ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р ИСО 5489— 2013

Суда и морские технологии

ШТОРМТРАПЫ ПОСАДОЧНЫЕ

ISO 5489:2008
Ships and marine technology — Embarkation ladders
(IDT)

Издание официальное

Москва
Стандартинформ
2014

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

1 ПОДГОТОВЛЕН Научно-исследовательским институтом по стандартизации и сертификации «Лот» ФГУП «ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова» на основе собственного аутентичного перевода на русский язык международного стандарта, указанного в пункте 4

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 005 «Судостроение»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 августа 2013 г. № 656-ст

4 Настоящий стандарт идентичен международному стандарту ИСО 5489:2008 «Суда и морские технологии. Посадочные штормтрапы» (ISO 5489:2008 «Ships and marine technology — Embarkation ladders»).

При применении настоящего стандарта рекомендуется использовать вместо ссылочных международных стандартов соответствующие национальные стандарты Российской Федерации, сведения о которых приведены в дополнительном приложении ДА

5 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Правила применения настоящего стандарта установлены в ГОСТ Р 1.0—2012 (раздел 8). Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в годовом (по состоянию на 1 января текущего года) информационном указателе «Национальные стандарты», а официальный текст изменений и поправок — в ежемесячно издаваемом информационном указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет (gost.ru)

© Стандартинформ, 2014

Настоящий стандарт не может быть воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

Содержание

1 Область применения . . . 1
2 Нормативные ссылки . . . 1
3 Применяемые материалы . . . 2
3.1 Деревянные детали . . . 2
3.2 Тетивы . . . 2
3.3 Детали из металла . . . 2
3.4 Механические крепежные устройства . . . 2
3.5 Пластмассовые материалы . . . 2
3.6 Качество обработки деталей штормтрапа . . . 2
3.7 Бензели . . . 2
4 Конструкция штормтрапа . . . 3
5 Испытания для подтверждения соответствия . . . 6
6 Обозначение . . . 7
7 Маркировка . . . 8
8 Приемо-сдаточные испытания и проверки . . . 8
9 Техническое обслуживание . . . 8
Приложение А (справочное) Рекомендуемые приемо-сдаточные испытания . . . 9
Приложение ДА (справочное) Сведения о соответствии ссылочных международных стандартов ссылочным национальным стандартам Российской Федерации . . . 10

Введение

Настоящий стандарт устанавливает дополнительные требования, предъявляемые к судовым посадочным штормтрапам Международной морской организацией (ИМО). Так как документы ИМО не включают в себя специальных требований к испытаниям опытных образцов посадочных штормтрапов, такие испытания, содержащиеся в настоящем национальном стандарте, являются дополнительными к существующим требованиям ИМО. Включение этих испытаний было сочтено необходимым, чтобы обеспечить соответствие посадочных штормтрапов техническим требованиям, содержащимся в документах ИМО и настоящем стандарте.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Суда и морские технологии

ШТОРМТРАПЫ ПОСАДОЧНЫЕ

Ships and marine technology. Embarkation ladders

Дата введения — 2014—01—01

1 Область применения

Настоящий стандарт устанавливает требования для судовых посадочных штормтрапов, которые обеспечивают безопасную посадку вдоль надводной части корпуса судна в коллективное спасательное средство после спуска его на воду. Посадочные штормтрапы (далее — штормтрапы) применяют на судах, которые должны иметь посадочные штормтрапы согласно Главе III Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-1974), с поправками. Национальные администрации по обеспечению безопасности на море должны контролировать, чтобы суда имели на борту штормтрапы, соответствующие настоящему стандарту и полностью отвечающие требованиям Конвенции СОЛАС-74.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие стандарты:

ИСО 209-1:1989 Алюминий и алюминиевые сплавы деформируемые. Химический состав и формы изделий. Часть 1. Химический состав (ISO 209-1:1989, Wrought aluminium and aluminium alloys — Chemical composition and form of products — Part 1: Chemical composition)[1)]

ИСО 877:1994 Пластмассы. Методы воздействия прямого света, дневного света через стекло и дневного света, интенсифицированного с помощью зеркал Френеля (ISO 877:1994, Plastics — Methods of exposure to direct weathering, to weathering using glass-filtered daylight, and to intensified weathering by daylight using Fresnel mirrors)[2)]

ИСО 1461:1999 Покрытия, нанесенные методом горячего цинкования на изделия из чугуна и стали. Технические условия и методы испытания (ISO 1461:1999, Hot dip galvanized coatings on fabricated iron and steel articles — Specifications and test methods)[3)]

[1)] Отменен. Действует международный стандарт ИСО 209:2007 «Алюминий и алюминиевые сплавы. Химический состав».

