

Réglementation spéciale pour le Trophée Bailli de Suffren

Organisé par la Société Nautique de Saint-Tropez et le Marenostum Racing Club

CATEGORIE DE L'EPREUVE

La course est classée en **catégorie 3** des **RSO**.

CONTROLE

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

OBLIGATIONS GENERALES

Tout l'équipement exigé doit :

- fonctionner correctement
- être régulièrement vérifié, nettoyé et entretenu
- quand il n'est pas utilisé, être stocké dans des conditions où son altération sera minimale
- être facilement accessible
- être d'un modèle, d'une dimension et d'une capacité adaptée à l'usage prévu et à la taille du voilier

Eléments lourds

- les ballasts, les réservoirs et l'équipement associé doivent être fixés de façon permanente
- les éléments lourds tels que les batteries, réchauds, bouteilles de gaz, réservoirs, boîtes à outils, ancrs et chaînes doivent être fixés de façon sûre
- les éléments lourds dont la fixation n'est pas définie par les Réglementations Spéciales doivent être arrimés de façon permanente ou fixés avec sécurité, selon ce qui est le plus approprié

FEUX DE NAVIGATION

Les feux de navigation doivent être allumés comme exigé par le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM, chapitre C et Annexe Technique 1). Tous les bateaux doivent allumer des feux latéraux et un feu de poupe pendant les périodes exigées.

CARACTERISTIQUES STRUCTURELLES,

Filières, chandeliers et balcons.

Bateaux de jauge CIM

Les filières et les balcons ne sont pas obligatoires pour les bateaux de jauge CIM par contre, le paragraphe suivant est impératif

Exigences de sécurité :

- Pas d'obligation spéciale jusqu'à 6 nautiques des cotes durant la journée si la force du vent est inférieure à 5 Beaufort.
- Obligation de port du harnais de sécurité pris sur la ligne de vie pour chaque personne sur le pont :
 - La nuit quelle que soit la zone de navigation
 - La journée si la force du vent est supérieure à 5 Beaufort
 - Au-delà des 6 nautiques.

Définition de la journée : une heure après le lever du soleil jusqu'à une heure avant le coucher du soleil.

Chaque chef de bord est responsable du respect de ces exigences.

Bateaux de jauge IRC

Les filières et les balcons sont obligatoires.

Toilettes et couchettes

Elles doivent être installées de façon permanente.

Installations cuisine

Un réchaud doit être installé de façon permanente ou fixé de façon sûre, avec un accès sûr au robinet coupant l'alimentation et pouvant être utilisé aisément pendant la navigation en mer.

Eau potable

Chaque voilier doit avoir l'équipement nécessaire (pouvant inclure des dessalinisateurs et des réservoirs d'eau) installé de façon permanente pour fournir au moins 3 litres d'eau potable par personne par jour pendant au moins la durée vraisemblable du voyage

Mains courantes

Des mains courantes adéquates doivent être fixées sous le pont afin que les équipiers puissent se déplacer en sécurité pendant la navigation en mer.

Une main courante doit pouvoir résister sans rupture à une charge de 1500N.

Pompes de cales

Aucune pompe de cale ne doit se déverser dans le cockpit sauf si ce cockpit ouvre à l'arrière vers la mer.

Les pompes de cale ne doivent pas être reliées aux tuyaux d'évacuation du cockpit

Les pompes de cale et les crépines doivent être facilement accessibles pour la maintenance et le nettoyage.

Batteries

Il est fortement recommandé d'avoir des batteries étanches à bord. Elles doivent être fixées solidement.

Equipement de communication

Un émetteur récepteur marine V H F fixe, obligatoire, plus un émetteur récepteur mobile, facultatif, étanche ou avec pochette étanche. Lorsqu'il n'est pas utilisé, il doit être stocké dans un sac de sécurité ou container d'urgence.

Divers

Il est rappelé aux bateaux qu'aucun réflecteur, actif ou passif, n'est une garantie de détection ou de pistage par un vaisseau utilisant un radar.

Lignes de vie, points d'accroche et lignes d'amarrage de sécurité fixes

a) Les lignes de vie doivent être fixées sur des plaques de pont soudées ou boulonnées ou d'autres systèmes d'ancrage adaptés et solides, fixées au pont, à tribord et à bâbord de la ligne centrale du voilier pour fournir des fixations sûres aux harnais de sécurité.

Elles sont formées d'un câble en acier inoxydable 1 x 19 d'un diamètre minimum de 5mm ou une sangle de résistance équivalente. Le câble en acier inoxydable ne doit être ni manchonné

Une sangle ayant une charge de rupture de 20kN est recommandée

EQUIPEMENT PORTABLE ET FOURNITURES

Lampe(s) torche(s)

Deux lampes torches étanches doivent être à bord avec piles et ampoules de remplacement, une de forte puissance pouvant émettre des flashes ou un éclairage permanent et une normale.

