

# СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ ДЛЯ МОРСКИХ ГОНОК

ЯНВАРЬ 014 –ДЕКАБРЬ 2015

[www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs)



## Выдержки для гонок Категории 3 однокорпусные яхты

© ORC Ltd. 2002,

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

© Перевод, Российский Рейтинг-офис ORC, 2014.

Версия 1\_2 – 2014

Так как это выдержка не все номера пунктов будут присутствовать.

### Авторские права:

При перепечатке этих правил Национальные организации и организаторы гонок должны:

- запросить разрешение на копирование у ИСАФ и ORC Ltd (обычно предоставляется бесплатно);
- сослаться на полученное разрешение при перепечатке (аналог © ORC Ltd. 2002, все правки от 2003 © International Sailing Federation, (IOM) Ltd.);
- внести все изменения, устранив противоречащие друг другу требования и указав, что были сделаны изменения;
- предоставить копии переиздания в ИСАФ и ORC Ltd.

Официальные интерпретации должны иметь приоритет над данными Специальными правилами; они будут индексированы, пронумерованы, датированы и размещены на сайте ИСАФ [www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs)

### Язык и применяемые сокращения:

Мо – однокорпусная яхта,

Ми – многокорпусная яхта,

\*\* – означает, что правил применяется ко всем типам яхт для всех Категорий, за исключением Категорий 5 и 6, правила для которых даны в Приложениях J и L.

Жирная черта слева означает существенные изменения в 2014 г.

Двойная черта слева означает существенные изменения в 2012 году по сравнению с переводом 2010 года.

Курсив – Важные замечания и рекомендации даны курсивом.

Использование мужского рода должно означать любой род.

### Администрирование:

Специальные правила для морских гонок находятся под административным управлением Подкомитета Специальных правил ИСАФ, действующего на основании Правил 6.8.8.3 Регламента ИСАФ:

([www.sailing.org/regulations](http://www.sailing.org/regulations))

Подкомитет Специальных правил должен:

e) отвечать за поддержание, пересмотр и изменение Специальных правил ИСАФ по морским гонкам по лицензии ORC Ltd. Такие изменения должны производиться каждые два года с публикацией изменённой редакции в январе каждого чётного года, исключение составляют срочные вопросы, влияющие на безопасность, изменения по которым могут вноситься чаще;

f) отслеживать развитие морских гонок в отношении стандартов безопасности и мореходности.

Любой вопрос можно задать по E-Mail: [technical@isaf.co.uk](mailto:technical@isaf.co.uk)

## РАЗДЕЛ 1 - ПРИНЦИПЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

### 1.01 Назначение и применение

- 1.01.1 Цель этих Специальных правил – установить единые минимальные стандарты снабжения, обитаемости и обучения для однокорпусных и многокорпусных яхт, участвующих в морских гонках. Эти Правила не распространяются на проа \*\*
- 1.01.2 Эти Специальные правила не заменяют, но скорее дополняют требования государственных властей, Правил парусных гонок, правил ассоциаций классов и рейтинговых систем. Обращается внимание ответственных лиц на ограничения в Правилах, касающиеся расположения и перемещения оборудования. \*\*
- 1.01.3 Настоятельно рекомендуется применять эти международно-признанные Специальные правила всем организаторам морских гонок. Гоночные комитеты имеют право выбрать категорию, которую считают наиболее подходящей для проводимой гонки. \*\*

### 1.02 Обязанности ответственного лица

- 1.02.1 Ответственность за безопасность яхты и её экипажа лежит исключительно и неизбежно на ответственном лице, которое должно сделать всё возможное, чтобы яхта была полностью снабжена, во всех отношениях мореходна и управлялась опытным экипажем, прошедшим соответствующую подготовку и физически готовым противостоять плохой погоде. Человек, являющийся ответственным лицом, должен быть убежден в прочности корпуса, рангоута, такелажа, парусов и всей оснастки. Он должно обеспечить, чтобы всё спасательное оборудование содержалось и хранилось должным образом, а экипаж знал, где оно располагается и как им пользоваться. **Он должен также назначить человека, который возьмет на себя обязанности Ответственного лица в случае невозможности выполнения им своих обязанностей.** \*\*
- 1.02.2 Ни установление этих Специальных правил, ни их использование проводящими организациями, ни контрольный осмотр яхты по этим Правилам ни в коей мере не ограничивают и не уменьшают полную и неограниченную ответственность ответственного лица. \*\*
- 1.02.3 Только яхта, ответственна за своё решение принять участие в гонке или продолжить гонку - Основное Правило 4 ППГ. \*\*

### 1.03 Определения, сокращения, использование слов

- 1.03.1 Определения терминов, используемых в этом документе \*\*
- ТАБЛИЦА 1

Возраст	Месяц/год первого спуска на воду
AIS	Система автоматической идентификации
CEN	Европейский Комитет по Стандартизации
CPR	Кардио-пульманологическая помощь
Комингс	Включает поперечную конструкцию, ограничивающую кокпит, через которую вода могла бы поступать в случае, когда яхта погружена настолько, что кокпит залит или заполняется через край.
DSC	Цифровой избирательный вызов
EN	Европейские нормы

EPFS	Электронная система определения места
EPIRB	Аварийный радиобуй, указывающий место бедствия (АРБ)
Сечение FA	Поперечное сечение, в котором верхний угол транца сходится с линией борта
Костюм для плохой погоды	Костюм для плохой погоды – это одежда, сконструированная так, чтобы сохранять человека сухим. Она может состоять или из куртки и брюк, надеваемых вместе, или представлять собой единый комбинезон.
GMDSS	Глобальная система связи при бедствии для обеспечения безопасности на море
GNSS	Глобальная спутниковая навигационная система
GPIRB	АРБ со встроенным приёмником системы спутниковой навигации
ITU	Международный союз телекоммуникации
GPS	Глобальная система позиционирования
Люк	Термин люк обозначает весь комплекс люка, а также съёмное закрытие или крышку как часть этого комплекса (часть сама по себе может рассматриваться как люк)
INMARSAT	Inmarsat Global Limited – частная компания, выполняющая GMDSS спутниковую связь при бедствии для обеспечения безопасности, плюс общую связь радиотелефоном, по факсу и обмен данными
IMO	Международная Морская Организация
IMSO	Международная мобильная спутниковая организация, независимая межправительственная организация, которая надзирает за выполнением INMARSAT её общественных служебных обязанностей и докладывает об этом в IMO
ИСАФ	Международная федерация парусного спорта (ISAF)
ISO	Международный стандарт или Международная организация по стандартизации
Леер	Трос, натянутый как ограждение вокруг палубы
LOA	Наибольшая длина, исключая релинги, бушприты, выстрелы и т.п.
Однокорпусная	Яхта, у которой глубина корпуса в любом сечении не уменьшается к диаметральной плоскости
Подвижный балласт	Свинец или иной материал, включая воду, который не имеет другого назначения на яхте, кроме увеличения веса и/или влияния на остойчивость и/или дифферент и который может быть перемещён в поперечном

	направлении, но не изменяет вес, когда яхта находится в гонке
ORC	Конгресс по морским гонкам (ранее Совет по крейсерским гонкам)
OSR	Специальные правила по морским гонкам - СП
Постоянно установленный	Означает, что предмет эффективно встроен, то есть, привинчен, приварен, приформован стеклопластиком и т.п., и не может быть перемещён перед гонкой или во время гонки
PLB	Персональный приводной радиомаяк
Проа	Асимметричный катамаран
ППГ	Правила парусных гонок ИСАФ (RRS)
SAR	Поиск и спасение
SART	Радиопередатчик системы поиска и спасения
Дата серии	Месяц и год первого спуска на воду первой яхты производственной серии
SOLAS	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
Страховочный лить	Привязь, соединяющая страховочный нагрудный пояс с какой-либо точкой пристёгивания
Надёжно закрепленный	Прочно удерживаемый на месте каким-либо способом (например, тросовым найтовым, барашками), который будет надёжно удерживать объект в суровых условиях, включая переворот на 180 градусов, и позволяет убрать или переместить предмет во время гонки
Неподвижный балласт	Свинец или иной материал, включая воду, который не имеет другого назначения на яхте, кроме увеличения веса и/или влияния на остойчивость и/или дифферент и который не может быть перемещён и не изменяет вес, когда яхта находится в гонке
Постоянный страховочный лить	Страховочный лить (обычно короче, чем лить страховочного пояса), надёжно закреплённый на рабочем месте
Переменный балласт	Вода, имеющаяся на борту с единственной целью оказывать влияние на остойчивость и/или дифферент и которая может изменяться по весу и/или перемещаться, когда яхта находится в гонке

1.03.2 Слово “должен” обязывающее, а “может” разрешающее.

