



СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ ДЛЯ МОРСКИХ ГОНОК

(СП – 2014)

**Особенности конструкции • Яхтенное оборудование
Личное снаряжение • Обучение**

THE ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS For 2014-2015

**Governing Offshore Racing for
Monohulls & Multihulls**

**Structural Features • Yacht Equipment
Personal Equipment • Training**

INTERNATIONAL SAILING FEDERATION

РОССИЙСКИЙ РЕЙТИНГ-ОФИС КОНГРЕССА ПО МОРСКИМ ГОНКАМ

Санкт-Петербург, 2014

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

Международная Федерация Парусного Спорта (ИСАФ) устанавливает “Специальные правила ИСАФ для морских гонок”. Эти правила изменяются и публикуются каждые два года.

Настоящее издание правил является переводом “**ISAF Offshore Special Regulations Governing Offshore Racing for Monohulls and Multihulls 2014-2015**” («Специальных правил для морских гонок однокорпусных и многокорпусных яхт»), далее обозначается как **СП-2014**.

Перевод: - меритель ВФПС В.В. Алексеев,
- меритель-стажер Р.Б. Федоров.
Рецензент - меритель ВФПС А.И. Федоркин.

© Перевод, Российский Рейтинг-офис Конгресса по морским гонкам, 2013 г.

Кодекс защиты природы в морских гонках

Международная Федерация парусного спорта считает защиту окружающей среды своим долгом. В морских гонках мы будем:

- использовать цистерны сточных вод, если они имеются на яхте, и опорожнять их только на станциях приёма сточных вод или не ближе 3-х миль от берега;
- в трюме использовать поддоны для сбора протечек топлива и масла, и утилизировать их на берегу в соответствии с правилами;
- использовать чистящие вещества, безопасные для окружающей среды, предназначенные для морских условий;
- сохранять мусор на борту для переработки или сдачи на берег, за исключением длительных гонок, в которых биологически разлагающийся мусор может выбрасываться за борт;
- избегать использования 2-тактных двигателей, за исключением передовых моделей, оборудованных приборами контроля загрязнения;
- когда возможно, использовать солнечную энергию, энергию воды или ветра для зарядки батарей;
- в порту пользоваться береговыми туалетами;
- соблюдать указания Международной Морской Организации (ИМО) по биологическому загрязнению.

Опубликовано: ISAF (UK) Ltd., Southampton, UK

© ORC Ltd, 2002, все правки после 2003 © International Sailing Federation, (IOM) Ltd.

Версия December 2013

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

Телефон: +44 2380 635111

Факс: +44 2380 635789

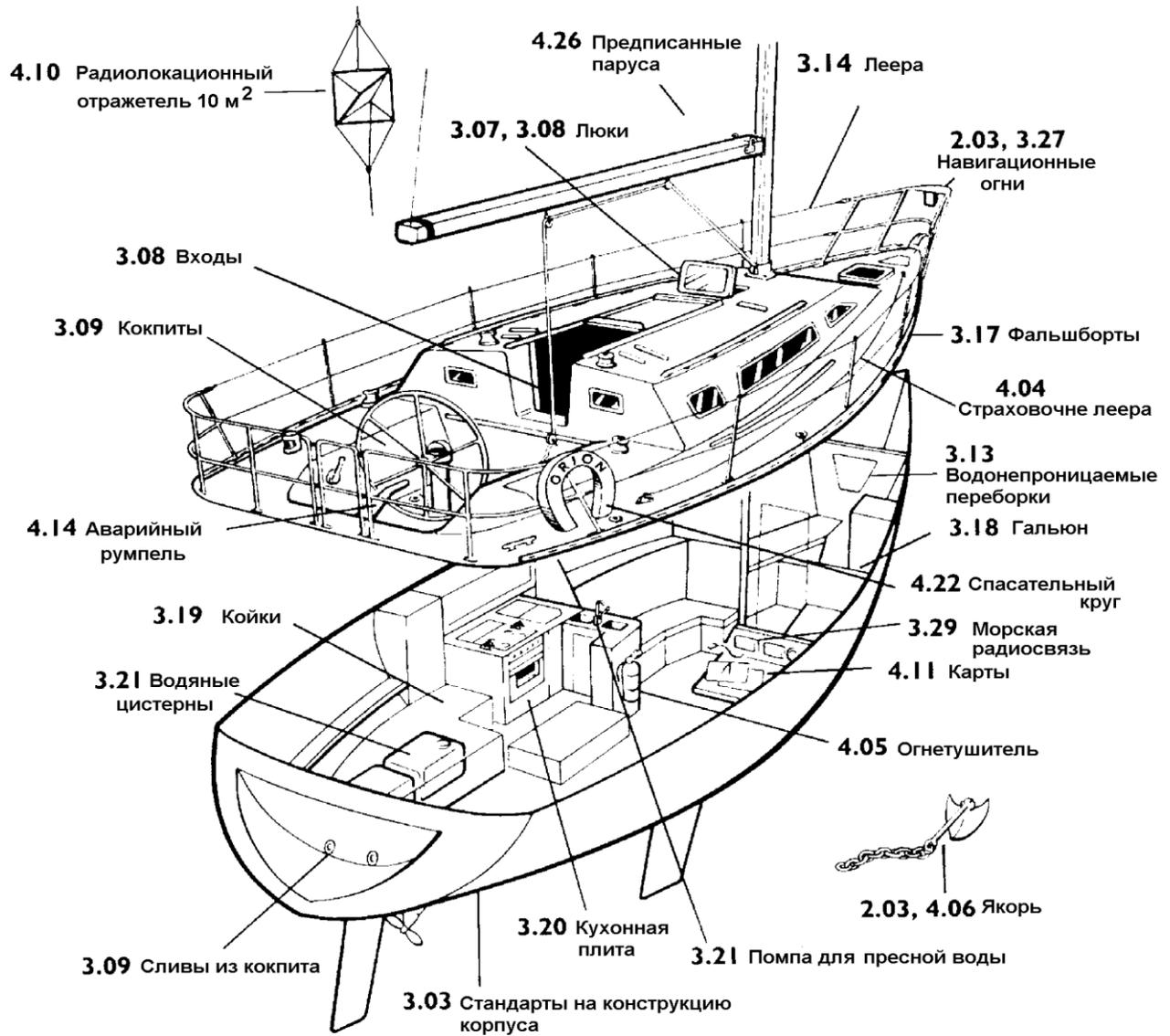
E-mail: technical@isaf.co.uk Website: <http://www.sailing.org>

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ 1 - ПРИНЦИПЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ	6
РАЗДЕЛ 2 - ПРИМЕНЕНИЕ И ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ	10
РАЗДЕЛ 3 - ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ, ОСТОЙЧИВОСТЬ, ЗАКРЕПЛЁННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	12
РАЗДЕЛ 4 – ПЕРЕНОСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И СНАБЖЕНИЕ ЯХТ	38
РАЗДЕЛ 5 – ЛИЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ	55
РАЗДЕЛ 6 – ОБУЧЕНИЕ	60
ПРИЛОЖЕНИЕ А Часть I - Минимальные требования, предъявляемые к яхтенным спасательным плотам, изготовленным до января 2003 г.	62
ПРИЛОЖЕНИЕ А Часть II – минимальные требования, предъявляемые к спасательному плоту ИСАФ	64
ПРИЛОЖЕНИЕ В - Указатель стандартов ISO и других применяемых стандартов ...	65
ПРИЛОЖЕНИЕ С - Стандартная карта контрольного осмотра	68
ПРИЛОЖЕНИЕ D - Быстрая остановка и спасательный строп	70
ПРИЛОЖЕНИЕ E - Гипотермия	76
ПРИЛОЖЕНИЕ F - Плавучие и морские якоря	80
ПРИЛОЖЕНИЕ G - ОБУЧЕНИЕ	81
ПРИЛОЖЕНИЕ H - Кодекс ИСАФ по организации океанских гонок	98
ПРИЛОЖЕНИЕ J - КАТЕГОРИЯ 5 СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРАВИЛ для гонок в прибрежных водах	102
ПРИЛОЖЕНИЕ K - Подвижный и изменяемый балласт	107
ПРИЛОЖЕНИЕ L - КАТЕГОРИЯ 6 СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРАВИЛ для гонок в прибрежных водах	109
ПРИЛОЖЕНИЕ M - Стандарты на конструкцию корпуса для однокорпусных яхт постройки ранее 2010, и многокорпусных яхт	110
ПРИЛОЖЕНИЕ N - МЕДИЦИНСКАЯ ПОДГОТОВКА	111

Подкомитет Специальных Правил был создан в 1967 г. вновь организованным Комитетом по координации правил гонок, проходящих вдали от берега, позднее Комитет по морским гонкам, теперь Конгресс по морским гонкам. По мере развития гонок, проходящих вдали от берега, до кругосветных и до гонок многокорпусных яхт, расширились и рамки Специальных Правил, которые теперь охватывают гонки семи категорий. Раздел обучения был введён в 1999 г., а Примерный курс обучения (для создания которого были использованы публикации RYA, AYC и STCW) – в 2003 г. Новые стандарты спасательных плотов (Приложение А, Часть II) были введены в 2002 г. Были добавлены требования для гонок, проходящих вблизи берега (Приложение J в 2003 г. и Приложение L в 2008 г.), Приложение K (перемещаемый и переменный балласт) в 2004 г. Специальные Правила постоянно пересматриваются и переиздаются раз в два года. Интерпретации, дополнения и выдержки для отдельных категорий и типов яхт можно найти на сайте ИСАФ (www.sailing.org/specialregs). Выражается признательность Бобу Макферсону за помощь в программировании на компьютере.

СХЕМА – УКАЗАТЕЛЬ



ЯНВАРЬ 2014 – ДЕКАБРЬ 2015

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;
- 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

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)

Подкомитет Специальных правил должен:

a) 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;

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

Относительно имён членов Комитета и данных для контактов, пожалуйста, обращайтесь к Ежегоднику ИСАФ.

Любой вопрос можно задать по E-Mail: technical@isaf.co.uk

РАЗДЕЛ 1 - ПРИНЦИПЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

		Категория
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 Ответственно 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.	**

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

Категория

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,

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

Категория

	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 морским 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

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

Категория

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

		Категория
2.01 Категории гонок		
	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:	**
2.01.1 Категория 0	Трансокеанские гонки, включая гонки, которые проходят через районы, в которых температура воздуха или моря может быть ниже 5 градусов Цельсия длительное время, где яхты должны быть полностью автономны очень длительное время, способны противостоять тяжёлым штормам и подготовлены к встрече с серьёзными авариями без надежды на постороннюю помощь.	MoMu 0
2.01.2 Категория 1	Гонки на длинные дистанции и вдали от берега, где яхты должны быть полностью автономны длительное время, способны противостоять тяжёлым штормам и подготовлены к встрече с серьёзными авариями без надежды на постороннюю помощь.	MoMu 1
2.01.3 Категория 2	Гонки большой продолжительности вдоль берега или недалеко от него или в больших открытых заливах или озёрах, где от яхт требуется высокая степень автономности.	MoMu 2
2.01.4 Категория 3	Гонки в открытых водах, большая часть которых относительно защищена или близка к береговой линии.	MoMu 3
2.01.5 Категория 4	Гонки на короткие дистанции вблизи берега в относительно тёплых или защищённых водах, обычно проводимые в дневное время.	MoMu 4
2.01.6 Категория 5 – для прибрежных гонок	Обратитесь, пожалуйста, к Приложению J, где Специальные Правила для Категории 5 приведены полностью. Пункты, отмеченные символом “***”, не включают Категорию 5.	
2.01.7 Категория 6 – для прибрежных гонок	Обратитесь, пожалуйста, к Приложению L, где Специальные Правила для Категории 6 приведены полностью. Пункты, отмеченные символом “***”, не включают Категорию 5.	

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
2.02 Контрольный осмотр	
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 Общие требования	
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;	**
е) быть по типу, размеру и производительности подходящим и достаточным для использования по назначению и соответствовать размеру яхты.	**
2.03.2 Тяжёлые предметы:	
а) балласт, балластные цистерны и связанное с ними оборудование должны быть постоянно установлены;	**
б) тяжёлые подвижные предметы, например, батареи, кухонные плиты, газовые баллоны, баки, ящики с инструментами, якоря и цепи, должны быть надёжно закреплены;	**
в) 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	**
а) 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

		Категория
3.01	Прочность конструкции, балласт и вооружение	
	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	Водонепроницаемая целостность корпуса	
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 кия 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	Требования к конструкции корпуса (прочие требования)	MoMu 0,1,2
3.03.1	а) Яхта с длиной корпуса менее 24 м (измеренной в соответствии с ISO 8666) и датой постройки или датой серии (что раньше) 1 января 2010 года или позже, должна:	Mo 0,1,2

- быть сконструирована и построена в соответствии с требованиями стандарта ISO 12215 для Категории А*
- иметь на борту сертификат одобрения строительных чертежей, выданный компетентной организацией, признанной ИСАФ,
- иметь на борту декларацию, подписанную и датированную строителем, подтверждающую, что яхта построена в соответствии с чертежами, одобренными компетентной организацией.

b) Яхта с длиной корпуса 24 м и более (измеренной в соответствии с ISO 8666) **и датой постройки или датой серии (что раньше)** 1 января 2010 г. или позже, должна:

- быть сконструирована, построена и обслуживаться в соответствии с требованиями **Классификационного Общества, признанного ИСАФ,**
- иметь на борту сертификат одобрения строительных чертежей, выданный **Классификационным Обществом, признанным ИСАФ,**
- иметь на борту декларацию, подписанную и датированную строителем, подтверждающую, что яхта построена в соответствии с чертежами, одобренными **Классификационным Обществом.**

3.03.2 a) Яхта с длиной корпуса менее 24 м (измеренной в соответствии с ISO 8666), с датой постройки или датой серии **(что раньше)** 01 января 2010 г. или позже, подвергающаяся любому существенному ремонту или модификации корпуса, палубы, крыши рубки, киля или выступающих частей 01 января 2010 г. или позже, должна:

- ремонтироваться и модернизироваться в соответствии с требованиями ISO 12215 для Категории А* (это относится как к проекту, так и к самим работам)
- иметь на борту сертификат одобрения строительных чертежей, выданный компетентной организацией, признанной ИСАФ
- иметь на борту декларацию, подписанную и датированную строителем, подтверждающую, что ремонт или модернизация выполнены в соответствии с требованиями ISO 12215 для Категории А*

Mo 0,1,2

Mo 0,1,2

* или в соответствии требованиями, периодически формулируемыми ИСАФ

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
<p>b) Яхта с длиной корпуса 24 м и более (измеренной в соответствии с ISO 8666), с датой постройки или датой серии (что раньше) 01 января 2010 г. или позже, подвергающаяся любому существенному ремонту или модификации корпуса, палубы, крыши рубки, киля или выступающих частей 01 января 2010 г. или позже, должна:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ремонтироваться и модернизироваться в соответствии с требованиями Классификационного Общества, признанного ИСАФ (это относится как к проекту, так и к самим работам), • иметь на борту сертификат одобрения строительных чертежей, выданный Классификационным Обществом, признанным ИСАФ, • иметь на борту декларацию, подписанную и датированную строителем, подтверждающую, что ремонт или модернизация выполнены в соответствии с чертежами, одобренными Классификационным Обществом. 	Mo 0,1,2
<p>3.03.3 В случаях, когда строитель больше не существует, организатор гонки или правила класса могут признать подписанное заявление корабельного инженера или иного лица, знакомого с приведёнными выше правилами 3.03.1 и 3.03.2, вместо декларации строителя, требуемой правилами 3.03.1 и 3.03.2.</p>	Mo 0,1,2
<p>3.03.4 Однокорпусная яхта с датой постройки или датой серии (что раньше) до 1 января 2010 г. должна соответствовать приведённым выше правилам 3.03.1, 3.03.2 и 3.03.3 или Приложению М к настоящим СП. Многокорпусная яхта должна соответствовать Приложению М к настоящим СП</p>	MoMu 0,1,2
<p><i>3.03.5 Настоятельно рекомендуется проводить регулярные инспекции киля и крепления киля к корпусу</i></p>	<i>Mo 0,1,2,3,4</i>
<p>3.04 Остойчивость - Однокорпусные яхты</p>	Mo 0,1,2,3,4
<p>3.04.1 Яхта должна быть способна выпрямляться из перевернутого положения самостоятельно или с разумным вмешательством экипажа. Самовосстановление должно происходить независимо от того, повреждено или нет парусное вооружение.</p> <p>a) При наличии подвижного или переменного балласта на видном месте должны находиться чётко видные письменные инструкции, как выпрямить яхту после опрокидывания. Все люди на борту должны твёрдо знать процедуры выпрямления.</p>	Mo 0
<p>3.04.2 Яхта должна быть спроектирована и построена так, чтобы противостоять опрокидыванию.</p>	Mo 0,1,2,3,4

Категория

3.04.3 Яхты должны продемонстрировать соответствие стандарту ISO 12217-2* 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:

Мо 0,1,2,3

ТАБЛИЦА 3

Категория ISO	A	B
Категория СП	0-2	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:

Мо 0,1,2,3

- a) Индекс остойчивости (STIX / AVS) по правилам рейтинговой системы ORC
- b) Индекс остойчивости по правилам рейтинговой системы IRC: SSS Base Value
- c) Индекс остойчивости в зависимости от категории гонок должен соответствовать следующей таблице:

ТАБЛИЦА 4

Категория СП	0	1	2	3
ORC STIX, min	120	115	110	103
IRC SSS Base Value, min	35	35	28	15
ISO STIX min	32			23
ISO AVS min	$130-0,002*m$			$130-0,005*m$

Где m – масса яхты при минимальной эксплуатационной нагрузке, как она определена в стандарте ISO 12217-2

3.04.5 Организаторы гонок должны потребовать соответствия яхт минимальным требованиям к остойчивости или соответствующим стандартам остойчивости

Мо 4

3.04.6 Использование ISO или любых других индексов не гарантирует полной безопасности или полного отсутствия риска опрокидывания или затопления.

Мо 0,1,2,3,4

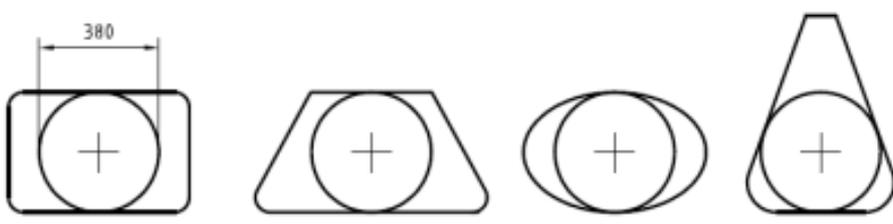
3.04.7 Для яхт с подвижным или переменным балластом должно применяться правило 3.04.4 совместно с соответствующими дополнительными требованиями Приложения К.

Мо 0,1,2,3,4

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

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
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
3.05 Остойчивость и плавучесть – многокорпусные яхты	Mu 0,1,2,3,4
<i>Следует обратить внимание на ISO 12217-2.</i>	<i>Mu 0,1,2,3,4</i>
3.05.1 В каждом корпусе должны быть предусмотрены соответствующие водонепроницаемые переборки и отсеки (которые могут включать в себя постоянно вложенный плавучий материал), чтобы многокорпусная яхта была действительно непотопляема и обладала способностью плавать в устойчивом положении при затоплении одного корпуса, по крайней мере, на половину его длины (см. правило 3.13.2).	Mu 0,1,2,3,4
3.05.2 У многокорпусных яхт, построенных в январе 1999 г. или позже, каждый нежилой корпус должен быть разделён одной или большим числом поперечных водонепроницаемых переборок через интервалы не более 4 м (13 ft 3").	Mu 0,1,2,3,4
3.05.3 Яхта должна быть спроектирована и построена так, чтобы могла противостоять опрокидыванию.	Mu 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.	

	Категория
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Круглой формы – диаметром 450 мм; - Любой другой формы: минимальный размер – 380 мм, минимальная площадь – 0,18 м². Размер должен быть достаточно большим, чтобы провести через него диск диаметром 380 мм. <p>Измерение минимального размера в свету иллюстрируется рисунком 1.</p>  <p style="text-align: center;">Рис.1 – Измерение минимального размера люка</p>	<p>Mo 0,1,2,3,4</p>
<p>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.</p>	<p>Mo 0,1,2,3,4</p>
<p>3.07 Выходы и аварийные люки – многокорпусные яхты</p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p>
<p>3.07.1 Выходы</p> <ul style="list-style-type: none"> а) У многокорпусных яхт с LOA 8 м (26.2 ft) и больше каждый корпус, в котором есть жилые помещения, должен иметь, по крайней мере, два выхода. б) У многокорпусных яхт с LOA менее 8 м (26.2 ft) каждый корпус, в котором есть жилые помещения, должен иметь, по крайней мере, два выхода. 	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3</p>
<p>3.07.2 Аварийные люки, точки пристёгивания и поручни на нижней поверхности яхты</p> <ul style="list-style-type: none"> а) У многокорпусных яхт с LOA 12 м (39.4 ft) и более каждый корпус, в котором есть жилые помещения, должен: <ul style="list-style-type: none"> i. иметь аварийный люк для прохода в корпус и из корпуса в случае опрокидывания; ii. если яхта впервые спущена на воду в январе 2003 г. или позже – иметь аварийный люк (люки) минимальным диаметром в свету 450 мм каждый, или, если люк не круглый, размер отверстия должен быть достаточен, чтобы полностью одетый член экипажа мог пройти через него; 	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p>

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
<i>iii. если яхта впервые спущена на воду до января 2003 г, по возможности иметь аварийный люк (люки), размеры каждого из которых, по возможности, должны соответствовать требованиям правила 3.07.2(a)(ii);</i>	<i>Му 0,1,2,3,4</i>
iv. когда яхта перевернута, все аварийные люки должны быть над ватерлинией;	Му 0,1,2,3,4
v. если яхта впервые спущена на воду в январе 2001 г. или позже – иметь все аварийные люки на мидель-шпангоуте или вблизи него;	Му 0,1,2,3,4
vi. у катамарана, впервые спущенного на воду в январе 2003 г. или позже, каждый аварийный люк на ближнем к центральной оси судна борту.	Му 0,1,2,3,4
b) Тримаран с LOA 12 м (39.4 ft) или более, впервые спущенный на воду в январе 2003 г. или позже, должен иметь, по крайней мере, два аварийных люка, соответствующих по размерам правилу 3.07.2(a)(ii).	Му 0,1,2,3,4
c) Каждый аварийный люк должен быть пробно открыт, как снаружи, так и изнутри в течение 6 месяцев перед намечаемой гонкой.	Му 0,1,2,3,4
d) Многокорпусная яхта должна иметь на нижней поверхности корпусов поручни/точки крепления, в достаточном количестве для всего экипажа (на тримаранах они должны быть вокруг центрального корпуса).	Му 0,1,2,3,4
e) Катамаран с центральной гондолой, впервые спущенный на воду в январе 2003 г. или позже, должен иметь с нижней стороны вокруг центральной гондолы поручни достаточного размера, чтобы все люди на борту смогли держаться за них и/или надёжно закрепиться.	Му 0,1,2,3,4
<i>f) Рекомендуются, чтобы у катамарана с центральной гондолой каждый корпус имел аварийное убежище, доступное через специальный люк в борту корпуса, ближайшем к центральной оси судна, который можно открывать и закрывать снаружи и изнутри.</i>	<i>Му 0,1,2,3,4</i>
3.07.3 Многокорпусные яхты с LOA менее 12 м (39.4 ft) должны либо иметь аварийные люки в соответствии с правилами 3.07.2 (a), (b) и (c), либо соответствовать правилам 3.07.3 (a) и (b):	Му 2,3,4
a) в каждом корпусе, имеющем жилые помещения, должны находиться соответствующие инструменты для вырезания аварийного люка, готовые к немедленному использованию и расположенные вблизи предназначенного для вырезания участка; каждый инструмент должен быть прикреплен к судну линём с карабином, и	Му 2,3,4

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
	<p>b) в каждом корпусе в месте, где может быть вырезан аварийный люк, линия выреза должна быть чётко маркирована по контуру как снаружи, так и внутри с надписью “ESCAPE CUT HERE” – “ВЫХОД ВЫРЕЗАТЬ ЗДЕСЬ”.</p>	Mu 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 ² (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 ² (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	Люк должен:	
	a) быть устроен таким образом, чтобы оставаться над водой, когда яхта наклонена на 90 ⁰ . 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 ² (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).	Mo 0,1,2,3,4
	b) Быть постоянно прикреплен,	**
	c) Быть способным надежно закрываться и оставаться надежно закрытым при опрокидывании на 180 градусов.	**
3.08.4	Люк главного входа должен:	
	a) быть оборудован прочным запирающим устройством, которое должно иметь возможность быть приведённым в действие как снаружи, так и изнутри, включая случай опрокидывания яхты;	**

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
	b) иметь какие-либо фиксирующие устройства,	**
	i. способные удерживаться на месте при открытом или закрытом люке;	**
	ii. прикрепленные 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;	**
	iii. обеспечивающие выход в случае опрокидывания.	**
3.08.5	Если люк главного входа простирается ниже местной линии борта, а кокпит открыт в корму, яхта должна отвечать одному из следующих условий:	Mo 0,1,2,3,4
	a) комингс главного входа не должен простираться ниже местной линии борта или	Mo 0,1,2,3,4
	b) полностью соответствовать всем требованиям стандарта ISO 11812 для проектной категории А.	Mo 0,1,2,3,4
3.08.6	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, брандерщитом).	Mo 0,1,2,3,4
3.08.7	Люк главного входа, простирающийся ниже местной линии борта, должен соответствовать правилам (a) или (b):	Mu 0,1,2,3,4
	a) 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, брандерщитом) с высотой комингса минимум 300 мм.	Mu 0,1,2,3,4
	b) i Люк главного входа должен соответствовать требованиям ISO 11812 «Водонепроницаемые кокпиты и быстроосушаемые кокпиты» для проектной категории А.	Mu 0,1,2,3
	ii Люк главного входа должен соответствовать требованиям ISO 11812 «Водонепроницаемые кокпиты и быстроосушаемые кокпиты» для проектной категории В.	Mu 4
3.09	Кокпиты – следует обратить внимание на ISO 11812	
3.09.1	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.	**

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
3.09.2 Кокпиты должны быть водонепроницаемы по существу, то есть все отверстия в корпус должны иметь возможность плотно и прочно запереться.	**
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 Объем кокпита

ТАБЛИЦА 5

Ранняя из дат постройки или серии	Требования	Категория
до апреля 1992 г.	Общий объем всех кокпитов ниже самых нижних комингсов не должен превышать 6% произведения LWL на максимальную ширину корпуса и на высоту борта в районе кокпита*.	MoMu 0,1
до апреля 1992 г.	Общий объем 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 объема 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>		**

* Стандарт ISO 11812 использует величину F_M – высоту борта на середине ВЛ в нагруженном состоянии (Прим.перев.)

