

# RSO Catégorie 3 Janvier 2025 – Décembre 2025

Texte pour la vérification des bateaux

## PAPREC 600 Saint-Tropez

**1.02.1** Selon 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 la seule et inaliénable responsabilité du chef de bord du bateau, qui doit faire son possible pour s'assurer que le bateau est gréé au mieux, parfaitement en état de naviguer, et mené par un équipage expérimenté ayant suivi un entraînement approprié et physiquement en forme (y compris en bonne santé) pour faire face à toute météo. **Le chef de bord doit aussi nommer une personne pour prendre en charge cette responsabilité dans le cas où elle-même serait dans l'incapacité de le faire.**

**2.03** Contrôle : Un bateau peut être contrôlé à tout moment. S'il ne respecte pas les RSO, son inscription peut être refusée ou il fera l'objet d'une réclamation.

### Section 3 Caractéristiques structurelles, stabilité et équipements fixes.

**3.08.2** Un panneau, y compris un panneau de soute, doit être :

**a)** installé de façon permanente et pouvant immédiatement être parfaitement fermé et rester parfaitement fermé dans le cas d'un chavirage à 180°

**b)** au-dessus de l'eau quand le bateau est gîté à 90°. Un bateau peut avoir un maximum de deux panneaux de chaque côté de l'axe central qui ne répondent pas à cette exigence b), à condition que le clair d'ouverture de chacun soit inférieur à 0,071 m<sup>2</sup>

**3.08.5** pour un monocoque n'ayant pas de cockpit(s) fermé(s) à l'arrière, le bateau doit avoir :

**a)** un seuil de descente qui ne soit pas en-dessous du niveau du livet local, ou,

**b)** un seuil de descente en totale conformité avec la norme ISO 11812 catégorie A

**3.08.6** Pour un monocoque à cockpit(s) fermé(s) à l'arrière, avec seuil de descente en dessous du livet local, un bateau doit avoir des panneaux pouvant fermer la descente jusqu'au niveau du livet local tout en permettant l'accès à l'intérieur

#### **3.09.1 Généralités**

**a)** Les cockpits doivent être auto-videurs rapidement par gravité à tout angle de gîte et être intégrés comme éléments permanents du bateau

**b)** Le fond du cockpit doit être au moins à 2% de Lwl au-dessus de la ligne de flottaison, et

**c)** un puits d'étrave, latéral, central ou arrière est un cockpit pour les besoins de la RSO 3.09

**3.09.3 Evacuations du Cockpit** : La taille des sections des tuyaux d'évacuation de cockpit (après déduction des crépines s'il y en a) doit être au minimum de :

**a)** pour un bateau de moins de 8,5 m de Lh, 2 x 25 mm de diamètre ou équivalent

**b)** pour un bateau de plus de 8,5 m de Lh, 4 x 20 mm de diamètre ou équivalent

#### **3.10 Vannes ou clapets**

Vannes ou clapets installés de façon permanente 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

**3.11 Winches d'écoute** Winches d'écoute 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 installé de façon permanente à son emplanture ou à la structure voisine

**3.14.1 Généralités** Le périmètre du pont doit être entouré par un dispositif de filières et bastingages de balcon comme suit :

**a)** des filières continues fixées uniquement à l'avant et à l'arrière (ou à proximité). Toutefois, une porte est autorisée sur chaque bord. 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, balcons et garde-corps au-dessus du pont de travail et ouverture verticale :

i) ligne supérieure : 600 mm

ii) ligne intermédiaire : 230 mm

iii) ouverture verticale : maximum 380 mm sauf sur un bateau avec une date de série antérieure à 1993 où elle ne doit pas être supérieure à 560 mm.

iv) un bateau d'une Lh < à 8,50 m peut avoir un dispositif de filière unique à une hauteur entre 450 mm et 560 mm

**c)** des filières soutenues en permanence à des intervalles n'excédant pas 2,20 m et ne devant pas passer à l'extérieur des chandeliers