[2)] Отменен. Действуют международные стандарты ИСО 877-1 «Пластмассы. Методы воздействия солнечного излучения. Часть 1. Общее руководство», ИСО 877-2 «Пластмассы. Методы воздействия солнечного излучения. Часть 2. Непосредственное разрушение под влиянием атмосферных воздействий и воздействия солнечного излучения за оконным стеклом», ИСО 877-3 «Пластмассы. Методы воздействия солнечного излучения. Часть 3. Интенсифицированное разрушение под влиянием атмосферных воздействий с использованием концентрированного солнечного излучения».

[3)] Отменен. Действует международный стандарт ИСО 1461:2009 «Покрытия, нанесенные методом горячего цинкования на изделия из чугуна и стали. Технические требования и методы испытания».

Издание официальное

3 Применяемые материалы

3.1 Деревянные детали

Деревянные детали должны изготовляться из древесины твердых пород (ясень, дуб, вяз, бук или тиковое дерево) без сучков.

3.2 Тетивы

3.2.1 Тетивы должны изготовляться из плеснестойких манильских канатов или из канатов из термореактивного полиэфирного волокна с полипропиленовым сердечником, цвет которого контрастирует с цветом полиэфирного волокна. Разрывное усилие тетивы должно составлять не менее 24 кН, а размер канатов в окружности должен быть не менее 65 мм[1)].

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

a) соответствуют 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 канатов из манильской пеньки или крученого полиэфирного волокна;

d) изготовлены из термореактивного полимера, стойкого к вредному воздействию ультрафиолетового излучения;

e) позволяют визуально обнаружить чрезмерный износ.

3.3 Детали из металла

3.3.1 Металлические крепежные детали должны быть изготовлены из коррозионно-стойкого материала или обработаны для придания стойкости к коррозии.

3.3.2 Детали из металла, кроме изготовленных из нержавеющей стали, должны иметь защитное покрытие в соответствии с ИСО 1461.

3.3.3 Детали из нержавеющей стали должны изготовляться из сплава морского класса, коррозионная стойкость которого, как минимум, должна соответствовать коррозионной стойкости марки 316 (см. публикацию Общества чугуна и стали «Нержавеющие стали», которую можно заказать по адресу Iron & Steel Society, 186 Thorn Hill Road, Warrendale, PA 15090-7528 или найти на сайте http://gost.e-ecolog.ru

3.3.4 Алюминиевые детали должны изготовляться из сплава, содержащего не более 0,06 % меди, в соответствии с ИСО 209-1.

3.3.5 Металлические детали, соприкасающиеся друг с другом, должны быть гальванически совместимыми или изолироваться для предотвращения электрохимической коррозии в морских условиях.

3.4 Механические крепежные устройства

Механические крепежные устройства, скрепляющие части штормтрапа, должны оснащаться средствами, предотвращающими ослабление крепления.

3.5 Пластмассовые материалы

Применяемые пластмассовые материалы должны сохранять не менее 30 % начальной разрывной нагрузки и не менее 80 % ударной вязкости после проведения испытания в течение одного года на воздействие окружающей среды по методу А ИСО 877.

3.6 Качество обработки деталей штормтрапа

Детали штормтрапа не должны иметь сколов, заусенец, острых кромок, углов, выступов или других дефектов, которые могут поранить человека, использующего штормтрап.

3.7 Бензели

Бензели должны изготовляться из двухпрядной или трехпрядной шкимушки, минимальная разрывная нагрузка которой равна 800 Н, или из другого подходящего материала равноценной прочности.

[1)] Требование кодекса по спасательным средствам ИМО (LSA Code).

4 Конструкция штормтрапа

4.1 Штормтрап должен иметь две тетивы, каждая из которых изготовлена из двух манильских канатов. Каждая балясина штормтрапа должна поддерживаться двумя тетивами (четырьмя канатами). Также штормтрап может иметь третью тетиву, расположенную посредине, как показано на рисунке 1.

