



World Sailing Règlements Spéciaux Hauturières
Extrait pour les Courses de Catégorie 1 Monocoques
JANVIER 2022 – DÉCEMBRE 2023
© ORC Ltd. 2002, amendements 2003-2022 © World Sailing Limited
Version 0.8 – 15 février 2022



Incluant les prescriptions de Voile Canada

Ce document étant un extrait des RSH, la numérotation des paragraphes est discontinuée.

La fiche d'inspection est jointe comme [annexe F](#).

Lors de la réimpression de ces règlements, les organisateurs de courses doivent :

- demander l'autorisation de droits d'auteur de Voile Canada à : offshore@sailing.ca (normalement offert gratuitement)
- afficher une reconnaissance des droits d'auteur avec la réimpression (semblable à © ORC Ltd. 2002, amendements 2003-2022 © World Sailing Limited)
- apporter des modifications en supprimant les dispositions contraires et en indiquant les modifications qui ont été apportées
- fournir une copie de la réimpression à Voile Canada qui, à son tour, en fournira une copie à World Sailing et à ORC Ltd.

En cas de litige sur le texte français des Règlements Spéciaux Hauturières, les textes anglais dénommés Offshore Special Regulations with Sail Canada Prescriptions (<https://www.sailing.ca/special-regulations-s15804>) feront foi.

Langages et abréviations utilisés :

Mo - Monocoque,

Mu - Multicoque

" ** " signifie que l'article (ou l'alinéa de l'article) s'applique à tous les types de voiliers dans toutes catégories, exceptée la 5 - pour cela voir l'Annexe B, ou la 6 - pour cela voir l'Annexe C.

Les modifications importantes 2022 sont portées en caractère rouge.

Les termes définis dans 1.03.1 des Règlements Spéciaux Hauturières sont portés en caractères italiques.

Les prescriptions de Voile Canada sont portées en caractère bleu gras

Les notes de conseils et autres recommandations ont été retirées du texte, dans le but d'allègement de celui-ci. Celles-ci demeurent disponibles en anglais à

<https://www.sailing.org/inside-world-sailing/rules-regulations/offshore-special-regulations/>

L'utilisation du genre masculin doit être comprise pour l'un ou l'autre genre.

Administration

Les « Offshore Special Regulations » sont gérées par le « World Sailing Special Regulations Sub-committee » dont l'objet est le suivant: (<https://www.sailing.org/inside-world-sailing/rules-regulations/constitution-regulations/>)

Règlement World Sailing 6.9.8.3 - Le "Special Regulations Sub-committee" doit:

- (a) être responsable de la maintenance, de la révision et des modifications des Règlements Spéciaux Hauturières régissant la course au large, sous licence ORC Ltd. Les modifications doivent être bisannuelles, les éditions révisées étant publiées en janvier de chaque année paire, à l'exception des questions urgentes affectant la sécurité qui peuvent être traitées par des modifications aux Règlements avec un délai plus court;
- (b) contrôler les développements dans la course au large pour ce qui concerne les normes de sécurité et de tenue à la mer.

Toute interprétation, ou explication, sur l'application de ces Règlements Spéciaux peut être demandée auprès de Voile Canada à : offshore@sailing.ca

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

SECTION 1 - REGLES FONDAMENTALES ET DEFINITIONS

SECTION 1 - REGLES FONDAMENTALES ET DEFINITIONS

1.01 Objectif et application

- 1.01.1 L'objectif de ces Règlementations Spéciales Hauturières (*RSH*) est d'établir un équipement minimum uniforme et des normes d'aménagement et d'entraînement pour voiliers *monocoques* et *multicoques* courant au large, à l'exclusion des *praos*.
- 1.01.2 Ces *RSH* ne remplacent pas, mais complètent plutôt les exigences des autorités gouvernementales, la Certification de Société de Classification, les Règles de Course à la Voile (*RCV*), les Règles d'Équipement pour Voiliers (*REV*), les Règles de Classe et des systèmes de rating.
- 1.01.3 L'utilisation des *RSH* ne garantit pas la totale sécurité du bateau et de son équipage. Une attention particulière est demandée sur la description des *RSH* pour la course côtière qui inclut que des abris adéquats et / ou que des secours effectifs soient disponibles tout le long du parcours. Ceci n'est pas inclut dans les catégories supérieures.

1.02 Responsabilité de la personne responsable

- [1.02.1](#) **En vertu de la *RCV3*, la décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. La sécurité d'un bateau et de son équipage est la seule et inaliénable responsabilité de la Personne Responsable, qui doit faire son possible pour s'assurer que le bateau est gréé au mieux, parfaitement en état de naviguer, et conduit par un équipage expérimenté ayant suivi un entraînement approprié et physiquement en forme pour faire face à du mauvais temps. Elle doit aussi nommer une personne pour prendre en charge cette responsabilité dans le cas où elle-même serait dans l'incapacité de le faire.**

- [1.02.2](#) Ni l'existence de ces *RSH*, ni leur utilisation par l'Autorité Organisatrice, ni l'inspection d'un voilier selon ces *RSH* ne limitent ou réduisent de quelque façon que ce soit la responsabilité pleine et illimitée de la Personne en Charge.
- 1.02.3 En participant à une course menée en vertu des *RSH*, la personne responsable, chacun des concurrents et propriétaire de bateau s'engagent à coopérer raisonnablement avec l'autorité organisatrice et World Sailing dans l'élaboration d'un rapport d'incident indépendant tel que spécifié en 2.02.

1.03 Définitions, abréviations, usage des mots

- 1.03.1 Définitions des termes utilisés dans ce document

TABLEAU 1

Abréviation	la Description
#	Pound force (lbf)
ABS	American Bureau of Shipping
AIS	Système d'Identification Automatique (Automatic Identification System)
ASN	Appel sélectif numérique - Digital Selective Calling (DSC)
Attaché en sureté	Système de fixation robuste (par exemple amarrage avec des bouts, écrous à ailette) qui retiendra l'objet fixé de façon sûre, dans des conditions sévères comprenant un chavirage à 180° tout en permettant d'enlever l'objet et de le remplacer pendant la course
Capot ouvrant	Le terme « capot ouvrant » comprend la totalité de l'assemblage du capot avec sa fermeture ou son couvercle en tant que partie de cet assemblage
CEN	Comité Européen de Normalisation
Cockpit contenu	Un cockpit où la zone combinée ouverte à la mer à l'arrière est inférieure à 50% de la profondeur de cockpit maximale x largeur de cockpit maximale
Cockpit ouvert	Un cockpit qui n'est pas un <i>cockpit contenu</i>
Combinaison de mauvais temps	Vêtement conçu pour maintenir au sec, et qui peut être soit d'une seule pièce ou de plusieurs
Date âge	Mois/année de <i>première mise à l'eau</i>

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

EN	Norme européenne
EPIRB	Balise radio de localisation électronique de détresse (satellite)
Filière	Ligne métallique qui entoure le pont de manœuvre
GMDSS	Système Maritime Global de Détresse et de Sauvetage
GNSS	Système Global de navigation par satellite
GPS	Système global de positionnement (Global Positioning System)
Hiloire	Limite arrière transversale du cockpit au-dessus de laquelle l'eau s'écoulerait dans le cas où, quand le voilier est dans ses lignes de flottaison, le cockpit est inondé ou totalement rempli
IBRD	Base de données internationale pour les balises 406 MHz (International Beacon Registration Database)
IMO (OMI)	Organisation Maritime Internationale
IMSO	Organisation internationale de satellite mobile, organisation indépendante intergouvernementale qui surveille les performances de l' <i>Inmarsat</i> dans ses obligations de service public pour le <i>GMDSS</i> et qui rend compte à l' <i>IMO</i>
INMARSAT	Inmarsat Global Limited, société privée qui fournit les communications de détresse et de sécurité par satellite pour le <i>GMDSS</i> , ainsi que des communications générales verbales, des télécopies et des données
Installé en permanence	Signifie que l'élément est encastré, par exemple par boulonnage, soudure, stratification et ne peut pas être enlevé pour ou pendant la course
ISAF	Fédération Internationale de Voile / maintenant World Sailing
ISO	Norme internationale ou Organisation Internationale de Normalisation (International Organization for Standardization)
ITU	Union Internationale de télécommunications
Lest mobile	Plomb ou autre matériau, y compris de l'eau, qui n'a d'autre fonction dans le bateau que d'augmenter le poids et/ou d'influer sur la stabilité et/ou de régler, et qui peut être déplacé transversalement mais dont le poids ne varie pas pendant que le bateau est en course
Lest statique	Matériel embarqué dans le seul but d'augmenter le poids et/ou d'influer sur la stabilité et/ou de l'ajuster et qui n'est ni déplacé ni changé en poids pendant que le bateau est en course
Lest variable	Eau embarquée dont la seule fonction est d'influer sur la stabilité et/ou de régler et qui peut varier en poids et/ou être déplacée pendant que le voilier est en course
LFC (LWL)	Longueur de la <i>ligne de flottaison</i> en charge, bateau en situation de mesure
L _H	Longueur hors-tout de la coque tel que décrit dans les <i>REV</i>
Ligne de flottaison	La surface de l'eau d'un bateau flottant en mode de mesure.
Ligne de mouillage	Cordage, chaîne, ou combinaison des deux, qui est utilisé pour relier une ancre au bateau
Ligne de vie	Sangle ou cordage <i>attaché en sureté</i> permettant à un <i>membre d'équipage</i> de se mouvoir d'une partie du bateau vers une autre sans avoir à décrocher sa <i>longe</i>
Longe	Cordage destiné à connecter le harnais à un point solide
Longe de sécurité fixe	Une longe de sécurité (habituellement plus courte qu'une <i>longe de sécurité</i> portée avec le harnais) que l'on garde attachée près d'une station de travail
LSA	<i>OMI</i> International Life-Saving Appliance Code