**d)** des embases de balcons et chandeliers installées en permanence avec les balcons et chandeliers bloqués mécaniquement dans leur embase

e) l'extérieur de l'embase des tubes des balcons et des chandeliers ne doit pas être à l'intérieur du bord du périmètre du pont à plus de 5% du bau maximum ou 150 mm, selon ce qui est le plus grand, ni pas plus en abord que le périmètre du pont. Pour un bateau d'une date de série postérieure à 2024, le périmètre du pont est défini par l'intersection de la coque et du pont avec un angle maximum de 15 ° par rapport à l'horizontale sur un plan travers quand le bateau est droit,

f) des chandeliers droits et verticaux excepté :

i) dans les premiers 50 mm 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

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 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

### 3.14.3

a) Filières en câble acier inox toronné

d) Les filières en acier inoxydable doivent être sans gainage, sans cache de manchonnage, toutefois un gainage temporaire peut être installé, sous réserve qu'il soit régulièrement enlevé pour inspection

e) Un transfilage en bout synthétique peut être utilisé pour assurer les filières à condition que l'espace qu'il ferme soit inférieur à 100 mm. Ce bout doit être remplacé tous les ans

f) Tous les composants du dispositif de barrière des filières doivent avoir une charge de rupture qui ne soit pas inférieure à celle des filières

### 3.17 Rail de fargue ou cale-pied

3.17.1 Un rail de fargue doit être installé de façon permanente d'une hauteur minimale de 25 mm, situé à une distance maximale de 100 mm à l'intérieur du périmètre du pont, ceci au moins en avant du mât.

3.17.2 Sur un bateau avec une date de série est antérieure à 1984, une filière additionnelle entre 25 et 50 mm de hauteur est autorisée en lieu et place d'un rail de fargue.

3.18.2 Toilettes installées de façon permanente ou seau adapté

3.19.1 Les couchettes doivent être installées de façon permanente.

3.20 Un réchaud installé de façon permanente pouvant être utilisé en sécurité en mer, avec coupure de sécurité de l'alimentation en carburant

3.21.1 Réservoirs d'eau potable c) Un ou plusieurs réservoirs d'eau avec pompe de distribution installés de façon permanente, ou un/des récipients réutilisables capables de fournir une quantité suffisante d'eau potable par personne par jour pour la durée probable de la navigation.

3.21.3 Eau potable de secours a) Au moins 2 litres d'eau potable par personne pour un usage de secours dans un ou des containers dédiés et scellés

3.23 Pompes de cales et seaux c) Une pompe de cale manuelle installée de façon permanente

3.23.1 a) Deux seaux solides, chacun muni d'un bout et ayant une capacité minimale de 9 litres

*Prescription FFVoile (RSO-FFVoile n°7) : la pompe manœuvrable depuis l'intérieur peut être électrique.*

3.23.2 Toutes les pompes de cale exigées installées de façon permanente doivent pouvoir être actionnées avec tous les sièges de cockpit, capots et panneaux de descente, fermés, avec un ou des tuyaux d'évacuation d'une capacité suffisante, installés de façon permanente

3.23.3 Les pompes de cale ne doivent pas être connectées aux évacuations de cockpit et ne doivent pas se déverser dans un cockpit fermé

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

3.23.5 Tout manche de pompe amovible doit être sécurisé par un bout

3.24 Compas Un compas magnétique type marine, pouvant être utilisé comme compas de route :

a) un compas de route magnétique type marine, installé de façon permanente, indépendant de toute source d'énergie, correctement compensé avec sa courbe de déviation

b) un deuxième compas qui peut être portable et/ou électronique

3.25 Drisses Au moins deux drisses, chacune capable de hisser une voile, sur chaque mât

3.25.2 Aucune drisse ne doit être bloquée, amarrée ou autrement fixée au mât si cela oblige une personne à monter dans la mâture pour réduire une voile de manière contrôlée, à l'exception d'une voile d'avant utilisée avec un rouleau

### 3.27 Feux de Navigation

3.27.1 Conformés au Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM Chapitre C et Annexe Technique I) et qui doivent être installés selon ce règlement.