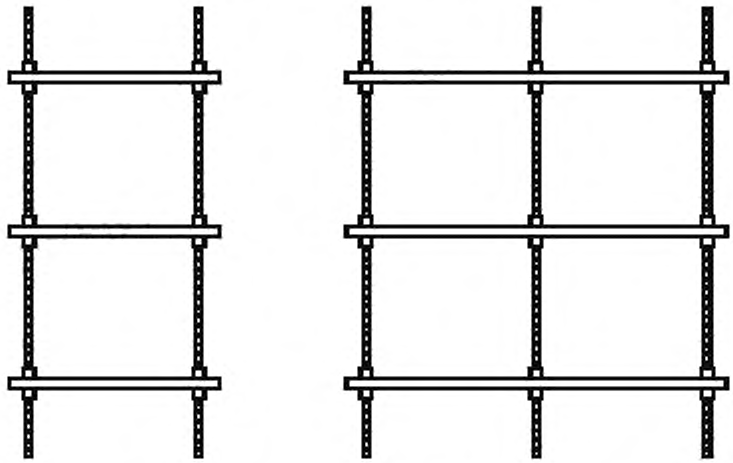


Рисунок 1 — Штормтрапы

4.2 Канаты тетивы должны:

a) быть цельными, без каких-либо соединений ниже верхней балясины, а также

b) не окрашиваться и не иметь другого покрытия.

4.3 Если не требуется специальная конструкция для крепления штормтрапа к забортному трапу, концы тетивы должны заделываться, как описано ниже.

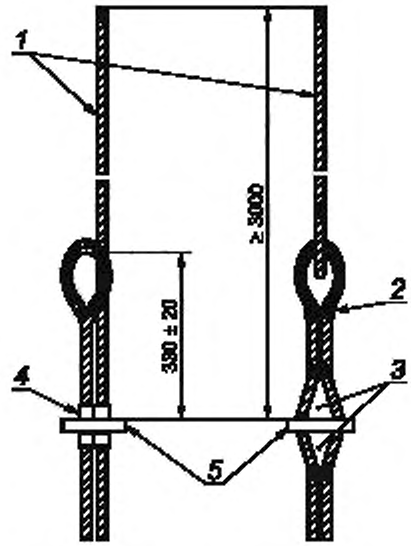
a) Верхние концы одного или обоих канатов с каждой стороны должны заканчиваться над верхней балясиной огоном или огоном с коушем, размеры которых достаточны для прохода двух канатов.

b) Верхний конец каната с каждой стороны штормтрапа должен выступать на расстояние не менее 3 м над верхней балясиной штормтрапа или должен быть подсоединен вспомогательный удлинительный канат к тетиве штормтрапа с помощью огона или соединительной скобы, как показано на рисунке 2. Диаметр вспомогательного удлинительного каната должен равняться, как минимум, диаметру каната штормтрапа.

c) Тетивы не должны иметь креплений или петель в нижней части штормтрапа, которые могли бы использоваться для крепления дополнительных секций штормтрапа или оттяжек.

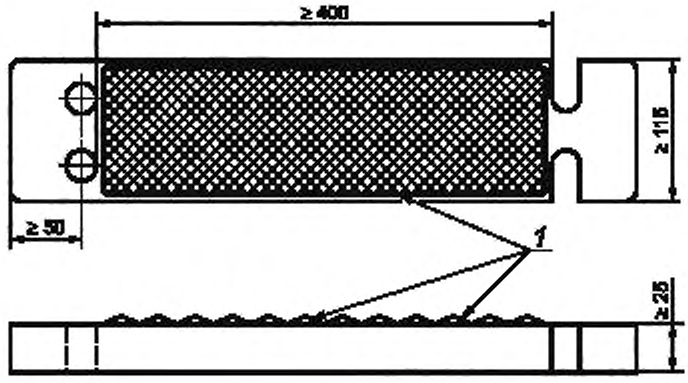
d) Концы канатов должны быть заделаны тем или иным способом для предотвращения истирания.

4.4 Все канаты должны проходить через отверстия в каждой балясине. Если вырезы имеют форму щели, то они должны находиться на более длинных краях балясин. Центр каждого отверстия должен отстоять не менее чем на 50 мм от конца балясины. Возможные расположения отверстий и вырезов показаны на рисунке 3.