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

Membre d'équipage	Toute personne à bord
Mise à l'eau primaire	Mois et année de <i>première mise à l'eau</i> du premier bateau de la série de production ou <i>première mise à l'eau</i> d'un bateau hors-série
Monocoque	Bateau avec une coque
Multicoque	Bateau avec plus d'une coque
ORC	Offshore Racing Congress (anciennement Offshore Racing Council)
PEHM	Poly Éthylène Haut Module (Dyneema®/Spectra® ou équivalent)
PLB	Balise individuelle de positionnement (satellite)
PRAO (Proa)	Catamaran asymétrique
Première mise à l'eau	Mois/Année de la première mise à l'eau pour le bateau concerné
RCR	Réanimation Cardiorespiratoire
RCV (RRS)	Règles de Course à la Voile de <i>WS</i>
REV (ERS)	Règles d'Équipement pour Voiliers de <i>WS</i>
RIPAM	Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (COLREGS)
RSH (OSR)	Règlementations Spéciales Hauturières
SAR	Recherche Et Sauvetage (Search And Rescue)
SART	Transpondeur de recherche et sauvetage
Section FA	La section transversale où le coin supérieur du tableau arrière rencontre la ligne de tonture
SOLAS	Convention du Sauvetage de la Vie Humaine en Mer
SSS	Le numéro de contrôle de sécurité et de stabilité
STIX	<i>ISO 12217-2</i> Index de Stabilité
STWC	Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Standards of Training - Certification of Watchkeeping)
World Sailing	World Sailing, Anciennement la Fédération Internationale de Voile ou <i>ISAF</i>
WS	World Sailing

1.03.2 Le mot « doit » signifie une obligation et les mots « devrait » ou « peut » signifient une recommandation ou une possibilité

1.03.3 Les mots « voilier » et « bateau » sont interchangeables

SECTION 2 - DOMAINE D'APPLICATION ET OBLIGATIONS GÉNÉRALES

2.01 Catégories d'épreuves

Les Autorités Organisatrices doivent sélectionner une catégorie parmi les catégories suivantes, et peuvent modifier les *RSH* pour adaptation aux conditions locales

2.01.2 Catégorie 1

Courses de longue distance et loin au large où les voiliers doivent être complètement autonomes pendant de longues périodes, capables de résister à de fortes tempêtes et en mesure de faire face à des urgences sérieuses sans espoir d'assistance extérieure

2.02 Rapport d'incident

L'autorité organisatrice d'une course déterminera si des incidents se sont produits, lesquels, s'ils étaient rapportés, seraient susceptibles d'être pertinents pour l'évolution des *RSH*, le processus d'examen du plan ou pour accroître la sécurité. L'autorité organisatrice suivra les directives émises par World Sailing concernant les rapports d'incidents.

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

2.03 Contrôle

Un voilier peut être contrôlé à tout moment. S'il ne répond pas aux *RSH*, son inscription peut être refusée, ou il sera l'objet d'une réclamation

2.04 Obligations Générales

2.04.1 Tout l'équipement exigé par les *RSH* doit:

- a) fonctionner correctement
- b) être régulièrement vérifié, nettoyé et révisé
- c) s'il a une date d'expiration, il n'aura pas dépassé sa date d'expiration durant la course
- d) quand il n'est pas utilisé, être stocké dans des conditions d'altération minimale
- e) être facilement accessible
- f) être d'un modèle, d'une dimension et d'une capacité adaptés à l'usage prévu et à la taille du voilier

2.04.2 Les éléments lourds doivent être *installé en permanence*, ou *attaché en sûreté*

SECTION 3 CARACTERISTIQUES STRUCTURELLES

Un bateau doit être/avoir:

3.01 Solidité de la construction et du gréement

3.01.1 Convenablement gréé, en état complet de naviguer, et satisfaisant les *RSH*

3.01.2 Équipé de haubans et à minima d'un étai qui doivent rester connectés au mât et au bateau pendant la course
(non applicable aux bateaux à mâts autoportants)

3.01.3 L'étai référencé ci-dessus doit être dimensionné et connecté de manière à garantir qu'il est capable de supporter les charges de navigation complètes indépendamment de toute capacité de charge de guindant de voile d'avant

3.02 Étanchéité complète et structurelle du bateau

3.02.1 Essentiellement étanche avec toutes les ouvertures pouvant être immédiatement fermées de façon sûre. Les puits de dérive ou de dérive sabre et autres similaires ne doivent pas donner accès à l'intérieur de la coque, sauf par une trappe de visite étanche avec une ouverture entièrement au-dessus de la *ligne de flottaison*

3.02.2 À compter du 1er janvier 2022: inspection de la structure - Consultez le manuel du propriétaire pour toutes les instructions concernant la vérification et le resserrage des boulons de quille. L'inspection externe suivante doit être effectuée par une personne qualifiée avec le bateau hors de l'eau. Vérifiez qu'il n'y a pas de fissures de stress visibles, en particulier autour de la quille, de la fixation coque / quille, des appendices de coque et d'autres points de stress, à l'intérieur de la coque, des plaques de support, des dispositions de boulonnage et des planchers de quille. (Voir l'annexe L - Exemple de procédure d'inspection de quille et de gouvernail)

3.02.3 À compter du 1er janvier 2022: preuve d'une inspection structurelle conformément à 3.02.2 dans les 24 mois avant le début de la course ou après l'échouage, selon la dernière de ces éventualités

3.02.4 À compter du 1er janvier 2022: inspection après l'échouage - une personne dûment qualifiée doit effectuer une inspection interne et externe après chaque échouage accidentel

3.03 Normes de construction de coque (échantillonnages)

3.03.1 Pour un *monocoque* de *mise à l'eau primaire* après 2009:

- a) moins de 24 m (78'-9") de L_H , doit:
 - i être dessiné, construit et entretenu en conformité avec les dispositions de l'*ISO 12215* Catégorie A
 - ii avoir un certificat de contrôle de plan de construction *WS/ISAF* émanant d'un organisme identifié reconnu par *World Sailing*, à moins qu'une classification supérieure n'ait été obtenue d'une société de classification reconnue par *World Sailing*. *World Sailing* publiera une liste de certificats de contrôle de plan exemptés.
- b) 24 m (78'-9") LH et plus doivent être conçus, construits et entretenus conformément aux exigences d'une société de classification reconnue par *World Sailing*
- c) avoir une déclaration signée et datée du constructeur confirmant que le bateau est construit en conformité avec des plans approuvés. Dans les cas où un constructeur n'existe plus, un organisateur de course ou des règles de Classe peuvent accepter une déclaration signée par un architecte naval ou toute autre personne familiarisée avec les dispositions requises ci-dessus en lieu et place de la Déclaration du Constructeur, et
- d) avoir un certificat *WS/ISAF* supplémentaire de plan approuvé de construction en application de a) ou b) et c) ci-dessus pour toute réparation et/ou modification significative sur la coque, sur le pont, sur le roof, sur la quille ou appendices

3.03.2 Un *multicoque* ou un *monocoque* de *mise à l'eau primaire* entre 1987 et 2010 doit avoir été dessiné, construit,
~ Incluant les prescriptions de Voile Canada ~ Page 5 de 22 ~

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

entretenu, modifié ou réparé conformément aux dispositions de:

- RSH* 3.03.1, ou
- le Guide *ABS* pour la Classification et la Construction des Yachts Offshore et avoir à bord soit un certificat *ABS* d'approbation des plans, soit déclarations écrites signées de l'architecte et du constructeur confirmant qu'ils ont respectivement dessiné et construit le bateau conformément au Guide *ABS*, ou
- les directives CE Bateau de Plaisance Catégorie A ayant la marque CE, ou
- ISO* 12215 Catégorie A, avec déclarations écrites signées de l'architecte et du constructeur confirmant qu'ils ont respectivement dessiné et construit le bateau en conformité avec les standards *ISO*, et
- avoir des déclarations écrites d'approbation conformes à a), ou b), ou c) et d) ci-dessus pour toute réparation ou modification significative sur la coque, le pont,
- qu'un organisateur de course peut accepter, si ce qui est décrit en (a), (b), (c), (d), ou (e) ci-dessus n'est pas disponible, une déclaration écrite signée d'un architecte naval ou autre personne familiarisée avec les standards listés ci-dessus comme quoi le bateau satisfait à ces dispositions

3.04 Stabilité - Monocoques

3.04.1

Les bateaux doivent démontrer qu'ils satisfont la norme *ISO* 12217-2* pour la catégorie A ou supérieur, aussi bien par la certification « Directive CE sur les bateaux de plaisance » pour ceux ayant obtenu le marquage CE soit par la déclaration de l'architecte

* La dernière version effective de l'*ISO* 12217-2 devrait être utilisée, à moins que le bateau ait été dessiné conformément à une version précédente

Voile Canada prescrit que si l'énergie de redressement minimale, en 3.04.2 a) iii ci-dessous, n'est pas disponible, ou si 3.04.2 b) ou c) sont utilisés, le bateau doit avoir un poids sous voile minimum «m» de 3000 kg.

3.04.2

Quand la conformité en application de 3.04.1 ne peut être démontrée, un bateau doit pouvoir prouver, soit:

- une valeur *STIX* pas inférieure à 32; et
 - un *AVS* pas inférieur à $130 - 0,002 \cdot m$, mais toujours $> \text{ou} = 100^\circ$, (où "m" est la masse du bateau dans les conditions de fonctionnement minimales définies par *ISO* 12217-2); et
 - une force de redressement minimum de $m \cdot AGZ > 172000$ (ou *AGZ* représente l'aire positive sous la courbe du levier de redressement en condition de fonctionnement d'opération, exprimé en kg mètre degré de la position verticale vers l'*AVS*); ou
- Un index de stabilité calculé dans le système de rating *ORC* pas inférieur à 115; ou
- Une valeur *IRC SSS* Base pas inférieure à 35

3.06 Issues de secours - Monocoques

3.06.1

Au moins deux issues de secours pour les bateaux d'une L_H de 8,50 m (28') et plus et d'une *mise à l'eau primaire* après 1994. Une issue doit se trouver en avant du mât le plus en avant, sauf si des caractéristiques structurelles empêchent son installation.

