за заведеним порядком</i>	**
6.04.1	<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>	**

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

	Category
<i>man-overboard recovery</i>	
6.05 Medical Training	MoMu0
6.05.1 At least one member of the crew shall have a valid STCW 95 A-VI/4-2 (Proficiency In Medical Care) certificate or equivalent	MoMu0
6.05.2 In addition to 6.05.1 another member of the crew	MoMu0
At least two members of the crew	MoMu1
At least one member of the crew shall have a first aid certificate completed within the last five years meeting any of the following requirements:	MoMu2
i) A certificate listed on the ISAF website www.sailing.org/specialregs of MNA recognised courses	
ii) STCW 95 First Aid Training complying with A-VI/1-3 – Elementary First Aid or higher STCW level	
6.05.3 At least one member of the crew shall be familiar with First Aid procedures, hypothermia, drowning, cardio-pulmonary resuscitation and relevant communications systems (see OSR 6.02.7 and 6.03.3).	MoMu3,4
6.05.4 <i>An example model first aid training course is included in Appendix N.</i>	**
6.06 Diving Training	MoMu0
6.06.1 At least 30% of the crew shall have received appropriate diving training to enable them to carry out basic repairs underwater and to provide assistance if necessary in recovery of a man overboard	MoMu0

		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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix A Part I

APPENDIX A part I**Minimum Specifications for Yachtsmen's Liferafts
for liferafts manufactured prior to 1/03**

Appendix A does not cover liferafts intended for category 0 races

1.0 General design

Liferaft(s) capable of carrying the whole crew shall meet the following requirements:

- a) Stowage - see Special Regulation 4.20.2
- b) Must be designed and used solely for saving life at sea
- c) The liferaft shall be so constructed that, when fully inflated and floating with the cover uppermost, it shall be stable in a seaway
- d) The construction of the liferaft shall include a canopy or cover, which shall unless specified by the national Authority or Notice of Race automatically be set in place when the liferaft is inflated. This cover shall be capable of protecting the occupants against injury from exposure, and means shall be provided for collecting rain. The cover of the liferaft shall be of a highly visible colour.
- e) The liferaft shall be fitted with a painter line and shall have a lifeline becketed round the outside. A lifeline shall also be fitted round the inside of the liferaft
- f) The liferaft shall be capable of being readily righted by one person if it inflates in an inverted position
- g) The liferaft shall be fitted at each opening with efficient means to enable persons in the water to climb on board
- h) The liferaft shall be contained in a valise or other container, so constructed as to be capable of withstanding hard wear under conditions met with at sea. The liferaft in its valise or other container shall be inherently buoyant
- i) The buoyancy of the liferaft shall be so arranged as to achieve a division into an even number of separate compartments, half of which shall be capable of supporting out of the water the number of persons which the liferaft is fit to accommodate, without reducing the total supporting area.
- j) The number of persons which an inflatable liferaft shall be permitted to accommodate shall be equal to:
 - i) the greatest whole number obtained by dividing by 0.096 the volume, measured in cubic metres of the main buoyancy tubes (which for this purpose shall include neither the arches nor the thwarts if fitted) when inflated, or
 - ii) the greatest whole number obtained by dividing by 3720 the area measured in square centimetres of the floor (which for this

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 кінь 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix A Part I

- purpose may include the thwart or thwarts if fitted) of the liferaft when inflated whichever number shall the less
- k) The floor of the liferaft shall be waterproof and unless otherwise prescribed by a National Authority or Notice of Race, shall be capable of being sufficiently insulated against the cold either:-
- i) by means of one or more compartments which the occupants can inflate if they so desire, or which inflate automatically and can be deflated and re-inflated by the occupants; or
 - ii) by other equally efficient means not dependent on inflation

2.0 Equipment

- a) one buoyant rescue quoit, attached to at least 30 metres of buoyant line
- b) one safety knife and one bailer
- c) two sponges
- d) one sea anchor or drogue permanently attached to the liferaft (compliance with ISO 17339 or equivalent is recommended)
- e) two paddles
- f) one repair outfit capable of repairing punctures in buoyancy compartments
- g) one topping-up pump or bellows
- h) one waterproof electric torch
- i) three hand-held red distress flare signals in accordance with SOLAS regulation 36
- j) six anti-seasickness tablets for each person which the liferaft is deemed fit to accommodate
- k) instructions on a plastic sheet on how to survive in the liferaft
- l) the liferaft shall be inflated by a gas which is not injurious to the occupants and the inflation shall take place automatically either on the pulling of a line or by some other equally simple and efficient method. Means shall be provided whereby a topping-up pump or bellows may be used to maintain pressure

3.0 Marking of liferafts

- 3.1 Each liferaft shall be clearly marked with the yacht's name or sail number or identification code on:-
- a) the canopy
 - b) the bottom
 - c) the valise or container
 - d) the certificate
- 3.2 *Numbers and letters on the liferaft shall be as large as possible and in a strongly contrasting colour. Marine grade retro-reflective material shall be appropriately fitted to every raft.*

(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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix A Part II

APPENDIX A part II

Appendix A does not cover liferafts intended for category 0 races

The ISAF liferaft

The ISAF liferaft specification (OSR Appendix A part II) was published in 2002 pending completion of ISO standard 9650 and served the offshore community well.

As ISO 9650 is now widely available ISAF is following previously-established policy to promote the ISO standard as its primary reference. It is the intention of ISAF that the ISAF specification will continue to be an acceptable alternative although manufacturers may choose to no longer market products under the ISAF name. The complete ISAF liferaft specification is at www.sailing.org/specialregs

Please refer to the text of Special Regulations for further details.

Chairman Special Regulations Liferaft Working Party
November 2007

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix B

APPENDIX B

A Guide to ISO and other standards

Application and Development Policy

Whenever possible a relevant ISO Standard, CEN Norm, SOLAS regulation or other internationally-recognised standard is called up by OSR. Changes and developments in international standards are reviewed by the Special Regulations sub Committee and may replace part of Special Regulations. Significant changes will when possible affect new yachts and/or new equipment only.

ISO

ISO, the International Organization for Standardization is a world-wide federation of national standards bodies (ISO member bodies). The work of preparing International Standards is normally carried out through ISO Technical Committees. Each member body interested in a subject for which a Technical Committee has been established has the right to be represented on that committee. International organisations governmental and non-governmental, including eg ISAF, take part in the work. Copies of International Standards may be obtained from a national standards body. The following International Standards (or Draft Standards) are mentioned in Special Regulations:-

ISO standard	Subject	Special Regulation
8729-1	marine radar reflectors	4.10
8729-2	marine radar reflectors	4.10
9650	liferafts	Appendix A Part II
11812	watertight & quick draining cockpits	3.09
12401	deck safety harness (also published as EN 1095)	5.02
12402	Personal Flotation Devices	5.01
12215	hull construction standards	3.03
12217-2	assessment of stability and buoyancy	3.04.4, 3.05
15085	guardlines (lifelines) trampolines, nets, stanchions, hooking points	3.14, 3.15
17339	sea anchors	4.27

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

 ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix B

CEN

CEN standards (Norms) are developed in Europe by CEN (European Committee for Standardization – Comité Européen de Normalisation) which publishes ENs (European Norms) and which works closely with ISO. In OSR the following are mentioned:-

EN standard	Subject	Special Regulation
394,399	lifejacket accessories	5.01
396	lifejackets	5.01
1095	deck safety harness (also published as ISO 12401)	5.02
1913-1-3	immersion suits	5.07

ABS

ABS Guide for Building and Classing Offshore Yachts. This Guide to scantlings (construction standards) was originally published by ABS (American Bureau of Shipping) in co-operation with the Offshore Racing Council. A plan approval service formerly offered by ABS has been discontinued. However, copies of the Guide are available from the ISAF office. Designers and builders may provide written statements to confirm that they have designed and built a yacht in accordance with the original Guide or ABS-approved derivatives (see OSR Appendix M).

RCD

The RCD (Recreational Craft Directive) is published with the authority of the EC under which “notified bodies” may approve construction standards of yachts which may then be entitled to display a CE mark permitting sale in the EC (see OSR 3.03 and Appendix M).

SOLAS

The SOLAS (Safety of Life At Sea) Convention is published by IMO (International Maritime Organisation) at which ISAF has Consultative Status. SOLAS Chapter III, Regulation 3, 10 refers to the LSA (Life Saving Appliances) Code (published as a separate booklet) to which OSR makes the following references:-

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:

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix B

LSA Code	Subject	Special Regulation
Chapter III, 3.1, 3.2, 3.3	Flares (pyrotechnics)	4.23
Chapter II, 2.2.3	Lifejacket lights	5.01
Chapter IV, 4	Liferafts	4.20
Chapter II, 2.3	Immersion suits	5.07.1
Chapter II, 2.5	Thermal protective aids	Appendix A Part II

Addresses

CEN Central Secretariat,
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,
1 rue de Varembe,
Case Postale 56,
CH-1211 Genève 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,
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

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix C

APPENDIX C
Standard Inspection Card

- Please note that this appendix is not comprehensive but only a guide for use by Race Organisers. Add items as appropriate. A copy of the card should be given to the yacht in advance.
- **PERSON IN CHARGE** please prepare the boat and sign the card.
- **INSPECTORS** mark each item with a tick or cross in the check box. Write an additional report if necessary. Show the card to the person in charge and return card with report to the Race Committee as soon as possible.

YACHT _____

Sail No _____

Number of crew this race _____

Liferaft total capacity _____

IMPORTANT inspection is carried out only as a guide. An inspector cannot limit or reduce the complete and unlimited responsibility of the owner and the person in charge.

"I hereby declare that I am the owner or person in charge and that I have read and understood Special Regulations and in particular 1.02.1, 1.02.2, and 1.02.3 (Responsibility of Person in Charge)"

Signed _____

Printed Name _____

Date _____

BELOW DECK

On one or more berths show the following:-

Special
Regs

Completed
Inspection /
Comment

How many safety harness and lines?	5.02.2	
Coloured flags in new harness lines?	5.02	
How many extra safety harness lines?	5.02.2	
How many lifejackets?	5.02	
Foghorn	4.09	
Flashlight + spare batteries and bulbs	4.07.1(b)	
Hi-powered flashlight/spotlight + appropriate spares	4.07.1(a)	
rigging cutters	4.16	
first aid kit and manual	4.08	
2 stout buckets	3.23	
2 fire extinguishers	4.05	

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	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix C

is keel-stepped mast heel restrained?	3.12	
engine permanently installed and securely covered?	3.28.1	
heavy-weather jib (if not rigged on deck-see below)	4.26.4(b), (f)	
stowage chart with location of principal items of safety equipment	4.12	
heavy movable objects securely fastened in place?	2.03.2	

BELOW DECK also show the following:-

How many valid liferaft certificate(s)?	4.20	
in date liferaft certificate(s)?	4.20	
rating certificate(s) signed by owner?		
rating certificate(s) expiry date(s)?		
radar reflector data sheet (if not 18" octahedral) declaring at least 10m2 RCS	4.10	
charts (not solely electronic)	4.11	
Structural requirement conformity	3.03.	
Stability requirement conformity	3.04.	
406MHz EPIRB - identity number?	4.19	
serviced?	4.19	
Statement(s) of training completed by how many crew?	6.01	

ON DECK

block companionway hatch shut	3.08.3(b)	
show retaining device connected to washboard(s)	3.08.4(b) (ii)	
show retaining device connected to bilge pump handle(s)	3.23.4	
rig the storm jib (or if none, the heavy weather jib) with jib sheets ready for use	4.26.4(a), (e)	
rig the trysail with sheets ready for use	4.26.4	
can trysail be set without removing mainsail from luff groove or mainsail cars from track?	4.26.4(b)	
install equipment for steering without the rudder - has it been tried?	4.15.1(b)	
rig radar reflector at least 4.0m above the water as it would be used	4.10	
prepare to demonstrate nav lights both main and reserve	3.27	

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 плоті?	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	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix C

fix shut cockpit lockers as if for heavy weather	3.02.1	
can crew stay clipped on along and across deck?	4.04.2(b) (ii)	
are lifelines taut?	3.14.2	
show jackstays rigged for use	4.04	
static safety lines at work stations? how many?	4.04.2(b) & 5.02.5(b)	

MAN OVERBOARD

date and place of last MoB drill?	6.04.1	
how many of this crew has done MoB drill on this boat?	6.04.1	

PYROTECHNICS (FLARES)

remove each flare from container and have laid out for inspection.	4.23	
red hand flares -how many? All SOLAS?	4.23	
red parachute flares -how many? All SOLAS?	4.23	
white hand flares -how many?	4.23	
orange smoke flares -how many? All SOLAS?	4.23	
can crew members describe ""blind"" how these flares operate?	4.23	

INSPECTOR'S REPORT TO RACE COMMITTEE

I inspected the above yacht on (date): _____

Location: _____

Comments: _____

Signed _____

Printed name _____

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 (фальшфеєри) – скільки їх? Всі SOLAS?	4.23	
Червоні парашутні ракети – скільки їх? Всі SOLAS?	4.23	
Білі ручні ракети (фальшфеєри) – скільки їх?	4.23	
Жовтогарячі димові ракети – скільки їх? Всі SOLAS?	4.23	
Чи можуть члени екіпажу описати «в сліпу», як ці ракети приводити в дію?	4.23	

РАПОРТ ІНСПЕКТОРА ПЕРЕГОНОВОМУ КОМІТЕТОВІ

Я провів інспекторську перевірку зазначеної вище яхти _____ (дата)

Місце перевірки: _____

Висновки, зауваження: _____

Підпис _____

Прізвище і ім'я друкованими літерами _____

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix D

APPENDIX D

For information only
Quickstop and Lifesling

**MAN OVERBOARD – QUICK STOP AND THE LIFE SLING
(OR SEATTLE SLING)**

When a crew member goes over the side recovery time is of the essence. In an effort to come up with a recovery system that is simple and lightning quick, the US Yacht Racing Union Safety at Sea Committee, the US Naval Academy Sailing Squadron, the Cruising Club of America Technical Committee and the Sailing Foundation of Seattle, Washington, joined forces to conduct extensive research and sea trials. The result of their collaboration is the “Quick-Stop” method of man-overboard recovery.

The hallmark of this method is the immediate reduction of boat speed by turning to windward and then manoeuvring slowly, remaining near the victim. In most cases, this is better than reaching off, then gybing or tacking and returning on a reciprocal course.

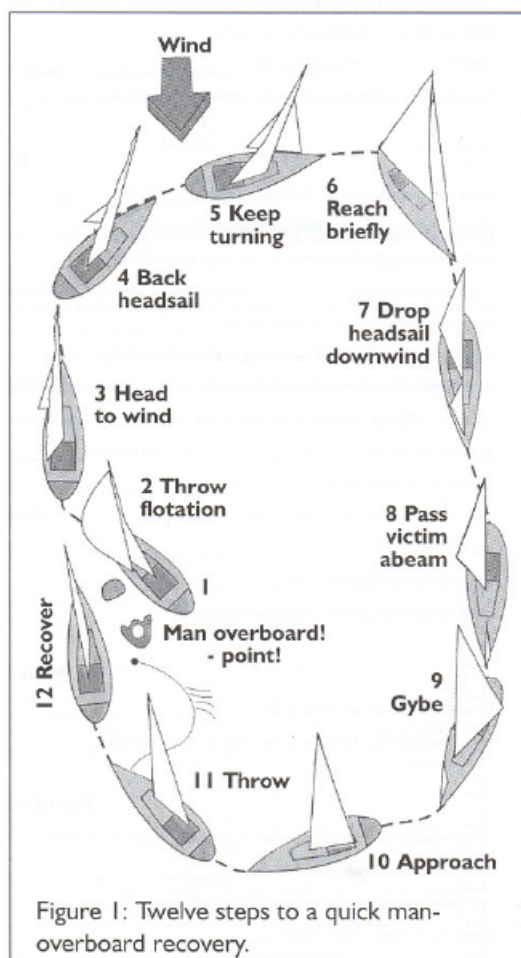
QUICK-STOP

1. Shout “man overboard” and detail a crew member to spot and point to **the victim’s position** in the water. The spotter should not take his eyes off the victim (see Figure 1).

2. Provide immediate flotation. Throw buoyant objects such as cockpit cushions, life rings and so on. These objects may not only come to the aid of the victim, but will “litter the water” where he went overboard and help your spotter to keep him in view. Deployment of the pole and flag (dan buoy) requires too much time. The pole is saved to “put on top” of the victim in case the initial manoeuvre is unsuccessful.