1 — удлинительный канат; *2* — бензель (стандартный); *3* — клин; *4* — механическое зажимное приспособление; *5* — балясина

Рисунок 2 — Способы подсоединения вспомогательных удлинительных канатов в верхней части штормтрапа

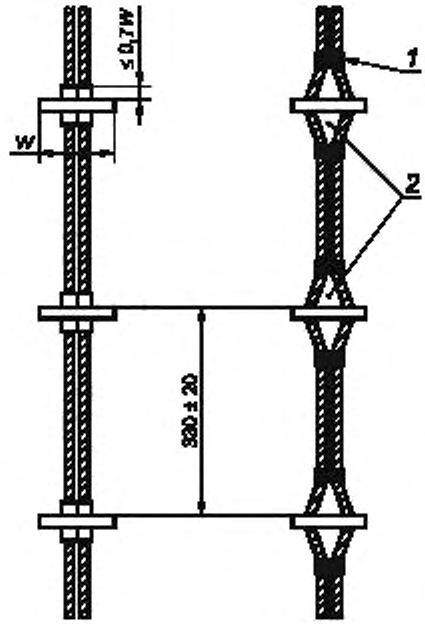


1 — рифленая, рельефная или текстурированная нескользящая поверхность

Рисунок 3 — Стандартная балясина штормтрапа с указанием возможных вариантов отверстий и вырезов для тетивы

4.5 Канаты тетивы должны скрепляться вместе как выше, так и ниже каждой балясины с использованием механического зажимного приспособления или бензелей, которые удерживают каждую балясину, когда штормтрап свободно висит. Возможные конструкции показаны на рисунке 4.

4.6 Если механическое зажимное приспособление используется для крепления тетивы и балясины, такой механизм не должен выступать выше или ниже поверхностей балясин на расстояние, превышающее $0{,}7W$ (где W — ширина балясины), чтобы не было препятствий для поворота балясины в случае зажатия между лодкой и корпусом судна (см. рисунок 4).



1 — бензель (типовой); *2* — клинья

Рисунок 4 — Конструкции штормтрапа с использованием механических зажимов (слева) и бензелей и клиньев (справа)

4.7 Если для закрепления балясин используются клинья, то они должны быть расположены выше и ниже балясины. Клинья должны иметь конструкцию, позволяющую направлять и закреплять канаты от балясины до места скрепления канатов друг с другом выше или ниже балясины. Кроме того, клинья должны быть спроектированы так, чтобы они оставались на месте при сворачивании штормтрапа или повороте балясины.

4.8 Расстояние в свету между тетивой с одной стороны штормтрапа и тетивой с другой его стороны должно составлять не менее 400 мм. Это расстояние должно быть одинаковым по всей длине штормтрапа (см. рисунок 3).

4.9 Каждая тетива должна располагаться так, чтобы при использовании штормтрапа вдоль вертикальной части корпуса судна она не могла соприкасаться с корпусом 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 штормтрапа (см. рисунок 4).

4.11 Балясины должны изготовляться из цельных кусков древесины либо упругой пластмассы или резины в соответствии с применяемыми требованиями раздела 3.

4.12 Верхняя сторона балясины должна иметь прямоугольную рифленую, рельефную или текстурированную нескользкую поверхность шириной не менее 115 мм. Размеры и расположение противоскользящих бороздок приведены в таблице 1. Поверхность балясин должна проектироваться так, чтобы она не накапливала воду. Накладка с текстурированной нескользкой поверхностью должна быть вмонтирована в балясину или приклеена к ней. Не следует применять нескользкие клеевые покрытия (см. рисунок 3).

4.13 Толщина балясин в самом тонком месте не должна быть менее 25 мм. При определении этой толщины глубина продольных канавок в верхней части балясины, диаметр любого отверстия, проходящего от одной стороны балясины до другой, и толщина нескользящей накладки не должны учитываться (см. рисунок 3).

4.14 Каждая балясина должна быть закреплена таким образом, чтобы она могла опираться на вертикальную часть корпуса судна в месте, где используется штормтрап.

4.15 Изготовитель должен поставить для штормтрапа запасные балясины, включая сменные удлиненные балясины, которые могут заменять снятую балясину без разборки и повторной сборки штормтрапа. Запасные балясины должны отвечать всем требованиям настоящего стандарта, предъявляемым к балясинам, и должны поставляться вместе со всеми деталями, необходимыми для их установки в штормтрапе.