3.06.2

Les ouvertures minimum des écoutilles pour les bateaux dont la *première mise à l'eau* date d'après 2013 sont les suivantes:

- une écoutille de forme circulaire d'un diamètre 450 mm (18"); ou
- une écoutille de toute autre forme avec une dimension circulaire minimum de 380 mm (15") et un minimum de surface de $0,18 \text{ m}^2$ (1.9 pi^2) (voir figure 1)

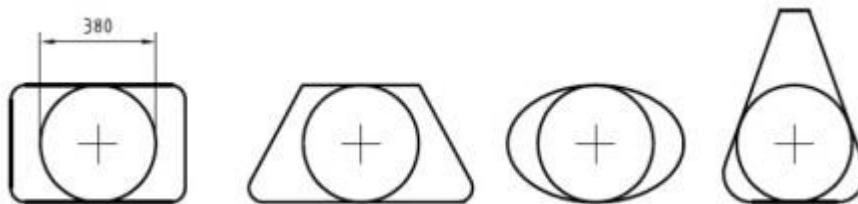


Figure 1 - Mesure de clair d'ouverture

3.08 Écoutilles et descentes

3.08.1

Les panneaux d'écoutilles situés en avant de la position du bau maximum ne doivent pas s'ouvrir vers l'intérieur du bateau, à l'exception de hublots sur l'hiloire du roof ou de sabords d'une surface inférieure à $0,071 \text{ m}^2$ (110 po^2)

3.08.2

Un panneau d'écoutille, y compris un panneau d'écoutille sur une soule, doit être:

- attaché de façon permanente et capable d'être immédiatement fermé solidement et rester solidement
~ Incluant les prescriptions de Voile Canada ~ Page 6 de 22 ~

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

fermé dans le cas d'un chavirage à 180°

- b) placé de façon à être au-dessus de l'eau lorsque la coque est gîtée à 90°

Un bateau peut avoir un maximum de deux panneaux d'écouille de chaque côté de l'axe central qui ne répondent pas à cette exigence à b), à condition que le clair d'ouverture de chacun soit inférieur à 0,071 m² (110 po²)

[3.08.3](#) Les panneaux d'écouilles non-conformes à 3.08.1 et 3.08.1 doivent être clairement marqués, et utilisés conformément aux instructions suivantes: « NE PAS OUVRIR EN MER »

[3.08.4](#) Les descentes doivent:

- a) être équipées d'un système sûr de fermeture qui doit être manœuvrable de l'extérieur et de l'intérieur y compris lorsque le voilier est retourné
- b) avoir des systèmes de blocage:
- i capables de tenir en position que l'écouille de descente soit ouverte ou fermée
 - ii attachés au bateau de manière sûre (par exemple par un cordon) pendant la durée de la course
 - iii permettant la sortie en cas de retournement

[3.08.5](#) dans le cas d'un *monocoque* à *cockpit ouvert* à l'arrière:

- a) le seuil de descente ne doit pas être en dessous du niveau du livet local; ou

- b) une descente en totale conformité avec conception *ISO 11812* catégorie A

3.08.6 dans le cas d'un *monocoque* à *cockpit(s) contenu(s)* à l'arrière, et dont le seuil de descente est en dessous du livet local, des panneaux de descente capables de fermer la descente jusqu'au niveau du livet local, tout en permettant l'accès à l'intérieur

3.09 Cockpits

[3.09.1](#) Les cockpits doivent être auto videurs rapidement par gravité à tout angle de gîte et être intégrés comme éléments permanents du bateau

3.09.2 Le fond du cockpit doit être au moins à 2% de *LFC* au-dessus de la *ligne de flottaison* (ou pour les voiliers *IMS première mise à l'eau* avant janvier 2003, au moins à 2% de *L* au-dessus de la *ligne de flottaison*)

3.09.3 Tous puits à l'étrave, latéral, centré ou à l'arrière seront considérés comme un cockpit pour l'application de la règle 3.09 des *RSH*

3.09.4 Volume de cockpit

Le volume total maximum de tous les *cockpits contenus* en dessous des *hiloires* les plus basses doit être:

- a) *mise à l'eau primaire* avant avril 1992: 6% de *LFC* x bau max x franc bord au travers du cockpit
- b) *mise à l'eau primaire* après mars 1992, tel que ci-dessus pour la catégorie correspondante, sauf que « *hiloires* les plus basses » ne doivent comprendre aucune *hiloire* en arrière de la *Section FA* et qu'aucune extension du cockpit en arrière du pont de manœuvre ne doit être comprise dans le calcul du volume du cockpit

3.09.5 Drainage de Cockpit

La taille des sections des tuyaux de drainage de cockpit (après déduction des crépines s'il y en a) doit être au minimum:

- a) 2 x 25 mm (1") de diamètre ou équivalent pour bateaux de moins de 8,50 m (28') de *L_H*
- b) 4 x 20 mm (3/4") de diamètre ou équivalent pour bateaux de 8,50m (28') de *L_H* ou plus

3.10 Vannes ou clapets

Des vannes ou clapets *installés en permanence* sur toutes les ouvertures au travers de la coque en dessous de la *ligne de flottaison*, à l'exception des dalots faisant partie intégrante du pont et des perçages à travers la coque pour les capteurs d'instrument

3.11 Winches d'écoute

Les winches d'écoute doivent être installés de telle façon qu'un opérateur n'ait pas besoin de se trouver nettement en dessous du pont

3.12 Pied de mât

Le pied d'un mât reposant sur la quille doit être *attaché en sûreté* à son emplanture ou à la structure voisine

3.14 Balcons, Chandeliers, Filières

[3.14.1](#) Le périmètre du pont entouré par un dispositif de *filières* et balcons tel que suit:

- a) des *filières* continues fixées à l'avant et à l'arrière (ou proche). Toutefois, une porte de chaque bord est autorisée. Excepté à ses fixations et aux portes, le va et vient de la *filière* vers l'avant et l'arrière ne doit pas être gêné. Un manchonnage provisoire ne doit pas modifier la tension de la *filière*.
- b) hauteur minimum des *filières* et des bastingages de balcon au-dessus du pont de travail et ouverture

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

verticale:

- i ligne supérieure: 600 mm (24")
 - ii ligne intermédiaire: 230 mm (9")
 - iii ouverture verticale: pas plus que 380 mm (15") sauf sur un bateau d'une *mise à l'eau primaire* avant 1993 où cela ne doit pas être plus de 560 mm (22")
- c) Des *filières* soutenues en permanence à des intervalles n'excédant pas 2,20 m (7'-2 1/2") et ne devant pas passer à l'extérieur des chandeliers
 - d) des embases de balcon et chandelier *installées en permanence* avec les balcons et chandeliers bloqués mécaniquement dans leur embase
 - e) l'extérieur du tube de l'embase des balcons et des chandeliers ne doit pas être à l'intérieur du bord du pont de travail à plus de 5% du bau maximum ou 150 mm (6"), selon ce qui est le plus grand, et pas plus en abord que le bord du pont de travail
 - f) des chandeliers droits et verticaux excepté:
 - i Dans les premiers 50 mm (2") à partir du pont, les chandeliers ne peuvent être déplacés horizontalement (coudés) depuis le point d'où ils sortent du pont ou de leur embase de plus de 10 mm (3/8")
 - ii Les chandeliers ne peuvent pas être inclinés à plus de 10° par rapport à la verticale en un quelconque point au-dessus de 50 mm (2") du pont
 - g) Un balcon avant peut être ouvert, sous réserve que l'ouverture entre le balcon et toute partie du bateau n'excède pas 360 mm (14")

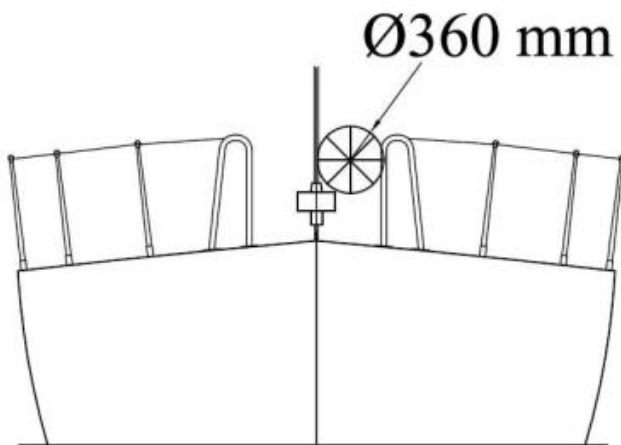


Figure 2 - Schéma montrant l'ouverture de balcon

- h) Les *filières* peuvent se terminer ou passer à travers des chandeliers convenablement renforcés à l'intérieur et par-dessus le balcon avant
- i) Quand une force de déflexion de 4 Kg (8.8#) est appliquée sur une *filière* à mi-distance entre les supports les plus écartés en arrière du mât, la déflexion ne doit pas excéder:
 - i 50 mm (2") pour une filière supérieure ou une *filière* unique
 - ii 120 mm (4 3/4") pour une *filière* intermédiaire