Trousse d'urgence et manuel de premier secours

Le Guide de la médecine à distance, par le Docteur JY Chauve, publié par Distance Assistance BP33F-LaBaule, Cedex, France est recommandé.

Une trousse de premier secours doit être à bord.

Le contenu et le stockage de la trousse de premier secours doivent respecter les recommandations du manuel embarqué, les

conditions attendues et la durée escomptée du voyage, ainsi que le nombre de personnes à bord.

Au moins un membre d'équipage devrait avoir des connaissances en procédures d'urgence médicale, hypothermie et systèmes de communication correspondants.

Corne de brume

Une corne de brume doit être à bord.

Equipement de navigation

Des cartes de navigation (pas seulement électroniques), liste des feux et équipement de navigation doivent être à bord.

Un positionneur électronique automatique fixe (par exemple GPS) est recommandé

Tableau des emplacements du matériel de sécurité

Un tableau des emplacements du matériel de sécurité fait sur un matériau étanche et durable doit être affiché dans le carré principal là où il est le plus visible, bien identifié et précisant l'emplacement des principaux équipements de sécurité.

Barre de secours

La barre de secours doit pouvoir être montée sur la tête du gouvernail. Les équipiers doivent connaître les méthodes de remplacement pour diriger le bateau dans toutes les conditions de mer.

Au moins une méthode doit avoir fait la preuve qu'elle fonctionne à bord du voilier. Un contrôleur peut exiger qu'on lui en fasse la démonstration.

Outillage et pièces de rechange

De l'outillage et des pièces de rechange y compris des moyens adéquats pour déconnecter ou sectionner le gréement dormant de la coque doivent être à bord.

Nom du voilier

Le nom du voilier doit être écrit sur les divers équipements flottants tels que gilets de sauvetage, coussins, bouées de sauvetage, filins de sauvetage, sacs étanches, etc...

Radeaux de survie

Les radeaux de survie embarqués doivent pouvoir permettre d'embarquer la totalité de l'équipage.

Rangement et stockage du radeau de survie

Un radeau de survie doit soit :

a) être rangé dans un container rigide transportable ou dans une boîte et stocké sur le pont de manoeuvre ou dans le cockpit

b) être rangé dans un container rigide transportable ou dans une boîte ou dans une valise et stocké dans un compartiment rigide construit à cet effet, ne contenant que le(s) radeau(x) et s'ouvrant sur ou à côté du cockpit ou du pont de manoeuvre, ou au travers d'un cockpit

Le radeau doit pouvoir être sorti et lancé rapidement et facilement

Mise à l'eau du radeau de survie

a) chaque radeau doit pouvoir être attaché aux filières de survie et mis à l'eau en moins de 15 secondes.

b) chaque radeau de survie de plus de 40kg devrait être stocké de façon à ce qu'il puisse être traîné ou glissé à la mer sans moyen de levage significatif.

Entretien et inspection des radeaux de survie

Les certificats d'entretien et/ou d'inspection ou une copie, doivent être conservés à bord du voilier. Chaque radeau de survie SOLAS et chaque radeau de survie emballé dans une valise doit posséder un certificat d'entretien validé délivré par le fabricant ou par une station homologuée par celui-ci.

Bouées de sauvetage

Ce qui suit doit être à bord à portée du barreur et disponible pour un usage immédiat :

a) une bouée de sauvetage avec éclairage à auto-allumage et une aussière ou un «lifesling» avec éclairage à auto-allumage et sans aussière

b) En plus du (a) ci-dessus, une bouée de sauvetage à portée du barreur et disponible pour un usage immédiat, équipée avec un sifflet, une aussière, une lampe à auto-allumage,

Toute bouée de sauvetage gonflable et tout système automatique (par exemple perche et pavillon extensible par gaz comprimé) doivent être testés et révisés à des intervalles conformes aux instructions du fabricant.

Toute bouée de sauvetage ou « lifesling » doit être garnie de matériaux réfléchissants de qualité marine.

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

Gilet de sauvetage

Chaque membre d'équipage doit avoir un gilet de sauvetage comme suit :

a) équipé avec un sifflet

b) équipé avec des matériaux réfléchissants de qualité Marine

c) compatible avec le port du harnais

d) si gonflable, régulièrement vérifié pour le maintien de l'air

e) clairement identifié par le nom du voilier ou du porteur

Pour chaque gilet de sauvetage gonflable, un cylindre de rechange et si nécessaire un déclencheur de rechange doit être à bord

Chaque voilier doit avoir à bord un ou des gilets de sauvetages supplémentaires pour au moins 10 % du nombre total des personnes embarquées (minimum un gilet de sauvetage supplémentaire)

Harnais de sécurité et ligne d'accroche de sécurité (longes)

Chaque membre d'équipage doit avoir un harnais et une longe, avec une longe d'une longueur maximale de 2 mètres

Le gilet de sauvetage et le harnais d'un membre d'équipage doivent être compatibles.

Il est vivement recommandé que des lignes de sécurité fixes soient installées de façon sûre à l'emplacement des zones de travail

