

## TRANSQUADRA 2014 2015

### REGLEMENTATION SPECIALE OFFSHORE ISAF

#### FORMULAIRE DE VERIFICATION

Merci de compléter ce document en lettres capitales en vous référant à la Réglementation Spéciale Offshore de l'ISAF, courses de catégorie 1 monocoque.

Nom du bateau..... n° de voile.....

Nom sur l'Acte de Franchisation.....

Année de la série..... Année du bateau.....

Classe homologation, CE.....

Nom de la personne ayant rempli ce document.....

Signature du responsable du bateau

Date

Ce formulaire doit être rempli par le responsable du bateau et remis à l'organisation **pour le 31 mai 2014 au plus tard**.

***Vous devez conserver une copie à bord du bateau. Cette copie sera demandée pour tout contrôle.***

**Ce formulaire se veut un guide** pour le skipper dans la responsabilité qui lui incombe de vérifier la conformité du bateau et de ses équipements à la réglementation spéciale de la course au large ISAF.

**Cette liste n'est pas exhaustive et il faut se référer à la Réglementation Spéciale Offshore de l'ISAF publié en intégralité sur le site de l'ISAF et le site de la Fédération Française de Voile afin de remplir correctement ce formulaire.**

**La Transquadra 2014/2015 Atlantique & Méditerranée est classée en catégorie 1.**

**Les articles et alinéas généraux indiqués Mo1 , monocoques catégorie 1 s'appliquent.**

Les typographies en italique sont des recommandations, une extraction catégorie par catégorie est disponible sur le site de l'ISAF.

Le verbe « devoir » exprime une obligation, le verbe « pouvoir » une possibilité ou une suggestion.

Les chiffres de la colonne de gauche font référence à la Réglementation Spéciale Offshore de l'ISAF.

## SECTION 1 & 2 – GENERALITES

---

Les extraits suivants de la réglementation spéciale sont d'une importance particulière.

### **1.02            Responsabilité de la personne en charge du voilier**

**1.02.1**        La sécurité d'un bateau et de son équipage est de la seule et inaliénable responsabilité de la personne en charge du voilier, qui doit faire son possible pour s'assurer que le bateau est pleinement gréé, parfaitement en état de naviguer, et conduit par un équipage expérimenté qui a suivi des entraînements appropriés et physiquement capable de faire face à du mauvais temps. Il doit se porter garant du bon état de la coque, des espars du gréement, des voiles et de tout l'équipement. Il doit s'assurer que tout l'équipement de sécurité est en bon état, bien stocké, et que l'équipage sait où le trouver et comment il doit être utilisé.

**1.02.2**        Ni l'existence de ces Réglementations Spéciales, ni leur utilisation par les organisateurs de course, ni l'inspection d'un voilier selon ces Réglementations Spéciales ne limitent ou réduisent en aucune façon la responsabilité pleine et illimitée de la personne en charge du voilier.

**1.02.3**        **Décision de courir** – un voilier est seul responsable de sa décision de participer à une course ou de continuer à courir ( Règle fondamentale 4 des RCV )

**2.02**            Un voilier peut être contrôlé à tout moment. S'il ne répond pas aux présentes Réglementations Spéciales, son inscription peut être refusée, ou il pourra être passible de disqualification ou de toute autre pénalité pouvant être prescrite par l'Autorité Nationale ou par les organisateurs.

**SECTION 3 –CARACTERISTIQUES STRUCTURELLES,STABILITE & EQUIPEMENTS DIVERS**

---

<b>3.08.4</b>	<b>Panneau de descente et descente</b>	
	Chaque élément du panneau de descente doit être assuré au bateau	
<b>3.14</b>	<b>Filières, chandeliers, balcons.</b>	
<b>3.14.6</b>	Les filières doivent être en câble acier toronné ou cordage polyéthylène haut module et de diamètre 4mm pour le câble acier et 5mm pour le cordage HPME et installées conformément à la règle. Nota : 1) Les sangles ne sont pas autorisées 2) Les transfilages servant à tendre les filières sont autorisés s'ils sont inférieurs à 100 mm.	
<b>3.21.3</b>	<b>Réserve d'eau potable de secours</b> Au moins 9 litres d'eau potable de secours doivent être stockés dans un ou des containers réservés à cet usage.	
<b>3.23</b>	<b>Pompe de cale et seaux</b>	
	deux pompes de cale manuelles . <i>Commentaire FFV :la pompe de cale manoeuvrable depuis l'intérieur peut être électrique.</i>	
	Le levier de la pompe de cale doit être assuré pour éviter la perte accidentelle.	
	Une pompe doit être manoeuvrable de l'extérieur et l'autre de l'intérieur panneaux et portes de descente fermés.	
	deux seaux solides de contenance d'au moins 9 L et munis d'un bout.	
<b>3.27</b>	<b>Feux de navigation</b>	
	Nota : Les règles exigent deux systèmes indépendants de feux de navigation, avec câblage séparé.Les feux de secours doivent être de même puissance que les feux principaux. <i>Attention :les feux de secours amovibles à pile admis par la FFV en catégorie 3 ne le sont pas en catégorie 1.</i>	
<b>3.28</b>	<b>Moteur &amp; Carburant</b>	
	Moteur fixe à propulsion avec une quantité minimale de carburant(article 4-1 de l'avis de course et 3.28.3 des RSO)	