3.14.6 Spécifications des Filières

- a) Des *filières* en câble acier inox toronné
- b) Le diamètre minimum est spécifié dans le tableau 8 ci-dessous
- c) Les *filières* en acier inox doivent être dépourvues de gainage, sans cache de manchonnage, toutefois, un gainage temporaire peut-être installé, sous réserve qu'il soit régulièrement enlevé pour inspection
- d) Une longe de corde synthétique tendue peut être utilisée pour fixer les *filières* à condition que l'espace qu'il ferme soit inférieur à 100 mm (4"). Cette longe doit être remplacée tous les ans
- e) Tous les composants du dispositif de barrière des *filières* ne doivent pas avoir une charge de rupture inférieure à celle des *filières*

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

TABLEAU 8 - Diamètres Minimum

<i>L_H</i>	Câble	Cordage <i>PEHM</i> (Tresse simple)	Cordage <i>PEHM</i> âme (Tresse sur tresse)
Mains de 8.5 m (28')	3 mm (1/8")	4 mm (5/32")	4 mm (5/32")
8.5 m à 13 m	4 mm (5/32")	5 mm (3/16")	5 mm (3/16")
Plus de 13 m (42'-8")	5 mm (3/16")	5 mm (3/16")	5 mm (3/16")

3.17 Rail de fargue ou cale-pied

3.17.1

Un rail de fargue *installé en permanence* d'une hauteur minimale de 25 mm (1"), situé aussi près que possible des embases de chandelier, autour du pont avant depuis le travers du mât

3.17.2

Une *filrière* additionnelle d'une hauteur comprise entre 25 et 50 mm (1-2") est autorisée en lieu et place de rail de fargue pour un bateau de *mise à l'eau primaire* avant 1984

3.18 Toilettes

3.18.1

Toilettes installées en permanence

3.19 Couchettes

3.19.2

Couchettes installées en permanence

3.20 Installations cuisine

Un réchaud *installé en permanence* pouvant être utilisé en sécurité en mer, avec robinet coupant l'alimentation de carburant

3.21 Réservoirs d'eau potable et eau potable

3.21.1 Réservoirs d'eau potable

a) Des réservoirs d'eau avec pompe de distribution *installés en permanence* répartissant la réserve d'eau dans au moins deux compartiments

3.21.3 Réserves d'eau potable de secours

a) Au moins 9 l (2.4 US Gal) d'eau potable pour un usage de secours dans un ou des containers dédiés et scellés

3.22 Mains courantes

Des mains courantes adéquates doivent être fixées sous le pont

3.23 Pompes de cales et seaux

3.23.1

a) deux seaux, munis d'un cordon, de fabrication solide, ayant chacun une capacité minimale de 9 l (2.4 US Gal)

b) deux pompes de cale manuelles *installées en permanence*, l'une manœuvrable sur le pont, l'autre depuis l'intérieur

3.23.2

Toutes les pompes de cale exigées doivent pouvoir être actionnées avec tous les sièges de cockpit, panneaux d'écouille et panneaux de descente fermés, avec des tuyaux d'évacuation d'une capacité suffisante *installés en permanence*

3.23.3

Les pompes de cale ne doivent pas être connectées aux tuyaux de drainage de cockpit, et ne doivent pas se déverser dans un *cockpit contenu*

3.23.4

Les pompes de cale doivent être facilement accessibles pour la maintenance et le nettoyage des débris

3.23.5

Toute poignée de pompe amovible doit être sécurisée par un cordon

3.24 Compas

a) Un compas magnétique marine, pouvant être utilisé comme compas de route:

b) un compas magnétique marine de route, *installé en permanence*, indépendant de toute source d'énergie, correctement compensé avec sa courbe de déviation

c) un second compas qui peut être portable et/ou électronique

3.25 Drisses

a) Au moins deux drisses, chacune capable de hisser une voile, sur chaque mât

b) Aucune drisse ne doit être verrouillée, arrimée ou autrement fixée au mât d'une manière qui oblige une personne à monter en hauteur afin d'abaisser une voile de manière contrôlée, à l'exception d'une voile d'avant utilisée avec un enrouleur.

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

3.27 Feux de Navigation

[3.27.1](#) qui sont conformes au Règlement international pour prévenir les abordages en mer (Partie C et Annexe technique I) et doivent être exposés conformément à ces règlements.

3.27.2 Installés au-dessus du livet de façon à ne pas être masqués par les voiles ou la gîte du bateau

[3.27.3](#) des feux de secours avec les mêmes spécifications que ci-dessus, et pouvant être alimentés indépendamment

[3.27.4](#) Des ampoules de rechanges (non exigées si à DEL)

3.28 Moteurs, Groupes électrogènes, carburant

3.28.1 Moteurs de propulsion

- les moteurs et les systèmes associés montés conformément aux guides des fabricants et adaptés à la taille et à l'utilisation prévue du bateau
- un moteur amenant une vitesse minimale en nœuds de $(1,8 \times \text{racine carrée de la } LFC \text{ en mètres})$ ou $(\text{racine carrée de la } LFC \text{ en pieds})$
- moteur inboard
- un moteur à combustion inboard doit avoir un échappement *installé en permanence*, un dispositif de refroidissement, un circuit d'alimentation en carburant avec réservoir(s) et doit avoir une protection adéquate contre le mauvais temps
- un moteur électrique inboard, lorsqu'il est installé, doit être muni d'une alimentation électrique installée en permanence, d'une protection adéquate contre les intempéries et avoir un système de commande du moteur.

3.28.2 Groupe électrogène

Si en option un groupe électrogène séparé du moteur de propulsion est embarqué, il doit être installé conformément aux guides du fabricant

3.28.3 Circuits de carburant liquide

- tous les réservoirs de carburant liquide doivent être rigides (mais peuvent contenir des doublures flexibles *installé en permanence*) et doivent avoir un robinet d'arrêt
- Au départ, un bateau avec moteur à combustion doit emporter suffisamment de carburant pour remplir les besoins en recharge des batteries pour la durée de la course et pour faire route au moteur à la vitesse de base requise ci-dessus pour au moins 5 heures

3.28.4 Parc de batteries

- Une batterie dédiée au démarrage du moteur/génératrice quand un démarreur électrique est la seule manière pour démarrer le moteur et/ou la génératrice
- Les batteries installées après 2011 doivent être de type étanche desquelles le liquide électrolytique ne peut fuir
- Au départ, un bateau à moteur électrique doit avoir une capacité suffisante pour répondre aux exigences électriques pendant la durée de la course et pour naviguer à la vitesse minimale ci-dessus pendant au moins 5 heures.

3.29 Équipement de communication, GPS, Radar, AIS

[3.29.1](#) un émetteur-récepteur marine avec une antenne de secours quand l'antenne habituelle dépend du mât

Voile Canada prescrit qu'un bateau doit avoir un émetteur-récepteur radio VHF conformément à 3.29.2

[3.29.2](#) si l'émetteur-récepteur marine est une VHF:

- une puissance minimum de sortie de 25W
- une antenne en tête de mât pas moindre que 38 cm (15") en longueur et un câble coaxial de connexion n'ayant pas plus de 40% de perte de puissance (TOS-mètre)
- équipé de l'*ASN* si installé après 2015
- les émetteurs-récepteurs équipés d'*ASN* doivent être programmés avec un numéro ISMM assigné (unique au bateau), être interfacé à un récepteur *GPS*, et être capable d'envoyer des appels de détresse aussi bien que d'envoyer et recevoir une position *ASN* avec une autre station équipée d'*ASN*

[3.29.3](#) b) Un téléphone satellite portatif, étanche ou avec un couvercle étanche et une batterie interne

[3.29.5](#) un émetteur-récepteur marine VHF étanche portable ou avec pochette étanche. Lorsqu'il n'est pas utilisé, il doit être stocké dans un sac de sécurité ou container d'urgence (voir *RSH* 4.21)

[3.29.6](#) un deuxième récepteur radio, qui peut être la VHF portable en 3.29.5 ci-dessus, capable de recevoir des bulletins météorologiques

[3.29.13](#) un transpondeur *AIS* avec soit:

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

- a) une antenne commune avec la VHF de tête de mât à travers un splitter d'antenne *AIS* à faible perte de puissance, ou
- b) une antenne dédiée d'une longueur minimum de 38 cm (15") montée de telle sorte que sa base ne soit pas à moins de 3 mètres (10') au-dessus de la *ligne de flottaison* avec un câble coaxial de connexion n'ayant pas plus de 40% de perte de puissance (TOS-mètre)

SECTION 4 - EQUIPEMENT PORTABLE

Un bateau doit avoir:

4.01 Lettres et numéros de voile

[4.01.1](#) Une identification sur les voiles conforme à la *RCV77* et *RCV Annexe G*

[4.01.2](#) Un moyen alternatif pour afficher l'identification tel que requis par *RCV77 Annexe G* pour une grand-voile, à afficher quand aucune voile avec numéro n'est grée

4.02 Visibilité pour Recherche et Sauvetage

[4.02.1](#) Une surface de 1 m² (11 pi²) de couleur hautement visible, rose, orange ou jaune capable d'être affiché sur le rouf ou sur le pont

4.03 Pinoches

Une pinoche conique en bois tendre stockée à proximité de chaque trou à travers la coque

4.04 Lignes de vie et points d'accroche

[4.04.1](#) Des raccords *installés en permanence* pour les embouts de *ligne de vie* et pour les points d'accroche

[4.04.2](#) Des *lignes de vie* qui doivent:

- a) être indépendantes de chaque côté du pont
- b) permettre à un *membre d'équipage* de se déplacer rapidement entre les zones de travail sur le pont et le(s) cockpit(s) avec le minimum d'opérations d'accrochage et de décrochage
- c) avoir une charge de rupture de 2040 kg (4500#), en câble en acier inoxydable 1 x 19 d'un diamètre minimum de 5 mm (3/16") ni gainé ni manchonné, en sangle ou en cordage *PEHM*

[4.04.3](#) Des points d'accroche qui doivent:

- a) être adjacents à des postes comme le poste de barre, des winches d'écoutes et de mâts, là où les *membres d'équipages* travaillent
- b) permettre à un *membre d'équipage* de s'accrocher avant de monter sur le pont et de se décrocher après être descendu
- c) permettre aux deux tiers de l'équipage d'être accrochés simultanément sans dépendre des *lignes de vies*

4.05 Équipement de lutte contre le feu

[4.05.1](#) Une couverture anti-feu à proximité de chaque installation de cuisine **possédant une flamme à l'air libre**

[4.05.2](#) Deux extincteurs, chacun de 2 kg de poudre sèche ou équivalent, répartis en différentes zones du bateau

4.06 Ancre(s)

[4.06.2](#) 2 ancres non-modifiées qui répondent à la recommandation du fabricant en fonction des dimensions du bateau, avec chaîne et cordage, prêtes pour un assemblage immédiat, et prêtes pour un déploiement dans les 5 minutes, excepté pour un bateau de moins de 8,5 m (28 pi) de *L_H* pour lequel il peut n'y avoir qu'une ancre et ligne de mouillage

4.07 Lampes de poche et projecteurs de recherche

Des lampes étanches avec des batteries/piles/ampoules de rechange telles que suit:

- a) un projecteur de recherche, adapté pour rechercher de nuit une personne tombée par-dessus bord, et pour éviter les collisions
- b) une lampe de poche en plus de 4.07 a)

4.08 Manuel de premiers soins et trousse de premiers soins

Un manuel de premiers soins et une trousse de premiers soins. Le contenu et le stockage de la trousse de premiers soins devront être adaptés aux conditions probables et à la durée de la navigation, et au nombre d'équipier

4.09 Corne de brume

Une corne de brume

4.10 Réflecteur Radar

[4.10.1](#) Un réflecteur radar passif avec:

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

- a) des plans à secteurs circulaires octaédriques d'un diamètre minimum de 30 cm (12"), ou
- b) des plans rectangulaires octaédriques d'une dimension minimale en diagonale de 40 cm (16"), ou
- c) un réflecteur non octaédrique possédant un document officiel attestant une valeur efficace (RMS) sur une surface de réflexion radar d'un minimum de 2 m² (22 pi²) balayant sur 360° en azimut (horizontal) et plus ou moins 20° en gîte (vertical)

4.11 Équipement de navigation

[4.11.1](#) Des cartes de navigation (pas seulement électroniques), livre des feux et outils de navigation sur la carte

4.12 Tableau des emplacements du matériel de sécurité

Un tableau des emplacements du matériel de sécurité fait sur un matériau étanche et résistant clairement affiché dans la cabine principale, précisant l'emplacement des principaux équipements de sécurité

4.13 Instruments de mesure de profondeur, vitesse, distance

[4.13.1](#) Un speedomètre ou instrument de mesure de distance (loch)

[4.13.2](#) Un sondeur

4.15 Gouvernail de secours

[4.15.1](#) Une barre de secours pouvant être montée sur la tête du gouvernail, excepté quand le système principal pour gouverner est une barre en métal incassable

a) quand le système principal pour gouverner est une barre en métal incassable

b) S'il existe deux méthodes (par exemple, les barres, les roues) pour contrôler un gouvernail, aucune des deux ne partage les composants avec l'autre, à l'exception du stock de gouvernail.

[4.15.2](#) Une méthode éprouvée de dépannage pour gouverner avec le gouvernail hors d'usage

4.16 Outillage et pièces de rechange

[4.16.1](#) De l'outillage et des pièces de rechange, adaptés à la durée et à la nature de la navigation

[4.16.2](#) Des moyens adéquats pour rapidement déconnecter ou sectionner le gréement dormant de la coque

4.17 Nom du voilier

Le nom du voilier sur les divers équipements flottants tels que gilets de sauvetage, coussins, bouées de sauvetage, harnais de récupération, sacs de secours, etc.

4.18 Matériau marin réfléchissant

Un matériau marin réfléchissant sur les bouées de sauvetage, harnais de récupération, radeaux de survie et gilets de sauvetage

4.19 EPIRB(s)

[4.19.1](#) Une balise *EPIRB* 406 MHz à déclenchement manuel et au contact de l'eau

[4.19.2](#) Une balise *EPIRB* 406 MHz enregistrée après 2015 doit inclure un *GPS* interne

[4.19.3](#) Chaque balise *EPIRB* enregistrée auprès de l'autorité compétente, associée au code du pays dans l'identification hexadécimale (15 hex ID) de la balise. Une balise peut être enregistrée en ligne par Cospas-Sarsat *IBRD* si le pays n'apporte pas de possibilité d'enregistrement et si le pays a autorisé l'enregistrement direct auprès de l'*IBRD*

4.20 Radeaux de survie

4.20.1 Construction du radeau

- a) Un ou plusieurs radeaux de survie gonflable d'une capacité totale suffisante pour accueillir au moins la totalité des personnes à bord conforme à:
 - i *SOLAS* code *LSA* 1997, chapitre IV ou version ultérieure; ou
 - ii *ISO* 9650-1: 2005, Type 1, Groupe A - Petit Navire - Gonflable ; ou
 - iii radeaux de survie *ISAF* fabriqués avant 2016 jusqu'à ce que le remplacement soit nécessaire à la fin de sa durée de vie, ou
 - iv radeaux de survie *ORC* fabriqué avant 2003 jusqu'à ce que le remplacement soit nécessaire à la fin de sa durée de vie

4.20.2 Équipement minimum des radeaux de survie

Voile Canada prescrit que les radeaux de sauvetage doivent être munis d'un plancher isolé

a) Un radeau de survie *SOLAS* doit contenir au minimum un pack *SOLAS A*;

b) Un radeau de survie *ISO* 9650 doit contenir au minimum un Pack 1 (pack survie plus de 24 heures);

c) Les contenus minimum des packs équipant les radeaux de survie *ISO* sont détaillés ci-dessous. Il n'est pas nécessaire que tous les éléments soient à l'intérieur du radeau. Certains éléments peuvent être embarqués dans un sac étanche d'accompagnement qui doit être dans un emplacement

~ Incluant les prescriptions de Voile Canada ~ Page 12 de 22 ~

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

immédiatement accessible:

- i Une écope flottante portable à main facilement utilisable
- ii 2 éponges
- iii Une paire de pagaies avec poignées, attachées au radeau, proches d'une entrée
- iv Sifflet
- v Deux lampes de poche étanche d'une autonomie de 6 heures avec
- vi deux lampes de poche supplémentaire ou des batteries et des ampoules de rechange
- vii Miroir de signalisation
- viii Pilules contre le mal de mer, 6 par personne *
- ix Sac vomitoire avec système de fermeture efficace et simple, 1 par personne *
- x 6 feux à main rouges conformes avec *SOLAS* Code Chapitre III-3.2. 3 peuvent être entreposés dans un sac de survie.
- xi 2 fusées parachutes rouges conformes avec *SOLAS LSA* Code Chapitre III-3.1. 1 peut être entreposée dans un sac de survie.
- xii Kit de réparation permettant aux survivants de réparer des fuites dans tous les compartiments gonflables. Le système de réparation doit fonctionner en environnement humide, et doit pouvoir être mis en œuvre dans un cadre de mouvements violents
- xiii Un gonfleur ou des soufflets, qui doivent être simples, robustes, et complets, avec tous les embouts nécessaires (les parties susceptibles d'être perdues doivent être maintenues au corps de pompe) ; prêt(s) à être utilisé(s) immédiatement pour insuffler de l'air dans tous les compartiments gonflables. Le gonfleur ou les soufflets doivent être conçus et fabriqués spécialement pour un usage facile à la main.
- xiv Une trousse de premiers secours comprenant au moins deux tubes d'écran solaire. Tous les pansements doivent être adaptés pour un usage dans des conditions humides. La trousse de premiers secours doit être clairement identifiée et refermable
- xv 2 équipements de protection thermique conformes avec *SOLAS LSA* Code Chapitre III-2.5 *
- xvi 1 conteneur de 500ml d'eau potable par personne
- xvii 2 conteneurs de 500ml d'eau potable additionnels par personne, ou un dessalinisateur *
- xviii 10 000 kJ nourriture par personne *

* peut être entreposée dans un sac de survie

4.20.3 Conditionnement et rangement du radeau de survie

- a) Chaque radeau de survie doit être conditionné soit dans:
 - i un conteneur rigide rangé de façon sûre sur le pont de travail, dans le cockpit ou dans un espace ouvert; ou
 - ii un conteneur rigide ou un sac rangé de façon sûre dans un compartiment dédié hermétique aux intempéries contenant uniquement le radeau et l'équipement d'abandon du navire; compartiment accessible immédiatement donnant sur le cockpit ou sur le pont de travail, ou au tableau arrière
- b) Sur un bateau d'une *mise à l'eau primaire* avant juin 2001, un radeau de survie peut être conditionné en sac n'excédant pas 40kg rangé de façon sûre sous le pont à côté de la descente
- c) Sur un *multicoque* ou sur un *monocoque avec lest mobile* le radeau de survie doit pouvoir être lancé que le bateau soit retourné ou pas
- d) L'extrémité de l'amarre devrait être *attaché en sûreté* à un point solide du bateau
- e) Chaque radeau doit pouvoir être amené au niveau des filières ou mis à l'eau en moins de 15 secondes

4.20.5 Révision des radeaux de survie

- a) Un radeau de survie doit être révisé dans une station de révision approuvée par le fabricant à intervalle maximum suivant:
 - i radeaux *SOLAS* tous les ans
 - ii radeaux *ISO 9650* conditionnés en caisson rigide tous les 3 ans
 - iii radeaux *ISO 9650* conditionnés en sac tous les 3 ans excepté pour les radeaux loués pour lesquels le délai est de un an
 - iv radeaux *ISAF* tous les ans
 - v radeaux *ORC* tous les ans
- b) Les certificats de révision (originaux ou copies) doivent être à bord