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 devant être alimentés indépendamment

3.27.4 Des ampoules de rechange (non exigées si à LED)

*Prescription FFVoile (RSO-FFVoile n°8) : pour les courses de catégorie 3, des feux de secours amovibles à pile pourront être considérés comme conformes pour cette catégorie*

### 3.28.1 Moteurs de propulsion

a) moteurs et systèmes associés montés conformément aux instructions des fabricants et adaptés à la taille et à l'utilisation prévue du bateau

e) un moteur soit inboard soit hors-bord, avec dispositif d'alimentation en carburant, le tout fixé solidement

f) un moteur inboard à combustion doit avoir un échappement installé en permanence, un dispositif de refroidissement, un circuit d'alimentation en carburant, avec réservoir(s) de carburant, et doit avoir une protection adéquate contre le mauvais temps.

g) un moteur électrique inboard, quand il est installé, doit être équipé d'un approvisionnement en énergie installé en permanence, d'une protection adéquate contre le mauvais temps ainsi que d'un dispositif de contrôle du moteur

### **3.28.2 Groupe électrogène**

Si, en option, un groupe électrogène indépendant du moteur de propulsion est embarqué, il doit être installé conformément aux instructions du constructeur

### **3.28.3 Dispositifs de carburant liquide**

a) tous les réservoirs pour stockage de carburants liquides doivent être rigides (mais peuvent avoir des tuyaux flexibles installés en permanence) et doivent avoir un robinet d'arrêt

b) Au départ d'une course, un bateau équipé d'un moteur à combustion doit emporter suffisamment de carburant pour répondre aux besoins de recharge des batteries pour la durée de la course et pour faire route au moteur à la vitesse de base requise ci-dessus pendant au moins 5 heures

### **3.28.4 Parc de batteries**

a) Les batteries installées après 2011 doivent être de type étanche, d'où le liquide électrolytique ne peut fuir

b) Au départ d'une course, un bateau équipé d'un moteur électrique doit emporter une capacité suffisante pour répondre aux besoins en électricité pour la durée de la course et pour faire route au moteur à la vitesse de base requise ci-dessus pendant au moins 5 heures

c) Une batterie dédiée au démarrage du moteur/groupe quand un démarreur électrique est la seule façon de démarrer le moteur et/ou le groupe électrogène indépendant

**3.29.1** Un émetteur-récepteur marine VHF portable étanche ou équipé d'une sacoche étanche pour chaque sac/container de sécurité. Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, chacun d'eux doit être stocké dans son sac/container (voir RSO 4.21).

**NDLR : applicable pour 01/01/2026, les VHF portables devront avoir une puissance d'émission de 5 W au minimum.**

**3.29.5** Un radio émetteur récepteur marine avec une antenne de secours quand l'antenne régulière dépend du mat.

**3.29.6** Si le radio émetteur récepteur marine est une VHF :

a) une puissance de sortie antenne d'un taux minimum de 25W,

b) si installé après 2015, équipé de l'ASN,

c) une radio VHF marine ASN couvrant tous les canaux internationaux et US marine et satisfaisant les critères de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT) classe D.

e) une antenne de mâât et un câble co-axial de raccordement avec au maximum 40% de perte de puissance

f) les émetteurs VHF ASN doivent être programmés avec un code MMSI attribué (unique pour le bateau), être connecté à un récepteur GPS et capable d'émettre des appels d'alerte et de détresse ainsi que d'envoyer et de recevoir un rapport de position d'une autre station équipée d'ASN.

**3.29.7** Un transpondeur AIS, avec soit :

a) partager l'antenne VHF de haut de mâât à travers un splitter d'antenne ayant peu de perte, ou

b) une antenne AIS dédiée d'une longueur minimale de 38 cm et montée avec sa base située au minimum 3 m au-dessus de la **ligne de flottaison** et un câble coaxial de raccordement ayant au maximum 40% de perte de puissance. Le transpondeur AIS doit être de Classe A.

