OWNER'S MANUAL

VERSION.7 NOVEMBER 2017



Sail it. Live it. Love it.

RS Sailing

Contents of Manual

Page No.	
2 - 6	Introduction
7	Capsize recovery – Single handed dinghies
8	Capsize recovery – Double handed dinghies
9	Capsize recovery - Multihulls
10 – 12	Principal Dimensions – ABP dinghies
13	Principal Dimensions – Single handed performance dinghies
14	Principal Dimensions – Double handed performance dinghies
15 - 18	Towing points
19 - 20	Methods of bailing
21 - 32	Declaration of conformity
33 - 35	Sustainability & Recycling
36 - 40	Appendix – Basic rigging guides

English

Introduction

Congratulations on the purchase of your new RS sailing dinghy and thank you for choosing an RS product. We are confident that you will have many hours of great sailing and racing in this truly excellent design. The RS fleet are exciting boats to sail and offer fantastic performance. This manual has been compiled to help you operate your craft with safety and pleasure.

This manual will not instruct you in boating safety or seamanship. If this is your first boat, or if you are changing to a type of craft that you are not familiar with, for your own safety and comfort, please ensure that you have adequate experience before assuming command of the craft. If you are unsure, your RS Dealer or your National sailing federation – for example, the Royal Yachting Association – will be able to advise you of a local sailing school or a competent instructor.

Please keep this manual in a secure place and hand it over to the new owner if you sell the boat.

Please take note of the following warnings;

- ⚠ Do not exceed the maximum number of persons (crew limit) stated on the CE plaque and in the Principal Dimensions.
- ⚠ Always ensure you sail with the minimum number of crew needed to recover the boat after a capsize.
- ⚠ Do not exceed the maximum recommended engine size stated in the Principal Dimensions.
- ⚠ Ensure all hatches and bungs are fully closed before going afloat.
- ⚠ Stability will be reduced when towing/being towed whilst afloat.
- ⚠ The puncturing of air tanks is a serious stability hazard.
- ⚠ Breaking waves are a serious stability hazard.
- ⚠ If transporting your boat on your car roof ensure that you do not exceed the maximum roof rack load.
- ⚠ If transporting your boat by road trailer ensure you do not exceed the permitted axle weight of the trailer.
- ⚠ Always rig your boat as per the rigging manual which can be downloaded from www.RSsailing.com.

Français

Intro

Félicitations pour l'achat de votre nouveau dériveur RS et merci d'avoir choisi nos produits. Nous sommes convaincus que vous aurez de belles heures de navigation avec cet excellent support. La gamme RS propose une large palette de modèles, tous parfaitement aboutis pour leur programme. Ce manuel a été prévu pour vous aider à appréhender votre bateau dans les meilleures conditions de sécurité et le plus sereinement possible.

Ce manuel n'a pas pour objet de vous instruire sur la sécurité en mer ou la conduite en marin responsable. Si ce bateau est votre premier, ou si vous changez de type de navigation, pour votre sécurité et sérénité, assurez-vous d'avoir les compétences nécessaires. Si ce n'est pas le cas, votre revendeur ou la fédération de voile saura vous donner les contacts locaux nécessaires pour une mise à niveau (ex; école de voile, club nautique,…).

Assurez-vous de garder ce manuel à l'abri pour le transmettre au nouveau propriétaire en cas de revente du bateau.

- Ne pas dépasser le nombre de personnes maximum indiquées sur la plaque CE et dans les caractéristiques
- Toujours faire attention de naviguer avec le nombre de personnes nécessaires pour être capable de redresser le bateau après chavirage
- Ne pas dépasser la puissance maximum de moteur recommandée dans les caractéristiques
- Bien vérifier l'étanchéité des trappes et bouchons avant de mettre à l'eau.
- Stabilité aléatoire lors des remorquages sur l'eau.
- La crevaison d'une réserve de flottabilité compromet grandement la sécurité
- Les vagues déferlantes sont dangereuses pour la stabilité
- Si vous transportez votre bateau sur le toit, vérifiez bien la capacité de chargement de celui-ci.
- Si vous remorquez votre bateau, vérifiez-bien la charge utile de la remorque.
- Montez toujours votre bateau selon le guide du propriétaire livré avec, ou à télécharger sur www.rssailing.com

Deutsch

Einleitung

Herzlichen Glückwunsch zum Kauf Ihres neuen Bootes aus dem Hause RS Sailing. Wir freuen uns, das Sie sich für eines unserer Produkte entschieden haben. Und wir sind überzeugt davon, dass Sie unzählige Stunden voller Segelspaß genießen können werden. Dieses Handbuch wurde zusammengestellt, um Ihnen zu helfen, das Boot auf sichere und für Sie angenehme Art und Weise zu nutzen.

Dieses Handbuch dient nicht der Schulung von guter Seemannschaft oder allgemeiner Sicherheitsfragen. Falls dieses Ihr erstes Segelboot sein sollte oder falls sie die Bootskategorie wechseln und sich mit diesem Bootstyp noch nicht auskennen, dann stellen Sie bitte zu Ihrer eigenen Sicherheit und für Ihre Zufriedenheit sicher, sich die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten anzueignen, bevor Sie sich mit dem Boot auf das Wasser begeben. Ihr lokaler RS-Händler oder der nationale Segelverband (beispielsweise der DSV) ist sicher in der Lage, Ihnen Adressen von Segelschulen oder Vereinen in Ihrer Nähe zu nennen.

Bitte bewahren Sie dieses Handbuch sorgfältig auf und händigen Sie es im Falle eines Weiterverkaufes des Bootes an den Käufer aus.

- ⚠ Überschreiten Sie niemals die auf der CE-Plakette angegebene maximale Personenanzahl bzw. die angegebene maximale Zuladung.
- ⚠ Segeln Sie immer mit dem mindestens notwendigen Cregewicht, das zum Wiederaufrichten benötigt wird.
- ⚠ Überschreiten Sie niemals die angegebene maximale Motorleisung.
- ⚠ Stellen Sie sicher, dass alle Inspektionsdeckel und Lenzstopfen vor dem Zuwasserlassen geschlossen sind.
- ⚠ Schleppen und geschleppt werden vermindert die Stabilität des Bootes.
- ⚠ Verletzungen der Luftkammern/Auftriebskörper stellen eine große Gefahr dar.
- ⚠ Brechende Wellen stellen eine große Gefahr dar.
- ⚠ Stellen Sie sicher, dass beim Autodachtransport die maximal zulässige Dachlast eingehalten wird.
- ⚠ Stellen Sie beim Trailertransport sicher, dass das die maximal erlaubte Zuladung nicht überschritten wird.
- ⚠ Riggen Sie Ihr Boot entsprechend der Anleitungen im Rigging Manual auf, die bei www.rssailing.com heruntergeladen werden können.

Italiano

Introduzione.

RingraziandoVi per l'acquisto di un prodotto della linea RS, desideriamo congratularci con Voi per la scelta della vostra nuova deriva RS Sailing. Siamo certi che avrete molte occasioni di essere orgogliosi del vostro acquisto e vi divertirete moltissimo, sia con semplici uscite a vela sia che decidiate di partecipare alle regate dei vari circuiti RS. Tutta la gamma RS è composta da imbarcazioni divertenti da usare e gratificanti per le loro performance; questo manuale è stato redatto per aiutarVi ad ottenere in massima sicurezza il meglio dalla vostra imbarcazione.

Questo manuale non è un corso di vela. Se questa è la vostra prima deriva o se provenite da una barca sostanzialmente diversa da questa e non avete conoscenze specifiche su questo scafo, per la vostra sicurezza e comfort Vi consigliamo di accertarVi di possedere un adeguato livello di esperienza prima di prendere il largo. In caso di dubbio, il vostro rivenditore RS o la vostra Federazione Nazionale – ad esempio la Federazione Italiana Vela – potranno indirizzarVi verso scuole di vela o istruttori locali in grado di permerterVi di utilizzare il Vostro mezzo al meglio, col massimo divertimento ed al tempo stesso in massima sicurezza.

Per cortesia conservate il presente manuale in posto sicuro e ricordateVi di consegnarlo assieme alla barca in caso di vendita della stessa ad un nuovo proprietario.

- Non imbarcare più persone / peso di quanto ammesso sulla placchetta CE e stabilito nelle caratteristiche.
- Assicurarsi sempre di avere a bordo il minimo numero di persone e peso necessario per raddrizzare la barca dopo la scuffia.
- Non utilizzare motori fuoribordo al di fuori delle specifiche ammesse.
- Accertarsi che tutti i tappi di ispezione ed i gavoni siano ben chiusi prima di varare la barca.
- Attenzione alla ridotta stabilità dell'imbarcazione durante le operazioni di traino.
- Vie d'acqua nelle reserve di galleggiamento rappresentano un rischio alla navigazione.
- E' pericoloso navigare in condizioni di mare frangente.
- Verificare sul libretto di uso e manutenzione della propria autovettura il carico massimo ammissibile sul tetto prima di caricarvi la barca per un viaggio.
- In caso di trasporto su rimorchio, verificare sul libretto dello stesso il massimo peso per asse consentito.
- Armare sempre la barca come indicato sul manuale del proprietario, che in caso di necessità è disponibile sul sito www.rssailing.com

Español

Introducción

Felicidades por la compra de su nuevo velero RS y gracias por elegir uno de nuestros modelos. Estamos convencidos de que disfrutará muchas horas del placer de navegar y regatear en su nuevo RS. Todas las embarcaciones de nuestra flota resultan muy excitantes y ofrecen excelentes prestaciones. Este manual se ha compilado a fin de ayudarle a obtener de su embarcación máximo placer y seguridad.

Este manual no pretende instruirle sobre seguridad a bordo o en el manejo de la embarcación. Si esta es su primera embarcación o es de un tipo con el que no está familiarizado, por su seguridad y confort asegúrese de que tiene la experiencia adecuada antes de salir a navegar. Si no está seguro, le recomendamos que consulte con su distribuidor RS o con la federación territorial de vela que podrán indicarle una escuela de vela cercana o un monitor competente que le enseñe.

Por favor, guarde este manual en lugar seguro y entréguelo al nuevo propietario si usted vende su embarcación.

- No sobrepasar el número máximo de personas autorizadas (tripulación máxima) que figuran en la placa de la CE y en la página del manual donde se encuentran las Especificaciones de la embarcación.
- Asegúrese de que navega siempre con la tripulación suficiente para adrizar el barco en caso de volcarlo.
- No exceder la potencia máxima autorizada del motor establecida en las especificaciones de la embarcación.
- Asegúrese de que todos los tapones y tapas de registro están bien cerrados antes de ir al agua.
- La estabilidad se verá reducida al remolcar o ser remolcados en el agua.
- Un agujero en uno de las cámaras de aire supone un serio peligro para la estabilidad.
- Las olas rompientes representan un serio peligro para la estabilidad.
- Si transporta su embarcación sobre el coche, asegúrese de que no se sobrepasa el límite de carga legal para esa baca.
- Si transporta su embarcación en un remolque, compruebe que no sobrepasa el límite de carga del eje de ese remolque.
- Apareje siempre la embarcación de acuerdo con su manual, que de ser necesario se puede descargar desde www.RSsailing.com.

Capsize Recovery from Inversion – Single handed dinghies
Redresser après chavirage - en solitaire
Wiederaufrichten durchgekenterter Boote – Einhandboote
Raddrizzamento dopo una scuffia a 180° - barche singole
Adrizamiento de una embarcación volcada quilla al sol - Embarcaciones individuales

1.  **2.**  **3.** 

English

1. Ensure the dagger/centre board is in the down position. Stand on the gunwale, hold on to the dagger/centre board and lean back.
2. Once on its side, pull down on dagger/centre board followed by the gunwale to bring the boat upright.
3. Reach into the cockpit and pull your self back into the boat.

Français

1. Vérifier que la dérive est bien en position basse, monter sur le liston, attraper la dérive tout en se penchant en arrière.
2. Une fois le bateau sur son flanc, s'appuyer sur la dérive pour attraper le liston supérieur et redresser complètement le bateau.
3. Atteindre le cockpit via un sangle ou main courante et se hisser à l'intérieur.

Deutsch

1. Stellen Sie sicher, dass das Schwert vollständig abgesenkt ist. Stellen Sie sich auf die Scheuerleiste, fassen Sie das Schwert nahe der Spitze und lehnen Sie sich so weit wie möglich zurück.
2. Sobald das Boot auf der Seite liegt drücken Sie das Schwert weiter hinunter bis Sie die obere Scheuerleiste erreichen und diese so lange herunterdrücken, bis das Boot aufrecht schwimmt.
3. Greifen Sie ins Cockpit und ziehen Sie sich in das Boot hinein.

Italiano

1. Sincerateví che la deriva sia nella posizione completamente abbassata, cioè completamente fuori dallo scafo. Stando in piedi sul bottazzo, aggrappatevi alla deriva ed accucciatevi all'indietro tirando senza strappi.
2. Una volta che la barca è sul fianco a 90°, schiacciate la deriva verso il basso, indi aggrappatevi al bordo in modo da raddrizzare completamente la barca.
3. Aggrappatevi al pozzetto e risalite in barca.

Español

1. Asegúrate de que la orza está completamente calada. Súbete a la regala, y tira de la orza con los brazos extendidos inclinándote hacia atrás.
2. Cuando el barco esté ya acostado sobre un lado, empuja la orza hacia abajo, subiéndote a la misma si fuera necesario, y a continuación tira de la regala hasta tener el barco adrizado.
3. Agárrate a las cinchas u otro elemento de la bañera y tira para encaramarte de nuevo a bordo.

Capsize Recovery from Inversion – Double handed dingies
Redresser après chavirage - en double
Wiederaufrichten durchgekenterter Boote – Zweimannboote
Raddrizzamento dopo una scuffia a 180° - barche doppie
Adrizamiento de una embarcación volcada quilla al sol - Embarcacionesdobles

1. 

2. 

3. 

4. 

English

1. Ensure the dagger/centre board is in the down position.The helm should stand on the gunwale, hold on to the dagger/centre board and lean back. To assist, the crew can take a jib/spinnaker sheet, stand on the gunwale and lean back.
2. Once on its side, the crew should make their way to cockpit and throw the jib/spinnaker sheet over the top gunwale. They should then lie, floating inside the cockpit, ready to be 'scooped' up as the boat comes upright.
3. The helm can now right the boat by lying back with their feet on the lower gunwale and pulling on the jib/spinnaker sheet. Alternatively climb on the dagger/centre board and lean back on the jib/spinnaker sheet or righting line.
4. Once 'scooped' up the crew can assist the helm in getting aboard.

Français

1. Vérifier que la dérive est bien en position basse, le barreur monte sur le liston, attrape la dérive tout en se penchant en arrière. Pour l'assister, l'équipier peut attraper une écoute de foc ou spi et aussi se pencher en arrière depuis le liston.
2. Une fois le bateau sur son flanc, l'équipier lache les écoutes, fait le tour, va vers le cockpit de manière à ce que quand le bateau se redresse par l'action du barreur, il soit directement à l'intérieur.
3. La barreur, à l'aide d'écoute de spi ou de bouts de redressage en se penchant en arrière ou montant sur la dérive, termine de redresser le bateau.
4. Une fois à l'endoit, l'équipier aide le barreur à remonter dans le bateau.

Deutsch

1. Stellen Sie sicher, dass das Schwert vollständig abgesenkt ist. Der Steuermann stellt sich auf die Scheuerleiste, fasst das Schwert nahe der Spitze und lehnt sich so weit wie möglich zurück. Der Vorschoter kann helfen, indem er ebenfalls auf der Scheuerleiste steht und sich dabei ggf. an der Gennakerschot oder dergleichen festhält.
2. Sobald das Boot auf der Seite liegt, schwimmt der Vorschoter auf die Cockpitseite. Der Steuermann drückt das Schwert weiter hinunter bis er die obere Scheuerleiste erreichen und diese so lange herunterdrückt, bis das Boot aufrecht schwimmt. Alternaziv steigt er auf das Schwert, hält sich an der Gennakerschot fest und lehnt sich so weit zurück, das das Boot sich aufrichtet.
3. Während das Boot sich aufrichtet lässt sich der Vorschoter aus dem Wasser ins Cockpit „hebeln". Sofort nach dem Aufrichten hilft der Vorschoter dem Steuermann dabei, ins Cockpit zu gelangen.
4. Greifen Sie ins Cockpit und ziehen Sie sich in das Boot hinein.

Italiano

1. Sincerativi che la deriva sia nella posizione completamente abbassata, cioè completamente fuori dallo scafo. Il timoniere si posiziona sul bottazzo e reggendosi alla deriva si accuccia verso dietro tirando. Per favorire il raddrizzamento, il prodiere può prendere la scotta del fiocco o dello spinnaker, stando sul bottazzo e accucciato verso dietro tira anche lui.
2. Una volta che la barca è sul fianco a 90°, il prodiere lascia la scotta che stava usando per il raddrizzamento e nuota o salta verso il pozzetto della barca. Quindi aspetta là il momento in cui la barca, raddrizzandosi, lo isserà a bordo automaticamente.
3. Il timoniere può a questo punto prendere la scotta usata dal prodiere e completare l'opera di raddrizzamento spingendo sul bottazzo ed accucciandosi indietro tirando la scotta stessa oppure arrampicandosi sulla deriva e poi fare lo stesso movimento sempre aggrappato alla scotta.
4. Una volta 'pescato' dal raddrizzamento della barca, il prodiere può controllare la stessa ed aiutare la risalita a bordo del timoniere.

Español

1. Asegúrate de que la orza está completamente calada. El patrón debe subirse a la regala, coger la orza y tirar inclinándose hacia atrás. A fin de ayudar, el tripulante puede subir a la regala y tirar de una escota de foque o spi, inclinándose hacia atrás.
2. En cuanto la embarcación queda acostada sobre un lado, el tripulante puede ir a la bañera y tirar la escota de foque o spi por encima de la regala superior. A continuación debe quedarse en el interior de la bañera flotando para ser embarcado automáticamente en cuanto el barco complete su adrizamiento.
3. El patrón puede ahora adrizar el barco empujando con los pies sobre la regala inferior y echándose hacia atrás mientras tira de la escota del foque o del spi o del cabo de adrizamiento situado bajo las regalas. Alternativamente puede adrizarlo subiéndose a la orza y tirando de la escota de foque o de spi o del cabo de adrizamiento.
4. Una vez en el interior de la bañera con el barco adrizado, el tripulante ayuda al patrón a subir a bordo.

Capsize Recovery from Inversion – Multihulls
Ressaler d'une position complètement inversée - Multicoques
Das Aufrichten bei durchgekentertem Boot - für Katamarane
Raddrizzamento dopo una scuffia a 180° – Catamarani
Adrizamiento de una embarcación volcada quilla al sol – Multihulls

1. 

3. 

4. 

5. 

English

1. Collect the righting line and stand at the transom of one of the hulls. Leaning backwards, the boat will slowly come up into the capsize position.
2. Climb onto the lower hull, release the main and jib sheets and throw the righting line over the top hull.
3. Lean back on the righting line to begin the righting process. As the rig releases from the water, the boat will begin to right itself quickly.
4. As the boat comes upright, move quickly between the hulls and apply body wieght to the straps underneath the trampoline.
5. Once the boat is righted, climb back onboard and tidy sheets and lines before sailing away.

Français

1. Attraper le bout de ressalage et mettez-vous debout arrière d'une des coques. En tirant vers l'arrière, le bateau va se mettre lentement en position intermédiaire.
2. Grimper sur la coque du bas, choquez en grand l'écoute de foc et de grand-voile, et lancer le bout de ressalage sur la coque du haut.
3. Pencher en arrière sur le bout de ressalage pour commencer le redressage. Dès que le gréement sortira de l'eau, le bateau se redressera rapidement.
4. Quand le bateau est en train de se redresser, nager pour se glisser entre les coques et se suspendre aux sangles sous le trampoline.
5. Une fois que le bateau s'est redressé, remonter à bord et ranger les écoutes et drisses avant de repartir.

Deutsch

1. Nehmen Sie die Aufrichteleine und stellen Sie sich ganz ans Heck eines der beiden Rümpfe. Lehnen Sie sich so weit zurück, bis das Boot vorne hochkommt und sich auf die Seite legt.
2. Gehen Sie auf den nun unten liegenden Rumpf, lösen Sie Fock- und Grossschot und werfen Sie das lose Enbde der Aufrichteleine über den oben liegenden Rumpf.
3. Verlagern Sie an der Aufreichteleine hängend Ihr Gewicht so weit wie möglich nach hinten. Sobald das Rigg aus dem Wasser kommt, richtet sich das Boot schnell auf.
4. Sobald das Boot sich aufrichtet, halten Sie sich unter dem Trampolin an den Schlaufen fest und sorgen mit Ihrem Körpergewicht dafür, das das Boot nicht erneut kentert.
5. Klettern Sie auf das Trampolin, sortieren Sie die Schoten – und weiter geht's.

Italiano

1. Recuperare la cima per il raddrizzamento e posizionarsi in piedi sulla poppa di uno dei due scafi. Accucciandosi all'indietro, la barca lentamente si posizionerà a 90°
2. Salire sullo scafo rimasto in acqua, assicurarsi che la scotta randa e la scotta fiocco siano libere e non strozzate, indi passare la cima per il raddrizzamento sopra ed oltre lo scafo in aria
3. Accucciarsi all'indietro tirando la cima per il raddrizzamento. Non appena l'albero esce dall'acqua, la barca inizierà a raddrizzarsi velocemente.
4. Non appena la barca si raddrizza, spostarsi velocemente tra gli scafi ed appendere il proprio peso alle cinghie che si trovano nella parte sottostante al trampolino
5. Una volta che la barca è in posizione diritta, risalire a bordo e sincerarsi che cime e scotte siano in chiaro prima di riprendere a veleggiare normalmente.

Español

1. BARCO INVERTIDO (Chocolatera). Coge el cabo de adrizamiento y súbete a la popa de uno de los dos cascos; échate atrás tirando del cabo para que el catamarán pase de la posición de "invertido" a "acostado"
2. BARCO ACOSTADO. Cuando el barco esté acostado sobre el agua, súbete al casco inferior, suelta las escotas de mayor y foque si estuvieran amordazadas y haz pasar el cabo de adrizamiento por encima del casco superior.
3. ADRZAMIENTO. Échate hacia atrás cogido del cabo de adrizamiento para iniciar la maniobra de desvolcar de la embarcación. En cuanto el aparejo empiece a separarse de la superficie del agua, el barco se adrizará rápidamente.
4. Cuando el catamarán se esté adrizando, cógete rápidamente de la cincha que hay debajo del trampolín y tira de ella.
5. A NAVEGAR. Una vez con el barco adrizado, sube a bordo y pon orden en cabos y escotas antes de seguir navegando.

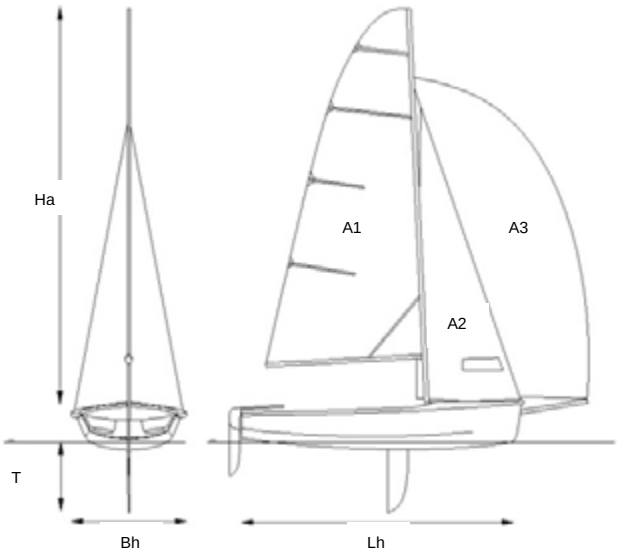
Principal Dimensions for APB Dinghies

Dimensions principales gamme loisir

Technische Daten für APB-Boote

Dimensioni principali delle derive serie APB

Dimensiones principales de las embarcaciones polivalentes de polietileno.