\*\*

1.03.3 Слово “яхта” должно применяться, как полностью равнозначное слову “судно”.

\*\*

## РАЗДЕЛ 2 - ПРИМЕНЕНИЕ И ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

---

2.01	<b>Категории гонок</b> <i>При наличии многих типов гонок - от океанских гонок на длинные дистанции при неблагоприятных погодных условиях до гонок в дневное время на короткие дистанции в защищённых водах, установлены шесть категорий гонок, чтобы учесть разницу в нормах безопасности и обитаемости, требуемых для столь различных условий:</i>	**
2.01.4	<b>Категория 3</b> Гонки в открытых водах, большая часть которых относительно защищена или близка к береговой линии.	MoMu 3
2.02	<b>Контрольный осмотр</b> Яхта может быть осмотрена в любое время. Если она не соответствует настоящим Специальным правилам, её заявка может быть отклонена или яхта будет подвергнута дисквалификации или другому наказанию, которое может быть предписано Национальной организацией или организаторами гонок.	**
2.03	<b>Общие требования</b>	
2.03.1	Всё оборудование, требуемое Специальными Правилами, должно: а) действовать должным образом; б) регулярно проверяться, очищаться и обслуживаться; в) когда не используется, храниться в условиях, при которых ухудшение состояния сводится к минимуму; г) быть легко доступным; д) быть по типу, размеру и производительности подходящим и достаточным для использования по назначению и соответствовать размеру яхты.	** ** ** ** **
2.03.2	Тяжёлые предметы: ф) балласт, балластные цистерны и связанное с ними оборудование должны быть постоянно установлены; г) тяжёлые подвижные предметы, например, батареи, кухонные плиты, газовые баллоны, баки, ящики с инструментами, якоря и цепи, должны быть надёжно закреплены; д) тяжёлые предметы, для которых фиксация не предусмотрена Специальными Правилами, должны быть постоянно установлены или надёжно закреплены, в соответствии с назначением.	** ** **
2.03.3	Когда выставлять навигационные огни и) Навигационные огни (3.27) должны выставляться как требуется Международными правилами предупреждения столкновений судов в море (МППСС, Часть С и Техническое приложение 1). Все яхты должны выставлять бортовые и кормовой огни в требуемое время.	** **

## РАЗДЕЛ 3 - ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ, ОСТОЙЧИВОСТЬ, ЗАКРЕПЛЁННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

3.01	<b>Прочность конструкции, балласт и вооружение</b> Яхты должны иметь прочную конструкцию, быть водонепроницаемыми и, особенно в отношении корпусов, палуб и рубок, способными выдерживать разрушительные удары волн. Они должны быть правильно вооружены и балластированы, полностью мореходны и должны отвечать стандартам, приведённым здесь. Ванты никогда не должны быть отсоединены.	**
3.02	<b>Водонепроницаемая целостность корпуса</b>	
3.02.1	Корпус, включая палубу, крышу каюты, окна, люки и все другие части, должен образовывать единое, полностью водонепроницаемое целое, и любые отверстия в нём должны иметь возможность быстро закрываться для обеспечения этой целостности.	**
3.02.2	Швертовые колодцы и подобные конструкции не должны открываться внутрь корпуса, за исключением водонепроницаемого люка для проверки/обслуживания, отверстие которого должно быть целиком выше ватерлинии яхты, плавающей без крена с нормальным дифферентом.	**
3.02.3	Ось поворотного киля должна целиком находиться в водонепроницаемом отсеке, отвечающем требованиям правила 3.02.2. Места доступа в водонепроницаемый отсек для контроля и приведения в действие систем или с любыми другими целями должны отвечать требованиям правила 3.02.1.	**
3.02.4	Системы подвижного балласта должны быть снабжены вторичной ручной системой управления и приведения в действие, которая должна быть способна управлять балластом при полной ходовой нагрузке на киль в случае повреждения первичной системы управления, включая повреждения электрического оборудования, гидравлической системы и механические повреждения конструкций, на которых система подвижного балласта смонтирована. Система должна быть способна действовать быстро и управляться при любом угле крена. Желательно, чтобы система была способна закреплять киль в диаметральной плоскости.	**
3.03.5	<i>Настоятельно рекомендуется проводить регулярные инспекции киля и крепления киля к корпусу</i>	Mo 0,1,2,3,4
3.04	<b>Остойчивость - Однокорпусные яхты</b>	Mo 0,1,2,3,4
3.04.2	Яхта должна быть спроектирована и построена так, чтобы противостоять опрокидыванию.	Mo 0,1,2,3,4
3.04.3	Яхты должны продемонстрировать соответствие стандарту ISO 12217-2* категории дизайна В или выше, либо путем сертификации в соответствии с Директивой ЕС Recreational Craft (должна быть получена марка CE), либо путем декларации строителя, в соответствии со следующим, в зависимости от категории гонок:	Выдержка для Mo 3
3.04.4	Если яхта не может подтвердить соответствие требованиям п. 3.04.3, она должна предоставить, по усмотрению организаторов гонок, одно из следующего: а) Индекс остойчивости (STIX / AVS) по правилам рейтинговой системы ORC не меньше чем 103, или	Выдержка для Mo 3  Выдержка для Mo 3

\* Следует руководствоваться последней редакцией стандарта, за исключением случая, когда яхта уже спроектирована по предыдущей версии стандарта.

- б) Индекс остойчивости по правилам рейтинговой системы IRC: SSS Base Value не меньше чем 15, или  
 в) иметь минимальное значение STIX 23 и AVS не менее чем  $130 - 0.005 * m$ . (Где m – масса яхты при минимальной эксплуатационной нагрузке, как она определена в стандарте ISO 12217-2).

Выдержка для Mo 3  
 Выдержка для Mo 3

3.04.6 *Использование ISO или любых других индексов не гарантирует полной безопасности или полного отсутствия риска опрокидывания или затопления.* Mo 0,1,2,3,4

3.04.7 Для яхт с подвижным или переменным балластом должно применяться правило 3.04.4 совместно с соответствующими дополнительными требованиями Приложения К. Mo 0,1,2,3,4

3.04.8 Цистерны для переменного балласта должны быть постоянно установлены и снабжены системой изолирующих клапанов и помп, которыми можно управлять вручную при любых углах крена. Схема системы должна быть вывешена на борту яхты. Mo 0,1,2,3,4

3.04.9 Яхты с перемещаемым или переменным балластом должны иметь максимальный угол статического крена не более 35 градусов в состоянии нагрузки порожнем (см. стандарт ISO 12217-2) с перемещаемым балластом, находящимся полностью на одной стороне, и переменным балластом, обеспечивающим максимальный угол крена. Mo 0,1,2,3,4

**3.06 Выходы – однокорпусные яхты** Mo 0,1,2,3,4

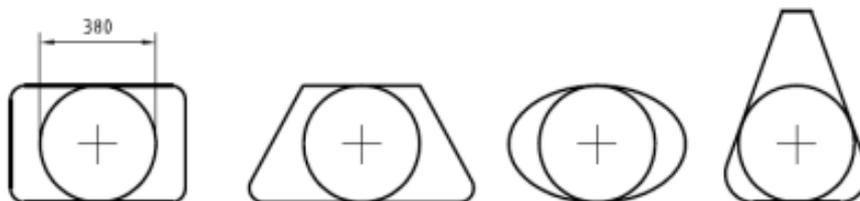
3.06.1 Яхты наибольшей длиной LOA 8,5 м (28 ft) и более с датой корпуса или датой серии январь 1995 г. и позже, должны иметь минимум два выхода. Хотя бы один выход должен быть расположен впереди передней мачты, кроме случая, когда конструктивные особенности не позволяют его установить.