3. Bring boat head-to-wind and beyond (see Figure 1).

4. Allow headsail to back and further slow the boat.



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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix D

5. **Keep turning with headsail backed** until wind is abaft the beam.
6. **Head on beam-to-broad reach course** for two or three lengths then go nearly dead downwind.
7. **Drop the headsail** while keeping the mainsail centred (or nearly so). The jib sheets are not slacked, even during the dousing manoeuvre, to keep them inside the lifelines.
8. **Hold the downward course** until victim is abaft the beam.
9. **Gybe.**
10. **Approach the victim** on a course of **approximately** 45 degrees to 60 degrees off the wind.
11. **Establish contact** with the victim with heaving line or other device. The Naval Academy uses a "throwing sock" containing 75 feet of light floating line and a bag that can be thrown into the wind because the line is kept inside the bag and trails out as it sails to the victim.
12. **Effect recovery** over the windward side.

Quickstop Under Spinnaker

The same procedure is used to accommodate a spinnaker. Follow the preceding instructions. As the boat comes head-to-wind and the pole is eased to the head stay, the spinnaker halyard is lowered and the sail is gathered on the fore deck. The turn is continued through the tack and the approach phase commences.

Quickstop in Yawls & Ketches

Experiment with your mizzen sail. During sea trials, it was found best to drop the mizzen as soon as possible during the early phases of Quick-Stop.

Quickstop Using Engine

Use of the engine is not essential, although it's advisable to have it running in neutral, during Quick-Stop in case it is needed in the final approach. Check first for trailing lines!

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!

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix D

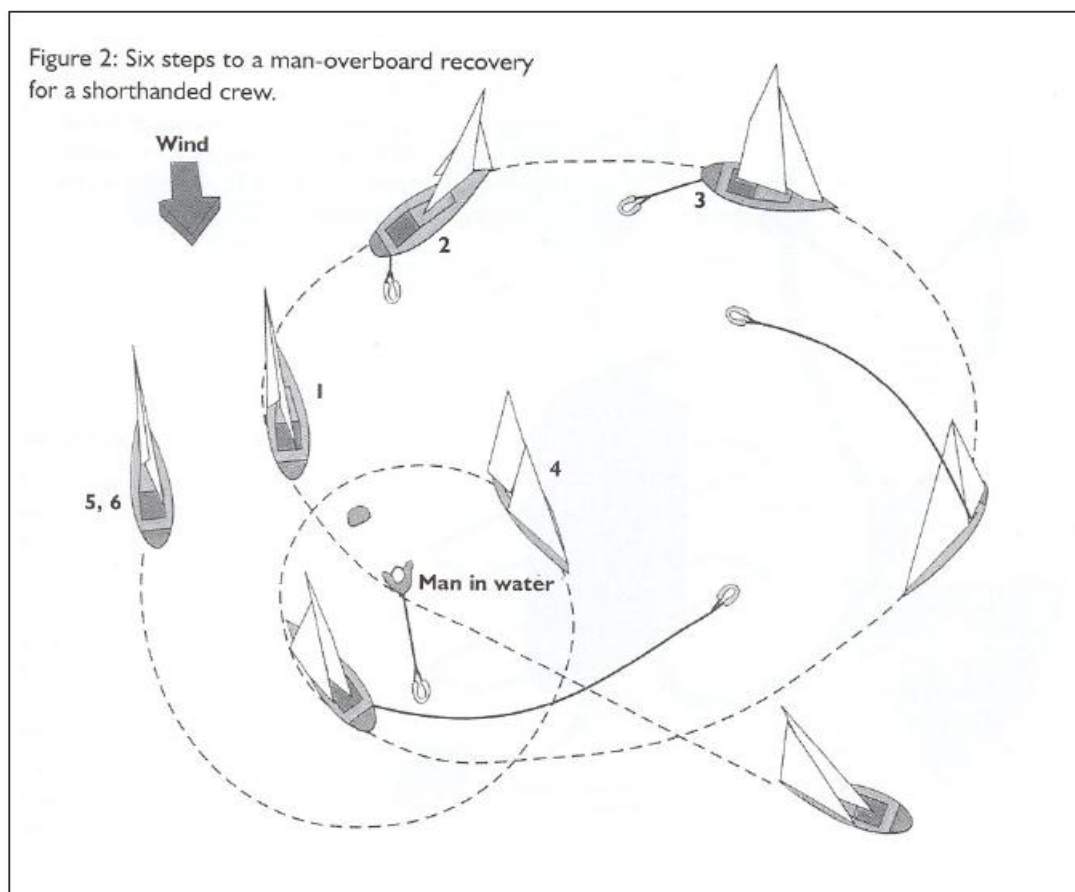
SHORTHANDED CREWS

When there are only two people sailing together and a man-overboard accident occurs, the remaining crew member may have difficulty in handling the recovery alone. If the victim has sustained injuries, getting him back aboard may be almost impossible. The Quick-Stop method is simple to effect by a singlehander, with only one alteration to the procedure: the addition of the "Lifesling", a floating horsecollar device that doubles as a hoisting sling. The Lifesling is attached to the boat by a length of floating line three or four times the boat's length.

When a crew member falls overboard the scenario should proceed as follows:

1. A cushion or other flotation is thrown while the boat is brought IMMEDIATELY head-to-wind, slowed and stopped.

Reproduced with the kind permission of US Sailing.

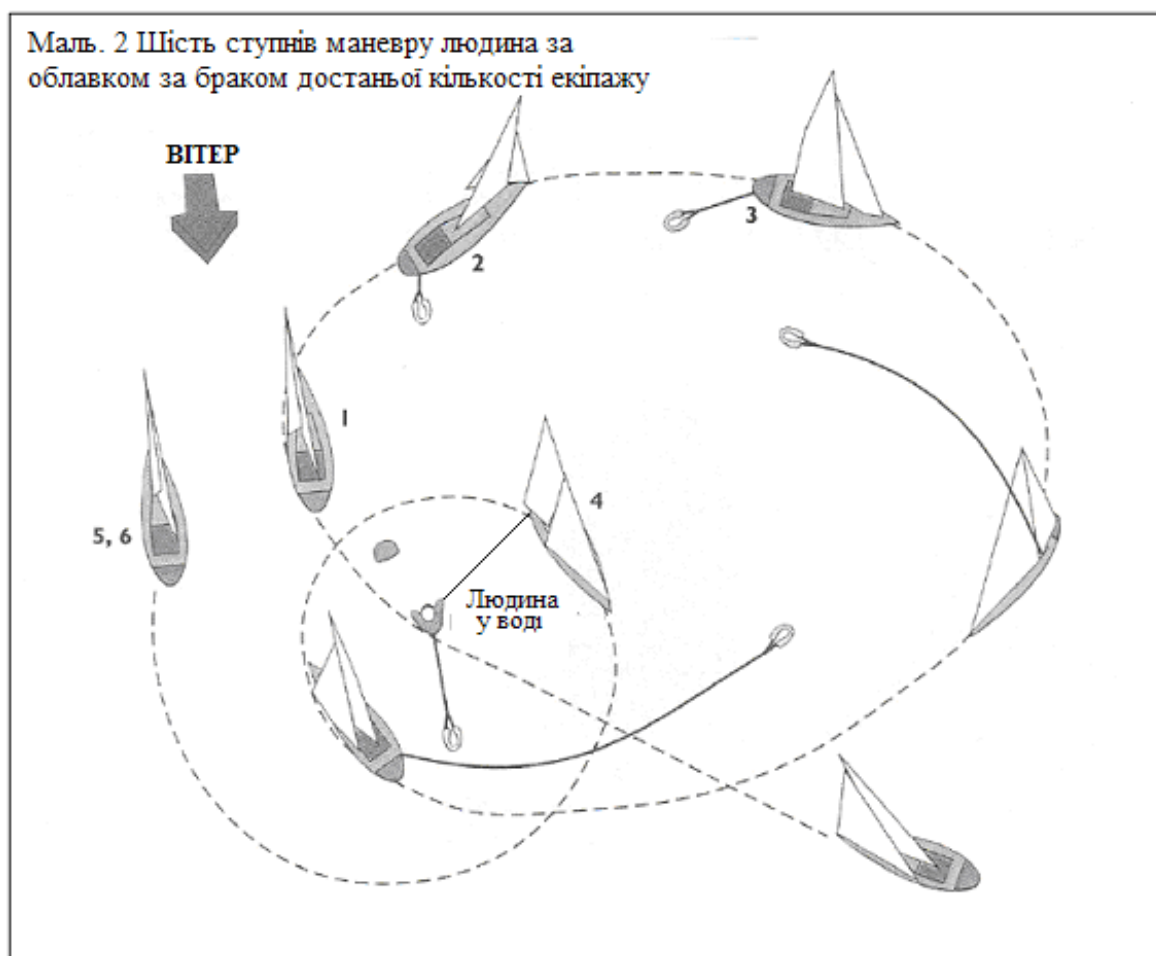


ЗА БРАКОМ ЕКІПАЖУ У ДОСТАТНЬОМУ СКЛАДІ

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.

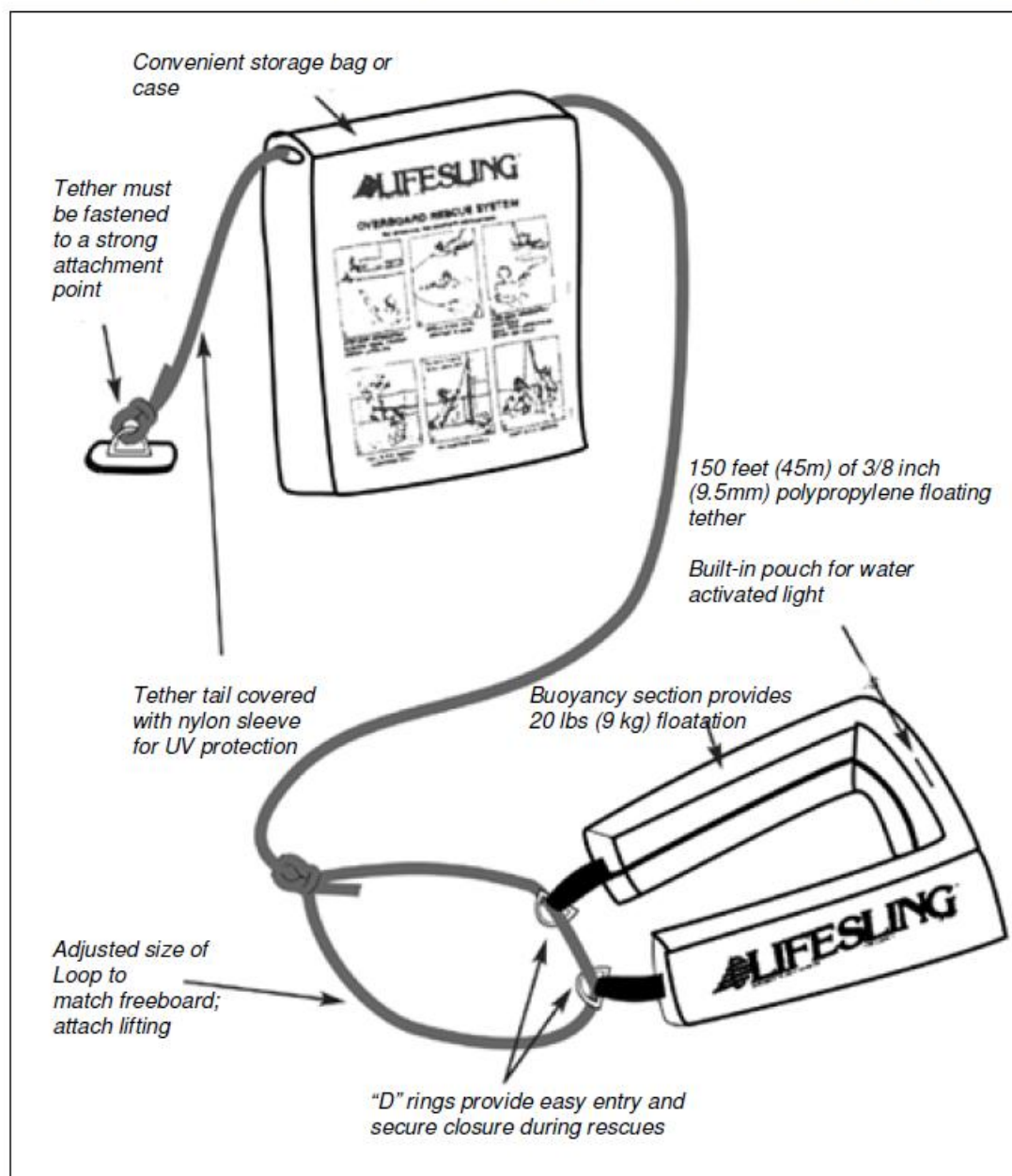
Друкється за люб'язним дозволом US Sailing.



ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix D

2. The Lifesling is deployed by opening the bag on the stern pulpit and dropping the sling into the water. It will trail astern and draw out the line.

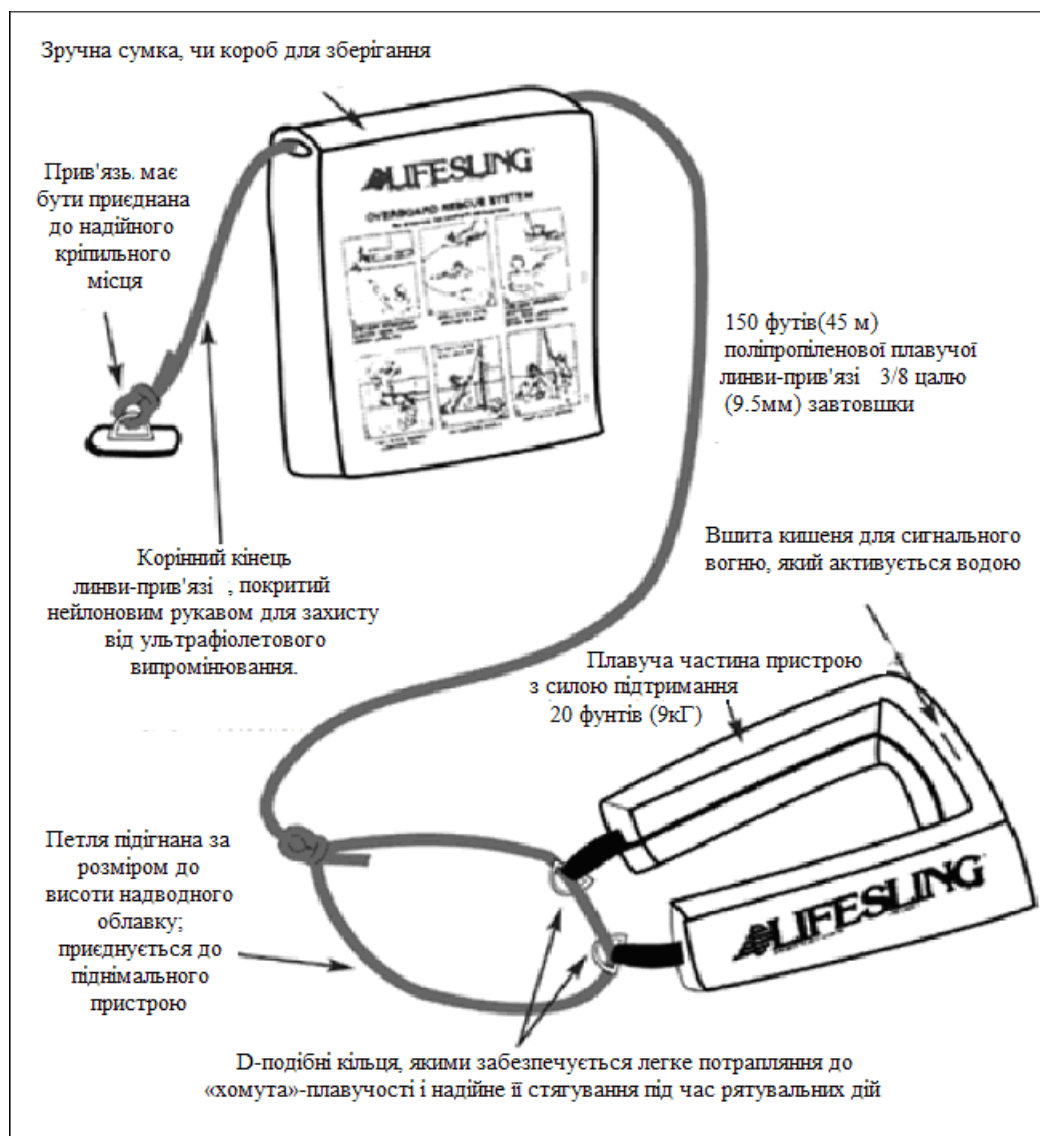
Reproduced with the kind permission of US Sailing



3. Once deployed, the boat is sailed in a wide circle around the victim with the line and sling trailing. The jib is allowed to back from head-to-wind, increasing the rate of turn.

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 оберту.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix D

4. Contact is established with the victim by the line and sling being drawn inward by the boat's circling motion. The victim places the sling over his head and under his arms.