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

4.21 Sac de survie

- f) quand il y a un sac de survie, il doit avoir une flottabilité incorporée, au moins 0,1 m² (1 pi²) de couleur fluorescente orange sur l'extérieur, doit porter le nom du voilier, et doit avoir un cordon et un système d'attache

4.22 Récupération de l'Homme à la Mer

4.22.1 Balises personnelles

- b) Une balise *AIS* personnelle d'homme à la mer pour chaque *membre d'équipage*
- d) Chaque balise *PLB* préférablement enregistrée auprès de l'autorité compétente, associée au code du pays dans l'identification hexadécimale (15 hex ID) de la balise. Une balise peut être enregistrée en ligne par Cospas-Sarsat *IBRD* si le pays n'apporte pas de possibilité d'enregistrement et si le pays a autorisé l'enregistrement direct auprès de l'*IBRD*

4.22.2 GPS position d'un homme à la mer

- c) Un *GPS* capable d'enregistrer une position d'un homme à la mer, dans les 10 secondes, et d'afficher cette position

4.22.3 une bouée de sauvetage avec feu à allumage automatique, un sifflet et ancre flottante

4.22.4 En plus de 4.22.3 ci-dessus, une bouée de sauvetage équipée avec:

- a) un sifflet, une ancre flottante, un feu à allumage automatique, et
- b) une perche équipée d'un pavillon. La perche doit être soit déployée en permanence, soit capable de se déployer automatiquement

4.22.5 Au moins une bouée de sauvetage doit avoir une flottabilité permanente (par exemple mousse)

4.22.6 Chaque bouée de sauvetage gonflable et tout système automatique doivent être testés et révisés à des intervalles conformes aux instructions du fabricant

4.22.7 Une ligne de récupération, d'un diamètre pas inférieur à 6 mm (1/4"), et d'une longueur de 15 à 25 m (50 à 75'), facilement accessible du cockpit

4.22.8 Un collier de récupération qui comprend:

- a) une ligne flottante de longueur pas inférieure à 4 fois L_H ou 36 m (120')
- b) un collier flottant (en fer à cheval) de 90 N (20#) de flottabilité minimum
- c) d'une résistance minimum capable de hisser un *membre d'équipage* à bord

4.23 Signaux pyrotechniques

Des signaux pyrotechniques doivent être à bord, conformes au Règlement *SOLAS LSA*, chapitre III Signaux Visuels, et ne dépassant pas la date de péremption (s'il y en a une) ou s'il n'y a pas de date de péremption, datant de moins de 4 ans

- a) 4 feux à mains rouges *LSA III 3.2*
- b) 2 fumigènes oranges *LSA III 3.3*

4.25 Couteau de cockpit

Un couteau solide, tranchant, dans une gaine, et attaché sûrement, doit être à bord, facilement accessible depuis le pont ou un cockpit

4.26 Inventaire de voiles de tempêtes et de gros temps

les voiles de tempête et de gros temps suivantes, comme spécifié dans RSH 4.27:

4.26.1 soit une voile suédoise ou une grand-voile arrisée réduisant le guindant d'au moins 50% (ou un mât d'aile rotatif si approprié)

4.26.2 un foc de gros temps

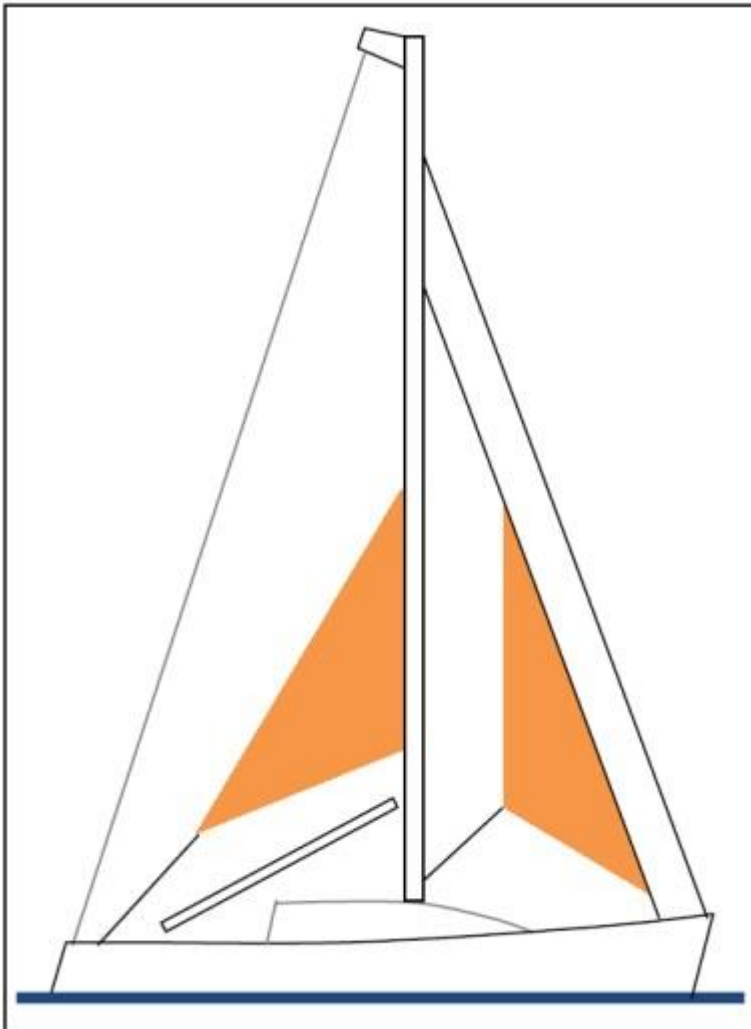
4.26.3 un tourmentin

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

4.27 **Spécifications des voiles de tempête et de gros temps**

Conception

4.27.1 Figure 3



- Une voile de tempête achetée après 2013 doit être d'une couleur extrêmement visible (c'est-à-dire fluo rose, orange ou jaune)
- Les fibres aromatiques polyamides, de carbone ou similaires ne doivent pas être utilisées dans une voile suédoise ou un tourmentin, mais des fibres en *PEHM* et matériaux similaires sont autorisés
- Des points de tire sur le pont pour chaque voile de tempête et de gros temps
- Des points de tire pour la voile suédoise indépendant de la bôme
- La surface maximum des voiles de tempête doit être moindre que les surfaces ci-dessous ou telle que spécifiée par l'architecte ou le fabricant des voiles
- Les surfaces des tourmentins et foc de gros temps calculées comme suit: $(0,255 \times \text{longueur de guindant} \times [\text{perpendiculaire au guindant} + 2 \times \text{largeur à mi-hauteur}])$. Cette disposition s'applique aux voiles fabriquées après 2011

4.27.2 **une voile suédoise avec:**

- une surface maximale de 17,5 % de $P \times E$
- La surface de la voile suédoise calculée telle que suit: $0,5 \times \text{longueur de la chute} \times \text{plus courte distance entre le point d'amure et la chute}$. Cette disposition s'applique aux voiles fabriquées après 2011
- pas de planche de tête
- pas de lattes
- des numéros et lettres d'identification aussi gros que possible de chaque côté
- dans le cas d'un bateau avec un enrouleur de grand-voile dans le mât, la voile suédoise doit pouvoir être gréée alors que la grand-voile est enroulée

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

4.27.3 un foc de gros temps (ou une voile de gros temps sur un bateau sans étai avant) avec:

- a) une surface de 13,5 % de la hauteur du triangle avant au carré
- b) des moyens rapidement disponibles, indépendants de tout étai creux, pour fixation à l'étai

4.27.4 Un tourmentin avec:

- a) un tourmentin d'une surface maximum de 5% de la hauteur du triangle avant au carré
- b) une longueur de guindant maximum de 65% de la hauteur du triangle avant
- c) des moyens d'attache permanents, indépendants de tout étai creux, pour fixation à l'étai

4.30 Pompes de cale d'urgence

4.30.1 pompe fixe ou portable pour éliminer les entrées d'eau dans n'importe quel compartiment.

- a) Cette pompe doit:
- b) avoir une capacité nominale minimale de 200 l / min (3170 US gph)
- c) être alimenté par batterie, le moteur principal ou un moteur séparé
- d) si portable, à alimentation électrique, les câbles d'alimentation doivent se terminer par des pinces crocodiles
- e) avoir suffisamment de tuyau pour évacuer directement par-dessus bord ou dans le cockpit.
- f) Une combinaison de pompes installées en permanence et portables peut être combinée pour répondre aux exigences ci-dessus.

