

Auto contrôle - Matériel de sécurité

TICKET TO WIGHT		RSO 3 avec radeau	Réf	Observations personnelles
Remarque importante : document distribué à chaque participant pour l'aider dans sa participation. L'organisateur s'autorise à venir effectuer des contrôles sur les bateaux afin de vérifier la bonne application des règles.				
SKIPPER:	Nom de Course du bateau :		4.01	
Téléphone	N° Voile :			
Conseillé : Un solitaire, ou un des équipiers d'un double, a suivi une formation Word Sailing			6.01.3 et prescription N°23	
La VHF fixe 25 Watts fonctionne correctement en émission comme en réception			3.29.01	
Est conforme à 3.29.02			3.29.02	
L'AIS fonctionne correctement en émission comme en réception et est conforme à 3.29.13			AC et 3.29.13	
LIGNES DE VIE			4.04	
acier inox ø 5mm mini, ou sangle à charge de rupture ≥ 2000 daN				
indépendantes de chaque bord du bateau				
permettant le minimum d'opérations accrochage décrochage pendant les déplacements				
points d'accroches conformes à RSO 4.04.2				
FEUX DE NAVIGATION			3.27	
Feux de route conformes à RSO 3.27				
Feux de secours conformes à RSO 3.27.3 et prescriptions FFV				
Ampoules de rechanges sauf si feux à LED				
A portée du barreur et disponible pour un usage immédiat :				
Bouée de sauvetage avec :			4.22.3	
Sifflet, ancre flottante, bande réfléchissante, feu à retournement SOLAS (testé), nom du bateau inscrit				
Une ligne de récupération, d'un diamètre ≥ 6mm, longueur de 15 à 25 m, facilement accessible du cockpit			4.22.7	
collier de récupération d'homme à la mer (lifesling), arrimé à l'arrière du cockpit, flottabilité 9kg - cordage flottant ≥ 4 longueurs de bateau ou 36 m, avec bandes réfléchissantes, nom du bateau inscrit			4.22.8	
RADEAU DE SAUVETAGE			AC	
conforme à RSO 4.20.1 a, 4.20.2 c), 4.20.3, et 4.20.5 a) et b)			4.20 et FFV	
le document de suivi a été communiqué à l'organisateur sur le site et est à bord			AC et 4.20 FFV	
Echelle pour remonter à bord			4.22 et D240	
Filières non gainées et tendues			3.14.6	
Compas de route			3.24	
Couteau solide, tranchant, dans une gaine, attaché sûrement, accessible du pont ou du cockpit			4.25	
Panneau de descente: Chaque élément de porte est assuré au bateau			3.08.4	
1 bidon de 10 l, contenant 9 l d'eau, identifié "Secours" et nom du bateau			3.21.3	
Un récepteur radio capable de recevoir les bulletins météo au large			3.29.06	
VHF portable étanche et chargée + batteries de rechange			3.29.05	
Lampe torche étanche (à éclats) + batteries et ampoule de rechange (sauf si LED)				
4 feux à main rouges SOLAS péremption > 06/2022			4.23.1	
2 fumigènes orange SOLAS péremption > 06/2022			4.23.1	
antenne de secours si antenne sur le mat			3.29.01	
Un speedomètre ou instrument de mesure de distance (loch)			4.13.1	
Un sondeur			4.13.2	
un GPS			3.29.08	
conseillée : BALISE DE DETRESSE - EPIRB de type SRSAT - COSPAS			D240	
bi-fréquence 406 et 121,5 MHz longue durée (48h) avec GPS				
Enregistrée sur la licence radio du bateau				
Le N° hexa de la balise et le N° MMSI sont communiqués à l'organisateur			IC	
Vérifier péremption de la batterie			D240	
Pour les doubles : 2 balises AIS obligatoires. Pour les équipages : fortement recommandé d'avoir au moins une balise AIS à bord			AC	
Les numéros des balises sont communiqués aux organisateurs			IC	
Date de péremption des batteries valides				
EQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE SECURITE				
1 Gilet de sauvetage par personne : 150 N, CE, EN 396 ou 399, 12402 ou Solas avec sifflet, lampe à éclats, sous cutale, bandes réfléchissantes, nom inscrit			5.01, 4.17, 4.18	
et une protection de visage conforme à la norme ISO 12402-8			5.01.1d	
Les gilets ont été contrôlés			5.01.4	