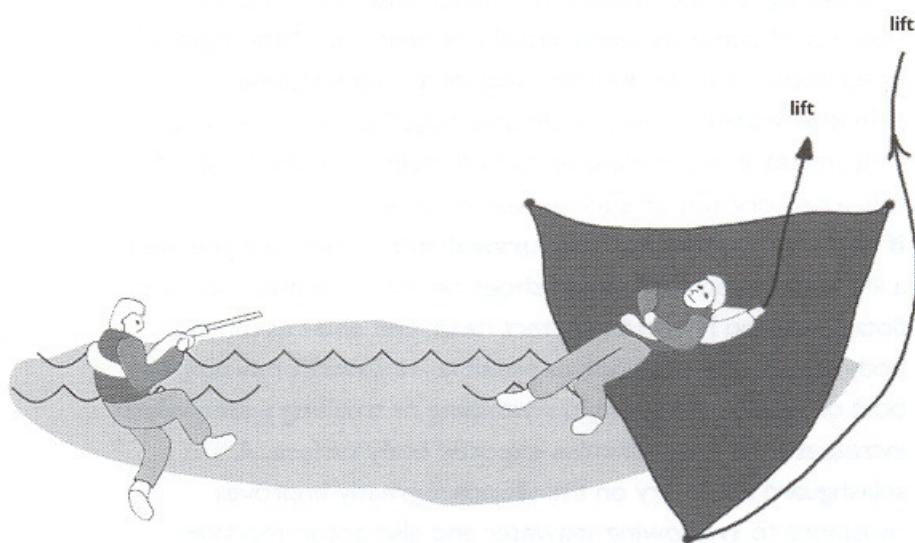
5. Upon contact, the boat is put head-to-wind again, the headsail is dropped to the deck and the main is doused.

6. As the boat drifts slowly backward, the crew begins pulling the sling and the victim to the boat. If necessary, a cockpit winch can be used to assist in this phase, which should continue until the victim is alongside and pulled up tightly until he is suspended in the sling (so that he will not drop out). But see following page for advice on a horizontal lift, which is preferable when there's a choice.

PARBUCKLE DEVICE

This is an alternative to the hoisting rig. A patent version is known as the Tri-buckle. Another version is rectangular, like a climbing net. The net, or triangle of strong porous material, is clipped to the toe rail, the triangle top or net extremity clipped to a halyard extension. The casualty is manoeuvred or dragged alongside into the triangle or net then rolled onto the deck by hoisting the halyard.

Hypothermic aftershock may be minimised by this method which keeps the casualty essentially horizontal.



THE HOISTING RIG

Note: Since the hoisting rig was developed, more evidence has emphasised the value in keeping a victim horizontal particularly after long or hypothermic immersion. A parbuckle or horizontal lift is highly desirable (see below).

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.

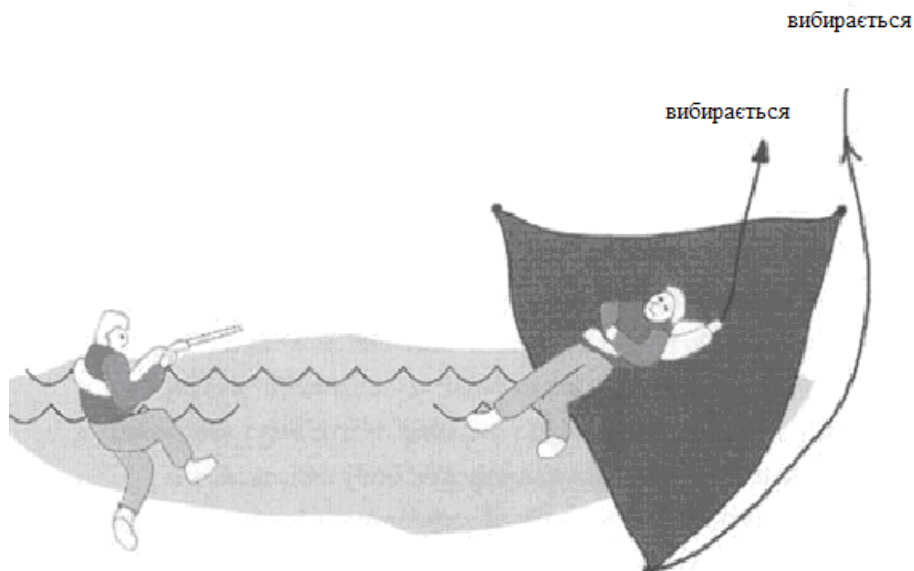
5. Маючи з'єднання з потерпілим, судно знов приводиться до положення вітер в чоло, стаксель майнається на палубу, а грот теж швиденько прибирається.

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.

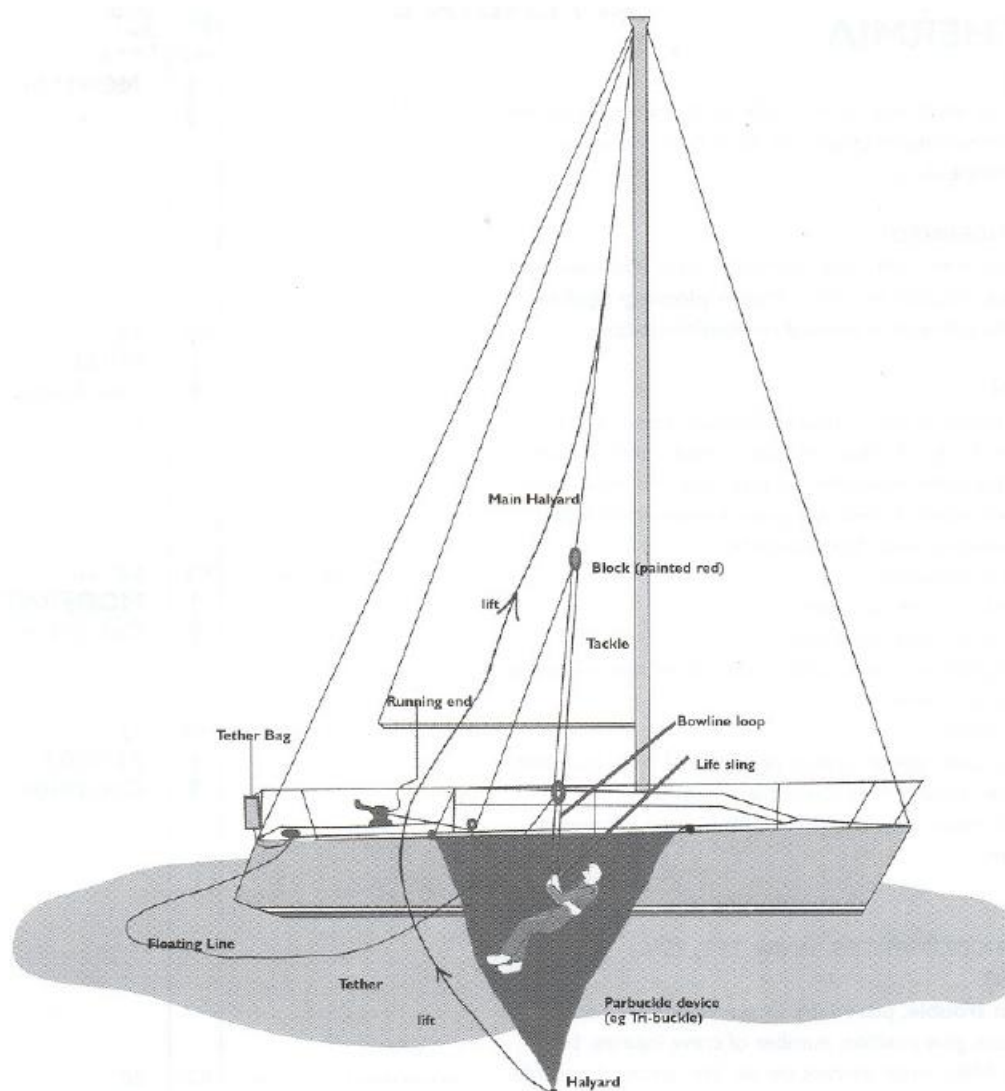


ПІДЙОМНІ ПРИСТРОЇ

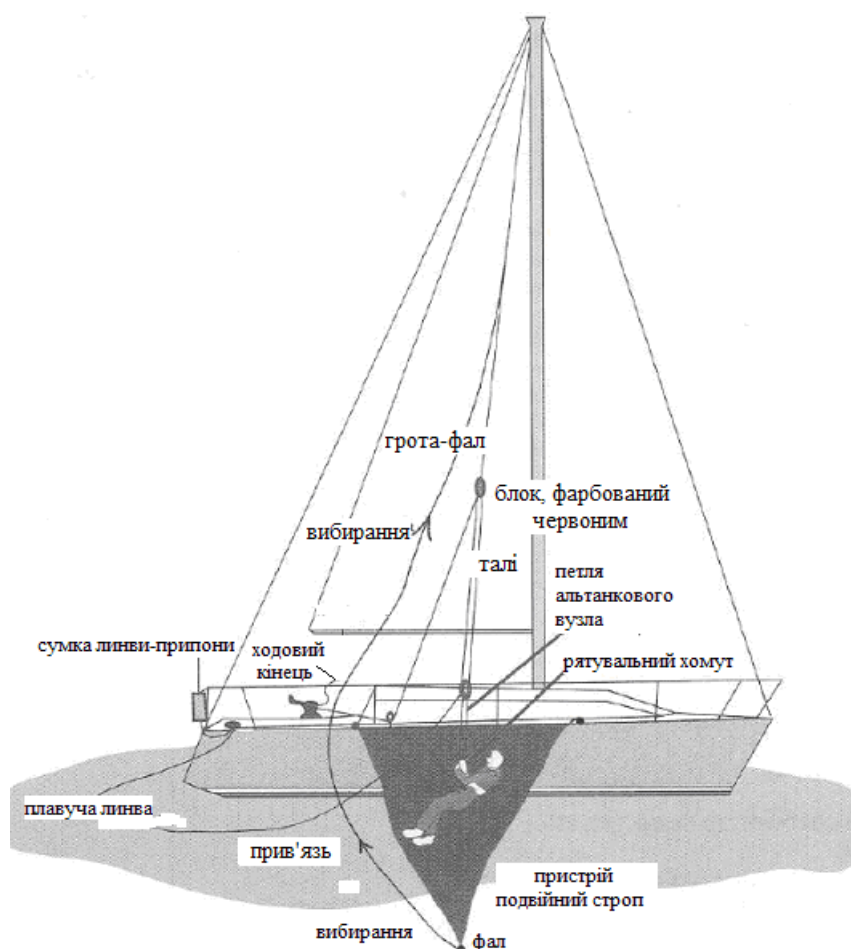
Увага: Коли підйомний пристрій постав досить розповсюдженим, то з'явилася ціла низка доказів ефективності витягування людини у горизонтальному положенні, зокрема після тривалого перебування у воді, або у разі людина зазнала переохолодження. Витягання подвійним стропом, чи витягання у горизонтальному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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix D

1. With the floating tether line, haul the victim alongside, preferably on the windward side, from amidships to the quarter, wherever there are available cleats and winches.
2. Pull up on the tether line (with winch assistance, if necessary) to get the victim's head and shoulders out of the water and cleat it. The victim is now safe.
3. Attach a three- or four-part tackle to the main halyard, haul it up to a predetermined point, about 10 feet above the deck or high enough so that the victim can be hoisted up and over the lifelines. Cleat off the halyard.
4. Attach the lower end of the tackle to the (previously sized) loop in the tether line that passes through the D-rings of the sling.
5. Reeve the running end of the tackle through a sheet block or snatch block on deck and put it on a cockpit winch. Hoist the victim aboard by winching it on the running end of the tackle.



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 лесри 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).



ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix E

APPENDIX E**Hypothermia****WHAT IS IT?**

A condition in which exposure to cold air and/or water lowers body core temperature. Death can result from too low a brain and heart temperature.

WHY BE CONCERNED?

Hypothermia, even mild cases, decreases crew efficiency and increases risk of costly accidents. *Proper planning against hypothermia can give a winning competitive edge.*

PREVENTION

- Wear warm clothing and a lifejacket/harness. Have proper foul-weather kit for all crew. Dry suits are excellent. Insulate all areas of the body, especially the high heat-loss areas: head, neck, armpits, sides of chest and groin. Keep warm and dry, but avoid sweating; wear layered clothes.
- Rotate watch frequently.
- Get plenty of rest, prevent fatigue.
- Eat and drink normally, *no alcohol*.
- Prevent dehydration; watch urine colour (drink more if colour becomes more intense).
- Avoid seasickness.
- Take into account special medical problems of crew members.
- Regularly train crew in Man Overboard recovery.
- Have two or more crew trained in CPR (Cardio-pulmonary Resuscitation).

SURVIVAL IN COLD WATER (under 75 °F, 25 °C)

- **If boat is in trouble**, put on dry or survival suits if carried. Radio for help; give position, number of crew, injuries, boat description. Make visual distress signals. Stay below if possible. Remain aboard until sinking is inevitable.
- **If going overboard**, launch life raft and EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon). Take grab bag, visual distress signals and waterproof hand-held VHF. Get into raft, stay out of water as water conducts heat out of the body 20 times faster than air. Remain near boat if practicable.
- **If in the water**, crew should stay together near the boat. This makes everyone easier to find, helps morale. Enter life raft, keep dry suit or survival suit on if worn.
- **If not wearing dry suit or survival suit**, make sure you wear a lifejacket, keep clothes and shoes on for some insulation and flotation. Keep hat on to protect head. Get all or as much of body out of water as soon as possible – into raft or swamped boat or onto flotsam. Avoid swimming or treading water, which increases heat loss. Minimise

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. Залізи у рятувальний пліт, якщо ви вдягнені у сухий костюм, або костюм для виживання, не знімайте його.
- **Якщо ви не вдягнені у сухий костюм, або костюм для виживання**, залишайтеся вдягненим у рятувальний жилет, та не знімайте одяг і взуття, аби мати хоч якусь теплоізоляцію і плавучість. Майте вдягнутою хоч якусь шапочку, захистіть голову. Якомога скоріше розташуйте все тіло, або якнайбільшу його частину, поза водою, у плоті, чи затопленому судні, чи на плавпредметах, що залишилися на поверхні після аварії. Намагайтеся не плавати і не знаходитися у воді, адже вона збільшує втрату тепла. Уменшіть відкриту поверхню тіла.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix E

exposed body surface. A splashguard accessory on the lifejacket greatly improves resistance to swallowing seawater and also accommodates involuntary “gaspings” when plunged into cold water.

WARNING

- First aid for severe and critical hypothermia is to add heat to stabilise temperature only. Rapid re-warming, such as a hot shower or bath, may be fatal; it will, at least, cause complications. Allow body to re-warm itself slowly.
- Body core temperature lags behind skin temperature during re-warming. Keep victim protected for extended period after apparent full recovery or medical help arrives. *Many hours are required for full return to normal temperature even though victim says he has recovered.*
- Always assume hypothermia is present in all man overboard situations in which victim has been exposed for more than 10–15 minutes
- Victims may also be suffering from near drowning, thus needing oxygen. Observe for vomiting.
- In a helicopter rescue, protect victim – including the head – from rotor blast wind chill

HYPOTHERMIA FIRST AID

ALL CASES

- Keep victim horizontal
- Move victim to dry, shelter and warmth
- Allow to urinate from horizontal position
- Handle gently
- Remove wet clothes – cut off if necessary
- Apply mild heat (comfortable to your skin) to head, neck, chest and groin – use hot water bottles, warm moist towels
- Cover with blankets or sleeping bag; insulate from cold – including head and neck
- Report to Doctor by radio

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

ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

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

ПЕРША ДОПОМОГА ЗА ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ

ЗА ВСІХ ВИПАДКІВ

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix E

HYPOTHERMIA FIRST AID

MILD CASES

- Primary task is to prevent further heat loss and allow body to re-warm itself
- Give warm, sweet drinks – *no alcohol – no caffeine*
- Apply mild heat source to stabilise temperature and/or
- Re-heat to point of perspiring
- Keep victim warm and horizontal for several hours

MODERATE CASES

- Same as above
- Offer sips of warm liquid only if victim is fully conscious and able to swallow without difficulty – *no alcohol – no caffeine*
- Have victim checked by doctor

SEVERE CASES

- Obtain medical advice as soon as possible using your radio
- Assist victim, but avoid jarring him – rough handling may cause cardiac arrest or ventricular fibrillation of heart
- No food or drink
- Observe for vomiting and be prepared to clear airway
- *Ignore pleas of "Leave me alone, I'm OK" victim is in serious trouble – keep continuous watch over victim*
- Lay victim down in bunk, wedge in place, elevate feet, keep immobile; no exercise
- Apply external mild heat to head, neck, chest and groin – keep temperature from dropping, but avoid too rapid a temperature rise

CRITICAL CASES

- *Always assume the patient is revivable – hypothermic victims may look dead don't give up – pulse very difficult to feel, breathing may have stopped*
- Handle with extreme care
- Tilt the head back to open the airway – look, listen and feel for breathing and pulse for *one to two full minutes*
- If there is any breathing or pulse, no matter how faint or slow, do not give CPR, but keep a close watch on vital sign changes
- Stabilise temperature with available heat sources, such as naked chest to back warming by other crew member (leave legs alone)
- If no breathing or pulse for one or two minutes, *begin CPR immediately. Do not give up until victim is thoroughly warm – alive or dead.*
- *Medical help imperative – hospitalisation needed*

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.