3.06.2 Яхты, впервые спущенные на воду в январе 2014 г. или позже, должны иметь люк со следующими минимальными размерами в свету, в соответствии со стандартом ISO 9094:

- Круглой формы – диаметром 450 мм;
- Любой другой формы: минимальный размер – 380 мм, минимальная площадь – 0,18 м<sup>2</sup>.

Размер должен быть достаточно большим, чтобы провести через него диск диаметром 380 мм.

Измерение минимального размера в свету иллюстрируется рис.1.



**Рис.1 – Измерение минимального размера люка**

3.06.3 *Яхта, впервые спущенная до января 2014 г, должна, если возможно, иметь аварийный люк, соответствующий по размерам указанному в п. 3.07.2(а)(ii) Специальных правил.* Mo 0,1,2,3,4

**3.08 Люки и входы в каюту**

3.08.1 Никакие люки, расположенные впереди сечения максимальной ширины, кроме люка на боковой стенке рубки, не должны открываться таким образом, чтобы крышка или прикрытие сдвигались в открытое положение внутрь корпуса (за исключением иллюминаторов площадью менее 0.071 м<sup>2</sup> (110 кв. дюймов)).

\*\*

3.08.2	Люк, расположенный впереди сечения максимальной ширины на боковой стенке рубки, открывающийся внутрь яхты и имеющий площадь более 0,071 м <sup>2</sup> (110 кв. дюймов), должен соответствовать стандарту ISO 12216 для категории А, на нем должна быть нанесена четкая маркировка «НЕ ОТКРЫВАТЬ В МОРЕ», и он должен использоваться в соответствии с этой инструкцией. Следует обратить внимание на правило 3.02.1 СП.	**
3.08.3	<p>Люк должен:</p> <p>j) быть устроен таким образом, чтобы оставаться над водой, когда яхта наклонена на 90<sup>0</sup>. Это требование распространяется на люки рундуков, открывающиеся внутрь яхты. Яхта может иметь максимум 4 (по 2 с каждой стороны от ДП) люков, которые не соответствуют этому требованию, при условии, что площадь каждого отверстия менее 0,071 м<sup>2</sup> (110 кв. дюймов). Для серийных яхт, серия которых начата после 1 января 2009, на борту должно быть письменное заявление, подписанное конструктором или другим лицом, которое выполняло расчет заливания яхты. Для целей настоящего правила за расчетное водоизмещение яхты принимается водоизмещение порожнем LCC (в соответствии с п. 6.3 стандарта EN ISO 8666 и п. 3.5.1 стандарта EN ISO 122217-2).</p> <p>k) Быть постоянно прикреплен,</p> <p>l) Быть способным надежно закрываться и оставаться надежно закрытым при опрокидывании на 180 градусов.</p>	Mo 0,1,2,3,4
3.08.4	<p>Люк главного входа должен:</p> <p>a) быть оборудован прочным запирающим устройством, которое должно иметь возможность быть приведённым в действие как снаружи, так и изнутри, включая случай опрокидывания яхты;</p> <p>b) иметь какие-либо фиксирующие устройства,</p> <p>i. способные удерживаться на месте при открытом или закрытом люке;</p> <p>ii. прикреплённые к яхте (например, стропкой) во время гонки, чтобы предотвратить их падение за борт, независимо от того, находятся они на своём месте в люке или нет;</p> <p>iii. обеспечивающие выход в случае опрокидывания.</p>	** ** ** ** **
3.08.5	<p>Если люк главного входа простирается ниже местной линии борта, а кокпит открыт в корму, яхта должна отвечать одному из следующих условий:</p> <p>a) комингс главного входа не должен простираться ниже местной линии борта или</p> <p>b) полностью соответствовать всем требованиям стандарта ISO 11812 для проектной категории А.</p>	Mo 0,1,2,3,4 Mo 0,1,2,3,4
3.08.6	<p>На яхтах с кокпитом, закрытым с кормы, люк главного входа, простирающийся ниже местной линии борта, должен иметь возможность закрываться вплоть до уровня местной линии борта, но при этом он должен продолжать обеспечивать доступ внутрь с установленным на место закрывающим устройством (например, брандерцитом).</p>	Mo 0,1,2,3,4
<b>3.09</b>	<b>Кокпиты – следует обратить внимание на ISO 11812</b>	
3.09.1	<p>Кокпиты должны быть прочными по конструкции, быстро самоосушаться под действием силы тяжести на всех углах крена и быть постоянно встроены в корпус как его составная часть.</p>	**
3.09.2	<p>Кокпиты должны быть водонепроницаемы по существу, то есть все отверстия в корпус должны иметь возможность плотно и прочно запыраться.</p>	**

- 3.09.3 Сливная труба трюмной помпы не должна быть соединена со сливными трубами кокпита. О минимальных размерах сливных труб кокпита см. правил 3.09.8. \*\*
- 3.09.4 Дно кокпита должно быть, по крайней мере, на 2% LWL выше грузовой ватерлинии (или для яхт IMS, впервые спущенных на воду до января 2003, по крайней мере, на 2% L выше грузовой ватерлинии). \*\*
- 3.09.5 Углубление в носу, боковой палубе, в центре или в корме должно рассматриваться как кокпит для целей правила 3.09. \*\*
- 3.09.6 У открытых в корму кокпитов площадь открытий в корму должна быть не менее 50% произведения максимальной глубины кокпита на его максимальную ширину. \*\*

### 3.09.7 Объём кокпита

Выдержка из ТАБЛИЦЫ 5

Ранняя из дат постройки или серии	Требования	Категория
до апреля 1992 г.	Общий объём всех кокпитов ниже самых нижних комингсов не должен превышать 9% произведения LWL на максимальную ширину корпуса и на высоту борта в районе кокпита*.	MoMu 2,3,4
Апрель 1992 г. и позже	Как указано выше для соответствующей Категории за исключением того, что "самые нижние комингсы" не должны включать какую-либо часть в корму от сечения FA, и любое продолжение кокпита в корму от рабочей палубы не должно включаться в расчёт объёма кокпита.	**
<i>Примечание: Для яхт, обмеренных по IMS, допускается вместо LWL, максимальной ширины корпуса и высоты борта в районе кокпита использовать величины L, B и FA, определённые в соответствии с правилами IMS**.</i>		**

### 3.09.8 Сливные отверстия кокпита

См. правило 3.09.1. Площадь поперечного сечения сливных шпигатов кокпита (после учёта решёток, если они установлены) должна быть:

- а) для яхт с ранней из дат постройки или серии до января 1972 г. или любых яхт с LOA менее 8.5 м (28 ft) равна, по крайней мере, площади двух свободных отверстий диаметром 25 мм (1") или их эквиваленту; \*\*
- б) для яхт с ранней из дат постройки или серии январь 1972 г. или позже равна, по крайней мере, площади четырёх свободных отверстий диаметром 20 мм (3/4") или их эквиваленту. \*\*

### 3.10 Кингстоны или вентили

Кингстоны или вентили должны быть постоянно установлены на всех сквозных отверстиях в корпусе ниже ватерлинии, кроме встроенных палубных шпигатов, индикаторов скорости, эхолотов и т.п., однако должны быть предусмотрены средства для закрытия этих отверстий. \*\*

### 3.11 Шкотовые лебёдки

Шкотовые лебёдки должны быть установлены таким образом, чтобы для работы с ними не нужно было находиться в основном под палубой. \*\*

### 3.12 Степс мачты

Шпор мачты, опирающейся на киль, должен быть надёжно соединён со степсом или с соединительным приспособлением. \*\*

### 3.14 Релинги, стойки, леера

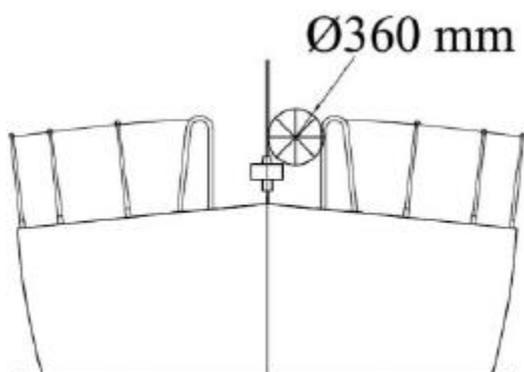
\* Стандарт ISO 11812 использует величину FM – высоту борта на середине ВЛ в нагруженном состоянии (Прим.перев.)  
 \*\* FA – высота борта в обмерном состоянии на уровне задней кромки рабочей палубы (Прим. перев)