SECTION 5 - EQUIPEMENT PERSONNEL

Chaque *membre d'équipages* doit avoir:

5.01 Gilet de sauvetage

5.01.1 un gilet de sauvetage qui doit:

- a) i si fabriqué avant 2012 être conforme aux normes *ISO 12402-3* (niveau 150) ou équivalent, y compris *EN 396* ou *UL 1180* et:
 - si gonflable avoir un système de gonflage par gaz
 - avoir des sangles d'entrejambe ou de cuisse (système de prévention du glissement par le haut)
 - avoir un harnais de sécurité intégré conforme à *RSH 5.02*

Voile Canada prescrit soit:

- ii si fabriqué après 2011 être conforme aux normes *ISO 12402-3* (niveau 150) et équipé d'un sifflet, d'un anneau de levage, de matériaux réfléchissant la lumière, et d'un système de gonflage automatique et manuel et
 - avoir des sangles d'entrejambe ou de cuisse (système de prévention du glissement par le haut)
 - avoir un harnais de sécurité intégré conforme à *RSH 5.02*

ou

- iii si fabriqué après 2011, être conforme à la norme **UL 1180** et équipé d'un sifflet, de matériaux réfléchissant la lumière et:
 - avoir des sangles d'entrejambe ou de cuisse (système de prévention du glissement par le haut)
 - avoir un harnais de sécurité intégré conforme à **RSH 5.02**

Note de Voile Canada- la norme ISO 12402 n'est pas approuvé par Transport Canada

- b) have an emergency position indicating light in accordance with either *ISO 12402-8* or *SOLAS LSA* code 2.2.3
- c) Avoir une lumière de secours indiquant la position conforme avec soit *ISO 12402-8* ou *SOLAS LSA* code 2.2.3
- d) Être clairement marqué du nom du voilier ou de celui qui le porte
- f) Équipé d'une unité *PLB* (comme tous autres types d'*EPIRB*, devant être dûment enregistré auprès de l'autorité compétente)

5.01.2 Un bateau doit emporter au moins une cartouche de gaz de rechange pour gilet de sauvetage, et, si approprié, une tête de percussion de rechange

5.01.3 Un bateau doit emporter en réserve au moins un gilet de sauvetage tel que requis par *RSH 5.01.1*, ~~sauf une balise personnelle tel que décrite en 5.01.1~~ **Note - le texte ci-dessus a été supprimé car il ne s'applique pas à cette catégorie de course.**

5.01.4 La personne responsable du bateau doit personnellement contrôler chaque gilet de sauvetage au moins une fois par an

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

5.02 Harnais de sécurité et longes

[5.02.1](#) Un harnais satisfaisant les normes *ISO 12401* ou équivalent

[5.02.2](#) Une *longe* qui:

- a) satisfait la norme *ISO 12401* ou équivalent
- b) ne mesure pas plus de 2 m (6'-6") incluant les crochets
- c) possède des crochets à fermeture automatique
- d) possède une marque de couleur incrustée dans la couture indiquant une surcharge
- e) être fabriqué après 2000

[5.02.3](#) Tout l'équipage doit avoir soit:

- a) une *longe* pas plus longue que 1 m (3'-3"), incluant la longueur des mousquetons, ou
- b) un mousqueton à la mi-longueur d'une *longe* de 2 m (6'-6")

5.02.5 A *tether* which has been overloaded shall be replaced

SECTION 6 - FORMATIONS

[6.01.2](#) Au moins 30% mais pas moins de deux membres d'un équipage, y compris la personne responsable, doivent avoir suivi une formation dans les cinq ans précédant le départ de la course sur les sujets de formation 6.02

6.01.4 Sauf si prescrit différemment dans l'avis de course, un certificat daté obtenu lors d'un stage de formation à la survie personnelle offshore approuvé *WS/ISAF* doit être accepté par une autorité organisatrice de course, comme attestation du respect de la règle 6.01 des *RSH*. Consulter l'Annexe G Modèle Stage Formation Survie pour les détails.

6.01.5 Étant donné que la disponibilité de la formation de survie personnelle au large a été et continue d'être affectée par la pandémie mondiale actuelle, Voile Canada prescrit que jusqu'au 31 décembre ~~2021~~ 2022, lorsqu'un membre d'équipage ne possède pas la formation et les certificats valides exigés aux sections 6.01.2, 6.01.3 et 6.01.4, les autorités organisatrices peuvent accepter comme étant conforme:

- a) **une formation et des certificats valides qui ont expiré en 2020, 2021 ou 2022**
- b) **une combinaison d'autres formations, qualifications et expériences qui sont objectivement et individuellement évaluées comme équivalentes aux exigences applicables.**

6.02 Sujets de Formation

6.02.01 Porter secours à d'autres bateaux

6.02.02 Équipement de sécurité personnelle, théorie et pratique

6.02.03 Entretien et maintenance de l'équipement de sécurité

6.02.04 Précautions et lutte contre les incendies, théorie et pratique

6.02.05 Identification et récupération d'homme à la mer

6.02.06 Hypothermie, choc de froid et noyade

6.02.07 Santé de l'équipage

6.02.08 Météo maritime

6.02.09 Gros temps

6.02.10 Voiles de tempête

6.02.11 Limiter les dégâts

6.02.12 Organisation de recherche et de sauvetage

6.02.13 Signaux pyrotechniques et équipement de signalisation, théorie et pratique

6.02.14 Communications d'urgence, théorie et pratique

6.02.15 Radeaux de survie et abandon du navire, théorie et pratique

[6.04](#) Entraînement routinier à bord

Au moins une fois par an, les équipages doivent pratiquer les exercices pour:

- a) Récupération d'homme à la mer
- b) Abandon du navire

6.05 Formations médicales

[6.05.2](#) Au moins deux *membres d'équipages* doivent posséder un certificat premiers soins de moins de cinq ans remplissant les conditions:

- a) un certificat inscrit sur la liste du site de *World Sailing*
<https://www.sailing.org/inside-world-sailing/rules-regulations/offshore-special-regulations/>
des formations reconnues des Autorités Nationales Membres (MNA)

Règlementations Spéciales Hauturières 2022-2023 Extrait pour Catégorie 1 Monocoques

- b) formation aux premiers soins *STCW* satisfaisant aux Premiers Soins Élémentaires A-VI/1-3 ou niveau *STCW* supérieur

Voile Canada stipule que les cours suivants sont reconnus par les MNA, à condition que le certificat soit en vigueur au début de la course:

- **Secourisme général et RCR Niveau A**
- **Secourisme élémentaire en mer et RCR Niveau A**
- **Secourisme avancé en mer et RCR Niveau A**
- **Soins médicaux en mer et RCR Niveau A**
- **Accréditations professionnelles canadiennes (par exemple, ambulancier paramédical, infirmière, médecin)**

Les annexes énumérées ci-dessous sont incluses dans la version «complète» des RSH courantes de World Sailing disponible sur <https://fr.sailing.ca/reglementations-speciales/>

ANNEXES AU RÈGLEMENTATIONS SPÉCIALES

Annexe A - Lest Mobile et Variable

Annexe B - Pour Course Côtière

Annexe C - Pour Course Côtière en voiliers légers

Annexe D - Un Guide normes ISO et autres Standards

Annexe E - Code World Sailing pour l'organisation de Courses Océaniques

Annexe F - Fiche d'Inspection Standard

Annexe G - Modèle Stage de cours de survie au large

Annexe H - Modèle Stage Formation Premiers Secours

Annexe J - Hypothermie

Annexe K - Trainards et ancres flottantes

Annexe L – Exemple de procédure d'inspection de quille et de gouvernail



World Sailing Annexe F
Fiche d'inspection
Pour **Catégorie 1 Monocoques**
JANVIER 2022 – DÉCEMBRE 2023

2003-2022 © Voile Canada

Version 0.8 – 15 février 2022



Instructions

- **Personne Responsable** (définitions dans les Règles de Course à la Voile #46): Veuillez remplir ce formulaire, préparer le bateau, parapher au côté de chaque item et signer article à l'endroit indiqué.
- **Les INSPECTEURS** marquent chaque élément inspecté d'une coche ou d'une croix. Notent toute lacune dans le rapport de carence. Montrent le rapport de carence à la Personne Responsable, puis retournent le rapport au comité de course dès que possible.

Nom du voilier _____

Numéro de voile _____

Nombre de personnes à bord _____

Exclusion de responsabilité L'inspection est effectuée à titre gracieux. Un inspecteur ne peut pas limiter ou réduire la responsabilité complète et illimitée du propriétaire et de la Personne Responsable.

« Je déclare par la présente que je suis la Personne Responsable, que dans tous les cas où je paraphe un article sur cette fiche, il est conforme aux Règlements Spéciaux Hauturières (RSH) associées, que j'ai lu et compris les RSH en particulier [1.02.1](#) et [1.02.2](#). »

Signature _____ **Date** _____

Nom imprimé _____

Remarque : le texte VIOLET indique des exigences supplémentaires à la catégorie 2

Priorité: La fiche d'inspection ci-dessous est sous forme ponctuelle. Dans tous les cas, le texte intégral des Règlements Spéciaux Hauturières prévaut.

Inspecteur seulement ↴

Personne Responsable paraphe ici ↴

Disposer sur une table à cartes ou une autre surface

3.02.2	Certificat d'inspection de quille et de gouvernail (2022)	_____	<input type="checkbox"/>
3.03	Certificat démontrant conformité aux normes de construction nationales	_____	<input type="checkbox"/>
3.04.1	Preuve de conformité à la catégorie A - ISO 12217-2 ou équivalent	_____	<input type="checkbox"/>
4.11.1	Cartes et outils de navigation (pas seulement électroniques) et livre des feux	_____	<input type="checkbox"/>
4.19.3	Preuve que chaque balise EPIRB est enregistrée auprès des autorités	_____	<input type="checkbox"/>
4.20.5	Certificats de révision pour chaque radeau	_____	<input type="checkbox"/>
6.01.2	Certificat de formation survie pour 30% de l'équipage (minimum 2)	_____	<input type="checkbox"/>
6.04	Preuve que la récupération d'homme à la mer a été pratiquée l'année dernière	_____	<input type="checkbox"/>
6.04	Preuve que l'abandon de navire a été pratiquée l'année dernière	_____	<input type="checkbox"/>
6.05.2	Un certificat de secourisme élémentaire pour 2 équipiers	_____	<input type="checkbox"/>