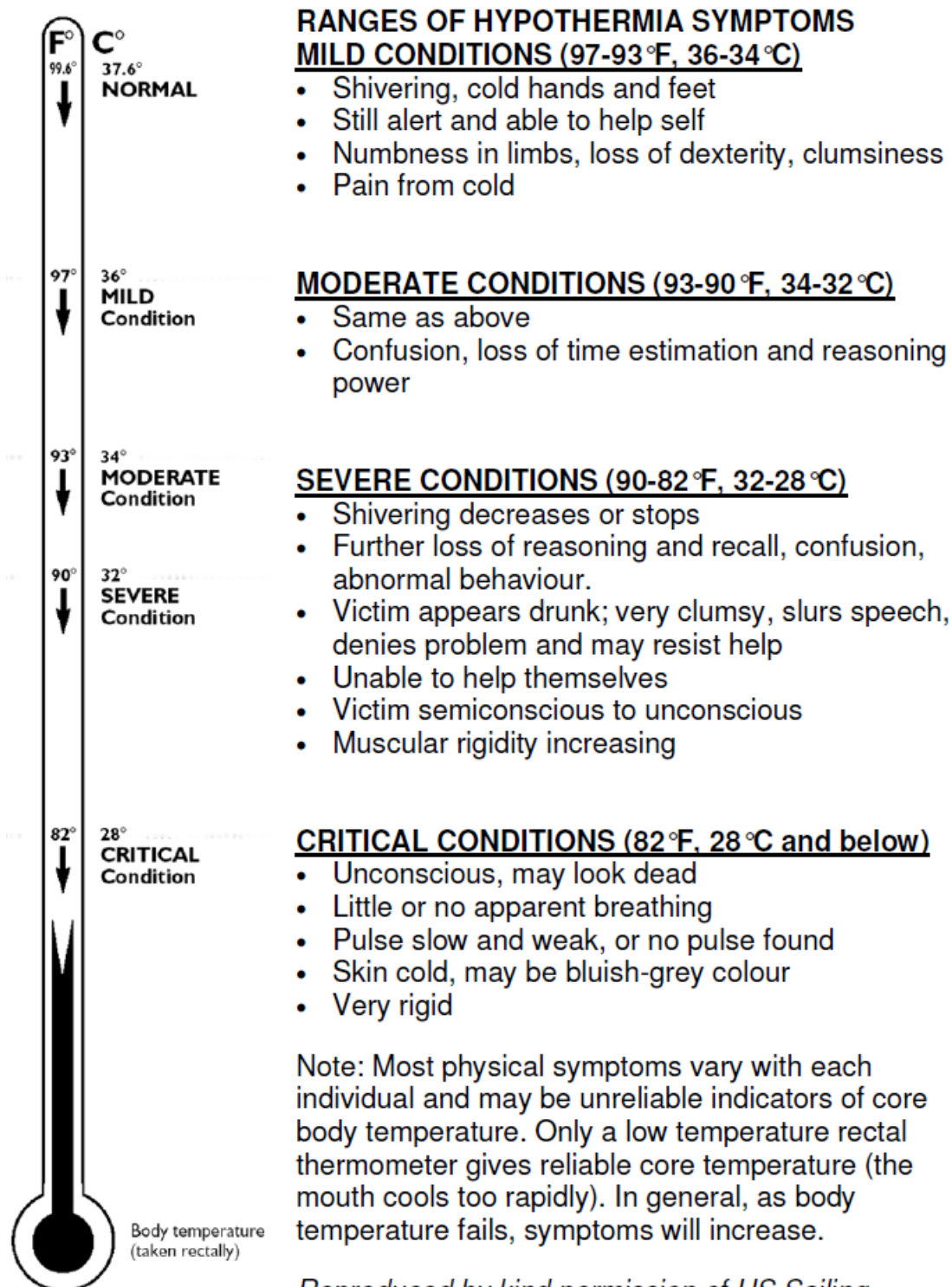
ЗА ЖОРСТОКОГО ПЕРЕОХОЛОДЖЕННЯ

- 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 реанімацію*. Не припиняйте процедуру, допоки потерпілий, живий, чи мертвий, є в цілому теплим.
- *Медична допомога – потребує госпіталізації.*

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix E



Reproduced by kind permission of US Sailing, Box 209, Newport, RI 02840, USA and Richard Clifford.



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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix F

APPENDIX F

Drogues and Sea Anchors

TERMINOLOGY

The term “*drogue*” generally means a device dragged from the stern of a vessel which continues to make steerage way through the water but at reduced speed. The term “*sea anchor*” generally means a device streamed from the bows of a vessel practically halted in the water by the action of the sea anchor.

LIFERAFTS

Every liferaft has a sea anchor supplied as part of its equipment. A sea anchor is critical to the safe use of a liferaft and dramatically reduces the chance of liferaft capsize. Its secondary function is to limit drift. A spare sea anchor may be carried in a grab bag. Sea anchors in liferafts should comply with ISO 17339 and the opportunity should be taken at service intervals to ensure this.

DROGUES ON YACHTS

A number of research programmes have been conducted including one for the RORC by the Southampton University Wolfson Unit. In tests drogue deployment repeatedly prevented typical yacht forms from being slewed sideways and rolled in heavy breaking seas.

Deployment of a drogue over the stern means that heavy water will break over that part of the yacht, so all openings must be properly secured shut.

A “series-drogue” invented by Donald Jordan has the ability to continue to provide drag even if part of the device is “surfing” under a wave crest.

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.

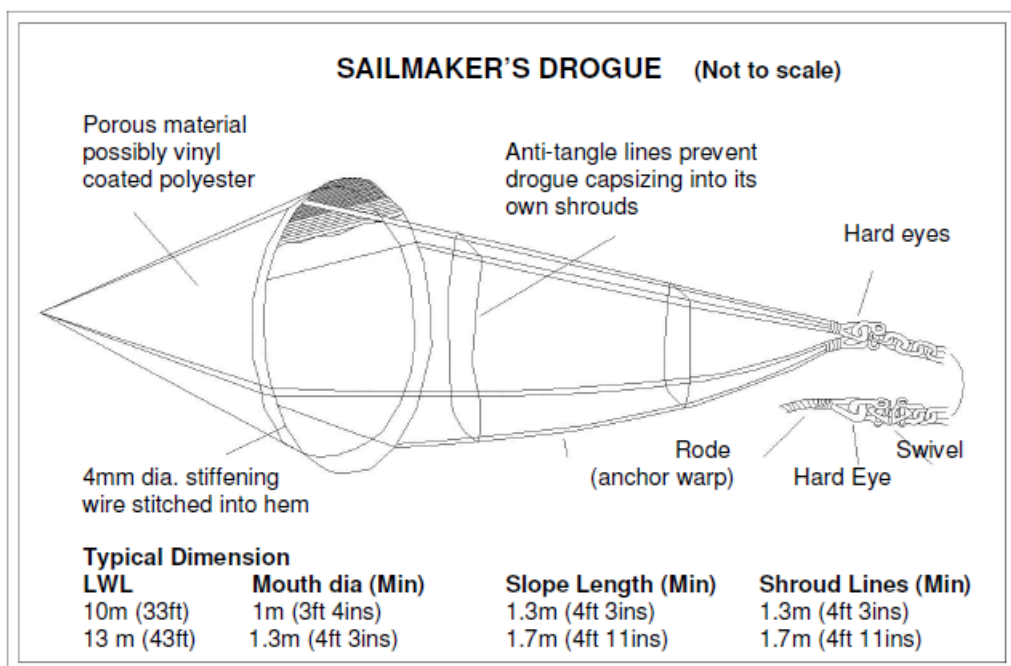
Випускання плавучих драг з корми призводитиме до того, що важкі хвилі прокочуватимуться через цю частину яхти, отже всі отвори мають бути задраєні належним чином.

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix F

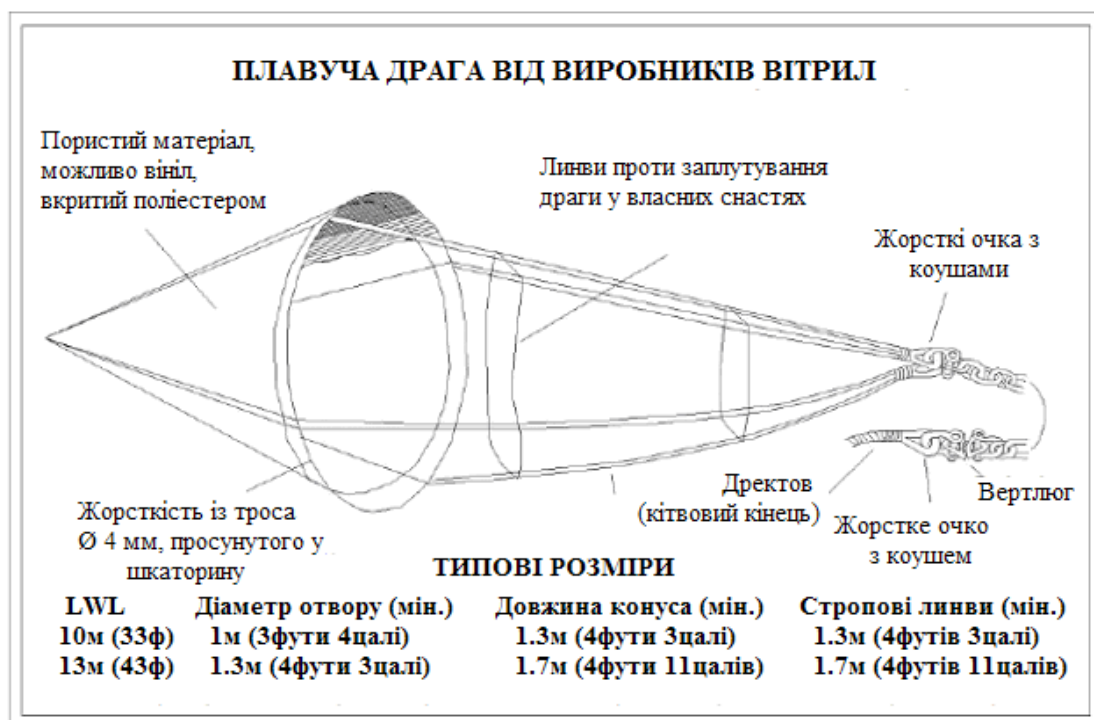
SEA ANCHORS ON YACHTS

The most common form of sea anchor for yachts is the “parachute” anchor developed from aviation parachutes. Specialist manufacturers have accumulated much data to demonstrate the effectiveness of the device which can enable a vessel to take seas bows-on, reduce drift to the order of one knot, and resist capsize.



ПЛАВУЧІ КІТВИ НА ЯХТАХ

Найбільш розповсюдженою формою плавучої ківти для яхт є «парашутна» ківта, 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.



ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

APPENDIX G TRAINING

Model Training Course Offshore Personal Survival

With acknowledgements to IMO (International Maritime Organisation), AYF (Australian Yachting Federation) and RYA (Royal Yachting Association) whose publications have been consulted in the preparation of Appendix G.

INTRODUCTION

1 Purpose of the model course. To help provide training under ISAF Offshore Special Regulation Section 6. The model course is not the only means of providing such training. Other courses meeting the needs of Section 6 may apply to the appropriate MNA for ISAF Approval (see Introduction paragraph 7).

2 Use of the model course. The chief instructor should review the experience and knowledge of the trainees before the course starts and revise details of the course plan accordingly. Trainees, who should have practical offshore sailing experience, should be encouraged to prepare for the course by familiarising themselves with the topics in Special Regulations 6.02 and 6.03. See also the reading list in A 4.2. Particular skills (e.g. First Aid or professional medical knowledge) when suitably documented, may be accepted to excuse a trainee from that part of the course.

3 Presentation. The presentation may have to be repeated in various ways until the instructor is satisfied that the trainees have attained a good understanding of each topic.

4 Evaluation. The final activities on each day are examinations, which should be used together with instructors' continuous assessments to provide an overall evaluation. The pass mark is to be taken as 60% in each of the marked units.

5 Implementation. Detailed requirements are given below. Thorough preparation is the key to successful implementation of the course.

6 Structure of the model course.

Part A describes the framework for the course, with aims and objectives and notes on suggested teaching facilities and equipment.

ДОДАТОК G

КУРС НАВЧАННЯ

Типовий навчально-тренувальний курс виживання у відкритому морі

Визнаний IMO (Міжнародна організація морського судноплавства), AYF (Австралійська федерація яхтінгу) і RYA (Королівська асоціація яхтінгу) чії 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.).

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

Part B provides an outline of lectures, and practical sessions. A suggested timetable is included but it is more important that trainees achieve proficiency in the required skills than that a strict timetable is followed.

Part C sets out the detailed syllabus.

7 ISAF Approved Training Courses and Trainee Certification.

7.1 The status of "ISAF Approved" together with authority to use the ISAF logo may only be awarded to a training course by an ISAF MNA (Member National Authority) who must be satisfied that the course delivers training as required by Special Regulation 6.01. A grant of approved status carries with it a duty on the MNA to ensure that the course provider continues to deliver appropriate training over the course of time. An annual review may be appropriate for this purpose. The MNA must remove approved status if and when it judges this necessary.

7.2 It is not necessary for a training course to follow Appendix G Model Training Course in order to receive approval as in 7.1 above. The overriding requirement is that the course must deliver the training required by Special Regulation 6.01.

7.2 An MNA which lacks experience in offshore training or for other reasons needs advice should contact the ISAF Secretariat – Offshore and Technical Department. The OTAP is appointed by and reports to the ISAF Offshore Special Regulations sub-committee.

7.3 A sailor holding an in-date "pass" certificate (each has a validity of 5 years) from an ISAF Approved Offshore Personal Survival Course shall be accepted by a race organiser as having complied with the requirements of ISAF Offshore Special Regulation 6.01.

7.4 "Pass" certificates issued at an ISAF Approved course shall carry the statement "ISAF Approved Offshore Personal Survival Course" and may carry the ISAF logo.

7.5 Unless otherwise stated in the Notice of Race, it is not mandatory that a training course for compliance with SR 6.01 is "ISAF Approved" however this status is encouraged wherever possible.

Part A Framework

A1 Class Size The maximum recommended class size is 20. When smaller work groups are established, this will allow for about four in each group. A suggested minimum number for the class would be ten. Otherwise it is difficult to promote discussion in smaller work groups.

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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

A2 Instructors should have:

- wide experience of offshore sailing including sailing in severe weather
- a thorough knowledge of the course material
- a thorough knowledge of the requirements of the ISAF Offshore Special Regulations
- a good understanding of teaching methods

A3 Facilities and equipment

A 3.1 A suitable classroom is required with desks or tables and chairs. It should be possible to move the furniture around so that a variety of room arrangements can be used. Ideally, extra rooms will be available for when the class is split into groups, since each group should have a separate space in which to work.

A 3.2 The main room should be provided with the following equipment:

- a whiteboard or blackboard
- a flip chart
- writing materials for trainees
- an overhead projector (OHP) for transparencies
- a computer projector (with additional sound channel if not integral)
- a video tape player compatible with the computer projector
- a PC or laptop with CD-ROM drive, all compatible with the computer projector
- a reflective screen designed for use with the computer projector
- adequate electric sockets located so that the equipment can be positioned safely.

A 3.3 Group rooms should be provided with a table and chairs and some form of board and writing materials.

A 3.4 A video camera may be useful and should be compatible with the computer projector or alternatively must produce video tapes compatible with the video tape player.

A 3.5 A warm-water swimming pool with all appropriate safety equipment, personnel and facilities making it suitable for demonstration and training with lifejackets and liferafts. A wave-generator may provide added realism.

A 3.6 An outdoor location with appropriate safety equipment, personnel and facilities making it suitable for demonstration and training with pyrotechnics and fire extinguishers.

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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

A4 Recommended Reference and Display Material

This section will be updated as information is submitted from MNA's. Course providers are encouraged to refer to materials relevant to their own areas of operation.