4.16 Штормтрап должен быть способным сворачиваться для хранения, а также свободно вываливаться и висеть вертикально.

5 Испытания для подтверждения соответствия

Перед одобрением конструкции штормтрапа надзорной организацией на предмет соответствия настоящему стандарту опытный образец штормтрапа и его детали должны быть подвергнуты испытаниям и должны отвечать критериям, приведенным в таблице 1. В испытаниях должен использоваться полностью собранный штормтрап. Балясина или другая деталь штормтрапа, поврежденная в результате испытаний, не должна использоваться в штормтрапе, предназначенном для эксплуатации.

Таблица 1 — Испытания опытного образца штормтрапа

Вид испытания	Испытуемое изделие	Методика испытаний	Критерий приемки
Визуальная проверка	Полностью собранный штормтрап	Проверяют соответствие требованиям к конструкции (раздел 4) и чертежам изготовителя	Штормтрап должен отвечать требованиям, предъявляемым к конструкции в разделе 4, и изготовляться в соответствии с чертежами
Упругость балясин	Шесть балясин, которые должны включать не менее одной балясины каждого типа, в том числе запасные балясины, если они отличаются от балясин, используемых в оригинальной конструкции штормтрапа	Каждую балясину устанавливают на пару опор, размещенных в местах, где через нее должны проходить тетивы. Равномерно прикладывают статическую нагрузку в течение 1 мин или более к площадке шириной 100 мм в центре балясины. Нагрузка должна составлять 3,0 кН. Для четырех нижних балясин штормтрапа нагрузка должна составлять 1,4 кН	Прогиб в центре балясины под действием нагрузки не должен превышать 25 мм. После снятия нагрузки не должно быть остаточного прогиба, и балясина должна принимать первоначальную форму
Противоскользящие свойства балясин	Балясина из каждого материала с разными типами поверхности. Одна контрольная балясина, изготовленная из дуба, шириной 115 мм и длиной 480 мм. Поверхность балясины должна иметь бороздки шириной 3 мм, глубиной 3 мм и расстоянием между ними 15 мм. Бороздки должны располагаться параллельно друг другу и длинному краю балясины. Для испытания применяется металлический брусок массой от 1,5 до 3,0 кг с плоской поверхностью шириной не более 100 мм и длиной 135 мм. Плоская поверхность должна иметь прикрепляемое к ней покрытие из кожи или пластика, используемых для подошв обуви	Контрольную балясину устанавливают в горизонтальном положении. Помещают металлический брусок поперек контрольной балясины на центральном участке поверхности, покрытой материалом, используемым для подошв обуви. Медленно поднимая один край балясины с металлическим бруском, лежащим на ней, измеряют угол, при котором брусок начинает скользить. Повторяют эти действия со стандартной контрольной балясиной и бруском под водой. Повторяют эти действия с сухими и смоченными балясинами из разного материала	Значения угла, при которых брусок начинает скользить по сухой и влажной балясине штормтрапа, должны быть больше соответствующих углов, измеренных для стандартной контрольной балясины, или равны им