Auto contrôle - Matériel de sécurité

	TICKET TO WIGHT	RSO 3 avec radeau	Réf	Observations personnelles
Il y a un gilet en surnombre pour recharge ou un kit de recharge par modèle de gilet présent à bord			5,01	
1 Harnais par personne, compatible avec les gilets de sauvetage			5.02.1	
1 Longe par personne (EN 1095 (ISO 12401) avec testeur de surcharge intégré . soit 1 longe de 2 m maximum avec un mousqueton en son milieu, . soit 1 longe de 2 m maximum et 1 longe de 1 m maximum			5.02.2 et 3	
Un contalner de sécurité conforme à 4.21 a à f			4.21	
2 seaux rigides avec cordage			3.23 1	
Dessin ou tableau des emplacements du matériel de sécurité			4.12	
Un foc de gros temps			4.26.2a	
Pharmacie de bord : au minimum D240-2.16			4.08	
La pharmacie présente est adaptée aux équipiers à bord pendant la durée de la course			4.08	
Manuel de premier secours ou guide de médecine à bord			4.08	
Annuaire des marées, Journal de bord (ou ouvrage annuel Atlantique 2022)			D240	
Livres ou listes des feux (peut être dans l'ouvrage annuel Atlantique 2022)			D240	
Pinoches en bois tendre, à proximité de chaque passe coque			4.03	
Compas de relèvement en plus du compas fixe			3.24	
Pavillon National			RIPAM	
Boule de mouillage			RIPAM	
Cône de moteur			RIPAM	
Corne de brume			4.09	
couverture anti-feu			4.05.1	
Réflecteur radar			4.10.1	
Boîte à outils			4.16.1	
Des pièces de recharge			4.16.1	
Moyen pour rapidement déconnecter ou sectionner le gréement de la coque			4.16.2	
1 lampe torche à éclats, de forte puissance, à pile électrique.			4.07b	
piles et ampoules (sauf si LED) de recharge			4.07.	
Phare de recherche, étanche, avec ampoule (sauf si LED) et batteries de recharge			4.07.a	
2 extincteurs 2 kg (poudre sèche ou équivalent)			4.05.2	
2 ancres, non modifiées, qui satisfont la recommandation du fabricant par rapport aux dimensions du bateau, avec chaîne et cordage adaptés, prêtes pour un raccordement immédiat, et prêtes pour une utilisation dans les 5 minutes			4.06	
Cartes marines papier à jour des zones fréquentées conseillées et Outils de navigation sur la carte			4.11	
Gouverne de secours conforme à 4.15			4.15	
<p>Ce formulaire se veut un guide pour le skipper dans la responsabilité qui lui incombe, celle de vérifier la conformité du bateau et de ses équipements aux Réglementations Spéciales Offshore de la course au large World Sailing, catégorie 3 avec radeau. Ce formulaire n'est pas exhaustif et renvoie aux Réglementations Spéciales Offshore World Sailing publiées en intégralité sur le site World Sailing et le site de la Fédération Française de Voile pour sa traduction française, ainsi qu'à la réglementation française, contenue dans le texte de la Division 240. Il est fortement recommandé que chaque</p> <p>En application de la RCV 3, 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 de la seule et inaliénable responsabilité de la personne responsable du voilier selon la RCV 46, qui doit faire son possible pour s'assurer que le bateau est gréé au mieux, parfaitement en état de naviguer, conduit par un équipage expérimenté ayant suivi un entraînement approprié et physiquement capable de 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.</p> <p>Ni l'existence de ces RSO, ni leur utilisation par l'Autorité Organisatrice, ni l'inspection d'un voilier selon ces RSO ne limitent ou réduisent de quelque façon que ce soit la responsabilité pleine et illimitée de la « Personne responsable».</p>			1.02.1 1.02.2	Visa du skipper
<p>Date et Signature de la personne responsable du bateau ou de son représentant : J'atteste avoir reçu un double de ce document et j'atteste sur l'honneur la conformité de mon bateau avec les RSO 3 avec Radeau, ainsi qu'aux exigences de la Division 240 et de l'Avis de Course et de tous les règlements associés à la course. Je m'engage à maintenir cette conformité pendant toute la durée de la course.</p>				