** FA – высота борта в обмерном состоянии на уровне задней кромки рабочей палубы (Прим.перев.)

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
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.	**
3.13 Водонепроницаемые переборки.	
<i>Смотрите также правило 3.05 для многокорпусных яхт.</i>	<i>Mu 0,1,2,3,4</i>
3.13.1 Корпус должен иметь или водонепроницаемую "таранную" переборку в пределах 15% LOA от носа и в корму от переднего конца LWL, или постоянно установленную плавучесть из пенопласта с закрытыми порами, полностью заполняющую передние 30% LOA корпуса.	Mo 0, Mu 0,1,2,3,4
3.13.2 Любая требуемая водонепроницаемая переборка должна быть прочно изготовлена, чтобы выдержать напор воды при полностью затопленном отсеке без какой-либо течи в соседний отсек.	Mo 0, Mu 0,1,2,3,4
3.13.3 Яхта должна иметь, по крайней мере, две главные поперечные водонепроницаемые переборки в дополнение к любым переборкам, размещённым в пределах 15% LOA яхты в носу и в корме.	Mo 0

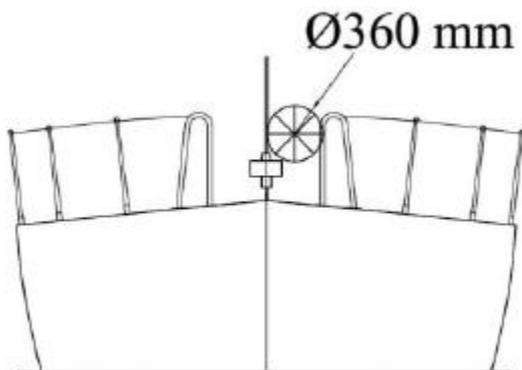
СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
3.13.4 Доступ с наружной палубы для проверки и откачки воды должен быть обеспечен в каждый водонепроницаемый отсек, ограниченный переборками корпуса, за исключением того, что доступ с палубы в отсеки форпика и ахтерпика не требуется.	Mo 0
3.13.5 Должен быть предусмотрен люк для доступа в каждой требуемой водонепроницаемой переборке (за исключением переборок форпика и ахтерпика). Люк для доступа должен иметь водонепроницаемое закрытие, постоянно закреплённое на главной панели, заглушку или крышку люка. Для закрывания люка не должны требоваться инструменты.	Mo 0
<i>а) Должна быть обеспечена возможность надёжно закрыть люк для доступа в течение 5 секунд.</i>	<i>Mo 0</i>
3.13.6 <i>Настоятельно рекомендуется, чтобы:</i>	<i>Mo 0</i>
<i>а) переборка ахтерпика была установлена в корме. Если это практически возможно, переборку ахтерпика следует установить впереди рудерпоста;</i>	<i>Mo 0</i>
<i>б) после затопления одного из главных отсеков яхта была способна обеспечить убежище и средства существования для всего экипажа на две недели в по существу сухом отсеке, имеющем прямой выход на палубу;</i>	<i>Mo 0</i>
<i>с) имелись средства ручной откачки воды из отсеков между водонепроницаемыми переборками, которые можно приводить в действие, находясь внутри корпуса вне отсека.</i>	<i>Mo 0</i>
3.14 Релинги, стойки, леера	
3.14.1 Если из-за особой конструкции многокорпусной яхты невозможно точно следовать Специальным Правилам в отношении релингов, стоек и лееров, то правила для однокорпусных яхт должны выполняться как можно полнее для обеспечения минимального риска падения человека за борт.	Mu 0,1,2,3,4
3.14.2 Отклонение лееров под нагрузкой не должно превосходить следующего	**
<i>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.</i>	<i>**</i>
<i>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.</i>	<i>**</i>
3.14.3 Должно быть обеспечено следующее:	**

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

Категория

- a) 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).



- b) Кормовой релинг или леера, смонтированные как равноценная замена кормовому релингу, с вертикальными зазорами согласно таблице 7.
- c) Леера, поддерживаемые стойками, которые вместе с релингом 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.
- d) Верхние поручни релингов на высоте над рабочей палубой не менее высоты верхних лееров, указанной в таблице 7.
- e) Открываемые верхние поручни носовых релингов должны быть надёжно закрыты во время гонки.
- f) Релинги и стойки должны быть постоянно установлены. Если для крепления стоек используются гнёзда 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 гнёзд или штырей, то они должны быть закреплены сквозными болтами, приклепаны или приварены.

Mo
0,1,2,3,4

Mo 0,1,2,3,4

**

**

**

**

	Категория
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 раскреплённые стойки, установленные внутри носового релинга и перекрываемые носовым релингом так, что зазор между верхним леером и релингом не превышает 150 мм (6").	**
k) Леера должны быть непрерывными и закреплены только на (или около) носу и на корме. Однако должен быть разрешён 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.	**
<i>m) Настоятельно рекомендуется, чтобы конструкции также соответствовали ISO 15085.</i>	**
3.14.4 Специальные требования к релингам, стойкам и леерам на многокорпусных яхтах	Mu 0,1,2,3,4
Должно быть обеспечено следующее:	

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
a) на тримаране – носовой релинг на главном корпусе с леерами вокруг главного корпуса, поддерживаемыми стойками. Леера могут прерываться там, где есть сетки или поперечные крылья за пределами главного корпуса;	Му 0,1,2,3,4
b) на тримаране – если сетка соединена с основанием носового релинга на главном корпусе, дополнительный леер от верха релинга до передней поперечной балки к её средней точке или наружу от неё;	Му 0,1,2,3,4
c) на тримаране – у главного или аварийного поста управления на боковом поплавке, с кокпитом или без него, ограждающие леера по дуге диаметром 3 метра с центром на посту управления. (Расстояния должны измеряться между натянутыми леерами с неповреждёнными стойками);	Му 0,1,2,3,4
d) на катамаране – леера от носа до кормы на каждом корпусе и поперечные леера для образования эффективного непрерывного барьера вокруг рабочей площади, препятствующего падению человека за борт. Поперечные леера должны быть прикреплены к носовым и кормовым релингам или надстройкам. Тесьма, строп или трос (минимальный диаметр 6 мм), проведённые зигзагом, должны соединять поперечные леера и сетку.	Му 0,1,2,3,4

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").	**

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

			Категория
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

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

				Категория
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")	

3.15 Сетки или трамплины многокорпусных яхт

- 3.15.1 Слово “сетка” взаимозаменяемо со словом “трамплин”.
Сетка должна быть:
- a) по существу горизонтальной; Му 0,1,2,3,4
 - b) изготовленной из прочной плетёной тесьмы, водонепроницаемой ткани или сети с отверстиями не более 5.08 см (2") в любом направлении. Точки крепления должны быть размещены так, чтобы избежать истирания. Соединение сетки с яхтой должно исключать риск застрять ногой; Му 0,1,2,3,4
 - c) прочно закреплена на поперечных и продольных поддерживающих тросах через равные промежутки и должна быть крепко пришита к ликтросу; Му 0,1,2,3,4
 - d) способна выдерживать полный вес экипажа, как в нормальных рабочих условиях плавания, так и в случае опрокидывания яхты. Му 0,1,2,3,4
 - e) *Рекомендуется, чтобы линии, используемые для натяжения сеток, натягивались по отдельности, и не более четырёх точек крепления подряд соединялись бы одним соединительным линём.* Му 0,1,2,3,4
- 3.15.2 Тримараны с двумя поперечными балками
- a) Тримаран с двумя поперечными балками должен иметь сетки с каждого борта, перекрывающие; Му 0,1,2,3,4
 - b) прямоугольники, образованные поперечными балками, центральным корпусом и боковыми поплавками; Му 0,1,2,3,4
 - c) треугольники, образованные задним концом носового релинга на центральном корпусе, серединой каждой передней поперечной балки и точкой пересечения поперечной балки с центральным корпусом; Му 0,1,2,3,4

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
	d) треугольники, образованные кормовой частью кокпита или поста управления (который из них дальше в корму), серединой каждой кормовой поперечной балки и точкой пересечения поперечной балки с центральным корпусом; за исключением того, что:	Му 0,1,2,3,4
	e) требование правила 3.15.2(d) не должно применяться, если имеются комингсы кокпита и/или леера, отвечающие минимальным требованиям Таблицы 7 по высоте.	Му 0,1,2,3,4
3.15.3 Тримараны с одной поперечной балкой.		
	a) Тримаран с одной поперечной балкой должен иметь сетку между центральным корпусом и каждым из боковых поплавков;	Му 0,1,2,3,4
	b) иметь сетку на каждом борту между двумя прямыми линиями, идущими от точки пересечения поперечной балки с поплавком соответственно до кормового конца релинга на центральном корпусе и до самой задней части кокпита или поста управления на центральном корпусе (которая из них дальше в корму).	Му 0,1,2,3,4
3.16 Катамараны		
Общая поверхность сетки должна быть ограничена:		
	a) с боков – корпусами;	Му 0,1,2,3,4
	b) в продольном направлении – поперечными сечениями, проходящими через основание штага и через самую заднюю точку гика, установленного в диаметральной плоскости. Однако, катамаран с центральной гондолой (не погружающейся в воду) может удовлетворять требованиям для тримарана.	Му 0,1,2,3,4
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.		Мо 0,1,2,3
3.17.2 Должны применяться следующие варианты:		Мо 0,1,2,3
ТАБЛИЦА 10		Мо 0,1,2,3
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").

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

			Категория
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			
3.18.1	Постоянно установленный гальюн.		MoMu 0,1,2
3.18.2	Постоянно установленный гальюн или закреплённое ведро.		MoMu 3,4
3.19 Койки			
3.19.1	Постоянно установленные койки, по одной на каждого заявленного члена экипажа.		MoMu 0
3.19.2	Постоянно установленные койки.		**
3.20 Камбузное оборудование			
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.		MoMu 0,1,2,3
3.21 Цистерны питьевой воды и питьевая вода			MoMu 0,1,2,3
3.21.1 Цистерны питьевой воды			MoMu 0,1,2,3
	а) Яхта должна иметь постоянно установленную нагнетательную помпу и водяную цистерну (цистерны):		MoMu 0,1,2,3
	i. с подачей воды, разделенной, по крайней мере, на три емкости		MoMu 0
	ii. с подачей воды, разделенной, по крайней мере, на две емкости.		MoMu 1
3.21.2 Питьевая вода			
	а) Каждая яхта должна иметь постоянно установленное оборудование (которое может включать опреснитель и цистерны для воды), необходимое для обеспечения каждого человека, по крайней мере, тремя литрами питьевой воды в день на предполагаемую продолжительность плавания.		MoMu 0

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
3.21.3	Аварийный запас питьевой воды	MoMu 0,1,2,3
	a) 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) При отсутствии механического опреснителя на борту должно быть не менее чем в двух отдельных контейнерах, по крайней мере, по 1 литру на человека в день, исходя из ожидаемой продолжительности рейса.	MoMu 0
	c) При наличии механического опреснителя на борту должно быть не менее чем в двух отдельных контейнерах, по крайней мере, по 500 мл на человека в день, исходя из ожидаемой продолжительности рейса.	MoMu 0
	d) Должны быть приспособления для сбора дождевой воды для питья, в том числе при потере мачты.	MoMu 0
	e) <i>Вся питьевая вода и любые приспособления для опреснения должны быть размещены так, чтобы питьевая вода была легкодоступна в случае опрокидывания яхты.</i>	<i>Mi 0</i>
3.22	Поручни для рук	
	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>	**
3.23	Трюмные помпы и вёдра	
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:	

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
a)	Две постоянно установленные ручные трюмные помпы, привод одной должен быть над палубой, другой – под палубой. Каждая помпа должна быть установлена так, чтобы ей можно было пользоваться при всех закрытых банках кокпита, люках и входах, и должна быть снабжена постоянно установленной сливной трубой (трубами) с достаточной пропускной способностью, чтобы обслуживать одновременно обе помпы.	Mo 0,1,2
b)	Одна постоянно установленная ручная трюмная помпа, расположенная над или под палубой. Помпа должна быть установлена так, чтобы ей можно было пользоваться при всех закрытых банках кокпита, люках и входах, и должна быть снабжена постоянно установленной сливной трубой.	Mu 0,1,2
c)	У многокорпусных яхт должна быть предусмотрена откачка из всех водонепроницаемых отсеков (за исключением заполненных ненамокающим плавучим материалом).	Mu 0,1,2,3,4
d)	Одна постоянно установленная ручная трюмная помпа, которой можно пользоваться при всех закрытых банках кокпита, люках и входах.	Mo 3
e)	Одна ручная трюмная помпа	Mo 4
f)	Два прочных ведра ёмкостью не менее 9 л (2 галлона UK, 2.4 галлона US) каждое. Каждое ведро должно иметь лить.	**
3.24 Компас		
3.24.1 Должно быть предусмотрено следующее:		
a)	магнитный компас морского типа, независимый от каких-либо источников питания, постоянно установленный и правильно отрегулированный, с таблицей девиации, и	**
b)	магнитный компас, независимый от каких-либо источников питания, который может быть использован, как путевой компас, и который может быть ручным.	MoMu 0,1,2,3
3.25 Фалы		
Каждая мачта должна иметь не менее двух фалов, на которых можно поднимать паруса.		**
3.26 Носовая киповая планка		
Должны быть постоянно установленные носовая киповая планка, закрытая или закрывающаяся, и утка или приспособление для крепления троса, пригодное для буксировки.		Mo 0

3.27 Навигационные огни (см. правило 2.03.3)

- 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	<i>Требуемая минимальная мощность каждой электрической лампы навигационных огней</i>
<i>До 12 м (39.4 ft)</i>	<i>10 Вт</i>
<i>12 м (39.4 ft) и более</i>	<i>25 Вт</i>

- 3.27.4 Должны быть запасные навигационные огни, имеющие такие же минимальные характеристики, как и указанные выше, с отдельным источником питания и проводкой или системой питания, полностью отделённой от системы, используемой для обычных навигационных огней.
- 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 надежно 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);

	Категория
d) Должен быть предусмотрен либо стационарный двигатель, либо подвесной мотор, с соответствующими топливными баками и системами подачи топлива, всё надёжно закреплённое.	Mo 3
e) Должен быть предусмотрен стационарный двигатель.	Mo 0,1,2 Mu 0
f) На яхтах с длиной корпуса менее 12 м может быть предусмотрен либо стационарный двигатель, либо подвесной мотор с постоянно установленной системой подачи топлива и топливными баками.	Mu 1,2,3
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.	MoMu 0,1,2,3
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.	MoMu 0,1,2,3
3.28.4 Батареи	
a) Если единственным средством запуска двигателя является электростартер, на яхте должна быть отдельная батарея, главным назначением которой является запуск двигателя.	MoMu 0,1,2,3
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.	MoMu 0,1,2,3

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
3.29	Средства радиосвязи, EPFS (электронная система определения места), радиолокатор, AIS	**
	<i>Обязательное снабжение малых судов системами GMDSS маловероятно в период действия настоящих Специальных Правил.</i>	<i>MoMu 0,1,2,3</i>
3.29.1	Должно быть предусмотрено следующее:	
	a) Морской приёмопередатчик (или, если оговорено в Положении о соревновании, установленный спутниковый приёмопередатчик) и	MoMu 0,1,2,3
	i. аварийная антенна, если основная антенна связана с мачтой.	MoMu 0,1,2,3
	b) Если морской приёмопередатчик это УКВ станция, то:	MoMu
	i. она должна иметь номинальную выходную мощность 25 Вт;	0,1,2,3
	ii. должна иметь антенну на топе мачты и коаксиальный кабель с потерями мощности не более 40%.	MoMu 0,1,2,3
	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>MoMu 0,1,2,3</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>MoMu 0,1,2,3</i>
	v. УКВ приемопередатчики, установленные после 31 декабря 2015 г., должны иметь цифровой избирательный вызов (ЦИВ)	MoMu 0,1,2,3
	vi. 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.	MoMu 0,1,2,3

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
vii. Независимо от требований правила 3.29.1 (b), яхта в гонке нулевой категории должна иметь УКВ радиостанцию с цифровым избирательным вызовом (ЦИВ), соответствующую правилам 3.29.1 (b) (i) и (ii), перекрывающую все международные морские каналы и морские каналы США, и отвечающую характеристикам класса D ITU.	MoMu 0
c) Не менее двух ручных спутниковых телефонов, водонепроницаемых или с водонепроницаемыми футлярами и с встроенными батареями. Когда они не используются, каждый из них должен храниться в аварийном мешке (см. правило 4.21).	MoMu 0
d) По крайней мере, два ручных морских УКВ приёмопередатчика выходной мощностью каждый не менее 5 Вт, водонепроницаемых или с водонепроницаемыми футлярами. Когда они не используются, должны храниться в аварийном мешке (см. правило 4.21).	MoMu 0
e) 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 приёмопередатчик должен иметь цифровой избирательный вызов (ЦИВ) и быть оборудован приемником спутниковой навигации (GPS).	MoMu 1,2,3,4
f) Независимый от основного приёмопередатчика радиоприёмник, способный принимать сводки погоды.	* *
g) <i>Настоятельно рекомендуется, чтобы был предусмотрен водонепроницаемый ручной УКВ приёмопередатчик, работающий на одной или нескольких авиационных частотах, включая 121.5 МГц. Это обеспечит связь во время поисково-спасательных операций между яхтой и самолётами, не все из которых оборудованы морскими УКВ-радиостанциями. Когда он не используется, должен храниться в аварийном мешке (см. правило 4.21.2).</i>	<i>MoMu 0</i>
h) Радиопеленгатор, работающий на частоте 121.5 МГц, для определения пеленга на PLB или EPIRB или иной прибор для поиска упавшего за борт, когда каждый член экипажа имеет соответствующий прибор (см. правило 5.07).	MoMu 0
i) EPFS (электронную систему определения местоположения, например, GPS).	MoMu 0,1,2,3
j) Должен быть постоянно установлен спутниковый приёмник Стандарта C (GMDSS), обеспеченный постоянным электропитанием на время гонки для приёма указаний гоночного комитета.	MoMu 0

	Категория
к) Морской средне/коротковолновый однополосный (SSB, GMDSS/DSC) приёмопередатчик с выходной мощностью передатчика не менее 125 Вт и частотным диапазоном, как минимум, от 1.6 до 29.9 МГц и с постоянно установленной антенной и заземлением.	MoMu 0
<p>l) Постоянно установленный активный радиолокатор с импульсной мощностью не менее 4 кВт и с антенной на высоте над водой не менее 7 метров. Максимальный размер антенны радиолокатора должен быть не менее 533 мм. Радиолокатор должен быть установлен так, чтобы антенна оставалась по возможности горизонтальной при крене яхты. Установка, смонтированная до января 2006 г., должна как можно ближе отвечать требованиям правила 3.29.1 (l). Постоянно установленный активный радиолокатор:</p> <p>i) Пульсирующий (магнетрон) с импульсной мощностью не менее 4 кВт и антенной с максимальным размером не менее 533 мм: или</p> <p>ii) Частотно модулируемый с постоянной волной (FMCW) широкополосный радар™ Антенна радиолокатора должна оставаться примерно горизонтальной при крене яхты, и быть расположена на высоте не менее 7 м над водой. Радиолокаторы, установленные до января 2006 г, должны соответствовать требованиям п. 3.29 (l) настолько, насколько возможно.</p>	MoMu 0
m) AIS класса A.	MoMu 0
n) Радиомаяк-ответчик AIS.	MoMu 1,2
o) <i>Рекомендуется радиомаяк-ответчик AIS</i>	<i>MoMu 3</i>
p) Антенна AIS должна быть расположена на топе главной мачты	MoMu 0,1,2
3.29.2 <i>Следует отдавать себе отчёт в том, что никакой радиолокационный отражатель, активный или пассивный, не гарантирует обнаружение яхты или определение её курса судном, использующим радиолокатор.</i>	**
a) <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)

		Категория
4.01	Буквы и номера на парусах	
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.	**
4.02	Маркировка корпуса (цветная метка)	Mo 0,1 Mu 0,1,2,3,4
4.02.1	Чтобы облегчить обнаружение яхты во время поисково-спасательных операций:	
	а) Каждая яхта должна иметь на самом видном месте на крыше рубки и/или палубе флюоресцирующее пятно розового, оранжевого или жёлтого цвета по возможности непрерывной площадью, по крайней мере, 4 кв. метра.	MoMu 0
	<i>б) Каждой яхте рекомендуется иметь на самом видном месте на крыше рубки и/или палубе флюоресцирующее пятно розового, оранжевого или жёлтого цвета по возможности непрерывной площадью, по крайней мере, 1 кв. метр.</i>	<i>MoMu 1</i>
4.02.2	На многокорпусных яхтах на самом видном месте на подводной поверхности, где оно видно в случае опрокидывания, должно быть сплошное пятно хорошо заметного цвета (напр., розового, оранжевого или жёлтого) площадью не менее 1 м ² .	Mu 0,1,2,3,4
4.02.3	<i>На каждой подводной выступающей части каждой яхты рекомендуется иметь пятно хорошо заметного цвета.</i>	<i>MoMu 0,1</i>
4.03	Пробки из мягкого дерева	
	Пробки из мягкого дерева конической формы и соответствующего размера должны быть прикреплены или храниться рядом с фитингами для каждого сквозного отверстия в корпусе.	**
4.04	Страховочные леера, точки пристёгивания и постоянные страховочные линии	
4.04.1	Страховочные леера должны быть:	MoMu 0,1,2,3

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
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 проволоочного 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 проволоочного 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 кN (2040 кгс или 4500 фунтов);</i>	<i>MoMu 0,1,2,3</i>
e) <i>по крайней мере, два леера желательно прикрепить на нижней стороне многокорпусной яхты на случай опрокидывания.</i>	<i>Mu 0,1,2,3</i>
4.04.2 Точки пристёгивания: 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
d) на тримаране с рулями на поплавках должны быть подходящие точки пристёгивания, не являющиеся деталями палубного оборудования или рулевого устройства, позволяющие пристёгнутому члену экипажа добраться до рулевого механизма.	Mu 0,1,2,3
e) <i>Предупреждение – о U-образных болтах в качестве точек пристёгивания – см. правило 5.02.1(а).</i>	<i>MoMu 0,1,2,3</i>
4.05 Огнетушители Должно быть обеспечено следующее:	

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
4.05.1	По крайней мере, два огнетушителя, легко доступные 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
4.05.3	По крайней мере три огнетушителя, содержащие каждый не менее 2 кг сухого порошка, или эквивалентные; в том числе по меньшей мере один огнетушитель или система тушения огня должны быть пригодны для борьбы с огнём в машинном отделении.	MoMu 0
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: ТАБЛИЦА 12	**
LOA	Требования	Категория
Любая	Характеристики якорной цепи и каната должны соответствовать требованиям правил класса или признанного Классификационного общества (т.е., Lloyd, DNV и т.п.).	MoMu 0
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
Любая	1 якорь, легкодоступный.	MoMu 4
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 избегание столкновения, с запасными батареями и лампами, и	**
	b) водонепроницаемый ручной электрический фонарь с запасными батареями и лампой;	**
	c) водонепроницаемый ручной электрический фонарь по правилу 4.07.1(b) должен храниться в аварийной сумке или контейнере,	Mu 3,4
	d) герметичный мощный ручной прожектор, пригодный для использования в плохую погоду, с питанием от судовых батарей, постоянно готовый к использованию на палубе и в кокпите, с запасными лампами.	MoMu 0

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
4.08	Руководство по первой медицинской помощи и аптечка первой помощи.	**
4.08.1	<p>Должно быть, подходящее руководство по оказанию первой медицинской помощи.</p> <p><i>При отсутствии требований Национальной организации рекомендуется последнее издание одного из следующих руководств:</i></p> <p>a) <i>International Medical Guide for Ships (Международное медицинское руководство для судов), World Health Organization, Geneva.</i></p> <p>b) <i>First Aid at Sea (Первая помощь в море), by Douglas Justins and Colin Berry, изданное Adlard Coles Nautical, London.</i></p> <p>c) <i>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.</i></p> <p>d) <i>“PAN-PAN medico a bordo’ на итальянском, изданное Umberto Verna, www.panpan.it</i></p> <p>e) <i>Skiper’s Medical Emergency Handbook (Карманный справочник шкипера по медицинской экстренной помощи), авторы Dr Spike Briggs и Dr Campbell Mackenzie, www.msos.org.uk</i></p>	**
4.08.2	На борту должна быть аптечка первой помощи.	**
4.08.3	<i>Желательно, чтобы содержание и условия хранения аптечки первой помощи соответствовали содержанию приложенного руководства, вероятным условиям и продолжительности плавания и числу людей на борту яхты.</i>	**
4.09	Туманный горн	
	На борту должен быть туманный горн	**
4.10	Радиолокационный отражатель, AIS (Автоматическая система идентификации)	
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 ²	**
4.10.2	На борту должен быть радиолокационный ответчика-усилитель (RTE), который должен соответствовать рекомендациям ISO8729-2:2009 или эквивалентным.	MoMu 0
4.11	Навигационное оборудование	

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
4.11.1	<p>Карты На борту должны быть навигационные карты (не только электронные), книги “Огни и знаки” и прокладочный инструмент.</p>	**
4.11.2	<p><i>Резервная навигационная система</i> <i>Штурманам рекомендуется иметь секстан, подходящие таблицы и хронометр или адекватную резервную навигационную систему, чтобы не надеяться только на счисление пути и единственную форму EPFS (электронной системы определения места) (см. Volpe Report на сайте www.navcen.uscg.gov/archive/2001/Oct/Fina/Report-v4.6.pdf).</i></p>	<i>MoMu 0,1</i>
4.12	<p>План размещения спасательного оборудования</p>	**
	<p>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.</p>	
4.13	<p>Эхолот или ручной лот.</p>	**
4.13.1	<p>Должен быть предусмотрен эхолот или ручной лот.</p>	MoMu 1,2,3,4
4.13.2	<p>Должно быть предусмотрено два независимых эхолота.</p>	MoMu 0
4.14	<p>Измеритель скорости или прибор, измеряющий пройденное расстояние (лаг).</p>	MoMu 0,1,2,3
	<p>Должен быть предусмотрен измеритель скорости или прибор, измеряющий пройденное расстояние (лаг).</p>	
4.15	<p>Аварийное рулевое управление</p>	MoMu 0,1,2,3
4.15.1	<p>Аварийное рулевое управление должно быть обеспечено следующим образом:</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	MoMu 0,1,2,3
4.16	<p>Инструмент и запасные части</p>	**
	<p>Должен быть инструмент и запасные части, включая подходящие средства для быстрого разъединения или отсечения стоячего такелажа от корпуса.</p>	

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
4.17	Название яхты	
	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	Отражающий материал морского типа	
	Отражающий материал морского типа должен быть нанесён на спасательные круги, спасательные стропы, спасательные плоты и спасательные жилеты. См. правила 5.04, 5.08.	**
4.19	Аварийные радиобуи (АРБ - EPIRB)	
4.19.1	Должен быть аварийный радиобуй, работающий на частоте 406 МГц.	MoMu 0,1,2
	a) Должно быть, по крайней мере, два аварийных радиобуя, работающих на частоте 406 МГц.	MoMu 0
	b) <i>Рекомендуется, чтобы аварийный радиобуй с частотой 406 МГц включал встроенный приемник спутниковой системы навигации (GPS), а также передатчик с частотой 121.5 МГц для местного использования.</i>	MoMu 0,1,2
	c) <i>Каждый АРБ должен быть зарегистрирован в соответствующем органе, и связан с 16-ричным кодом страны, нанесенным на буй. Если страна не обеспечивает возможность регистрации буя, то буй может быть зарегистрирован on-line в системе Коспас-Сарсат IBRD, при условии, что для этой страны допускается прямая регистрация в IBRD.</i>	MoMu 0,1,2
	d) <i>Каждый судовой АРБ должен активироваться вручную и автоматически при попадании в воду.</i>	MoMu 0,1,2
	e) <i>Перечень зарегистрированных номеров АРБ на 406 МГц, должен быть передан Организаторам соревнований и быть готовым к немедленному использованию.</i>	MoMu 0,1,2
	f) <i>Следует обращать внимание на обеспечение локаторным устройством (например, буём "Argos"), работающим не на частотах SAR, чтобы помочь спасению в случае оставления яхты.</i>	MoMu 0,1,2
	g) <i>Требования к яхтенным радиопеленгаторам см. в правиле 3.29.1 (e), а к индивидуальным аварийным радиобуям (PLB) – в правиле 5.07.1 (b).</i>	MoMu 0
4.20	Спасательные плоты	MoMu 0,1,2
4.20.1	Конструкция спасательного плота и оборудование для упаковки	

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
a) Должно быть достаточное количество спасательных плотов, чтобы в случае потери или прихода в негодность любого из плотов сохранялось достаточно места для всех людей на борту.	MoMu 0
b) Спасательные плоты должны соответствовать Главе IV Кодекса LSA 1997 г. SOLAS или более поздней версии, за исключением того, что допускаются плоты вместимостью 4 человека, которые могут быть упакованы в ранец. Спасательный плот SOLAS должен быть, по крайней мере, с упаковкой SOLAS "А".	MoMu 0
4.20.2 Должен быть спасательный плот (плоты), способный вместить весь экипаж, если каждый плот соответствует либо:	
a) правилу 4.20.1 (b) (SOLAS), либо	MoMu 1,2
b) для плотов, изготовленных до января 2003 г. - Приложению А СП, Часть I (ORC), либо	MoMu 1,2
c) Приложению А СП, Часть II (ИСАФ), когда, если иного не требуют организаторы гонок, днище плота должно содержать термоизоляцию, либо	MoMu 1,2
d) Части I ISO 9650 Типа I Группы А (ISO), когда каждый плот должен иметь, по крайней мере, упаковку 2 (<24h) и	MoMu 1,2
i. должен иметь полужёсткую посадочную аппарель, и	MoMu 1,2
ii. должен быть устроен так, чтобы никакая часть надувного каркаса не препятствовала посадке на плот, и	MoMu 1,2
iii. для каждой надувной посадочной рампы должны быть предусмотрены средства подкачки	MoMu 1,2
iv. когда плот сконструирован с одним балластным карманом, это должно быть приемлемым при условии, что во всех других отношениях плот соответствует ISO 9650 и выдерживает предлагаемое изготовителем испытание на прочность балластного кармана, и	MoMu 1,2
v. соответствие правилам 4.20.2 (d) i - iv должно быть отмечено в сертификате плота.	MoMu 1,2
4.20.3 Упаковка и хранение спасательного плота	MoMu 0,1,2
Спасательный плот должен быть либо:	
a) упакован в переносной жёсткий контейнер или ящик, и храниться на рабочей палубе или в кокпите, либо	MoMu 0,1,2
b) упакован в переносной жёсткий контейнер или жёсткую коробку или ранец и храниться в специально оборудованном жёстком отсеке, открываемом в кокпит или на рабочую палубу, или примыкающем к ним, или открываемом через транец, и содержащем только плот (плоты), при условии, что:	MoMu 0,1,2

	Категория
i. каждый отсек водонепроницаем или самоосушаем (самоосушаемые отсеки будут засчитываться, как часть объёма кокпита, за исключением тех, которые целиком выше уровня рабочей палубы или когда они осушаются независимо за борт из места хранения на транце – см. правило 3.09), и	MoMu 0,1,2
ii. крышка каждого отсека может легко открываться под давлением воды, и	MoMu 0,1,2
iii. отсек сконструирован и построен так, чтобы плот можно было быстро и легко вынуть и спустить на воду, или	MoMu 0,1,2
iv. на яхте с датой постройки или серии до июня 2001 г. плот может быть упакован в ранец не тяжелее 40 кг, безопасно размещённый ниже палубы у входа в каюту.	MoMu 1,2
v. Хранилище спасательного плота на многокорпусной яхте и на яхте с перемещаемым балластом должно быть таким, чтобы каждый плот мог быть легко вынут и спущен на воду в нормальном и опрокинутом положении яхты.	Mu 0,1,2
c) Конец фалиня каждого спасательного плота должен быть постоянно прикреплён к прочной точке на яхте.	MoMu 0,1,2
4.20.4 Спуск спасательного плота на воду	MoMu 0,1,2
a) Должна быть возможность доставить каждый плот к леерам или спустить на воду в течение 15 секунд.	MoMu 0,1,2
b) <i>Каждый плот весом более 40 кг желательно хранить так, чтобы его можно было вытащить или столкнуть в море без существенного подъёма.</i>	<i>MoMu 0,1,2</i>
4.20.5 Обслуживание и проверка спасательного плота	MoMu 0,1,2
<i>ВАЖНОЕ ЗАМЕЧАНИЕ. Современная практика показывает, что упакованный спасательный плот может получить серьёзные повреждения при сбрасывании (напр., с яхты на понтон марины) или под действием веса членов экипажа или тяжёлого предмета (напр., якоря). Повреждение может быть нанесено изнутри тяжёлым стальным баллоном с CO₂, которая может протереть или расслоить ближайшие слои материала надувных труб. ИСАФ учредил испытания этого эффекта и в качестве временной меры потребовал, чтобы каждый упакованный в ранец плот ежегодно получал сертификат о проверке. Спасательный плот должен быть подвергнут проверке, если имеются признаки повреждения или износа (в том числе на нижней стороне упаковки). Лицу, ответственному за яхту, следует с особой тщательностью следить за состоянием плота и наносить предостережения: “NO STEP”/ “НЕ НАСТУПАТЬ” и “DO NOT DROP UNLESS LAUNCHING INTO THE SEA” / “НЕ БРОСАТЬ ДО СПУСКА НА ВОДУ”.</i>	<i>MoMu 0,1,2</i>

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
a) Сертификаты обслуживания и/или проверки или их копии должны храниться на борту яхты. Каждый спасательный плот SOLAS и каждый плот, упакованный в ранец, должны иметь действующий ежегодный сертификат с подтверждением статуса нового или проверенного от изготовителя спасательного плота или от признанной изготовителем станции обслуживания.	MoMu 0,1,2
b) Спасательный плот, изготовленный в соответствии с Частью I Приложения А СП (“ORC”), упакованный в жёсткий контейнер или коробку, должен подвергаться обслуживанию ежегодно, или, если так установлено изготовителем, может ежегодно проверяться (не обязательно распакованным) при условии, что на борту имеется письменное подтверждение от признанной изготовителем станции обслуживания того, что испытания прошли успешно.	MoMu 0,1,2
c) Спасательный плот, изготовленный в соответствии с Частью II Приложения А СП (“ИСАФ”), упакованный в жёсткий контейнер или коробку, должен подвергаться обслуживанию ежегодно или, если так установлено изготовителем, может пройти первое обслуживание не позже, чем через 3 года после продажи, а второе – не позже, чем через 2 года после первого. Последующие обслуживания должны проводиться через интервалы не более 12 месяцев.	MoMu 1,2
d) Спасательный плот, изготовленный в соответствии со стандартом ISO 9650, Ч.1, Тип Группы А, упакованный в жёсткий контейнер или коробку, должен обслуживаться в соответствии с указаниями изготовителя, но не реже, чем каждые 3 года.	MoMu 1,2
e) Спасательный плот, изготовленный в соответствии со стандартом ISO 9650, Ч.1, Тип Группы А, упакованный в мешок, должен проверяться ежегодно уполномоченным представителем изготовителя, и обслуживаться в соответствии с указаниями изготовителя, но не реже, чем каждые 3 года.	MoMu 1,2
f) В сертификате обслуживания спасательного плота должно быть указано, в соответствии с какими требованиями он был изготовлен. См. правило 4.20.2.	MoMu 1,2
4.21 Аварийные мешки	
4.21.1 Аварийный мешок или контейнер бедствия для многокорпусных яхт без спасательных плотов	Mu 3,4

	Категория
a) На многокорпусной яхте без спасательного плота должны быть легкодоступные в нормальном и перевернутом положении яхты водонепроницаемый отсек или аварийный мешок, содержащие, как минимум, перечисленные ниже предметы. Аварийный мешок должен иметь собственную плавучесть, на внешней стороне флюоресцирующее пятно оранжевого цвета площадью не менее 0.1 м ² , название яхты, вытяжной шнур и зажим.	Му 3,4
b) <i>Замечание: Не требуется дублировать в аварийном мешке предметы, перечисленные ниже, которые уже должны быть на борту по требованиям Специальных Правил - это правило регламентирует только условия их хранения.</i>	<i>Му 3,4</i>
c) водонепроницаемая ручная морская УКВ радиостанция с комплектом запасных батарей;	Му 3,4
d) водонепроницаемый ручной фонарь с запасными батареями и лампой;	Му 3,4
e) 2 красные парашютные сигнальные ракеты и 3 красных фальшфейера;	Му 3,4
f) водонепроницаемый проблесковый огонь с запасными батареями;	Му 3,4
g) нож.	Му 3,4
4.21.2 Аварийный мешок для спасательного плота	
a) <i>Рекомендуется иметь для каждого спасательного плота аварийный мешок, содержащий, как минимум, перечисленные ниже предметы. Аварийный мешок должен иметь собственную плавучесть, на внешней стороне флюоресцирующее пятно оранжевого цвета площадью не менее 0.1 м², название яхты, вытяжной шнур и зажим.</i>	<i>МоМу 0,1,2</i>
b) <i>Замечание: Не требуется дублировать в аварийном мешке предметы, которые должны быть на борту по требованиям Специальных правил - это правило регламентирует только условия их хранения.</i>	<i>МоМу 0,1,2</i>
4.21.3 Рекомендуемое содержимое аварийного мешка	
a) <i>2 красные парашютные сигнальные ракеты, 2 красных фальшфейера и химический световой стержень циалитового типа (красные фальшфейеры в соответствии с SOLAS);</i>	<i>МоМу 1,2</i>
b) <i>водонепроницаемый ручной приемник EPFS (электронной системы определения места, напр., GPS), по крайней мере, в одном из аварийных мешков на яхте;</i>	<i>МоМу 1,2</i>
c) <i>поисково-спасательный радиомаяк-ответчик (SART), по крайней мере, в одном из аварийных мешков на яхте;</i>	<i>МоМу 1,2</i>

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
d) <i>комбинированный аварийный радиобуй (EPIRB) на 406/121.5 МГц, зарегистрированный на яхту (см. правило 4.19.1), по крайней мере, в одном из аварийных мешков на яхте;</i>	<i>MoMi 1,2</i>
e) <i>вода в контейнерах, которые могут быть повторно запечатаны, или ручной опреснитель с контейнерами для воды;</i>	<i>MoMi 1,2</i>
f) <i>водонепроницаемая ручная морская УКВ радиостанция с комплектом запасных батарей;</i>	<i>MoMi 0,1,2</i>
g) <i>водонепроницаемый ручной фонарь с запасными батареями и лампой;</i>	<i>MoMi 0,1,2</i>
h) <i>непромокаемые костюмы или теплозащитные средства, или мешки для выживания;</i>	<i>MoMi 0,1,2</i>
i) <i>второй плавучий якорь для спасательного плота (не требуется, если спасательный плот уже имеет в своём комплекте запасной плавучий якорь) (рекомендуется стандарт ISO 17339) с вертлюгом и линём длиной более 30 м и диаметром более 9.5 мм;</i>	<i>MoMi 0,1,2</i>
j) <i>два безопасных консервных ножа (если подходят по условиям);</i>	<i>MoMi 0,1,2</i>
k) <i>аптечка первой помощи, содержащая, по крайней мере, два тюбика солнцезащитной мази. Все перевязочные материалы должны быть такими, чтобы ими можно было пользоваться в условиях большой влажности. Аптечка первой помощи должна быть чётко маркирована и повторно закрываема;</i>	<i>MoMi 0,1,2</i>
l) <i>сигнальное зеркало;</i>	<i>MoMi 0,1,2</i>
m) <i>высококалорийная пища (для категории 0 рекомендуется минимум 10000 ккал на человека);</i>	<i>MoMi 0,1,2</i>
n) <i>нейлоновый шпегат, полиэтиленовые мешки, таблетки против морской болезни (рекомендуется минимум 6 таблеток на человека);</i>	<i>MoMi 0,1,2</i>
o) <i>водонепроницаемый ручной УКВ приёмопередатчик авиационного диапазона (если район гонок это оправдывает);</i>	<i>MoMi 0,1,2</i>
p) <i>вода в контейнерах, которые могут быть повторно запечатаны, и ручной опреснитель;</i>	<i>MoMi 0</i>
q) <i>ручной спутниковый телефон в водонепроницаемом футляре со встроенными батареями;</i>	<i>MoMi 0</i>
r) <i>проблесковый огонь;</i>	<i>MoMi 0</i>
s) <i>медицинские средства, включая необходимые любому из членов экипажа, исходя из его состояния;</i>	<i>MoMi 0</i>

		Категория
	t) <i>запасные небьющиеся очки для членов экипажа, пользующихся очками;</i>	<i>MoMu 0</i>
	u) <i>«мокрая» записная книжка с привязанным карандашом;</i>	<i>MoMu 0</i>
	v) <i>громкий свисток (приводимый в действие ртом);</i>	<i>MoMu 0</i>
	w) <i>6 красных парашютных ракет, отвечающих требованиям SOLAS, 3 белые парашютные ракеты, 2 оранжевые дымовые шашки SOLAS, циаитовые световые стержни;</i>	<i>MoMu 0</i>
	x) <i>водонепроницаемый мощный фонарь с запасными батареями и лампами;</i>	<i>MoMu 0</i>
	y) <i>водонепроницаемый ручной приёмник системы позиционирования (EHFS), напр., GPS;</i>	<i>MoMu 0</i>
	z) <i>радиопередатчик системы поиска и спасения (SART);</i>	<i>MoMu 0</i>
4.21.4	Оборудование для дежурного пловца	MoMu 0
	a) <i>Рекомендуется иметь мешок, готовый к немедленному использованию, в пределах досягаемости из входного люка в каюту, который поможет дежурному пловцу в спасении человека, оказавшегося за бортом, содержащий:</i>	<i>MoMu 0</i>
	b) <i>50 м плавучего троса диаметром 8 мм,</i>	<i>MoMu 0</i>
	c) <i>пару ласт,</i>	<i>MoMu 0</i>
	d) <i>полуавтоматический спасательный жилет,</i>	<i>MoMu 0</i>
	e) <i>удобную одежду для спасения упавшего за борт в холодной воде.</i>	<i>MoMu 0</i>
4.22	Спасательные круги	
4.22.1	Следующее должно быть на борту в пределах досягаемости рулевого, и готово к быстрому использованию:	**
	a) спасательный круг с самозажигающимся огнём и плавучим якорем,	**
	b) В дополнение к указанному в п. а), один спасательный круг в пределах досягаемости рулевого, готовый к быстрому использованию, снаряжённый:	MoMu 0,1,2
	i. свистком, плавучим якорем, самозажигающимся огнём и	MoMu 0,1,2
	ii. шестом с флагом. Шест должен быть либо постоянно выставлен, либо полностью автоматически выставляться (без помощи рук) менее чем за 20 секунд. Он должен соединяться со спасательным кругом плавающим линём длиной 3 м (10 ft) и должен быть сконструирован так, чтобы флаг находился на высоте не менее 1.8 м (6 ft) над водой.	MoMu 0,1,2
	iii. Каждый спасательный круг должен быть снабжён мешочком с флуоресцентной краской.	MoMu 0

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория																				
4.22.2 Если на борту есть, по крайней мере, два спасательных круга (и/или спасательных стропа с бум), по крайней мере, один из них должен обладать постоянной плавучестью (например, быть заполнен пенопластом).	MoMu 0,1,2																				
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).	* *																				
4.22.5 <i>Рекомендуется, чтобы спасательные круги имели цвет желто-красного диапазона.</i>	**																				
4.23 Пиротехнические и световые сигналы																					
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.	**																				
ТАБЛИЦА 13																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Красные парашютные ракеты LSA III 3.1</th> <th style="width: 25%;">Красные фальшфейеры LSA III 3.2</th> <th style="width: 25%;">Оранжевые дымовые шашки LSA III 3.3</th> <th style="width: 25%;">Категория</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">6</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">MoMu 0,1</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">MoMu 2,3</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">Mo 4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">Mu 4</td> </tr> </tbody> </table>	Красные парашютные ракеты LSA III 3.1	Красные фальшфейеры LSA III 3.2	Оранжевые дымовые шашки LSA III 3.3	Категория	6	4	2	MoMu 0,1	4	4	2	MoMu 2,3		4	2	Mo 4	2	4	2	Mu 4	
Красные парашютные ракеты LSA III 3.1	Красные фальшфейеры LSA III 3.2	Оранжевые дымовые шашки LSA III 3.3	Категория																		
6	4	2	MoMu 0,1																		
4	4	2	MoMu 2,3																		
	4	2	Mo 4																		
2	4	2	Mu 4																		
4.24 Бросательный конец																					
a) Должен быть предусмотрен бросательный конец длиной 15 – 25 м (50 – 75 ft), легкодоступный из кокпита.	**																				
b) <i>Рекомендуется типа “бросательная сумка” - см. Приложение D.</i>	**																				
c) Должен иметься спасательный строп	MoMu 0,1,2,3																				
4.25 Кокпитный нож																					
Должен быть предусмотрен легко доступный с палубы или кокпита прочный, острый нож в ножнах, надёжно прикреплённый.	**																				

4.26 Штормовые паруса и паруса для тяжёлой погоды	Категория
4.26.1 Конструкция	
<p><i>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 тяжёлом 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.</i></p>	**
4.26.2 Хорошая видимость	
<p><i>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, приобретённый после января 2014 г., должен иметь тело паруса хорошо видимого цвета.</i></p>	**
<p><i>б) Настоятельно рекомендуется, чтобы штормовой трисель был изготовлен или имел участок из хорошо видимого материала.</i></p>	**
4.26.3 Материалы	
<p><i>а) Ароматические полиамиды, углеволокно и подобные волокна не должны использоваться в триселе или штормовом стакселе, но спектра/дайнима и подобные материалы разрешаются.</i></p>	**
<p><i>б) Настоятельно рекомендуется, чтобы стаксель для тяжёлой погоды не содержал ароматических полиамидов, углеволокна и подобных волокон, кроме спектра/дайнима.</i></p>	**
4.26.4 Должно быть предусмотрено следующее:	
<p><i>а) места на палубе для проводки шкотов для каждого штормового паруса и паруса для тяжёлой погоды;</i></p>	**

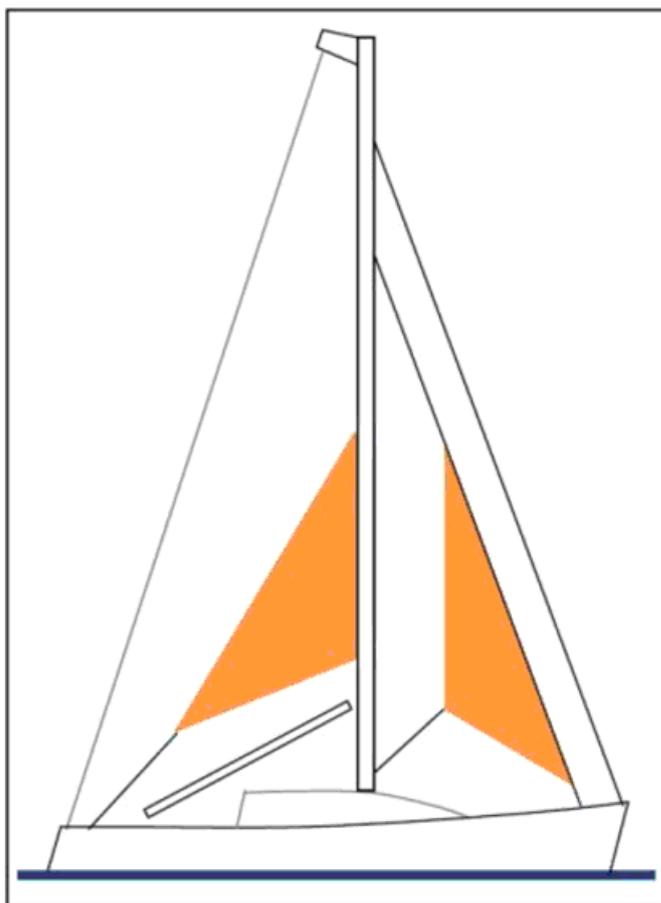
	Категория
<p>b) каждый штормовой стаксель или стаксель для тяжёлой погоды должен иметь приспособления для крепления передней шкаторины к штагу, независимые от устройства с ликпазом. Средства крепления стакселя для тяжёлой погоды должны быть легкодоступны. Средства крепления штормового стакселя должны быть постоянно прикреплены;</p> <p style="color: red;">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.</p>	**
<p>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.</p>	MoMu 0,1,2
<p>d) если штормовой трисель требуется в соответствии с правилами 4.26.4 (c) или (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);</p>	**
<p>e) штормовой стаксель площадью не более 5% квадрата высоты переднего треугольника, с максимальной длиной передней шкаторины в 65% высоты переднего треугольника;</p>	MoMu 0,1,2
<p>f) стаксель для тяжёлой погоды (или парус для тяжёлой погоды на яхте без штага) площадью не более 13.5% квадрата высоты переднего треугольника;</p>	**
<p>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%.</p>	MoMu 3
<p>h) на яхте с убирающимся в мачту гротом должна быть предусмотрена возможность поставить штормовой трисель при убранном гроте.</p>	MoMu 0,1,2
<p>i) <i>Погон триселя должен позволять быстро поднять трисель, когда грот опущен, независимо от того, уложен ли грот на грота-гике, или нет.</i></p>	MoMu 0,1,2

Категория

МоМу 0,1,2

- j) Настоятельно рекомендуется, чтобы на яхте имелся специальный постоянно установленный погон триселя с точкой входа, доступной для человека, стоящего на главной палубе или крыше рубки, или постоянно установленный штаг для подъема триселя.
- k) Настоятельно рекомендуется, чтобы был предусмотрен внутренний штаг, либо постоянно установленный, либо готовый к установке, на который ставится штормовой стаксель.

МоМу 0,1,2



4.27 Плавающий якорь, морской якорь

МоМу 0,1

4.27.1 Для противостояния тяжёлой погоде в течение продолжительного периода настоятельно рекомендуется плавающий якорь для отдачи с кормы или альтернативный морской (парашютный) якорь для отдачи с носа со всей необходимой оснасткой (см. Приложение F).

МоМу 1

4.27.2 Для противостояния тяжёлой погоде в течение продолжительного периода должен быть плавающий якорь для отдачи с кормы или альтернативный морской или парашютный якорь для отдачи с носа со всей необходимой оснасткой (см. Приложение F).

МоМу 0

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

		Категория
4.28	Средства спасения человека за бортом	MoMu 0,1,2
4.28.1	Каждая яхта должна быть оборудована тревожными средствами спасения человека за бортом, включающими аварийную кнопку, легкодоступную для рулевого, которому следует подать звуковой сигнал в помещения яхты и одновременно послать соответствующий сигнал в навигационную систему судна.	MoMu 0
4.28.2	Яхта должна быть оснащена электронной системой позиционирования (EPFS, напр., GPS), с помощью которой можно в течении 10 секунд зафиксировать место падения человека за борт и контролировать это место.	MoMu 1,2
4.29	Палубные мешки (кисы)	Mo 0
4.29.1	Правил 4.29 СП должен применяться только тогда, когда правило 51 ППГ изменено Положением о соревновании, Гоночной инструкцией или Правилами класса с тем, чтобы разрешить палубные мешки (кисы).	Mo 0
	а) Может быть предусмотрен палубный мешок (мешки – кисы) для хранения парусов на палубе.	Mo 0
	б) Палубный мешок (киса) должен быть:	Mo 0
	i. сконструирован так, чтобы гарантировать быстрый сток воды,	Mo 0
	ii. надёжно закреплён так, чтобы не подвергать опасности целостность палубной оснастки, напр. леерных стоек и лееров.	Mo 0

РАЗДЕЛ 5 – ЛИЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

		Категория
5.01	Спасательный жилет	
5.01.1	Каждый член экипажа должен иметь спасательный жилет, который должен удовлетворять следующим требованиям:	**
	а) 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: <ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> (а) с автоматическим и ручным пуском и с поддувом ртом, или: (б) с ручным пуском и с поддувом ртом. <p>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.</p>	**
	б) иметь кроч-строп / набедренные ремни или полную страховочную обвязку в соответствии с ISO 12401; <p>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</p>	**

		Категория
	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 написанные названия яхты или имя носящего его.	**
	h) иметь брызгоотбойник/капюшон для защиты от пены, см. ISO 12402 - 8;	MoMu 0
	i) быть снабжен PBL (персональный радиобуй; как и другие типы APБ, его следует надлежащим образом зарегистрировать в соответствующем органе).	MoMu 0
	j) <i>настоятельно рекомендуется, чтобы спасательный жилет имел брызгоотбойник/капюшон для защиты от пены, см. ISO 12402 - 8;</i>	MoMu 1,2,3,4
5.01.2	Для каждого надувного жилета должен предусматриваться запасной баллон с газом и, если необходимо, активатор.	MoMu 0
5.01.3	На каждой яхте должен быть запасной спасательный жилет или жилеты, удовлетворяющие требованиям правила 5.01.1, в количестве, по крайней мере, на 10% людей на борту (минимум один жилет). По крайней мере, один из запасных спасательных жилетов должен быть полуавтоматическим – для использования при подъеме человека из воды.	MoMu 0
5.01.4	Лицо, ответственное за яхту, должно лично проверять каждый спасательный жилет не реже раза в год.	**
5.02	Страховочный нагрудный пояс и страховочные линии	MoMu 0,1,2,3
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

		Категория
	<i>а) Предупреждаем, что плоский карабин может отцепиться от U-образного болта, если он под нагрузкой повернётся под прямым углом к оси U-образного болта. По этой причине настоятельно рекомендуется использование карабинов с принудительными запирающими устройствами.</i>	MoMu 0,1,2,3
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
	с) На каждой яхте должны быть запасные нагрудные страховочные пояса и лини с оснасткой, как требуется правилом 5.02.1 в количестве, достаточном, по крайней мере, для 10% людей на борту (минимум один комплект).	Mo 0
5.02.3	Страховочный линь, приобретённый в январе 2001 г. или позже, должен иметь вплетённый 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
5.02.5	<i>Настоятельно рекомендуется, чтобы</i>	
	<i>а) постоянные страховочные лини были надёжно закреплены на рабочих местах;</i>	<i>MoMu 0,1,2,3</i>
	<i>б) страховочная обвязка была оснащена кроч-стропом (паховой ляжкой) или набедренными ремнями. Кроч-строп или набедренные ремни вместе с соответствующими пряжками и фурнитурой должны быть достаточно прочными для подъема человека из воды.</i>	<i>MoMu 0,1,2,3</i>
	<i>с) обращать внимание на износ и повреждение, желательно, чтобы швы на поясе и страховочных линиях были резко контрастного цвета с окружающим материалом;</i>	<i>MoMu 0,1,2,3</i>
	<i>д) 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);</i>	<i>MoMu 0,1,2,3</i>
	<i>е) член экипажа перед гонкой подогнал нагрудный страховочный пояс и затем сохранял бы его таким на протяжении гонки.</i>	<i>MoMu 0,1,2,3</i>

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
<p>5.02.6 <i>Предупреждение – нагрудный страховочный пояс не предназначен для буксировки человека в воде. Важно, что должен использоваться как можно более короткий страховочный лить, 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 лия считается наиболее эффективным способом предотвращения падения человека за борт.</i></p>	**
<p>5.03 Персональные огни, указывающие место</p>	MoMu 0
<p>а) Должны быть предусмотрены две упаковки мини-фальшейеров или два огня, указывающих место человека (либо SOLAS, либо импульсные), для каждого члена экипажа: когда человек на палубе ночью, то один должен быть закреплён на нём или быть при нём.</p>	MoMu 0
<p>5.04 Костюмы для плохой погоды</p>	
<p>а) Для каждого члена экипажа должен быть предусмотрен костюм для плохой погоды с капюшоном.</p>	MoMu 0
<p><i>б) 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.</i></p>	**
<p>5.05 Нож</p>	MoMu 0
<p>Должно быть предусмотрено по одному ножу каждому члену экипажа для постоянного ношения.</p>	MoMu 0
<p>5.06 Водонепроницаемый ручной фонарь</p>	MoMu 0
<p>Должно быть предусмотрено по одному плавучему водонепроницаемому фонарю для каждого члена экипажа.</p>	MoMu 0
<p>5.07 Снаряжение для выживания</p>	MoMu 0
<p>5.07.1 Должно быть предусмотрено на каждого члена экипажа по одному комплекту снаряжения для выживания, включающему следующее:</p>	MoMu 0
<p>а) гидрокостюм (обращается внимание на костюмы для постоянного ношения EN ISO 15027-1, и костюмы для покидания судна EN ISO 15027-2 и Кодекс LSA Глава II, 2.3)</p>	MoMu 0

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
b) PLB (Personal Locator Beacon – индивидуальный аварийный радиобуй) с частотами 406 МГц и 121.5 МГц;	MoMu 0
c) персональный прибор в дополнение к PLB в правиле 5.07.1 (b), если имеющийся на яхте прибор для поиска упавшего за борт в соответствии с правилом 3.29.1 (h) требует этого.	MoMu 0
d) <i>Следует обратить внимание на важность ношения во время нахождения на палубе комбинированного PLB на 406 МГц/121.5 МГц: это может помочь обнаружить человека за бортом независимо от оборудования на борту своего судна.</i>	<i>MoMu 0,1,2</i>
e) Если возможно, все устройства PLB, должны быть зарегистрированы в соответствующем органе, с присвоением 16-ричного кода страны, нанесенного на буй. Если страна не обеспечивает возможности регистрации буя, то буй может быть зарегистрирован on-line в системе Коспас-Сарсат IBRD, при условии, что стране разрешена непосредственная регистрация в IBRD	MoMu 0,1,2
5.07.2 <i>Настоятельно рекомендуется обеспечивать каждого члена экипажа аварийным гидрокостюмом на многокорпусных яхтах в условиях, когда есть вероятность гипотермии.</i>	<i>Mu 1,2,3,4</i>
5.08 Водолазное оборудование	
5.08.1 На яхте должно быть, по крайней мере, два костюма для ныряния, каждый покрывающий всё тело и включающий перчатки, ласты и портативный источник воздуха.	MoMu 0

РАЗДЕЛ 6 – ОБУЧЕНИЕ

		Категория
6.01	По крайней мере 30%, но не менее двух членов экипажа, включая шкипера, в течение пяти лет перед стартом гонки должны пройти обучение, как теоретическое по темам правила 6.02, так и по темам правила 6.03, которые включают практические занятия.	MoMu 1,2
6.01.2	Каждый член экипажа, включая шкипера, должен пройти обучение по темам правила 6.01.	MoMu 0
6.01.3	<i>Настоятельно рекомендуется, чтобы все члены экипажа проходили обучение по темам правила 6.01, по крайней мере, один раз каждые пять лет.</i>	<i>MoMu 1,2</i>
6.01.4	Если другое не оговорено в Положении о соревновании, то действующий сертификат, полученный на утверждённых ИСАФ курсах обучения по выживанию человека в море, должен быть принят проводящей организацией в качестве подтверждения соответствия требованиям правила 6.01. Подробнее см. Приложение G – Примерный курс обучения.	MoMu 0,1,2
6.02	Учебные темы для теоретических занятий	
6.02.1	Уход за спасательным оборудованием и его эксплуатация	MoMu 0,1,2
6.02.2	Штормовые паруса	MoMu 0,1,2
6.02.3	Борьба за живучесть судна и ремонт	MoMu 0,1,2
6.02.4	Тяжёлая погода – режим экипажа, управление яхтой, плавучие якоря	MoMu 0,1,2
6.02.5	Человек за бортом – предупреждение падения и подъём	MoMu 0,1,2
6.02.6	Оказание помощи другому судну	MoMu 0,1,2
6.02.7	Гипотермия	MoMu 0,1,2
6.02.8	Организация и методы SAR (Служба поиска и спасения)	MoMu 0,1,2
6.02.9	Предсказание погоды	MoMu 0,1,2
6.03	Темы обучения для практических занятий	
6.03.1	Спасательные плоты и спасательные жилеты	MoMu 0,1,2
6.03.2	Противопожарные мероприятия и использование огнетушителей	MoMu 0,1,2
6.03.3	Средства связи (УКВ, GMDSS – Глобальная система связи при бедствии для обеспечения безопасности на море, спутниковая связь и т.д.)	MoMu 0,1,2
6.03.4	Пиротехника и АРБ (EPIRB)	MoMu 0,1,2

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

	Категория
6.04 <i>Регулярное обучение на борту</i>	**
<i>6.04.1 Рекомендуются, чтобы экипаж практиковался с приемлемой периодичностью в обеспечении безопасности, включая манёвры по подъёму человека из-за борта.</i>	**
6.05 Обучение основам медицины	
<i>6.05.1 По крайней мере, один члена экипажа должны иметь действующий сертификат STCW 95 A-VI/4-2 (Умение оказывать медицинскую помощь) или эквивалентный.</i>	MoMu 0
<i>6.05.2 В добавление к 6.05.1, другой член экипажа</i>	MoMu 0
<i>По крайней мере, два члена экипажа</i>	MoMu 1
<i>По крайней мере, один члена экипажа</i>	MoMu 2
<i>должен иметь действительное свидетельство об окончания курсов первой медицинской помощи в течение последних 5 лет, удовлетворяющий любому из следующих требований:</i>	
<i>i) Свидетельство об окончании признанных ИСАФ и перечисленных на сайте www.sailing.org/specialregs курсов Национальных организаций,</i>	
<i>ii) Свидетельство об окончании курсов первой помощи STCW 95, соответствующих уровню STCW A-VI/1-3 – Элементарная первая помощь, или выше.</i>	
<i>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).</i>	MoMu 3,4
<i>6.05.4 Пример программы курсов первой помощи приведен в Приложении N</i>	**
6.06 Обучение нырянию с аквалангом	MoMu 0
<i>6.06.1 По крайней мере, 30% членов экипажа должны пройти обучение нырянию с аквалангом, чтобы они были способны выполнить основной ремонт под водой и при необходимости оказать помощь в подъёме человека из воды.</i>	MoMu 0

ПРИЛОЖЕНИЕ А Часть I - Минимальные требования, предъявляемые к яхтенным спасательным плотам, изготовленным до января 2003 г.

Приложение А не охватывает спасательные плоты, предназначенные для гонок Категории 0

1.0 Общая конструкция

Спасательный плот (плоты), способный вместить весь экипаж, должен отвечать следующим требованиям:

- a) Место хранения – см. правило 4.20.2.
- b) Должен быть предназначен и использоваться исключительно для спасения жизни на море.
- c) Спасательный плот должен быть сконструирован так, чтобы он был устойчив на волнении, когда он полностью надут и плавает тентом вверх.
- d) Конструкция спасательного плота должна включать тент или укрытие, которое должно автоматически становиться на место, когда плот надут, если Национальная организация или Положение о соревновании не требуют иного. Это укрытие должно быть способно защитить находящихся в нём от внешних воздействий и должно иметь средства для сбора дождевой воды. Тент спасательного плота должен быть хорошо заметного цвета.
- e) Спасательный плот должен быть снабжён фалинем и должен иметь спасательный леер, окружающий его снаружи. Спасательный леер должен быть также укреплен по периметру внутри плота.
- f) Спасательный плот должен легко переворачиваться одним человеком, если он надуется в перевёрнутом положении.
- g) Каждый вход спасательного плота должен быть оснащён эффективными средствами, чтобы дать возможность людям подняться на борт из воды.
- h) Спасательный плот должен быть упакован в ранец или другой контейнер, сконструированный так, чтобы он мог противостоять сильному износу в морских условиях. Спасательный плот в ранце или другом контейнере должен обладать плавучестью.
- i) Плавучесть плота должна быть обеспечена делением на чётное число изолированных отсеков, половина из которых должна быть способна удержать без контакта с водой количество людей, на которое рассчитан спасательный плот, без уменьшения общей поддерживаемой площади.
- j) Число людей, на которое должен быть рассчитан надувной спасательный плот, должно быть равно меньшему из следующих чисел:
 - i) наибольшему целому числу, полученному от деления объёма главных камер плавучести в надутым состоянии (м³), в который для этой цели не включаются ни арки, ни поперечные банки, если таковые имеются, на 0,096; или
 - ii) наибольшему целому числу, полученному от деления внутренней горизонтальной площади сечения спасательного плота (м²), в которую для этой цели могут включаться поперечные банка или банки, если таковые имеются, измеренной до внутренней кромки труб плавучести, на 0,372

- к) Пол спасательного плота должен быть водонепроницаемым и, если Национальной организацией или Положением о соревновании не предписано иное, должен быть способен достаточно изолировать от холода:
- i с помощью одного или нескольких отсеков, которые обитатели могут надуть, если пожелают, или которые надуваются автоматически и могут быть спущены и вновь надуты обитателями; или
 - ii другими равноценными по эффективности способами, не зависящими от надувания.

2.0 Оборудование:

- a) одно плавающее спасательное кольцо, прикреплённое к плавающему линю длиной, по крайней мере, 30 метров;
- b) один безопасный нож и один черпак;
- c) две губки;
- d) один плавучий или морской якорь, постоянно прикреплённый к плоту (рекомендуется соответствующий ISO 17339 или эквивалент);
- e) два весла;
- f) один ремонтный комплект, с помощью которого можно отремонтировать проколы в отсеках плавучести;
- g) один ножной насос или воздушные меха;
- h) один герметичный электрический фонарь;
- i) три ручных красных сигнала бедствия в соответствии с п. 36 SOLAS;
- j) шесть таблеток от морской болезни на каждого человека, из расчёта вместимости плота;
- k) инструкция на пластиковом листе, как выжить на спасательном плоту;
- l) спасательный плот должен надуваться газом, который не вреден для обитателей, надувание должно производиться автоматически либо при выдёргивании линя, либо каким-либо другим столь же простым и эффективным способом. Должны быть предусмотрены средства, чтобы можно было использовать ножной насос или меха для поддержания давления.

3.0 Маркировка спасательных плотов

3.1. На каждый спасательный плот должна быть чётко нанесена маркировка с названием яхты или номером на парусах, или из опознавательного кода на.

- m) тенте,
- n) днище,
- o) чехле или контейнере,
- p) сертификате.

3.2. *Цифры и буквы на спасательном плоту должны быть как можно большего размера и резко контрастного цвета. На каждом плоту должен быть надёжно прикреплён отражающий материал морского типа.*

ПРИЛОЖЕНИЕ А Часть II – минимальные требования, предъявляемые к спасательному плоту ИСАФ

Приложение А не охватывает спасательные плоты, предназначенные для гонок Категории 0

Спасательный плот ИСАФ

Спецификация спасательного плота (Приложение А Часть II) была опубликована в 2002 г. в ещё полностью не разработанном стандарте 9650 ISO, и она хорошо служит морскому сообществу.

Поскольку стандарт 9650 ISO сейчас широко доступен, ИСАФ следует заранее установленной политике поддержки стандарта ISO как своей основной рекомендации. Цель ИСАФ заключается в том, чтобы спецификация ИСАФ продолжала оставаться приемлемой альтернативой, хотя изготовители плотов могут решить больше не выпускать их под маркой ИСАФ. С полной спецификацией спасательных плотов ИСАФ можно ознакомиться на сайте www.sailing.org/specialregs

Пожалуйста, обращайтесь к тексту Специальных правил относительно дополнительных сведений.

Председатель Рабочей группы Специальных правил по спасательным плотам.
Ноябрь 2007 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ В - Указатель стандартов ISO и других применяемых стандартов

Применение и политика развития

Всегда, когда это возможно, Специальные Правила ссылаются на стандарт ISO, нормы CEN, правила SOLAS или другой международно-признанный стандарт. Изменения и улучшения международных стандартов отслеживаются подкомитетом Специальных Правил и могут заменять часть Специальных Правил. Если возможно, существенные изменения будут распространяться только на новые яхты и/или новое оборудование.

ISO (International Organization for Standardization – Международная организация по стандартизации)

ISO является всемирной федерацией национальных организаций по стандартизации (организаций – членов ISO). Работа по подготовке Международных Стандартов обычно проводится через Технический комитет ISO. Каждая организация – член ISO, заинтересованная в вопросе, для рассмотрения которого был создан Технический комитет, имеет право быть представленной в этом комитете. Международные правительственные и неправительственные организации, включая ИСАФ, принимают участие в этой работе. Экземпляры Международных Стандартов могут быть получены в национальных организациях по стандартизации.

Следующие Международные Стандарты (или проекты стандартов) упоминаются в Специальных Правилах:

Стандарт ISO	Содержание	Номер правила
8729	Морские радиолокационные отражатели	4.10
9650	Спасательные плоты	Прилож. А Часть II*
11812	Водонепроницаемые и быстро осушаемые кокпиты	3.09
12401	Палубные страховочные пояса (опубликовано также как EN 1095)	5.02
12402	Персональные средства обеспечения плавучести	5.01
12215	Стандарты на конструкцию корпуса	3.03
12217-2	Оценка остойчивости и плавучести	3.04.4, 3.05
15085	Страховочные тросы (леера), трамплины, сетки, стойки, точки крепления	3.14, 3.15
17339	Плавучие якоря	4.27

* Так в оригинале, но полный текст Части II не приводится (Прим. переводчика).

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

CEN (Committée Européen de Normalisation – Европейский комитет стандартизации) Стандарты (Нормы) CEN разрабатываются в Европе CEN, который публикует EN (Европейские нормы) и тесно сотрудничает с ISO. В Специальных правилах упоминаются следующие:

Стандарт ISO	Содержание	Номер правила
394, 399	Принадлежности спасательных жилетов	5.01
396	Спасательные жилеты	5.01
1095	Палубные страховочные пояса (публикуется также как ISO 12401)	5.02
1913-1-3	Гидрокостюмы	5.07

ABS (American Bureau of Shipping – Американское бюро судоходства)

Руководство ABS по постройке и классификации морских яхт (ABS Guide for Building and Classing Offshore Yachts). Это руководство по размерам элементов конструкции (строительный стандарт) было первоначально опубликовано ABS совместно с Советом по морским гонкам (ORC). Служба рассмотрения проектов, ранее предлагавшаяся ABS, перестала функционировать. Однако экземпляры Руководства можно получить в офисе ИСАФ. Конструкторы и строители могут представить письменные подтверждения того, что они сконструировали и построили яхту в соответствии с Руководством или утверждёнными ABS положениями (см. правило 3.03.1(b)).

RCD (Recreational Craft Directive – Директива для прогулочных судов)

RCD, публикуемая под эгидой Европейского Союза, согласно которой “уполномоченные организации” могут утверждать стандарты на конструкции яхт, которым затем может быть дано право нести марку CE, разрешающую продажу в Европейском Союзе (см. п. 3.03.1 (a) СП).

SOLAS (International Convention for Safety of Life at Sea – Международная конвенция по безопасности человеческой жизни на море, СОЛАС) опубликована IMO (International Maritime Organisation – Международная морская организация), в которой ИСАФ имеет консультативный статус. Правила 3, 10 Части III SOLAS отсылают к Кодексу LSA (Life Saving Appliances – Спасательное оборудование) (опубликованы отдельным буклетом), на которые Специальные Правила делают следующие ссылки:

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

Кодекс LSA	Содержание	Номер правила
Глава III, 3.1, 3.2, 3.3	Световые сигналы (пиротехника)	4.23
Глава II, 2.2.3	Огни спасательных жилетов	5.01
Глава IV, 4	Спасательные плоты	4.20
Глава II, 2.3	Гидрокостюмы	5.07.1
Глава II, 2.5	Теплозащитные средства	Приложение А Часть II*

Адреса

Центральный секретариат CEN
Rue de Stassart 36,
B – 1050 Brussels,
Belgium
tel +32 2 550 08 11
fax +32 2 550 08 19
www.cenorm.be

Центральный секретариат ISO
1 rue de Varembé,
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 Международная морская организация
Albert Embankment,
London EC1 7SR,
Great Britain
email: info@imo.org
tel +44 207 735 7611
fax +44 207 587 3210
www.imo.org

ПРИЛОЖЕНИЕ С - Стандартная карта контрольного осмотра

Пожалуйста, учтите, что это Приложение не является исчерпывающим, а только служит ориентиром для организаторов гонок. Добавляйте правила при необходимости. Экземпляр карты должен быть выдан яхте заранее.

ОТВЕТСТВЕННОЕ ЛИЦО, подготовьте, пожалуйста, яхту и подпишите карту.

ИНСПЕКТОРЫ, отметьте каждый правил галочкой или крестиком в контрольных ячейках. Если нужно, напишите дополнительный отчёт. Покажите карту ответственному лицу и как можно скорее верните карту с отчётом в Гоночный комитет.

ЯХТА _____ Регистрационный номер _____

Число членов экипажа на борту в гонке _____ Вместимость спасательного плота _____

ВНИМАНИЕ. Проверка проводится только для ориентировки. Инспектор не может ограничить или уменьшить полную и неограниченную ответственность владельца и ответственного лица.

"Настоящим я заявляю, что я являюсь владельцем или ответственным лицом и я прочёл и понял Специальные Правила, в частности правила 1.02.1, 1.02.2 и 1.02.3 (Обязанности ответственного лица)".

Подпись _____ Фамилия (печатными буквами) _____

Дата _____

ПОД ПАЛУБОЙ На одной или нескольких койках показано следующее:	Номер правила	Проверка выполнена / замечания
Сколько страховочных поясов и линий?	5.02.2	
Цветные флаги в новых линиях поясов?	5.02	
Сколько дополнительных линий поясов?	5.02.2	
Сколько спасательных жилетов?	5.01	
Туманный горн	4.09	
Ручной фонарь + запасные батареи и лампы	4.07.1(b)	
Мощный фонарь/вспышка + запасные части	4.07.1(a)	
Отсекатели такелажа	4.16	
Сумка с предметами первой помощи и руководство	4.08	
Два прочных ведра	3.23	
Два огнетушителя	4.05	
Шпор сквозной мачты закреплён в степсе?	3.12	
Двигатель постоянно установлен и надёжно закрыт?	3.28.1	
Стаксель для тяжёлой погоды (если не снаряжён на палубе – см. ниже)	4.26.4 (b), (f)	
Схема с размещением главных предметов спасательного оборудования	4.12	
Тяжёлые подвижные предметы надёжно закреплены на месте?	2.03.2	
ПОД ПАЛУБОЙ также показано следующее:		
Сколько действующих сертификатов на спасательные плоты?	4.20	
Сертификаты спасательных плотов не просрочены?	4.20	
Мерительное свидетельство подписано владельцем?		
Срок действия мерительного свидетельства?		
Документ на радиолокационный отражатель (если не 18" уголкового), подтверждающий RCS* не менее 10 м ²	4.10	

* Эквивалентная отражающая способность (Прим. Редакт.)

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

Карты (не только электронные)	4.11	
Соответствие конструктивным требованиям	3.03	
Соответствие требованиям по остойчивости	3.04	
АРБ (EPIRB) на 406 МГц – идентификационный номер?	4.19	
проверенный?	4.19	
Подтверждение о количестве членов экипажа, прошедших обучение?	6.01	
НА ПАЛУБЕ		
Входной люк в каюту запирается	3.08.3(b)	
Показано удерживающее устройство, прикрепленное к брандерщиту (щитам)	3.08.4 (b), (ii)	
Показаны фиксаторы ручек трюмных помп	3.23.4	
Снаряжённый штормовой стаксель (если нет, то стаксель для тяжёлой погоды) со шкотами готов к применению	4.26.4 (a), (e)	
Снаряжённый трисель со шкотами готов к применению	4.26.4	
Можно поставить трисель, не вынимая переднюю шкаторину грота из ликпаза или ползунов грота из рельса?	4.26.4(b)	
Установлено оборудование для управления без руля – оно испытано?	4.15.1(b)	
Радиолокационный отражатель поднят на высоту не менее 4.0 м над водой, как будет использоваться	4.10	
Навигационные огни, основные и запасные, готовы к показу	3.27	
Рундуки кокпита заперты, как для тяжёлой погоды	3.02.1	
Может экипаж, оставаясь пристёгнутым, перемещаться вдоль и поперёк палубы?	4.04.2 (b)(ii)	
Леера натянуты?	3.14.2	
Показаны закреплённые страховочные леера	4.04	
Постоянные страховочные линии на рабочих местах? сколько?	4.04.2(b), 5.02.5(b)	
ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ		
Дата и место последней тренировки “человек за бортом”?	6.04.1	
Сколько членов экипажа тренировались в спасении “человека за бортом” на этой яхте?	6.04.1	
ПИРОТЕХНИКА (СИГНАЛЬНЫЕ РАКЕТЫ)		
Выньте каждую ракету из упаковки и выложите для проверки	4.23	
Красные фальшфейеры, сколько? Все SOLAS?	4.23	
Красные парашютные ракеты, сколько? Все SOLAS?	4.23	
Белые фальшфейеры, сколько?	4.23	
Оранжевые дымовые шашки, сколько? Все SOLAS?	4.23	
Могут члены экипажа описать “в слепую”, как действуют эти сигнальные приспособления?	4.23	

ОТЧЁТ ИНСПЕКТОРА ГОНОЧНОМУ КОМИТЕТУ

Я проверил эту яхту (дата): _____

Место: _____

Замечания: _____

Подпись _____

Фамилия (печатными буквами) _____

ПРИЛОЖЕНИЕ D - Быстрая остановка и спасательный строп

Только для информации

ЧЕЛОВЕК ЗА БОРТОМ – БЫСТРАЯ ОСТАНОВКА И СПАСАТЕЛЬНЫЙ СТРОП (ИЛИ СИЭТЛ-СТРОП)

Если человек падает за борт, то время его подъёма имеет решающее значение. Комитет безопасности на море Союза парусных гонок США, Парусная эскадра военно-морской академии США, Технический комитет Морского клуба Америки и Парусный фонд Сиэтла, Вашингтон, объединили усилия для проведения исследований и морских испытаний простой и быстрой системы спасения. В результате их совместной работы возник новый способ спасения человека за бортом под названием “быстрая остановка”.

Главное здесь – немедленное уменьшение скорости судна приведением и затем маневрирование на умеренной скорости рядом с пострадавшим. В большинстве случаев это эффективнее, чем обычное протягивание галса, а потом поворот фордевинд или оверштаг и возвращение обратным курсом.

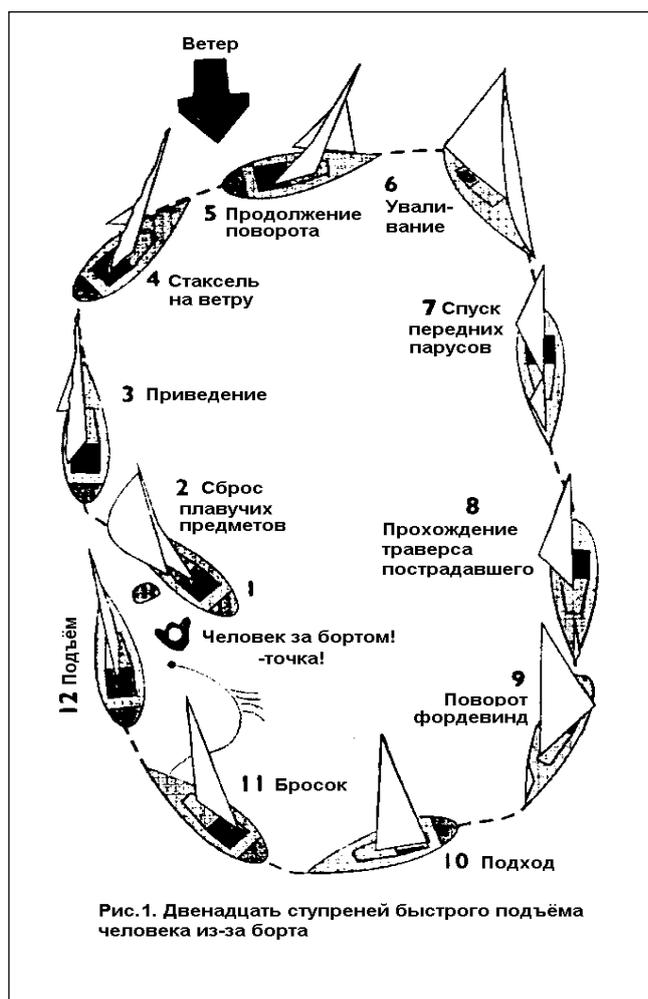
БЫСТРАЯ ОСТАНОВКА

1. Крикните “человек за бортом” и назначьте члена экипажа следить за пострадавшим и показывать его место. Он не должен отводить взгляд от пострадавшего (см. рис. 1).

2. Немедленно обеспечьте плавающие предметы. Бросьте в воду плавающие предметы, такие как кокпитные подушки, спасательные круги и т.п. Эти предметы могут не только оказать помощь пострадавшему, но и обозначить место его падения за борт, что поможет вашему наблюдающему держать его в поле зрения. Развёртывание шеста с флагом (плавающий буйё) требует слишком много времени. Шест поможет поднять пострадавшего в случае неудачи первоначального манёвра.

3. Приведите яхту до левентика и перейдите на другой галс (см. рис. 1)

4. Задержите передний парус на наветренном борту и ещё притормозите яхту.



- 5. Продолжайте поворачивать** с передним парусом на наветренном борту, пока ветер не станет дуть позади траверза.
- 6. Пройдите курсом галфвинд** или бакштаг две или три длины корпуса яхты, затем измените курс почти до полного фордевинда.
- 7. Спустите передний парус**, одновременно удерживая грот в диаметральной плоскости (или около неё). Не ослабляйте стаксель-шкоты даже при быстром опускании парусов, чтобы удержать их внутри леерного ограждения.
- 8. Держите курс по ветру**, пока пострадавший не окажется позади траверза.
- 9. Выполните поворот фордевинд.**
- 10. Подойдите к пострадавшему** курсом примерно 45 – 60 градусов к ветру.
- 11. Установите контакт** с пострадавшим с помощью бросательного конца или другого устройства. Морская академия использует “бросательную сумку”, представляющую собой 23 метра (75 ft) лёгкого плавающего линя и сумку, которую можно бросить на ветер, так как лить, находящийся в сумке, вытравливается, пока она плывёт к пострадавшему.
- 12. Эффективнее поднимать** пострадавшего с наветренной стороны.

Быстрая остановка под спинакером

Такая же процедура используется и со спинакером. Выполняйте предыдущие инструкции. Как только яхта становится против ветра, и спикер-гик отходит к штагу, спинакер-фал отдаётся и парус собирается на баке. Продолжается поворот на другой галс и начинается фаза сближения.

Быстрая остановка на иолах и кечах

Поэкспериментируйте со своей бизанью. Во время морских испытаний установлено, что лучше спустить бизань как можно скорее на ранних стадиях “быстрой остановки”.

Быстрая остановка с использованием двигателя

Нет необходимости использовать двигатель, хотя рекомендуется его запустить и держать на нейтрале во время манёвра “быстрая остановка” на случай, если он понадобится при окончательном сближении. Прежде всего, проверьте вытравленные линии!

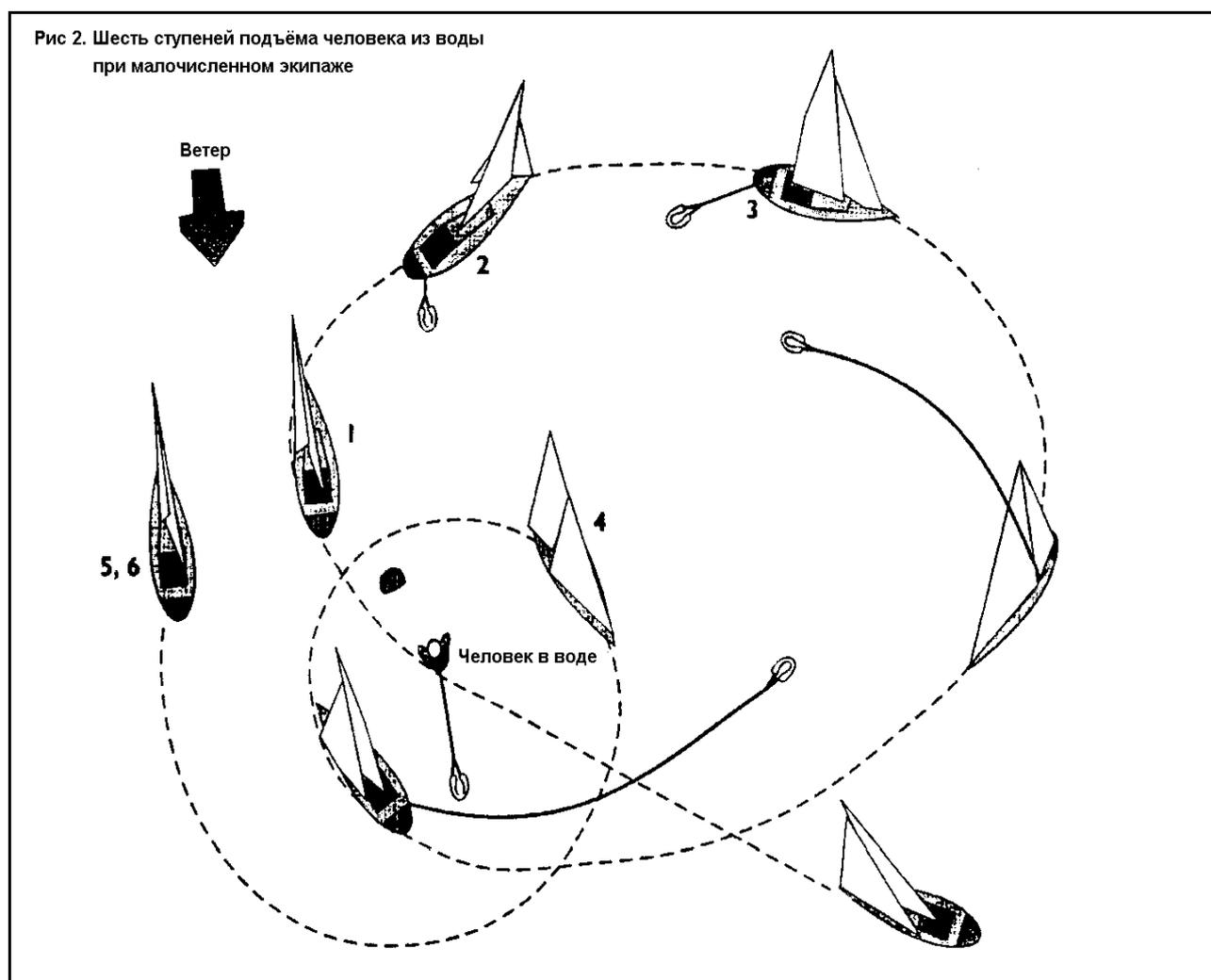
МАЛОЧИСЛЕННЫЙ ЭКИПАЖ

Если на судне всего два человека, то при падении человека за борт оставшемуся члену экипажа трудно выполнять подъем в одиночку. Если пострадавший получил травму, то его подъем на борт может оказаться почти невозможным. Метод “быстрой остановки” легко осуществить в одиночку с одним лишь изменением в процедуре: добавьте “спасательный строп” – плавающее устройство в виде конского хомута, которое выполняет функции подъемного стропа. Спасательный строп прикрепляется к яхте плавающим линём длиной в три-четыре корпуса яхты.

Если человек падает за борт, следует действовать по следующему сценарию:

1. Бросьте подушку или другой плавучий предмет за борт, НЕМЕДЛЕННО приводя яхту к ветру, замедлите ход и остановитесь.

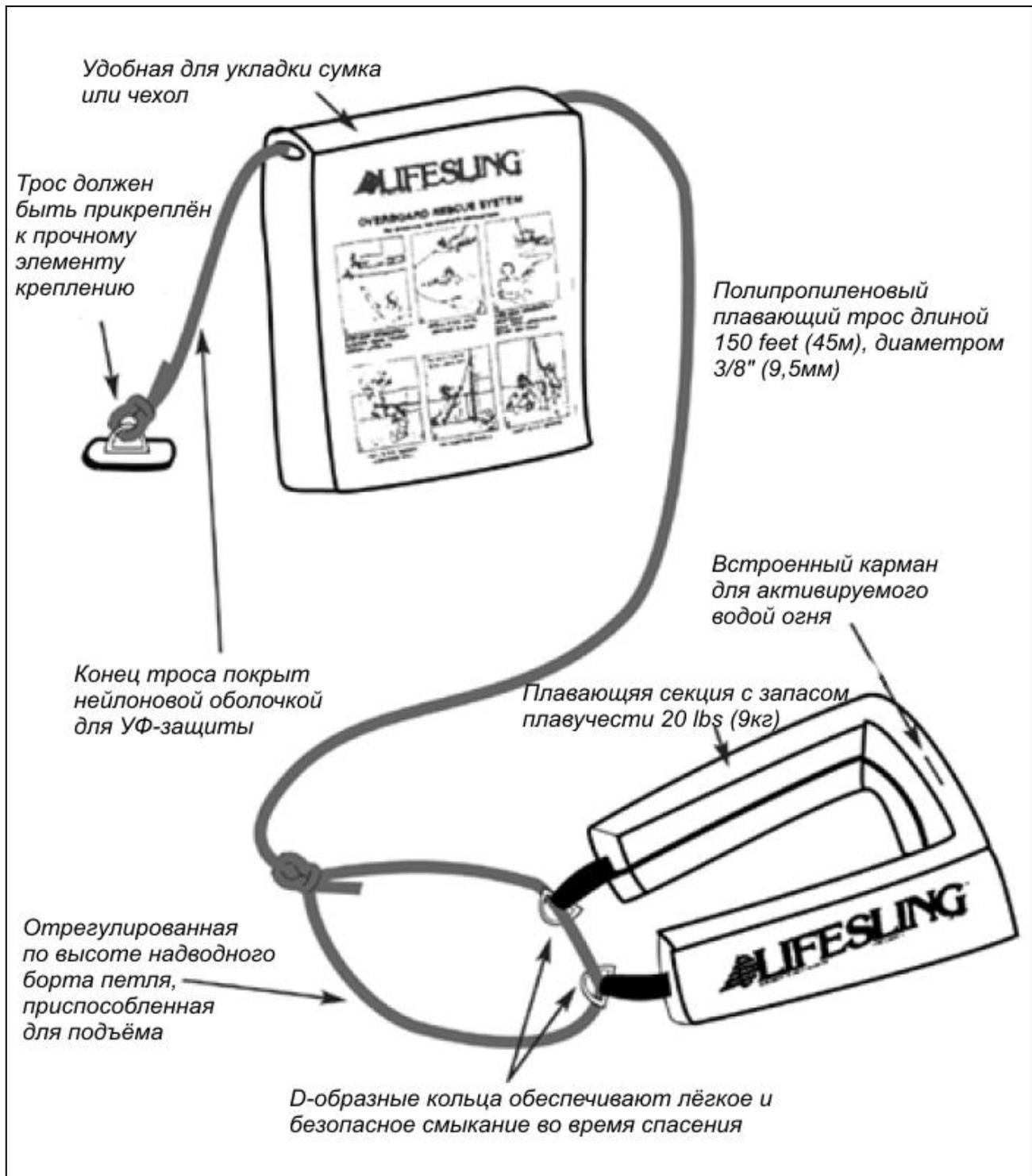
Воспроизводится с любезного разрешения US Sailing



СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

2. Используйте спасательный строп, открыв сумку на кормовом релинге и бросив строп в воду. Он потащится за кормой и вытянет оставшийся линь.

Воспроизводится с любезного разрешения US Sailing

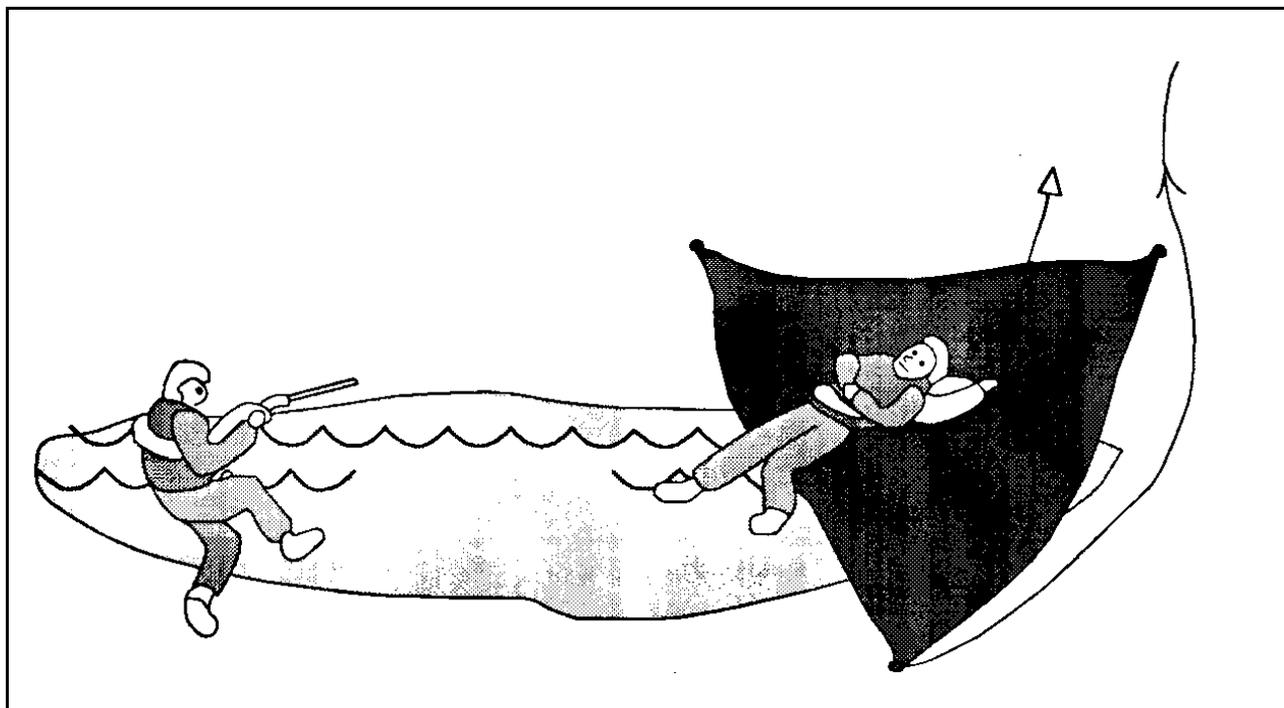


3. Развернувшись, яхта описывает широкую циркуляцию вокруг пострадавшего, а линь со стропом тянутся за кормой. Стаксель остаётся на наветренном борту, увеличивая скорость поворота.
4. Устанавливается контакт с пострадавшим с помощью линя со стропом, вытянувшихся внутрь круга циркуляции яхты. Пострадавший надевает строп через голову под руки.
5. Когда контакт установлен, яхта снова приводится до левентика, стаксель сбрасывается на палубу и спускается грот.
6. Пока яхта медленно дрейфует, начинают выбирать линь и подтягивают пострадавшего к борту. Если необходимо, используйте кокпитную лебёдку на этой стадии, которая должна продолжаться до тех пор, пока пострадавший не будет подтянут к борту и повиснет на стропе (так, чтобы он не выпал из стропа). Если есть выбор, то предпочтительнее горизонтальный подъём, советы по которому даны ниже.

ПОДЪЁМНОЕ УСТРОЙСТВО

Это альтернатива подъёмной оснастке. Запатентованный вариант известен как ‘Три пряжки’. Другим вариантом является прямоугольник, наподобие заворачивающейся сети. Сетка или треугольник из прочного пористого материала крепится к упору для ног, вершина треугольника или край сетки крепится к наращенному фалу. Пострадавший забирается или затаскивается вдоль борта в треугольник или сеть, затем закатывается на палубу при подъёме фала.

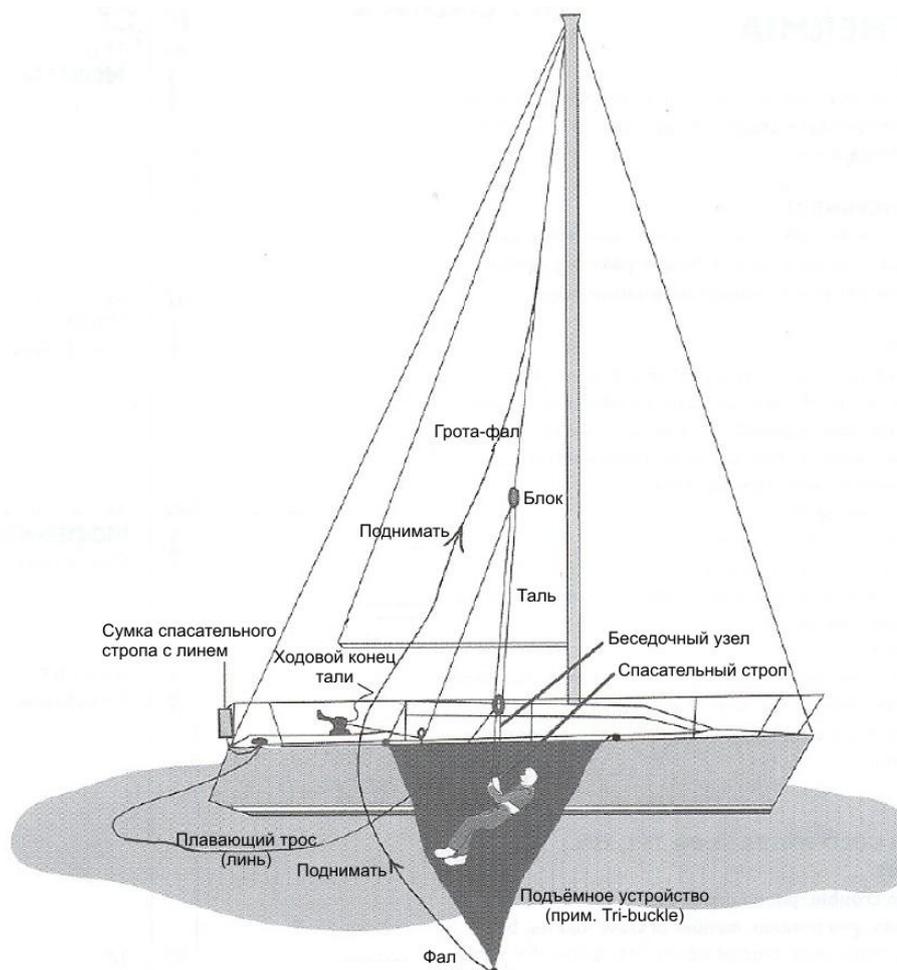
Шок после гипотермии может быть сведён к минимуму с помощью этого метода, который позволяет сохранять горизонтальное положение пострадавшего.



ПОДЪЁМНАЯ ОСНАСТКА

Замечание: В процессе развития подъёмной оснастки стало более очевидно, что пострадавшего лучше сохранять в горизонтальном положении, особенно при длительном пребывании в воде и гипотермии. Особенно желательно подъёмное приспособление или горизонтальный подъём (смотрите ниже).

1. С помощью плавающего соединительного линия подтяните пострадавшего к борту, лучше с наветренного борта, от середины яхты до места, где более доступны утки и лебёдки.
2. Подтяните соединительный линь вверх (если необходимо, то с помощью лебёдки), чтобы вытянуть голову и плечи пострадавшего из воды, и закрепите линь на утке. Пострадавший теперь в безопасности.
3. Присоедините тали в три или четыре лопаря к грота-фалу, поднимите его до заранее определённой точки примерно в 3 м (10 ft) над палубой или настолько высоко, чтобы пострадавшего можно было поднять и перенести через леера. Закрепите фал.
4. Присоедините нижний блок талей к петле (завязанной заранее) на соединительном лине, которая проходит через D-образные кольца стропа.
5. Проведите ходовой конец талей через блок стаксель-шкота или канифас-блок на палубе и заложите его на лебёдку в кокпите. Поднимите пострадавшего на борт на подвижном блоке талей с помощью лебёдки.



ПРИЛОЖЕНИЕ Е - Гипотермия

ЧТО ЭТО ТАКОЕ?

Состояние, при котором под действием холодного воздуха и/или воды понижается внутренняя температура тела. Смерть может наступить из-за слишком низкой температуры мозга и сердца.