<b>3.29</b>	<b>Equipements de Communicaion</b>	
	VHF radio émettrice réceptrice, d'une puissance de 25 W avec antenne en tête de mât .	
	Antenne VHF de secours .	
	Récepteur Radio pouvant recevoir les bulletins météo	
	VHF portable étanche ou dans une pochette étanche	
	Un système de positionnement électronique automatique fixe (par exemple GPS) ?	
	Un AIS Transpondeur avec antenne en tete de mat.	
	Un téléphone Satellite (Iridium) (article 5 l'Avis de Course) vous devez communiquer à l'organisation le n° d'appel.	

#### **SECTION 4 – EQUIPEMENT PORTABLE & FOURNITURES pour le voilier**

---

<b>4.01.2</b>	<b>Lettre et N° de voile et marquage</b> Cagnard d'au moins 1 m2 avec N° de voile recommandé de couleur fluo orange, rose ou jaune.	
<b>4.03</b>	<b>Pinoches</b> Des bouchons coniques en bois tendre de dimensions appropriées doivent être attachés ou stockés à proximité de chaque trou dans la coque.	
<b>4.04</b>	<b>Ligne de vie</b> Ligne de vie en acier inox diamètre 5mm mini ou sangle ou dynema ou spectra à charge de rupture égale ou supérieure à 20 kN.	
<b>4.04.2</b>	Point d'ancrage permettant à un équipier de s'accrocher avant de monter sur le pont.	
<b>4.05</b>	<b>Extincteurs</b> 2 extincteurs de 2 kg chacun ,de poudre sèche ou équivalent	
	Couverture anti-feu à proximité de la cuisine.	
<b>4.06</b>	<b>Ancres</b>	
	2 ancres chacune ayant une ligne de mouillage adaptée.	

<b>4.07</b>	<b>Lampe(s) Torche(s)</b> a)Un phare de recherche,étanche,puissamment alimenté,adapté pour rechercher de nuit une personne tombée par-dessus bord et pour éviter les collisions,avec des batteries et des ampoules de recharge.	
	b)une lampe de poche ou projecteur,étanche,avec des piles & ampoules de remplacement.	
<b>4.08</b>	<b>Trousse d'urgence et manuel de premiers secours.</b>	
	un manuel de premier secours qui couvre les soins médicaux d'urgence en mer.	
	une trousse d'urgence conforme et adaptée à la course et à l'équipage. <i>Il est recommandé d'établir la liste des médicaments embarqués.</i>	
<b>4.10</b>	<b>Réflecteur radar</b>	
	un réflecteur radar conforme à la réglementation :octaédrique 456 mm ou ayant une surface de réflexion d'au moins 2 m2.	
<b>4.11</b>	<b>Equipements de navigation</b>	
	Des cartes de navigation(pas seulement électroniques),liste des feux et documents de navigation.	
<b>4.12</b>	<b>Tableau des emplacements des matériels de sécurité</b>	
	doit etre affiché dans le carré principal la ou il est le plus visible,bien identifié et précisant l'emplacement des principaux équipements de sécurité.	
<b>4.15</b>	<b>Barre de secours.</b>	
	une barre de secours si la barre principale n'est pas en métal. La barre de secours doit pouvoir etre montée sur la tete du gouvernail. <i>Commentaire :ne concerne pas les bateaux ayant 2 safrans et 2 barres franches.</i>	
<b>4.16</b>	<b>Gréement dormant</b>	
	Quel outil avez-vous à bord pour sectionner le gréement dormant en cas d'urgence ?	
<b>4.17 &amp; 18</b>	<b>Nom du voilier &amp; matériaux réfléchissants</b>	
	le nom du voilier doit etre écrit sur divers les équipements flottants	
	un matériau marin réfléchissant doit etre collé sur les bouées de sauvetage,harnais de récupération,gilets de sauvetage.	

