

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАНДАРТ

**ISO
5489**

Третье издание
2008-03-01

Суда и морские технологии. Посадочные штурмтрапы

Ships and marine technology – Embarkation ladders

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 5489:2008

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/21688b52-6666-4b9e-a1c1-a2246ef43e16/iso-5489-2008>

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



Ссылочный номер
ISO 5489:2008(R)

© ISO 2008

iTeh STANDARD PREVIEW (standards.iteh.ai)

ISO 5489:2008

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/21688b52-6666-4b9e-a1c1-a2246ef43e16/iso-5489-2008>



ДОКУМЕНТ ЗАЩИЩЕН АВТОРСКИМ ПРАВОМ

© ISO 2008

Все права сохраняются. 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 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.org
Web www.iso.org

Опубликовано в Швейцарии

Содержание

Страница

1	Область применения	1
2	Нормативные ссылки	1
3	Материалы	1
4	Конструкция	3
5	Испытания для одобрения	6
6	Обозначение	8
7	Маркировка	8
8	Производственные испытания и осмотры	9
9	Техническое обслуживание	9
Приложение А (информативное) Рекомендуемые производственные испытания и осмотры.....		10

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 5489:2008

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/21688b52-6666-4b9e-a1c1-a2246ef43e16/iso-5489-2008>

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 комитет-член, 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, ISO работает в тесном сотрудничестве с Международной электротехнической комиссией (IEC).

Проекты международных стандартов разрабатываются по правилам, указанным в Директивах ISO/IEC, Часть 2.

Основной задачей технических комитетов является подготовка международных стандартов. Проекты международных стандартов, принятые техническими комитетами, рассылаются комитетам-членам на голосование. Их опубликование в качестве международных стандартов требует одобрения, по меньшей мере, 75 % комитетов-членов, принимающих участие в голосовании.

Обращается внимание на возможность патентования некоторых элементов данного международного стандарта. ISO не несет ответственности за идентификацию какого-либо или всех таких патентных прав.

ISO 5489 был подготовлен Техническим комитетом ISO/TC 8, *Суда и морские технологии*, Подкомитет SC 1, *Спасение жизни и защита от пожара*.

Настоящее третье издание отменяет и заменяет второе издание (ISO 5489:1986), которое было полностью пересмотрено с целью учета новых моделей и методов производства посадочных штурмтрапов, которые поступили на рынок после 1986 года.

Введение

Настоящий международный стандарт предназначен для дополнения существующих требований Международной Морской Организации [(International Maritime Organization) (IMO)] для посадочных штормтрапов. Так как документы IMO не включают специальные требования испытаний опытных образцов посадочных штормтрапов для одобрения, такие испытания, содержащиеся в настоящем международном стандарте, являются дополнительными к существующим требованиям IMO. Включение этих испытаний было сочтено необходимым, чтобы обеспечить соответствие посадочных штормтрапов техническим требованиям, предъявляемым документами IMO и настоящим международным стандартом.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 5489:2008

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/21688b52-6666-4b9e-a1c1-a2246ef43e16/iso-5489-2008>

Суда и морские технологии. Посадочные штурмтрапы

1 Область применения

Настоящий международный стандарт устанавливает требования для судовых посадочных штурмтрапов, которые обеспечивают безопасную посадку вдоль надводной части корпуса судна в коллективное спасательное средство после спуска его на воду. Он применяется для торговых судов, которые должны иметь посадочные штурмтрапы по требованиям Главы III Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море [International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)] 1974 г. с поправками. Национальные морские организации по безопасности должны принимать на свои суда трапы в соответствии с настоящим международным стандартом как полностью соответствующие требованиям Конвенции SOLAS.

2 Нормативные ссылки

Следующие ссылочные документы являются обязательными при применении данного документа. При датированных ссылочных документах применяется только приведенное издание документа. При недатированных ссылках необходимо использовать самое последнее издание нормативного ссылочного документа (включая любые изменения).