Окончание таблицы 1

Вид испытания	Испытуемое изделие	Методика испытаний	Критерий приемки
Износостойкость балясины	По одной балясине из каждого материала с разными типами поверхности. Металлический брусок типа, описанного в испытаниях балясины на противоскользящие свойства, располагаемый так, чтобы обеспечить приложение вертикальной нагрузки 380 Н при скольжении бруска взад и вперед по испытуемой балясине	Закрепляют балясину вместе с испытательным бруском, лежащим на ней, в горизонтальном положении. Передвигают брусок от одного конца балясины к другому концу и назад по той же линии. Цикл повторяют 1500 раз. Повторяют испытание истертой балясины на противоскользящие свойства как в сухом, так и в смоченном состоянии, убедившись в том, что брусок лежит на поверхности балясины	Значения угла, при которых брусок начинает скользить по сухой и влажной балясине штормтрапа, должны быть больше соответствующих углов, измеренных для стандартной контрольной балясины, или равны им
Прочность креплений штормтрапа и балясин	Полностью собранный штормтрап наибольшей длины	Вывешивают штормтрап вертикально на полную длину или растягивают на полную длину на горизонтальной поверхности. Верхний конец штормтрапа закрепляется с помощью его собственных креплений. Прикладывают статическую нагрузку 8,8 кН, равномерно распределенную по нижней балясине, на время не менее 1 мин таким образом, чтобы нагрузка равномерно распределялась между тетивами через крепежные приспособления балясин. Повторяют эти действия для пяти разных балясин. При этом не требуется вывешивания всего штормтрапа. Нагружаются только испытуемая балясина, клинья и участки тетивы, расположенные непосредственно над ней	Балясины не должны ломаться или растрескиваться. Крепления между любой балясиной и тетивой не должны ослабляться или ломаться. Тетивы не должны иметь никаких видимых повреждений, растяжений или деформации, которые остаются после снятия испытательной нагрузки
Вываливание штормтрапа	Полностью собранный штормтрап наибольшей длины	Закрепляют свернутый штормтрап к крепежным приспособлениям в месте вдали от конструкций, которые могли бы мешать свободному вываливанию штормтрапа, и где он сможет висеть вертикально. Вываливают штормтрап	Балясины и крепления не должны растрескиваться, ломаться или ослабевать. Штормтрап не должен иметь повреждений, которые делают его эксплуатацию небезопасной

6 Обозначение

6.1 Штормтрапы, соответствующие настоящему стандарту, должны обозначаться в следующем порядке:

a) «Штормтрап посадочный ГОСТ Р ИСО 5489»;

b) после буквы S следует количество балясин (см. таблицу 1) и

c) после буквы L следует значение длины, выраженное в метрах.

Пример — Обозначение посадочного штормтрапа длиной 5 м, состоящего из 15 балясин, соответствующее настоящему стандарту, имеет вид: «Штормтрап посадочный ГОСТ Р ИСО 5489-S15-L5».

Запасные или дополнительные детали для штормтрапов, соответствующие настоящему стандарту, должны обозначаться со ссылкой на настоящий стандарт.

Пример — Обозначение запасной балясины для штормтрапа, соответствующего настоящему стандарту, имеет вид: «Балясина ГОСТ Р ИСО 5489».

7 Маркировка

7.1 Не менее двух балясин штормтрапа должны иметь маркировку, включающую в себя:

a) наименование и адрес изготовителя;

b) обозначение модели изготовителя;

c) обозначение «ГОСТ Р ИСО 5489» и «SOLAS»;

d) год сборки или повторной сборки штормтрапа;

e) наименование морской надзорной организации, проводившей освидетельствование, и знак приемки этой организации;

f) наименование уполномоченной организации в случае проведения освидетельствования от имени морской надзорной организации.

7.2 Маркировка нижней части каждой запасной балясины должна включать в себя:

a) наименование и адрес изготовителя;

b) обозначение модели изготовителя;

c) текст «ЗАПАСНАЯ БАЛЯСИНА» («REPLACEMENT STEP ONLY»);

d) текст «ГОСТ Р ИСО 5489» и «SOLAS»;

e) год изготовления балясины;

f) наименование надзорной организации, отвечающей за безопасность на море, проводившей освидетельствование, и знак приемки этой организации;

g) наименование уполномоченной организации в случае проведения освидетельствования от имени надзорной организации, отвечающей за безопасность на море.

8 Приемо-сдаточные испытания и проверки

Контрольные испытания и проверки посадочных штормтрапов, подтверждающие соответствие настоящему стандарту, должны проводиться, как описано в приложении А.

9 Техническое обслуживание

9.1 Поврежденные балясины должны заменяться запасными балясинами, отвечающими требованиям 4.15, и типа, поставляемого или указанного изготовителем штормтрапов. Штормтрап не должен иметь более двух замененных балясин, закрепленных иначе, чем штатные.

9.2 Если штормтрапу требуется замена третьей балясины, то он должен быть собран заново. Штормтрап, выполненный с использованием канатов из полиэфирных волокон, считается непригодным, если в любом из его канатов становится видимым внутренний сердечник. Такие штормтрапы должны быть восстановлены в соответствии со стандартом изготовителя и с использованием новых канатов и неповрежденных балясин вместо всех поврежденных и замененных балясин.