RSH 2021-2021 Fiche d'inspection pour Catégorie 1 Monocoques

Disposer sur les couchettes

- | | | | |
|------------------------|---|-------|--------------------------|
| 3.29.1 | Antenne de secours pour émetteur-récepteur marine | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.29.3 | Téléphone satellite portable et étanche rangé dans un sac de survie | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.29.5 | Radio VHF portable et étanche rangée dans un sac de survie | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.29.6 | Deuxième radio pour bulletins météo, peut être la VHF portable | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 4.08 | Manuel et trousse de premiers soins | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 4.09 | Corne de brume | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 4.16.1 | Outils et pièces de rechange, moyens pour sectionner le gréement dormant | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 4.22.1 | Balise AIS personnelle pour chaque membre d'équipage | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 4.22.1 | Chaque balise PLB enregistrée auprès des autorités | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 4.23 | 4 feux à mains rouges et 2 fumigènes oranges, LSA III | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 5.01 | Gilet de sauvetage avec accessoires, 1 par équipier avec nom marqué | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 5.01.1 | Chaque gilet de sauvetage équipé de sangles d'entrejambe et harnais | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 5.01.1 | Chaque gilet de sauvetage équipé de protection de visage | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 5.01.2 | Cartouches de recharges pour chaque type de gilet à bord | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 5.01.3 | Gilet de sauvetage en réserve | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 5.01.4 | Chaque gilet, inspecté par la personne responsable dans les 12 mois récents | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 5.02.1 | Un harnais pour chaque membre d'équipage | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 5.02.2 | Longe 2 m (6'-6"), avec marque de couleur, pour chaque membre d'équipage | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 5.02.3 | Mousqueton à mi-longueur sur longe de 2m, ou longe de 1m par équipier | _____ | <input type="checkbox"/> |

Dans le sac de survie

- | | | | |
|------|---|-------|--------------------------|
| 4.21 | le sac de survi, s'il est fourni, a une flottaison inhérente et une couleur vive de 0,1 m ² (1 pi ²) | _____ | <input type="checkbox"/> |
|------|---|-------|--------------------------|

Inspection sous le pont

- | | | | |
|-------------------------|---|-------|--------------------------|
| 3.06 | 2 issues de secours, au moins 1 à l'avant du mât le plus en avant | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.08.3 | Panneaux d'écotilles ouvrant à l'intérieur: « NE PAS OUVRIR EN MER » | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.10 | Vannes ou clapets sur toutes ouvertures en dessous de l'eau | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.12 | Pied de mât reposant sur quille bien attaché au bateau | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.18.1 | Toilettes installées en permanence | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.19.2 | Couchettes installées en permanence | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.20 | Réchaud, installé en permanence, avec interrupteur automatique | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.21.1 | Réservoirs d'eau avec pompe répartis en deux compartiments | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.22 | Main courantes sous le pont | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.27.4 | Ampoules de rechanges | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.28.4 | Batterie de démarrage du moteur séparée ou dispositif de démarrage manuel | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.28.4 | Toutes batteries de type scellé | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.29.2 | Émetteur-récepteur VHF avec ASN et ISMM assigné et antenne au mât | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 3.29.13 | Transpondeur AIS avec antenne commune VHF ou antenne dédiée élevée | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 4.03 | Pinoche conique pour chaque trou de coque | _____ | <input type="checkbox"/> |
| 4.05.1 | Couverture anti-feu à pour chaque installation de cuisine | _____ | <input type="checkbox"/> |

RSH 2021-2021 Fiche d'inspection pour Catégorie 1 Monocoques

4.05.2	2 extincteurs de 2kg, accessibles et répartis en différentes zones	_____	<input type="checkbox"/>
4.12	Tableau des emplacements du matériel de sécurité	_____	<input type="checkbox"/>
À la barre ou prêt pour un déploiement rapide			
4.19.1	Balise EPIRB 406 MHz avec GPS interne	_____	<input type="checkbox"/>
4.22.2	GPS capable d'enregistrer une position d'homme à la mer	_____	<input type="checkbox"/>
4.22.3	Bouée de sauvetage avec feu à allumage automatique, sifflet et ancre flottante	_____	<input type="checkbox"/>
4.22.4	Deuxième bouée de sauvetage avec feu, sifflet, ancre flottante et pavillon	_____	<input type="checkbox"/>
4.22.7	Ligne de récupération, 6mm (1/4") 15-25m (50-75')	_____	<input type="checkbox"/>
4.22.8	Collier de récupération (Lifesling® ou équivalent)	_____	<input type="checkbox"/>
4.25	Couteau solide, tranchant, dans une gaine, attaché sûrement	_____	<input type="checkbox"/>
Sur le pont, rangé ou prêt pour le déploiement			
3.08.4	Système de fermeture de descente attaché au bateau, bloqué en sécurité	_____	<input type="checkbox"/>
4.02.1	Surface de 1 m ² de couleur hautement visible sur le pont	_____	<input type="checkbox"/>
4.06.2	2 ancres de taille appropriée prêtes pour déploiement rapide	_____	<input type="checkbox"/>
4.07	Projecteur de recherche étanche avec piles et ampoules de rechange	_____	<input type="checkbox"/>
4.07	Deuxième lampe de poche étanche avec piles et ampoules de rechange	_____	<input type="checkbox"/>
4.20.1	Radeaux de sauvetage capable de transporter tout l'équipage	_____	<input type="checkbox"/>
4.20.2	Pack SOLAS A ou ISO 1 dans le radeau de survie (survie plus de 24 heures)	_____	<input type="checkbox"/>
4.20.3	Radeau rangé dans un conteneur rigide ou valise dans un compartiment dédié	_____	<input type="checkbox"/>
Gréé / ajusté pour démontrer l'utilisation			
3.27.1	Feux de navigation installés au-dessus du livet et non-masqués	_____	<input type="checkbox"/>
3.27.3	Feux de secours avec alimentation indépendante	_____	<input type="checkbox"/>
4.01.2	Moyen alternatif pour afficher l'identification de voiles	_____	<input type="checkbox"/>
4.04.2	Lignes de vie indépendantes de chaque coté du pont	_____	<input type="checkbox"/>
4.04.2	Lignes de vie permettant de se déplacer en restant accroché	_____	<input type="checkbox"/>
4.04.3	Points d'accroches dédiés suffisant pour les deux tiers de l'équipage	_____	<input type="checkbox"/>
4.10.1	Réflecteur radar, dia. octaédrique 30 cm (12") ou valeur RMS minimum de 2 m ²	_____	<input type="checkbox"/>
4.15.1	Barre de secours	_____	<input type="checkbox"/>
4.15.2	Méthode éprouvée pour gouverner avec gouvernail hors d'usage	_____	<input type="checkbox"/>
4.26.1	Voile suédoise ou grand-voile arriérée réduisant le guindant d'au moins 50%	_____	<input type="checkbox"/>
4.26.2	Foc de gros temps, indépendant de tout étai creux	_____	<input type="checkbox"/>
4.26.3	Tourmentin, indépendant de tout étai creux	_____	<input type="checkbox"/>
4.27.1	Points de tire pour chaque voile de tempête et gros temps	_____	<input type="checkbox"/>
Général			
2.04	Équipement facilement disponible, de taille adéquate et fonctionnel	_____	<input type="checkbox"/>
2.04.2	Éléments lourds installés en permanence, ou attaché en sureté	_____	<input type="checkbox"/>
3.02	Bateau solidement construit, navigable et étanche	_____	<input type="checkbox"/>
3.08.1	Trappes avant s'ouvrant uniquement vers l'extérieur	_____	<input type="checkbox"/>
3.08.2	Panneaux d'écouilles attachés, hors de l'eau à 90° et demeurant accessible	_____	<input type="checkbox"/>

RSH 2021-2021 Fiche d'inspection pour Catégorie 1 Monocoques

3.08.5	Seuil de descente au-dessus du cockpit ou une alternative acceptable	_____	<input type="checkbox"/>
3.09.1	Cockpit solide, étanche et répondant aux dimensions et drainage des RSH	_____	<input type="checkbox"/>
3.14.1	Lignes de vie doubles, entourant tout le pont, 600 mm (24 ") de hauteur	_____	<input type="checkbox"/>
3.14.6	Matériaux et diamètres des lignes de vie conformes aux RSH	_____	<input type="checkbox"/>
3.17.1	Rail de fargue, minimum 25 mm (1"), autour du pont	_____	<input type="checkbox"/>
3.21.3	Eau potable de secours 9 l (2.4 US Gal) en containers dédiés	_____	<input type="checkbox"/>
3.23.1	2 seaux d'une capacité minimale de 9 l (2.4 US Gal)	_____	<input type="checkbox"/>
3.23.2	Pompes de cale manuelles et permanente, une sur le pont et une sous le pont	_____	<input type="checkbox"/>
3.24	Pompe de cale manuelle et permanente fonctionnant avec écoutes fermées	_____	<input type="checkbox"/>
3.24	Compas magnétique sans alimentation avec courbe de déviation	_____	<input type="checkbox"/>
3.24	Second compas qui peut être portable et/ou électronique	_____	<input type="checkbox"/>
3.25	Deux drisses par mât, chacune capable de hisser une voile	_____	<input type="checkbox"/>
3.28.1	Moteur avec une vitesse minimale de $\frac{3}{4}$ la vitesse de coque	_____	<input type="checkbox"/>
3.28.1	Moteur inboard	_____	<input type="checkbox"/>
3.28.3	Carburant ou batterie pour achever $\frac{3}{4}$ de la vitesse de coque, 5 heures	_____	<input type="checkbox"/>
4.01.1	Identification de voiles conformes à RCV 77 & RCV G	_____	<input type="checkbox"/>
4.13.1	Speedomètre ou loch	_____	<input type="checkbox"/>
4.13.2	Sondeur	_____	<input type="checkbox"/>
4.17	Nom du voilier sur les équipements flottants	_____	<input type="checkbox"/>
4.18	Matériau marin réfléchissant sur les équipements de sauvetage	_____	<input type="checkbox"/>
4.30	Pompe de cale d'urgence, 200 L/min (3170 US gph)	_____	<input type="checkbox"/>