
**Суда и морские технологии.
Лоцманские трапы**

Ships and marine technology — Pilot ladders

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 799:2004

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/1ecbf515-21fa-470c-927e-78c11a268fe9/iso-799-2004>

Ответственность за подготовку русской версии несёт GOST R
(Российская Федерация) в соответствии со статьёй 18.1 Устава ISO



Ссылочный номер
ISO 799:2004(R)

Отказ от ответственности при работе в PDF

Настоящий файл PDF может содержать интегрированные шрифты. В соответствии с условиями лицензирования, принятыми фирмой Adobe, этот файл можно распечатать или смотреть на экране, но его нельзя изменить, пока не будет получена лицензия на интегрированные шрифты и они не будут установлены на компьютере, на котором ведется редактирование. В случае загрузки настоящего файла заинтересованные стороны принимают на себя ответственность за соблюдение лицензионных условий фирмы Adobe. Центральный секретариат ISO не несет никакой ответственности в этом отношении.

Adobe - торговый знак фирмы Adobe Systems Incorporated.

Подробности, относящиеся к программным продуктам, использованные для создания настоящего файла PDF, можно найти в рубрике General Info файла; параметры создания PDF были оптимизированы для печати. Были приняты во внимание все меры предосторожности с тем, чтобы обеспечить пригодность настоящего файла для использования комитетами-членами ISO. В редких случаях возникновения проблемы, связанной со сказанным выше, просьба проинформировать Центральный секретариат по адресу, приведенному ниже.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 799:2004

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/1ecbf515-21fa-470c-927e-78c11a268fe9/iso-799-2004>



ДОКУМЕНТ ОХРАНЯЕТСЯ АВТОРСКИМ ПРАВОМ

© ISO 2004

Если не указано иное, никакую часть настоящей публикации нельзя копировать или использовать в какой-либо форме или каким-либо электронным или механическим способом, включая фотокопии и микрофильмы, без предварительного письменного согласия ISO, которое должно быть получено после запроса о разрешении, направленного по адресу, приведенному ниже, или в комитет-член ISO в стране запрашивающей стороны.

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax + 41 22 734 09 47
E-mail copyright@iso.org
Web www.iso.org

Опубликовано в Швейцарии

Содержание

Страница

Предисловие	iv
Введение	v
1 Область применения	1
2 Нормативные ссылки	1
3 Материалы	1
3.1 Деревянные детали.....	1
3.2 Фалрепы	1
3.3 Металлические материалы.....	2
3.4 Механические крепежные устройства.....	2
3.5 Пластмассовые материалы	2
3.6 Качество материалов.....	2
3.7 Бензели канатов	2
4 Конструкция.....	3
5 Испытания для подтверждения соответствия	7
6 Обозначение	9
7 Маркировка	10
8 Производственные испытания и проверки	10
9 Техническое обслуживание.....	10
Приложение А (информативное) Рекомендуемые производственные испытания и проверки	11

Предисловие

Международная организация по стандартизации (ISO) является всемирной федерацией национальных организаций по стандартизации (комитетов-членов ISO). Разработка международных стандартов обычно осуществляется техническими комитетами ISO. Каждый национальный комитет, заинтересованный в деятельности, для которой был создан технический комитет, имеет право быть представленным в этом комитете. Международные правительственные и неправительственные организации, имеющие связи с ISO, также принимают участие в работах. Что касается стандартизации в области электротехники, то ISO работает в тесном сотрудничестве с Международной электротехнической комиссией (IEC).

Проекты международных стандартов разрабатываются в соответствии с правилами, установленными в Директивах ISO/IEC, Часть 2.

Основная задача технических комитетов заключается в подготовке международных стандартов. Проекты международных стандартов, принятые техническими комитетами, рассылаются комитетам-членам ISO на голосование. Их опубликование в качестве международных стандартов требует одобрения не менее 75 % комитетов-членов, принимающих участие в голосовании.

Следует иметь в виду, что некоторые элементы настоящего международного стандарта могут быть объектом патентных прав. ISO не может нести ответственность за идентификацию какого-либо одного или всех патентных прав.

Международный стандарт ISO 799 подготовлен Техническим комитетом ISO/TC 8, *Суда и морские технологии*, Подкомитетом SC 1, *Спасение людей и противопожарная защита*.