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

ISO 877:1994, *Пластмассы. Методы воздействия прямого света, дневного света через стекло и дневного света, интенсифицированного с помощью зеркал Френеля*

ISO 1461:1999, *Покрyтия, нанесенные методом горячего цинкования на изделия из чугуна и стали. Технические условия и методы испытания*

3 Материалы

3.1 Деревянные детали

Каждая деревянная деталь должна быть изготовлена из древесины твердых пород (например, ясень, дуб, вяз, бук, тик или апитонг) без сучков.

3.2 Тетивы

3.2.1 Каждая тетива должна быть изготовлена из защищенного от плесени манильского каната или крученого каната из терморезистивного полистера с полипропиленовой сердцевинкой, которая имеет цвет, контрастный с цветом оплетки. Каждая тетива должна иметь разрывное усилие не менее 24 кН и номинальный диаметр 18 мм (окружность 57 мм).

3.2.2 Могут использоваться другие тетивы из синтетических материалов, если они:

- a) удовлетворяют требованиям п. 3.2.1 к разрывному усилию и размерам;
- b) имеют устойчивость к растяжению под нагрузкой, по крайней мере, такую же, как стандартные тетивы, описанные в 3.2.1;

- с) имеют поверхность, удобную для захвата голыми руками, подобную поверхности манильских или крученых полиэфирных канатов;
- д) изготовлены из термореактивного полимера, устойчивого к ультрафиолетовому излучению;
- е) обеспечивают визуальное обнаружение чрезмерного износа, подобно крученой полиэфирной/пропиленовой конструкции, описанной в 3.2.1.

3.3 Металлические материалы

3.3.1 Каждое металлическое крепление должно быть изготовлено из материала устойчивого к коррозии или прошедшего антикоррозионную обработку.

3.3.2 Каждая деталь из черного металла, но не из нержавеющей стали, должна иметь покрытие в соответствии с ISO 1461.

3.3.3 Каждая деталь из нержавеющей стали должна быть изготовлена из сплава морских марок с устойчивостью к коррозии, по крайней мере, эквивалентной марке 316¹.

3.3.4 Каждая алюминиевая деталь должна быть изготовлена из сплава марок 5254 или 5652, или из сплавов других марок с содержанием меди не более 0,06 % в соответствии с ISO 209-1:1989.

3.3.5 Металлы, контактирующие друг с другом, должны быть гальванически совместимы или изолированы, чтобы избежать гальванической коррозии в морской среде.

3.4 Механические устройства крепления

Каждое механическое устройство крепления частей штормтрапа должно иметь фиксирующий механизм для предотвращения ослабления крепления.

3.5 Пластмассовые материалы

Каждый пластмассовый материал должен сохранять не менее 30 % своей первоначальной прочности на разрыв и не менее 80 % своей первоначальной ударной прочности при прохождении годового испытания на устойчивость к погодным условиям, описанного в методе А приведенном в ISO 877:1994.

3.6 Качество материалов

Каждая деталь штормтрапа не должна иметь сколов, задигов, острых кромок, углов, выступов или других дефектов, которые могли бы травмировать человека, пользующего штормтрапом.

3.7 Канатные бензели

Бензель, если используется, должен состоять из двух- или трехрядного марлиня с минимальной прочностью на разрыв 800 Н или другого пригодного материала эквивалентной прочности.

¹ Публикация Metallurgical Society (Iron & Steel Society (ISS) *Нержавеющие стали*, можно получить у Iron & Steel Society, 186 Thorn Hill Road, Warrendale, PA 15090-7528, USA, или на сайте <http://www.iss.org>. Публикация *Нержавеющие стали (Stainless Steels)* является зарегистрированным продуктом Metallurgical Society (Iron & Steel Society). Эта информация дана для удобства пользователей настоящего международного стандарта и не является одобрением ISO для упомянутой публикации. Могут использоваться эквивалентные продукты, если они показывают те же характеристики.