<b>4.19</b>	<b>Balise de détresse</b>		
	Une balise de type EPIRB 406 MHz doit être à bord. Elle doit être à déclenchement à l'eau et manuel.		
	Elle doit être enregistrée auprès des autorités compétentes .		
	Quel est son HEX ID de 15 caractères ?		
<b>4.20</b>	<b>Radeau de survie</b>		
	N° de série	Nombre de passagers	
	Marque		
	Modèle :sac ou container		
	Dernière date vérification		
<b>4.20.3</b>	Rangement du Radeau de Survie	Si conditionné en sac doit être stocké dans un compartiment rigide construit à cet effet	
<b>4.20.3 alinea 4</b>	Pour un voilier avec une date de construction ou de série d'avant juin 2001	Le Radeau de Survie peut être conditionné dans un sac n'excédant pas 40kg solidement fixé près d'une descente.	
<b>4.21</b>	<b>Container</b>		
	Avez vous un sac de sécurité accompagnant le radeau de survie ? <i>Commentaire :il s'agit d'une recommandation</i>		
<b>4.22</b>	<b>Bouées de sauvetage</b>		
	2 bouées de sauvetage à portée du barreur,prête à l'usage et équipées d'un sifflet,d'un feu à retournement & marquées au nom du bateau. <i>Commentaire FFV :la FFV prescrit que pour les épreuves en solitaire de catégorie 1 seul l'article 4.22.1 b s'applique.(la deuxième bouée de sauvetage n'est pas obligatoire pour les solos)</i>		
<b>4.22.2</b>	Une des bouées ou lifesling doit contenir un matériau de flotabilité permanente (par exemple mousse).		
<b>4.22.4</b>	Toute bouée de sauvetage ou lifesling doit être garnie de matériaux réfléchissants de qualité marine.		
<b>4.22.1 (b)</b>	<b>Perche équipée d'un pavillon.</b> déployée en permanence ou capable de se déployer automatiquement. Elle doit être reliée à la bouée de sauvetage par un filin flottant de 3 m.		

<b>4.23</b>	<b>Signaux pyrotechniques</b>	
	<p>Nombre de feux Solas (exempts de toute préemption pour la durée de la course) Catégorie 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-fusées parachute rouges 6</li> <li>-feux rouge à main 4</li> <li>-fumigènes orange 2</li> </ul>	
<b>4.24</b>	<b>Ligne de récupération</b>	
	<p>a) un bout à lancer d'une longueur de 15 à 25 m facilement accessible du cockpit</p> <p>b) un harnais de récupération (Lifesling) doit être à bord</p>	
<b>4.25</b>	<b>Couteau de cockpit</b>	
	un couteau solide, tranchant, dans une gaine et attaché, facilement accessible depuis le pont ou le cockpit .	
<b>4.26</b>	<b>Voiles de tempete et de gros temps</b>	
	Un tourmentin de couleur ou matériaux selon RSO 4.26.2 et 4.26.3 et de dimensions selon RSO 4.26.4b et 4.26.4e	
	Un foc de gros temps de dimensions selon RSO 4.26.4b et 4.26.4d	
<b>4.26.4a</b>	Pour chaque tourmentin ou foc de gros temps,un moyen pour attacher le guindant à l'étau,indépendant de tout étau creux.Un foc de gros temps doit avoir les moyens d'attache prêts et accessibles.Un tourmentin doit avoir les moyens d'attache à poste en permanence.	
<b>4.26.4 c</b>	Une voile de cape (article 5 de l'Avis de Course) de couleur et matériaux selon RSO 4.26.2 et 4.26.3 et de dimensions selon RSO 4.26.4c avec lettres et numéros selon RSO 4.26.4d.	
<b>4.28.2</b>	<b>Alarme Homme à la Mer</b>	
	Le bateau doit être équipé d'un EPFS ( par ex GPS) capable d'enregistrer dans les 10 secondes la position d'un homme à la mer,et d'afficher cette position.	
	<b>SECTION 5 –EQUIPEMENT PERSONNEL</b>	
	<b>Gilets de sauvetage et harnais</b>	
<b>5.01</b>	Chaque membre d'équipage doit avoir un gilet de sauvetage 150N conforme à la norme ISO 12401 ou EN 396 ou CE avec lampe de secours SOLAS ,sifflet,bandes réfléchissantes ,sangle sous cutale,nom du bateau et être compatible avec le harnais.	

<b>5.02</b>	<b>Harnais de sécurité et Longes de sécurité</b> Les harnais et les longes fabriqués avant janvier 2010 doivent respecter soit les normes ISO 12401, soit EN 1095. Les harnais et les longes fabriqués avant janvier 2001 ne sont plus autorisés.	
<b>5.02.2</b>	Au moins 30% de l'équipage doit être équipé soit avec : a) une longe d'une longueur maximale de 1m ou b) un mousqueton en milieu de longe de 2m.	
	<b>EQUIPEMENTS EN RAPPORT AVEC LES MANŒUVRES DANS LES PORTS (Art 5 de l'Avis de Course)</b>	
	Haut parleur VHF de cockpit ,raccordé à la VHF principale du bateau.	
	Nombre suffisant de pare battages (minimum 4), adaptés au déplacement du bateau.	
	Un jeu de trois amarres spécifiques, souples et de diamètre adapté (minimum 12 mm) dont la longueur sera égale au minimum à deux fois la longueur hors tout du bateau (les écoute ou drisses du gréement courant ne sont pas considérées comme amarres)	
	Des taquets d'amarrage à l'avant et à l'arrière.	

Le 15 février 2014

Formulaire de Contrôle et Vérification établi par l'Organisation de la Transquadra et Yves-Marie LEROUX Jaugeur de l'Epreuve.