3.14.2 Отклонение лееров под нагрузкой не должно превосходить следующего \*\*

- а) Когда к верхнему или единственному лееру посередине между точками поддержания прикладывается отклоняющая сила 40 N, он не должен прогибаться более чем на 50 мм. Измерение должно проводиться на самом большом пролете, находящемся в корму от мачты. \*\*
- б) Когда к промежуточному лееру посередине между точками поддержания в любом пролете, находящемся в корму от мачты прикладывается отклоняющая сила 40 N, он не должен прогибаться более чем на 120 мм. \*\*

3.14.3 Должно быть обеспечено следующее: \*\*

- а) Носовой релинг с высотой и вертикальными зазорами в соответствии с таблицей 7. Носовые релинги могут быть открытыми, но открытое расстояние между релингом и любой частью яхты никогда не должно быть больше 360 мм (14.2") (это требование должно проверяться прикладыванием круга диаметром 360 мм (14.2") в открытое пространство). Мо 0,1,2,3,4



- б) Кормовой релинг или леера, смонтированные как равноценная замена кормовому релингу, с вертикальными зазорами согласно таблице 7. Мо 0,1,2,3,4
- в) Леера, поддерживаемые стойками, которые вместе с релингам должны образовать действительно непрерывное ограждение вокруг рабочей палубы для предотвращения падения человека за борт. Леера должны постоянно поддерживаться через интервалы не более 2.20 м (86.6") и не должны проходить с наружной стороны леерных стоек. \*\*
- г) Верхние поручни релингов на высоте над рабочей палубой не менее высоты верхних лееров, указанной в таблице 7. \*\*
- е) Открываемые верхние поручни носовых релингов должны быть надёжно закрыты во время гонки. \*\*
- ф) Релинги и стойки должны быть постоянно установлены. Если для крепления стоек используются гнезда или штыри, они должны быть закреплены сквозными болтами, приклепаны или приварены. Крепления релингов и/или стоек к гнездам или штырям должны механически удерживать их без помощи лееров. Если релинги и/или стойки крепятся к корпусу без гнезд или штырей, то они должны быть закреплены сквозными болтами, приклепаны или приварены. \*\*

- g) Основания релингов и стоек не должны располагаться внутрь от кромки соответствующей рабочей палубы дальше, чем на большую из величин: 5% максимальной ширины корпуса или 150 мм (6"). \*\*
- h) Основания стоек не должны находиться снаружи за пределами рабочей палубы. По настоящему правилу основание стойки или релинга должно включать стакан или гнездо, в которое вставляется стойка или труба релинга, но не должно включать пластину основания, через которую осуществляется соединение с палубой или корпусом. \*\*
- i) При условии, что замкнутое леерное ограждение поддерживается стойками и релингом, основания которого находятся в пределах рабочей палубы, окончания лееров и опорные подкосы могут быть закреплены на корпусе в корму от рабочей палубы. \*\*
- j) Нет необходимости крепить леера к носовому релингу, если они крепятся или проходят через достаточно раскрепленные стойки, установленные внутри носового релинга и перекрываемые носовым релингом так, что зазор между верхним леером и релингом не превышает 150 мм (6"). \*\*
- к) Леера должны быть непрерывными и закреплены только на (или около) носу и на корме. Однако должен быть разрешен настоящий зазор в леерах на каждом борту яхты. За исключением их концевых креплений, перемещение лееров в продольном направлении не должно ограничиваться. Временные муфты – см. правило 3.14.6 (а) не должны изменять натяжение леера. \*\*
- l) Стойки должны быть прямыми и вертикальными за исключением того, что: \*\*
- i. в пределах первых 50 мм (2") от палубы стойки могут быть смещены по горизонтали от места их выхода из палубы или основания не более чем на 10 мм (3/8"), и \*\*
- ii. стойки могут отклоняться от вертикали не более чем на 10 градусов в любой точке выше 50 мм (2") над палубой. \*\*
- m) Настоятельно рекомендуется, чтобы конструкции также соответствовали ISO 15085. \*\**

### 3.14.5 Высота лееров, вертикальные зазоры, число лееров

ТАБЛИЦА 7

\*\*

LOA	Ранняя из дат постройки или серии	Минимальные требования	Категория
До 8.5м (28 ft)	До января 1992 г.	Натянутый одиночный леер на высоте не менее 450 мм (18") над рабочей палубой. Вертикальный зазор не должен превышать 560 мм (22").	**
До 8.5м (28 ft)	Январь 1992 г. и позже	Как приведено выше для яхт длиной до 8,5 м, за исключением того, что при наличии промежуточного леера вертикальный зазор не должен превышать 380 мм (15").	**
8.5м (28 ft) и более	До января 1993 г.	Два ряда натянутых лееров, верхний леер на высоте не менее 600 мм (24") над рабочей палубой. Вертикальный зазор не должен превышать 560 мм (22").	**
8.5м (28 ft) и более	Январь 1993 г. и позже	Как приведено выше для яхт длиной 8.5 м (28") и более, за исключением того, что вертикальный зазор не должен превышать 380 мм (15").	**
Все яхты	Все яхты	На яхтах с промежуточными леерами высота промежуточного леера над рабочей палубой должна быть не менее 230 мм (9").	**

### 3.14.6 Минимальные диаметры лееров, требуемые материалы, технические требования

- a) Леера должны быть изготовлены из:
  - многожильного стального нержавеющей троса
  - троса из высокомодульного полиэтилена (HMPE) (Dyneema®/Spectra или эквивалентного) (рекомендуется двойного плетения).
- b) Минимальный диаметр лееров указан в таблице 8.
- c) Стальные нержавеющие леера должны быть без покрытия и использоваться без закрывающей соединения муфты, однако может быть установлена временная муфта, которая должна регулярно сниматься для проверки.
- d) Если используется нержавеющая сталь, то рекомендуется трос из нержавеющей стали марки 316.
- e) Если используется трос из высокомодульного полиэтилена (Dyneema®/Spectra), то он должен заделываться в соответствии с рекомендациями производителя.
- f) Туго натянутую стропку из синтетического троса можно использовать для прикрепления лееров, при условии, что перекрываемый ею зазор не превышает 100 мм (4"). Такая стропка должна заменяться, как минимум, ежегодно.
- g) Все тросы, соединительные детали, точки крепления, зажимы и стропки должны образовывать систему сплошного леерного ограждения, которая во всех точках имеет разрывную прочность, по крайней мере, равную прочности троса, требуемого для лееров.

ТАБЛИЦА 8 - Минимальный диаметр

LOA	Стальной трос	Высокомодульный полиэтилен одинарного плетения	Высокомодульный полиэтилен двойного плетения
До 8.5 м (28 ft)	3 мм (1/8")	4 мм (5/32")	4 мм (5/32")
8.5 м – 13 м	4 мм (5/32")	5 мм (3/16")	5 мм (3/16")
Более 13 м (43 ft)	5 мм (3/16")	5 мм (3/16")	5 мм (3/16")

### 3.17 Упор для ног

3.17.1 Упор для ног с минимальной высотой 25 мм (1") должен быть постоянно установлен вокруг палубы в нос от траверза мачты, за исключением мест для дельных вещей, при этом он не должен отстоять внутрь от кромки рабочей палубы более чем на одну треть её полуширины в этом месте.

3.17.2 Должны применяться следующие варианты:

ТАБЛИЦА 10

LOA	Ранняя из дат постройки или серии	Минимальные требования
Любая	До января 1981 г.	Допускается упор для ног с минимальной высотой 20 мм (3/4").
Любая	До января 1993 г.	Вместо упора для ног допускается дополнительный леер на высоте минимум 25 мм (1") и максимум 50 мм (2") (но он не должен рассматриваться как промежуточный леер).
Любая	Январь 1994 г. и позже	Упор для ног должен быть установлен как можно ближе к вертикальным осям оснований стоек, но не далее чем на 1/3 полуширины корпуса в данном месте внутрь от них.

### 3.18 Гальюн

3.18.2 Постоянно установленный гальюн или закреплённое ведро.