4 Конструкция

4.1 Каждый штормтрап должен иметь две тетивы с каждой стороны. Штормтрапы могут быть сконструированы с тремя тетивами с третьим комплектом канатов в центре трапа, как показано на Рисунке 1. В штормтрапе с тремя тетивами третий комплект канатов должен удовлетворять тем же требованиям, что и другие тетивы. Каждая балясина штормтрапа должна поддерживаться каждой тетивой.

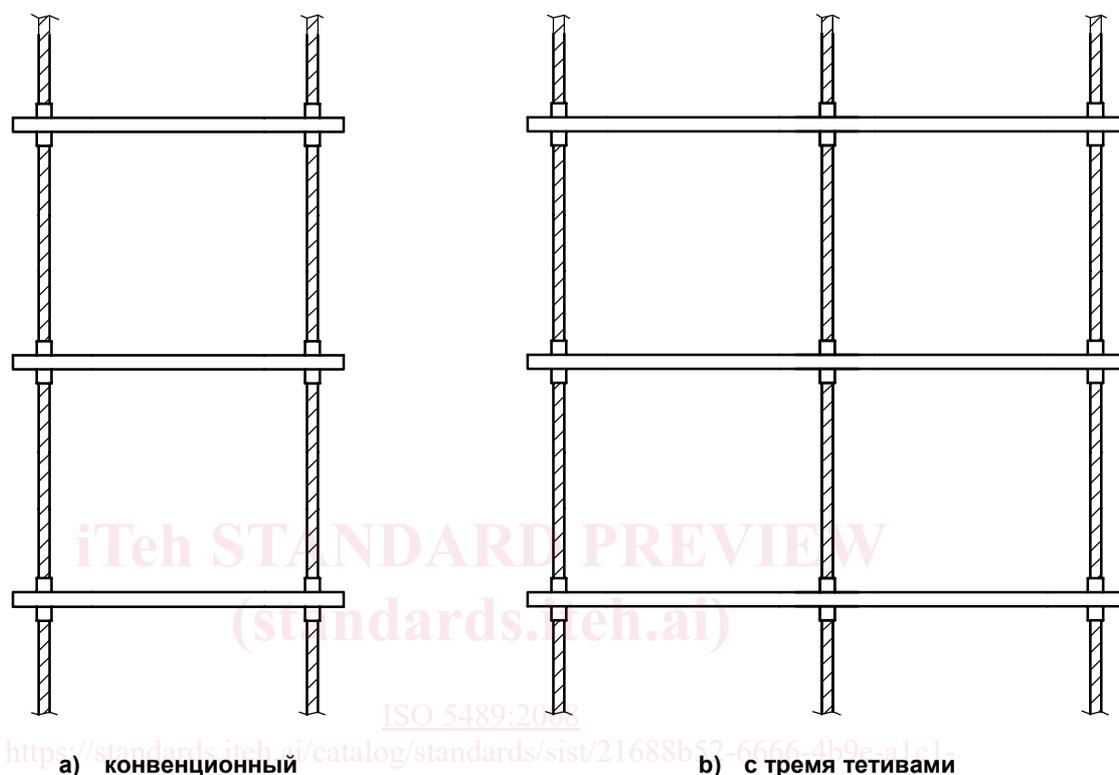


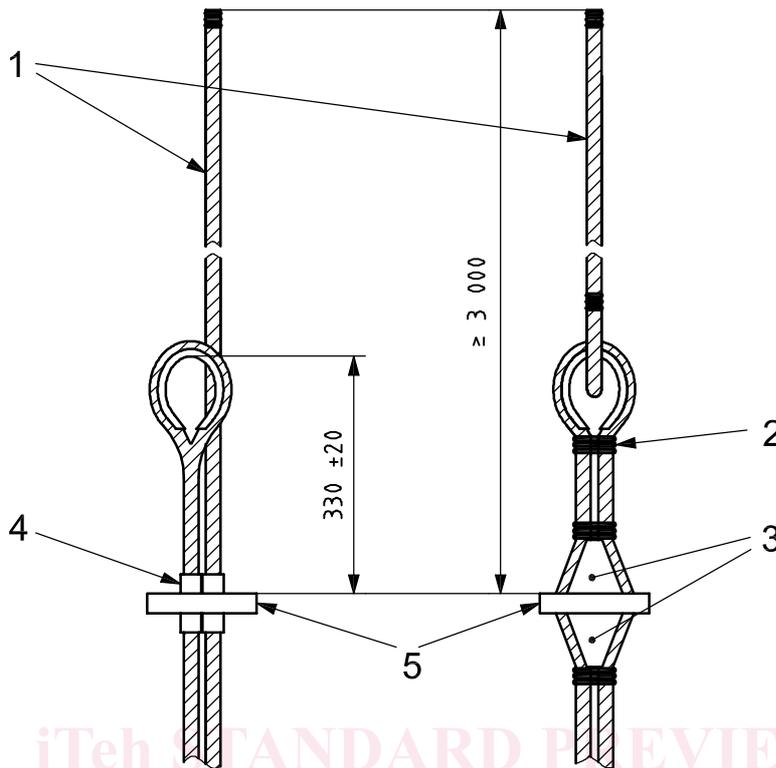
Рисунок 1 — Посадочные штормтрапы

4.2 Тетивы штормтрапа

- a) должны быть непрерывными от верха до низа штормтрапа;
- b) не должны быть покрашены или иметь какое-либо другое покрытие.

4.3 Если не требуется специальный монтаж по требованию заказчика, концы тетив должны быть заделаны следующим образом.

- a) Верхний конец одной или обеих тетив с каждой стороны должен заканчиваться прямо над верхней балясиной одинарным огоном или коушем, достаточным для размещения минимум двух слоев тетивы.
- b) Верхний конец тетивы с каждой стороны штормтрапа должен продолжаться минимум на 3 м выше верхней балясины, либо к каждому огону или коушу тетивы должен быть прикреплен удлиняющий вспомогательный канат с использованием огона или коуша, как показано на Рисунке 2. Диаметр удлиняющего вспомогательного каната должен как минимум равняться диаметру тетив.
- c) Тетивы не должны иметь креплений или петель внизу штормтрапа, которые могли бы использоваться для присоединения дополнительных секций трапа или оттяжек.