**3.29.8** un GPS.

## **Section 4 – Equipement portable**

### **4.01 Lettres et numéros de voile**

**4.01.1** Une identification sur les voiles conforme à la RCV 77 et à la RCV-Annexe G FFVoile

**4.01.2** Un moyen alternatif pour afficher l'identification comme requis par la RCV 77 et la RCV Annexe G-Annexe G pour une grand-voile, à afficher quand aucune voile avec numéro n'est gréée

### **4.03 Pinoches en bois tendre**

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 installations permanentes pour les manchons de ligne de vie et pour les points d'accroche MoMu0,1,2,3

**4.04.2** Des lignes de vie qui doivent :

a) être indépendantes sur chaque bord du bateau

b) permettre à un équipier de se déplacer facilement 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, en câble en acier inoxydable 1 x 19 d'un diamètre minimum de 5mm ni gainé ni manchonné, en sangle ou en cordage polyéthylène haut module (PEHM)

**4.04.3** Des points d'accroche qui doivent :

a) être attenants à des postes comme le poste de barre, des winches d'écoutes et de mââts, là où les équipiers travaillent

b) permettre à un équipier 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 raccrochés simultanément sans dépendre des lignes de vie

**4.05.1** Une couverture anti-feu à proximité de chaque appareil de cuisine

**4.05.2** Deux extincteurs, chacun de 2 kg, de poudre sèche ou équivalent, répartis dans différentes zones du bateau

**4.06.2** 2 ancres, non modifié, qui satisferont à la recommandation du fabricant basée sur les dimensions du bateau, avec haine et cordage adapté, prêtes pour un usage immédiat et une utilisation en 5 minutes

### **4.07 Lampes torche et projecteurs de recherche**

Des lampes étanches (classe IP67 minimum) avec des batteries/piles/ampoules de rechange comme suit, ou une lampe torche étanche à LED (classe IP67 minimum) rechargeable, d'un minimum de 400 Lumens.

a) un projecteur de recherche, adapté pour rechercher de nuit une personne tombée par-dessus bord ou pour éviter les collisions,

b) stockée dans chaque sac/container de sécurité (voir RSO 4.21), une lampe torche en complément de la RSO 4.07 a)

c) la lampe torche dans la RSO 4.07 b) doit être stockée dans le sac/container de sécurité (voir RSO 4.21).

**NDLR : pour 01/01/2026, le c) ci-dessus sera remplacé par c) Pour les bateaux avec seulement 2 membres d'équipage les lampes décrites en 4.07 a) doivent être accessibles depuis le cockpit sans descendre sous le pont.**

#### **4.08 Manuel et trousse de premiers secours**

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

#### **4.09 Une corne de brume**

4.10.1 Un réflecteur radar passif avec :

a) des pans à secteur circulaires octaédriques d'un diamètre minimum de 30cm

b) des pans rectangulaires octaédriques d'une dimension minimale en diagonale de 40cm, ou

c) un réflecteur non octaédrique possédant un document officiel attestant une valeur efficace (RMS) sur une surface de réflexion radar de 2 m<sup>2</sup> balayant sur 360° en azimut (horizontal) et plus ou moins 20° en gîte (vertical)

4.11.1 Des cartes de navigation (pas uniquement électroniques) 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.

4.13.1 Un speedomètre ou un instrument de mesure de distance (loch)

4.13.2 Un sondeur

4.15.1 Une barre de secours pouvant être montée sur la tête du gouvernail, excepté quand :

a) le système principal pour gouverner est fait au moyen d'une barre franche en métal incassable

b) il y a deux méthodes (par exemple barres franches, barres à roue) pour contrôler un gouvernail, à condition qu'aucune des deux ne partage des composants avec l'autre, à l'exception de la tête de gouvernail.

4.15.2 Une méthode prouvée de gouverne d'urgence, avec le gouvernail inutilisable

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 déconnecter ou sectionner rapidement le gréement dormant de la coque

**4.17 Nom du bateau** Le nom du bateau sur les divers équipements flottants tels que gilets de sauvetage, engins de sauvetage, bouées de sauvetage, collier de récupération, sac/container de sécurité, etc...