A 4.1 For the Instructors

Printed Material

- ISAF Offshore Special Regulations complete with separately-printed Appendices A2 (Liferafts) and G (the present document)
- ISAF RRS (The Racing Rules of Sailing)
- International Regulations for the Prevention of Collision at Sea
- Admiralty Summary of Notices to Mariners (NP 247)
- IAMSAR (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) manual, or manual for small craft (in preparation)
- ALRS (Admiralty List of Radio Signals) Volume 5 GMDSS (NP 285)
- SOLAS (Safety of Life At Sea Convention) Consolidated Edition
- International Life-Saving Appliance (LSA) Code
- Appropriate ISAF MNA Training Booklet or if none, at least one of
 - RYA Practical Course Notes on Sea Survival
 - AYF equivalent
 - US Sailing Equivalent

Video Tapes

A Highway of Low Pressure

CD-ROMs

COSPAS-SARSAT

A 4.2 For the Trainees

A 4.2.1 Possession of:

- ISAF Offshore Special Regulations
- ISAF RRS (The Racing Rules of Sailing)
- International Regulations for the Prevention of Collision at Sea
- Admiralty Summary of Notices to Mariners (NP 247)
- IAMSAR (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) manual, or manual for small craft (in preparation).
- First Aid at Sea (Justins and Berry, published Adlard Coles) or equivalent
- Appropriate ISAF Member National Authority Training Booklet or if none, at least one of
 - RYA Practical Course Notes on Sea Survival
 - AYF equivalent
 - US Sailing Equivalent

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)

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

A 4.2.2 Knowledge of:

- ALRS (Admiralty List of Radio Signals) Volume 5 GMDSS (NP 285)
- SOLAS (Safety of Life At Sea Convention) Consolidated Edition
- International Life-Saving Appliance (LSA) Code
- International Medical Guide for Ships (WHO, World Health

A 4.2.3 Recommended further study:

- The Offshore Special Regulations Handbook by Alan Green (Adlard Coles)
- The Grab Bag Book (F & M Howorth, Adlard Coles)
- Instant Weather Forecasting (A Watts, Adlard Coles)
- Heavy Weather Sailing (A Coles & P Bruce, Adlard Coles)
- Essentials of Sea Survival (F Golden and M Tipton, Human Kinetics)

Part C Detailed Syllabus

paragraph numbers refer to session numbers in Part B

Session 1 Introduction

- 1.0 The instructor gives an overview of the course and administrative arrangements, and explains the assessment and exam procedures. If the course has ISAF Approval (see introduction paragraph 7) the certificate will be so endorsed. The instructor should also deliver a final course timetable.
- 1.1 The importance of training both in formal sessions and also as part of the routine in running a sailing yacht.
- 1.2 The importance of a "safety ethos"
- 1.3 The crew brief including safety equipment, stowage details, emergency procedures, responsibilities and how to send a Mayday call and use EPIRB and flares in case the skipper and key crew members are incapacitated. Show stowage chart required in Special Regulations: crew experience and fitness must be adequate
- 1.4 Responsibility of person in charge for safe conduct of vessel and oversight and direction of crew actions. Responsibility of crew members for their own safety and in the discharge of their duties, to contribute to the safety of the vessel and the rest of the crew.

Session 2 Care and maintenance of safety and other equipment

- 2.1 Routine to check, service, clean, dry, fit and adjust to wearer, and correctly store safety equipment. Give examples eg safety harness, inflatable lifejackets, liferafts etc.
- 2.2 Checks to continue under way including eg rigging (pins in place and undistorted, wires not fractured, running rigging not unduly chafed, shackles seized when appropriate), seacocks, stern gland, toilet plumbing, etc.

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 В.

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 ухилення 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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

- 2.3 Availability of reserve navigation lights and general spares.
- 2.4 Marking of floating equipment with vessel name.
- 2.5 Check and overhaul dan buoy, jon buoy, MoB modules, lifeslings etc.
- 2.6 Understand that dormant water or dirt in a fuel tank may be kicked up and taken into the engine in very rough weather - ensure that engine oil and fuel filler caps etc are kept clean and secure.

Session 3 Storm sails

- 3.1 Storm and heavy-weather sails including those on board the trainee's boat.
- 3.2 How are they set?
- 3.3 Where are they stowed?
- 3.4 importance of practicing from time to time even in light weather.
- 3.5 Understand the changed pressures on the rig when using reduced sail in very heavy weather.
- 3.6 Dangers of heavy water breaking over the boat and carrying away poorly-stowed sails and sails set too low down.
- 3.7 Danger of heavy metal shackles in storm sails
- 3.8 Importance of bright colour in storm sails.
- 3.9 Value (in some boats) of lashing down the main boom in heavy weather and setting a trysail without the boom.

Session 4 Damage Control and Repair

- 4.1 Plan to minimise damage in forthcoming heavy weather
- 4.2 Remedial action including use of spare materials and tools to cope with:-
 - .1 loss of rudder/steering
 - .2 loss of mast
 - .3 flooding due to (a) collision damage forward, (b) amidships, (c) aft,(d) seacock failure
 - .4 stranding
 - .5 severe weather damage eg (a) hatch ripped off, (b) coachroof split
 - .6 loss of keel and/or capsize
 - .7 collision with another vessel, a submerged object (eg container), sea life, etc.

Session 5 Heavy Weather – crew routines, boat handling, drogues

- 5.1 Detailed examination of risks, solutions and contingency plans including crew routines for:-
 - .1 general working in exposed positions – hooking on before leaving hatchway, remaining hooked on at all times (dual hooking), telling someone when going forward, when lifejackets

- 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 (MoB modules), рятувальних линв-прив'язей і т. ін.
- 2.6 Розуміння того, що вода, або бруд у баках з пальним, 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 хвилию, 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 міліну
 - .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)

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

- and harnesses shall be worn, value of personal EPIRBs (PLBs) especially with on-board D/F
 - .2 preparation for rough weather – secure stowage for moving items.
 - .3 ensure jackstays rigged
 - .4 rough weather operations
 - .5 severe weather strategies
 - .6 galley operations lee stops, preparing hot food in thermos containers in advance of heavy weather
 - .7 importance of high visibility of yacht in heavy seaway: display of orange surface, use of white light or strobe light on deck or in rig (also of use on a dull day) consider flying radar reflector if robust type.
- 5.2 boat handling in a seaway noting in particular helming techniques and effect of conditions on boat and crew taking into account:-
- .1 strength of wind
 - .2 duration of high wind
 - .3 length of fetch
 - .4 wave pattern
 - .5 definition of wave height and length including assessment methods
 - .6 wave refraction
 - .7 multiple wave patterns
 - .8 waves in tidal/current conditions
 - .9 predicting dangerous wave conditions
 - .10 angle of boat to a seaway and to individual waves
 - .11 early sail changes, sail change procedures, knowing the boat and its characteristics and tendencies
 - .12 heaving-to
 - .13 assessing options eg to stand off or cross a barred entrance
- 5.3 Effect of a drogue on a boat in severe weather

Session 6 Man overboard prevention and recovery

- 6.1 Prevention
- .1 lifelines to be maintained in accordance with Special Regulations
 - .2 harness to be clipped on at night and in rough weather (see C5.1.1)
 - .3 drawback of plain harness hooks
 - .4 harness crotch straps prevent “slip-out”
 - .5 use the sea toilet in bad weather not the stern

- .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 китви-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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

- .6 encourage the use of shorter safety line and in particular lines with mid-line clips as being most adaptable (highlighting issues with being towed in the water at speed while in a harness and how a shorter line (less than 1m) both aids recovery and reduces potential risk particularly on high performance boats)

6.2 Recovery

- .1 well-drilled routine (see Special Regulations Appendix D)
- .2 "Mayday" on radio is valid if necessary
- .3 quickly accessible hoisting rig
- .4 value of horizontal lift and retention of horizontal position
- .5 procedure and team ready to re-clothe, re-warm and check recovered person for injury, advising shore if necessary
- .6 use of whistle, SOLAS-type lifejacket light, strobe light.

6.3 Search Patterns

- .1 Explain the most common standard search patterns for finding a lost MOB (Expanding Square Search, Creeping Line, Parallel Search and Sector Search)
- .2 Navigation consideration (establishing a datum and then what affects the position of the MOB relative to the boat and the ground)
- .3 Importance of search lights, the use of PLB and high visibility clothing

Session 7 Giving Assistance to other craft

7.1 Legal and rules requirements

- .1 SOLAS obligations apply to all ships on all voyages**
- .2 Racing Rules of Sailing**
- .3 moral imperative
- .4 communications obligations**
- .5 log-keeping obligations**

**see supplement one (below)

7.2 manoeuvring close to a vessel sinking

- .1 keep other vessel and shore informed
- .2 be prepared to recover personnel from the water or a liferaft
- .3 tactics if other vessel is on fire

7.3 understand that another yacht may be the only source of help.

7.4 towing and being towed

Session 8 Hypothermia

- 8.1 Actively counter its development by wearing proper protective clothing

- 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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

- 8.2 Know the symptoms- shivering, irritability, lethargy, stumbling, slurred speech, loss of memory, victim feels cold, looks pale, breathing slow, pulse weak, leading to collapse and unconsciousness.
- 8.3 treatment - see First Aid at Sea by Justins and Berry or other textbook
- 8.4 do not – give alcohol, rub the skin to warm, or give up resuscitation.
- 8.5 value of immersion suits, thermal protective aids (TPA's)

Session 9 SAR organisation and methods

- 9.1 with regard to the SAR authorities in the areas sailed, know:
 - .2 their landline number to advise them of passage planning if appropriate
 - .3 how to call them in emergency
 - .4 what facilities they have (and don't have)
 - .5 if helicopters are in use, know the sea-rescue system (hi-line, basket pick-up, winchman bridle, etc.) and whether a pick-up from a deck, in the water, or in a liferaft is preferred
 - .6 know what radio frequency to expect to use for direct contact
 - .7 know what fixed-wing aircraft may be deployed
 - .8 understand fixed-wing search patterns, signal flares
 - .9 have a knowledge of global SAR organisation
 - .10 how to cope with rescue attempts from passing ships
 - .11 knowledge of new IAMSAR for small craft

Session 10 Weather Forecasting

- 10.1 sources of weather forecasts
- 10.2 terms and definitions and their exact meaning
- 10.3 Beaufort wind scale compared with mph (statute miles per hour) and speed in knots (nautical miles per hour), and sea state scale. Know that wind gusts may exceed forecast speeds by 40% or more and wave height may exceed forecast height by 87% or more
- 10.4 logging own weather observations of cloud, wind, sea, barometer, sea temperature (sometimes critical) and air temperature, etc.: making own deductions
- 10.5 be prepared for local abnormalities

Session 11 Liferafts and Lifejackets (theory)

- 11.1 **Liferafts (theory)**
 - 11.1.2 knowledge of liferaft standards: SOLAS, ISAF Appendix A Part II and ORC and ISO 9650 Part 1 Type 1 Group A plus OSR requirements.
 - 11.1.3 stowage, care and servicing of liferafts
 - 11.1.4 liferaft emergency packs
 - 11.1.5 grab bag contents and application

- 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 слідують 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

- 11.1.6 two key elements in combating liferaft capsize – drogue, ballast water pockets
- 11.1.7 the capsize mechanism and the re-righting procedure
- 11.1.8 when and how to launch a liferaft
- 11.1.9 protecting a liferaft in the minimum time it is alongside after launch
- 11.1.10 boarding a liferaft if possible dry: use of dry suits if possible
- 11.1.11 boarding a liferaft from the water: importance of boarding ramp and grab lines
- 11.1.12 crew organisation both before boarding and within liferaft:: signalling for help, watchkeeping, damage repair, medical, water, food, keeping up morale, psychology of survival.
- 11.1.13 knowledge of physiological shock of cold water and hypothermia (see session 8) and its effect on human performance in tasks like liferaft operation and survival.
- 11.1.14 use of SART (optional in grab bag).

Session 11.2 Lifejackets (theory)

- 11.2.1 Understand the terminology in your part of the world: know the difference between a 150N lifejacket (or equivalent title) capable of turning over an unconscious person in the water to the face-up position within 30 seconds, and a lesser device which may only aid buoyancy.
- 11.2.2 Understand the accessories required in Special Regulations: whistle, marine-grade retro-reflective material, yacht's or wearer's name
- 11.2.3 Understand the accessories and attributes recommended in Special Regulations: light in accordance with the SOLAS LSA code, compliance with EN376 (ISO 12402) or near equivalent, crotch strap, splash guard
- 11.2.3 Know the relative merits and methods of use of all-inflatable buoyancy and part-fixed, part-inflatable, automatic inflation, gas inflation on demand, mouth-only inflation.
- 11.2.3 Know the importance of a good fit, lifejacket organised for quick donning, compatibility with harness.

Session 12 Exam (1)

This exam is one of two. Time for answering questions -about 15 minutes, with 5 minutes for marking after swapping the papers amongst the class. Questions should be set to be answered quickly, eg multiple-choice, with at least two questions needing some narrative or listing. Overall assessment for the course will be a combination of the two exams plus the tutors'

- 11.1.6 два ключових елементи боротьби проти перекидання плоту: кiтвa-драгa, 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-сютiв
- 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 серединi 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, необхідних 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 Розумiння термiнiв у вашiй частинi Свiту, знання рiзницi мiж рятувальним жилетом 150N (або вiдповiдним цiй марцi) який може тримати на водi до 30 секунд людину, яка втратила свiдомiсть, повернутою обличчям ввeрх, та iншими засобами особистої плавучостi, якi можуть тiльки загалом пiдтримувати плавучiсть.
- 11.2.2 Розумiння сенсу необхідних за Спецiальними настановами допомiжних засобiв: свисткiв, свiтло-вiдбивального матерiалу морського типу, маркiрування назвою яхти, чи iменем того, на кому рiч вдягнена.
- 11.2.3 Розумiння 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 Испити (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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

assessments during class and practical work. (See introduction paragraph 4)

Session 13 Liferrafts and Lifejackets (practical)

- .1 a pool with a wave-making facility will add realism
- .2 trainees to don shirt and trousers plus oilskins and to try swimming first without, then with 150N lifejackets. Majority of exercises with all trainees wearing 150N lifejackets.
- .3 inflate a liferaft and transfer a full complement into the raft (a) from the poolside (b) from the water (show difference between boarding with ramp and without): paddle the liferaft for a distance.
- .4 capsize a liferaft and have each trainee right the raft whilst swimming
- .5 trainees to haul into a raft one survivor who plays helpless
- .6 In fully-loaded raft trainees to check out all equipment, including that in grab bag, deploying or using everything including food and water.
- .7 trainee to attempt heliograph signalling (using spotlight in roof) from liferaft (more difficult if in wave-making pool).
- .8 trainees to operate WT VHF hand-held and WT hand-held GPS talking to instructor as if a rescue vessel.
- .9 trainees to try lifejackets both with and without crotch straps in place.
- .10 each trainee to experience use of the splashguard in wave conditions.
- .11 group to investigate ability of lifejacket to self-right.
- .12 forming circle in water to aid visibility/morale – HELP/Huddle techniques
- .13 towing an unconscious person
- .14 assistance using throwing line to recover nearby survivor
- .15 the opportunity of using the pool may be taken to demonstrate MOB modules, Lifeslings, lifebuoys etc.
- .16 if a darkened pool is available, demonstrate retro-reflective tape.
- .17 trainees who depend on spectacles may consider having an indestructible pair as part of their personal survival kit.

Sessions 14/15 Fire precautions and fire fighting (theory and practical)

- .1 fire theory
- .2 most common causes of fire in small craft
- .3 prevention
- .4 equipment – fire extinguishers, fire blankets, services, tested, maintained, fit for purpose. Advantages/ disadvantages of various types of extinguisher.

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 перевірять 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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

- .5 practical operation of fire extinguishers (actual fire is not required in this training course)

Sessions 16/17 Communications equipment (VHF, GMDSS, satcomms) (theory and practical)

- .1 VHF main installations and hand-helds.
- .2 Special Regulations requirements for VHF 25W output, masthead antenna, emergency antenna.
- .3 SSB (knowledge of email and other services via some shore stations, daily cruising yacht schedules, etc.).
- .4 Satcoms: A, B, C, D and M. Non-INMARSAT types (eg Iridium).
- .5 Terrestrial cellphones. Limitations.
- .6 GMDSS, DSC, AIS.
- .7 Aviation VHF and its use in SAR.
- .8 Obligation to log communications connected with distress working**

**see Supplement below

Sessions 18/19 Pyrotechnics and EPIRBs (theory and practical)

- .1 pyrotechnics required in Special Regulations: hand flares, parachute flares, smoke signals. Usage, precautions, range of visibility, duration, behaviour in high winds, altitude of parachute flares and avoiding conflict with aircraft, different operating mechanisms.
- .2 stowage of pyrotechnics including some for ready use.
- .3 use of white flares
- .4 understand the operation of the 406 MHz EPIRB and its ancillary 121.5 beacon; the phasing out of 121.5 MHz as a distress alert system but its use in local area homing by SAR units and yachts with special-purpose D/F receivers on board in conjunction with PLB's.
- .5 understand the operation of ARGOS-type beacons.
- .6 understand the integration of distress beacons in the GMDSS framework.
- .7 Draw attention to Inmarsat Safety Services' web link: www.inmarsat.com/safety which contains a wealth of information about maritime safety and security – including reception of maritime safety information via Inmarsat C or mini-C. It is useful for more than GMDSS alone.