Mo 0,1,2,3

Mo 0,1,2,3

Mo 0,1,2,3

Mo 0,1,2,3

MoMu 3,4

<b>3.19 Койки</b>	
3.19.2 Постоянно установленные койки.	**
<b>3.20 Камбузное оборудование</b>	
3.20.1 Камбузная плита, постоянно установленная или надёжно закреплённая, с безопасно доступным отсечным краном для отключения подачи топлива, приспособленная для безопасной работы на ходу.	MoMu0,1,2,3
<b>3.21 Цистерны питьевой воды и питьевая вода</b>	<b>MoMu0,1,2,3</b>
<b>3.21.1 Цистерны питьевой воды</b>	<b>MoMu0,1,2,3</b>
а) Яхта должна иметь постоянно установленную нагнетательную помпу и водяную цистерну (цистерны).	MoMu0,1,2,3
<b>3.21.3 Аварийный запас питьевой воды</b>	<b>MoMu0,1,2,3</b>
а) Должен быть предусмотрен аварийный запас питьевой воды, по крайней мере, 9 л (2 галл. UK, 2.4 галл. US) в специально предназначенном и запечатанном контейнере (контейнерах).	MoMu 1,2,3
<b>3.22 Поручни для рук</b>	
Подходящие поручни для рук должны быть установлены под палубой, чтобы члены экипажа могли безопасно передвигаться во время плавания.	**
<i>Желательно, чтобы поручни для рук могли выдерживать, не разрушаясь, боковое усилие 1500 N – следует обратить внимание на ISO 15085.</i>	
<b>3.23 Трюмные помпы и вёдра</b>	
3.23.1 Вода из трюмной помпы не должна выводиться в кокпит, если только кокпит не открыт в корму.	**
3.23.2 Трюмные помпы не должны быть соединены со сливными шпигатами кокпита (см. правило 3.09).	**
3.23.3 Трюмные помпы и фильтры на всасывающих трубах должны быть легкодоступны для обслуживания и очистки от мусора.	**
3.23.4 Ручки трюмных помп, если они не присоединены постоянно, должны быть снабжены линиями или защёлками или чем-либо подобным для предотвращения случайной потери.	**
3.23.5 Должно быть предусмотрено следующее:	
д) Одна постоянно установленная ручная трюмная помпа, которой можно пользоваться при всех закрытых банках кокпита, люках и входах.	Mo 3
ф) Два прочных ведра ёмкостью не менее 9 л (2 галлона UK, 2.4 галлона US) каждое. Каждое ведро должно иметь лить.	**
<b>3.24 Компас</b>	
3.24.1 Должно быть предусмотрено следующее:	
а) магнитный компас морского типа, независимый от каких-либо источников питания, постоянно установленный и правильно отрегулированный, с таблицей девиации, и	**
<b>б) магнитный компас, независимый от каких-либо источников питания, который может быть использован, как путевой компас, и который может быть ручным.</b>	<b>MoMu0,1,2,3</b>
<b>3.25 Фалы</b>	
Каждая мачта должна иметь не менее двух фалов, на которых можно поднимать паруса.	**
<b>3.27 Навигационные огни (см. правило 2.03.3)</b>	
3.27.1 Навигационные огни должны быть установлены так, чтобы они не закрывались парусами или при крене яхты.	**
3.27.2 Навигационные огни не должны быть установлены ниже уровня палубы, и желательно на высоте не ниже, чем непосредственно под верхним леером.	**

3.27.3 Яркость навигационных огней

ТАБЛИЦА 11

LOA	Требуемая минимальная мощность каждой электрической лампы навигационных огней
До 12 м (39.4 ft)	10 Вт
12 м (39.4 ft) и более	25 Вт

3.27.5 Должны быть запасные лампы для навигационных огней или соответствующие запасные части для огней без ламп.

\*\*

**3.28 Двигатели, генераторы, топливо**

\*\*

**3.28.1 Двигатели**

\*\*

a) Двигатель и его системы должны устанавливаться в соответствии с указаниями производителей и должны по своему типу, мощности, производительности и установке соответствовать размеру и предполагаемым условиям использования яхты.

\*\*

b) Если установлен стационарный двигатель, он должен быть снабжен: постоянно установленными газовыхлопной системой, системой охлаждения, топливной системой и топливным танком (танками), быть надёжно закрыт и иметь достаточную защиту от воздействия штормовой погоды.

\*\*

c) Двигатель, требуемый Специальными правилами, должен обеспечивать минимальную скорость в узлах ( $1.8 \times$  квадратный корень из LWL в метрах) или (квадратный корень из LWL в футах);

MoMu0,1,2,3

d) Должен быть предусмотрен либо стационарный двигатель, либо подвесной мотор, с соответствующими топливными баками и системами подачи топлива, всё надёжно закреплённое.

Mo 3

**3.28.2 Генератор**

Отдельный генератор для выработки электроэнергии не обязателен. Однако когда имеется отдельный генератор, он должен быть постоянно установлен, надёжно закрыт, и должен иметь постоянно установленные системы газовыхлопа, охлаждения и подачи топлива и топливный бак (баки), и иметь достаточную защиту от воздействия штормовой погоды.

\*\*

**3.28.3 Топливные системы**

a) Каждый топливный бак должен быть снабжен отсечным краном. За исключением постоянно установленных вкладных ёмкостей или внутренних облицовок, гибкие цистерны в качестве топливных баков не разрешаются.

MoMu0,1,2,3

b) Двигатель должен иметь минимальный запас топлива, который может быть оговорен в Положении о соревновании, но если это не оговорено, то он должен быть достаточным для обеспечения зарядки аккумуляторов на время гонки и хода под двигателем с указанной выше минимальной скоростью, по крайней мере, в течение 8 часов.

MoMu0,1,2,3

**3.28.4 Батареи**

a) Если единственным средством запуска двигателя является электростартер, на яхте должна быть отдельная батарея, главным назначением которой является запуск двигателя.

MoMu0,1,2,3

b) Все перезаряжаемые аккумуляторные батареи на борту должны быть герметичного типа, чтобы из них не мог вылиться жидкий электролит. Другие типы батарей, установленные на борту на 01/2012, могут использоваться до окончания их срока службы.

MoMu0,1,2,3

<b>3.29 Средства радиосвязи, EPFS (электронная система определения места), радиолокатор, AIS</b>	**
<i>Обязательное снабжение малых судов системами GMDSS маловероятно в период действия настоящих Специальных Правил.</i>	<i>MoMu0,1,2,3</i>
<b>3.29.1 Должно быть предусмотрено следующее:</b>	
а) Морской приёмопередатчик (или, если оговорено в Положении о соревновании, установленный спутниковый приёмопередатчик) и	MoMu0,1,2,3
I. аварийная антенна, если основная антенна связана с мачтой.	MoMu0,1,2,3
б) Если морской приёмопередатчик это УКВ станция, то:	
I. она должна иметь номинальную выходную мощность 25 Вт;	MoMu0,1,2,3
II. должна иметь антенну на топе мачты и коаксиальный кабель с потерями мощности не более 40%.	MoMu0,1,2,3
III. <i>Следующие типы и длины коаксиальных кабелей отвечают требованиям правила 3.29.1 (b) (ii): (a) до 15 м (50 ft) – тип RG8X (“mini 8”); (b) 15-28 м (50-90 ft) – тип RG8U; (c) 28-43 м (90-140 ft) - тип 9913F (используются обычные соединители, предоставляемые американским поставщиком Belden); (d) 43-70 м (140-230 ft) – тип LMR600 (используются специальные соединители, предоставляемые американским поставщиком Times Microwave).</i>	<i>MoMu0,1,2,3</i>
IV. <i>Желательно наличие 72-го канала (международный канал связи между судами, который благодаря общему использованию становится основным во всём мире для океанских гоночных яхт).</i>	<i>MoMu0,1,2,3</i>
V. <i>УКВ приемопередатчики, установленные после 31 декабря 2015 г., должны иметь цифровой избирательный вызов (ЦИВ)</i>	<i>MoMu0,1,2,3</i>
VI. <i>УКВ приемопередатчики с ЦИВ должны иметь запрограммированный код MMSI (уникальный для яхты), быть присоединены к приемнику спутниковой навигации (GPS), и должны иметь возможность подачи сигнала бедствия, а также передачи и приема координат с другой радиостанции, оборудованной ЦИВ.</i>	<i>MoMu0,1,2,3</i>
е) <i>Ручной морской УКВ приёмопередатчик, водонепроницаемый или с водонепроницаемым футляром. Когда он не используется, должен храниться в аварийном мешке или контейнере (см. правило 4.21). Ручной УКВ приемопередатчик должен иметь цифровой избирательный вызов (ЦИВ) и быть оборудован приемником спутниковой навигации (GPS).</i>	<i>MoMu 1,2,3,4</i>
ф) Независимый от основного приёмопередатчика радиоприёмник, способный принимать сводки погоды.	**
и) EPFS (электронную систему определения местоположения, например, GPS).	MoMu0,1,2,3
о) <i>Рекомендуется радиомаяк-ответчик AIS</i>	<i>MoMu 3</i>
<b>3.29.2 Следует отдавать себе отчёт в том, что никакой радиолокационный отражатель, активный или пассивный, не гарантирует обнаружение яхты или определение её курса судном, использующим радиолокатор.</b>	**
а) <i>Лицам, ответственным за яхту, следует иметь в виду, что в соответствии с законодательством некоторых стран в их территориальных водах действует или должно быть введено в действие требование обязательно иметь AIS на борту судов, в том числе сравнительно небольших.</i>	**