9.3 Каждый штормтрап должен подвергаться испытаниям на прочность креплений балясин (см. таблицу 1) приблизительно один раз в 30 мес. Каждый штормтрап, не прошедший испытания, должен быть восстановлен в соответствии с 9.2 или списан. Штормтрап вблизи нижнего его конца должен иметь клеймо или ярлык с указанием даты испытаний и лица или компании, проводивших испытания. Лицо или компания, проводившие испытания, также должны предоставить владельцу штормтрапа сертификат об освидетельствовании, в котором должны быть описаны детали испытаний с указанием даты их проведения и лица или компании, ответственных за освидетельствование.

Приложение А
(справочное)

Рекомендуемые приемо-сдаточные испытания

А.1 Общие положения

Изготовитель должен иметь систему обеспечения качества, приемлемую для подтверждения соответствия уполномоченной организации и гарантирующую, что изготовляемые штормтрапы соответствуют настоящему стандарту, как и опытный образец штормтрапа, испытанный для подтверждения соответствия.

А.2 Отбор образцов и испытания балясин

Балясины следует распределить по партиям, содержащим 100 или менее балясин. Балясины разных типов должны входить в разные партии. Следует подвергать испытанию на прочность, описанному в таблице А.1, любую балясину, взятую из каждой партии. Если балясина не выдерживает испытания, необходимо взять из партии десять балясин и испытать их, как описано в таблице А.1. Если любая из десяти балясин не выдерживает испытаний, тогда необходимо испытать каждую балясину партии, перед тем как использовать их в штормтрапе.

Таблица А.1 — Контрольные испытания

Испытание	Испытуемые изделия	Методика испытаний	Критерии приемки
Прочность балясины	Балясина штормтрапа	Поместить опоры под каждым концом балясины, где через нее проходят тетивы. Приложить статическую нагрузку 8,8 кН, равномерно распределенную по всей площади шириной 100 мм, в центре балясины	Балясина не должна ломаться или растрескиваться. После снятия нагрузки и восстановления балясины не должно быть остаточной деформации
Прочность креплений штормтрапа и балясин	Полностью собранный штормтрап длиной не менее 3 м.	Вывесить штормтрап вертикально на полную длину или растянуть его до полной длины на горизонтальной поверхности, при этом верхний конец штормтрапа закрепляется с помощью его собственных креплений. Приложить статическую нагрузку 8,8 кН, равномерно распределенную по нижней балясине, на время не менее 1 мин так, чтобы нагрузка равномерно распределялась между тетивами и крепежными приспособлениями балясин	Балясины не должны ломаться или растрескиваться. Крепления между любой балясиной и тетивой не должны ослабляться или ломаться. Тетивы не должны иметь никаких видимых повреждений, удлинения или деформации, которые остаются после снятия испытательной нагрузки

А.3 Отбор образцов и испытания штормтрапов

Визуальная проверка, описанная в таблице 2, и испытания, приведенные в таблице А.1, должны проводиться надзорной организацией, которая подтвердила соответствие штормтрапа, или другой уполномоченной организацией по крайней мере один раз в год на вновь изготовленном штормтрапе, с тем чтобы подтвердить его соответствие требованиям разделов 4 и 5.

Приложение ДА
(справочное)

Сведения о соответствии ссылочных международных стандартов ссылочным национальным стандартам Российской Федерации

Таблица ДА.1

Обозначение ссылочного международного стандарта	Степень соответствия	Обозначение и наименование соответствующего национального стандарта
ИСО 209-1:1989	—	*
ИСО 877:1994	—	*
ИСО 1461:1999	—	*
* Соответствующий национальный стандарт отсутствует. До его утверждения рекомендуется использовать перевод на русский язык данного международного стандарта. Перевод данного международного стандарта находится в Федеральном информационном фонде технических регламентов и стандартов.		

УДК 629.5.044: 006.354 ОКС 47.020.50 Д42

Ключевые слова: суда и морские технологии, посадочные штормтрапы

Редактор *С.Д. Кириленко*
Технический редактор *В.Н. Прусакова*
Корректор *М.И. Першина*
Компьютерная верстка *И.А. Налейкиной*

Сдано в набор 20.03.2014. Подписано в печать 02.04.2014. Формат 60 × 84 1/8. Гарнитура Ариал.
Усл. печ. л. 1,86. Уч.-изд. л. 1,25. Тираж 63 экз. Зак. 604.

Издано и отпечатано во ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ», 123995 Москва, Гранатный пер., 4.
www.gostinfo.ru gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru