

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

www.sailing.org/specialregs

Extract for Race Category 4 Monohulls

Извлечения для гонок 4 категории

Однокорпусники

JANUARY 2012 - DECEMBER 2013

Перевод – Грозь С.М. - старший инспектор Технического Комитета Федерации Парусного спорта Украины. (e-mail: sm_groz@ukr.net)

Казаков Ю.Н. - старший инспектор Технического Комитета Федерации Парусного спорта Украины, меритель крейсерско-гоночных яхт.

“Приносим свои извинения за возможные опечатки. С огромной благодарностью примем любые замечания по качеству перевода и оформлению”.

Грозь С.М., Казаков Ю.Н.

Одесса 2012

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

www.sailing.org/specialregs

Extract for Race Category 4 Monohulls

JANUARY 2012 - DECEMBER 2013

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

Version 1.2 - 2012

Because this is an extract not all paragraph numbers will be present

Copyright

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

- ÿ request copyright permission from ISAF and ORC Ltd (normally given free of charge)
- ÿ display a copyright acknowledgement with the reprint (similar to © ORC Ltd. 2002, all amendments from 2003 © International sailing Federation, (IOM) Ltd.)
- ÿ make any amendments by deleting contrary provisions and indicating that changes have been made
- ÿ supply a copy of the reprint to each of ISAF and ORC Ltd

Official interpretations shall take precedence over these Special Regulations and will be indexed, numbered, dated and displayed on the ISAF web site

www.sailing.org/specialregs

Language & Abbreviations Used

Mo - Monohull

Mu - Multihull

" ** " means the item applies to all types of yacht in all Categories except 5 for which see Appendix J or 6 for which see Appendix L.

RED TYPE indicates a significant changes in 2012

Guidance notes and recommendations are in italics

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

Administration

The Offshore Special Regulation are administered by the ISAF Special Regulation Sub-Committee whose terms of reference are as follows:

www.sailing.org/specialregs)

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

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

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

www.sailing.org/specialregs

Извлечения для Гонок 4 Категории - Однокорпусники
ЯНВАРЬ 2012 - ДЕКАБРЬ 2013

© ORC Ltd 2002 года все поправки с 2003 года © International Sailing Federation,
(IOM) Ltd.

Версия 1.2-2012

Авторское право:

При перепечатывании этих Правил Национальные Организации и Организаторы Гонок должны:-

- запросить разрешение на копирование от ISAF и ORC Ltd (обычно предоставляется бесплатно);
- сослаться на полученное разрешение при перепечатке
- внести все изменения, устранив противоречащие друг другу требования, и указать, что были сделаны изменения;
- предоставить копии переиздания в ISAF и ORC Ltd.

Официальные интерпретации должны иметь приоритет над Специальными Правилами; они будут индексированы, пронумерованы, датированы и размещены на сайте ISAF www.sailing.org/specialregs

Используемые Язык & Сокращения:

Мо – Однокорпусная яхта,

Ми – Многокорпусная яхта

** - означает, что пункт применяется ко всем типам яхт для всех категорий, за исключением категории 5. Специальные Правила для категории 5 даны в Приложении J

Врезка сбоку указывает на значительные изменения в 2012

Курсив - примечания и рекомендации в Руководстве отображаются курсивом

Использование мужского рода должно означать любой род.

Администрирование:

Специальными Правилами плавания в удалении от берега управляет Подкомитет Правил ISAF, сфера действий которого следующая: (www.sailing.org/regulations)

Правило ISAF 6.8.8.3 – Подкомитет Специальных Правил должен:

- (a) нести ответственность за интерпретацию, пересмотр и внесение изменений в Специальные Правила ISAF, управляющих крейсерскими гонками в удалении от берега, согласно лицензии ORC Ltd. Правила переиздаются один раз в два года с исправлениями, издаваемыми в январе каждого года, за исключением случаев, когда события срочной природы, затрагивающие безопасность, могут потребовать изменений в Правилах в более короткие временные рамки;
- (b) производить мониторинг событий в крейсерских гонках относительно стандартов безопасности и мореходности

Любые запросы, пожалуйста, e-mail: technical@isaf.co.uk

SECTION 1 - FUNDAMENTAL AND DEFINITIONS**1.01 Purpose and Use**

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

1.02 Responsibility of Person in Charge

- 1.02.1 The safety of a yacht and her crew is the sole and inescapable responsibility of the person in charge who must do his best to ensure that the yacht is fully found, thoroughly seaworthy and manned by an experienced crew who have undergone appropriate training and are physically fit to face bad weather. He must be satisfied as to the soundness of hull, spars, rigging, sails and all gear. He must ensure that all safety equipment is properly maintained and stowed and that the crew knows where it is kept and how it is to be used.** **
- He shall also nominate a person to take over the responsibilities of the Person in Charge in the event of his incapacitation.**
- 1.02.2 Neither the establishment of these Special Regulations, their use by race organizers, nor the inspection of a yacht under these Special Regulations in any way limits or reduces the complete and unlimited responsibility of the person in charge. **
- 1.02.3 **Decision to race -The responsibility for a yacht's decision to participate in a race or to continue racing is hers alone - RRS Fundamental Rule 4.** **

РАЗДЕЛ 1 - ПРИНЦИПЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

- | | | |
|---------------|---|----|
| 1.01 | Цели и Использование | |
| 1.01.1 | Цель этих Специальных Правил – установить единые минимальные стандарты снабжения, обитаемости и обучения для однокорпусных и многокорпусных яхт, участвующих в крейсерских гонках. Эти Правила не распространяются на проа. | ** |
| 1.01.2 | Эти Специальные Правила не заменяют, а скорее дополняют требования государственных властей, Правил парусных соревнований, Правил ассоциаций классов и Рейтинговых систем. Обращается внимание владельцев на ограничения в Правилах, касающиеся расположения и перемещения оборудования. | ** |
| 1.01.3 | Настоятельно рекомендуется применять эти, международно признанные, Специальные Правила, всеми организаторами крейсерских гонок. Гоночные комитеты имеют право выбора категории, которую считают наиболее подходящей для проводимой гонки. | ** |
| 1.02 | Ответственность Доверенного лица | ** |
| 1.02.1 | Ответственность за безопасность яхты и её экипажа лежит исключительно и неизбежно на владельце яхты (или его представителе), который должен 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. Он должен быть убеждён в прочности корпуса, рангоута, такелажа, парусов и всей оснастки. Он должен обеспечить, чтобы все спасательное оборудование содержалось и хранилось должным образом, а экипаж знал, где оно располагается и как им пользоваться.
Он должен также назначить человека, который принял бы обязанности Доверенного лица в случае его недееспособности. | ** |
| 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 Доверенного лица или его представителя. | ** |
| 1.02.3 | Только яхта ответственна за своё решение: принять участие в гонке или продолжить гонку - Основное Правило 4 ППС. | ** |

1.03 Definitions, Abbreviations, Word Usage**1.03.1 Definitions of Terms used in this document**

**

TABLE 1

Age Date	Month/year of first launch
AIS	Automatic Identification Systems
CEN	Comité Européen de Normalisation
CPR	Cardio-Pulmonary Resuscitation
Coaming	Includes the transverse after limit of the cockpit over which water would run in the event that when the yacht is floating level the cockpit is flooded or filled to overflowing.
DSC	Digital Selective Calling
EN	European Norm
EPFS	Electronic Position-Fixing System
EPIRB	Emergency Position-Indicating Radio Beacon
FA Station	The transverse station at which the upper corner of the transom meets the sheer line.
Foul-Weather Suit	A foul weather suit is clothing designed to keep the wearer dry and maybe either a jacket and trousers worn together, or a single garment comprising jacket and trousers.
GMDSS	Global Maritime Distress & Safety System
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPIRB	EPIRB, with integral GPS position-fixing
ITU	International Telecommunications Union
GPS	Global Positioning System
Hatch	The term hatch includes the entire hatch assembly and also the lid or cover as part of that assembly (the part itself may be described as a hatch).
INMARSAT	This is Inmarsat Global Limited, the private company that provides GMDSS satellite distress and safety communications, plus general communications via voice, fax and data
IMO	International Maritime Organization

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

1.03 Определения, Аббревиатуры, используемые термины

1.03.1 Определения Терминов, используемых в этом документе

**

Таблица 1

Возраст (Age Date)	Месяц/год первого спуска на воду
AIS	Automatic Identification Systems - Автоматические Идентифицирующие Системы
CEN	Comite Europeen de Normalisation - Европейский Комитет по Стандартизации
CPR	Cardio-Pulmonary Resuscitation - Кардиопульмональная реанимация
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	Digital Selective Calling - Цифровой Избирательный Вызов
EN	European Norm - Европейская Норма
EPFS	Electronic Position-Fixing System - Электронная система определения места
EPIRB	Emergency Position-Indicating Radio Beacon - Аварийный радиобуй (АРБ), указывающий место бедствия
Сечение FA (FA Station)	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, и может состоять из куртки и брюк, надеваемых вместе, или представлять собой единый комбинезон.
GMDSS	Global Maritime Distress & Safety System - Глобальная система связи при бедствии для обеспечения безопасности на море
GNSS	Global Navigation Satellite System - Глобальная Навигационная Спутниковая Система
GPIRB	EPIRB со встроенным приёмником системы спутниковой навигации
ITU	International Telecommunications Union - Международное телекоммуникационное Объединение
GPS	Global Positioning System - 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	Частная компания, обеспечивающая спутниковую связь, в случае бедствия, а также общую голосовую, факсимильную и цифровую связь.
IMO	Международная морская организация

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

IMSO	The International Mobile Satellite Organization, the independent, intergovernmental organization that oversees Inmarsat's performance of its Public Service Obligations for the GMDSS and reports on these to IMO
ISAF	International Sailing Federation.
ISO	International Standard or International Organization for Standardization.
Lifeline	wire line rigged as guardrail / guard line around the deck
LOA	Length overall not including pulpits, bowsprits, boomkins etc.
LWL	(Length of) loaded waterline
Monohull	Yacht in which the hull depth in any section does not decrease towards the centre-line.
Moveable Ballast	Lead or other material including water which has no practical function in the boat other than to increase weight and/or to influence stability and/or trim and which may be moved transversely but not varied in weight while a boat is racing.
ORC	Offshore Racing Congress (formerly Offshore Racing Council)
OSR	Offshore Special Regulation(s)
Permanently Installed	Means the item is effectively built-in by e.g. bolting, welding, glassing etc. and may not be removed for or during racing.
PLB	Personal Locator Beacon
Proa	Asymmetric Catamaran
RRS	ISAF - Racing Rules of Sailing
SAR	Search and Rescue
SART	Search and Rescue Transponder
Series Date	Month & Year of first launch of the first yacht of the production series
SOLAS	Safety of Life at Sea Convention
Safety Line	A tether used to connect a safety harness to a strong point
Securely Fastened	Held strongly in place by a method (e.g. rope lashings, wing-nuts) which will safely retain the fastened object in severe conditions including a 180 degree capsize and allows for the item to be removed and replaced during racing
Static Ballast	Lead or other material including water which has no practical function in the boat other than to increase weight and/or to influence stability and/or trim and which may not be moved or varied in weight while a boat is racing.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

IMSO	Независимая международная организация, наблюдающая за деятельностью INMARSAT и выполнению принятых ею публичных обязательств по обслуживанию GMDSS и отчетами в IMO
ISAF	Международная Федерация Парусного спорта
ISO	Международный стандарт или Международная организация по стандартизации
Леер	Проволочный трос, натянутый как ограждение вокруг палубы
LOA	Полная длина, исключая релинги, бушприты, выстрелы и т.п.
LWL	Длина по грузовой ватерлинии
Однокорпусная	Яхта, у которой глубина корпуса в любом сечении не уменьшается к диаметральной плоскости
Перемещаемый Балласт	Свинец или другой материал, включая воду, не имеющий никакого другого практического применения на борту кроме увеличения веса и/или увеличения остойчивости и/или дифферента и, который может быть перемещен, но не изменен по весу до окончания гонки.
ORC	Конгресс по Плаваниям в удалении от берега (раньше Совет)
OSR	Специальные Правила Гонки в удалении от берега
Постоянно установленный	Означает, что элемент эффективно закреплен, т.е. привинчен, приварен, приформован стеклопластиком и т.п., и не может быть перемещен перед гонкой или во время гонки.
PLB	Персональный приводной радиомаяк.
Проа	Асимметричный катамаран
RRS	ISAF - Правила парусных соревнований
SAR	Поиск и Спасение
SART	Ответчик системы SAR
Дата серии	Месяц/год первого спуска на воду первой яхты производственной серии
SOLAS	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
Страховочный линь	Привязь, соединяющая страховочную сбрую 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° и, позволяет убрать или переместить предмет во время гонки
Постоянный Балласт	Свинец или другой материал, включая воду, не имеющий никакого другого, практического применения кроме увеличения веса и/или увеличения остойчивости и/или дифферента и, который не может быть перемещен или изменен по весу до окончания гонки.

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

Static Safety Line A safety line (usually shorter than a safety line carried with a harness) kept clipped on at a work-station

Variable Ballast Water carried for the sole purpose of influencing stability and/or trim and which may be varied in weight and/or moved while a boat is racing.

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

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

Постоянный страховочный линь	Страховочный линь (обычно короче, чем линь страховочной сбрауи), надёжно закреплённый на рабочем месте	
Переменный балласт	Водяной балласт, используемый с целью влияния на остойчивость и/или дифферент, изменяемый по весу и /или перемещаемый во время гонки.	
1.03.2	Слова: " будет " и " должен " являются обязывающими. Слова " если " и " может " являются разрешающими.	**
1.03.3	Слово " яхта " должно применяться, как полностью равнозначное слову " судно ".	**

SECTION 2 - APPLICATION & GENERAL REQUIREMENTS**2.01 Categories of Events**

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

2.01.5 Category 4

Short races, close to shore in relatively warm or protected waters normally held in daylight. MoMu, 4

2.02 Inspection

A yacht may be inspected at any time. If she does not comply with these Special Regulations her entry may be rejected, or she will be liable to disqualification or such other penalty as may be prescribed by the national authority or the race organizers. **

2.03 General Requirements

-
- 2.03.1 All equipment required by Special Regulations shall: **
- a) function properly **
 - b) be regularly checked, cleaned and serviced **
 - c) when not in use be stowed in conditions in which deterioration is minimized **
 - d) be readily accessible **
 - e) be of a type, size and capacity suitable and adequate for the intended use and size of the yacht. **
- 2.03.2 Heavy items: **
- a) ballast, ballast tanks and associated equipment shall be permanently installed **
 - b) heavy movable items including e.g. batteries, stoves, gas bottles, tanks, toolboxes and anchors and chain shall be securely fastened **
 - c) heavy items for which fixing is not specified in Special Regulations shall be permanently installed or securely fastened, as appropriate **
- 2.03.3 When to show navigation lights **
- a) navigation lights (OSR 3.27) shall be shown as required by the International Regulations for Preventing Collision at Sea, (Part C and Technical Annex 1). All yachts shall exhibit sidelights and a stern light at the required times. **

РАЗДЕЛ 2 - ПРИМЕНЕНИЕ И ОЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

2.01	Категории Гонок <i>При наличии многих типов гонок: от океанских на длинные дистанции при неблагоприятных погодных условиях до гонок в дневное время на короткие дистанции в защищённых водах, установлены шесть категорий, чтобы учесть различия в нормах безопасности и обитаемости, требуемых для столь различных условий.</i>	**
2.01.5	Категория 4 Гонки на короткие дистанции вблизи берега в относительно тёплых или защищённых водах, обычно проводимые в дневное время.	MoMU, 4
2.02	Контрольный осмотр Яхта может быть осмотрена в любое время. Если она не соответствует этим 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:	
	a) действовать должным образом	**
	b) регулярно проверяться, очищаться и обслуживаться	**
	c) когда не используется, храниться в условиях, при которых ухудшение состояния сводится к минимуму	**
	d) быть легко доступным	**
	e) по типу, размеру и мощности подходить и быть достаточным для использования по назначению и соответствовать размерам яхты	**
2.03.2	Тяжёлые предметы:	
	a) балласт, балластные цистерны и связанное с ними оборудование должны быть постоянно установленными;	**
	b) тяжёлые подвижные предметы, например, батареи, кухонные плиты, газовые баллоны, баки, ящики с инструментами, якоря и цепи, должны быть надёжно закреплены;	**
	c) Тяжёлые предметы, для которых фиксация не предусмотрена Специальными Правилами, должны быть постоянно установлены или надёжно закреплены, в соответствии с обстановкой.	**
2.03.3	Когда выставлять навигационные огни	
	a) Навигационные огни (OSR 3.27) должны выставляться как требуется Международными Правилами Предупреждения Столкновения Судов в море (МППСС, Часть С и Техническое приложение 1). Все яхты должны выставлять ходовые и гакабортный огни в требуемое время.	**

SECTION 3 -STRUCTURAL FEATURES, STABILITY , FIXED EQUIPMENT

3.01	Strength of Build, Ballast and Rig	**
	Yachts shall be strongly built, watertight and, particularly with regard to hulls, decks and cabin trunks capable of withstanding solid water and knockdowns. They must be properly rigged and ballasted, be fully seaworthy and must meet the standards set forth herein. Shrouds shall never be disconnected.	
3.02	Watertight Integrity of a Hull	
3.02.1	A hull, including, deck, coach roof, windows, hatches and all other parts, shall form an integral, essentially watertight unit and any openings in it shall be capable of being immediately secured to maintain this integrity.	**
3.02.2	Centerboard and daggerboard trunks and the like shall not open into the interior of a hull except via a watertight inspection/maintenance hatch of which the opening shall be entirely above the waterline of the yacht floating level in normal trim.	**
3.02.3	A canting keel pivot shall be completely contained within a watertight enclosure, which shall comply with OSR 3.02.2. Access points in the watertight enclosure for control and actuation systems or any other purpose shall comply with OSR 3.02.1.	**
3.02.4	Moveable ballast systems shall be fitted with a manual control and actuation secondary system, which shall be capable of controlling the full sailing load of the keel in the event of failure of the primary system. Such failures would include electrical and hydraulic failure and mechanical failure of the components and the structure to which it mounts. The system must be capable of being operational quickly and shall be operable at any angle of heel. It would be desirable if this system was capable of securing the keel on the centerline.	**
3.04	Stability Monohulls	Mo0,1,2,3,4
3.04.2	A yacht shall be designed and built to resist capsize.	Mo0,1,2,3,4
3.04.3	<i>A race organizer should require compliance with a minimum stability or stability/buoyancy index. Attention is drawn to the stability index in the ORC Rules and Regulations.</i>	Mo0,1,2,3,4
3.04.4	<i>Achievement of Design Category C under ISO 12217-2 may be accepted by a race organizer as a guide to general suitability for competition in a Special Regulations Category 4 race.</i>	<i>extract file only Cat 4</i>

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

3.01	Прочность конструкции, балласт и вооружение	
	Яхты должны иметь прочную конструкцию, быть водонепроницаемыми и, особенно, в отношении корпусов, палуб и рубок, способными выдерживать сплошной поток воды и крен до входа топа мачты в воду. Они должны быть правильно вооружены и балластированы, полностью мореходны и должны отвечать стандартам, приведённым здесь. Ванты никогда не должны быть отсоединёнными.	**
3.02	Водонепроницаемая Целостность Корпуса	
3.02.1	Корпус, включая палубу, палубу рубки, 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	Цапфа поворотного килля должна целиком находиться в пределах водонепроницаемого корпуса, согласно OSR 3.02.2.. Узлы доступа для управления и систем приведения в действие или любой другой цели, в водонепроницаемом корпусе, должны соответствовать OSR 3.02..1	**
3.02.4	Системы перемещаемого балласта должны быть оснащены ручным управлением и приведением в действие вторичной системы, которая должна быть способной к управлению при полной нагрузке на плавник при движении в случае отказа первичной системы. Таковыми могут быть отказы электрических, гидравлических и механических смонтированных компонентов и структур. Система должна быть оперативно быстродействующей при любом угле крена. Было бы желательно, если бы эта система была способна к удержанию плавника в диаметральной плоскости.	**
3.04	Остойчивость – Однокорпусники	Mo0,1,2 ,3,4
3.04.2	Яхта должна быть спроектирована и построена так, чтобы противостоять опрокидыванию.	Mo0,1,2 ,3,4
3.04.3	<i>Организаторы гонок должны требовать соответствия минимальному индексу остойчивости или остойчивости/плавучести. Обращается внимание на индекс остойчивости согласно Специальных Правил и указаний ORC;</i>	только файл извлечения Кат. 4
3.04.4	<i>Соответствие проекта категории C, согласно ISO 12217-2, может быть использовано Организаторами Гонки как руководство для общей оценки пригодности яхты к гонкам категории 4, согласно OSR.</i>	Mo0,1,2 ,3,4

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

- 3.04.5 *Use of the ISO or any other index does not guarantee total safety or total freedom of risk from capsize or sinking.* Mo0,1,2,3,4
- 3.04.6 For boats with moveable or variable ballast the method in OSR 3.04.4 shall apply plus the relevant additional requirement of OSR Appendix K. Mo0,1,2,3,4
- 3.04.7 Tanks for variable ballast shall be permanently installed and shall be provided with a system of isolating valves and pump(s) capable of manual operation at any angle of heel. A plan of the plumbing system shall be displayed aboard the boat. Mo0,1,2,3,4

3.06 Exits - Monohulls Mo0,1,2,3,4

3.06.1 Yachts of LOA of 8.5 m (28 ft) and over with age or series date after January 1995 and after shall have at least two exits. At least one exit shall be located forward of the foremost mast except where structural features prevent its installation. Mo0,1,2,3,4

3.06.2 *Yachts first launched on or after January 2014 have a hatch with the following minimum clear openings in compliance with ISO 9094:* Mo0,1,2,3,4

- *Circular shape: diameter 450mm;*
- *Any other shape: minimum dimension of 380mm and minimum area of 0.18m². The dimension must be large enough to allow for a 380mm diameter circle to be inscribed.*

The measurement of the minimum clear opening illustrated in Figure 1.



Figure 1 — Measurement of minimum clear opening

3.06.3 *when first launched prior to January 2014, if possible have each escape hatch in compliance with the dimensions in OSR 3.07.2(a)(ii);* Mo0,1,2,3,4

3.08 Hatches & Companionways

3.08.1 No hatch forward of the maximum beam station, other than a hatch in the side of a coach roof, shall open in such a way that the lid or cover moves into the open position towards the interior of the hull (excepting ports having an area of less than 0.071m² (110 sq in)). **

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

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

- 3.04.5 *Использование ISO или любых других индексов не гарантирует полной безопасности или полного отсутствия риска опрокинуться или затонуть.* Mo0,1,2,3,4
- 3.04.6 Для лодок с перемещаемым или переменным балластом должен применяться метод в OSR 3.04.4 так и соответствующее дополнительное требование OSR, Приложение К. Mo0,1,2,3,4
- 3.04.7 Цистерны для переменного балласта должны быть надёжно установлены и быть снабжены системой отдельных клапанов и помп, обеспечивающих ручное управление при любом угле крена. Схема системы перекачки должна быть отображена на борту лодки. Mo0,1,2,3,4

3.06 Выходы – Однокорпусные яхты

Mo0,1,2,3,4

- 3.06.1 У яхт с LOA 8.5 м. (28 футов) и больше и с возрастом или датой серии после января 1995 и позже должно быть, по крайней мере, два выхода. По крайней мере, один выход должен быть расположен вперед передней мачты кроме тех случаев когда конструктивные особенности исключают такую установку.

- 3.06.2 На яхтах, впервые спущенных на воду в январе 2014 или позже, должны иметь люки со следующими минимальными чистыми открытиями, в соответствии с ISO 9094: Mo0,1,2,3,4

- Круглой формы: диаметр 450 мм;
- Любой другой формы: с минимальным отверстием 380 мм и минимальной площадью 0.18m². Отверстие должно быть достаточно большим, чтобы круг диаметром 380 мм проходил сквозь него.

Измерение минимального чистого открытия показано на рис. 1.

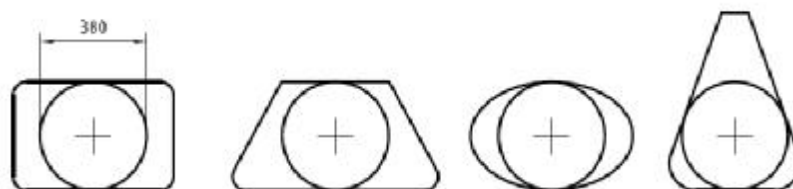


Figure 1 — Measurement of minimum clear opening

- 3.06.3 На яхтах, впервые спущенных до января 2014, по возможности, необходимо иметь каждый аварийный люк в соответствии с размерами OSR 3.07.2 (a) (ii); Mo0,1,2,3,4

3.08 Люки и трапы

- 3.08.1 Впереди сечения максимальной ширины яхты не должны располагаться никакие люки, за исключением люков, установленных на боковой поверхности рубки, если они открываются таким образом, чтобы крышка или закрытие перемещались в открытое положение внутрь корпуса (кроме иллюминаторов площадью менее 0,071 м² (110 кв. дюймов)). **
- 3.08.2 Люк, расположенный впереди сечения максимальной ширины, со стороны крыши рубки, открывающийся внутрь корпуса лодки, и площадью более чем 0,071 м², должен соответствовать ISO12216 Категории А, быть четко помечен и использоваться только в соответствии с инструкцией: “ НЕ ОТКРЫВАТЬ В МОРЕ”. Замечания в OSR 3.02.1 **

3.08.3	A hatch shall be:	
	a) so arranged as to be above the water when the hull is heeled 90 ⁰ . Hatches over lockers that open to the interior of the vessel shall be included in this requirement. A yacht may have a maximum of four (two on each side of centerline) hatches that do not conform to this requirement, provided that the opening of each is less than 0.071 m ² (110 sq in). Effective for boats of a series begun after January 1, 2009, a written statement signed by the designer or other person who performed the down flooding analysis shall be carried on board. For purposes of this rule the vessel's displacement condition for the analysis shall be the Light Craft Condition LCC (in conformity with 6.3 of the EN ISO 8666 standard and 3.5.1 of the EN ISO12217- 2 standard).	Mo0,1,2 ,3,4
	b) permanently attached	**
	c) capable of being firmly shut immediately and remaining firmly shut in a 180 ⁰ capsize (inversion)	**
3.08.4	A companionway hatch shall:	**
	a) be fitted with a strong securing arrangement which shall be operable from the exterior and interior including when the yacht is inverted	**
	b) have any blocking devices:	**
	i) capable of being retained in position with the hatch open or shut	**
	ii) whether or not in position in the hatchway, secured to the yacht (e.g. by lanyard) for the duration of the race, to prevent their being lost overboard	**
	iii) permit exit in the event of inversion	**
3.08.5	If the companionway extends below the local sheer line and the boat has a cockpit opening aft to the sea the boat shall comply with one of the following:	Mo0,1,2 ,3,4
	a) the companionway sill shall not extend below the local sheer line. Or	Mo0,1,2 ,3,4
	b) be in full compliance with all aspects of ISO 11812 to design category A	Mo0,1,2 ,3,4
3.08.6	For boats with a cockpit closed aft to the sea where the companionway hatch extends below the local sheer line, the companionway shall be capable of being blocked off up to the level of the local sheer line, provided that the companionway hatch shall continue to give access to the interior with the blocking devices (e.g. washboards) in place	Mo0,1,2 ,3,4
	3.09 Cockpits - Attention is Drawn to ISO 11812	
3.09.1	Cockpits shall be structurally strong, self-draining quickly by gravity at all angles of heel and permanently incorporated as an integral part of the hull.	**
3.09.2	Cockpits must be essentially watertight, that is, all openings to the hull must be capable of being strongly and rigidly secured	**
3.09.3	A bilge pump, outlet pipe shall not be connected to a cockpit drain. See OSR 3.09.8 for cockpit drain minimum sizes	**

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

- 3.08.3 Люк должен:
- a) располагаться так, чтобы находиться над водой, когда корпус наклонён на 90 градусов. Лючки над шкафчиками, которые открываются внутрь судна, должны соответствовать этому требованию. Яхта может иметь максимум четыре люка (два на каждом борту от диаметральной плоскости), которые не соответствуют этому требованию, при условии, что открытие каждого - меньше чем 0,071 кв². (110 кв. дюймов). Для лодок серий начатых после 1 января 2009 на борту должно находиться действительное письменное подтверждение, подписанное проектировщиком или другим человеком, выполнившим анализ затопления. Для этого правила условия затопления малого судна должны отвечать Light Craft Condition LCC (в соответствии с 6.3 стандарта EN ISO 8666 и 3.5.1 стандарта EN ISO12217-2). Mo0,1,2,3,4
 - b) быть постоянно закреплён; **
 - c) быть способным быстро и прочно закрываться и оставаться закрытым при опрокидывании яхты на 180⁰ (оверкиль). **
- 3.08.4 Люк прохода, должен: **
- a) быть оборудован прочным запирающим устройством, имеющим возможность приводиться в действие как снаружи, так и изнутри, включая случай опрокидывания яхты; **
 - b) иметь какие-либо запирающие устройства: **
 - i) i способные удерживаться на месте при открытом или закрытом люке; **
 - ii) ii прикреплёны к яхте (например, стропкой) на время гонки, чтобы предотвратить падение за борт, независимо от того, находятся они на своём месте в люке или нет; **
 - iii) iii обеспечить выход в случае опрокидывания **
- 3.08.5 Если сходной трап располагается, ниже местной линии борта, и у лодки есть кокпит, открытый в кормовой части к морю, должно выполняться одно из следующего: Mo0,1,2,3,4
- a) порог сходного трапа не должен находиться ниже местной линии борта или Mo0,1,2,3,4
 - b) быть в полном соответствии со всеми аспектами ISO 11812, для проектов категории A Mo0,1,2,3,4
- 3.08.6 Для лодок с закрытым в корме кокпитом, где люк сходного трапа располагается ниже местной линии борта, он должен быть огражден до уровня местной линии борта, с условием, что крышка люка сходного трапа, вместе с блокировочными устройствами (например, брандерщит) должна продолжать предоставлять доступ внутрь лодки. Mo0,1,2,3,4
- 3.09 Кокпиты – обращается внимание на ISO 11812**
- 3.09.1 Кокпиты должны быть прочными по конструкции, быстро самоосушаться под действием силы тяжести на всех углах крена и постоянно встроены в корпус как его составная часть. **
 - 3.09.2 Кокпиты должны быть водонепроницаемы по существу, то есть все отверстия в корпус должны плотно и прочно запираются. **
 - 3.09.3 Сливная труба или трубы трюмной помпы не должны быть соединены со сливными трубами кокпита. О минимальных размерах сливных труб кокпита см. п. 3.09.8. **

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

- 3.09.4 A cockpit sole shall be at least 2% LWL above LWL (or in IMS yachts first launched before 1/03, at least 2% L above LWL) **
- 3.09.5 A bow, lateral, central or stern well shall be considered a cockpit for the purposes of OSR 3.09 **
- 3.09.6 In cockpits, opening aft to the sea structural openings aft shall be not less in area than 50% maximum cockpit depth x maximum cockpit width. **
- 3.09.7 Cockpit Volume**
- i) earliest of age or series date before April 1992
the total volume of all cockpits below lowest coamings shall not exceed 9% (LWL x maximum beam x freeboard abreast the cockpit). Extract File Only
- ii) earliest of age or series date April 1992 and after MoMu2, 3,4
as above for the appropriate category except that "lowest coamings" shall not include any aft of the FA station and no extension of a cockpit aft of the working deck shall be included in calculation of cockpit volume Extract File Only
- IMS measured boats may instead of the terms LWL, maximum beam, freeboard abreast the cockpit, use the IMS terms L, B and FA.* Extract File Only
- 3.09.8 Cockpit Drains**
See OSR 3.09.1. Cockpit drain cross section area (after allowance for screens if fitted) shall be:-
- a) in yachts with earliest of age or series date before 1/72 or in any yacht under 8.5m (28ft) LOA – at least that of 2 x 25mm diameter (one inch) unobstructed openings or equivalent **
- b) in yachts with earliest of age or series date 1/72 and later - at least that of 4 x 20mm diameter (3/4 inch) unobstructed openings or equivalent **
- 3.10 Sea Cocks or Valves**
Sea cocks or valves shall be permanently installed on all through-hull openings below the waterline except integral deck scuppers, speed indicators, depth finders and the like, however a means of closing such openings shall be provided. **
- 3.11 Sheet Winches**
Sheet winches shall be mounted in such a way that an operator is not required to be substantially below deck. **
- 3.12 Mast Step**
The heel of a keel stepped mast shall be securely fastened to the mast step or adjoining structure. **

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

- 3.09.4 Дно кокпита должно быть, по крайней мере, на 2% LWL выше LWL (или для яхт IMS, впервые спущенных на воду до 1/03, по крайней мере на 2% L выше LWL). **
- 3.09.5 Носовой, боковой, центральный или кормовой колодец должен рассматриваться как кокпит с применением пункта 3.09. **
- 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 Объем кокпита**
- i) Ранняя из дат: постройки или серии до Апреля 1992
Общий объем всех кокпитов ниже самых нижних комингсов не должен превышать 9% произведения LWL на максимальную ширину корпуса и на высоту борта на траверзе кокпита. только файл извлечений Мо2,3,4
- ii) Ранняя из даты: постройки или серии Апрель 1992 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. только файл извлечений
Для яхт, обмеренных по IMS, допускается использовать вместо LWL, максимальной ширины корпуса и высоты борта на траверзе кокпита величины L, B и FA, определённые в соответствии с правилами IMS. только файл извлечений
- 3.09.8 Осушение кокпита**
См. OSR 3.09.1. Площадь поперечного сечения сливных отверстий кокпита (с учетом сеток, если они установлены) должна быть:
- a) для яхт с ранней из даты постройки или серии до 1/72 или любых яхт с LOA менее 8,5 м (28 ft) равна, по крайней мере, площади **двух** свободных отверстий, со свободным вытеканием, по 25 мм (1") или их эквиваленту; **
- b) для яхт с ранней из дат постройки или серии 1/72 или позже равна по крайней мере площади **четырёх** свободных отверстий, со свободным вытеканием, по 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 LWL, кроме встроенных палубных шпигатов, дейдвудной трубы, индикаторов скорости, эхолотов и т.п., однако должны быть предусмотрены средства для закрытия этих отверстий. **
- 3.11 Шкотовые Лебедки**
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 скреплен со степсом или с соединительным приспособлением. **

3.14 Pulpits, Stanchions, Lifelines

- 3.14.2 Lifelines required in Special Regulations shall be "taut". **
- a) *As a guide, when a deflecting force of 50 N (5.1 kgf, 11.2 lbf) is applied to a lifeline midway between supports, the lifeline should not deflect more than 50 mm.* **
- 3.14.3 The following shall be provided: **
- a) a bow pulpit with vertical height and openings essentially conforming to Table 7. Bow pulpits may be open but the opening between the pulpit and any part of the boat shall never be greater than 360mm (14.2") (this requirement shall be checked by presenting a 360mm (14.2") circle inside the opening) Mo0,1,2,3,4

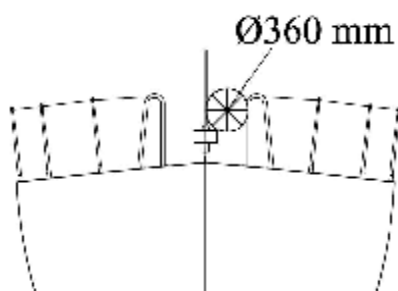


Figure 2 - Diagram Showing Pulpit Opening

- b) a stern pulpit, or lifelines arranged as an adequate substitute, with vertical openings conforming to Table 7 Mo0,1,2,3,4, **
- c) Lifelines (guard lines) supported on stanchions, which, with pulpits, shall form an effectively continuous barrier around a working deck for man overboard prevention. Lifelines shall be permanently supported at intervals of not more than 2.20m (86.6") and shall not pass outboard of supporting stanchions **
- d) upper rails of pulpits at no less height above the working deck than the upper lifelines as in Table 7. **
- e) Open able upper rails in bow pulpits shall be secured shut whilst racing. **
- f) Pulpits and stanchions shall be permanently installed. When there are sockets or studs, these shall be through-bolted, bonded or welded. The pulpit(s) and/or stanchions fitted to these shall be mechanically retained without the help of the lifelines. Without sockets or studs, pulpits and/or stanchions shall be through-bolted, bonded or welded. **
- g) The bases of pulpits and stanchions shall not be further inboard from the edge of the appropriate working deck than 5% of maximum beam or 150 mm (6 in), whichever is greater. **
- h) Stanchion or pulpit or pushpit bases shall not be situated outboard of a working deck. For the purpose of this rule the base shall be taken to include a sleeve or socket into which the tube is fitted but shall exclude a base plate which carries fixings into the deck or hull. **

3.14 РЕЛИНГИ, СТОЙКИ, ЛЕЕРА

3.14.2 Леера, требуемые Специальными Правилами, должны быть “натянуты”. **

а) Следует обеспечить: чтобы, когда к лееру посередине между стойками прикладывается сила 50 Н (5.1 кгс, 11.2 фунта), он не прогибался более чем на 50 мм. **

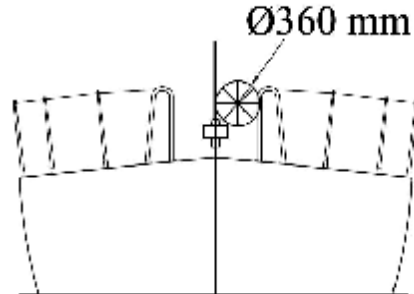


Рисунок 2 – Схема, показывающая открытие носового релинга

- b) Кормовой релинг или леера, смонтированные как равноценная замена кормовому релингу, с вертикальными зазорами согласно таблице 7. Mo0,1,2, 3,4
- c) Леера, поддерживаемые стойками, вместе с релингами 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) Высота верхних поручней релингов над рабочей палубой не менее высоты верхних лееров (таблице 7). **
- e) Открываемые верхние поручни носовых релингов должны быть надёжно закрыты во время гонки. **
- f) Релинги и стойки должны быть стационарно установлены. Если для крепления стоек используются гнёзда или штыри, последние должны быть закреплены сквозными болтами, приклёпаны 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 сами должны быть непосредственно закреплены сквозными болтами, приклёпаны или приварены. **
- g) Основания релингов и стоек не должны располагаться внутрь от кромки соответствующей рабочей палубы дальше чем на большую из величин: 5% максимальной ширины корпуса или 150 мм (6”). **
- h) Основания стоек не должны находиться за пределами рабочей палубы. По настоящим правилам основание стойки или релинга должно включать втулку или гнездо, в которое вставляется стойка или труба релинга, но не должно включать пластину основания, через которую осуществляется соединение с палубой или корпусом. **

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

- i) Provided the complete lifeline enclosure is supported by stanchions and pulpit bases effectively within the working deck, lifeline terminals and support struts may be fixed to a hull aft of the working deck **
- j) Lifelines need not be fixed to a bow pulpit if they terminate at, or pass through, adequately braced stanchions set inside and overlapping the bow pulpit, provided that the gap between the upper lifeline and the bow pulpit does not exceed 150 mm (6 in). **
- k) Lifelines shall be continuous and fixed only at (or near) the bow and stern. However a bona fide gate shall be permitted in the lifelines on each side of a yacht. Except at its end fittings, the movement of a lifeline in a fore-and-aft direction shall not be constrained. Temporary sleeving in 3.14.6 (c) shall not modify tension in the lifeline. **
- l) Stanchions shall be straight and vertical except that:- **
 - i) within the first 50 mm (2 in) from the deck, stanchions shall not be displaced horizontally from the point at which they emerge from the deck or stanchion base by more than 10 mm (3/8 in),and **
 - ii) stanchions may be angled to not more than 10 degrees from vertical at any point above 50 mm (2 in) from the deck. **
- m) *It is strongly recommended that designs also comply to ISO 15085* **

3.14.5 Lifeline Height, Vertical Openings, Number of Lifelines

Table 7

LOA	earliest of age/series date	minimum requirements	Category
Under 8,5 m (28 ft)	Before January 1992	taut single lifeline at a height of no less than 450 mm (18 in) above the working deck. No vertical opening shall exceed 560 mm (22 in).	**
Under 8,5 m (28 ft)	January 1992 and after	as for under 8,5 m(28 ft) in table 7 above, except that when an intermediate lifeline is fitted no vertical opening shall exceed 380 mm (15 in).	**
8,5 m (28 ft) and over	Before January 1993	taut double lifeline with upper lifeline at a height of no less than 600 mm (24 in) above the working deck. No vertical opening shall exceed 560 mm (22 in)	**
8,5 m (28 ft) and over	January 1993 and after	as 8,5 m (28 ft) and over in Table 7 above, except that no vertical opening shall exceed 380 mm (15 in).	**
all	all	on yachts with intermediate lifelines the intermediate line shall be not less than 230 mm (9 in) above the working deck.	**

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

- i) При условии, что замкнутое леерное ограждение поддерживается стойками и релингами, основания которых находятся в пределах рабочей палубы, крайние стойки и опорные подкосы могут быть закреплены на корпусе в корму от рабочей палубы. **
- j) Нет необходимости крепить леера к носовому релингу, если они крепятся или проходят через достаточно раскрепленные стойки, установленные внутри носового релинга и перекрываемые носовым релингом так, что зазор между верхним леером и релингом не превышает 150 мм (6"). **
- k) Леера должны быть непрерывными и крепиться только на (или вблизи) носу или корме. Однако на каждом борту яхты допускаются проходы в леерах. За исключением фитингов на концах, леера не должны менять своего направления от носа к корме. Временный стяжной талреп 3.14.6(c) не должен изменять направления леера. **
- l) Стойки должны быть прямыми и вертикальными за исключением того, что:
 - i в пределах первых 50 мм (2") от палубы стойки могут быть смещены по горизонтали от места их выхода из палубы или основания не более чем на 10 мм (3/8"), и **
 - ii стойки могут отклоняться от вертикали не более чем на 10 градусов в любой точке выше 50 мм (2") над палубой. **
- m) *Строго рекомендуется, чтобы конструкция полностью также соответствовала ISO 15085* **

3.14.5 Высота лееров, вертикальные зазоры, число лееров

ТАБЛИЦА 7

LOA	Ранняя из дат постройки или серии	Минимальные требования	Категория
До 8,5 м (28 футов)	До Января 1992	Натянутый одиночный леер на высоте не менее 450 мм (18") над рабочей палубой. Не должно быть вертикального зазора более 560 мм (22").	**
До 8,5 м (28 футов)	Январь 1992 и позже	То же, что и для яхт длиной до 8,5 м в предыдущем пункте, за исключением того, что когда установлен промежуточный леер, вертикальный зазор не должен превышать 380 мм (15").	**
8,5 м (28 футов) и более	До Января 1993	Два ряда натянутых лееров, верхний леер на высоте не менее 600 мм (24") над рабочей палубой. Вертикальный зазор не должен превышать 560 мм (22").	**
8,5 м (28 футов) и более	Январь 1993 и позже	Как приведено выше для 8,5 м (28") и более, за исключением того, что вертикальный зазор не должен превышать 380 мм (15").	**
Все	Все	На яхтах с промежуточными леерами высота промежуточного леера над рабочей палубой должна быть не менее 230 мм (9").	**

- 3.14.6 Lifeline Minimum Diameters, Required Materials, Specifications**
- a) Lifelines shall be of : **
 - stranded stainless steel wire or **
 - **Single-braided High Modulus Polyethylene (HMPE) (Dyneema®/Spectra® or equivalent) rope** **
 - b) The minimum diameter is specified in table 8 below. **
 - c) Stainless steel lifelines shall be uncoated and used without close-fitting sleeving, however, temporary sleeving may be fitted provided it is regularly removed for inspection. **
 - d) *When stainless wire is used, Grade 316 is recommended.* **
 - e) *When HMPE (Dyneema®/Spectra®) is used, it shall be spliced in accordance with the manufacturer's recommended procedures.* **
 - f) A taut lanyard of synthetic rope may be used to secure lifelines provided the gap it closes does not exceed 100 mm (4 in). This lanyard shall be replaced annually at a minimum. **
 - g) All wire, fittings, anchorage points, fixtures and lanyards shall comprise a lifeline enclosure system which has at all points at least the breaking strength of the required lifeline wire. **

Table 8

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

- 3.14.7 Pulpits, Stanchions, Lifelines - Limitations on Materials** **
- Table 9

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

- 3.18 Toilet**
- 3.18.2 A toilet, permanently installed or fitted bucket MoMu3,4
- 3.19 Bunks**
- 3.19.2 Bunks, permanently installed **
- 3.22 Hand Holds**
- Adequate hand holds shall be fitted below deck so that crew members may move about safely at sea. **
- A hand hold should be capable of withstanding without rupture a side force of 1500N - attention is drawn to ISO 15085.*

3.14.6 Минимальные диаметры лееров, требуемые Материалы, Технические Требования **

- a) Леера должны быть: **
- изготовлены из многожильного стального троса нержавеющей стали или **
 - **высоко модульного троса (HMPE) (Dyneema®/Spectra® или эквивалентного) в одинарной оплетке** **
- b) Минимальный диаметр определен ниже в таблице 8. **
- c) Леера из стального нержавеющей троса должны использоваться без защитной оболочки, однако, может оболочка может использоваться, если она регулярно снимается для осмотра. **
- d) *Рекомендуется использование стального нержавеющей троса марки 316.* **
- e) *При использовании троса Dyneema®/Spectra®, его сплескивание должно выполняться согласно рекомендациям изготовителя.* **
- f) Талрепа из синтетического троса или ленты, можно использовать для прикрепления лееров, при условии, что перекрываемый ими зазор не превышает 100 мм (4"). Эти талрепа должен заменяться, как минимум, ежегодно. **
- g) Все троса, фитинги, точки крепления, зажимы и талрепа должны образовывать систему сплошного леерного ограждения, прочность которой, на всем протяжении, равна прочности троса используемого для лееров. **

ТАБЛИЦА 8 **

LOA	Минимальный диаметр троса
меньше 8.5 м (28 футов)	3 мм (1/8 ")
8.5 м - 13 м	4 мм (5/32 ")
Более 13 м (43 футов)	5 мм (3/16 ")

3.14.7 Релинги, стойки, леера – Ограничения на материалы **

ТАБЛИЦА 9 **

Ранняя, из даты: постройки или серии	Требования
До Января 1987	Углекловолокну для стоек релингов и лееров не рекомендуется.
Январь 1987 и позже	Стойки релингов и леера не должны изготавливаться из углекловолокна.

3.18 Галъюн

3.18.2 Галъюн, стационарно установленный, или приспособленное ведро. MoMu3, 4

3.19 Койки

3.19.2 Койки, установленные стационарно. **

3.22 Поручни для рук

Под палубой должны быть установлены поручни для рук, чтобы члены экипажа могли безопасно передвигаться во время плавания. *Желательно, чтобы поручни для рук могли выдерживать, не разрушаясь, боковое усилие 1500 Н – следует обратить внимание на ISO 15085.* **

3.23 Bilge Pumps and Buckets

- 3.23.1 No bilge pump may discharge into a cockpit unless that cockpit opens aft to the sea. **
- 3.23.2 Bilge pumps shall not be connected to cockpit drains. (OSR 3.09) **
- 3.23.3 Bilge pumps and strum boxes shall be readily accessible for maintenance and for clearing out debris **
- 3.23.4 Unless permanently installed, each bilge pump handle shall be provided with a lanyard or catch or similar device to prevent accidental loss **
- 3.23.5 The following shall be provided:
 - e) one manual bilge pump Mo4
 - f) two buckets of stout construction each with at least 9 litres (2 UK gallons, 2.4 US gallons) capacity. Each bucket to have a lanyard. **

3.24 Compass

- 3.24.1 The following shall be provided:-
 - a) a marine magnetic compass, independent of any power supply, permanently installed and correctly adjusted with deviation card, and **

3.25 Halyards

No mast shall have less than two halyards, each capable of hoisting a sail. **

3.27 Navigation Lights (see OSR 2.03.3)

- 3.27.1 Navigation lights shall be mounted so that they will not be masked by sails or the heeling of the yacht. **
- 3.27.2 Navigation lights shall not be mounted below deck level and should be at no less height than immediately under the upper lifeline. **
- 3.27.3 Navigation light intensity
Table 11

<i>LOA</i>	<i>Guide to required minimum power rating for an electric bulb in a navigation light</i>
<i>under 12 m (39.4 ft)</i>	<i>10 W</i>
<i>12 m (39.4 ft) and above</i>	<i>25 W</i>

- 3.27.4 Reserve navigation lights shall be carried having the same minimum specifications as the navigation lights above, with a separable power source, and wiring or supply system essentially separate from that used for the normal navigation lights Mo0,1,2, 3,4
- 3.27.5 spare bulbs for navigation lights shall be carried, or for lights not dependent on bulbs, appropriate spares. **

3.28 Engines, Generators, Fuel

3.28.1 Propulsion Engines

- a) Engines and associated systems shall be installed in accordance with their manufacturers' guidelines and shall be of a type, strength, capacity, and installation suitable for the size and intended use of the yacht. **

3.23 Трюмные помпы и Ведра

- 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 отверстиями кокпита (OSR 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 штертами или защёлками или чем-либо подобным для предотвращения случайной потери. **
- 3.23.5 Должно быть предусмотрено следующее:
 - e) Одна ручная трюмная помпа Mo4
 - f) Два жестких ведра, ёмкостью не менее 9 л (2 галл. UK, 2,4 галл. US) каждое. Каждое ведро должно иметь штерт. **

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, имеющий таблицу девиации; **

3.25 Фалы

Каждая мачта должна иметь не менее двух фалов, на которых можно поднимать паруса. **

3.27 Навигационные Огни (OSR 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 желательнее на высоте не ниже, чем непосредственно под верхним леером. **
- 3.27.3 Яркость навигационных огней
ТАБЛИЦА 11

LOA	Требуемая минимальная мощность электрических ламп навигационных огней
До 12 м (39,4 ft)	10 W
12 м (39,4 ft) и более	25 W

- 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. Mo0,1,2, 3,4
- 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 Главные двигатели

- a) Двигатели, и связанные системы, должны быть установлены в соответствии с рекомендациями их изготовителей и, иметь тип, силу, мощность, и компоновку, подходящую по размерам и предназначенную для использования на яхте. **

- b) An inboard propulsion engine when fitted shall be provided with a permanently installed exhaust, coolant, and fuel supply systems and fuel tank(s); be securely covered; and have adequate protection from the effects of heavy weather. **

3.28.2 Generator

A separate generator for electricity is optional. However, when a separate generator is carried it shall be permanently installed, securely covered, and shall have permanently installed exhaust, cooling and fuel supply systems and fuel tank(s), and have adequate protection from the effects of heavy weather. **

3.29 Communications Equipment, EPFS (Electronic Position-Fixing System), Radar, AIS **

3.29.1 The following shall be provided: **

- e) A hand-held marine VHF transceiver, watertight or with a waterproof cover. When not in use to be stowed in a grab bag or emergency container (see OSR 4.21) Mo1,2,3,4
- f) Independent of a main radio transceiver, a radio receiver capable of receiving weather bulletins **

3.29.2 *Yachts are reminded that no reflector, active or passive, is a guarantee of detection or tracking by a vessel using radar.* **

- a) *The attention of persons in charge is drawn to legislation in force or imminent affecting the territorial seas of some countries in which the carriage of an AIS set is or will be mandatory for certain vessels including relatively small craft.* **

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

4.01 Sail Letters & Numbers

4.01.1 Yachts which are not in an ISAF International Class or Recognized Class shall comply with RRS 77 and Appendix G as closely as possible, except that sail numbers allotted by a State authority are acceptable. **

4.01.2 Sail numbers and letters of the size carried on the mainsail must be displayed by alternative means when none of the numbered sails is set. **

4.03 Soft Wood Plugs

Soft wood plugs, tapered and of the appropriate size, shall be attached or stowed adjacent to the appropriate fitting for every through-hull opening. **

4.05 Fire Extinguishers

Shall be provided as follows:

4.05.1 Fire extinguishers, at least two, readily accessible in suitable and different parts of the yacht **

4.05.4 **A fire blanket adjacent to every cooking device with an open flame**

4.06 Anchor(s)

4.06.1 An anchor or anchors shall be carried according to the table below:

Table 12

a)	any	1 anchor, readily accessible	Mo4
----	-----	------------------------------	-----

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

	b) Стационарный двигатель должен быть: надежно закреплен; иметь системы выхлопа, охлаждения, подачи топлива и топливный бак (баки); надежно закрыт и иметь адекватную защиту от тяжелой погоды.	**
3.28.2 Генератор	Отдельный электрический генератор не является обязательным. Однако, если таковой имеется, он должен быть надежно закреплен; иметь системы выхлопа, охлаждения, подачи топлива и топливный бак (баки); надежно закрыт и иметь адекватную защиту от тяжелой погоды.	**
3.29 Оборудование Связи, EPFS (электронная система определения места), Радар, AIS		**
3.29.1	Должно быть предусмотрено следующее:	**
	e) Ручной, морской приемопередатчик УКВ, водонепроницаемый или в водонепроницаемом чехле. Если он не используется, то должен храниться в аварийном мешке или контейнере (OSR 4.21)	Mo1,2,3, 4
	f) Независимо от основной радиостанции, радиоприёмник, способный принимать сводки погоды.	**
3.29.2	<i>Яхтам напоминают, что никакой отражатель, активный или пассивный, не является гарантией обнаружения или прослеживания судном, использующим локатор.</i>	**
	<i>а) Обращается внимание ответственных лиц на изменение законодательства по территориальным морям некоторых стран, в которых установка AIS обязательна или будет таковой для определенных судов, включая относительно малые прогулочные суда.</i>	**
РАЗДЕЛ 4 Переносное Оборудование и Снабжение для яхт (относительно воды и топлива см. OSR 3.21 и OSR 3.28)		
4.01 Буквы и номера на парусах		
4.01.1	Яхты, которые не относятся к Международным классам ISAF или к признанным ISAF классам, должны соблюдать Правило 77 и Приложение G ППС 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, когда ни один из парусов с номерами не поставлен должны быть показаны каким-либо способом.	**
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.	**
4.05 Огнетушители	Должно быть обеспечено:-	
4.05.1	По крайней мере, два огнетушителя, легкодоступные и расположенные в удобных местах в разных частях яхты.	**
4.05.4	Кошма на камбузе для гашения открытого огня для каждого устройства приготовления пищи с открытым огнем	
4.06 Якорь (якоря)		
4.06.1	Якорь (якоря) должны быть на борту в соответствии с таблицей:	**
	ТАБЛИЦА 12	**
	а) Любая 1 якорь, легкодоступный для использования	Mo4

4.07 Flashlight(s) and Searchlight(s)

4.07.1 The following shall be provided:-

- a) A watertight, high-powered searchlight, suitable for searching for a person overboard at night and for collision avoidance with spare batteries and bulbs, and **
- b) a watertight flashlight with spare batteries and bulb **

4.08 First Aid Manual and First Aid Kit

4.08.1 A suitable First Aid Manual shall be provided **

In the absence of a National Authority's requirement, the latest edition of one of the following is recommended:- **

b) *First Aid at Sea, by Douglas Justins and Colin Berry, published by Adlard Coles Nautical, London* Mo2,3,4

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

d) *'PAN-PAN medico a bordo' in Italian edited by Umberto Verna. www.panpan.it* Mo2,3,4

e) *Skipper's Medical Emergency Handbook by Dr Spike Briggs and Dr Campbell Mackenzie www.msos.org.uk* **

4.08.2 A First Aid Kit shall be provided **

4.08.3 *The contents and storage of the First Aid Kit should reflect the guidelines of the Manual carried the likely conditions and duration of the passage, and the number of people aboard the yacht.* **

4.09 Foghorn

A foghorn shall be provided **

4.10 Radar Reflector

4.10.1 A passive Radar Reflector (that is, a Radar Reflector without any power) shall be provided **

a) If a radar reflector is : **

i octahedral with triangular plates making up each pocket it must have a minimum diagonal measurement of 456 mm (18in). **

ii octahederal with circular sector plates making up each pocket it must have a minimum diameter of 304mm (12in). **

iii not octahedral it must have a documented RCS (radar cross-section) of not less than 10 m² at 0° elevation and be capable of performance around 360° in azimuth. **

The minimum effective height above water is 4.0 m (13 ft). **

b) *The passive and active devices referred to in these notes and in 4.10.1 and 4.10.2 above are primarily intended for use in the X (9GHz) band* **

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

4.07	Ручной фонарь (фонари) и Прожектор (прожекторы)	
4.07.1	Должно быть обеспечено следующее: -	
	a) Водонепроницаемый, мощный прожектор, с запасными батареями и лампами, подходящий для поиска ночью человека за бортом, и для избегания конфликтов, и	**
	b) Водонепроницаемый, ручной электрический фонарь с запасными батареями и лампами;	**
4.08	Руководство Первой помощи и Аптечка	**
4.08.1	Должно быть соответствующее руководство по оказанию первой медицинской помощи	**
	<i>При отсутствии требований Национальной организации рекомендуется использовать издание одного из следующих руководств:</i>	**
	b) <i>First Aid at Sea, by Douglas Justins and Colin Berry, published by Adlard Coles Nautical, London</i>	Mo2,3,4
	c) <i>Le Guide de la medecine a distance, by Docteur J Y Chauve, published by Distance Assistance BP33 F-La Baule, cedex, France..</i>	**
	d) <i>'PAN-PAN medico a bordo' in Italian edited by Umberto Verna. www.panpan.it</i>	Mo2,3,4
	e) <i>Skipper's Medical Emergency Handbook by Dr Spike Briggs and Dr Campbell Mackenzie www.msos.org.uk</i>	**
4.08.2	На борту должна быть сумка с предметами первой помощи.	**
4.08.3	<i>Желательно, чтобы содержимое и условия хранения аптечки первой помощи соответствовали содержанию руководства, вероятным условиям и продолжительности плавания и числу людей на борту.</i>	**
4.09	Туманный горн	
	Туманный горн должен быть в наличии	**
4.10	Радиолокационный Отражатель	
4.10.1	На борту должен быть пассивный радиолокационный отражатель (то есть радиолокационный отражатель, не требующий источника энергии)	**
	a) Если радиолокационный отражатель:	**
	i) октаэдральный, с треугольными пластинами, составляющими каждый карман, он должен иметь минимальную диагональ 456 мм (18 дюймов).	
	ii) октаэдральный, а с круговыми секторными пластинами, составляющими каждый карман, он должен иметь минимальный диаметр 304 мм (12 дюймов).	
	iii) не октаэдральный, то он должен иметь подтвержденную RCS (эффективную отражающую поверхность) не менее 10 м ² при 0 ⁰ возвышения и способным работать по азимуту 360 ⁰ .	
	Минимальная эффективная высота размещения выше воды составляет 4,0 м. (13 футов).	**
	b) <i>Пассивное и активные элементы, упомянутые в этих примечаниях и в 4.10.1 и 4.10.2 прежде всего, предназначены для использования на частоте X (9GHz)</i>	**

- | | | |
|-------------|---|-----------------|
| 4.10.2 | <i>The most effective radar response from a yacht may be provided by an RTE (Radar Target Enhancer) which may be on board in addition to the required passive reflector. An RTE should conform to ISO 8729-2:2009. An RTE is strongly recommended.</i> | MoMu1,2
,3,4 |
| | <i>b) The display of a passive reflector or the operation of an RTE is for the person in charge to decide according to prevailing conditions.</i> | ** |
| 4.10.3 | <i>When available, a passive radar reflector in compliance with ISO8729-1:2010 will offer improved performance over earlier models and has a size typified by a cylinder of not more than weight 5kg, height 750mm and diameter 300mm.</i> | ** |
| 4.10.4 | <i>S (3GHz) band radar is often used by ships in bad weather to complement X (9GHz) band radar. On S (3GHz) band a passive reflector offers about 1/10 the response obtained on the X (9GHz) band. Unless specifically designed to operate in the S(3GHz) band, an RTE will provide no response at all.</i> | ** |
| 4.11 | Navigation Equipment | |
| 4.11.1 | Charts
Navigational charts (not solely electronic), light list and chart plotting equipment shall be provided | ** |
| 4.12 | Safety Equipment Location Chart
A safety equipment location chart in durable waterproof material shall be displayed in the main accommodation where it can best be seen, clearly marked with the location of principal items of safety equipment. | ** |
| 4.13 | Echo Sounder or Lead Line | |
| 4.13.1 | An echo sounder or lead line shall be provided | MoMu1,2
,3,4 |
| 4.16 | Tools and Spare Parts
Tools and spare parts, including effective means to quickly disconnect or sever the standing rigging from the hull shall be provided. | ** |
| 4.17 | Yacht's name
Yacht's name shall be on miscellaneous buoyant equipment, such as lifejackets, cushions, lifebuoys, life slings, grab bags etc. | ** |
| 4.18 | Marine grade retro-reflective material
Marine grade retro-reflective material shall be fitted to lifebuoys, life slings, life rafts and life jackets. See OSRs 5.04, 5.08. | ** |
| 4.22 | Life buoys | |
| 4.22.1 | The following shall be provided within reach of the helmsman and ready for instant use:
a) a life buoy with a self-igniting light and a drogue or a Life sling with a self-igniting light and without a drogue. | **
** |
| 4.22.3 | Each inflatable lifebuoy and any automatic device (e.g. pole and flag extended by compressed gas) shall be tested and serviced at intervals in accordance with its manufacturer's instructions. | ** |
| 4.22.4 | Each lifebuoy or life sling shall be fitted with marine grade retro-reflective material (4.18). | ** |

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

- 4.10.2 *Наиболее эффективный радиолокационный отражённый сигнал от яхты обеспечивается с помощью радиолокационного ответчика-усилителя (RTE), который может быть на борту в дополнение к требуемому пассивному отражателю. RTE должен соответствовать ISO 8729-2:2009. Строго рекомендуется наличие RTE.* MoMu1,2,3,4
- b) Лицо, ответственное за яхту, решает выставлять пассивный отражатель или работать с RTE, в зависимости от преобладающих условий.* **
- 4.10.3 *Если возможно, использовать пассивный отражатель соответствующий пересматриваемому ISO8729-1:2010, имеющий лучшие характеристики по сравнению с предыдущими моделями и представляющий собой цилиндр весом не более 5 кг, высотой 750 мм и диаметром 300 мм.* **
- 4.10.4 *РЛС, работающие на частоте S (3GHz,) часто используется судами в плохую погоду, в дополнение к РЛС с частотой X (9GHz). На РЛС с частотой S (3GHz) пассивный отражатель (RTE) дает только 1/10 ответного сигнала, полученного на частоте X (9GHz). Если он специально не настроен для работы на частоте S (3GHz), RTE не обеспечит ответа вообще.* **
- 4.13 Эхолот или ручной лот.**
- 4.13.1 Должен быть предусмотрен эхолот или ручной лот. MoMu1,2,3,4
- 4.16 Инструменты и Запасные части**
- Должен быть инструмент, включая подходящие средства для разъединения или отсечения стоячего такелажа от корпуса в случае необходимости и запасные части. **
- 4.17 Название яхты**
- Название яхты должно быть нанесено на различном плавающем снабжении, таком как спасательные круги, жилеты, вёсла, диванные подушки, стропы, аварийные
- 4.18 Отражающий материал морского типа**
- Отражающий материал морского типа должен быть нанесён на спасательные круги, спасательные стропы, спасательные плоты и спасательные жилеты. См. OSR 5.04, 5.08. **
- 4.22 Спасательные круги**
- 4.22.1 Следующее должно быть: расположено в пределах досягаемости рулевого и готовым к мгновенному использованию. Спасательный круг с самозажигающимся огнём и плавучим якорем, или спасательный строп с самозажигающимся огнём и без плавучего якоря. **
- 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 изготовителей. **
- 4.22.4 На каждый спасательный круг и спасательный строп должен быть нанесён светоотражающий материал морского типа (4.18). **

4.22.5 *It is recommended that the color of each lifebuoy be a safety color in the yellow-red range.* **

4.23 Pyrotechnic and Light Signals

4.23.1 Pyrotechnic signals shall be provided conforming to SOLAS LSA Code Chapter III Visual Signals and not older than the stamped expiry date (if any) or if no expiry date stamped, not older than 4 years. **

Table 13

red parachute flares LSA III 3.1	red hand flares LSA III 3.2	Orange smoke LSA III 3.3	Race category
6	4	2	MoMu0,1
4	4	3	MoMu2,3
	4	2	Mo4
2	4	2	Mu4

4.24 **Heaving Line** **

a) a heaving line shall be provided 15 m - 25 m (50 ft - 75 ft) length readily accessible to cockpit. **

b) *the "throwing sock" type is recommended – see Appendix D* **

4.25 Cockpit Knife

A strong, sharp knife, sheathed and securely restrained shall be provided readily accessible from the deck or a cockpit. **

4.24 **Heaving Line** **

a) a heaving line shall be provided 15 m - 25 m (50 ft - 75 ft) length readily accessible to cockpit. **

b) *the "throwing sock" type is recommended – see Appendix D* **

4.25 Cockpit Knife

A strong, sharp knife, sheathed and securely restrained shall be provided readily accessible from the deck or a cockpit. **

4.26 Storm & Heavy Weather Sails

4.26.1 **Design**

a) **it is strongly recommended that persons in charge consult their designer and sail maker to decide the most effective size for storm and heavy weather sails. The purpose of these sails is to provide safe propulsion for the yacht in severe weather -they are not intended as part of the racing inventory. The areas below are maxima. Smaller areas are likely to suit some yachts according to their stability and other characteristics.** **

ISAF OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS

Extract for Race Category 4 Monohulls

4.22.5 *Рекомендуется, чтобы каждого спасательный круг имел цвет безопасности в желто-красном диапазоне* **

4.23 Пиротехнические и Световые Сигналы

4.23.1 Должны быть пиротехнические сигналы должны соответствовать Кодексу SOLAS LSA, Главе III “Визуальные Сигналы”, и не старше срока использования, указанным на штампе (если он имеется), или, если штампа со сроком годности нет, то не старше 4 лет.

ТАБЛИЦА 13

Красные парашютные ракеты LSA III 3.1	Красные фальшфейеры LSA III 3.2	оранжевые дымовые шашки LSA III 3.3	Категория гонки
6	4	2	MoMu0,1
4	4	3	MoMu2,3
	4	2	Mo4
2	4	2	Mu4

4.24 Бросательный конец **

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

б) *Рекомендуемый тип: “бросательный носок” – см. Приложение D* **

4.25 Кокпитный нож **

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

4.26 Штормовые паруса и Паруса для Тяжелой Погоды

4.26.1 Конструкция

а) *Настоятельно рекомендуется, чтобы ответственные лица консультировались со своим конструктором и парусным мастером для выбора наиболее эффективных размеров штормовых парусов и парусов для тяжелой погоды. Назначение этих парусов состоит в том, чтобы обеспечить безопасное плавание яхты при тяжелой погоде - они не предусмотрены как часть гоночных. Приведенные ниже площади являются максимальными. Меньшие площади, вероятно, предпочтительнее для некоторых яхт согласно их устойчивости и других характеристик.* **

4.26.2 **High Visibility**

a) *Every storm jib shall either be of highly-visible colored material (e.g. Day-Glo pink, orange or yellow) or have a highly-visible colored patch at least 50% of the area of the sail (up to a maximum diameter of 3m) added on each side; and also that a rotating wing mast should have a highly-visible colored patch on each side. A storm sail purchased after January 2014 shall have the material of the body of the sail a highly visible color.* **

b) *it is strongly recommended that the storm trysail should either be made of or have a patch of highly visible color.* **

4.26.3 **Materials**

a) aromatic polyamides, carbon and similar fibres shall not be used in a trysail or storm jib but spectra/dyneema and similar materials are permitted. **

b) *it is **strongly recommended** that a heavy-weather jib does not contain aromatic polyamides, carbon and similar fibres other than spectra/dyneema.* **

4.26.4 **The following shall be provided:-**

a) sheeting positions on deck for each storm and heavy-weather sail; **

b) *for each storm or heavy-weather jib, a means to attach the luff to the stay, independent of any luffgroove device. A heavy weather jib shall have the means of attachment readily available. A storm jib shall have the means of attachment permanently attached; Storm and heavy weather jib areas shall be calculated as: $(0.255 \times \text{luff length} \times (\text{luff perpendicular} + 2 \times \text{half width}))^*$ To apply to sails made in January 2012 and after* **

d) if a storm trysail is required by either OSR 4.26.4 (c) or OSR 4.26.4 (g) the yacht's sail number and letter(s) shall be placed on both sides of the trysail (or on a rotating wing mast as substitute for a trysail) in as large a size as practicable; Extract File Only MoMu3, 4

f) *a heavy-weather jib (or heavy-weather sail in a yacht with no forestay) of area not greater than 13,5% height of the foretriangle squared;* **

4.26.2 Хорошая Видимость

- a) *Каждый штормовой кливер должен быть либо пошит из материала хорошо видимого цвета (например, светло-розовый, оранжевый или жёлтый), либо имел на каждой стороне нашивку хорошо видимого цвета; по крайней мере на 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. Штормовые паруса, полученные после января 2014 года, должны быть изготовлены из материала яркого, хорошо видимого цвета.* **
- b) *строго рекомендуется, чтобы штормовой трисель был или изготовлен из материала ярко видимого цвета или имел соответствующее пятно.* **

4.26.3 Материалы

- a) Ароматические полиамиды, углеволокно и подобные волокна не должны использоваться в триселе или штормовом кливере, но spectra/dyneema и подобные материалы разрешаются. **
- b) *Строго рекомендуется, чтобы кливер для тяжелой погоды не содержал ароматических полиамидов, углеволокна и подобных волокон, за исключением спектра/дайнима.* **

4.26.4 Должно быть предусмотрено следующее:

- a) места на палубе для проводки шкотов для каждого штормового паруса и паруса для тяжёлой погоды; **
- b) для каждого штормового стакселя или кливера для тяжелой погоды независимость крепления его передней шкаторины к штагу от любого ликпаза. Средства крепления кливера для тяжелой погоды должны быть удобными и легкодоступными. Средства крепления штормового кливера должны быть стационарными. Площадь штормовых стакселей и кливеров для тяжелой погоды могут быть вычислены как: $(0.255 \text{ длины передней шкаторины} \times (\text{перпендикуляр к передней шкаторине} + 2 \times \text{половины ширины}))^*$, что относится к парусам, пошитым в январе 2012 и позже. **
- d) если штормовой трисель соответствует OSR 4.26.4 (c) или OSR 4.26.4 (g) номер на парусе яхты и буква (буквы) как можно больших размеров наносятся на обеих сторонах триселя (или поворотной мачты-крыла, заменяющей трисель); Только файл извлечений MoMu3, 4 **
- f) стаксель для тяжёлой погоды (или парус для тяжёлой погоды на яхте без штага) площадью не более 13,5% квадрата высоты переднего треугольника; **

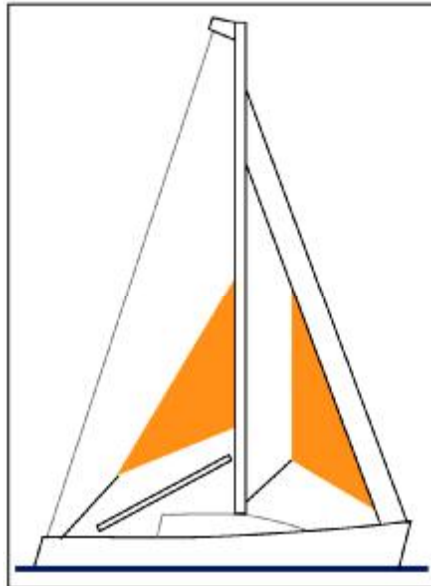


Figure 3

SECTION 5 - PERSONAL EQUIPMENT

5.01 Life jacket

5.01.1 Each crew member shall have a life jacket as follows:-

**

a)

i In accordance with ISO 12402 – 3 (Level 150) or equivalent, including EN 396 or UL 1180

**

ii Life jackets manufactured after 1 January 2012 shall be in accordance with ISO 12402–3 (Level 150) and shall be fitted with:-

**

- an emergency light in accordance with either ISO 12402-8 or SOLAS LSA code 2.2.3.
- a sprayhood in accordance with ISO 12402-8.
- a full deck safety harness in accordance with ISO 12401 (ISO 1095) including a crotch or thigh strap (holding down device) as specified in ISO 12401 (ISO 1095).
- If of an inflatable type either
 - (a) automatic, manual and oral inflation or
 - (b) manual and oral inflation

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

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

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

**

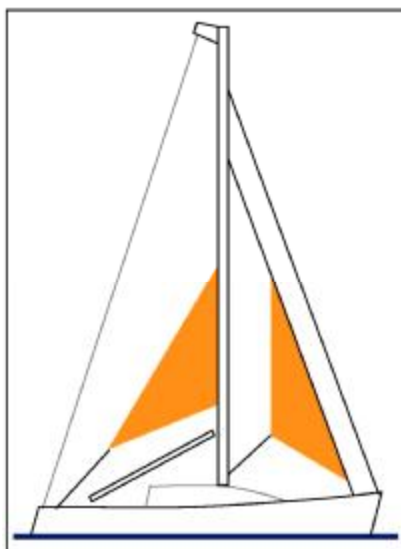


Рисунок 3

РАЗДЕЛ 5 - ЛИЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ	
-------------------------------------	--

5.01 Спасательный жилет

5.01.1 Каждый член команды должен иметь спасательный жилет удовлетворяющий следующим требованиям:- **

a) i соответствующий ISO 12402 – 3 (Уровень 150) или эквивалентным, включая EN 396 или UL 1180 **

ii Спасательные жилеты, произведенные после 1 января 2012, должны соответствовать ISO 12402–3 (Уровень 150) и должны быть снабжены:- **

 ÿ сигнальным огнем в соответствии с ISO 12402-8 или Кодексу SOLAS LSA code 2.2.3

 ÿ брызгоотбойником (капюшоном) по с ISO 12402-8

 ÿ палубным страховочным поясом согласно ISO 12401 (ISO 1095), включая паховые или бедренные ремни согласно спецификации ISO 12401 (ISO 1095).

 ÿ если надувного типа, то

 (a) автоматическое надувание, ручное или ртом или

 (b) ручное надувание или ртом

Примечание. ISO 12402 требует, чтобы спасательный жилет, уровня 150, был оснащен свистом и светоотражающим материалом. Кроме того, при сочетании со страховочной сбруей, ISO 12402 требует, чтобы это была полная обвязка соответствующая стандарту ISO 12401. У любого эквивалентного спасательного жилета должны быть эквивалентные требования команды, имеющие габариты больше средних, являются более плавучими, и не требуют спасательного жилета с большим уровнем плавучести. Уровень 275 спасательных жилетов может препятствовать посадке в спасательные плоты.

b) Иметь Кроч-строп / набедренные ремни или полную страховочную обвязку в соответствии с ISO 12401; **

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

- c) fitted with a lifejacket light in accordance with SOLAS LSA code 2.2.3 (white, >0.75 candelas, >8 hours), **
- d) if inflatable have a compressed gas inflation system, **
- e) if inflatable, regularly checked for gas retention, **
- f) compatible with the wearer's safety harness, **
- g) clearly marked with the yacht's or wearer's name, **
- It is strongly recommended that a lifejacket has:*
- j) *a splashguard / spray hood See ISO 12402 – 8,* Mo1,2, 3,4
- k) *a PLB unit (as with other types of EPIRB, should be properly registered with the appropriate authority)* Mo1,2, 3,4
- l) *if of a gas inflatable type, a spare cylinder and if appropriate a spare activation head* Mo1,2, 3,4
- 5.01.4 The person in charge shall personally check each lifejacket at least once annually. **
- 5.02.6 **Warning** - *a safety line and safety harness are not designed to tow a person in the water and it is important that the shortest safety line length possible be used with a harness to minimise or eliminate the risk of a person's torso becoming immersed in water outside the boat, especially when working on the foredeck. 1m safety lines or the midpoint snaphook on a 2m line should be used for this purpose. The diligent use of a properly adjusted safety harness and the shortest safety line practicable is regarded as by far the most effective way of preventing man overboard incidents.preventing man overboard incidents.* **
- 5.04 Foul Weather Suits**
- b) *it is recommended that a foul weather suit should be fitted with marine-grade retro-reflective material, and should have high-visibility colors on its upper parts and sleeve cuffs. See OSR 4.18* **

	Примечание. Назначение кроч-стропа или бедренных ремней в том, чтобы придерживать спасательный жилет снизу. Каждый члены экипажа, перед началом гонок, должен подогнать на себя спасательный жилет и сохранять эту подгонку на все время гонок. Правильная подгонка является основой надежного функционирования жилета.	
	c) снабжен сигнальным огнем в соответствии с SOLAS LSA 2.2.3 (белый, >0.75 кандел, >8 часов),	**
	d) если жилет надувной – систему наполнения сжатым газом,	**
	e) если жилет надувной - регулярно проверяется система задержания газа,	**
	f) совместимый со страховочной сбруей владельца	**
	g) маркирован названием яхты или именем владельца	**
	Строго рекомендуется, чтобы спасательный жилет имел:	
	j) <i>Брызгоотбойник /капюшон см. ISO 12402 – 8,</i>	Mo1,2,3 ,4
	k) <i>PLB модуль (как с другими типами EPIRB, должен быть должным образом зарегистрирован соответствующей службой)</i>	Mo1,2,3 ,4
	l) <i>если надувного типа - запасные баллон и головку активации</i>	Mo1,2,3 ,4
5.01.4	Ответственное лицо должно лично проверять каждый спасательный жилет не реже одного раза в год.	**
5.02.6	Предупреждение – <i>Лини безопасности и страховочные сбруи не предназначены для буксировки человека в воде. Важно, чтобы длина страховочного линия минимизировала или устраняла риск погружения, верхней части туловища, человека в воду, особенно, когда речь идет о работе на баке. Для этой цели необходимо использовать страховочный лить длиной 1 м, или карабин, посередине 2 метрового литья. Неукоснительное использование должным образом подогнанных страховочных литья, соответствующей длины, является, безусловно, самым эффективным средством для предотвращения падения</i>	**
5.04	Костюм для плохой погоды	
	b) <i>Рекомендуется, чтобы костюм для плохой погоды был оснащён светоотражающим материалом морского типа и имел верхние части и манжеты рукавов хорошо видимого цвета. См. OSR 4.18</i>	**

SECTION 6 - TRAINING

6.04	<i>Routine Training On-Board</i>	**
6.04.1	<i>It is recommended that crews should practice safety routines at reasonable intervals including the drill for man-overboard recovery</i>	**
6.05.3	<i>At least one member of the crew shall be familiar with First Aid procedures, hypothermia, drowning, cardiopulmonary resuscitation and relevant communications systems (see OSR 6.02.7 and 6.03.3).</i>	MoMu3, 4
6.05.4	<i>An example model first aid training course is included in Appendix N.</i>	**

APPENDICES TO SPECIAL REGULATIONS

- Appendix B - A guide to ISO and other Standards
- Appendix C - Standard Inspection Card
- Appendix D - Quick stop & Life sling
- Appendix E - Hypothermia
- Appendix F - Drogues and sea anchors
- Appendix K - Moveable and Variable Ballast

Tue 24 Jan 12 15:52:05

РАЗДЕЛ 6 – ОБУЧЕНИЕ

6.04 Регулярное обучение на борту **

6.04.1 Рекомендуется, чтобы экипаж практиковался с приемлемой периодичностью в обеспечении безопасности, включая манёвры по подъёму человека из

6.05.3 В любой мере, один член экипажа должен быть знакомым с процедурами первой помощи, гипотермией, утоплением, кардиопульмональной реанимацией и соответствующими (релевантными) системами связи (см. OSR 6.02.7 и 6.03.3).

Mo3,4

6.05.4 Примерный Курс обучения оказанию скорой помощи приведен в Приложение N.

**

ПРИЛОЖЕНИЯ К СПЕЦИАЛЬНЫМ ПРАВИЛАМ

Приложение В - Указатель ISO и других применяемых стандартов

Приложение С - Стандартная Карта контрольного осмотра

Приложение D - Быстрая остановка и спасательный строп

Приложение E - Гипотермия

Приложение F - Плавучие якоря

Приложение K - Минимальные требования для яхт с Перемещаемым и Переменным Балластом