## РАЗДЕЛ 4 – ПЕРЕНОСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ

### ЯХТ (относительно воды и топлива см. правила 3.21 и 3.28)

<b>4.01</b>	<b>Буквы и номера на парусах</b>	
4.01.1	Яхты, которые не относятся к Международным классам ИСАФ или к признанным ИСАФ классам, должны соблюдать Правило 77 и Приложение G ППГ как можно более полно, за исключением того, что допускаются номера на парусах, присвоенные государственными властями.	**
4.01.2	Номера и буквы того же размера, что и на гроте, должны быть показаны каким-либо способом, когда ни один из парусов с номерами не поставлен.	**
<b>4.03</b>	<b>Пробки из мягкого дерева</b>	**
	Пробки из мягкого дерева конической формы и соответствующего размера должны быть прикреплены или храниться рядом с фитингами для каждого сквозного отверстия в корпусе.	
<b>4.04</b>	<b>Страховочные леера, точки пристёгивания и постоянные страховочные линии</b>	
4.04.1	Страховочные леера:	MoMu 0,1,2,3
a)	присоединённые к привинченным сквозными болтами или приваренным к палубе пластинам, или к другим подходящим прочным опорам на палубе справа и слева от диаметральной плоскости яхты, чтобы обеспечить надёжное закрепление страховочных поясов;	MoMu 0,1,2,3
b)	изготовленные из нержавеющей проволоки троса 1 × 19 диаметром минимум 5 мм (3/16"), троса из высокомодульного полиэтилена (напр. Dyneema/Spectra) или тканой ленты эквивалентной прочности;	MoMu 0,1,2,3
c)	которые, если изготовлены из нержавеющей проволоки троса, должны быть без покрытия и без какой-либо оплётки;	MoMu 0,1,2,3
d)	<i>рекомендуемая разрывная прочность тканой ленты составляет не менее 20 kN (2040 кгс или 4500 фунтов);</i>	<i>MoMu 0,1,2,3</i>
<b>4.04.2</b>	<b>Точки пристёгивания:</b>	
	Должно быть обеспечено следующее:	
a)	присоединённые к привинченным сквозными болтами или приваренным к палубе пластинам, или к другим подходящим прочным опорам рядом с такими местами как руль, шкотовые лебёдки и мачты, где члены экипажа работают длительное время;	MoMu 0,1,2,3
b)	которые вместе со страховочными леерами и постоянными страховочными линиями позволяют членам экипажа:	MoMu 0,1,2,3
i.	пристегнуться перед выходом на палубу и отстегнуться после возвращения;	MoMu 0,1,2,3
ii.	оставаясь пристёгнутыми, легко перемещаться между рабочими участками на палубе и в кокпите (кокпитах) с минимальным количеством перестёгиваний;	MoMu 0,1,2,3
c)	точки пристёгивания должны дать возможность двум третям экипажа быть одновременно пристёгнутыми, не пользуясь страховочными леерами;	MoMu 0,1,2,3
e)	<i>Предупреждение – о U-образных болтах в качестве точек пристёгивания – см. правило 5.02.1(a).</i>	<i>MoMu 0,1,2,3</i>
<b>4.05</b>	<b>Огнетушители</b>	
	Должно быть обеспечено следующее:	

- 4.05.1 По крайней мере, два огнетушителя, легкодоступные и расположенные в удобных местах в разных частях яхты. \*\*
- 4.05.2 По крайней мере, два огнетушителя, содержащие каждый не менее 2 кг сухого порошка, или эквивалентные MoMu 0,1,2,3

**4.05.4 Пожарное покрывало, расположенное вблизи каждого камбузного устройства с открытым огнём.** \*\*

#### 4.06 Якоря

- 4.06.1 На борту должен быть якорь или якоря в соответствии со следующей таблицей: \*\*

Выдержка из ТАБЛИЦЫ 12

LOA	Требования	Категория
8.5 м (28 ft) и более	2 якоря с подходящей комбинацией цепи и каната, всегда готовые к немедленному использованию.	MoMu 1,2,3
До 8,5 м (28 ft)	1 якорь с подходящей комбинацией цепи и каната, всегда готовый к немедленному использованию.	MoMu 1,2,3

#### 4.07 Ручной электрический фонарь (фонари)

- 4.07.1 Должно быть обеспечено следующее: \*\*
- a) водонепроницаемый прожектор большой мощности, пригодный для поиска человека, упавшего за борт, ночью, или для избегания столкновения, с запасными батареями и лампами, и \*\*
  - b) водонепроницаемый ручной электрический фонарь с запасными батареями и лампой; \*\*

#### 4.08 Руководство по первой медицинской помощи и аптечка первой помощи.

- 4.08.1 Должно быть подходящее руководство по оказанию первой медицинской помощи. \*\*

*При отсутствии требований Национальной организации рекомендуется последнее издание одного из следующих руководств:* \*\*

b) *First Aid at Sea (Первая помощь в море), by Douglas Justins and Colin Berry, изданное Adlard Coles Nautical, London.* MoMu 2,3,4

c) *Le Guide de la medicine a distance (Руководство по медицинской помощи на расстоянии), by Docteur J Y Chauve, изданное Distance Assistance BP33 F-La Baule, cedex, France. Может быть в английском переводе.* \*\*

d) *"PAN-PAN medico a bordo" на итальянском, изданное Umberto Verna, [www.panpan.it](http://www.panpan.it)* MoMu 2,3,4

e) *Skiper's Medical Emergency Handbook (Карманный справочник шкипера по медицинской экстренной помощи), авторы Dr Spike Briggs и Dr Campbell Mackenzie, [www.msos.org.uk](http://www.msos.org.uk)* \*\*

- 4.08.2 На борту должна быть аптечка первой помощи. \*\*

*4.08.3 Желательно, чтобы содержание и условия хранения аптечки первой помощи соответствовали содержанию приложенного руководства, вероятным условиям и продолжительности плавания и числу людей на борту яхты.* \*\*

#### 4.09 Туманный горн

На борту должен быть туманный горн \*\*

#### 4.10 Радиолокационный отражатель

- 4.10.1 На борту должен быть октаэдральный пассивный радиолокационный отражатель с пластинами круглой формы, диаметром не менее 30 см (12"), или отражатель с документально удостоверенной эквивалентной отражающей поверхностью (RCS) не меньше 2 м<sup>2</sup>** \*\*