Session 20 Exam (2)

This exam is one of two. Time for answering questions -about 15 minutes, with 5 minutes for marking after swapping the papers amongst the class. . Questions should be set to be answered quickly, eg multiple-choice, with at

- .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 відповіді можна швидко, наприклад, широкий вибір із принаймні двома

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

least two questions needing some narrative or listing. Overall assessment for the course will be a combination of the two exams plus the tutors' assessments during class and practical work. (See Introduction paragraph 4 for marking details).

Supplement One

1 The Racing Rules of Sailing state:-

"1 SAFETY

1.1 Helping Those in Danger

A boat or competitor shall give all possible help to any person or vessel in danger"

2 SOLAS Convention Chapter V

Regulation 33 (replaces old Regulation 10) states:-

"The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving a signal from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the SAR service that the ship is doing so. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress and, taking into account the recommendations of the Organization++, inform the appropriate SAR service accordingly.

++Refer to the immediate action to be taken by each ship on receipt of a distress message in the IAMSAR Manual, as it may be amended."

Reference to the original text and its context is strongly recommended.

3 Annual Summary of Admiralty Notices to Mariners NP 247 Section 4 Paragraph 1 states:-

"The radio watch on the international distress frequencies, which certain classes of ships are required to keep when at sea, is one of the most important factors in the arrangements for the rescue of people in distress at sea, and every ship should make its contribution to safety by guarding one or more of these distress frequencies for as long as is practicable whether or not required to do so by regulation."

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.

Part B Outline Timetable (2 pages)

ISAF Offshore Special Regulations Appendix G Model Training Course Part B Day 1

Session	SR	Topic	theory*	practical	start	stop
1		Introduction	00:30		11:00	11:30
		6.02.0 Training topics for theoretical sessions				
2	6.02.1	care and maintenance of safety equipment	00:15		11:30	11:45
3	6.02.2	storm sails	00:20		11:45	12:05
4	6.02.3	damage control and repair	00:20		12:05	12:25
5	6.02.4	"heavy weather – crew routines, boat handling, drogues"	00:25		12:25	13:00
		break	01:00		13:00	14:00
6	6.02.5	man overboard prevention and recovery	00:30		14:00	14:30
7	6.02.6	giving assistance to other craft	00:15		14:30	14:45
8	6.02.7	hypothermia	00:20		14:45	15:05
		break	00:15		15:05	15:20
9	6.02.8	SAR organisation and methods	00:30		15:20	15:40
10	6.02.9	weather forecasting.	00:30		15:40	16:10
		6.03.0 Training topics to include practical, hand-on sessions				
11	6.03.1	liferrafts and lifejackets (theory)	00:30		16:10	16:40
12		exam	00:20		16:40	17:00
		Day 1 total tuition including breaks	06:00			
		Day 1 net tuition		04:45		
		Day 1 net breaks		01:15		
			*includes breaks			

ISAF Offshore Special Regulations Appendix G Model Training Course Part B Day 2

Session	SR	Topic	theory*	practical	start	stop
13		liferrafts and lifejackets (practical)		02:00	09:00	11:00
		break	00:15		11:00	11:15
14	6.03.2	fire precautions and fire fighting (theory)	00:15		11:15	11:30
15	6.03.2	fire precautions and fire fighting (practical)		00:30	11:30	12:00
16	6.03.3	communications equipment	00:20		12:00	12:20
		"(VHF, GMDSS, satcomms. etc- theory)"				
17	6.03.3	communications equipment		00:25	12:20	12:45
		"(VHF, GMDSS, satcomms. etc- practice)"				
		break	00:45		12:45	13:30
18	6.03.4	pyrotechnics and EPIRBs (theory)	00:20		13:30	13:50
19	6.03.4	pyrotechnics and EPIRBs (practical)		00:30	13:50	14:20
20		exam	00:20		14:20	14:40
		Day 2 total tuition including breaks	02:05	03:25		
		Day 2 net tuition		01:05		
		Day 2 net breaks		01:00		
		net total tuition including breaks	08:05	03:25		
		net tuition		05:50		
		net breaks		02:15		

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 облавком, 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	

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix G

Part D - Guidelines for an Offshore Personal Survival Refresher Course

For sailors whose certificates have expired, a refresher training course of about 8 hours training may be arranged. It should contain these sessions:

- | | |
|---------------------------|--|
| Session 1 (1 hr) | Update on recent changes in Offshore Special Regulations, national relevant documents or any other changes of importance |
| Session 2 (1 hr) | Update on new safety equipment |
| Session 3 (1 hr) | Update on recent lessons learned from fatal accidents and incidents in offshore races |
| Session 4 (1 hr) | Update on national/regional changes in Maritime Search and Rescue organisations, resources, locations etc as well as in relevant meteorological services |
| Session 5 (2 hrs) | In water training with life vests, liferafts, lifeslings etc |
| Session 6 (1½ hrs) | Medical and/or fire-fighting training as appropriate regarding national regulations. |
| Session 7 (½ hr) | Written exam |

Detailed contents are to be developed by the appropriate Member National Authority. After the course has been passed with accepted written exam, a new certificate for another five year period may be issued.

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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix H

APPENDIX H

ISAF Code for the Organisation of Oceanic Races

An Oceanic Race is defined as any Offshore race over 800 miles.

1. Organisers of Oceanic Races should consult with the **SAR (Search and Rescue) authorities** through whose areas a race is proposed to pass. Topics to be considered should among others be;
 - Mutual responsibilities
 - Resources
 - Satellite communications coverage
 - Position reporting systems
 - Safety equipment on board
 - Lessons learned from recent events
 - Exchange of communication addresses, phone numbers etc
2. A **Risk Analysis** should be made, covering topics like;
 - Meteorological conditions (icebergs, major currents, fogbanks, eddies etc)
 - Commercial traffic, separation zones etc
 - Stability requirements
 - SAR assets and coverage
 - Piracy and other security matters etc
3. **Environmental aspects** as wild life protective zones should be considered.
4. A **Notice to Mariners** about the race should be produced, usually in cooperation with the organizers national authorities.
5. An **Organization Chart** shall be established with key appointments like the Race Director (when applicable), Chairman of the Race Committee, Principal Race Officer, Safety Officers, Medical Officer, media personnel etc.
6. The Race Organizer should from the participating boats require;
 - Crew lists with names, nationalities, contact details, PLB data and telephone numbers to next of kin
 - For all boats all data that is registered for radio and data communications like call signs, Maritime Mobile Service Identity(MMSI), EPIRBs etc
 - Boat details and descriptions (including electronic pictures)

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.

Текст Додатку Н в англomовному варіанті розташовано на стор. 97 - 100

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix H

- Owners/Helmsman declaration regarding liability

7. A **Race Control Centre** should be organized with Duty Officer 24/7. The watch roster should include relevant means to reinforce the working capacity. It may be appropriate to arrange a training course for the duty officers before the race, including potential incident scenarios. A visit for skippers and navigators to the Race Control Centre may be arranged before the start of major long races, if possible also to appropriate Maritime Rescue Co-Ordination Centres (MRCC).

At the Race Control Centre a Log Book should be maintained. A format for daily situation reports (sitreps) should be developed. A Voice recorder should be available to record radio communications and crisis management.

8. A **Safety Information Package** about the race, boat descriptions and details (including electronic pictures), safety equipment, radio communication and medical resources, key personnel at the Race Control etc should be distributed to participating boats as well as the appropriate MRCC's.

9. A **Crisis Management Group** should be organized with the Chairman of the Race Committee, the Safety officer, Medical officer and others as relevant. The team should include media and legal representatives from the organizing body.

10. A **Crisis Support Group** with psychologists, medical and clerical personnel should be available for major incidents, both for immediate support to crews and dependants as well as for crew debriefings at later stages. This may be arranged by the Race Committee or the authorities controlling the area.

11. There may occur incidents that are significant, but still not that serious that MRCC and SAR units will get engaged. For such incidents the Race Organizer should consider to maintain a network of contacts and resources across the racing area to be able to support with towing, transport of equipment etc.

12. The organizer shall produce a **Safety Contingency Plan**, including typical series of actions at accidents as derived from the Risk Analysis. One topic to be covered is when and how to contact dependants, sponsors etc at various stages of lost contact, requests for assistance or emergency calls.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix H

13. All yachts shall be equipped to standards which at least comply with the relevant level of Special Regulations as adopted by ISAF. Additional requirements may be prescribed, like additional radio and medical equipment.

14. In accordance with Special Regulations, an adequate number of crew members on each yacht shall have **Survival Training**. Apart from the basic requirements for ISAF Personal Survival Course as stipulated in Spec Regs Annex G, the Race organizer can also prescribe ;

- What level of sailing together in the actual boat that may be required
- Which practical training sequences that shall be required to by the crew to be performed, like MOB drills, helicopter evacuations etc.

15. A **Safety Check** should be performed before the start, it should include;

- Safety equipment
- Appropriate certificates for radio and satellite communication equipment
- Check of individual and collective training
- Endurance capacity and redundancy of capabilities characteristic for oceanic races like water provision, medical training etc

The full responsibility for safety however always remains with the Person in Charge.

16. A **Positioning Reporting system** should be available, linked to the official race webpage.

17. **Meteorological services** may be allowed to be downloaded from public meteorological centres or may be centrally provided from the Race Organizer to reduce satcom costs.

18. Races shall be conducted in compliance with the ISAF Racing Rules of Sailing and the COLREGS, whenever it is appropriate for these rules and regulations to be applied. Special attention should be given to traffic separation zones and to give way to commercial traffic.

19. A race organizer when appropriate should, in addition to supplying the relevant SAR authorities of the event, also supply;

- a **Telemedical Service Assistance Service (TMAS)** or inform a TMAS that the organizers have available on demand the following;

- for each boat:

- a list of medicines and medical equipment
- details of any TMAS or private medical service arranged by the boat
- for each crew member:

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix H

- name and contact details of physician who certified the crew members fit for entry (when applicable)
- name and contact details of the crew members home physician
- methods for gaining quick access to medical records if necessary
- details of first aid and medical training received

20. The **Notice of Race** may include ;

- Insurance requirements
- Which individual and collective training that is required
- What meteorological data and forecasts that will be allowed
- Other matters as appropriate

21. The **Sailing Instructions** may include instructions;

- To continuously monitor VHF Channel 16
- To have the AIS active at all times or to activate the AIS in reduced visibility and passages with extensive commercial traffic
- For any other safety matters as appropriate

22 A **Lessons Learned meeting** about safety issues should be arranged after the race.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix J

APPENDIX J

CATEGORY 5 SPECIAL REGULATIONS for inshore races

Category 5 Special Regulations are intended for use in short races, close to shore in relatively warm and protected waters where adequate shelter and/or effective rescue is available all along the course, held in daylight only.

With the exception of recommended item 3.14 pulpits etc. for which see the main body of Special Regulations, all the items relevant to Category 5 are shown in Appendix J.

Category 5 - Part A Basic

The following regulations shall be observed:-

Regulation	Item
1.02	Responsibility of Person in Charge The safety of a yacht and her crew is the sole and inescapable responsibility of the person in charge who must do his best to ensure that the yacht is fully found, thoroughly seaworthy and manned by an experienced crew who have undergone appropriate training and are physically fit to face bad weather. He must be satisfied as to the soundness of hull, spars, rigging, sails and all gear. He must ensure that all safety equipment is properly maintained and stowed and that the crew know where it is kept and how it is to be used.
2.03. 1	suitability of equipment All equipment required by Special Regulations shall:- a) function properly b) be regularly checked, cleaned and serviced c) when not in use be stowed in conditions in which deterioration is minimised d) be readily accessible e) be of a type, size and capacity suitable and adequate for the intended use and size of the yacht.
3.08	hatches & companionways 3.08.1 No hatch forward of the maximum beam station shall open inwards excepting ports having an area of less than 0.071m ² (110 sq in).

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, с) коли не є у застосуванні, зберігатися в умовах, за яких погіршення його функціонального стану є зведеним до мінімуму, д) бути легко доступним, е) 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).

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix J

3.08.2 A hatch fitted forward of the maximum beam station, located on the side of the coachroof, opening into the interior of the boat, and of area greater than 0.071m² shall comply with ISO12216 design category A and and be clearly labelled and used in accordance with the following instruction: "NOT TO BE OPENED AT SEA" Attention is drawn to SR 3.02.1

3.08.3 A hatch shall be:

- a) permanently attached
- b) capable of being firmly shut immediately, and remaining firmly shut in a 180 degree capsize (inversion)
- c) and on monohulls so arranged as to be above the water when the hull is heeled 90 degrees. Hatches over lockers that open to the interior of the vessel shall be included in this requirement. A yacht may have a maximum of four (two on each side of centerline) hatches that do not conform to this requirement, provided that the opening of each is less than 0.071 sq m (110 sq in). Effective for boats of a series begun after January 1, 2009, a written statement signed by the designer or other person who performed the downflooding analysis shall be carried on board. For purposes of this rule the vessel's displacement condition for the analysis shall be the Light Craft Condition LCC (in conformity with 6.3 of the EN ISO 8666 standard and 3.5.1 of the EN ISO12217-2 standard). (Monohulls Only)

3.08.4 A companionway hatch shall:

- (a) be fitted with a strong securing arrangement which shall be operable from the exterior and interior including when the yacht is inverted
- (b) have any blocking devices:
 - i) capable of being retained in position with the hatch open or shut
 - ii) whether or not in position in the hatchway, secured to the yacht (e.g. by lanyard) for the duration of the race, to prevent their being lost overboard
 - iii) permit exit in the event of inversion

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 МОРІ» 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 задріти і він залишався задрітим, 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix J

	<p>3.08.5 On monohulls if the companionway extends below the local sheerline and the boat has a cockpit opening aft to the sea the boat shall comply with one of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) the companionway sill shall not extend below the local sheerline. Or b) be in full compliance with all aspects of ISO 11812 to design category A <p>3.08.6 On monohulls with a cockpit closed aft to the sea where the companionway hatch extends below the local sheerline, the companionway shall be capable of being blocked off up to the level of the local sheerline, provided that the companionway hatch shall continue to give access to the interior with the blocking devices (e.g. washboards) in place</p> <p>3.08.7 On multihulls the companionway hatch extending below the local sheerline and shall comply with either (a) or (b):</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) be capable of being blocked off up to the level of the local sheerline, whilst giving access to the interior with the blocking devices (e.g. washboards) in place with a minimum sill height of 300 mm. (b) A companionway hatch shall be in compliance with ISO 11812 – Watertight cockpits and quick-draining cockpits to design category B
<p>3.09</p>	<p>cockpits</p> <p>3.09.1 cockpits shall be structurally strong, self-draining quickly by gravity at all angles of heel and permanently incorporated as an integral part of the hull.</p> <p>3.09.2 cockpits must be essentially watertight, that is, all openings to the hull must be capable of being strongly and rigidly secured</p> <p>3.09.3 a bilge pump outlet pipe or pipes shall not be connected to a cockpit drain</p> <p>3.09.4 A cockpit sole shall be at least 2% LWL above LWL (or in IMS yachts first launched before 1/03, at least 2% L above LWL)</p> <p>3.09.5 a bow, lateral, central or stern well shall be considered a cockpit for the purposes of 3.09</p> <p>3.09.6 In cockpits opening aft to the sea structural openings aft shall be not less in area than 50% maximum cockpit depth x maximum cockpit width</p>

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>a) комінгс люка головного проходу має не бути нижче за межову лінію свого місця, або</p> <p>b) 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 (a) або (b):</p> <p>(a) 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>(b) 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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix J

	<p>3.09.7 Cockpit volume</p> <p><i>i) age or series date before 4/92:-</i> the total volume of all cockpits below lowest coamings shall not exceed 9% (LWL x maximum beam x freeboard abreast the cockpit).</p> <p><i>ii) age or series date 4/92 and after:-</i> as in (i) above except that "lowest coamings" shall not include any aft of the FA station and no extension of a cockpit aft of the working deck shall be included in calculation of cockpit volume</p> <p><i>iii)</i> <i>IMS-rated boats may use instead instead of LWL, maximum beam, freeboard abreast the cockpit; the IMS terms L, B and FA.</i></p> <p>Cockpit drains Cockpit drain cross section area (after allowance for screens if fitted) shall be:-</p> <p><i>i) in yachts with earliest of age or series date before 1/72 or in any yacht under 8.5m (28ft) LOA - at least that of 2 x 25mm (one inch) unobstructed openings or equivalent</i></p> <p><i>ii) in yachts with earliest of age or series date 1/72 and later - at least that of 4 x 20mm (3/4 inch) unobstructed openings or equivalent</i></p>
4.01.1	<p>sail numbers</p> <p>Yachts which are not in an ISAF International Class or Recognized Class shall comply with RRS 77 and RRS Appendix G as closely as possible, except that sail numbers allotted by a State authority are acceptable</p>