**4.18 Matériau marin réfléchissant** Un matériau marin réfléchissant sur les bouées de sauvetage, le collier de récupération, les radeaux de survie et les gilets de sauvetage

#### **4.20 Radeaux de survie, Construction du radeau**

a) un ou plusieurs radeaux de survie gonflables d'une capacité totale suffisante pour accueillir au moins la totalité des personnes à bord

d) chaque radeau doit pouvoir être amené au niveau des filières ou mis à l'eau en 15 secondes

#### **4.20.4 Révision des radeaux de survie**

a) Un radeau de survie doit être révisé dans une station de révision approuvée par le fabricant

b) Les certificats de révision (originaux ou copies) doivent être à bord

4.21.1 Un sac/container de sécurité doit posséder une flottabilité intégrée, une surface minimum de 0,1m<sup>2</sup> de couleur très visible (rose, jaune, orange) à l'extérieur, doit être marqué avec le nom du bateau et doit avoir une amarre et une fermeture. Si un sac/container de sécurité doit accompagner tel ou tel un radeau, le radeau auquel il correspond doit être clairement marqué

4.21.4 Ce qui suit doit être soit stocké avec le radeau, soit dans un sac/container de sécurité étanche, que le bateau soit retourné ou pas :

a) 3 feux à main rouges

b) une lampe à éclats étanche avec batteries de rechange (peut être comprise dans la lampe flash)

c) un couteau

d) un sifflet

#### **4.22.2 Position GPS d'un Homme à la Mer**

a) Pour les bateaux avec seulement deux équipiers, un GPS capable d'enregistrer une position d'un homme à la mer dans les 10 secondes, et capable de suivre cette position sans avoir à quitter le pont.

#### **4.22.3 Bouées de sauvetage**

a) une bouée de sauvetage avec feu à allumage automatique, un sifflet et une ancre flottante, à portée de main du barreur et prête à un usage immédiat,

*Prescription FFVoile (RSO-FFVoile n°11) : Pour les épreuves en solitaire de catégorie 1, 2, 3, il peut n'y avoir à bord qu'une seule bouée, mais dans ce cas, répondant aux spécifications de la RSO 4.22.3c).*

e) chaque bouée de sauvetage gonflable et tout équipement automatique doivent être testés et révisés à intervalles correspondant aux instructions du fabricant

#### **4.22.4 Un bout de halage**

Un bout de halage d'un diamètre minimum de 6 mm et d'une longueur de 15 à 25 m, facilement accessible depuis le cockpit

#### 4.22.5 Un collier de récupération

Un collier de récupération qui comprend :

- a) un bout flottant d'une longueur minimum de 4 fois la **Lh** ou de 36 m
- b) un collier flottant (en fer à cheval) de 90 N de flottabilité minimum
- c) d'une résistance minimum permettant de hisser un équipier à bord

#### 4.23 Pyrotechnie et Signaux lumineux

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

a) 2 fumigènes orange LSA III 3.3

b) 4 feux rouges à mains LSA III 3.2

**4.25 Couteau de cockpit** Un couteau solide, tranchant, dans un étui, et fixé solidement, doit être facilement accessible depuis le pont ou un cockpit.

**4.26 Inventaire des voiles de tempête et de gros temps**

**4.26.1** soit une grand-voile suédoise ou une grand-voile à ris pouvant réduire le guindant d'au moins 40%

**4.26.2** un foc de gros temps,

**4.27.2 Une voile suédoise avec :**

a) surface maximum de 17,5 % de (longueur guindant GV (P) x longueur bordure GV (E)),

b) Pour les voiles fabriquées après 2011 : surface de la voile suédoise calculée comme suit : (0,5 x longueur de chute x plus courte distance entre point d'amure et chute),

c) pas de planche de tête,

d) pas de lattes,

e) des numéros de voile et lettres d'identification de chaque côté, aussi gros que possible, et

f) 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.