ПОЧЕМУ СЛЕДУЕТ БЕСПОКОИТЬСЯ?

Гипотермия даже в слабой форме снижает работоспособность экипажа и увеличивает вероятность несчастного случая. Разумные меры против гипотермии помогут одолеть недуг.

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ

- Надевайте тёплую одежду и спасательный жилет/сбрую. Имейте для всего экипажа снаряжение для плохой погоды. Сухие костюмы великолепны. Защищайте всю поверхность тела, особенно части с высокими потерями тепла: голову, шею, подмышки, бока грудной клетки и пах. Сохраняйте тепло и сухость, но избегайте потения: носите многослойную одежду.
- Чаще меняйте вахты.
- Больше отдыхайте, избегайте утомления.
- Нормально ешьте и пейте, без алкоголя.
- Избегайте обезвоживания, следите за цветом мочи (пейте больше, если цвет становится более интенсивным).
- Избегайте морской болезни.
- Учитывайте индивидуальные медицинские проблемы членов экипажа.
- Регулярно тренируйте экипаж по спасению “человека за бортом”.
- Имейте не менее двух членов экипажа, обученных приёмам искусственного дыхания и массажа сердца.

ВЫЖИВАНИЕ В ХОЛОДНОЙ ВОДЕ (ниже 75°F, 25°C)

- **Если яхта попала в аварию**, наденьте сухие гидрокостюмы или аварийные костюмы. Вызовите помощь по радио; сообщите местоположение, количество экипажа, повреждения, описание яхты. Подавайте визуальные сигналы бедствия. Если возможно, будьте внутри. Оставайтесь на борту до тех пор, пока затопление не станет неизбежным.
- **Если покидаете яхту**, спустите на воду спасательный плот и EPIRB (АРБ – аварийный радиобуй, указывающий местоположение). Возьмите с собой аварийный мешок, визуальные сигналы бедствия и водонепроницаемую ручную УКВ радиостанцию. Разместитесь на плоту, не оставайтесь в воде, так как вода отбирает тепло от тела в 20 раз быстрее, чем воздух. Если можно, держитесь вблизи яхты.
- **Находясь в воде**, экипаж должен держаться вместе около яхты. Так легче найти каждого человека и помочь морально. Поднимитесь на спасательный плот, не снимайте сухой гидрокостюм или аварийный костюм, если он надет.

- **Если нет сухого гидрокостюма или аварийного костюма**, позаботьтесь о том, чтобы на вас был спасательный жилет, оставьте одежду и обувь на себе для некоторой защиты и плавучести. Оставьте головной убор, чтобы защитить голову. Как можно скорее выберитесь из воды целиком или большей частью тела – на спасательный плот, затопленную яхту или плавающие обломки. Старайтесь не плавать и не двигаться в воде, так как это увеличивает потери тепла. Сократите до минимума открытую поверхность тела. Приспособление для защиты от брызг на спасательном жилете значительно уменьшит возможность наглотаться морской воды, а также позволит приспособиться к непроизвольному “затруднению дыхания” при погружении в холодную воду.

ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЕ

Первая помощь при тяжёлой и критической гипотермии, это согревание только для стабилизации температуры. Быстрое согревание, такое как горячий душ или ванна, может быть смертельным; по крайней мере, это вызовет осложнения. Позвольте телу медленно отогреваться самому.

При согревании внутренняя температура тела отстаёт от температуры кожи. Держите пострадавшего в покое продолжительный период времени после полного внешнего выздоровления или до оказания медицинской помощи. Требуется много часов для полного восстановления нормальной температуры, даже если пострадавший говорит, что чувствует себя хорошо.

Всегда считайте, что гипотермия имеет место во всех случаях падения человека за борт, если пострадавший пробыл в воде более 10 – 15 минут.

Пострадавшие могут также захлебнуться, в этом случае нужен кислород. Следите за рвотой.

При спасении с помощью вертолётa, защитите пострадавшего, включая голову, от простуды в потоке воздуха от ротора.

ПЕРВАЯ ПОМОЩЬ ПРИ ГИПОТЕРМИИ

ВСЕ СЛУЧАИ

- Положите пострадавшего горизонтально.
- Перенесите пострадавшего в сухое место, укрытое и тёплое.
- Позволяйте мочиться из горизонтального положения.
- Обращайтесь осторожно.
- Снимите мокрую одежду – разрежьте, если надо.
- Приложите слабое тепло (приятное для вашей кожи) к голове, шее, груди и паху – используйте бутылки с горячей водой, тёплые влажные полотенца.
- Укройте одеялами или спальным мешком; изолируйте от холода – включая голову и шею.
- Сообщите врачу по радио.

ЛЁГКИЕ СЛУЧАИ

- Первая задача – предотвратить дальнейшие потери тепла и позволить телу согреться самому.
- Дайте тёплое сладкое питьё – *никакого алкоголя – никакого кофеина*.
- Приложите слабый источник тепла, чтобы стабилизировать температуру, и/или
- Прогрейте до потения.
- Держите пострадавшего в тепле в горизонтальном положении несколько часов.

УМЕРЕННЫЕ СЛУЧАИ

- То же, что и выше.
- Предложите тёплую жидкость маленькими глоточками, только если пострадавший в полном сознании и способен глотать без затруднений – *никакого алкоголя – никакого кофеина*.
- Пострадавшего должен осмотреть врач.

ТЯЖЁЛЫЕ СЛУЧАИ

- Как можно скорее получите по радио медицинскую консультацию.
- Помогайте пострадавшему, но старайтесь не раздражать его – грубое обращение может вызвать остановку или желудочковую фибрилляцию сердца.
- Не давайте пищи или питья.
- Следите за рвотой и будьте готовы очистить дыхательные пути.
- *Не обращайтесь на просьбы “Оставьте меня одного. Я в порядке”*. Пострадавший серьёзно болен – непрерывно наблюдайте за ним.
- Уложите пострадавшего на койку, закрепите на месте, поднимите ноги, сохраняйте в неподвижном состоянии, никаких физических нагрузок.
- Приложите снаружи слабое тепло к голове, шее, груди и паху – старайтесь не допустить падения температуры, но избегайте слишком быстрого подъёма температуры.

КРИТИЧЕСКИЕ СЛУЧАИ

- *Всегда считайте, что пациента можно оживить – пострадавший от гипотермии может казаться мёртвым* – не прекращайте попыток – пульс очень трудно прощупать, дыхание может прекратиться.
- Обращайтесь с чрезвычайной осторожностью.
- Запрокиньте голову, чтобы открыть дыхательные пути, – смотрите, слушайте и попробуйте ощутить дыхание и пульс в течение от одной до двух полных минут.
- Если есть любые признаки дыхания или пульса, как бы они ни были слабы или редки, не делайте искусственного дыхания, но внимательно следите за изменением признаков жизни.
- Стабилизируйте температуру с помощью доступных источников тепла, таких как согревание в обнажённом виде грудью к спине другим членом экипажа (ноги оставьте в покое).

Если более одной или двух минут нет дыхания или пульса, немедленно начните делать искусственное дыхание. Не прекращайте усилий, пока пострадавший тёплый – живой или мёртвый.

Медицинская помощь обязательна – необходима госпитализация.



ДИАПАЗОНЫ СИМПТОМОВ ГИПОТЕРМИИ

ЛЁГКАЯ СТЕПЕНЬ (97-93°F, 36-34°C)

- Дрожь, холодные руки и ноги.
- Ещё подвижный и способен сам себе помочь.
- Ооченение конечностей, потеря ловкости, неуклюжесть.
- Боль от холода.

УМЕРЕННАЯ СТЕПЕНЬ (93-90°F, 34-32°C)

- Тоже, что и выше.
- Замешательство, потеря способности оценивать время и рассуждать.

ТЯЖЁЛАЯ СТЕПЕНЬ (90-82°F, 32-28°C)

- Дрожь уменьшается или прекращается.
- Дальнейшая потеря способности рассуждать и потеря памяти, замешательство, ненормальное поведение.
- Пострадавший выглядит пьяным, очень неловким, неразборчивая речь, всё отвергает и может противиться помощи.
- Неспособность помочь себе.
- Состояние пострадавшего от полубессознательного до бессознательного.
- Увеличение напряжённости мускулатуры.

КРИТИЧЕСКАЯ СТЕПЕНЬ (82°F, 28°C и ниже)

- Бессознательное состояние, может казаться мёртвым.
- Дыхание слабое или не обнаруживается.
- Пульс медленный и слабый или не обнаруживается.
- Кожа холодная, может быть синевато-серого цвета.
- Сильная напряжённость.

Замечание: Большинство физических симптомов различаются у разных людей и могут быть недостоверным индикатором внутренней температуры тела. Только низкотемпературный термометр для прямой кишки даёт действительную внутреннюю температуру тела (рот охлаждается слишком быстро). В общем, по мере падения температуры симптомы будут нарастать.

Воспроизводится с любезного разрешения US Sailing и Ричарда Клиффорда.

ПРИЛОЖЕНИЕ F - Плавучие и морские якоря

ТЕРМИНОЛОГИЯ

Термин “плавучий якорь” (“drogue”) обычно обозначает устройство, тянущееся за кормой судна, продолжающего управляемое движение по воде, но с уменьшенной скоростью. Термин “морской якорь” (“sea anchor”) обычно обозначает устройство, которое выпускается с носа судна, практически остановленного на воде действием морского якоря.

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПЛОТЫ

Каждый спасательный плот имеет морской якорь, входящий в состав его оборудования. Морской якорь имеет решающее значение для безопасного использования спасательного плота и эффективно снижает возможность переворота плота. Его второе назначение – ограничить дрейф. Запасной морской якорь может находиться в аварийном мешке. Желательно, чтобы морские якоря на спасательных плотах соответствовали ISO 17339, и во время обслуживания следует воспользоваться возможностью проверить их на это соответствие.

ПЛАВУЧИЕ ЯКОРЯ НА ЯХТАХ

Был выполнен ряд исследовательских программ, включая исследования Вольфсоновского отделения Саутгемптонского университета для RORC. При испытаниях плавучий якорь неоднократно предохранял яхты типовых форм от постановки лагом к волне и опрокидывания в штормовом море.

Выпускание плавучего якоря с кормы означает, что волны будут обрушиваться на эту часть яхты, поэтому все отверстия должны быть надёжно закрыты.

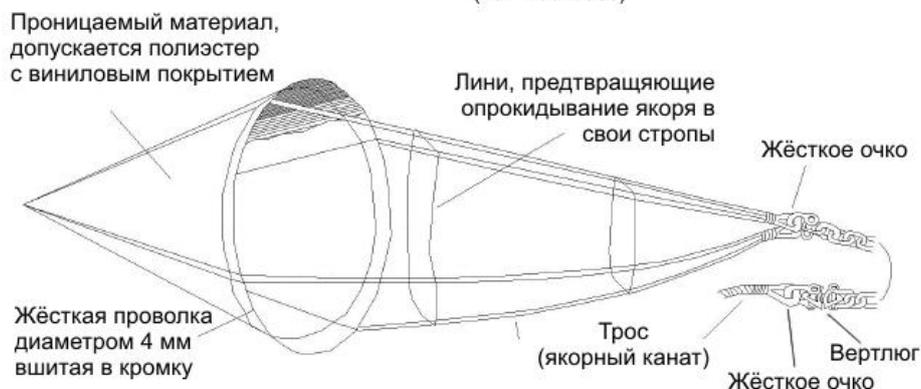
“Последовательный плавучий якорь”, изобретённый Дональдом Джорданом, способен непрерывно тормозить яхту, даже если часть устройства движется в режиме “сёрфинга” на гребне волны.

МОРСКИЕ ЯКОРЯ НА ЯХТАХ

Наиболее распространённой формой морского якоря для яхт является “парашютный” якорь, разработанный на основе авиационных парашютов. Специализированные изготовители накопили много данных, демонстрирующих эффективность устройства, которое даёт возможность удерживать судно носом к волнам, уменьшить дрейф примерно до одного узла и препятствует опрокидыванию.

ПЛАВУЧИЙ ЯКОРЬ ИЗ ПАРУСНОГО МАТЕРИАЛА

(не в масштабе)



Типичные размеры

LWL	Диаметр (мин)	Длина конуса (мин)	Длина строп (мин)
10м (33ft)	1м (3ft 4")	1,3м (4ft 3")	1,3м (4ft 3")
13м (43ft)	1,3м (4ft 3")	1,7м (4ft 11")	1,7м (4ft 11")

ПРИЛОЖЕНИЕ G - ОБУЧЕНИЕ

Примерный курс обучения выживанию человека в море

С благодарностью IMO (Международной морской организации), AYF (Австралийской яхтенной федерации) и RYA (Королевской яхтенной ассоциации), чьи публикации использовались при подготовке Приложения G.

ВВЕДЕНИЕ

1. **Цель примерного курса.** Помочь организовать обучение по Разделу 6 Специальных правил ИСАФ. Примерный курс не является единственным способом организации такого обучения. Другие курсы, отвечающие требованиям Раздела 6, могут применяться Национальными организациями – членами ИСАФ с одобрения ИСАФ (см. правил 7 Введения).

2. **Использование примерного курса.** Желательно, чтобы перед началом курса главный инструктор проверил опыт и знания обучающихся и соответственно пересмотрел детали курсового плана. Обучаемым следует иметь опыт морских плаваний под парусами и подготовиться к курсу, ознакомившись с правилами 6.02 и 6.03. Смотрите также перечень в А 4.2. Специфические знания (например, первая помощь или профессиональные медицинские знания), соответствующим образом документированные, могут служить основанием для освобождения обучающегося от этой части курса.

3. **Подача материала.** подача материала может быть повторена различными способами, пока инструктор не убедится, что обучающиеся достигли хорошего понимания каждого предмета.

4. **Оценка.** Конечными показателями каждого дня являются экзамены, которые должны вместе с текущей оценкой инструктора определить общую оценку. Проходной балл берётся как 60% в каждом оцениваемом разделе.

5. **Выполнение.** Подробные требования приведены ниже. Тщательная подготовка является ключом для успешного осуществления курса.

6. Структура примерного курса.

Часть А описывает структуру курса с целями и темами и даёт перечень предлагаемых учебных средств и оборудования.

Часть В предлагает план лекций и практических занятий. Примерное расписание занятий прилагается, но более важно, чтобы обучаемые достигали сноровки в требуемом умении, чем строго следовали этому расписанию.

Часть С предлагает подробную программу.

7. Учебные курсы, одобренные ИСАФ, и дипломирование обучаемого

7.1. Статус "Одобрено ИСАФ" вместе с правом использовать логотип ИСАФ, может быть присвоен учебному курсу только Национальной организацией – членом ИСАФ, которая должна убедиться, что курс предлагаемого обучения соответствует требованиям правила 6.01. Предоставление одобренного статуса накладывает на Национальную организацию обязанность убедиться, что проводящий курс всё время следует одобренному курсу обучения. Национальная организация должна отозвать статус одобрения, если и когда сочтёт это необходимым.

7.2. *Учебному курсу нет необходимости следовать Приложению G "Примерный курс обучения" для того, чтобы получить одобрение, как было сказано в правиле 7.1 выше. Первостепенное требование состоит в том, чтобы курс обеспечил обучение в соответствии с требованиями правила 6.01.

7.2. * Национальной организации, которая не имеет опыта морского обучения или нуждается в консультации по другим причинам, следует установить через секретариат ИСАФ контакт с Консультативной комиссией морского обучения ИСАФ (ОТАР). ОТАР назначается подкомитетом Специальных правил ИСАФ и отчитывается перед ним.

7.3. Яхтсмен, имеющий действующий сертификат об успешном окончании одобренных ИСАФ курсов выживания человека в море (который действителен в течение 5 лет), должен считаться организаторами гонок отвечающим требованиям правила 6.01.

7.4. Сертификат, выданный на одобренных ИСАФ курсах, должен иметь формулировку "ISAF Approved Personal Offshore Survival Course" ("Одобренный ИСАФ курс выживания человека в море") и может нести логотип ИСАФ.

7.5. Если ничего другого не установлено в Положении о соревновании, то не обязательно, чтобы курс обучения для соответствия правилу 6.01 являлся "одобренным ИСАФ", однако этот статус рекомендуется иметь, если возможно.

Часть А Структура

A1 Размер класса. Рекомендуемый максимальный размер класса – 20 человек. Когда создаются небольшие рабочие группы, то это позволит иметь около четырёх человек в каждой группе. Рекомендуемое минимальное число людей в классе должно быть 10. В противном случае трудно поддерживать дискуссию в маленьких рабочих группах.

A2 Инструкторы должны обладать:

- большим опытом плаваний под парусом вдали от берега, включая плавания при тяжёлой погоде;
- полным знанием материалов курса;
- полным знанием требований Специальных правил ИСАФ;
- хорошим пониманием методов обучения.

A3 Условия и оборудование

* Так в оригинале (прим. переводчика)

A3.1 Требуется подходящая классная комната с партами или столами и стульями. Должна быть возможность передвигать мебель, чтобы можно было использовать разнообразные виды планировки комнаты. Идеально иметь дополнительные комнаты, чтобы, когда класс разделится на группы, каждая группа имела своё помещение для работы.

A3.2 Желательно, чтобы главная комната была оснащена следующим:

- белой или чёрной доской;
- сменными таблицами;
- письменными материалами для обучающихся;
- проектором для транспарантов (ОНР);
- компьютерным проектором (с дополнительным звуковым каналом, если нет встроенного);
- видеомagniтофоном, совместимым с компьютерным проектором;
- PC или портативным компьютером с драйвером CD-ROM, совместимым с компьютерным проектором;
- отражающим экраном, предназначенным для использования с компьютерным проектором;
- достаточным количеством электрических розеток, расположенных так, чтобы можно было безопасно разместить оборудование.

A3.3 Желательно, чтобы комнаты для групп имели стол и стулья, какую-нибудь доску и письменные принадлежности.

A3.4 Может пригодиться видеокамера, которая должна быть совместима с компьютерным проектором или, альтернативно, должна использовать видеоленты, совместимые с видеоплеером.

A3.5 Плавающий бассейн с тёплой водой, со всем необходимым спасательным оборудованием, персоналом и средствами, делающими его подходящим для демонстрации и тренировок со спасательными жилетами и спасательными плотами. Генератор волн может обеспечить дополнительное приближение к реальности.

A3.6 Место вне помещения с соответствующим спасательным оборудованием и персоналом и удобное для демонстрации и тренировок по обращению с пиротехникой и огнетушителями.

A4 Рекомендуемый печатный и демонстрационный материал

Этот раздел будет корректироваться по получении информации от Национальных организаций. Организаторы курсов поощряются к ссылкам на материалы, относящиеся к их собственным областям действия.

A4.1 Для инструкторов

Печатные материалы

- Специальные Правила ИСАФ совместно с отдельно напечатанными Приложениями A2 (спасательные плоты) и G (настоящий документ).
- Правила парусных гонок ИСАФ.
- Международные правила предупреждения столкновений судов в море.
- Адмиралтейская сводка Предупреждений мореплавателям (NP 247).
- Инструкция IAMSAR (International Aeronautical and Marine Search and Rescue – Международный авиационный и морской поиск и спасение) или инструкция для малых судов (готовится).
- ALRS (Admiralty List of Radio Signals – Адмиралтейский перечень радиосигналов), Том 5 GMDSS (Global Maritime Distress & Safety System – Глобальная система связи при бедствии для обеспечения безопасности на море) (NP 285).
- SOLAS (Safety of Life At Sea Convention – Конвенция о сохранении жизни на море), сводное издание.
- Международный кодекс приспособлений для спасения жизни (LSA – Life-Saving Appliance).
- Соответствующий буклет для обучения Национальной организации – члена ИСАФ или, если нет, по крайней мере, одно из:
- Инструкции Практического курса RYA по выживанию в море.
- Эквивалент AYF.
- Эквивалент US Sailing.

Видеокассеты

Главные пути движения циклонов

CD-ROM

COSPAS-SARSAT

A 4.2 Для обучающихся

A 4.2.1 Владение следующим:

- Специальные Правила ИСАФ.
- ППГ ИСАФ (Правила парусных гонок).
- Международные правила предупреждений столкновения судов в море.
- Адмиралтейская сводка Предупреждений мореплавателям (NP 247).
- Инструкция IAMSAR (Международный авиационный и морской поиск и спасение) или инструкция для малых судов (готовится).
- First Aid At Sea – “Первая помощь в море” (Justins and Berry, издание Adlard Coles) или эквивалент.
- Соответствующий учебный буклет Национальной организации – члена ИСАФ или, если нет, по крайней мере, одно из:
- Инструкции Практического курса RYA по выживанию в море.
- Эквивалент AYF.

- Эквивалент US Sailing.

А 4.2.2 Знание:

- ALRS (Admiralty List of Radio Signals – Адмиралтейский перечень радиосигналов), Том 5 GMDSS (Global Maritime Distress & Safety System – Глобальная система связи при бедствии для обеспечения безопасности на море) (NP 285).
- SOLAS (Safety of Life At Sea Convention – Конвенция о сохранении жизни на море), сводное издание.
- Международный кодекс приспособлений для спасения жизни (LSA – International Life-Saving Appliance).
- Международное медицинское руководство для судов (International Medical Guide for Ships – WHO, World Health).

А 4.2.3 Рекомендуется для дальнейшего изучения:

- The Offshore Special Regulations Handbook by Alan Green – “Алан Грин. Справочник по Специальным правилам для морских гонок” (Adlard Coles),
- The Grab Bag Book – “Книга об аварийном мешке” (F&M Howorth, Adlard Coles).
- Instant Weather Forecasting – “Текущее предсказание погоды” (A Watts, Adlard Coles) – (А.Е.Зубков. *Предсказание погоды на море по местным признакам. 2-е издание. Транспорт, 1964*)*.
- Heavy Weather Sailing (A Coles & P Bruce, Adlard Coles) – (К.А.Колс. *Под парусом в шторм. Гидрометеоиздат, 1985*)*.
- Essentials of Sea Survival – “Основы выживания в море” (F.Golden и M. Tipton, Human Kinetics).

Часть С Подробное расписание

Номера правил относятся к номерам занятий в Части В.

Занятие 1. Введение

- 1.0. Инструктор делает обзор курса и административных мероприятий и поясняет процедуры оценок и экзаменов. Если курс одобрен ИСАФ (см. вводный параграф 7), сертификат будет также одобренным. Инструктор должен также представить окончательное расписание занятий.
- 1.1. Важность обучения на официальных занятиях, а так же, как часть стандартного курса, в плавании на парусной яхте.
- 1.2. Важность “безопасного характера”.
- 1.3. Краткий инструктаж экипажа, включая спасательное снаряжение, особенности хранения, аварийные процедуры, ответственность и как послать сигнал бедствия (Mayday) и использовать EPIRB (АРБ) и ракеты в случае, если шкипер и ответственные члены экипажа недееспособны. Показать хранилище карт, требуемое Специальными правилами: опыт и пригодность членов экипажа должны отвечать требованиям.

* Добавлено редактором

- 1.4. Обязанности ответственного лица по безопасности ведения судна, надзору и руководству действиями экипажа. Ответственность членов экипажа за их собственную безопасность и исполнение своих обязанностей для обеспечения безопасности судна и остальных членов экипажа.

Занятие 2. Содержание и обслуживание спасательного и другого оборудования

- 2.1. Обычный порядок проверки, обслуживания, чистки, сушки, подгонки и регулировки и правильное хранение спасательного снаряжения. Привести примеры, например, страховочные пояса, надувные спасательные жилеты, спасательные плоты и так далее.
- 2.2. Проверка должна продолжаться во время плавания и включать, например, проверку такелажа (шплинты на месте и не деформированы, тросы не имеют оборванных проволок, бегучий такелаж не имеет чрезмерного износа, скобы надёжны), кингстонов, дейдвудных сальников, откачку туалета и так далее.
- 2.3. Доступность запасных навигационных огней и основных запасных частей.
- 2.4. Наличие названия судна на плавучем оборудовании.
- 2.5. Проверка и тщательный осмотр спасательных кругов, оснастки для подъёма человека из воды, страховочных линий и так далее.
- 2.6. Понимание того, что вода и грязь в топливном баке могут подняться и попасть в двигатель в очень свежую погоду – обеспечьте, чтобы масляный и топливный фильтры двигателя и т.п. содержались в чистоте и порядке.

Занятие 3. Штормовые паруса

- 3.1. Штормовые паруса и паруса для тяжёлой погоды, в том числе на борту учебной яхты.
- 3.2. Как их ставить?
- 3.3. Где они уложены?
- 3.4. Важность периодической практики даже в слабый ветер.
- 3.5. Понимание изменения давления на вооружение, когда используется уменьшенная парусность в очень тяжёлую погоду.
- 3.6. Опасности перекачивания волны через яхту в шторм и сноса за борт плохо закреплённых или слишком низко установленных парусов.
- 3.7. Опасность тяжёлых металлических скоб на штормовых парусах.
- 3.8. Важность яркого цвета штормовых парусов.
- 3.9. Значение (на некоторых яхтах) закрепления гика внизу в тяжёлую погоду и постановки триселя без гика.

Занятие 4. Борьба за живучесть и ремонт

- 4.1. План минимизации повреждений при приближении тяжёлой погоды.
- 4.2. Ремонтные работы, включая использование запасных материалов и инструментов, чтобы совладать с:
 - .1 потерей руля/румпеля;
 - .2 потерей мачты;

- .3 затоплением, обусловленным (а) повреждением от столкновения впереди, (b) посередине, (c) в корме, (d) неисправностью кингстона;
- .4 выброской на берег;
- .5 повреждениями от тяжёлой погоды, например, (а) сорванным люком, (b) трещиной в крыше рубки;
- .6 потерей килля и/или опрокидыванием;
- .7 столкновением с другим судном, затопленным объектом (например, контейнером), морским животным и т.д.

Занятие 5. Тяжёлая погода - режим экипажа, управление яхтой, плавучие якоря

5.1. Детальное рассмотрение рисков, решений и действий в непредвиденных обстоятельствах, включая режим экипажа, для:

- .1 основных работ в опасных условиях – пристёгиваться перед выходом из люка, оставаться постоянно пристёгнутым (двойное пристёгивание), предупреждать всех, кто идёт вперёд, что спасательные жилеты и пояса должны быть надеты, значение персональных АРБ (PLB – Personal Locator Beacon), особенно при наличии бортового пеленгатора (D/F – Direction-Finder);
- .2 подготовки к штормовой погоде – надёжное закрепление подвижных предметов;
- .3 обеспечения установки страховочных лееров;
- .4 работы в штормовую погоду;
- .5 разработки стратегий поведения в жёсткую погоду;
- .6 подготовки оградительных строп для работы на камбузе, заготовки горячей пищи в термосах в преддверии тяжёлой погоды;
- .7 важности хорошей видимости яхты в штормовом море: демонстрация оранжевой поверхности, использование белого огня или стробоскопической лампы на палубе или такелаже (также об использовании их в пасмурный день), принимая во внимание возможное падение радиолокационного отражателя, если он жёсткого типа.

5.2. Управление яхтой на волнении, делая упор, в частности, на технику управления рулём и влияние условий на яхту и экипаж, принимая во внимание:

- .1 силу ветра;
- .2 продолжительность сильного ветра;
- .3 длину разгона волны;
- .4 структуру волн;
- .5 определение высоты и длины волны, включая методы оценки;
- .6 рефракцию волн;
- .7 сложные структуры волн;
- .8 волны в условиях приливов и течений;
- .9 предвидение опасного волнения;
- .10 угол яхты по отношению к волнению и отдельным волнам;
- .11 заблаговременную замену парусов, процедуру замены парусов, знание яхты и её характеристик и тенденций;

- .12 способность яхты ложиться в дрейф;
- .13 оценка вариантов действия, например, удаление от берега или преодоление бара.

5.3. Влияние плавучего якоря на яхту в тяжёлую погоду.

Занятие 6. Предупреждение падения человека за борт и его подъём

6.1. Предупреждение

- .1 леера, установленные в соответствии со Специальными правилами;
- .2 страховочный пояс должен быть прикреплен ночью и в штормовую погоду (см. Часть С5.1.1);
- .3 недостатки плоских карабинов поясов;
- .4 кроч-строп (паховая ляжка) страховочного пояса предупреждает “выскальзывание”;
- .5 используйте в плохую погоду туалет, а не корму.
- .6 поощряйте использование более коротких страховочных линий и, в частности, линий с мочками посередине, как наиболее приспособляемых (наилучший выход из ситуации буксировки по воде в страховочном поясе, и, чем короче линия (короче 1 м), тем легче оказать помощь при подъёме на борт и снизить потенциальный риск, особенно на быстроходных яхтах).

6.2. Подъём упавшего за борт

- .1 хорошо отработанная процедура (см. Приложение D Специальных правил);
- .2 если нужно, подать сигнал бедствия по радио (“Mayday”);
- .3 готовая к немедленному использованию подъёмная оснастка;
- .4 значение горизонтального подъёма и сохранения горизонтального положения;
- .5 процедура и готовность команды к переодеванию, согреванию и обследованию человека на наличие травм; получение консультации с берега, если необходимо;
- .6 использование свистка, огня на спасательном жилете типа SOLAS, стробоскопической лампы.

6.3. Способы поиска

- .1 наиболее распространённые способы поиска потерянного из вида человека за бортом (поиск расширяющимися квадратами, поиск по извилистой линии, поиск параллельными курсами, поиск по секторам);
- .2 навигационное рассмотрение (установка исходной точки, факторы, влияющие на позицию человека за бортом относительно яхты и земли);
- .3 значимость освещения при поиске, использования PLB (индивидуального аварийного радиобуя) и хорошей видимости одежды;

Занятие 7. Оказание помощи другому судну

7.1. Требования законов и правил

- .1 обязанности SOLAS применяются ко всем судам в плавании**;

- .2 Правила парусных гонок**;
- .3 моральные обязательства;
- .4 обязательность связи**;
- .5 обязательность ведения судового журнала**.

**См. дополнение один (ниже).

7.2. Маневрирование при подходе к тонущему судну

- .1 информировать другое судно и берег;
- .2 быть готовыми к подъёму людей из воды или со спасательного плота;
- .3 действия, если другое судно горит.

7.3. Понимание того, что другая яхта может быть единственным источником помощи.

7.4. Буксировка и движение на буксире.

Занятие 8. Гипотермия

- 8.1. Деятельно противостоять её развитию ношением соответствующей защитной одежды.
- 8.2. Знать симптомы – дрожь, раздражительность, вялость, спотыкание, не-чёткая речь, потеря памяти, чувство холода, бледность, редкое дыхание слабый пульс, ведущие к коллапсу и потере сознания.
- 8.3. Лечение – см. “First Aid at Sea” by Justins and Berry (“Первая помощь в море” Джастинса и Берри) или другие учебники.
- 8.4. Нельзя – давать алкоголь, растирать кожу для согрева или делать искусственное дыхание.
- 8.5. Значение аварийного гидрокостюма, средств теплозащиты (ТРА).

Занятие 9. Организация и методы SAR (Служба поиска и спасения)

9.1. В отношении организаций SAR в районах плавания следует знать:

- .2 номер их проводного канала, чтобы консультироваться, если надо, о планируемых рейсах;
- .3 как вызвать их в случае аварии;
- .4 какие возможности они имеют (и не имеют);
- .5 если используются вертолёты, знать морские системы спасения (подъёмный трос, корзина для подъёма, оснастка для подъёма человека лебёдкой и т. д.) и какой способ подъёма предпочтительнее – с палубы, из воды или со спасательного плота;
- .6 знать, какие радиочастоты следует использовать для прямой связи;
- .7 знать, какие самолеты могут использоваться;
- .8 понимать порядок самолётного поиска, световые сигналы;
- .9 иметь представление об организации глобальной системы SAR;
- .10 как отвечать на попытки спасения со стороны проходящих судов;

.11 знать новые IAMSAR (Международный авиационный и морской поиск и спасение) для малых судов.

Занятие 10 . Предсказание погоды

10.1. Источники предсказания погоды.

10.2. Термины и определения и их точные значения.

10.3. Шкала Бофорта в сравнении со скоростью ветра в статутных милях в час и в узлах (морских милях в час), шкала состояний моря. Надо знать, что в порывах скорость ветра может превышать прогнозируемую на 40% и больше, а высота волны – на 87% или больше.

10.4. Регистрация результатов собственных наблюдений погоды: облачность, ветер, состояние моря, показания барометра, температура моря (иногда решающая) и воздуха и т.д.; делать собственные выводы.

10.5. Быть готовым к местным аномалиям.

Занятие 11. Спасательные плоты и спасательные жилеты (теория)

11.1. Спасательные плоты (теория)

11.1.2. Знание стандартов спасательных плотов: SOLAS, Специальные правила ИСАФ Приложение А Часть II, ISO 9650 Часть 1 Тип 1 Группа А и ORC.

11.1.3. Хранение, уход и обслуживание спасательных плотов.

11.1.4. Аварийные пакеты спасательных плотов.

11.1.5. Содержание и применение аварийного мешка.

11.1.6. Два ключевых элемента в борьбе с опрокидыванием плота – плавучий якорь и карманы водяного балласта.

11.1.7. Механизм опрокидывания и процедура выпрямления.

11.1.8. Когда и как спускать спасательный плот на воду.

11.1.9. Защита спасательного плота в то время, когда он находится у борта после спуска на воду.

11.1.10. Посадка на спасательный плот по возможности в сухом виде: если возможно, используя сухие гидрокостюмы.

11.1.11. Посадка на спасательный плот из воды: значение забортного трапа и хватательных линий.

11.1.12. Организация экипажа как перед посадкой, так и в спасательном плоту: подача сигналов бедствия, несение вахты, ремонт повреждений, медицинское обслуживание, вода, пища, сохранение морального духа, психология выживания.

11.1.13. Знание физиологии шока от холодной воды и гипотермии (см. занятие 8) и их действие на поступки человека в задачах, подобных действиям на спасательном плоту и выживанию.

11.1.14. Использование SART (может быть в аварийном мешке).

11.2. Спасательные жилеты (теория)

11.2.1. Понимание терминологии в вашей части света: знание разницы между спасательным жилетом 150 N (или эквивалентного названия), способным повернуть в воде потерявшего сознание человека лицом вверх за 30

секунд, и меньшего устройства, которое может только обеспечить плавучесть.

- 11.2.2. Понимание принадлежностей, требуемых Специальными правилами: свисток, отражающий материал морского типа, название яхты или имя носящего жилет.
- 11.2.3. Понимание принадлежностей и атрибутов, рекомендуемых Специальными Правилами: огни в соответствии с Кодексом LSA SOLAS, согласованность с EN376 (ISO 12402) или ближайшим эквивалентом, кроч-строп, брызгоотбойник.
- 11.2.4. Знание относительных достоинств и методов использования целиком надуваемых средств плавучести и частично фиксированных, частично надувных, автоматическое надувание, надувание газом по требованию, надувание только ртом.
- 11.2.5. Знание важности хорошей подгонки, спасательный жилет для быстрого надевания, совместимость с нагрудным страховочным поясом.

Занятие 12. Экзамен (1)

Это один из двух экзаменов. Время для ответов на вопросы около 15 минут, с 5 минутами отметки документов после раздачи в классе. Вопросы должны быть поставлены так, чтобы на них можно было быстро ответить, например, мультिवыбор, по крайней мере, с двумя вопросами, требующими некоторого изложения фактов или перечня. Общая оценка курса будет состояться из двух экзаменов, плюс оценка преподавателя во время классных и практических занятий (см. вводный правил 4).

Занятие 13. Спасательные плоты и спасательные жилеты (практика)

- .1 Бассейн с возможностью создавать волны добавит реальности.
- .2 Обучающиеся надевают рубашку, брюки плюс непромокаемый костюм, и пытаются плыть сначала без жилета, а затем со спасательным жилетом с плавучестью 150 N. Большинство упражнений проводится, когда на всех обучающихся надеты спасательные жилеты 150 N.
- .3 Надуйте спасательный плот и посадите в него полный комплект людей: (а) - с бортика бассейна, (b) - из воды (покажите разницу между посадкой в плот по трапу и без него); пройдите некоторую дистанцию на вёслах.
- .4 Опрокиньте спасательный плот и дайте каждому обучающемуся выпрямить плот, находясь в воде.
- .5 Обучающиеся втаскивают в плот одного спасаемого, который изображает беспомощного.
- .6 В полностью загруженном плоту обучающиеся проверяют всё снаряжение, включая содержимое спасательного мешка, развёртывая или используя всё, включая пищу и воду.
- .7 Обучающиеся пытаются подать солнечные сигналы (используя отражатель в крыше) со спасательного плота (труднее, если работает генератор волн).
- .8 Обучающиеся работают с ручной водонепроницаемой УКВ радиостанцией и ручным водонепроницаемым GPS, разговаривают с инструктором, как со спасательным судном.

- .9 Обучающиеся испытывают спасательные жилеты с кроч-стропом и без него.
- .10 Каждый обучающийся проверяет использование брызгоотбойника в условиях волнения.
- .11 Группа проверяет способность спасательного жилета к самоспрямлению.
- .12 Образуя круг в воде, помогают присутствием и морально – техника помощи в суматохе.
- .13 Буксировка человека, находящегося без сознания.
- .14 Используя бросательный конец, помогают подтащить пострадавшего, находящегося поблизости.
- .15 При удобном случае, используя бассейн, можно провести демонстрацию оснастки для подъема упавшего за борт, страховочных линий, спасательных кругов и т.п.
- .16 Если можно затемнить бассейн, то демонстрируются отражающие ленты.
- .17 Обучающиеся, которые носят очки, могут подумать о небьющейся паре в их личной сумке для выживания.

Занятия 14/15. Предупреждение пожара и борьба с огнём (теория и практика)

- .1 Теория пожара.
- .2 Наиболее общие случаи пожара на малых судах.
- .3 Предупреждение пожара.
- .4 Оборудование – огнетушители, кошма, обслуживание, проверка, использование, соответствие назначению. Преимущества и недостатки различных типов огнетушителей.
- .5 Практическая работа с огнетушителем (реальный огонь не требуется в этом курсе обучения).

Занятия 16/17. Приборы связи (УКВ, Глобальная система связи при бедствии для обеспечения безопасности на море (GMDSS), спутниковая) (теория и практика)

- .1 Постоянно установленные и переносные УКВ станции.
- .2 Требования Специальных правил к мощности УКВ станции – на выходе 25 Вт, антенна на мачте, аварийная антенна.
- .3 SSB (знание электронных адресов и других возможностей связи через некоторые береговые станции, режимы дневных морских яхт и т.п.).
- .4 Спутники связи: А, В, С, D и М. Не типа INMARSAT (например, Iridium).
- .5 Наземная сотовая телефонная связь. Ограничения.
- .6 GMDSS, цифровой избирательный вызов (DSC), AIS .
- .7 Авиационные УКВ станции и их использование в SAR.
- .8 Обязательность ведения журнала связи, связанная с сигналами бедствия**.

***См. дополнение ниже.*

Полезные советы по связи и ряду других вопросов судовождения содержатся в книге: Ю.В.Власов, В.А.Евстратов, С.В.Жиров. Практические советы будущим капитанам катеров и лодок. Росконсульт, 2004. (Примечание редактора).

Занятия 18/19. Пиротехника и АРБ (EPIRB) (теория и практика)

- .1 Пиротехника, требуемая в Специальных правилах: фальшфейеры, парашютные ракеты, дымовые шашки. Использование, предосторожности, дальность видимости, продолжительность, поведение при сильном ветре, высота подъема парашютной ракеты и избежание помех самолётам, разным рабочим механизмам.
- .2 Хранение пиротехники, включая некоторое количество, готовое к использованию.
- .3 Использование белых фальшфейеров
- .4 Понимание работы АРБ на 406 МГц и его вспомогательного буя на 121.5 МГц; расфазирование 121.5 МГц как система быстрой подачи сигналов бедствия, её использование в местном наведении подразделениями SAR и яхтами со специальными ручными пеленгаторами на борту в сочетании с блоками 121.5 МГц, известными как PLB.
- .5 Понимание работы буя типа ARGOS.
- .6 Понимание интеграции буёв, подающих сигналы бедствия, в системе GMDSS.
- .7 Обратит внимание на Службу безопасности INMARSAT www.inmarsat.com/safety , содержащую много информации о безопасности на море, включая получение информации о безопасности на море через INMARSAT-C или Min-C. Это полезнее, чем использовать только GMDSS.

Занятия 20. Экзамен (2)

Второй экзамен из двух. Время для ответов на вопросы около 15 минут, с 5 минутами расстановки отметок после раздачи документов в классе. Вопросы должны быть поставлены так, чтобы на них можно было быстро ответить, например, с вариантами ответов, по крайней мере, с двумя вопросами, требующими некоторого изложения фактов или перечня. Общая оценка курса будет состояться из двух экзаменов, плюс оценка преподавателя во время классных и практических занятий (относительно подробностей см. вводный правил 4).

Дополнения

1. Правила Парусных Гонок гласят:

“1. Безопасность

1.1. Помощь находящимся в опасности

Яхта или спортсмен должны оказать всю возможную помощь любому лицу или судну, находящемуся в опасности.”

2. Конвенция SOLAS Глава V

Правило 33 (заменяет старое правило 10) гласит:

“Капитан судна в море, которое находится в таком положении, что способно оказать помощь, при получении сигнала из любого источника, что люди находятся в

опасности в море, обязан идти с максимально возможной скоростью для оказания помощи, информируя, если возможно, потерпевших или службу SAR о своих действиях. Если судно, принявшее сигнал бедствия, не способно или считает в сложившихся условиях неблагоприятным или невозможным оказать такую помощь, то капитан должен записать в судовой журнал причину, мешающую оказать помощь людям, находящимся в опасности, принимая во внимание рекомендации Организации*, и проинформировав соответствующую службу SAR.

Настоятельно рекомендуется ссылка на исходный текст и его смысл.

3. Ежегодная сводка Адмиралтейских извещений мореплавателям NP 247 Раздел 4 Параграф 1 гласит:

“Радиовахта на международной частоте бедствия, которую требуется нести в море для определённого класса судов, является одним из наиболее важных факторов в организации спасения людей, терпящих бедствие в море, и каждому судну следует вносить свой вклад дело безопасности, неся вахту на одной или большем числе частот бедствия настолько долго, насколько это практически возможно, даже если это не требуется правилами.”

* Немедленные действия, которые должны быть предприняты каждым судном при получении сообщения о бедствии, указаны в Руководстве IAMSAR, с дополнениями.

**Часть В Примерное расписание (2 страницы)
 Специальные Правила ИСАФ для морских гонок,
 Приложение G,
 Примерный курс обучения, Часть В, День 1**

Занятие	СП	Тема	Теория*	Практика	Начало	Конец
1		Введение	00:30		11:00	11:30
	6.02.0	Темы обучения для теоретических занятий				
2	6.02.1	Уход за спасательным снаряжением и его эксплуатация	00:15		11:30	11:45
3	6.02.2	Штормовые паруса	00:20		11:45	12:05
4	6.02.3	Борьба за живучесть судна и ремонт	00:20		12:05	12:25
5	6.02.4	Тяжёлая погода – режим экипажа, управление яхтой, плавучие якоря	00:35		12:25	13:00
		Перерыв	01:00		13:00	14:00
6	6.02.5	Человек за бортом – предупреждение и подъем	00:30		14:00	14:30
7	6.02.6	Оказание помощи другому судну	00:15		14:30	14:45
8	6.02.7	Гипотермия	00:20		14:45	15:05
		Перерыв	00:15		15:05	15:20
9	6.02.8	Организация и методы SAR	00:20		15:20	15:40
10	6.02.9	Предсказание погоды	00:30		15:40	16:10
	6.03.0	Темы обучения для включения в практические занятия				
11	6.03.1	Спасательные плоты и спасательные жилеты (теория)	00:30		16:10	16:40
12		Экзамен	00:20		16:40	17:00

Общее учебное время за 1 день*	06:00
Чистое учебное время за 1 день	04:45
Время перерывов за 1 день	01:15

* включая перерывы

Специальные Правила для морских гонок ИСАФ,
Приложение G,
Примерный курс обучения, Часть В, День 2

Занятие	СП	Тема	Теория*	Практика	Начало	Конец
13		Спасательные плоты и спасательные жилеты (практика)		02:00	09:00	11:00
14	6.03.2	Предупреждение пожара и борьба с огнём (теория)	00:15		11:00	11:15
15	6.03.2	Предупреждение пожара и борьба с огнём (практика)		00:30	11:30	12:00
16	6.03.3	Средства связи (УКВ, GMDSS, спутниковая и т.д., теория)	00:20		12:00	12:20
17	6.03.3	Средства связи (УКВ, GMDSS, спутниковая и т.д., практика)		00:25	12:20	12:45
		Перерыв	00:45		12:45	13:30
18	6.03.4	Пиротехника и EPIRBs (теория)	00:20		13:30	13:50
19	6.03.4	Пиротехника и EPIRBs (теория)		00:30	13:50	14:20
20		Экзамен	00:20		14:20	14:40
		Перерыв	00:15		15:05	15:20

Общее учебное время за 2-й день*	02:05	03:25
Чистое учебное время за 2-й день	04:30	
Время перерывов за 2-й день	01:00	

Общее учебное время*	08:05	03:25
Чистое учебное время	05:50	
Время перерывов	02:15	

* включая перерывы

Часть D – Курсы повышения квалификации по персональному выживанию в море

Яхтсмены, с истекшим сроком сертификатов могут пройти курс переподготовки продолжительностью около 8 часов. Он должен содержать следующие темы:

- | | |
|-----------------------------|---|
| Занятие 1 (1 час) | Обновления и последние изменения в Специальных Правилах для морских гонок ИСАФ, соответствующих национальных документах, или любые другие изменения, имеющие важное значение. |
| Занятие 2 (1 час) | Новое оборудование для обеспечения безопасности. |
| Занятие 3 (1 час) | Последние уроки и выводы из происшествий с человеческими жертвами и инцидентов в морских гонках. |
| Занятие 4 (1 час) | Изменения в организации национальных/региональных морских поисково-спасательных операций, средствах поиска и спасения, их местоположении и т.д., а также в соответствующих метеорологических службах. |
| Занятие 5 (2 часа) | Практические занятия в воде со спасательными жилетами, спасательными плотами, спасательными стропами и т.д. |
| Занятие 6 (1 ½ часа) | Медицинское и / или противопожарное обучение в соответствующих случаях на основе национальных правил. |
| Занятие 7 (½ часа) | Письменный экзамен |

Подробное содержание должно быть разработано соответствующими Национальными Организациями – членами ИСАФ. После прохождения курса и сдачи письменного экзамена может быть выдано новое свидетельство на следующий пятилетний период.

ПРИЛОЖЕНИЕ Н - Кодекс ИСАФ по организации океанских гонок

Океанской гонкой считается любая гонка, проходящая вдали от берега, протяжённостью более 800 морских миль.

1. Организаторы океанских гонок должны проконсультироваться с **SAR (поисково-спасательными службами) органов власти**, в водах которых предполагается прохождение гонки. Среди прочего, должно быть рассмотрено следующее:
 - Взаимные обязанности.
 - Средства обеспечения безопасности.
 - Покрытие спутниковой связью.
 - Средства отслеживания положения яхт.
 - Оборудование для обеспечения безопасности на борту
 - Уроки, извлеченные из недавних событий
 - Обмен контактными данными, телефонными номерами и т.д.
2. Должен быть сделан **Анализ рисков**, включая следующее:
 - Метеорологические условия (айсберги, основные течения, полосы тумана, водовороты и т.д.).
 - Районы коммерческого судоходства, зоны разделения движения и т.д.
 - Требования к остойчивости.
 - Средства и охват SAR (поисково-спасательных служб).
 - Пиратство и другие вопросы безопасности и т.д.
3. Должны быть учтены **Вопросы экологии**, как, например, зоны заповедников.
4. Должно быть выпущено **Извещение мореплавателям** о проведении гонки (совместно с Национальной администрацией).
5. Должна быть создана **Организационная структура**, которая должна включать, директора гонки (если применимо), председателя гоночного комитета, главного секретаря гонки, лиц, ответственных за безопасность, медицинскую помощь, работников средств массовой информации и т.д.
6. Организаторы гонки должны потребовать от участвующих яхт:
 - Список экипажа с именами, гражданством, контактными данными, данными персональных радиомаяков и телефонными номерами ближайших родственников.
 - Для всех яхт - все данные, зарегистрированные для радиосвязи и передачи данных, такие, как позывные, морской подвижной службы (MMSI), АРБ и т.д.

- Данные и описания яхты (в том числе электронные фотографии).
- Декларацию владельца/рулевого, касающуюся ответственности.

7. Должен быть организовано **центр управления гонки** с круглосуточным дежурством. Расписание дежурств должно предусматривать возможность усиления рабочего режима. Может быть целесообразно до гонки организовать учебный курс для дежурных офицеров, в том числе по возможным сценариям инцидентов. Желательно до начала основных длинных гонок организовать брифинг для шкиперов и штурманов в центре управления гонкой, а по возможности – и в морской спасательно-координационный центр (МСКЦ).

В центре управления гонкой должен вестись вахтенный журнал. Следует разработать форму для ежедневных отчётов. Должны быть предусмотрены диктофоны для записи радиопереговоров и управления в кризисной ситуации.

8. **Информационный пакет о безопасности** в гонке с описанием данных яхт (в том числе электронными фотографиями), оборудования для обеспечения безопасности, радиосвязи и медицинского оборудования, именами ключевых сотрудников гоночного комитета и т.д. должны быть распространены среди участвующих яхт, а также соответствующих МСКЦ (морских спасательно-координационных центров).

9. Должна быть создана **Группа кризисного управления**, включающая председателя гоночного комитета, лицо, ответственное за безопасность, медицинское обеспечение, и других необходимых лиц. Группа должна включать пресс-секретаря и официальных представителей проводящей организации.

10. При серьезных инцидентах должна быть создана **Группа кризисной поддержки**, включающая психологов, медиков духовенство, предназначенная как для непосредственной поддержки экипажей и членов их семей, так и для последующих расследований с участием экипажа. Она может быть организована гоночным комитетом или соответствующими органами власти.

11. Могут произойти инциденты, которые являются существенными, но все же не настолько серьезными, чтобы задействовать подразделения МСКЦ и SAR. Для таких инцидентов организаторам гонки следует предусмотреть, обеспечение сетью контактов и ресурсов по всей зоне гонок, чтобы быть в состоянии обеспечить буксировку, доставку оборудования и т.д.

12. Организаторы должны предоставить **план безопасности в чрезвычайных ситуациях**, в том числе порядок действий при инцидентах, разработанный в результате анализа рисков. Одним из пунктов должно быть предусмотрено, когда и как связаться с членами семей, спонсорами и т.д. на различных этапах

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

при потере связи с яхтой, получении просьбы об оказании помощи, или сигналах бедствия.

13. Все яхты должны быть оборудованы в соответствии с нормами, которые, по меньшей мере согласуются с соответствующим уровнем Специальных Правил, утверждённых ИСАФ. Могут быть установлены дополнительные требования, например, для радио- и медицинского оборудования.

14. В соответствии со Специальными Правилами, достаточное количество членов экипажа на каждой яхты должны пройти **курс выживания**. Помимо основных требований ISAF для курса личного выживания, предусмотренного в СП Приложении G, организаторы гонки могут также предписать:

- Какой опыт совместного плавания на конкретной яхте может потребоваться.
- Какие практические тренировки действий, которые могут потребоваться от экипажа, такие, как тренировки «человек за бортом», эвакуация вертолётom и т.д., должны быть выполнены.

15. До старта должна быть выполнена **Проверка безопасности**, которая должна включать:

- Оборудование для обеспечения безопасности.
- Соответствующие сертификаты на оборудование радио- и спутниковой связи.
- Проверка индивидуальной и коллективной подготовки.
- Способность к выживанию и резерв характерных для океанских гонок возможностей, таких, как запас воды, медицинская подготовка и т.д.

Однако вся ответственность за безопасность всегда лежит на Ответственном лице.

16. Данные **системы слежения** должны быть доступны, и связаны с официальной веб-страницей гонки.

17. **Метеорологические данные** могут быть разрешены для загрузки с общедоступных метеорологических центров, или могут централизованно предоставляться организаторами гонки для сокращения расходов на спутниковую связь.

18. Гонки должны проводиться в соответствии с ППГ ISAF и МППСС, всякий раз, когда предполагается применение этих правил. Особое внимание должно быть уделено разделению зон движения и избеганию трасс коммерческого судоходства.

19. Организаторы гонки при необходимости должны, в дополнение к сведениям, предоставляемым в соответствующие органы SAR, также предоставлять:

- **Телемедицинской службе помощи (TMAS)** или сообщить TMAS, какие организаторы имеют в наличии сведения;

- Для каждой яхты:
 - перечень медикаментов и медицинского оборудования.
 - подробная информация о любой TMAS или частного медицинского обслуживания, организованного для яхты.
- Для каждого члена экипажа:
 - имя и контактные данные врача, который допустил членов экипажа для внесения в заявку (если применимо).
 - имена и контактные данные домашних врачей членов экипажа.
 - способы получения быстрого доступа к медицинской документации в случае необходимости.
 - сведения о пройденных курсах первой и медицинской помощи.

20. Положение о соревновании может включать:

- Требования к страховке
- Требуемые индивидуальные и коллективные курсы обучения.
- Какие метеорологические данные и прогнозы будут разрешены.
- Другие вопросы по мере необходимости.

21. Гоночная инструкция может включать инструкции:

- О постоянном дежурстве на 16 канале УКВ.
- О необходимости иметь постоянно активированный АИС, или о необходимости активировать АИС в случаях ухудшения видимости или в районах с активным коммерческим судоходством.
- О любых других вопросах безопасности по мере необходимости.

22. Собрание про извлечённые уроки безопасности должно быть организовано после гонки.

**ПРИЛОЖЕНИЕ J - КАТЕГОРИЯ 5 СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРАВИЛ
для гонок в прибрежных водах**

Специальные Правила Категории 5 предназначены для использования в коротких гонках, проводимых только в дневное время вблизи берега в относительно тёплых и защищённых водах, где имеются подходящие укрытия и/или эффективная помощь может быть оказана на протяжении всей дистанции.

За исключением рекомендованного в правиле 3.14 (Релинги и т.д.), о чём см. основные разделы Специальных Правил, все правила, относящиеся к Категории 5, приведены в Приложении J.

**Категория 5 – Часть А Основные правила
Должны соблюдаться следующие правила:**

Правило	Содержание
1.02	Обязанности ответственного лица 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, который прошёл соответствующую подготовку и физически готов противостоять плохой погоде. Оно должно быть убеждено в прочности корпуса, рангоута, такелажа, парусов и всей оснастки. Оно должно обеспечить, чтобы все спасательное оборудование содержалось и хранилось должным образом, а экипаж знал, где оно располагается и как им пользоваться.
2.03.1	Соответствие оборудования 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 его состояния сводится к минимуму; г) быть легко доступным; е) быть по типу, размеру и производительности подходящим и достаточным для использования по назначению и соответствовать размеру яхты.
3.08 3.08.1	Люки и входы Никакие люки, расположенные впереди сечения максимальной ширины, не должны открываться вовнутрь корпуса, за исключением иллюминаторов площадью менее 0.071 м ² (110 кв. дюймов)*.

* Правило в Приложении J не полностью соответствует тому же правилу в основном тексте и тексту правила 3.08.2 в Приложении J (прим. Переводчика).

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

3.08.2	Люк, расположенный впереди сечения максимальной ширины на боковой стенке рубки, открывающийся внутрь яхты и имеющий площадь более 0.071 м ² (110 кв. дюймов), должен соответствовать стандарту ISO 12216 для проектной категории А, на нем должна быть 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> <ul style="list-style-type: none"> а) Быть постоянно прикреплен, б) Быть способным немедленно и надежно закрываться, и оставаться надежно закрытым при опрокидывании на 180 градусов в) На однокорпусных яхтах быть устроен таким образом, чтобы оставаться над водой, когда яхта наклонена на 90°. 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 м² (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).
3.08.4	<p>Люк главного входа в каюту должен:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) быть оборудован прочным запирающим устройством, которое должно приводиться в действие как снаружи, так и изнутри, включая случай опрокидывания яхты; б) иметь какие-либо запирающие устройства*, <ul style="list-style-type: none"> i. способные удерживаться на месте при открытом или закрытом люке; ii. прикрепленные к яхте (например, стропкой) на время гонки, чтобы предотвратить их потерю за борт, независимо от того, установлены они в люке или нет; iii. обеспечивающие выход в случае опрокидывания.
3.08.5	<p>На однокорпусных яхтах, если люк главного входа простирается ниже местной линии борта, а кокпит открыт в корму, яхта должна отвечать одному из следующих условий:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) комингс главного входа не должен простираться ниже местной линии борта, или б) полностью соответствовать всем требованиям стандарта ISO 11812 для проектной категории А.

* Например, брандер-щит или шторы (прим. переводчика)

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

3.08.6	На однокорпусных 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, брандерщитом).
3.08.7	На многокорпусных судах люк главного входа, простирающийся ниже местной линии борта, должен соответствовать правилам (а) или (b): а) 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, брандерщитом) с высотой комингса минимум 300 мм. b) соответствовать требованиям ISO 11812 «Водонепроницаемые кокпиты и быстро-осушаемые кокпиты» для проектной категории В.
3.09	Кокпиты
3.09.1	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.
3.09.2	Кокпиты должны быть водонепроницаемы по существу, то есть все отверстия в корпус должны иметь возможность плотно и прочно запираются
3.09.3	Сливная труба или трубы трюмной помпы не должны быть соединены со шпигатами кокпита.
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 г., по крайней мере, на 2% L выше грузовой ватерлинии).
3.09.5	При применении правила 3.09 углубление в носу, боковой палубе, в центре или в корме должно рассматриваться как кокпит.
3.09.6	У открытых в корму кокпитов площадь конструктивных открытий в корму должна быть не менее 50% произведения максимальной глубины кокпита на его максимальную ширину.
3.09.7	Объём кокпита <i>i. Дата постройки или серии до апреля 1992 г.:</i> общий объём всех кокпитов ниже самых нижних комингсов не должен превышать 9% произведения LWL на максимальную ширину корпуса и высоту надводного борта в районе кокпита. <i>ii. Дата постройки или серии апрель 1992 г. или позже:</i> как указано в правиле (i) выше за исключением того, что определение “самые нижние комингсы” не должно 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>iii. Для яхт, обмеренных по IMS, допускается использовать вместо LWL, максимальной ширины и высоты борта в районе кокпита величины L, B и FA, определённые в соответствии с правилами IMS</i>

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСАФ

3.09.8	<p>Сливные шпигаты кокпита</p> <p>Общая площадь поперечного сечения сливных шпигатов кокпита (после учёта решёток, если они установлены) должна быть:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. 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; ii. 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.
4.01.1	<p>Номера на парусах</p> <p>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.</p>

Категория 5 – Часть B Подвижное оборудование Должно быть предусмотрено следующее:

Правило	Содержание
3.23.5(e)	одна ручная трюмная помпа;
3.23.5(f)	одно прочное ведро ёмкостью не менее 9 литров (2 галлона UK, 2.4 галлона US), снабжённое линём;
3.24.1(b)	один компас (приемлем ручной);
4.05.1	один огнетушитель, если на борту имеется электрическая система, двигатель или плита;
4.06.1	один якорь;
4.17	название яхты на плавучем снаряжении;
4.22.1(a)	спасательный круг с плавучим якорем или спасательный строп без плавучего якоря; должна быть прикреплена отражающая лента морского типа;
4.24	бросательный конец длиной 15 м – 25 м (50 – 75 ft), легко доступный из кокпита или от руля.
5.01.1	<p>Каждый член экипажа должен иметь спасательный жилет:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) снабжённый свистком; (b) с прикреплённой отражающей лентой морского типа; (d) если надувной, то регулярно проверяемый на герметичность; (e) с ясной маркировкой названия яхты или имени носящего его.

Категория 5 – Часть С Рекомендации

Правило	Содержание
3.14	Релинги, стойки, леера – см. основной текст Специальных правил, 3.14 и т.д.
4.01.2	Номера на парусе, демонстрируемые, когда паруса спущены.
4.07.1(а)	Фонарь.
4.08.2	Сумка с предметами первой помощи.
4.11.1	Водостойкая карта.
4.13	Эхолот или ручной лот.
4.16	Инструмент и запасные части.
4.24	Спасательный линь типа “бросательной сумки” - см. Приложение D.
4.26.4(g)	либо штормовой трисель, как указано в правиле 4.26.4 (с), либо рифы на гроте, позволяющие уменьшить длину его передней шкаторины, по крайней мере, на 40%. *
5.01.2	<p>Принадлежности и свойства спасательного жилета:</p> <p>а) огонь на спасательном жилете в соответствии с Кодексом ИМО по спасательному оборудованию (LSA Code) 2.2.3 (белый, >0.75 канделлы, >8 часов);</p> <p>б) плавучесть, по крайней мере, 150 N, способность надёжно поддерживать потерявшего сознание человека лицом вверх под углом примерно 45 градусов к поверхности воды – в соответствии с EN396 (ISO 12402) или ближайшим эквивалентом;</p> <p>с) кроч-строп или набедренные стропы;</p> <p>д) брызгоотбойник – см. EN394;</p> <p>е) если надувной, то снабжённый системой наполнения сжатым газом</p>

* В оригинале очевидная опечатка – ссылка на несуществующее правило 4.26.9

ПРИЛОЖЕНИЕ К - Подвижный и изменяемый балласт

Это Приложение основывается на Стандарте ISO 12217-2 “Малые суда – оценка остойчивости и плавучести (непотопляемости) и назначение категорий – Часть 2. Парусные суда длиной 6 м или более”, несмотря на то, что этот стандарт распространяется на суда наибольшей длиной до 24 м. Функции FKR (Knockdown Recovery Factor - Фактор спрямления при большом крене) и FIR (Inversion Recovery Factor – Фактор спрямления из опрокинутого положения) – определены в ISO 12217-2, за исключением того, что изменено данным Приложением.

Данное Приложение применимо только к однокорпусным яхтам. Если специально не оговорено иное, требование относится к Категориям СП 0, 1, 2, 3 и 4. Это Приложение не применяется к яхтам, участвующим в гонках Категории 5.

1. Остойчивость

1.1. Конструкция яхты

При расчёте показателей остойчивости:

- a) Должны быть учтены палуба и другие закрытые объёмы выше линии борта, а также объём кокпита.
- b) Масса должна быть взята как Минимальная эксплуатационная масса, согласно правилу 3.5.3 ISO 12217-2.

1.2. Общие стандарты

При назначении проектной категории ISO правил 6.1.4 b) ISO 12217-2 не должен применяться к яхтам с подвижным и/или изменяемым балластом. Яхты должны отвечать требованиям правил 6.2.3, 6.3.1 и 6.4. Расчёты должны быть сделаны для состояния балласта, которое даёт самый неблагоприятный результат, когда рассматривается каждое отдельное требование к остойчивости. В первом предложении правила С.3.3 Приложения С к ISO 12217-2 слово «может» заменяется на «должен». Правил С.3.4 Приложения С к ISO 12217-2 не должен применяться при расчёте плеча остойчивости.

1.3. Спрявление при большом крене

Яхты с подвижным/изменяемым балластом должны отвечать следующим минимальным величинам FKR, вычисленным в соответствии правилом 6.4.4 ISO 12217-2, с тем изменением, что в правиле 5.5.2 ISO 8666 должны использоваться фактическая площадь грота и центр давления. Должна использоваться меньшая из величин FKR90 и FKR-90:

Категория СП	0	1,2	3	4
FKR	1.0	0.9	0.8	0.7

Яхты с датой постройки до ноября 2004 г. могут запросить у ИСАФ освобождение от требований данного правила, подав заявление.

1.4. Спрявление из опрокинутого положения

Для яхт, участвующих в гонке Категории 0, Правило 3.04.1 изменяется следующим образом:

3.04.1 Яхта должна быть способна самостоятельно выпрямиться из опрокинутого положения, как с приемлемым вмешательством экипажа, так и без него. Самостоятельное выпрямление должно происходить, независимо от того, повреждено вооружение или нет. Яхты с подвижным/изменяемым балластом должны отвечать этим требованиям на гладкой воде с использованием только ручной силы и должны продемонстрировать, что любое оборудование, которое должно применяться при выпрямлении, готово к использованию и доступно экипажу при опрокинутой яхте. Выпрямление яхты не должно требовать затопления какой-либо части яхты.

Яхты с подвижным/изменяемым балластом должны отвечать следующим минимальным величинам FIR, вычисленным в соответствии со стандартом ISO 12217-2:

Категория СП	0
FIR	0.9

Яхты с датой постройки до ноября 2004 г. могут запросить освобождение от требований данного правила, подав заявление в ИСАФ.

ПРИЛОЖЕНИЕ L - КАТЕГОРИЯ 6 СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРАВИЛ для гонок в прибрежных водах

Данная Категория 6 определяется следующим образом:

Категория 6 Специальных правил предназначена для гонок, когда:

- участвующие яхты могут не быть автономны;
- гонки непродолжительные и проходят вблизи одной полностью укомплектованной береговой базы, в относительно тёплых и защищённых водах, при дневном свете и хорошей видимости;
- участвующие яхты могут быть всё время в поле зрения организаторов гонок;
- обслуживающие и спасательные суда присутствуют на протяжении всей дистанции в достаточном количестве, чтобы можно было своевременно вернуть на береговую базу любого участника;
- обслуживающие и спасательные суда подходящей конструкции, должным образом оснащены и управляются достаточно тренированным и компетентным персоналом, включающим, в каждой гонке, по крайней мере, одного человека, искусного в оказании первой помощи.

Требования для Категории 6 следующие:

Если иное не предписывается Положением о соревновании и/или Гоночной инструкцией, когда правила класса содержат требования к безопасности, такие правила отменяют соответствующую часть данных Правил.

Всё оборудование, требуемое Специальными правилами для Категории 6, должно:

- функционировать надлежащим образом;
- регулярно проверяться, чиститься и обслуживаться;
- когда не используется, храниться в условиях, при которых его износ сводится к минимуму;
- быть легко доступным;
- быть по типу, размеру и производительности подходящим и достаточным для своего предназначения и размеров яхты.

Все яхты, участвующие в гонках Категории 6 должны быть оборудованы:

- прочным устройством для крепления буксирного троса и/или якорного каната.

Все яхты, участвующие в гонках Категории 6 должны иметь на борту:

- персональные средства плавучести (PFD) для каждого человека на борту, соответствующие ISO 12402-5 – Level 50, или эквивалентные;
- нож;
- если корпус не является самоосушаемым или способен нести более 150 литров забортной воды – ведро или черпак ёмкостью не менее 1 литра;
- если используется трапеция, её оснастка должна соответствовать ISO DIS 10862;
- гребок или средства приведения яхты в движение, когда она не под парусами.

ПРИЛОЖЕНИЕ М - Стандарты на конструкцию корпуса (размеры элементов конструкции) для однокорпусных яхт постройки ранее 2010, и многокорпусных яхт

		Категория												
M.1.	Однокорпусные яхты с датой корпуса или датой серии ранее 1 января 2010 г. должны соответствовать правилам 3.03.1, 3.03.2 и 3.03.3, или настоящему Приложению. Многокорпусные яхты должны соответствовать настоящему Приложению.	MoMu 0,1,2												
	ТАБЛИЦА 2	MoMu 0,1,2												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LOA</th> <th>Ранняя из дат постройки или серии</th> <th>Категория</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Все</td> <td>Январь 1986 и позже</td> <td>MoMu 0,1</td> </tr> <tr> <td>12 м (39.4 ft) и более</td> <td>Январь 1987 и позже</td> <td>MoMu 2</td> </tr> <tr> <td>Менее 12 м (39.4 ft)</td> <td>Январь 1988 и позже</td> <td>MoMu 2</td> </tr> </tbody> </table>	LOA	Ранняя из дат постройки или серии	Категория	Все	Январь 1986 и позже	MoMu 0,1	12 м (39.4 ft) и более	Январь 1987 и позже	MoMu 2	Менее 12 м (39.4 ft)	Январь 1988 и позже	MoMu 2	
LOA	Ранняя из дат постройки или серии	Категория												
Все	Январь 1986 и позже	MoMu 0,1												
12 м (39.4 ft) и более	Январь 1987 и позже	MoMu 2												
Менее 12 м (39.4 ft)	Январь 1988 и позже	MoMu 2												
M.2	Яхта, указанная в таблице выше, должна конструироваться, строиться, эксплуатироваться, модифицироваться и ремонтироваться в соответствии с требованиями:	MoMu 0,1,2												
	a) Директивы ЕС для прогулочных судов Категории А (получающих маркировку CE) или	MoMu 0,1,2												
	b) Руководства Американского бюро судоходства по постройке и классификации морских яхт (ABS Guide for building and classing offshore racing yachts), в этом случае на борту яхты должен быть выданный ABS сертификат об одобрении чертежей или подписанное и датированное конструктором и строителем письменное подтверждение того, что они соответственно спроектировали и построили яхту в согласно требованиям Руководства ABS,	MoMu 0,1,2												
	c) Категории А ISO 12215, с подписанным и датированным конструктором и строителем письменным подтверждением того, что они соответственно спроектировали и построили яхту согласно стандарту ISO,	MoMu 0,1,2												
	d) за исключением случаев, когда, по мнению организаторов гонок или согласно правилам класса, указанное выше в правилах (a), (b) или (c), непригодно, заявление, подписанное конструктором или другим лицом, знакомым с перечисленными выше стандартами, подтверждающее, что яхта отвечает требованиям (a), (b) или (c).	MoMu 0,1,2												
M.3	Любой существенный ремонт или модификация корпуса, палубы, крыши рубки, киля или выступающих частей на яхте, указанной в таблице 2, должны быть сертифицированы одним из перечисленных выше способов, а соответствующее письменное заявление или заявления должны быть на борту.	MoMu 0,1,2												

ПРИЛОЖЕНИЕ N - МЕДИЦИНСКАЯ ПОДГОТОВКА Примерное содержание «курс OSR по оказанию первой помощи»

Часть 1 – Введение

1. **Общие.**

Ниже приводится структура для MNA (Национальной Организации – члена ISAF), содержащая минимальные требования к учебному курсу по первой медицинской помощи, пригодного для морских гонок.

2. **Цель.**

Целью данного курса является обеспечить ответственное лицо морской гоночной яхты членом экипажа, который способен справиться с обычными травмами и заболеваниями на борту, а также взять на себя экстренную медицинскую помощь при серьёзных инцидентах на борту, и, кроме того, консультировать ответственное лицо, когда потребуется помощь извне, а также советовать, когда следует выйти из гонки и уйти в ближайшую гавань.

3. **Использование базового курса.**

Инструкторы должны иметь опыт оказания медицинской помощи в условиях морского плавания. Предполагается, что инструкторы должны быть соответствующим образом обучены, и в идеале быть врачами или средним медперсоналом (фельдшерами или медсестрами).

Для Национальной Организации, желающей организовать курс, не имея специальных знаний, чтобы правильно обучать и управлять инструкторами, предполагается, что они находят подходящего партнёра по обучению. Таким обучающим партнёром может быть учебный центр STCW 95, или организации обучения первой медицинской помощи, персонал которых имеет соответствующий парусный опыт; но принципиальным является понимание проблемы ответственности. Если Национальной Организации требуется консультация, рекомендуется обращаться в секретариат ISAF – технический департамент.

4. **Оценка.**

Конечными показателями каждого дня являются экзамены, которые должны вместе с текущей оценкой инструктора определить общую оценку. Проходной балл берётся как 70% в каждом оцениваемом разделе.

5. **Проведение.**

Детальные требования приведены ниже. Тщательная подготовка является ключом к успешной реализации курса.

6. **Литература.**

Следующие книги для дальнейшего изучения не имеют одобрения ISAF, но подходят для справочного чтения:

- Medical Emergency Afloat (Скорая медицинская помощь на воде).
- First Aid at Sea (Первая помощь в море) (Douglas Justin and Colin Berry, Adlard Coles Nautical, London) ISBN 9781408105993.

- First Aid Afloat (Первая помощь на воде) (Dr Robert Haworth) ISBN 9780906754887.
- Skipper's Medical Emergency Handbook (Справочник шкипера по скорой медицинской помощи) (Author Dr Spike Briggs, Dr Campbell Mackenzie) ISBN 9780713689372.
- Doctor on Board: A Guide To Dealing With Medical Emergencies (Доктор на борту: Руководство по осуществлению скорой медицинской помощи) (Author Jurgen Hauert) ISBN 9781408112724.
- MCA, Ship Captain Medic book (Медицинская книга капитана корабля) доступна бесплатно на http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/workingatsea/mcga-medicalcertandadvice/mcga-dqs_st_shs_ships_capt_medical_guide.htm.
- International Medical Guide for Ships, World Health Organisation, Geneva (Международное медицинское руководство для судов, Всемирная организация здравоохранения, Женева).

Общая первая помощь

- First Aid Manual 9th Edition (Руководство по первой помощи, 9-ое издание) (Author St John's Ambulance Brigade) ISBN 9781405335379.

Не англоязычные публикации

- Pan Pan, Medico A Bordo (Медицина на борту) <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. (Руководство по медицине, Помощь на расстоянии). Перевод на английский находится в стадии планирования.

Часть 2 – Программа курса

Курс запланирован на 8 часов и включает в себя следующие разделы:

Занятие 1 Введение.

- 1.0 Морская медицина, условия и особенности.
- 1.1 Литература.

Занятие 2 Аптечки для категорий гонок по Специальным Правилам.

- 2.0 Категория 4, содержимое (рекомендации).
- 2.1 Категория 2-3, содержимое (рекомендации).
- 2.2 Категория 0-1 (если необходимо).

Занятие 3 Медицинские телекоммуникации.

- 3.0 Варианты поддержки (услуги медицинской консультации через официальные организации).
- 3.1 Варианты поддержки по радио/мобильным телефонам.
- 3.2 Лицензии/сертификаты для УКВ/КВ радиосвязи.

Занятие 4 Первая помощь - основы.

- 4.0 Основы анатомии/физиологии.
- 4.1 L-ABCDE/порядок первых действий:
 - **Location** – оценка безопасности окружающей обстановки.
 - **Airway** – контроль дыхательных путей и шейного отдела позвоночника.
 - **Breathing** – контроль дыхания.

- **Circulation** – контроль кровообращения.
- **Disability** – контроль сознания.
- **Expose** – защита от внешних воздействий.

4.2 Остановка серьёзных наружных кровотечений.

Занятие 5 Первая помощь - основы.

5.0 Типичные травмы на борту (раны, порезы, вывихи и т.д.).

5.1 Общие болезни, усталость и т.д.

5.2 Действия и лечение.

5.3 Эвакуация вертолётom.

5.4 Передача пострадавшего на аварийно-спасательное судно.

Занятие 6 Особенности морских медицинских условий.

6.0 Морская болезнь.

6.1 Гипотермия (человек, поднятый из воды).

6.2 Обезвоживание.

6.3 Сотрясение головного мозга

6.4 Поддержание уровня сахара в крови (что есть и пить).

Занятие 7 Остановки сердца и дыхания.

7.0 Сердечно-лёгочная реанимация (CPR).

7.1 Искусственное дыхание.

7.2 Использование дефибриллятора.

Занятие 8 Систематическое наблюдение пострадавшего.

8.0 Повреждения и оценка протекания лечения.

8.1 Решения и действия – когда обратиться за помощью извне, когда выйти из гонки и уйти в ближайшую гавань.

8.2 Наблюдение и лечение больных.

Занятие 9 Психологический аспект лечения.

9.0 Реакция человека в стрессовой ситуации.

9.1 Лечение психологических срывов.

9.2 Антикризисное управление группой.

9.3 Подведение итогов процедур.

Занятие 10 Практические занятия.

10.0 Сердечно-лёгочная реанимация (CPR).

10.1 Наблюдение пациента и лечение.

10.2 Радио-медицинское обучение.

10.3 Принятие решений - когда обратиться за помощью, когда выйти из гонки?

Занятие 11 Экзамен.

25 вопросов, требование 70% правильных ответов