Category 5 - Part B Portable Equipment

The following shall be provided:-

Regulation	Item
3.23.5 (e)	one manual bilge pump
3.23.5 (f)	one bucket of stout construction with at least 9 litres (2 UK gallons, 2.4 US gallons) capacity plus a lanyard
3.24.1 (b)	one compass (a hand-held is acceptable)
4.05.1	one fire extinguisher required if electrical system, engine or stove on board
4.06.1	one anchor
4.17	yacht's name on buoyant equipment

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 облавку поруч із кокпітом,</p> <p>ii) <i>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>iii) <i>Для суден, виміряних за IMS, навізамін 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 облавку 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix J

4.22.1 (a)	a lifebuoy with a drogue, or a lifesling without a drogue. Marine grade retro-reflective tape shall be fitted.
4.24	a heaving line shall be provided of length 15m-25m (50ft-75ft) readily accessible to the cockpit or helm
5.01.1	each crew member shall have a lifejacket as follows: (a) equipped with a whistle (b) fitted with marine grade retro-reflective tape (d) if inflatable, regularly checked for air retention (e) clearly marked with yacht's or wearer's name

Category 5 - Part C Recommendations

Regulation	Item
3.14	<i>pulpits, stanchions, lifelines -see main text of Special Regulations 3.14 etc.</i>
4.01.2	<i>sail numbers for display when sails are down</i>
4.07.1 (a)	<i>a flashlight</i>
4.08.2	<i>a first aid kit</i>
4.11.1	<i>a waterproof chart</i>
4.13	<i>an echo sounder or lead line</i>
4.16	<i>tools and spare parts</i>
4.24	<i>a "throwing sock" type of heaving line - see Appendix D</i>
4.26.9	<i>mainsail reefing to reduce the luff by at least 60%, or a storm trysail as in 4.26.6.</i>
5.01.2	<i>lifejacket equipment or attribute: (a) a lifejacket light in accordance with SOLAS LSA code 2.2.3 (white, >0.75 candelas, > 8 hours) (b) at least 150N buoyancy, arranged to securely suspend an unconscious man face upwards at approximately 45 degrees to the water surface, in accordance with EN396 (ISO 12402) or near equivalent (c) a crotch strap or thigh straps (d) a splashguard: see EN394. (e) if inflatable, supplied with a compressed gas inflation system</i>

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix K

APPENDIX K

Moveable and Variable Ballast

Notwithstanding the maximum length limit of 24m in the standard, this Appendix invokes International Standard ISO 12217-2, Small craft – Stability and buoyancy assessment and categorization – Part 2: Sailing boats of hull length greater than or equal to 6m. The functions KFR (Knockdown Recovery Factor) and FIR (Inversion Recovery Factor) are defined in ISO 12217-2, except as modified by this Appendix.

This Appendix applies to Monohull Yachts only. Unless specifically stated, a requirement applies to Special Regulations Categories 0, 1, 2, 3 and 4. This Appendix does not apply to boats racing under Category 5.

1 Stability

1.1 Boat Condition

In the calculation of stability data:

- (a) Deck and other enclosed volume above the sheerline and cockpit volume shall be taken into account.
- (b) Mass shall be taken as Minimum Operating Mass as defined by ISO 12217-2, paragraph 3.5.3.

1.2 General Standards

In the assessment of ISO category for yachts fitted with moveable and/or variable ballast, ISO 12217-2, paragraph 6.1.4 b) shall not apply. Boats shall comply with paragraphs 6.2.3, 6.3.1 and 6.4. Calculations shall be for the ballast condition that results in the most adverse result when considering each individual stability requirement. ISO 12217-2 Annex C, paragraph C.3.3, first sentence, the word 'may' is replaced with 'shall'. ISO 12217-2 Annex C, paragraph C.3.4 shall not be used in the calculation of righting lever.

1.3 Knockdown Recovery

Boats with moveable/variable ballast shall comply with the following minimum values of Knockdown Recovery Factor (FKR) calculated in accordance with ISO 12217-2 paragraph 6.4.4 with the modification that the reference to ISO 8666 paragraph 5.5.2 changed to incorporate actual mainsail area and centre of effort. The lesser of FKR_{90} and FKR_{90} shall be used:

SR Category	0	1, 2	3	4
FKR	1.0	0.9	0.8	0.7

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix K

Boats with age date prior to 11/04 may seek dispensation from this section 1.3 by application to ISAF.

1.4 Capsize Recovery

For boats racing under Special Regulations Category 0, Regulation 3.04.1 is modified to read:

3.04.1 Either with, or without, reasonable intervention from the crew, a yacht shall be capable of self-righting from an inverted position. Self righting shall be achievable whether or not the rig is intact. Boats with moveable/variable ballast shall comply with this requirement in flat water using manual power only and shall demonstrate that any equipment to be used in re-righting the boat is ready for use at all times and will function and is useable by the crew with the boat inverted. Re-righting the boat shall not require flooding any part of the boat.

Boats with moveable/variable ballast shall comply with the following minimum values of Inversion Recovery Factor (FIR) calculated in accordance with ISO 12217-2:

SR Category	0
FIR	0.9

Boats with age date prior to 11/04 may seek dispensation from this section 1.4 by application to ISAF.

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 рівний 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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix L

APPENDIX L CATEGORY 6 SPECIAL REGULATIONS for inshore races

That Category 6 is defined as:-

Category 6 Special Regulations are intended for use in races where:-

- participating boats may not be self-sufficient
- the races are short in duration and close to a single manned shore base, in relatively warm and protected waters, in daylight and good visibility
- participating boats can be observed by race organisers at all times
- safety/rescue boats are available all along the course sufficient to enable any competitor to be returned to the shore base in a timely manner
- safety/rescue boats are of a suitable design and properly equipped and are manned by adequately trained and competent personnel including, for each race, at least one skilled in first aid

That the Requirements for Category 6 are:-

Unless otherwise prescribed in Notice of Race and/or Sailing Instructions, where class rules include items of safety such rules shall override the corresponding part of these Regulations.

All equipment required by Special Regulations Category 6 shall:-

- function properly
- be regularly checked, cleaned and serviced
- when not in use be stowed in conditions in which deterioration is minimised
- be readily accessible
- be of a type, size and capacity suitable and adequate for the intended use and size of the boat.

All boats sailing in Category 6 shall be fitted with:-

- A strong point for the attachment of a tow and/or anchor line.

All boats sailing in Category 6 shall carry:-

- A personal flotation device (PFD) for each person aboard to ISO 12402-5 -Level 50 or equivalent
- A knife

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix L

- If the hull is not self-draining or is able to carry more than 150 litres of free water, a bucket or bailer of not less than 1 litre capacity
- If a trapeze harness is carried it shall be to ISO DIS 10862
- A paddle or means of propelling the boat when not under sail

- 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.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix M

Category

APPENDIX M
HULL CONSTRUCTION STANDARDS (SCANTLINGS)
for Monohulls pre-2010 and Multihulls

M.1 A monohull with the earliest of Age or Series Date before the 1 January 2010 shall comply with OSR 3.03.1, 3.03.2 and 3.03.3 or with this appendix. A multihull shall comply with this appendix.

MoMu0,1,2

Table 2

LOA	earliest of age or series date	race category
all	January 1986 and after	MoMu0,1
12m (39.4 feet) and over	January 1987 and after	MoMu2
under 12m (39.4 feet)	January 1988 and after	MoMu2

MoMu0,1,2

MoMu0,1,2

M.2 A yacht defined in the table above shall have been designed built, maintained, modified and repaired in accordance with the requirements of either:

MoMu0,1,2

a) the EC Recreational Craft Directive for Category A (having obtained the CE mark), or

MoMu0,1,2

b) the ABS Guide for Building and Classing Offshore Yachts in which case the yacht shall have on board either a certificate of plan approval issued by ABS, or written statements signed by the designer and builder which confirm that they have respectively designed and built the yacht in accordance with the ABS Guide,

MoMu0,1,2

c) ISO 12215 Category A, with written statements signed by the designer and builder which confirm that they have respectively designed and built the yacht in accordance with the ISO standard,

MoMu0,1,2

d) except that a race organizer or class rules may accept when that described in (a), (b), or (c) above is not available, the signed statement by a naval architect or other person familiar with the standards listed above that the yacht fulfills the requirements of

MoMu0,1,2

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix M

Category

(a), (b), or (c).

M.3 Any significant repairs or modifications to the hull, deck, coachroof, keel or appendages, on a yacht defined in table 2 shall be certified by one of the methods above and an appropriate written statement or statements shall be on board.

MoMu0,1,2

	Категорія
M.3 (a), (b), або (c). М.3 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.	MoMu 0,1,2

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix N

**APPENDIX N
MEDICAL TRAINING****Model Training Course for an “OSR Compliant First Aid Course”****Part 1 – Introduction****1 General**

Below is the framework for an MNA to establish a minimum First Aid training course suitable for offshore racing.

2 Target

The target of this course is to provide the Person in Charge of an offshore racing yacht with a crew member that is capable of taking care of common injuries and illnesses on board, as well as to take charge of the immediate medical actions at a major incident on board. Furthermore to advise the Person in Charge when a request for outside assistance is needed, as well as to advise when to retire from the race and proceed to nearest harbour.

3 Use of the model course.

Instructors should have a knowledge of the unique situation of offshore sailing in terms of delivering medical care. It is suggested that instructors be suitably trained and ideally a medical doctor, paramedics or nurse.

For an MNA wanting to establish a course without the specialist knowledge to correctly train and administer instructors it is suggested that they approach a suitable training partner. Training partners could be STCW 95 training centres or land based first aid training providers who have personnel with suitable sailing experience but crucially an understanding of the liability issues. Should an MNA require advise please contact the ISAF Secretariat – Technical Department.

4 Evaluation. The final activities of the day should be an examination, which should be used together with instructors' continuous assessments to provide an overall evaluation. The pass mark is to be taken as 70% in each of the marked/evaluated units.

5 Implementation Detailed requirements are given below. Thorough preparation is the key to successful implementation of the course.

6 Literature

The following books further study and are not endorsed by ISAF but merely are books suitable for background reading:

- Medical Emergency Afloat

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,

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix N

- First Aid at Sea (Douglas Justin and Colin Berry, Adlard Coles Nautical, London) ISBN ISBN 9781408105993
- First Aid Afloat (Dr Robert Haworth) ISBN 9780906754887
- Skipper's Medical Emergency Handbook (Author Dr Spike Briggs, Dr Campbell Mackenzie) ISBN 9780713689372
- Doctor on Board: A Guide To Dealing With Medical Emergencies (Author Jurgen Hauert) ISBN 9781408112724
- MCA Ship Captain Medic book is now available free at http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga07-home/workingatsea/mcga-medicalcertandadvice/mcga-dqs_st_shs_ships_capt_medical_guide.htm
- International Medical Guide for Ships, World Health Organisation, Geneva

General First Aid

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

Non English Publications

- Pan Pan Medico A Bordo (<http://www.panpan.it/>)
- Le Guide de la medecine a distance, by Docteur J Y Chauve, published by Distance Assistance BP33 F-La Baule, cedex, France. An English translation is being planned.

Part 2 - Syllabus

The course is planned for 8 hours and includes following sessions;

Session 1 Introduction

- 1.0 Marine medical environment and characteristics
- 1.1 Literature

Session 2 First aid kits for the Special Regulations races categories

- 2.0 Cat 4 contents (recommendations)
- 2.1 Cat 2-3 contents (recommendations)
- 2.2 Cat 1-0 (if relevant)

Session 3 Tele medical communications

- 3.0 Support options (Medical advice services through official bodies)
- 3.1 Radio/Mobile phone options for support
- 3.2 Licences/certificates for VHF/HF radio communications

Session 4 First Aid – The basics

- 4.0 Basic anatomy/physiology

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 облавку: 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 англомовні 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Appendix N

- 4.1 L-ABCDE (Scene safety, Airway and cervical spine control, Breathing, Circulation and bleeding, Disability, Expose and protect from the environment)
- 4.2 Stopping of serious external bleeding

Session 5 Offshore accidents and actions onboard

- 5.0 Typical accidents onboard (wounds, cuts, sprained wrist etc)
- 5.1 General illnesses, fatigue etc
- 5.2 Actions and treatment
- 5.3 Helicopter evacuation
- 5.4 Transfer of casualty to rescue vessel

Session 6 Special offshore medical conditions

- 6.0 Seasickness
- 6.1 Hypothermia (Person recovered from sea)
- 6.2 Dehydration
- 6.3 Brain concussion
- 6.4 Keeping the blood sugar level up (what to eat and drink)

Session 7 Cardiac and respiratory arrest

- 7.0 Cardiopulmonary resuscitation (CPR)
- 7.1 Artificial respiration
- 7.2 Use of Defibrillator

Session 8 Systematic Accident management

- 8.0 Damage and causality evaluation
- 8.1 Decisions and actions – when to call for outside assistance, when to retire and proceed to nearest harbour
- 8.2 Observation and treatment of patients

Session 9 Psychology Treatment

- 9.0 Human reactions in distress
- 9.1 Treatment of psychological breakdowns
- 9.2 Crisis group management
- 9.3 Debriefing procedures

Session 10 Practical training

- 10.0 CPR
- 10.1 Patient observations and treatment
- 10.2 Radio medical training
- 10.3 Decision making – When to call for assistance, when to retire?

Session 11 Examination

- 11.0 A questionnaire of 25 questions, requirement >70 % correct

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'ястка 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 реактування 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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Index

INDEX
Alphabetical Index

This index is intended to be a quick guide to the Regulations. It is not exhaustive. See also the diagrammatic guide and list of contents.

ITEM	REFERENCE	ITEM	REFERENCE
121.5MHz	3.29	bunks	3.19
121.5MHz	4.19	buoy, dan	4.22
406MHz	4.19	buoyancy, closed-cell, hull	3.13.1
90 degree heel	3.08.2	buoyancy, permanent flotation material	3.05
abbreviations	1.03	buoyancy, impermeable, multihull	3.05
ABS Guide	3.03.1	buoyancy, stability, index	3.04.4
accessible, readily	2.03.1	buoyant equipment, miscellaneous	4.17
aerial, see antenna	3.29	capacity	2.03.1
age date	1.03.1	capsize	3.04.2
AIS	3.29, 4.10.5(a)	carbon fibre limitation, pulpits etc	3.14.7
alternative method of steering	4.15	card, deviation	3.24
anchors and chain	2.03.2(b)	Categories of events	2.01
anchors and chain	4.06	Category 0	2.01.1
antenna	3.29	Category 1	2.01.2
antenna, emergency	3.29	Category 2	2.01.3
Argos beacons	4.19.1	Category 3	2.01.4
aromatic polyamides	4.26	Category 4	2.01.5
aviation frequencies	3.29	Category 5	2.01.6
ballast	2.03.2	Canting Keel	App K, 3.02, 3.04
ballast	3.01	CEN	1.03.1
Ballast, movable & variable	App K, 1.03	central nacelle	3.07.2
baseplate	3.14.3	central nacelle	3.16
bases, stanchion	3.14.3	centreboard trunks	3.02
batteries	2.03.2(b)	chain, anchors and	2.03.2(b)
batteries, sealed	3.28.4	chain, anchors and	4.06
beacons, distress	5.07	chart, durable stowage	4.12
Belden (co-axial cable supplier)	3.29	charts	4.11
bilge pump discharge, cockpit	3.23	checked, regularly,	2.03.1
bilge pumps and buckets	3.23	Class Associations	1.01.2
blaze, colour	4.02	cleaned, regularly	2.03.1
boomkin, see LOA	1.03.1	clipping points	4.04
bow fairlead	3.26	clipping points	5.02
bow pulpit	3.14.3	clipping points (multihull)	3.07.2(d)
bowsprit, see LOA	1.03.1	clips, safety harness, see	5.02
boxes, strum	3.23.3	snaphooks	
bucket, fitted	3.18	coach roof	3.02
buckets, bilge pumps and	3.23	Coaming	1.03.1
build, strength of	3.01	co-axial feeder	3.29
bulkheads, watertight	3.13	cockpit drain	3.09.3
bulkheads, crash	3.13	cockpit knife	4.25
bulkheads, watertight, multihulls	3.05.1		
bulkheads, watertight, multihulls	3.05.2		