**4.27.3 Un foc de gros temps (ou une voile de gros temps dans le cas d'un bateau sans étai avant)**

a) d'une surface, en condition non arisée, de 13,5% de la hauteur du **triangle avant** au carré, et

b) avec des moyens de fixation immédiats, indépendants de tout étai creux pour fixation à l'étai.

Pour les voiles faites après 2011 : les surfaces des tourmentin et foc de gros temps calculées comme suit : (0.255 x longueur du guindant x [perpendiculaire au guindant + 2 fois la largeur à mi-hauteur])

### Section 5 – Equipement personnel

#### 5.01 Gilet de sauvetage

**5.01.1** un gilet de sauvetage qui doit :

a) i) s'il a été fabriqué avant 2012, être conforme aux normes ISO 12402-3 (niveau 150) ou équivalent, y compris les normes NE 396 ou UL 1180 et :

\* s'il est gonflable, avoir un système de gonflage par gaz

\* avoir une sangle sous-cutale ou de cuisse (système de prévention du glissement par le haut)

ii) s'il a été fabriqué après 2011, être conforme aux normes ISO 12402-3 (niveau 150) et être équipé d'un sifflet, d'un anneau de levage, de matériaux réfléchissant la lumière et d'un système de gonflage automatique/manuel

\* avoir une sangle sous-cutale ou de cuisse (système de prévention du glissement par le haut)

b) avoir une lumière de secours indiquant la position conforme soit aux normes ISO 12402-8 soit LSA code 2.2.3,

c) être clairement marqué avec le nom du bateau ou de celui qui le porte

d) avoir une protection de visage conforme à la norme ISO 12402-8

f) s'il est gonflable, faire l'objet d'une révision régulière de la rétention d'air

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

**5.01.4** Le chef de bord du bateau doit contrôler personnellement chaque gilet de sauvetage au moins une fois par an

#### 5.02 Harnais et longues de sécurité

**5.02.1** Un harnais satisfaisant à la norme ISO 12401 ou équivalente

**5.02.2** Une longe doit :

a) satisfaire à la norme ISO 12401 ou équivalente

b) ne pas mesurer plus de 2m y compris la longueur des mousquetons

c) avoir les mousquetons à fermeture automatique

d) avoir un indicateur de surcharge incrusté dans la couture

e) avoir été fabriqué après 2000

**5.02.3** soit :

a) une longe de longueur maximum de 1m y compris la longueur des mousquetons ou

b) un mousqueton intermédiaire à fermeture automatique sur une longe de 2m

**5.02.5** Une longe qui a été en surcharge doit être remplacée

### Section 6 – Formation

**6.01.3** Quand il n'y a que deux équipiers, au moins l'un d'eux doit avoir suivi une formation telle que requise par la RSO 6.02 Thèmes de la formation dans les cinq années précédant le départ de la course

*Prescription FFVoile (RSO-FFVoile n°13) : La formation requise par la RSO 6.02 est obligatoire pour les courses en solitaire de RSO catégorie 3 (voir aussi la Prescription RSOFFVoile n°2).*

*Prescription FFVoile (RSO n°14) : La RSO 6.01.5 ci-dessus est supprimée, et remplacée par : Un stage de recyclage peut être suivi afin de renouveler le certificat si le stage de recyclage est effectué dans les douze mois suivant l'expiration du certificat de stage personnel de survie offshore le plus récent.*

*A défaut, un stage initial WS-FFVoile doit être repassé*

*MoMu0,1,2*

*MoMu0,1,2*

*MoMu0,1,2,3*

*Prescription FFVoile (RSO-FFVoile n°15) : Une Autorité Organisatrice de course, agissant sous la tutelle de la FFVoile, doit uniquement accepter un certificat marqué « World Sailing Approved » attestant d'une formation respectant la RSO 6.01.*

**6.05.3** Au moins deux équipiers doivent être familiarisés avec les procédures de premiers secours, de l'hypothermie, des noyades, de la réanimation cardio-pulmonaire, et des systèmes de communication adéquats.