Настоящая третья издание отменяет и заменяет второе издание (ISO 799:1986), которое было подвергнуто полному пересмотру с тем, чтобы учесть новые проекты и технологии изготовления лощманских трапов, которые поступают на рынок начиная с 1986 года.

Введение

Настоящий международный стандарт дополняет действующие требования Международной морской организации (ИМО), предъявляемые к лоцманским трапам. Поскольку документы ИМО не содержат специальных требований к испытаниям опытных образцов лоцманских трапов для подтверждения соответствия, испытания, включенные в настоящий международный стандарт, расширяют действующие требования ИМО. Включение этих испытаний было признано необходимым, чтобы представить способы обеспечения соответствия лоцманских трапов эксплуатационным требованиям, установленным в документах ИМО и в настоящем международном стандарте.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 799:2004](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/1ecbf515-21fa-470c-927e-78c11a268fe9/iso-799-2004)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/1ecbf515-21fa-470c-927e-78c11a268fe9/iso-799-2004>

Суда и морские технологии. Лоцманские трапы

1 Область применения

В настоящем международном стандарте устанавливаются требования к судовым лоцманским трапам, позволяющим морским лоцманам безопасно подниматься на борт судна и покидать его вдоль вертикальной части его корпуса. Настоящий международный стандарт распространяется на транспортные суда, принимающие на борт и сдающие лоцманов во время движения. Национальным организациям по безопасности на море рекомендуется использовать на судах трапы, соответствующие настоящему международному стандарту, как полностью отвечающие требованиям международной Конвенции 1974 по безопасности на море (SOLAS) с внесенными в нее поправками.

2 Нормативные ссылки

Следующие ссылочные документы являются обязательными при применении данного документа. Для датированных ссылок применяют только пересмотренное издание документа. Для недатированных ссылок используют последнее издание нормативного ссылочного документа с учетом всех изменений.

ISO 209-1:1989, Алюминий и алюминиевые сплавы деформируемые. Химический состав и формы изделий. Часть 1. Химический состав

ISO 877:1994, Пластмассы. Методы испытаний на воздействие дневного света, дневного света через стекло и дневного света, интенсифицированного с помощью зеркал Френеля

ISO 1181:1990, Изделия канатные. Манильские и сизальские канаты. Технические условия

ISO 1461:1999, Покрытия, нанесенные методом горячего цинкования на изделиях из железа и стали. Технические условия и методы испытания

3 Материалы

3.1 Деревянные детали

Каждая деревянная деталь должна изготавливаться из твердой древесины (ясень, дуб, вяз, бук или тиковое дерево) без сучков.

3.2 Фалрепы

3.2.1 Каждый фалреп должен представлять собой плеснестойкий канат из манильской пеньки, соответствующий международному стандарту ISO 1181-1990, класс 1, или спряденный канат из терморезистивного полиэфирного волокна с полипропиленовым сердечником, цвет которого контрастирует с цветом спряденного полиэфирного волокна. Прочность на разрыв каждого фалрепа должна составлять не менее 24 кН, а его номинальный диаметр должен равняться 18 мм (длина окружности – 57 мм).

3.2.2 Могут использоваться альтернативные фалрепы из синтетического материала, если они

а) отвечают требованиям, предъявляемым к прочности на разрыв и размерам, упомянутым в 3.2.1,

- b) являются не менее прочными при удлинении под действием нагрузки, чем стандартные канаты, описанные в 3.2.1,
- c) имеют наружную поверхность, подходящую для захвата голыми руками, аналогичную поверхности манильской пеньки или спряденного полиэфирного волокна,
- d) изготовлены из терморезистивного полимера, стойкого к вредному воздействию ультрафиолетового излучения, и
- e) позволяют визуально обнаружить чрезмерный износ, как и при использовании спряденной полиэфирной конструкции, описанной в 3.2.1.

3.3 Металлические материалы

3.3.1 Каждая металлическая крепежная деталь должна быть изготовлена из коррозионностойкого материала, или обработана для придания стойкости к коррозии.

3.3.2 На каждую деталь из черного металла, кроме нержавеющей стали, должно наноситься покрытие в соответствии с международным стандартом ISO 1461.