- d) Концы каждой тетивы, которые не заканчиваются огоном или креплением, должны быть клетневаны или обработаны другим образом, чтобы предотвратить истирание.



Обозначение

- 1 удлиняющий вспомогательный канат
- 2 канатный бензель (типовой)
- 3 крепление балясины
- 4 механический зажимной механизм
- 5 балясина

ISO 5489:2008
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/21688b52-6666-4b9e-a1c1-a2246ef43e16/iso-5489-2008>

Рисунок 2 — Варианты монтажа удлиняющего вспомогательного каната в верхней части штормтрапа

4.4 Каждая тетива должна проходить через отверстие в каждой балясине. Если отверстие имеет форму прорези, оно должно располагаться на более длинных краях балясин. Центр каждого отверстия должен отстоять как минимум на 50 мм от края балясины. Альтернативные варианты показаны на Рисунке 3.

4.5 Два каната каждой тетивы должна быть скреплены между собой над и под каждой балясиной механическим зажимным механизмом или бензелями, что обеспечивает горизонтальное положение балясин при свободном подвешивании штормтрапа. Альтернативные варианты показаны на Рисунке 4.

4.6 Если для скрепления канатов тетив и фиксации балясин используется механический зажимной механизм, то он не должен выступать выше или ниже поверхности балясины более, чем на расстояние равное $0,7 \times W$ (где W - ширина балясины), так, чтобы балясина могла повернуться при попадании между шлюпкой и корпусом судна. См. Рисунок 4.