#### 4.11 Навигационное оборудование

4.11.1	Карты На борту должны быть навигационные карты (не только электронные), книги “Огни и знаки” и прокладочный инструмент.	**
4.12	<b>План размещения спасательного оборудования</b> План размещения спасательного оборудования из прочного водостойкого материала должен быть вывешен в главной каюте на видном месте. В нём должны быть чётко отмечены места хранения основных предметов спасательного оборудования.	**
4.13	<b>Эхолот или ручной лот.</b>	
4.13.1	Должен быть предусмотрен эхолот или ручной лот.	MoMu1,2,3,4
4.14	<b>Измеритель скорости или прибор, измеряющий пройденное расстояние (лаг).</b> Должен быть предусмотрен измеритель скорости или прибор, измеряющий пройденное расстояние (лаг).	MoMu 0,1,2,3
4.15	<b>Аварийное рулевое управление</b>	
4.15.1	Аварийное рулевое управление должно быть обеспечено следующим образом:	
	а) за исключением случая, когда главным средством управления рулём является металлический румпель, который не может быть сломан, должен быть аварийный румпель, который можно прикрепить к баллеру руля;	MoMu 0,1,2,3
	б) члены экипажа должны знать альтернативные методы управления яхтой при любом состоянии моря в случае потери руля. По крайней мере, один метод должен быть проверен в работе на борту яхты. Инспектор может потребовать, чтобы этот метод был продемонстрирован.	MoMu 0,1,2,3
4.16	<b>Инструмент и запасные части</b> Должен быть инструмент и запасные части, включая подходящие средства для быстрого разъединения или отсечения стоячего такелажа от корпуса.	**
4.17	<b>Название яхты</b> Название яхты должно быть нанесено на различном плавающем оборудовании, таком как спасательные жилеты, диванные подушки, спасательные круги и бросательные концы, аварийные мешки и т. п.	**
4.18	<b>Отражающий материал морского типа</b> Отражающий материал морского типа должен быть нанесён на спасательные круги, спасательные стропы, спасательные плоты и спасательные жилеты. См. правила 5.04, 5.08.	**
4.22	<b>Спасательные круги</b>	
4.22.1	Следующее должно быть на борту в пределах досягаемости рулевого, и готово к быстрому использованию:	**
	а) <b>спасательный круг с самозажигающимся огнём и плавучим якорем,</b>	**
4.22.3	Каждый надувной спасательный круг и любое автоматическое устройство (например шест с флагом, выдвигаемый сжатым газом) должны проверяться и обслуживаться через промежутки времени, указанные в инструкциях их изготовителей.	**
4.22.4	На каждый спасательный круг или спасательный строп должен быть нанесён светоотражающий материал морского типа (4.18).	**
	<b>4.22.5</b> <i>Рекомендуется, чтобы спасательные круги имели цвет желто-красного диапазона.</i>	**
4.23	<b>Пиротехнические и световые сигналы</b>	

- 4.23.1 Должны быть пиротехнические сигналы, соответствующие Главе III “Зрительные Сигналы” Кодекса практики по спасательному оборудованию (LSA Code) SOLAS, со сроком хранения в соответствии со сроком годности, указанным на штампе (если он имеется), или, если штампа со сроком годности нет, то не старше 4 лет.

Выдержка из ТАБЛИЦЫ 13

Красные парашютные ракеты LSA III 3.1	Красные фальшфейеры LSA III 3.2	Оранжевые дымовые шашки LSA III 3.3	Категория
4	4	2	MoMu 2,3

#### 4.24 Бросательный конец

- а) Должен быть предусмотрен бросательный конец длиной 15 – 25 м (50 – 75 ft), легкодоступный из кокпита. \*\*

б) *Рекомендуется типа “бросательная сумка” - см. Приложение D.* \*\*

- с) Должен иметься спасательный строп MoMu 0,1,2,3

#### 4.25 Кокпитный нож

Должен быть предусмотрен легкодоступный с палубы или кокпита прочный, острый нож в ножнах, надёжно прикреплённый. \*\*

#### 4.26 Штормовые паруса и паруса для тяжёлой погоды

##### 4.26.1 Конструкция

- а) *Ответственным лицам настоятельно рекомендуется консультироваться со своими конструкторами и парусными мастерами для определения наиболее эффективных размеров штормовых парусов и парусов для тяжёлой погоды. Назначение этих парусов – обеспечить безопасное плавание яхты при тяжёлой погоде, они не рассматриваются как часть гоночного гардероба. Приведённые ниже площади являются максимальными. Возможно, для некоторых яхт в соответствии с их устойчивостью и другими характеристиками предпочтительнее меньшие площади.* \*\*

##### 4.26.2 Хорошая видимость

- а) Каждый штормовой стаксель должен быть либо из хорошо видимого цветного материала (например, розовый, оранжевый или жёлтый), либо иметь на каждой стороне нашивку хорошо видимого цвета, площадью по меньшей мере 50% площади паруса (до максимального диаметра 3 м); а также, чтобы поворотная мачта-крыло, используемая вместо триселя, имела на каждой стороне наклейку хорошо видимого цвета. Штормовой парус, приобретённые после января 2014 г., должен иметь тело паруса хорошо видимого цвета. \*\*

б) *Настоятельно рекомендуется, чтобы штормовой трисель был изготовлен или имел участок из хорошо видимого материала.* \*\*

##### 4.26.3 Материалы

- а) Ароматические полиамиды, углеволокно и подобные волокна не должны использоваться в триселе или штормовом стакселе, но спектра/дайнима и подобные материалы разрешаются. \*\*

б) *Настоятельно рекомендуется, чтобы стаксель для тяжёлой погоды не содержал ароматических полиамидов, углеволокна и подобных волокон, кроме спектра/дайнима.* \*\*

##### 4.26.4 Должно быть предусмотрено следующее:

- а) места на палубе для проводки шкотов для каждого штормового паруса и паруса для тяжёлой погоды; \*\*

- b) каждый штормовой стаксель или стаксель для тяжёлой погоды должен иметь приспособления для крепления передней шкаторины к штагу, независимые от устройства с ликпазом. Средства крепления стакселя для тяжёлой погоды должны быть легкодоступны. Средства крепления штормового стакселя должны быть постоянно прикреплены;

\*\*

Площади штормового стакселя и стакселя для тяжелой погоды рассчитываются, как:  $(0,255 \times \text{длина передней шкаторины} \times (\text{длина перпендикуляра шкотового угла} + 2 \times \text{среднюю ширину}))$ . Это применяется к парусам, изготовленным в январе 2012 г. и позже.

- c) штормовой трисель, которым можно управлять независимо от гика, имеющий площадь не более 17.5% произведения длин передней и нижней шкаторин грота. Площадь триселя рассчитывается, как  $(0,5 \times \text{длина задней шкаторины} \times \text{кратчайшее расстояние от галсового угла до задней шкаторины})$ . Трисель не должен иметь ни фаловой дощечки, ни лат. Однако трисель не требуется на яхтах с поворотной мачтой-крылом, которая может служить равноценной заменой триселю. Метод расчета площади применяется к парусам, изготовленным в январе 2012 г. и позже.

Выдержка для MoMu 3

- d) если штормовой трисель требуется в соответствии с правилами 4.26.4 (g), то номер на парусе яхты и буква (буквы) как можно больших размеров должны быть нанесены на обеих сторонах триселя (или поворотной мачты-крыла, заменяющей трисель);

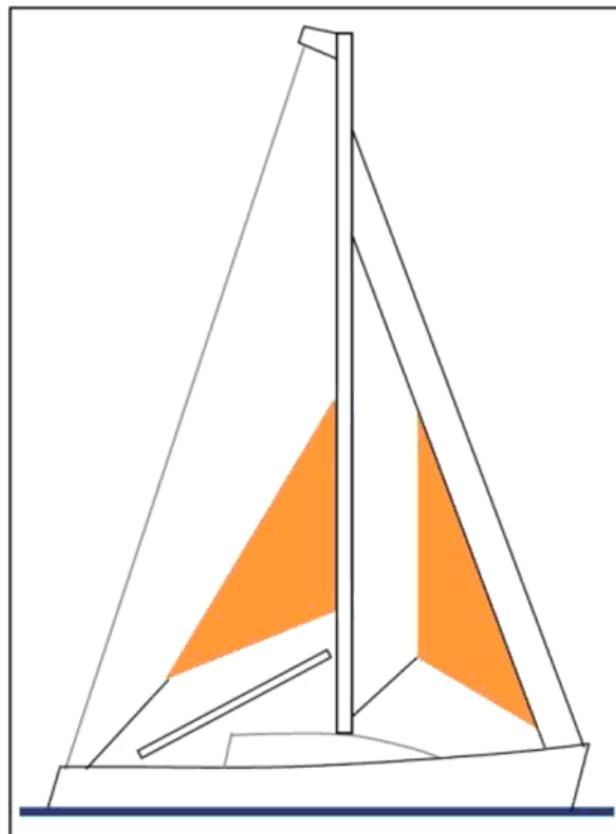
Выдержка для MoMu 3

- f) стаксель для тяжёлой погоды (или парус для тяжёлой погоды на яхте без штага) площадью не более 13.5% квадрата высоты переднего треугольника;

\*\*

- g) либо штормовой трисель, как указано в правиле 4.26.4 (c), либо рифы на гроте, позволяющие уменьшить длину его передней шкаторины, по крайней мере, на 40%.