3.3.3 Каждая деталь из нержавеющей стали должна изготавливаться из сплава морского класса, коррозионная стойкость которого, как минимум, должна соответствовать коррозионной стойкости класса 316¹⁾.

3.3.4 Каждая алюминиевая деталь должна изготавливаться из сплава 5254 или 5652 или другой марки, содержащего не более 0,06 % меди, в соответствии с международным стандартом ISO 209-1.

3.3.5 Металлы, соприкасающиеся друг с другом, должны быть гальванически совместимыми или изолироваться для предотвращения электрохимической коррозии в морской среде.

3.4 Механические крепежные устройства ISO 799:2004

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/1ecbf515-21fa-470c-927e-78c11a268fe9/iso-799-2004>
Каждое механическое крепежное устройство, закрепляющее часть трапа, должно оснащаться блокирующим механизмом, предотвращающим ослабление крепления рассматриваемого устройства.

3.5 Пластмассовые материалы

Каждый пластмассовый материал должен сохранять не менее 30 % исходной прочности на растяжение и не менее 80 % ударной вязкости, когда подвергается ежегодным испытаниям на воздействие дневного света, описанным в Методе А международного стандарта ISO 877:1994.

3.6 Качество материалов

Каждая деталь трапа не должна иметь расколов, заусенец, острых кромок, углов, выступов или других дефектов, которые могут поранить человека, использующего трап.

3.7 Бензели канатов

Бензели, если используются, должны изготавливаться из двухпрядных или трехпрядных марлиней, минимальная прочность на разрыв которых равна 800 Н, или из другого подходящего материала равноценной прочности.

¹⁾ См. публикацию Общества чугуна и стали *Нержавеющие стали*, которую можно заказать по адресу Iron & Steel Society, 186 Thorn Hill Road, Warrendale, PA 15090-7528, USA, или найти в сайте <http://www.iss.org>.

4 Конструкция

4.1 Каждый трап должен иметь два фалрепа с каждой стороны. Каждая балясина трапа должна поддерживаться каждым фалрепом.

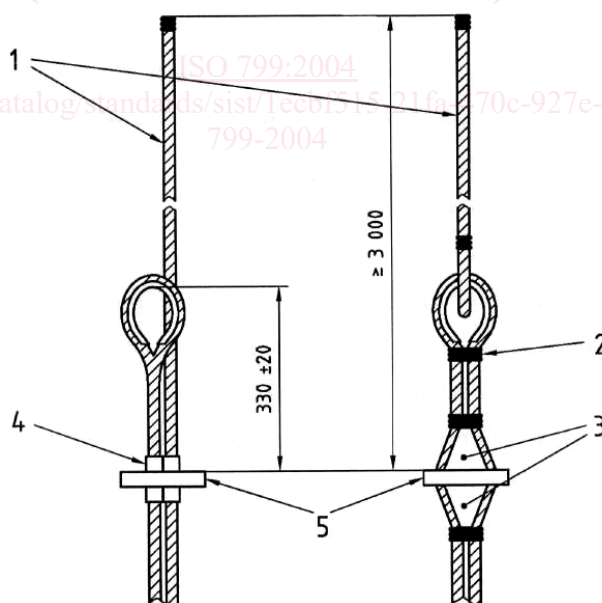
4.2 Фалрепы должны

- быть непрерывными, на всем протяжении трапа, а также
- не окрашиваться или не иметь другого покрытия.

4.3 Если не требуется специальная конструкция для крепления трапа к забортному трапу, лебедке лоцманского трапа или к другой специальной установке, концы фалрепов должны заделываться, как описывается ниже.

- Верхний конец одного или обоих фалрепов с каждой стороны должен заканчиваться непосредственно над верхней балясиной огоном или огоном с коушем, размеры которых достаточны для двух проходов фалрепа.
- Верхний конец одного фалрепа с каждой стороны трапа должен располагаться на расстоянии не менее 3 м над верхней балясиной трапа, или удлинительный вспомогательный канат должен быть закреплен в огон или коуш каждого фалрепа посредством огона или соединительной скобы, как показано на Рисунке 1. Диаметр удлинительного вспомогательного каната должен равняться, как минимум, диаметру фалрепов.
- Фалрепы не должны иметь приспособлений или образовывать петли в нижней части трапа, которые могли бы использоваться для прикрепления дополнительных секций трапа или оттяжек.
- Концы каждого фалрепа, которые не заканчиваются огоном или фитингом, должны клетневаться или обрабатываться иным способом для предотвращения истирания.