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Index

cockpit sole	3.09.4	EPFS	1.03.1
cockpit volume	3.09.7	EPFS	3.29
cockpit, bilge pump discharge	3.23	EPIRB	1.03.1
cockpits	3.09	EPIRBs	4.19
colour blaze	4.02	escape hatch	3.07.2, 3
coloured flag	5.02	exhaust and fuel supply systems	3.28
communications (training)	6.03	exits, monohulls	3.05.1
companionway hatch	3.08.3, 4	exits, monohulls	3.06
compartment, dry	3.13.6	exits, multihulls	3.07
compass	3.24	FA Station	1.03.1
compressed gas inflation, lifejacket	5.01	fairlead, bow	3.26
construction standards, hull	3.03	fastened, Securely	1.03.1
cooking stove	3.20	fastened, securely	2.03.2(b)
cpr and first aid	6.03	fastened, securely	2.03.2(c)
crash bulkheads	3.13	features, structural	Sect 3
crotch strap	5.01, 5.02	feeder, co-axial	3.29
cutting tools (escape hatch)	3.07.3	fire extinguishers	4.05
D/F radio	3.29	first aid (training)	6.03
damage control and repair	6.02	First Aid at Sea	4.08
dan buoy	4.22	first aid kit	4.08
date, age	1.03.1	first aid manual	4.08
date, Series	1.03.1	fitted bucket	3.18
deck	3.02	flares (pyrotechnic signals)	4.23
Definitions	1.03	flashlight	4.07
deviation card	3.24	flashlight, for crew member	5.06
diameter, minimum, jackstays	4.04.1	flexible tank, fuel	3.28.3
diameter, minimum, lifelines	3.14.6	flotation, permanently installed	3.05.1
distance measuring instrument	4.14	foghorn	4.09
distress beacons	5.07	foot stop	3.17
drain, cockpit	3.09.3	foul weather suit	5.04
drains, cockpit	3.09.8	Foul-weather Suit	1.03.1
drinking water	3.21.2	fuel	3.28.3
drogue	4.27	fuel	3.28
dry compartment	3.13.6	fuel shutoff	3.20.1
DSC	1.03.1	fuel supply systems, exhaust, and	3.28
DSC	3.29	fuel, flexible tank	3.28.3
durable stowage chart	4.12	function properly	2.03.1
E type EPIRB	4.19	Fundamental and Definitions	1.00
echo sounder	4.13	fundamental rule	1.02.3
electric starter	3.28.3	gas bottles	2.03.2(b)
electronic position-fixing system	3.29	gas inflation, lifejacket	5.01
emergency antenna	3.29	General Requirements	2.03
emergency steering	4.15	generators	3.28
emergency water	3.21.3	GMDSS	1.03.1
EN	1.03.1	GMDSS	3.29
EN 1095 harness and safety lines	5.02	Governmental authority	1.01.2
EN 2913-1 constant wear suits	5.07	GPIRB	1.03.1
EN 2913-2 abandonment suits	5.07	GPS, see EPFS	3.29
EN 396 lifejackets	5.02	grab bags	4.21
engines	3.28	Guide de la medicine a distance, Le	4.08
		Guide, ABS	3.03.1

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Index

halyards	3.25	ISO 9650	4.20
hand flares, red	4.21.1	jackstays	4.04
hand holds	3.22	kit, first aid	4.08
handholds (multihull underside)	3.07.2(d)	knife, grab bag	4.21.1
harness, safety	5.02	knife, cockpit	4.25
hatch	1.03.1	knife, personal	5.05
hatch, companionway	3.08.3, 4	lanyard	3.08.4
hatch, escape	3.07.2, 3	lanyard, bilge pump handle	3.23
hatch, inspection	3.02.2	lead line	4.13
hatch, maintenance	3.02.2	lifebuoy	4.22
headstay	3.14.3	lifejacket	5.01
heaving line	4.24	lifeline	1.03.1
heavy items	2.03.2(b)	lifeline height	3.14.5
heavy weather routines	6.02	lifelines	3.14
heavy weather sails	4.26	lifelines, minimum diameter	3.14.6
heavy weather, adequate protection	3.28.3	lifelines, number of	3.14.5
heel, 90 degrees	3.08.2	lifelines, special, multihull	3.14.4
height, lifeline	3.14.5	liferaft compartment	4.20
high-visibility colours	4.26.2	liferaft stowage	4.20
high-visibility colours	5.04	liferrafts	4.20
holds, hand	3.22	lifesling	4.22
hull constructions standards	3.03	light list	4.11
hull marking	4.02	lights, navigation	3.27
hypothermia	5.07, 6.01	lights, personal location	5.03
immersion suit	5.07	line, guard, see lifeline	1.03.1
IMO	1.03.1	line, heaving	4.24
impermeable buoyancy, multihull	3.23	line, lead	4.13
inboard propulsion engine	3.28	line, safety	1.03.1
index, stability/buoyancy	3.04.3	line, static safety	1.03.1
INMARSAT	4.19	liners or linings	3.28.3
in-mast mainsail furling, setting	4.26	lines, safety	5.02
trysail		linings or liners	3.28.3
inshore racing	2.01.6, App J	LMR600 co-axial feeder cable	3.29
inspection	1.02.2	LOA	1.03.1
Inspection	2.02	log	4.14
Inspection hatch	3.02.2	loss (of) rudder	4.15
inspection, liferafts	4.20	LSA code (liferrafts)	4.20
installed, permanently	1.03.1	LSA code 2.2.3 (lifejacket light)	5.01
installed, permanently	2.03.2	LWL	1.03.1
integrity, watertight	3.02	mainsail reefing	4.26
International Medical Guide for Ships	4.08	maintenance hatch	3.02.2
IRPCAS	2.03.3	man overboard	6.02
ISAF	1.03.1	man overboard practice	6.04
ISAF Approved Training	6.01	manual, first aid	4.08
ISO	1.03.1	marine radio	3.29
ISO 11812	3.09	marking, hull	4.02
ISO 12217-2	3.04.4	mast step	3.12
ISO 12217-2	3.05	may	1.03.2
ISO 8729	4.10	metal tiller, unbreakable	4.15
		method of steering, alternative	4.15
		method	
		miniflares	5.03

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Index

minimum diameter, lifelines	3.14.6	radar reflector	4.10
model training course	6.01	radio receiver	3.29
monohull	1.03.1	radio, D/F	3.29
monohulls, exits	3.06	radio, marine	3.29
monohulls, stability	3.04	rail, guard, see lifeline	1.03.1
multihull nets or trampolines	3.15	rail, toe	3.17
multihulls, exits	3.07	rating systems	1.01.2
must	1.03.2	RCS	4.10
nacelle, central	3.07.2	readily accessible	2.03.1
nacelle, central	3.16	receiver, radio	3.29
name, yacht's	4.17	recovery time, liferafts	4.20
navigation equipment	4.11	Recreational Craft Directive	3.03
navigation lights	2.03.3	red hand flares	4.21.1
navigation lights	3.27	red parachute flares	4.21.1
navigational charts	4.11	regularly checked, cleaned, serviced	2.03.1
nets, multihull. or trampolines	3.15	repair and damage control	6.02
number of lifelines	3.14.5	repairs, significant	3.03.2
opening, vertical, lifelines	3.14.5	requirements, general	2.03
openings aft (to the sea)	3.09.5	responsibility	1.02.2
outlet pipes, bilge pump	3.09.3	retro-reflective material	4.18
overboard, man	6.02	retro-reflective material	4.22
owner	1.02.1	retro-reflective material	5.04
owner's representative	1.02.1	RG8U coa-axial feeder cable	3.29
parachute anchor	4.27	RG8X co-axial feeder cable	3.29
parachute flares, red	4.21.1	rig	3.01
permanently installed	1.03.1	rigging, standing	4.16
permanently installed	2.03.2(a)	righting,-self	3.04.1
person in charge	1.02	roof, coach	3.02
personal location lights	5.03	rope, synthetic, lifeline closure	3.14.6
personal survival training	6.01	routines, heavy weather	6.02
PLB	1.03.1	RRS	1.03.1
PLBs	4.19	RRS fundamental rule 4	1.02.3
plotting equipment	4.11	RTE	4.10
plugs, soft wood	4.03	rudder loss	4.15
points, clipping	4.04	safety harness	5.02
pole and flag	4.22	Safety line	1.03.1
polyamides, aromatic	4.26	safety line, static	1.03.1
positive locking device, snaphooks	5.02	safety lines (tethers)	5.02
proa	1.01	safety lines, static	4.04.1
proa	1.03.1	sail numbers	4.01
properly, function	2.03.1	sails, storm and heavy weather	4.26
propulsion engine, inboard	3.28	SAR	1.03.1
pulpit, bow	3.14.3	SAR	4.02.1
pulpit, stern	3.14.3	SAR aircraft	3.29
pulpits etc, carbon fibre	3.14.7	SAR systems (training)	6.02
limitations		satcom transceiver	3.29
pump, fresh water	3.21.1	scantlings	3.03
pumps, bilge, and buckets	3.23	screening indices	3.04.3
purpose and use	1.01	sea anchor	4.27
pyrotechnic signals	4.23	sea cocks or valves	3.10
race committees	1.01.3	sealed batteries	3.28.4
race organisers	1.02.2		

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Index

sealed container	3.21.3	stern pulpit	3.14.3
securely fastened	1.03.1	stop, foot	3.17
securely fastened	2.03.2	storm and heavy weather sails	4.26
self-righting	3.04.1	storm jib	4.26
series date	1.03.1	storm trysail	4.26
service intervals, (automatic dan buoy)	4.22	stove, cooking	3.20
serviced, regularly	2.03.1	stoves	2.03.2(b)
servicing, liferafts	4.20	stowage, durable, chart	4.12
sextant	4.11	stowage, liferaft	4.20
shall	1.03.2	straps, crotch, thigh	5.01, 5.02
sheet winches	3.11	strength of build	3.01
sheeting positions on deck	4.26	strobe light, watertight	4.21.1
should	1.03.2	strobe light, watertight	5.03
shrouds	3.01	structural features	Sect 3
shutoff, fuel	3.20.1	strum boxes	3.23
shutoff, fuel	3.28.3	studs	3.14.3
signals, pyrotechnic	4.23	suit, foul-weather	1.03.1
significant repairs	3.03.2	suit, foul-weather	5.04
size	2.03.1	suit, immersion	5.07
sock, throwing	4.24	survival equipment	5.07
sockets	3.14.3	synthetic rope, lifeline closure	3.14.6
soft wood plugs	4.03	tank, flexible, fuel	3.28.3
SOLAS	1.03.1	tanks	2.03.2(b)
SOLAS flares	4.23	tanks, water	3.21.1
SOLAS lifejacket light	5.01	taut, lifelines shall be	3.14.2
SOLAS liferafts	4.20	terminals, lifeline	3.14.3
sole, cockpit	3.09.4	tethers (safety lines)	5.02
sounder, echo	4.13	thigh straps	5.01, 5.02
spare parts, tools	4.16	through-hull fittings	3.10
spectra/dyneema	4.26	throwing sock	4.24
speed	3.28.3	tiller, ubreakable metal	4.15
speedometer	4.14	timepiece	4.11
splashguard	5.01	Times Microwave (co-ax cable supplier)	3.29
spotlight	4.07	toe rail	3.17
stability and flotation - multihulls	3.05	toilet	3.18
stability index	3.04.3	toolboxes	2.03.2(b)
stability, monohulls	3.04	tools and spare parts	4.16
stability/buoyancy index	3.04.3	tools, cutting (escape hatch)	3.07.3
stainless steel lifelines	3.14.6	training	6.0
stanchion bases	3.14.3	trampoline	3.15
stanchions	3.14	transceiver, watertight, VHF, hand-held	4.21.1, 2
stanchions, special, multihull	3.14.4	trunks, centreboard	3.02
standards, construction, hull	3.03	trunks, cabin	3.01
standing rigging	4.16	trysail, storm	4.26
starter, electric	3.28.3	type	2.03.1
static safety line	1.03.1	U-bolts	4.04.2
static safety line	4.04.1	U-bolts, clipping point warning	5.02.1
steel, stainless, lifelines	3.14.6	usage, word	1.03
steering, alternative method	4.15	valves, or sea cocks	3.10
steering, emergency	4.15	vertical openings, lifelines	3.14.5
step, mast	3.12		

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS Index

VHF	3.29
VHF transceiver, watertight hand-held	4.21.1, 2
volume, cockpit	3.09.7
water pressure	3.13.2
water tanks	3.21.1
water, drinking	3.21.2
water, emergency	3.21.3
watermaker	3.21.2
watertight bulkheads	3.13
watertight bulkheads, multihulls	3.05.1
watertight bulkheads, multihulls	3.05.2
watertight hand-held VHF transceiver	4.21.1, 2
watertight integrity	3.02
watertight strobe light	4.21.1
weather forecasting (training)	6.02
webbing, jackstays	4.04.1
well, bow, lateral or stern	3.09.5
whistle	4.22
whistle, lifejacket	5.01
winches, sheet	3.11
wing mast as substitute trysail	4.26
wood, plugs, soft	4.03
word usage	1.03
yacht	1.03.3
yacht's name	4.17

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 заведений порядок	3.04.3
Глобальна морська СИСТЕМА БЕЗПЕКИ (GMDSS)	3.29	за штормових умов	6.02
урядові організації	1.01.2	Загальні вимоги замкові фіксатори, радіолокаційний цільовий патент-карабіни	2.03
газ, надування, рятувальні жилети	5.01	закриті акумуляторні батареї	5.02
газові балони	2.03.2(b)	закріплене надійно	3.28.4
гарно видимі кольори	4.26.2, 5.04	закріплене надійно	1.03.1
герметичні акумулятори	3.28.4	закріплене надійно	2.03.2(b)
гіпотермія (переохолодження)	5.07, 6.01	закріплене надійно	2.03.2(c)
гніздові заглиблення, втулкові стояки	3.14.3	занурювальні костюми	5.07
гондола, центральна	3.07.2	за облавком, людина	6.02
гондола, центральна	3.16	запасні частини та інструмент	4.16
готувальна камбузна плита	3.20	засадниче правило застосування слів	1.02.3
«греб бегі» (плавучі кіси)	4.21	зберігання, таблички-вказівники	1.03
дата, вікова	1.03.1	зберігання, рятувальні плоти	4.12
дата, вікова серії	1.03.1	зв'язок (практичні заняття)	4.20
девіації таблиця	3.24	значний ремонт	6.03
дерев'яні затички, м'які (чопики)	4.03	індекс, остійності/плавучості	3.03.2
діаметр, мінімальний, джек штаги	4.04	інспекторська перевірка, рятувальні плоти	3.04.3
джек-штаг	4.04.1	інспекторський контрольний огляд	4.20
«джипіес» (GPS) дивіться EPFS (Електронна система визначення місця)	3.29	інструмент і запасні частини	2.02
діаметр мінімальний, леєри безпеки	3.14.6	інструмент, прокладний інструмент різальний	4.16
дно кокпіту	3.09.4	інструмент різальний (аварійні виходи)	4.11
довжина вантажної ватерлінії (LWL)	1.03.1	ІСАФ – ISAF	3.07.3
довжина найбільша (LOA)	1.03.1	інтервали обслуговування (автоматичні рятувальні буї)	1.03.1
довірена, відповідальна особа	1.02	«сухий костюм»	4.22
догляд за люками	3.02.2	кантівний киль	5.04
електронна система визначення місця (EPFS)		Категорії змагань	Додаток К, 3.02, 3.04
електронна система визначення місця (EPFS)	1.03.1, 3.29	Категорія 0	2.01
електрогенератори	3.28	Категорія 1	2.01.1
електростартер	3.28.3	Категорія 2	2.01.2
Європейський комітет стандартизації (CEN)	1.03.1	Категорія 3	2.01.3
європейські норми (EN)	1.03.1	Категорія 4	2.01.4
європейські норми (EN 396)		Категорія 5	2.01.5
рятувальні жилети	5.02	катеринки, шкотові	2.01.6
		кидальна шкарпетка	3.11
		кидальний кінець	4.24
		кидальний кінець, линва	4.24

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,	
кітвa-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,		ракет, фальшфєєри	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, кітвa	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 судновий	
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 ківта	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 ОBOB'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

Від перекладача

У процесі перекладання довелося у деяких випадках застосовувати терміни, що визначають поняття, які досі у яхтових перекладах не зустрічалися. Перекладач пропонує своє бачення на застосування українських яхтових термінів, яких не було 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.)

В процесі перекладу складнощі щодо англійської системи зсистем з площинами, діаметральною, площиною шпангоута, площиною ватерлінії, і т. ін. все це обслуговується осями, різниця у поняттях будови, проектування і т.ін.

Запровадження термінів. Подяка Коваленкові, Зайцеву.

За термінологією у Вступі до ПВП, «Судно», означає вітрильне судно і екіпаж на його облавку.