MoMu 3



## РАЗДЕЛ 5 – ЛИЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

### 5.01 Спасательный жилет

5.01.1 Каждый член экипажа должен иметь спасательный жилет, который должен удовлетворять следующим требованиям:

- a) i Соответствовать требованиям ISO 12402-3 (уровень 150), или эквивалентным, включая EN 396 или UL 1180;
- ii Спасательные жилеты, изготовленные после 1 января 2012 г., должны соответствовать стандарту ISO 12402-3 (уровень 150), и быть снабжены:
  - сигнальным огнем, соответствующим либо стандарту ISO 12402-8, либо Кодексу по испытаниям спасательного оборудования Конвенции по безопасности жизни на море (SOLAS LSA code 2.2.3);
  - брызгоотражателем, соответствующим стандарту ISO 12402-8;
  - полной страховочной обвязкой в соответствии с ISO 12401 (ISO 1095), включающей кроч-строп или набедренные ремни, как указано в стандарте ISO 12401 (ISO 1095);
  - если жилет надувной, то он должен иметь систему наполнения сжатым газом:
    - (a) с автоматическим и ручным пуском и с поддувом ртом, или;
    - (b) с ручным пуском и с поддувом ртом.

**Внимание:** Стандарт ISO 12402 требует, чтобы спасательный жилет уровня 150 обязательно имел свисток и светоотражающий материал. Кроме того, если жилет включает страховочную обвязку, ISO 12402 предписывает, что это должна быть полная обвязка, соответствующая стандарту ISO 12401. Любой эквивалентный спасательный жилет должен удовлетворять эквивалентным требованиям.

Люди с телосложением крупнее среднего обычно имеют и плавучесть больше средней, поэтому спасательный жилет с большей плавучестью для них не требуется. Спасательный жилет уровня 275 может препятствовать посадке в спасательный плот.

- b) иметь кроч-строп / набедренные ремни или полную страховочную обвязку в соответствии с ISO 12401;

**Внимание:** Назначение кроч-стропа – удерживать средство плавучести от смещения вверх. Члены экипажа перед гонкой должны подогнать спасательный жилет под себя и затем использовать именно этот спасательный жилет в течение гонки. Правильная подгонка принципиальна для правильного функционирования жилета.

- c) быть снабжен сигнальным огнем в соответствии с Кодексом по спасательному оборудованию, п. 2.2.3 (SOLAS LSA 2.2.3) (белый, > 0.75 канделл, > 8 часов);
- d) если жилет надувной, он должен иметь систему наполнения сжатым газом.
- e) если спасательный жилет надувной, то он должен регулярно проверяться на герметичность;
- f) быть совместим со страховочным нагрудным поясом;
- g) иметь четко написанное названия яхты или имя носящего его.
- j) *настоятельно рекомендуется, чтобы спасательный жилет имел брызгоотбойник/капюшон для защиты от пены, см. ISO 12402 - 8;*

5.01.4 Лицо, ответственное за яхту, должно лично проверять каждый спасательный жилет не реже раза в год.

<b>5.02 Страховочный нагрудный пояс и страховочные линии</b>	<b>MoMu0,1,2,3</b>
5.02.1 Каждый член экипажа должен иметь страховочную обвязку и страховочный линь, соответствующие стандарту ISO 12401 или эквивалентные, с длиной страховочного линя не более 2 м. Страховочные обвязки и страховочные линии, изготовленные до января 2010 г., должны соответствовать стандарту ISO 12401 или EN 1095. Страховочные обвязки и страховочные линии, изготовленные до 2001 г., не допускаются.	MoMu 0,1,2,3
<b>а) Предупреждаем, что плоский карабин может отцепиться от U-образного болта, если он под нагрузкой повернется под прямым углом к оси U-образного болта. По этой причине настоятельно рекомендуется использование карабинов с принудительными запирающими устройствами.</b>	<b>MoMu0,1,2,3</b>
5.02.2 В дополнение к сказанному выше, по крайней мере, каждый из 30% экипажа должен иметь:	
а) страховочный линь длиной не более 1 м или	MoMu 0,1,2,3
б) карабин посередине двухметрового страховочного линя.	MoMu 0,1,2,3
5.02.3 Страховочный линь, приобретенный в январе 2001 г. или позже, должен иметь вплетенный цветной флаг – индикатор перегрузки. Испытавший перегрузку линь должен быть срочно заменён.	MoMu 0,1,2,3
5.02.4 Спасательный жилет и нагрудный страховочный пояс члена экипажа должны быть совместимы.	MoMu 0,1,2,3
<b>5.02.5 Настоятельно рекомендуется, чтобы</b>	
а) <b>постоянные страховочные линии были надёжно закреплены на рабочих местах;</b>	<b>MoMu 0,1,2,3</b>
б) <b>страховочная обвязка была оснащена кроч-стропом (паховой лямкой) или набедренными ремнями. Кроч-строп или набедренные ремни вместе с соответствующими пряжками и фурнитурой должны быть достаточно прочными для подъема человека из воды.</b>	<b>MoMu 0,1,2,3</b>
с) <b>обращать внимание на износ и повреждение, желательно, чтобы швы на поясе и страховочных линиях были резко контрастного цвета с окружающим материалом;</b>	<b>MoMu 0,1,2,3</b>
д) <b>карабины были такого типа, чтобы они сами не отстёгивались от U-образного болта (см правило 5.02.1(а)) и могли быть легко отстегнуты под нагрузкой (напоминаем членам экипажа, что личный нож поможет освободиться от страховочного линя при крайней необходимости);</b>	<b>MoMu 0,1,2,3</b>
е) <b>член экипажа перед гонкой подогнал нагрудный страховочный пояс и затем сохранял бы его таким на протяжении гонки.</b>	<b>MoMu 0,1,2,3</b>
<b>5.02.6 Предупреждение – нагрудный страховочный пояс не предназначен для буксировки человека в воде. Важно, что должен использоваться как можно более короткий страховочный линь, чтобы минимизировать или исключить риск погружения в воду туловища человека за бортом яхты, особенно при работе на баке. Для этой цели следует пользоваться страховочным линем длиной 1 м, или линем длиной 2 м с промежуточным карабином посередине. Внимательное использование надлежащим образом отрегулированного страховочного пояса и как можно более короткого страховочного линя считается наиболее эффективным способом предотвращения падения человека за борт.</b>	<b>**</b>

#### 5.04 Костюмы для плохой погоды

*b) Рекомендуется, чтобы костюм для плохой погоды был оснащён светоотражающим материалом морского типа и имел верхние части и манжеты рукавов хорошо видимого цвета. См. правило 4.18.*

\*\*

## РАЗДЕЛ 6 – ОБУЧЕНИЕ

---

### 6.04 Регулярное обучение на борту

\*\*

*6.04.1 Рекомендуется, чтобы экипаж практиковался с приемлемой периодичностью в обеспечении безопасности, включая манёвры по подъёму человека из-за борта.*

\*\*

### 6.05 Обучение основам медицины

*6.05.3 По крайней мере, один член экипажа должен быть знаком с приёмами оказания первой медицинской помощи, гипотермией и соответствующими системами связи (см. правила 6.02.7, 6.03.4).*

MoMu 3,4

*6.05.4 Пример программы курсов первой помощи приведен в Приложении N*

\*\*

## ПРИЛОЖЕНИЯ К СПЕЦИАЛЬНЫМ ПРАВИЛАМ

---

Приложение В - Указатель стандартов ISO и других применяемых стандартов

Приложение С - Стандартная карта контрольного осмотра

Приложение D - Быстрая остановка и спасательный строп

Приложение E - Гипотермия

Приложение F - Плавучие и морские якоря

Приложение K - Подвижный и изменяемый балласт

Приложение N – МЕДИЦИНСКАЯ ПОДГОТОВКА