Размеры в миллиметрах



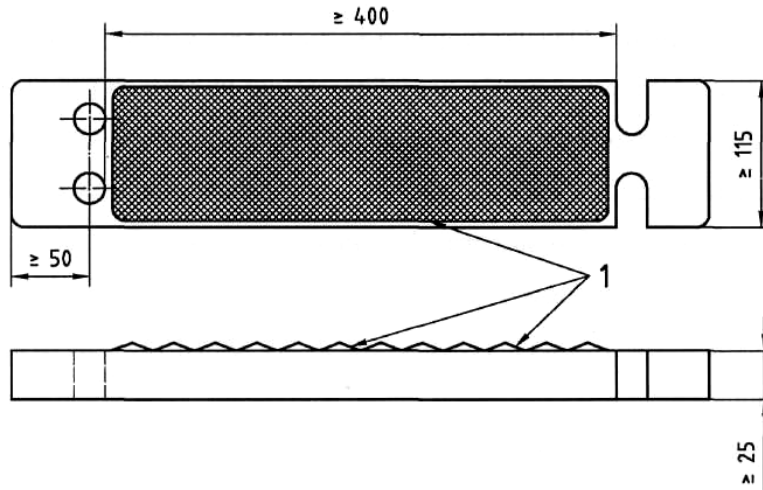
Обозначения

- удлинительный вспомогательный канат
- канатный бензель (типовой)
- крепление балясины
- механическое зажимное приспособление
- балясина

Рисунок 1 — Альтернативные конструкции удлинительных вспомогательных канатов в верхней части трапа

4.4 Каждый фалреп должен проходить через отверстие в каждой балясине. Если отверстие имеет форму щели, то оно должно располагаться на более длинных краях балясин. Центр каждого отверстия должен отстоять не менее чем на 50 мм от конца балясины. Альтернативные конструкции отверстий показаны на Рисунке 2.

Размеры в миллиметрах



Обозначение

1 рифленая, рельефная или текстурированная нескользящая поверхность

Рисунок 2 — Типичная балясина трапа с указанием альтернативных вариантов отверстий и щелей для фалрепов

4.5 Каждая пара фалрепов должна скрепляться вместе как выше, так и ниже каждой балясины с использованием механического зажимного приспособления или с использованием бензелей, которые удерживают каждую балясину в горизонтальном положении, когда трап свободно висит. Альтернативные конструкции показаны на Рисунке 3.

4.6 Если механическое зажимное приспособление используется для закрепления фалрепов и удержания балясин на месте, такой механизм не должен выступать выше или ниже поверхностей балясин на расстояние, превышающее $0,7 \times W$ (где W – ширина балясины), для того, чтобы не было препятствий для вращения балясины в случае зажатия между катером и корпусом судна. См. Рисунок 3.

4.7 Если для закрепления балясин и фалрепов используются бензели, крепление балясины должно располагаться выше и ниже неё. Крепление балясин должно проектироваться так, чтобы вести и поддерживать фалрепы от балясины до места скрепления фалрепов друг с другом выше или ниже неё. Кроме того, крепление балясин должно проектироваться так, чтобы оно оставалось на месте при сворачивании трапа или повороте балясины.

4.8 Расстояние в свету между фалрепами с одной стороны трапа и фалрепами с другой его стороны должно составлять не менее 400 мм. Это расстояние должно быть одинаковым по всей длине трапа. См. Рисунок 2.

4.9 Каждый фалреп должен располагаться так, чтобы при использовании трапа вдоль вертикальной части корпуса судна он не мог соприкоснуться с бортом судна.

4.10 Расстояние между верхней кромкой одной балясины и верхней кромкой следующей балясины должно равняться 330 ± 20 мм и должно быть одинаковым по всей длине трапа. См. Рисунок 3.

4.11 Каждая балясина должна изготавливаться из цельного куска либо древесины, либо упругой пластмассы или резины в соответствии с применяемыми требованиями Раздела 3.