Class	RS Tera		RS Quba		RS Feva	RS Vision	RS Venture		RS Venture BC		RS CAT16	
Category	**C**	**D** Rowing	**C**	**D** Rowing	**C**	**C**	**C**	**D**	**C**	**D**	**C**	**D**
A1 (m2)	2.7 – 4.8		5.7 – 7.1		5.5 – 6.5	9.0	11.0		11.0		9.98	
A2 (m2)	-		1.2		2.1	3.2	3.8		3.8		2.35	
A3 (m2)	-		-		7.0	12.6	10.5 – 14.0		10.5 – 14.0		13.32	
Lh (m)	2.87		3.53		3.64	4.6	4.90		4.90		4.65	
Bh (m)	1.23		1.42		1.42	1.75	2.02		2.02		2.35	
Ha (m)	3.85		5.23		5.1	5.98	6.37		6.37		7.0	
T (m)	0.8		1.05		1.05	1.15	1.15		1.15		0.4	
MLCC (kg)	42		66		72	163	225		285		140	
MTL (kg)	135	75	225	130	230	360	605	680	573	612	320	390
CR (kg)	75		75		75	150	150		150		85	
CL	1	1	3	1	3	4	7	8	6	7	4	5
MRE*	N/A		N/A		N/A	2.5kw 15kg	2.5kw 15kg		2.5kw 15kg		N/A	
ECN*	BRSSA015		BRSSA013		BRSSA012	BRSSA020	BRSSA018		BRSSA019		BRSSA002	
DI*	31st Jan 2017		31st Jan 2017		31st Jan 2017	31st Jan 2017	31st Jan 2017		31st Jan 2017		31st Jan 2017	
Mod*	A1		A1		A1	A1	A1		A1		A1	

Class	RS Venture Keel		RS Quest		RS Neo	
Category	**C**	**D**	**C**	**D**	**C**	
A1 (m2)	11.0		8.416		5.7 – 6.6	
A2 (m2)	3.8		2.714		-	
A3 (m2)	10.5 – 14.0		11.0 – 10.0		-	
Lh (m)	4.90		4.29		3.53	
Bh (m)	2.02		1.83		1.42	
Ha (m)	6.37		6.2		5.23	
T (m)	0.3 – 0.9		1.13		1.05	
MLCC (kg)	298		125		66	
MTL (kg)	400	545	365	425	225	130
CR (kg)	160		150		75	
CL	5	7	4	5	3	1
MRE*	2.5kw 15kg		2.5kw 15kg		N/A	
ECN*	BRSSA004		BRSSA005		BRSSA013	
DI*	31st Jan 2017		31st Jan 2017		31st Jan 2017	
Mod*	A1		A1		A1	

	English	Français	Deutsch	Italiano	Español
Code	**Description**	**Description**	**Beschreibung**	**Descrizione**	**descripción**
A1	Main sail area	Surface de grand-voile	Segelfläche Groß	Sup. velica randa	superficie de la mayor
A2	Jib area	Surface de foc	Segelfläche Fock	Sup. velica Fiocco	Superficie del foque
A3	Spinnaker area	Surface de spinnaker	Segelfläche Gennaker	Sup. velica spinnaker	Superficie del spinnaker
Lh	Length of hull	Longueur de coque	Rumpflänge	Lunghezza scafo f.t.	Eslora
Bh	Beam of hull	Largeur de coque	Rumpfbreite	Baglio max	Manga
Ha	Height above Sheer	Tirant d'air	Höhe über Deck	Bordo libero	Altura sobre cubierta
T	Draft	Tirant d'eau	Tiefgang	Pescaggio	Calado
MLCC	Unladed mass boat	Poids du bateau à vide	Leergewicht des Bootes	Peso netto della barca	Masa de la embarcación sin lastre
MTL	Maximum total load	Charge maximum	Maximale Zuladung	Portata massima	Carga máxima
CR	Minimum crew for capsize	poids minimum d'équipage pour redressage	Mindestbesatzung beim Kentern	equipaggio minimo per il raddrizzamento	tripulación mínima para el adrizamiento
CL	Crew limit	Limite d'équipage	Maximale Personen	equipaggio limite	superficie de la mayor

***MRE** Maximum Recommended Engine
***ECN** Examination Certificate Number
***DI** Date of Issue
***Mod** Module used for construction assessment

Category C - Inshore: Designed for voyages in coastal waters, large bays, estuaries, lakes and rivers where conditions up to, and including, wind force 6 and significant wave heights up to, and including, 2m may be experienced.

Category D - Sheltered: Designed for voyages on sheltered coastal waters, small bays, small lakes, rivers and canals where conditions up to, and including, wind force 4 and significant wave heights up to, and including, 0.3m may be experienced, with occasional waves of 0.5m maximum height, for example from passing vessels.

MLCC – Unladed Mass of the Boat: The weight of the boat excluding sails, spars and removable foils.

MTL – Maximum Total Load: The total weight in kg of all crew and luggage (including fuel for engines). The ML must never be exceeded.

CL – Crew Limit: The maximum number of persons recommended by the manufacturer for which the boat is designed to carry when underway.

When using an engine the recommended size should be adhered to and the design category is restricted to D for the RS Vision, RS Venture and RS Elite.

Français

***MRE** puissance maximum de moteur recommandée
***ECN** Numéro de certificat de contrôle
***DI** Date d'édition
***Mod** Module utilisé pour l'évaluation de la fabrication

Catégorie C, navigations côtières, baies, estuaires, lacs et rivières ou des vents jusqu'à force 6 et des vagues de 2 mètres peuvent être rencontrés

Catégorie D, navigations en zones protégées, criques, petites baies, lacs et estuaires ou l'on peut naviguer jusqu'à force 4 et avoir à subir des vagues jusqu'à 0.3, voir 0.5 mètre en croisant des sillages de bateaux moteur.

MLCC - Poids du bateau à vide: Le poids du bateau sans les voiles, les espars, les appendices démontables.

MTL - Poids Maximum embarqué: Poids de l'équipage avec ses accessoires et bagages. À ne jamais dépasser.

CL - Nombre d'équipiers: le nombre maximum de personnes pouvant être embarquées, recommandé par le constructeur pour le bateau en configuration normale.

L'ajout d'un moteur doit se faire avec la puissance appropriée pour le modèle et l'utilisation se limite en catégorie D pour les RS Vision, RS Venture et RS élite

Deutsch

***MRE** Maximal empfohlene Motorleistung
***ECN** Nummer des Untersuchungs-Zertifikates
***DI** Ausstellungsdatum
***Mod** Module used for construction assessment

Kategorie C – Küstennahe Gewässer: Entwickelt zur Nutzung in küstennahnen Revieren, Buchten, Seen und Flüssen bei Bedingungen bis zu und inkl. 6 Windstärken und Wellenhöhen bis zu und inkl. 2 Metern.

Kategorie D Geschützte Gewässer: Entwickelt zur Nutzung in geschützten Gewässern, kleinen Buchten, Seen und Flüssen bei Bedingungen bis zu und inkl. 4 Windstärken sowie Wellenhöhen bis zu und inkl. 0,3 Metern und zeitweise auftretenden Wellenhöhen von bis zu 0,5 Metern (beispielsweise durch vorbeifahrende Schiffe).

MLCC - Leergewicht des Bootes: Bootsgewicht ohne Segel, Mast, Riggteile und herausnehmbare Ruder/Schwerter.

MTL – Maximale Last: Gesamte Zuladung in kg inkl. Personen, Gepäck, Motor/Benzin etc.). Die ML darf niemals überschritten werden.

CL – Crew Limit: Die vom Hersteller empfohlene maximale Anzahl von Personen, die während der Nutzung an Bord sein sollten.

Bei Verwendung eines Außenbordmotors halten Sie bitte die angegebenen Größen ein und beachten Sie dass bei den Booten RS VISION, RS VENTURE und RS ELITE bei Nutzung eines Motors die Design Kategorie D gilt.

Italiano

***MRE** Massima Potenza raccomandata del motore
***ECN** Certificato di esaminazione numero
***DI** Emesso il
***Mod** Modulo usato per l'attestazione di costruzione

Categoria C (in prossimità della costa) – progettate per crociere in acque costiere e grandi baie, estuari, fiumi e laghi con forza del vento inferiore o pari a forza 6 ed altezza delle onde fino a due metri.

Categoria D (in acque protette) – progettate per crociere in piccolo baie, su piccoli laghi, fiumi e canali con forza del vento inferiore o pari a forza 4 ed altezza delle onde fino a 0,5 m.

MLCC - Peso netto della barca: il peso della barca eccetto vele, antenne e timone/deriva quando removibili.

MTL – Maximum Load (carico Massimo): Il peso complessivo totale in Kg comprensivo di persone trasportate e bagagli, incluso l'eventuale carburante per I motori. Il peso totale non può mai essere oltrepassato.
CL – Crew Limit (limite d'equipaggio): Il numero Massimo di persone raccomandato dal costruttore della barca che l'imbarcazione stessa può trasportare, comandante incluso.

In caso di utilizzo del motore, le specifiche dello stesso devono essere rispettate come da manual, e la categoria di utilizzo viene limitata alla Categoria D nel caso di RS Vision, RS Venture ed RS Elite.

Español

***MRE** Potencia máxima recomendada del motor
***ECN** Certificado de inspección número
***DI** Fecha de expedición
***Mod** Módulo utilizado en la evaluación de la construcción

Categoría C- Navegación en aguas costeras. Diseñado para navegar en aguas costeras, grandes bahías, estuarios, lagos y ríos en condiciones de viento de no más de fuerza 6 y con olas de no más de 2 metros de altura siempre que se disponga de la experiencia adecuada.

Categoría D- Navgación en aguas protegidas. Diseñado para navegar en aguas protegidas, pequeñas bahías y lagos, ríos y canales en condiciones de un máximo de fuerza 4 y con un oleaje de 0,3 m o 0,5 metros de máximo ocasionalmente, cuando dicho oleaje se forme como consecuencia del paso de otras embarcaciones.

MLCC - Masa de la embarcación sin lastre: Peso de la embarcación sin velas, arboladura ni apéndices sueltos.

MTL (Maximum Load: "Carga Máxima"). El peso total en kilos de toda la tripulación, enseres y combustible, en caso de llevar motor. La "Carga Máxima" no debe ser nunca sobrepasada.

CL (Crew Limit: "Límite de Pasajeros") Número máximo de personas a bordo en navegación recomendado por el fabricante.

Cuando utilice motor, la potencia recomendad debe estar indicada y la navegación restringida a "Categoría D" para los RS Vision, RS Venture y RS Elite.

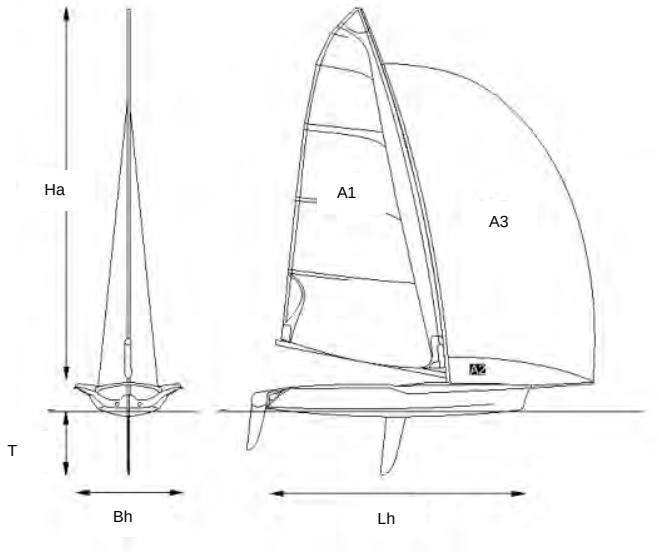
Principal Dimensions for Single Handed Performance Dinghies

Dimensions principales gamme solitaire Racing

Technische Daten für Einhand-Performance Boote

Dimensioni principali delle derive in singolo serie Performance

Dimensiones principales de las embarcaciones individuales de alto rendimiento.



Class	RS Vareo		RS 100	RS 700		RS Aero	
Category	**C**	**D**	**C**	**C**	**D**	**C**	**D**
A1 (m2)	8.0 - 8.8		8.4 – 10.2	12.8		5.7 - 8.9	
A2 (m2)	-		-	-		-	
A3 (m2)	10.0		12.5	16.0		-	
Lh (m)	4.25		4.3	4.68		4.00	
Bh (m)	1.57		1.83	1.92 – 2.33		1.4	
Ha (m)	5.90		5.68	7.25		6.1	
T (m)	1.05		1.1	1.05		0.8	
MLCC (kg)	75		63	68		50	
MTL (kg)	250	250	175	125	180	125	160
CR (kg)	75		75	75		45	
CL	2	3	2	1	2	1	2
MRE*	N/A		N/A	N/A		N/A	
ECN*	BRSSA017		BRSSA006	BRSSA010		BRSSA003	
DI*	31st Jan 2017		31st Jan 2017	31st Jan 2017		31st Jan 2017	
Mod*	A1		A1	A1		A1	

	English	Français	Deutsch	Italiano	Español
Code	**Description**	**Description**	**Beschreibung**	**Descrizione**	**descripción**
A1	Main sail area	Surface de grand-voile	Segelfläche Groß	Sup. velica randa	superficie de la mayor
A2	Jib area	Surface de foc	Segelfläche Fock	Sup. velica Fiocco	Superficie del foque
A3	Spinnaker area	Surface de spinnaker	Segelfläche Gennaker	Sup. velica spinnaker	Superficie del spinnaker
Lh	Length of hull	Longueur de coque	Rumpflänge	Lunghezza scafo f.t.	Eslora
Bh	Beam of hull	Largeur de coque	Rumpfbreite	Baglio max	Manga
Ha	Height above Sheer	Tirant d'air	Höhe über Deck	Bordo libero	Altura sobre cubierta
T	Draft	Tirant d'eau	Tiefgang	Pescaggio	Calado
MLCC	Unladed mass boat	Poids du bateau à vide	Leergewicht des Bootes	Peso netto della barca	Masa de la embarcación sin lastre
MTL	Maximum total load	Charge maximum	Maximale Zuladung	Portata massima	Carga máxima
CR	Minimum crew for capsize	poids minimum d'équipage pour redressage	Mindestbesatzung beim Kentern	equipaggio minimo per il raddrizzamento	tripulación mínima para el adrizamiento
CL	Crew limit	Limite d'équipage	Maximale Personen	equipaggio limite	superficie de la mayor

***MRE** Maximum Recommended Engine
***ECN** Examination Certificate Number
***DI** Date of Issue
***Mod** Module used for construction assessment

Category C - Inshore: Designed for voyages in coastal waters, large bays, estuaries, lakes and rivers where conditions up to, and including, wind force 6 and significant wave heights up to, and including, 2m may be experienced.

Category D - Sheltered: Designed for voyages on sheltered coastal waters, small bays, small lakes, rivers and canals where conditions up to, and including, wind force 4 and significant wave heights up to, and including, 0.3m may be experienced, with occasional waves of 0.5m maximum height, for example from passing vessels.

MLCC – Unladed Mass of the Boat: The weight of the boat excluding sails, spars and removable foils.

MTL – Maximum Load: The total weight in kg of all crew and luggage (including fuel for engines). The ML must never be exceeded.

CL – Crew Limit: The maximum number of persons recommended by the manufacturer for which the boat is designed to carry when underway.

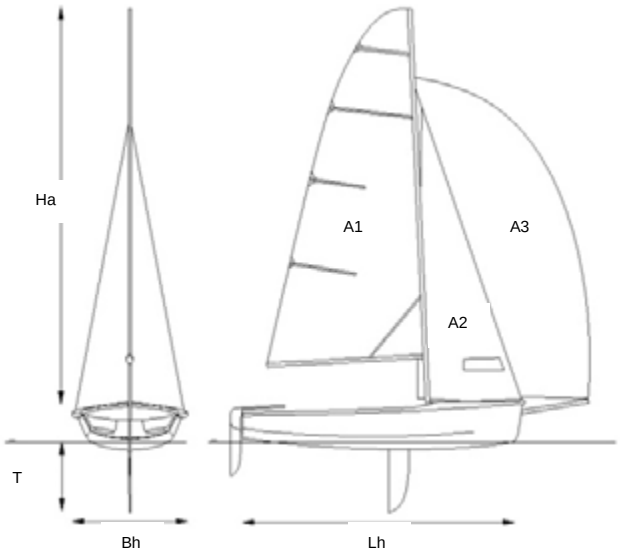
Principal Dimensions for Double Handed Performance Dinghies

Dimensions principales gamme double Racing

Technische Daten für Zweihand-Performance-Boote

Dimensioni principali delle derive in doppio della serie Performance

Dimensiones principales de las embarcaciones dobles de alto rendimiento.



Class	RS 200		RS 400		RS 500		RS 800		RS Elite	2000
Category	**C**	**D**	**C**	**D**	**C**	**D**	**C**	**D**	**C**	**C**
A1 (m2)	9.13		10.96		7.5 – 9.5		11.77		16.0	8.66
A2 (m2)	2.76		3.93		3.0 – 3.6		4.92		7.5	3.04
A3 (m2)	8.29		13.94		14.0		21.0		25.0	10.12
Lh (m)	4.0		4.52		4.34		4.8		7.4	4.44
Bh (m)	1.83		2.0		1.58		1.88 – 2.89		1.72	1.77
Ha (m)	6.08		6.45		6.04		7.1		8.5	5.94
T (m)	1.13		1.13		1.15		1.15		1.1	1.13
MLCC (kg)	90		105		87		88		1500	127
MTL (kg)	220	250	220	250	212	287	220	250	500	240
CR (kg)	150		150		150		150		150	150
CL	2	3	2	3	2	3	2	3	4	3
Displacement (kg)	N/A		N/A		N/A		N/A		975	N/A
MRE*	N/A		N/A		N/A		N/A		35kw 20kg	N/A
ECN*	BRSSA007		BRSSA008		BRSSA009		BRSSA011		-	BRSSA001
DI*	31st Jan 2017		31st Jan 2017		31st Jan 2017		31st Jan 2017		-	31st Jan 2017
Mod*	A1		A1		A1		A1		A1	A1

	English	Français	Deutsch	Italiano	Español
Code	**Description**	**Description**	**Beschreibung**	**Descrizione**	**descripción**
A1	Main sail area	Surface de grand-voile	Segelfläche Groß	Sup. velica randa	superficie de la mayor
A2	Jib area	Surface de foc	Segelfläche Fock	Sup. velica Fiocco	Superficie del foque
A3	Spinnaker area	Surface de spinnaker	Segelfläche Gennaker	Sup. velica spinnaker	Superficie del spinnaker
Lh	Length of hull	Longueur de coque	Rumpflänge	Lunghezza scafo f.t.	Eslora
Bh	Beam of hull	Largeur de coque	Rumpfbreite	Baglio max	Manga
Ha	Height above Sheer	Tirant d'air	Höhe über Deck	Bordo libero	Altura sobre cubierta
T	Draft	Tirant d'eau	Tiefgang	Pescaggio	Calado
MLCC	Unladed mass boat	Poids du bateau à vide	Leergewicht des Bootes	Peso netto della barca	Masa de la embarcación sin lastre
MTL	Maximum total load	Charge maximum	Maximale Zuladung	Portata massima	Carga máxima
CR	Minimum crew for capsize	poids minimum d'équipage pour redressage	Mindestbesatzung beim Kentern	equipaggio minimo per il raddrizzamento	tripulación mínima para el adrizamiento
CL	Crew limit	Limite d'équipage	Maximale Personen	equipaggio limite	superficie de la mayor

***MRE** Maximum Recommended Engine
***ECN** Examination Certificate Number
***DI** Date of Issue
***Mod** Module used for construction assessment

Category C - Inshore: Designed for voyages in coastal waters, large bays, estuaries, lakes and rivers where conditions up to, and including, wind force 6 and significant wave heights up to, and including, 2m may be experienced.

Category D - Sheltered: Designed for voyages on sheltered coastal waters, small bays, small lakes, rivers and canals where conditions up to, and including, wind force 4 and significant wave heights up to, and including, 0.3m may be experienced, with occasional waves of 0.5m maximum height, for example from passing vessels.

MLCC – Unladed Mass of the Boat: The weight of the boat excluding sails, spars and removable foils.

MTL – Maximum Load: The total weight in kg of all crew and luggage (including fuel for engines). The ML must never be exceeded.

CL – Crew Limit: The maximum number of persons recommended by the manufacturer for which the boat is designed to carry when underway.

When using an engine the recommended size should be adhered to and the design category is restricted to D for the RS Vision, RS Venture and RS Elite.

Towing Points

RS Tera – Tie towline to the painter. Ensure it is led through the front carry handle.



RS Quba – Tie the towline to the retractable painter at the bow.



RS Feva – Tie the towline to the tack bar.



RS Vision – Tie the towline to the tack bar or jib tack shackle.



RS Venture & Venture Keel – Tie the towline to the bow u-bolt.



RS Vareo – Tie the towline around the base of the mast.



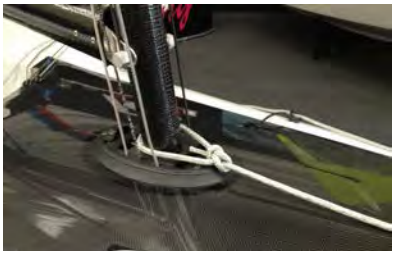
RS Elite – Tie the towline to the bow u-bolt.



RS Aero – Tie the towline around the mast.



RS 100 – Tie the towline around the mast, as close to the deck collar as possible.



RS 200 – Tie the towline around the base of the mast.



RS 400 & 2000 – Tie the towline to the bow u-bolt.



RS 500 – Tie the towline to the base of the mast. Ensure it is led through the tack bar.



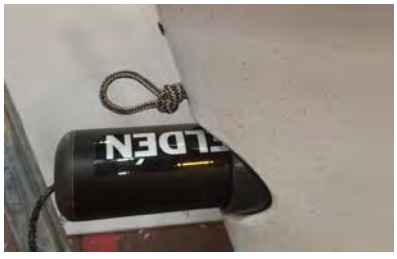
RS 700 – Tie the towline to the base of the mast. Ensure it is led through the tack bar.



RS 800 – Tie the towline to the base of the mast. Ensure it is led through the tack bar.



RSQuest – Tie the towline to the bow u-bolt.



Towing Points

RS Neo – Tie the towline around the mast. Ensure it is led through the front carry handle.



Français

Class	Description du point de remorquage
RS Tera	Attacher le bout de remorquage à l'orin. S'assurer qu'il passe par la poignée avant.
RS Quba	Attacher le bout de remorquage à l'orin rétractable sur l'étrave.
RS Neo	Attacher le bout de remorquage à l'anneau d'étrave. S'assurer qu'il passe par la poignée avant.
RS Feva	Attacher le bout de remorquage à la barre d'amure de foc.
RS Vision	Attacher le bout de remorquage à la barre d'amure de foc ou la manille d'amure de foc.
RS Venture	Attacher le bout de remorquage à l'anneau d'étrave.
RS CAT16	Attacher le bout de remorquage autour du pied de mat.
RS Vareo	Attacher le bout de remorquage autour du pied de mat.
RS Elite	Attacher le bout de remorquage à la pad-eye d'étrave.
RS Aero	Attacher le bout de remorquage à l'anneau d'étrave.
RS 100	Attacher le bout de remorquage autour du mat, aussi prêt de l'étambrai que possible.
RS 200	Attacher le bout de remorquage autour du pied de mat.
RS 400	Attacher le bout de remorquage à l'anneau d'étrave.
RS 500	Attacher le bout de remorquage au pied du mat. S'assurer qu'il passe sous la barre d'amure de foc.
RS 700	Attacher le bout de remorquage au pied du mat. S'assurer qu'il passe sous la barre d'amure de foc.
RS 800	Attacher le bout de remorquage au pied du mat. S'assurer qu'il passe sous la barre d'amure de foc.
2000	Attacher le bout de remorquage à l'anneau d'étrave.
RS Quest	Attacher le bout de remorquage à l'anneau d'étrave.

Deutsch

Bootstyp	Befestigungspunkt der Abschlappleine
RS Tera	Führen Sie die Schleppleine durch den Tragegiff am Bug und knoten Sie sie am Mastbeschlag an.
RS Quba	Binde die Schleppleine an den versenkbaren Maler am Bug.
RS Neo	Führen Sie die Schleppleine durch den Tragegiff am Bug und knoten Sie sie am Mastbeschlag an.
RS Feva	Befestigen Sie die Schleppleine am Metallbügel des Gennaker-Ausganges
RS Vision	Befestigen Sie die Schleppleine am Aluminiumprofil am Bug
RS Venture	Befestigen Sie die Schleppleine am U-Bolzen am Bug.
RS CAT16	Befestigen Sie die Schleppleine am Mast unten.
RS Vareo	Befestigen Sie die Schleppleine unten am Mast
RS Elite	Befestigen Sie die Schleppleine am U-Bolzen am Bug.
RS Aero	Befestigen Sie die Schleppleine am U-Bolzen am Bug.
RS 100	Befestigen Sie die Schleppleine auf Deckshöhe am Mast.
RS 200	Befestigen Sie die Schleppleine am Mast unten.
RS 400	Befestigen Sie die Schleppleine am U-Bolzen am Bug.
RS 500	Führen Sie die Schleppleine durch den Tack-Bar am Bug und befestigen Sie sie am Mast unten
RS 700	Führen Sie die Schleppleine durch den Tack-Bar am Bug und befestigen Sie sie am Mast unten
RS 800	Führen Sie die Schleppleine durch den Tack-Bar am Bug und befestigen Sie sie am Mast unten
2000	Befestigen Sie die Schleppleine am U-Bolzen am Bug.
RS Quest	Befestigen Sie die Schleppleine am U-Bolzen am Bug.

Italiano

Class	Come prendere al traino l'imbarcazione
RS Tera	Legare la cima di traino allo stroppo di prua, assicurandosi che passi dentro la maniglia.
RS Quba	Legare la cima di traino sullo spezzone retraibile che fuoriesce da prua.
RS Neo	Legare la cima di traino attorno alla base dell'albero, assicurandosi che passi dentro la maniglia.
RS Feva	Legare la cima di traino sulla barra metallica a prua sopra la bocca del gennaker
RS Vision	Legare la cima di traino alla barra metallica del rullafiocco oppure sul grillo della mura del fiocco.
RS Venture	Legare la cima di traino sul garroccio esterno alla prua.
RS CAT16	Legare la cima di traino attorno alla base dell'albero.
RS Vareo	Legare la cima di traino attorno alla base dell'albero.
RS Elite	Legare la cima di traino sul garroccio esterno alla prua.
RS Aero	Legare la cima di traino sul garroccio esterno alla prua.
RS 100	Legare la cima di traino attorno all'albero, più vicino possibile al collare in coperta.
RS 200	Legare la cima di traino attorno alla base dell'albero.
RS 400	Legare la cima di traino sul garroccio esterno alla prua.
RS 500	Legare la cima di traino alla base dell'albero. Assicurarsi che sia passata dentro alla barra metallica sopra la calza del gennaker.
RS 700	Legare la cima di traino alla base dell'albero. Assicurarsi che sia passata dentro alla barra metallica sopra la calza del gennaker.
RS 800	Legare la cima di traino alla base dell'albero. Assicurarsi che sia passata dentro alla barra metallica sopra la calza del gennaker.
2000	Legare la cima di traino sul garroccio esterno alla prua.
RS Quest	Legare la cima di traino sul garroccio esterno alla prua.

Español

Class	Dónde hacer firme el cabo de remolque
RS Tera	Ate el remolque al cabo previsto al efecto asegurándose de que pasa por dentro del asa de proa.
RS Quba	Ate el cabo de remolque al cabo retráctil que asoma por proa.
RS Neo	Ate el cabo de remolque al cáncamo de proa. Asegurándose de que pasa por dentro del asa de proa.
RS Feva	Ate el cabo de remolque al arco de acero de proa.
RS Vision	Ate el cabo de remolque a la barra de proa o al grillete del puño de amura del foque.
RS Venture	Ate el cabo de remolque al cáncamo de proa.
RS CAT16	Ate el cabo de remolque alrededor de la base del mástil.
RS Vareo	Ate el cabo de remolque alrededor de la base del mástil.
RS Elite	Ate el cabo de remolque al cáncamo de proa.
RS Aero	Ate el cabo de remolque al cáncamo de proa.
RS 100	Ate el cabo de remolque alrededor del mástil, tan cerca de cubierta como sea posible.
RS 200	Ate el cabo de remolque alrededor de la base del mástil.
RS 400	Ate el cabo de remolque al cáncamo de proa.
RS 500	Ate el cabo de remolque alrededor de la base del mástil, asegurándose de que pasa por dentro del arco de acero de proa.
RS 700	Ate el cabo de remolque alrededor de la base del mástil, asegurándose de que pasa por dentro del arco de acero de proa.
RS 800	Ate el cabo de remolque alrededor de la base del mástil, asegurándose de que pasa por dentro del arco de acero de proa.
2000	Ate el cabo de remolque al cáncamo de proa.
RS Quest	Ate el cabo de remolque al cáncamo de proa.

Method of Bailing

Class	Method of Bailing
RS Tera	Self-draining from cockpit bung.
RS Quba	Self-draining from cockpit bung.
RS Neo	Self-draining from cockpit bung.
RS Feva	Self-draining from dagger board case & transom tubes.
RS Vision	Self-draining from C/B case & transom tubes.
RS Venture	Self-draining from cockpit bung & transom flaps.
RS CAT16	N/A
RS Vareo	Self-draining from open transom.
RS Elite	Self-draining from cockpit sumps.
RS Aero	Self-draining from cockpit bung & transom flaps.
RS 100	Self-draining from transom tubes.
RS 200	Self-draining from cockpit bung & open transom.
RS 400	Self-draining from cockpit bung & open transom.
RS 500	Self-draining from transom tubes.
RS 700	Self-draining from open transom.
RS 800	Self-draining from open transom.
2000	Self-draining from cockpit bung & transom flaps.
RS Quest	Self-draining from transom tubes.

NOTE: Although our boats are self-draining, we would recommend carrying a sponge on board to assist with the bailing.

Français

Class	Méthode pour écoper
RS Tera	Auto-videur dans le cockpit.
RS Quba	Auto-videur dans le cockpit.
RS Neo	Auto-videur dans le cockpit.
RS Feva	Auto-videur par le puits de dérive et les ouvertures de tableau arrière.
RS Vision	Auto-videur par le puits de dérive et les ouvertures de tableau arrière.
RS Venture	Auto-videur par le cockpit et les clapets arrière.
RS CAT16	N/A
RS Vareo	Auto-videur par le tableau arrière ouvert.
RS Elite	Auto-videur par le puits de vidange.
RS Aero	Auto-videur par le cockpit et les clapets arrière.
RS 100	Auto-videur par les ouvertures de tableau arrière.
RS 200	Auto-videur par le cockpit et le tableau arrière ouvert.
RS 400	Auto-videur par le cockpit et le tableau arrière ouvert.
RS 500	Auto-videur par les ouvertures de tableau arrière.
RS 700	Auto-videur par le tableau arrière ouvert.
RS 800	Auto-videur par le tableau arrière ouvert.
2000	Auto-videur par le cockpit et les clapets arrière.
RS Quest	Auto-videur par les ouvertures de tableau arrière.

NOTE: Même si nos bateaux sont auto-videurs, nous recommandons d'avoir une éponge à bord.

Deutsch

Bootstyp	Art der Cockpit-Lenzung
RS Tera	Selbstlenzend über Lenzstopfen im Cockpit
RS Quba	Selbstlenzend über Lenzstopfen im Cockpit
RS Neo	Selbstlenzend über Lenzstopfen im Cockpit
RS Feva	Selbstlenzend über Schwertkasten sowie Lenzrohre im Cockpit
RS Vision	Selbstlenzend über Schwertkasten sowie Lenzrohre im Cockpit
RS Venture	Selbstlenzend über Lenzstopfen im Cockpit sowie Folien am Spiegel
RS CAT16	N/A
RS Vareo	Selbstlenzend über offenen Spiegel
RS Elite	Selbstlenzend über Lenzöffnungen im Cockpit
RS Aero	Selbstlenzend über Lenzstopfen im Cockpit sowie Folien am Spiegel
RS 100	Selbstlenzend über Lenzrohre im Cockpit
RS 200	Selbstlenzend über Lenzstopfen im Cockpit sowie offenen Spiegel
RS 400	Selbstlenzend über Lenzstopfen im Cockpit sowie offenen Spiegel
RS 500	Selbstlenzend über Lenzrohre im Cockpit
RS 700	Selbstlenzend über offenen Spiegel
RS 800	Selbstlenzend über offenen Spiegel
2000	Selbstlenzend über Lenzstopfen im Cockpit sowie Folien am Spiegel
RS Quest	Selbstlenzend über Lenzrohre im Cockpit

HINWEIS: Auch bei selbstlenzenden Booten empfehlen wir einen Schwamm an Bord zu haben.

Italiano

Class	Come svuotare l'imbarcazione dall'acqua
RS Tera	Autovuotante dal tappino nel pozzetto.
RS Quba	Autovuotante dal tappino nel pozzetto.
RS Neo	Autovuotante dal tappino nel pozzetto.
RS Feva	Autovuotante dalla cassa di deriva e dagli ombrinali a poppa.
RS Vision	Autovuotante dalla cassa di deriva e dagli ombrinali a poppa.
RS Venture	Autovuotante dai tappini nel pozzetto e dalle aperture nella poppa.
RS CAT16	N/A
RS Vareo	Autovuotante dalla poppa aperta.
RS Elite	Self-draining from cockpit sumps.
RS Aero	Autovuotante dai tappini nel pozzetto e dalle aperture nella poppa.
RS 100	Autovuotante dagli ombrinali a poppa.
RS 200	Autovuotante dai tappini nel pozzetto e dalla poppa aperta.
RS 400	Autovuotante dai tappini nel pozzetto e dalla poppa aperta.
RS 500	Autovuotante dagli ombrinali a poppa.
RS 700	Autovuotante dalla poppa aperta.
RS 800	Autovuotante dalla poppa aperta.
2000	Autovuotante dai tappini nel pozzetto e dalle aperture nella poppa.
RS Quest	Autovuotante dagli ombrinali a poppa.

NOTA: Sebbene tutte le nostre imbarcazioni siano autovuotanti, raccomandiamo di portarsi appresso una spugna od una sassola in modo da favorire lo svuotamento.

Español

Class	Sistema de drenaje
RS Tera	Autodrenante a través del tapón de la bañera.
RS Quba	Autodrenante a través del tapón de la bañera.
RS Neo	Autodrenante a través del tapón de la bañera.
RS Feva	Autodrenante a través de la caja de la orza y de las toberas de popa.
RS Vision	Autodrenante a través de la caja de la orza y de las toberas de popa.
RS Venture	Autodrenante a través del tapón de la bañera y de los flaps de popa.
RS CAT16	N/D
RS Vareo	Autodrenante por popa abierta.
RS Elite	Autodrenante a través de los sumideros de la bañera.
RS Aero	Autodrenante a través del tapón de la bañera y de los flaps de popa.
RS 100	Autodrenante a través de las toberas de popa.
RS 200	Autodrenante a través del tapón de la bañera y por popa abierta.
RS 400	Autodrenante a través del tapón de la bañera y por popa abierta.
RS 500	Autodrenante a través de las toberas de popa.
RS 700	Autodrenante por popa abierta.
RS 800	Autodrenante por popa abierta.
2000	Autodrenante a través del tapón de la bañera y de los flaps de popa.
RS Quest	Autodrenante a través de las toberas de popa.

NOTA: A pesar de que nuestras embarcaciones son autodrenantes, recomendamos llevar a bordo una esponja a fin de mejorar el achique.

EU Declaration of Conformity of Recreational Craft with the Design, Construction and Noise Emissionrequirementsof Directive 2013/53/EU

(To be completed by manufactureror if mandated, authorised representative)

Name of recreational craft manufacturer: RS SAILING

Address: Premier Way, Abbey park, Romsey

Town: Southampton **Post Code:** SO16 7AX **Country:** United Kingdom

Name of authorised representative (if applicable): _____

Address: _____

Town: _____ **Post Code:** _____ **Country:** _____

Module used for design and construction assessment: ☐ A ☒ A1 ☐ B+C ☐ B+D ☐ B+E ☐ B+F ☐ G ☐ H

Name of Notified Body for design and construction assessment (if applicable): International Marine Certification Institute (IMCI)

Address: Rue Abbé Cuypers 3 B-1040

Town: Brussels **Post Code:** _____ **Country:** Belgium **ID Number:** 0609

Notified Body certificate[1] number (if applicable): _____ **Date:** __ / __ / ____

Module used for noise emission assessment (if applicable): ☐ A ☐ A1 ☐ G ☐ H

Name of Notified Body for noise emission assessment (if applicable): _____

Address: _____

Town: _____ **Post Code:** _____ **Country:** _____ **ID Number:** _____

Notified Body certificate[1] number (if applicable): _____ **Date:** __ / __ / ____

Other Community Directives applied: _____

DESCRIPTION OF RECREATIONAL CRAFT:

Watercraft Identification Number: | | | - | L | D | C | | | | | | | | | |

Brand name of the Recreational Craft: _____ **Model or Type:** _____

Type of construction:
☐ Rigid ☐ Inflatable ☐ Rigid-Inflatable (RIB)

Type of hull:
☐ Monohull ☐ Multihull

Hull construction material:
☐ Aluminium, aluminium alloys ☐ Moulded Fibre Reinforced Plastic
☐ Steel, steel alloys ☐ Wood
☐ Other (specify): _____

Recreational Craft Design category(-ies) related to the maximum recommended number of persons:

Category	Number of Persons	Max Load (kg)
A		
B		
C		
D		

Length of hull L_H: ____m
Beam of hull B_H: ____m
Maximum Draught T: ____m

Deck:
☐ Fully enclosed
☐ Partially protected
☐ Open

Craft main propulsion:
☐ Sail, projected sail area *As*: _____ m^2
☐ Human propulsion
☐ Engine/motor propulsion
☐ Other (specify): _____

Installed engine type (if applicable):
☐ Internal combustion, Diesel (CI)
☐ Internal combustion, Petrol (SI)
☐ Internal combustion, LPG/CNG
☐ Electric
☐ Other (specify): _____

Installed propulsion type (if applicable):
☐ Outboard
☐ Inboard with shaft line
☐ Z or Sterndrive
☐ Pod-drive
☐ Sail-drive
☐ Other (specify): _____

Integral exhaust propulsion (if applicable): Yes ☐ No ☐
Maximum Recommended engine power: ____kW
Installed engine power: ____kW
Number of propulsion engines: ____#
Maximum recommended engine mass[2]: ____kg

This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the manufacturerthat the recreational craft mentioned above fulfils the requirements specified in Article 4 (1) and Annex I of Directive 2013/53/EU.

Name and function: Alex Newton-Southon (Managing Director)
(identification of the person empowered to sign on behalf of the manufacturer or his authorised representative)

Signature and title:
(or an equivalent marking)

Date and place of issue (dd/mm/yyyy): 02 / 04 / 2017

[1] The document may have a different name according to each module (A1: Stability and buoyancy report, B: EC type examination certificate, G: Certificate of conformity, etc.)
[2] For outboard powered boats only

The empty template was compiled and made available by the **International Marine Certification Institute** at www.imci.org. This document is under the sole responsibility of the manufacturer.

The empty template was compiled and made available by the **International Marine Certification Institute** at www.imci.org. This document is under the sole responsibility of the manufacturer.

Essential requirements (reference to relevant articles in Annex IA & IC of the Directive)	**Harmonised standards** Full Application	**Harmonised standards** Partial application, see tech. file	**Other reference documents** [3] Full Application	**Other reference documents** Partial Application , see tech. file	**Other proof of conformity** See technical. file	**Specify the harmonised [4] standards or other reference documents used** *(with year of publication like "EN ISO 8666:2002")*
	Tick only one box per line					***All lines right of ticked boxes must be filled in***
General requirements (2)						
Principal data – main dimensions	☒					EN ISO 86666:2016
Watercraft Identification Number – WIN (2.1)	☒					EN ISO 10087: 2006 ATTACHED TO CRAFT
Watercraft Builder's Plate (2.2)	☒	☐	☐	☐	☐	EN 1SO 14945:2004 (+AC2005)ATTACHED TO CRAFT
Protection from falling overboard and means of reboarding (2.3)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 15085:2003/Amd 1:2009
Visibility from the main steering position (2.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Owner's manual (2.5)	☒	☐	☐	☐	☐	(ISO 10240:2004/Amd 1:2015
Integrity and structural requirements (3)						
Structure (3.1)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12215-1 2000 AS PER PRODUCTION MANUAL
Stability and freeboard (3.2)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12217-3; 2015
Buoyancy and flotation (3.3)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12217-3: 201
Openings in hull, deck and superstructure (3.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Flooding (3.5)	☐	☐	☐	☐	☐	
Manufacturer's maximum recommended load (3.6)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 14946:2001 AS ON BUILDERS PLATE
Liferaft stowage (3.7)	☐	☐	☐	☐	☐	
Escape (3.8)	☐	☐	☐	☐	☐	
Anchoring, mooring and towing (3.9)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 15084:2003
Handling characteristics (4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Engines and engine spaces (5.1)						
Inboard engine (5.1.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Ventilation (5.1.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Exposed parts (5.1.3)	☐	☐	☐	☐	☐	
Outboard engine starting (5.1.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Fuel system (5.2)						
General – fuel system (5.2.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Fuel tanks (5.2.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Electrical systems (5.3)	☐	☐	☐	☐	☐	
Steering systems (5.4)						
General – steering system (5.4.1)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 8847:2004
Emergency arrangements (5.4.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Gas systems (5.5)	☐	☐	☐	☐	☐	
Fire protection (5.6)						
General – fire protection (5.6.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Fire-fighting equipment (5.6.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Navigation lights, shapes and sound signals (5.7)	☐	☐	☐	☐	☐	
Discharge prevention (5.8)	☐	☐	☐	☐	☐	
Annex I.B – Exhaust Emissions [5]						
Annex I.C – Noise Emissions [6]						
Noise emissions level (I.C.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Owner's manual (I.C.2)	☐	☐	☐	☐	☐	

[3] Such as non-harmonised standards, rules, regulations, guidelines, etc.
[4] Standards published in EU Official Journal
[5] See Declaration of Conformity of engine manufacturer
[6] Only to be completed for boats with inboard engines or sterndrive engines without integral exhaust

Déclaration écrite de conformité UEd'un bateau de plaisance auxexigences deconception, de construction, et d'émissions sonores de la directive 2013/53/UE

(A remplir par le fabricant,ou son mandataireautorisé)

Nom du fabricant du bateau de plaisance: RS SAILING

Adresse : Premier Way, Abbey park, Romsey

Ville : Southampton **Code postal :** SO16 7AX **Pays :** United Kingdom

Nom du mandataire autorisé (le cas échéant):

Adresse :

Ville : **Code postal :** **Pays :**

Module utilisé pour l'évaluation de la conception et de la construction : A ☐ A1 ☒ B+C ☐ B+D ☐ B+E ☐ B+F ☐ G ☐ H ☐

Nom de l'Organisme Notifié pour l'évaluation de la conception et de la construction (le cas échéant): International Marine Certification Institute (IMCI)

Adresse : Rue Abbé Cuypers 3 B-1040

Ville : Brussels **Code postal :** **Pays :** Belgium **Numéro ID :** 0609

N° du certificat de l'Organisme Notifié (le cas échéant) [1] : **Date :** ____ / ____ / ____

Module utilisé pour l'évaluation des émissions sonores: : A ☐ A1 ☐ G ☐ H ☐

Nom de l'Organisme Notifié pour l'évaluation des émissions sonores (le cas échéant):

Adresse :

Ville: **Code postal:** **Pays:** **Numéro ID:**

N° du certificat de l'Organisme Notifié (le cas échéant) [1] : **Date :** ____ / ____ / ____

Autres directives communautaires appliquées:

DESCRIPTION DU BATEAU :

N° d'identification du bateau : ☐☐ - L D C ☐☐☐☐☐☐☐☐

Nom commercial du bateau: **Type ou modèle :**

Type de construction :
☐ Rigide ☐ Gonflable ☐ Semi-Rigide

Type de flotteur :
☐ Monocoque ☐ Multicoque

Matériau de construction:
☐ Aluminium, alliage léger ☐ Plastique, résine armée
☐ Acier, acier léger ☐ Bois
☐ Autre (préciser):

Bateau de plaisance :
Catégorie(s) de conception et nombre maximal de personnes recommandé :

Catégorie	Nombre de Personnes	Charge Maximale (kg)
A		
B		
C		
D		

Longueur de coque L_H: _____m
Largeur de coque B_H: _____m
Tirant d'eau maximal T_{max}: _____m

Pontage :
☐ Entièrement ponté
☐ Partiellement ponté
☐ Ouvert

Propulsion principale :
☐ Voile, surface projetée *As*:_____m²
☐ Propulsion par la force humaine
☐ Motorisé
☐ Autre (préciser):

Type de moteur (le cas échéant):
☐ Allumage par compression, Diesel (CI)
☐ A explosion, Essence (SI)
☐ A explosion, GPL/GNL
☐ Électrique
☐ Autre (préciser):

Type de propulsion installée (le cas échéant):
☐ Hors-Bord
☐ In-bord avec ligne d'arbre
☐ Z ou Stern drive
☐ Pod
☐ Sail-drive
☐ Autre (préciser):

Échappement intégré à l'embase (le cas échéant): Oui ☐ Non ☐
Puissance maximale recommandée : _____kW
Puissance installée : _____kW
Nombre de moteurs de propulsion : _____#
Masse maximale recommandée de la motorisation [2]: _____kg

Cette déclaration de conformité est délivrée sous la seule responsabilité de fabricant;Je soussigné,déclare au nom du fabricant,que le bateau mentionné ci-dessus est conforme àtoutes les exigences de l'article 4 (1) et de l'Annexe I de la Directive 2013/53/UE..

Nom et fonction: Alex Newton-Southon (Managing Director)
(identification de la personne habilitée à signer au nom dufabricantou de son mandataire autorisé)

Signature et titre:
(ou un marquage équivalent)

Dateet lieu de délivrance: 04 / 04 / 2017

[1] Ce document peut avoirun intitulé différent selon le Module de certification appliqué (Module A1: Rapport d'examen de stabilité et flottabilité,Module B:Attestation d'examen CE de Type, Module G : Certificat de conformité, etc.).
[2] Pour les propulsions par moteur(s) hors-borduniquement.

This document is under the sole responsibility of the manufacturer.
The empty template was compiled and made available by the **International Marine Certification Institute** at www.imci.org.

The empty template was compiled and made available by the **International Marine Certification Institute** at www.imci.org. This document is under the sole responsibility of the manufacturer.

Exigences essentielles (Référence à l'article correspondant des Annexes IA & IC de la directive)	Normes Harmonisée Application complète	Normes Harmonisée[4]; Application partielle, voir dossier technique	Autres documents de référence [3] application complète	Autres documents de référence application partielle, voir dossier technique	Autre preuve de conformité, voir dossier technique	**Indiquer la référence de la ou des norme(s) harmonisée(s) [4] ou autre document de référence appliqué** (avec l'année de publication, par exemple : « EN ISO 8666 :2002 »)
	Ne cocher qu'une seule case par ligne					***La case ci-dessous doit être renseigné pour chaque ligne dont une case centrale est cochée***
Exigences générales (2)						
Données principales – dimensions principales	☒					EN ISO 86666:2016
N° d'identification du bateau – CIN (2.1)	☒					EN ISO 10087: 2006 ATTACHED TO CRAFT
Plaque du constructeur (2.2)	×					EN 1SO 14945:2004 (+AC2005)ATTACHED TO CRAFT
Prévention des chutes par-dessus bord et moyens de remontée à bord (2.3)	×					ISO 15085:2003/Amd 1:2009
Visibilité à partie du poste de barre principal (2.4)						
Manuel du propriétaire (2.5)	×					(ISO 10240:2004/Amd 1:2015
Intégrité et exigences structurelles (3)						
Structure (3.1)	×					EN ISO 12215-1 2000 AS PER PRODUCTION MANUAL
Stabilité et franc-bord (3.2)	×					EN ISO 12217-3; 2015
Flottabilité (3.3)	×					EN ISO 12217-3: 201
Ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures (3.4)						
Envahissement (3.5)						
Charge maximale recommandée par le fabricant (3.6)	×					EN ISO 14946:2001 AS ON BUILDERS PLATE
Emplacement su radeau de survie (3.7)						
Évacuation (3.8)						
Ancrage, amarrage et remorquage (3.9)	×					ISO 15084:2003
Caractéristiques de manœuvrabilité (4)						
Moteurs et compartiments moteur (5.1)						
Moteurs in-bord (5.1.1)						
Ventilation (5.1.2)						
Parties exposées (5.1.3)						
Démarrage du moteur hors-bord (5.1.4)						
Circuit de carburant (5.2)						
Généralités - circuit carburant (5.2.1)						
Réservoirs de carburant (5.2.2)						
Circuits électriques (5.3)						
Systèmes de direction (5.4)						
Généralités - systèmes de direction (5.4.1)	×					ISO 8847:2004
Dispositifs de secours (5.4.2)						
Systèmes de gaz (5.5)						
Protection contre l'incendie (5.6)						
Généralités (Protection contre l'incendie (5.6.1)						
Équipement de lutte contre l'incendie (5.6.2)						
Feux de navigation, marques et signalisations sonores (5.7)						
Prévention des décharges (5.8)						
Annexe I.B – Émissions gazeuses [5]						
Annexe I.C – Émissions sonores [6]						
Niveaux d'émission sonores (I.C.1)						
Manuel du propriétaire (I.C.2)						

[3] Par exemple, norme non harmonisée, règlement, guide, etc.
[4] Normes dont les références ont été publiées au Journal Officiel de l'Union Européenne.
[5] Voir Déclaration écrite de Conformité du fabricant du moteur.
[6] A renseigner uniquement pour les bateaux équipésde moteur(s) In board, ou à embase de propulsion arrière sans échappement intégré.

EU Konformitätserklärung für Sportboote bezüglich Entwurf und Bau sowie Geräuschemissionen von Sportbootengemäß Richtlinie 2013/53/EU

(auszufüllen durch den Fahrzeughersteller oder seinen Bevollmächtigten)

Name des Sportbootherstellers: RS SAILING

Adresse: Premier Way, Abbey park, Romsey

Stadt: Southampton **Postleitzahl:** SO16 7AX **Land:** United Kingdom

Name des Bevollmächtigten (falls anwendbar): _____

Adresse: _____

Stadt: _____ **Postleitzahl:** _____ **Land:** _____

Benutzte(s) Modul(e) für Entwurf und Bau: ☐ A ☒ A1 ☐ B+C ☐ B+D ☐ B+E ☐ B+F ☐ G ☐ H

Name der benannten Stelle für Entwurf und Bau (falls anwendbar): International Marine Certification Institute (IMCI)

Adresse: Rue Abbé Cuypers 3 B-1040

Stadt: Brussels **Postleitzahl:** _____ **Land:** Belgium **Identifikationsnummer:** 0609

EG-Prüfbescheinigung[1] Nummer (falls anwendbar): _____ **Datum:** __ / __ / ____

Benutztes Modul für Geräuschemissionen: ☐ A ☐ A1 ☐ G ☐ H

Name der benannten Stelle für Geräuschemissionen (falls anwendbar): _____

Adresse: _____

Stadt: _____ **Postleitzahl:** _____ **Land:** _____ **Identifikationsnummer::** _____

EG-Prüfbescheinigung[1] Nummer (falls anwendbar): _____ **Datum:** __ / __ / ____

Andere angewendete Richtlinie(n): _____

BESCHREIBUNG DES SPORTBOOTES:

Sportbootidentifikationsnummer: ☐☐ - L D C ☐☐☐☐☐☐☐☐

Modellbezeichnung des Sportbootes: _____ **Typ oder Nummer:** _____

Art der Konstruktion:
☐ Fest ☐ Aufblasbar ☐ Fest/Aufblasbar (RIB)

Typ des Rumpfes:
☐ Einrümpfer ☐ Mehrrümpfer

Baumaterial des Rumpfes:
☐ Aluminium, -legierungen ☐ Faserverstärkter Kunststoff, GFK
☐ Stahl, -legierungen ☐ Holz
☐ anderes (beschreibe): _____

Sportboot Entwurfskategorie(n) bezüglich der größten Anzahl der an Bord zulässigen Personen:

Kategorie	Anzahl der Personen	Max. Zuladung (kg)
A		
B		
C		
D		

Rumpflänge L_H: _____m
Rumpfbreite B_H: _____m
Maximaler Tiefgang T: _____m

Deck:
☐ geschlossen
☐ teilweise geschlossen
☐ offen

Typ des Hauptantriebs:
☐ Segel, projizierte Segelfläche *As*: _____m²
☐ Muskelantrieb
☐ Maschine/Motor
☐ anderer (beschreibe): _____

Installierter Antrieb (falls anwendbar):
☐ Dieselantrieb (CI)
☐ Benzinantrieb (SI)
☐ Flüssiggasantrieb (LNG, CNG)
☐ Elektroantrieb
☐ anderer (beschreibe): _____

Installierter Abtrieb (falls anwendbar):
☐ Außenborder
☐ Innenborder mit herkömmlicher Welle
☐ Innenborder mit Z-Abtrieb
☐ Innenborder mit Pod-Drive
☐ Innenborder mit Sail-Drive
☐ anderer (beschreibe): _____

Integriertes Abgassystem (falls anwendbar): Ja ☐ Nein ☐
Höchste empfohlene Antriebsleitung: _____kW
Installierte Antriebsleistung: _____kW
Anzahl der Antriebe: _____#
Höchstes empfohlenes Antriebsgewicht[2]: _____kg

Diese Konformitätserklärung wird auf alleinige Verantwortung des Herstellers ausgestellt. Ich erkläre und versichere hiermit für den Hersteller, daß das oben bezeichnete Sportboot die Anforderungen gemäß Artikel 4 (1) und Anhang I der Richtlinie2013/53/EUerfüllt.

Name und Stellung: Alex Newton-Southon (Managing Director)
(Person, die für den Hersteller bzw. den Bevollmächtigten zeichnet)

Unterschrift und Titel: _____
(oder entsprechendes Zeichen)

Datum und Ort (dd/mm/yyyy): 02 / 04 / 2017

[1] Die Prüfbescheinigung mag unterschiedliche Bezeichnungen je nach Modul haben: (A1: Bescheinigung von Stabilität und Freibord,B:EU-Baumusterbescheinigung, G: Bescheinigung der Einzelprüfung)

[2] Nur für Fahrzeuge mit Außenbordern

The empty template was compiled and made available by the **International Marine Certification Institute** at www.imci.org. This document is under the sole responsibility of the manufacturer.

The empty template was compiled and made available by the **International Marine Certification Institute** at www.imci.org. This document is under the sole responsibility of the manufacturer.

Essential requirements (reference to relevant articles in Annex IA & IC of the Directive)	**Harmonised standards** Full Application	**Harmonised standards** Partial application, see tech. file	**Other reference documents** [3] Full Application	**Other reference documents** Partial Application , see tech. file	**Other proof of conformity** See technical. file	**Specify the harmonised [4] standards or other reference documents used** *(with year of publication like "EN ISO 8666:2002")*
	Tick only one box per line					***All lines right of ticked boxes must be filled in***
General requirements (2)						
Principal data – main dimensions	☒					EN ISO 86666:2016
Watercraft Identification Number – WIN (2.1)	☒					EN ISO 10087: 2006 ATTACHED TO CRAFT
Watercraft Builder's Plate (2.2)	☒	☐	☐	☐	☐	EN 1SO 14945:2004 (+AC2005)ATTACHED TO CRAFT
Protection from falling overboard and means of reboarding (2.3)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 15085:2003/Amd 1:2009
Visibility from the main steering position (2.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Owner's manual (2.5)	☒	☐	☐	☐	☐	(ISO 10240:2004/Amd 1:2015
Integrity and structural requirements (3)						
Structure (3.1)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12215-1 2000 AS PER PRODUCTION MANUAL
Stability and freeboard (3.2)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12217-3; 2015
Buoyancy and flotation (3.3)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12217-3: 201
Openings in hull, deck and superstructure (3.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Flooding (3.5)	☐	☐	☐	☐	☐	
Manufacturer's maximum recommended load (3.6)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 14946:2001 AS ON BUILDERS PLATE
Liferaft stowage (3.7)	☐	☐	☐	☐	☐	
Escape (3.8)	☐	☐	☐	☐	☐	
Anchoring, mooring and towing (3.9)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 15084:2003
Handling characteristics (4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Engines and engine spaces (5.1)						
Inboard engine (5.1.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Ventilation (5.1.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Exposed parts (5.1.3)	☐	☐	☐	☐	☐	
Outboard engine starting (5.1.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Fuel system (5.2)						
General – fuel system (5.2.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Fuel tanks (5.2.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Electrical systems (5.3)	☐	☐	☐	☐	☐	
Steering systems (5.4)						
General – steering system (5.4.1)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 8847:2004
Emergency arrangements (5.4.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Gas systems (5.5)	☐	☐	☐	☐	☐	
Fire protection (5.6)						
General – fire protection (5.6.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Fire-fighting equipment (5.6.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Navigation lights, shapes and sound signals (5.7)	☐	☐	☐	☐	☐	
Discharge prevention (5.8)	☐	☐	☐	☐	☐	
Annex I.B – Exhaust Emissions [5]						
Annex I.C – Noise Emissions [6]						
Noise emissions level (I.C.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Owner's manual (I.C.2)	☐	☐	☐	☐	☐	

[3] Wie nicht-harmonisierteNormen, anerkannte technische Regeln, Gesetze, Richtlinien, usw.
[4] Normen, die im Amtsblatt der EU veröffentlicht wurden
[5] Siehe Konformitätserklärung des Motorenherstellers
[6] Nur auszufüllen für Fahrzeuge mit Innenbordmotoren ohneintegriertes Abgassystem

DichiarazionediConformità delle Unità da Diportoai requisiti di Progettazione, Costruzione ed Emissione AcusticadellaDirettiva2013/53/EU

(Da compilarsi a cura del Costruttore o del Rappresentante Autorizzato)

Nome del Costruttore dell'unità: RS SAILING

Indirizzo: Premier Way, Abbey park, Romsey

Città: Southampton **Codice postale:** SO16 7AX **Paese:** United Kingdom

Nome del Rappresentante Autorizzato (se applicabile): _____

Indirizzo: _____

Città: _____ **Codice postale:** _____ **Paese:** _____

Modulo usato per la valutazione della progettazione e costruzione: ☐ A ☒ A1 ☐ B+C ☐ B+D ☐ B+E ☐ B+F ☐ G ☐ H

Nome dell'Organismo Notificato per la valutazione della progettazione e costruzione (se applicabile): International Marine Certification Institute (IMCI)

Indirizzo: _____

Città: _____ **Codice Postale:** _____ **Paese:** _____ **Numero ID:** ____

Numero di certificato [1] dell'Organismo Notificato (se applicabile): _____ **Data:** __ / __ / ____

Modulo usato per la valutazione di emissione acustica (se applicabile): ☐ A ☐ A1 ☐ G ☐ H

Nome dell'Organismo Notificato per la valutazione di emissione acustica (se applicabile): _____

Indirizzo: Rue Abbé Cuypers 3 B-1040

Città: Brussels **Codice Postale:** _____ **Paese:** Belgium **Numero ID:** 0609

Numero di certificato [1] dell'Organismo Notificato (se applicabile): _____ **Data:** __ / __ / ____

Altre Direttive Comunitarie applicate: _____

DESCRIZIONE DELL'UNITA' DA DIPORTO:

Numero di Identificazione dell'unità (WIN): | | | - | L | D | C | | | | | | | | | |

Marchio dell'unità: _____ **Modello o Tipo:** _____

Tipo di costruzione:
- ☐ Rigida
- ☐ Gonfiabile
- ☐ Rigida-Gonfiabile (RIB)

Tipo di scafo:
- ☐ Monoscafo
- ☐ Multiscafo

Materiale costruzione scafo:
- ☐ Alluminio, leghe alluminio
- ☐ Acciaio, leghe di acciaio
- ☐ Altro (specificare): _____
- ☐ Plastica rinforzata con fibre
- ☐ Legno

Categoria(-e) di progettazione con riferimento al numero massimo di persone ed al massimo carico trasportabili:

Categoria	Numero di Persone	Max. Carico trasportabile (kg)
A		
B		
C		
D		

Lunghezza dello scafo L_H: ____m
Larghezza dello scafo B_H: ____m
Massimo Pescaggio T: ____m

Coperta:
- ☐ Completamente pontata
- ☐ Parzialmente protetta
- ☐ Aperta

Principale propulsione dell'unità:
- ☐ Vela, area proiettata *As*: _____ m²
- ☐ Propulsione umana
- ☐ Motore/propulsione a motore
- ☐ Altro (specificare): _____

Tipo di motore istallato (se applicabile):
- ☐ Combustione interna, Diesel (CI)
- ☐ Combustione interna, Benzina (SI)
- ☐ Combustione interna, LPG/CNG
- ☐ Elettrico
- ☐ Altro (specificare): _____

Tipo di propulsione istallata (se applicabile):
- ☐ Fuoribordo
- ☐ Entrobordo con linea d'asse
- ☐ Z o Sterndrive senza scarico integrato
- ☐ Z o Sterndrive con scarico integrato
- ☐ Propulsione a Pod
- ☐ Altro (specificare): _____

Emissione gassosa integrale (se applicabile): Si ☐ No ☐

Massima Potenza del motore installabile: ____kW
Potenza del motore istallato: ____kW
Numero dei motori di propulsione: ____#
Massima massa [2] del motore installabile ____kg

Questa dichiarazione di conformità è rilasciata sotto l'esclusiva responsabilità del Costruttore. Io sottoscritto dichiaroper contodel Costruttoreche l'unità da diporto sopra descritta è conforme ai requisiti specificati all'Articolo4 (1) eall'Allegato I della Direttiva2013/53/EU.

Nome e funzione: Alex Newton-Southon (Managing Director)
(identificazione della persona che ha il potere di firma per conto del costruttore o del suo rappresentante autorizzato)

Firma e titolo: _____
(o marcatura equivalente)

Data e luogo di emissione (gg/mm/aaaa): 02 / 04 / 2017

[1] Il documento può avere un nome differente per ciascun modulo (A1:Rapporto di stabilità e galleggiamento, B: Certificato di esame CE del tipo; G: Certificato di conformità, ecc.)
[2] Solo per barche con motore fuoribordo

The empty template was compiled and made available by the **International Marine Certification Institute** at www.imci.org. This document is under the sole responsibility of the manufacturer.

The empty template was compiled and made available by the **International Marine Certification Institute** at www.imci.org. This document is under the sole responsibility of the manufacturer.

Requisiti essenziali (riferimento agli articoli degli Allegati IA &e IC della Direttiva 2013/53/EU)	**Standard armonizzati** Applicazione completa	**Standard armonizzati** Applicaz. parziale, vedi file tecn.	**Altri documenti di riferimento** [3] Applicazione completa	**Altri documenti di riferimento** Applicaz. parziale, vedi file tecn.	**Altro metodo di conformità utilizzato** Vedi file tecnico	**Specificare gli standard armonizzati** [4] **o altri documenti di riferimento usati** *(con anno di pubblicazione per esempio "EN ISO 8666:2002")*
	Segnare solo 1 casella a linea					***Tutte le linee alla destra delle caselle vanno compilate***
Requisiti generali (2)						
Dati – dimensioni principali	☒					EN ISO 86666:2016
Numero di Identificazione dell'Unità – WIN (2.1)	☒					EN ISO 10087: 2006 ATTACHED TO CRAFT
Targhetta del Costruttore dell'Unità da diporto (2.2)	×					EN 1SO 14945:2004 (+AC2005)ATTACHED TO CRAFT
Protezione contro le cadute fuoribordo e mezzi di rientro a bordo (2.3)	×					ISO 15085:2003/Amd 1:2009
Visibilità dalla postazione principale di governo (2.4)						
Manuale del proprietario (2.5)	×					(ISO 10240:2004/Amd 1:2015
Resistenza e requisiti strutturali (3)						
Struttura (3.1)	×					EN ISO 12215-1 2000 AS PER PRODUCTION MANUAL
Stabilità e bordo libero (3.2)	×					EN ISO 12217-3; 2015
Galleggiabilità (3.3)	×					EN ISO 12217-3: 201
Aperture nello scafo, nel ponte e nella sovrastruttura (3.4)						
Allagamento (3.5)						
Massima portata raccomandata dal Costruttore (3.6)	×					EN ISO 14946:2001 AS ON BUILDERS PLATE
Alloggiamento zattere di salvataggio (3.7)						
Evacuazione (3.8)						
Ancoraggio, ormeggio e rimorchio (3.9)	×					ISO 15084:2003
Caratteristiche di manovra (4)						
Motori e compartimenti motori (5.1)						
Motore entrobordo (5.1.1)						
Ventilazione (5.1.2)						
Parti esposte (5.1.3)						
Avviamento motore fuoribordo (5.1.4)						
Impianto carburante (5.2)						
Considerazioni generali – impianto carburante (5.2.1)						
Serbatoi carburante (5.2.2)						
Impianti elettrici (5.3)						
Sistemi di governo (5.4)						
Considerazioni generali – sistemi di governo (5.4.1)	×					ISO 8847:2004
Dispositivi di emergenza (5.4.2)						
Impianti del gas (5.5)						
Protezione antincendio (5.6)						
Considerazioni generali – protezione incendio (5.6.1)						
Attrezzature (5.6.2)						
Fanali di navigazione, sagome e segnali acustici (5.7)						
Prevenzione degli scarichi e impianti di trasferimento rifiuti a terra (5.8)						
Annesso I.B – Emissioni di gas di scarico [5]						
Annesso I.C – Emissioni acustiche [6]						
Livello di emissioni acustiche (I.C.1)						
Manuale del proprietario (I.C.2)						

[3] Norme non-armonizzate, regole, regolamenti, linee guida, ecc.
[4] Standard pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della EU
[5] Vedi Dichiarazione di Conformità del Costruttore del motore
[6] Da compilare solo per barche con motore entrobordo o motori sterndrive senza scarico integrato

Declaración de Conformidad de Embarcaciones de Recreo con los requisitos de Diseño, Constrncción y Emisión Sonora de la Directiva 2013/53/UE

(A cumplimentar por el astillero o representante autorizado)

Nombre del constructor: RS SAILING

Dirección: Premier Way, Abbey Park

Ciudad: Southampton **Código Postal:** SO16 7AX **País:** United Kingdom

Nombre del representante autorizado (si procede): _____

Dirección: _____

Ciudad: _____ **Código Postal:** _____ **País:** _____

Módulo utilizado en la evaluación de diseño y construcción: ☒ A ☐ A1 ☐ B+C ☐ B+D ☐ B+E ☐ B+F ☐ G ☐ H

Nombre del Organismo Notificado en la evaluación de diseño y construcción (si procede): International Marine Certification Institute (IMCI)

Dirección: Rue Abbé Cuypers 3 B-1040

Ciudad: Brussels **Código Postal:** _____ **País:** Belgium **Número ID:** 0609

Número del Certificado[1] del Organismo Notificado (si procede): _____ **Fecha:** __ / __ / ____

Módulo utilizado en la evaluación de emisiones sonoras (si procede): ☐ A ☐ A1 ☐ G ☐ H

Nombre del Organismo Notificado para la evaluación emisiones sonoras (si procede): _____

Dirección: _____

Ciudad: _____ **Código Postal:** _____ **País:** _____ **Número ID:** _____

Número del Certificado[1] del Organismo Notificado (si procede): _____ **Fecha:** __ / __ / ____

Otras Directivas Comunitarias aplicadas: _____

DESCRIPCIÓN DE LA EMBARCACIÓN:

Número de Identificación de la embarcación: [ ][ ] - [L][D][C][ ][ ][ ][ ][ ][ ][ ][ ][ ]

Marca de la embarcación: _____ **Modelo o Tipo:** _____

Tipo de construcción:
- ☐ Rigida
- ☐ Inflable
- ☐ Semi-Rígida (RIB)

Tipo de casco:
- ☐ Monocasco
- ☐ Multicasco

Material de construcción del casco:
- ☐ Aluminio, aleaciones de aluminio
- ☐ Plástico Reforzado con Fibra de Vidrio
- ☐ Acero, aleaciones de acero
- ☐ Madera
- ☐ Otro (especifique): _____

Embarcación de Recreo
Número máximo de personas a bordo en función de la Categoría de Diseño:

Categoría	Número de Personas	Carga Máxima (kg)
A		
B		
C		
D		

Eslora de casco L_H: _____m
Manga B_H: m
Calado Máximo T_{max}: _____m

Cubierta:
- ☐ Cubierta completa
- ☐ Cubierta parcial
- ☐ Barco abierto

Tipo de propulsión principal:
- ☐ Vela, superficie vélica proyectada As: _____ m²
- ☐ Propulsión manual (remos, etc.)
- ☐ Propulsión motorizada
- ☐ Otro (especifique): _____

Tipo de motor instalado (si procede):
- ☐ Combustion Interna, Diesel (MEC)
- ☐ Combustion Interna, Gasolina (MEP)
- ☐ Combustion Interna, GLP/GNC
- ☐ Eléctrico
- ☐ Otro (especifique): _____

Tipo de propulsión instalada (si procede):
- ☐ Fueraboda
- ☐ Intraborda con eje
- ☐ Cola
- ☐ Propulsor azimutal
- ☐ Sail-drive
- ☐ Otro (especifique): _____

Sistema de escape integrado (si procede): Si ☐ No ☐
Potencia propulsora máxima recomendada: _____kW
Potencia Propulsora instalada: _____kW
Número de motores propulsores: _____#
Masa máxima de motor[2] recomendada: _____kg

Esta declaración de conformidad se emite bajo la responsabilidad exclusiva del constructor. Yo declaro en nombre del constructor que la embarcación arriba descrita cumple con todos los requisitos esenciales especificadosen el Artículo 4 (1) y en el Anexo I de la Directiva2013/53/UE.

Nombre y cargo: Alex Newton-Southon (Managing Director)
(identificación de la persona con poder para firmar en nombre del constructorosu representante autorizado)

Firma y sello:
(o marca equivalente)

Fecha y lugar de emisión (día/mes/año): 04 / 04 / 2017

[1] El documento puede tener un nombre diferente en función de cada módulo (A1: Estudio de Estabilidad y flotabilidad, B: Certificacion de Examen CE, G: Certificado de conformidad, etc.).
[2] Sólo para embarcaciones con propulsión mediante motor Fueraborda.

The empty template was compiled and made available by the **International Marine Certification Institute** at www.imci.org. This document is under the sole responsibility of the manufacturer.

The empty template was compiled and made available by the **International Marine Certification Institute** at www.imci.org. This document is under the sole responsibility of the manufacturer.

Requisitos esenciales (referencia a los apartados de los Anexos IA y IC de la Directiva)	**Normativa armonizada** Aplicación completa	**Normativa armonizada** Aplicación parcial, ver documentación técnica	**Otra document. de referencia** [3] Aplicación completa	**Otra document. de referencia** [3] Aplicación parcial, ver documentación técnica	**Otra prueba de conformidad** ver documentación técnica	**Especifique las normas armonizadas** [4] **u otros documentos utilizados** *(incluya el año de publicación, por ej. "EN ISO 8666:2002")*
	Marque una casilla por línea					***Rellene las líneas a la dcha. de las casillas marcadas***
Requisitos generales (2)						
Características Principales - Dimensiones	☒					EN ISO 86666: 2016
Número de Identificación de la embarcación – CIN (2.1)	☒					EN ISO 10087: 2006 ATTACHED TO CRAFT
Placa del Constructor (2.2)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 14945: 2004 (+AC2005) ATTACHED TO CRAFT
Prevención de caida por la borda y medios de reembarque (2.3)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 15085: 2003/Amd 1: 2009
Visibilidad desde el puesto principal de gobierno (2.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Manual del propietario (2.5)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 10240: 2004/Amd 1: 2015
Requisitos estructurales (3)						
Estructura (3.1)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12215-12000 AS PER PRODUCTION MANUAL
Estabilidad y francobordo (3.2)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12217-3: 2015
Flotabilidad (3.3)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12217-3: 2015
Aberturas en casco, cubierta y superestructura (3.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Entrada masiva de agua (3.5)	☐	☐	☐	☐	☐	
Carga máxima recomendada por el fabricante (3.6)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 14946: 2001 AS ON BUILDERS PLATE
Estiba de la balsa salvavidas (3.7)	☐	☐	☐	☐	☐	
Evacuación (3.8)	☐	☐	☐	☐	☐	
Fondeo, amarre y remolque (3.9)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 15084: 2003
Caracteristicas de manejo (4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Motores y recintos para motores (5.1)						
Motor intraborda (5.1.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Ventilación (5.1.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Partes al descubierto (5.1.3)	☐	☐	☐	☐	☐	
Arranque de los motores fueraborda (5.1.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
Sistema de combustible (5.2)						
Generalidades – Sistema de combustible (5.2.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Depósitos de combustible (5.2.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Sistemas eléctricos (5.3)	☐	☐	☐	☐	☐	
Sistemas de gobierno (5.4)						
Generalidades – Sistema de gobierno (5.4.1)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 8847: 2004
Dispositivos de emergencia (5.4.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Aparatos de gas (5.5)	☐	☐	☐	☐	☐	
Protección contra incendios (5.6)						
Generalidades – Protección contra incendios (5.6.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Dispositivos de emergencia (5.4.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
Luces de navegación, marcas y señales de sonido (5.7)	☐	☐	☐	☐	☐	
Prevención de vertidos (5.8)	☐	☐	☐	☐	☐	
Anexo I.B – Emisiones de escape [5]						
Anexo I.C – Emisiones sonoras [6]						
Nivel de emisiones sonoras (I.C.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
Manual de usuario (I.C.2)	☐	☐	☐	☐	☐	

[3] Tales como las normas no armonizadas, normas, reglamentos, directrices, etc.
[4] Normas publicadas en el Diario Oficial de la UE.
[5] Ver la Declaración de Conformidad del fabricantedel motor.
[6] Solo cumplimentar para embarcaciones con motor intraborda o con cola sin escape integrado

符合欧盟 2013/52/EU 指令有关游艇设计、建造和噪音要求的声明

(由制造商或者授权代表完成)

游艇生产厂：RS SAILING

地址：Premier Way, Abbey park, Romsey

城镇：Southampton　邮政编码：SO16 7AX　国家：United Kingdom

授权代表（如适用）：

地址：

城镇：　邮政编码：　国家：

设计与建造评估模式：☐ A ☒ A1 ☐ B+C ☐ B+D ☐ B+E ☐ B+F ☐ G ☐ H

设计和施工评估认证机构的名称（如适用）：International Marine Certification Institute (IMCI)

地址：Rue Abbé Cuypers 3 B-1040

城镇：Brussels　邮政编码：　国家：Belgium　身份号码：0609

认证机构的证书号码[1]（如适用）：　日期：　/　/

噪音产生评估模式：☐ A ☐ A1 ☐ G ☐ H

噪音产生评估认证机构的名称（如适用）：

地址：

城镇：　邮政编码：　国家：　身份号码：

认证机构的证书号码[1]（如适用）：　日期：　/　/

其他机构指令应用：

游艇的描述：

船舶识别号：　- LDC

游艇的品牌名：　型号或者类型：

建造类型：
☐ 刚性的　☐ 可充气的　☐ 刚性和充气混合

船体类型：
☐ 单体船　☐ 双体船

船体结构材料：
☐ 铝，铝合金　☐ 模具纤维增强材料
☐ 钢，钢合金　☐ 木
☐ 其它（说明）：

游艇
设计类别对应的最大推荐乘坐人员数量：

类别	人员数量	最大负载 (kg)
A		
B		
C		
D		

船长 L_H：　m
船宽 B_H：　m
最大吃水 T：　m

甲板：
☐ 全封闭式
☐ 部分封闭式
☐ 敞开式

船的主推进力：
☐ 帆, 预计帆面积：　m^2
☐ 人力推进
☐ 引擎/电动机推进
☐ 其它（说明）：

安装的引擎类型（如适用）：
☐ 内燃，柴油 (CI)
☐ 内燃，汽油 (SI)
☐ 内燃，液化石油气/天然气 (LNG, CNG)
☐ 电力
☐ 其它（说明）：

安装的推进器类型（如适用）：
☐ 外挂机
☐ 内置机带传统轴
☐ Z 轴或者尾轴
☐ 船底垂直伸出
☐ 帆推进
☐ 其它（说明）：

整合排气推进（如适用）：　是 ☐　否 ☐
最大推荐引擎功率：　kW
安装引擎的功率：　kW
推进引擎的数量：　#
最大推荐引擎质量[2]：　kg

本符合声明是在制造商的唯一责任下发出的。我代表制造商声明上述游艇满足条款 4（1）和指令 2013/53/EU 附录 I 的要求。

名称和职务：Alex Newton-Southon (Managing Director)
（制造商签名人或其授权代表签字）

签名和职位：
(或等效标记)

发出日期和地点(dd / mm / yyyy): 02 / 04 / 2017

[1] 文档可能根据每个模式有一个不同的名称 (A1 : 稳定性和浮力的报告，B : EC 型式检验证书，G : 合格证等)

[2] 只适用外挂动力船

The empty template was compiled and made available by the International Marine Certification Institute at www.imci.org. This document is under the sole responsibility of the manufacturer

The empty template was compiled and made available by the International Marine Certification Institute at www.imci.org This document is under the sole responsibility of the manufacturer.

基本要求 (参考相关文章在指令的附件 IA 和 IC)	应用标准 全部适用	应用标准 部分适用，见技术文件	其它参考文献[3] 全部适用	其它参考文献 部分适用，见技术文件	其它合格证明 见技术文件	说明应用的标准[4]或使用其他参考文件 (包括出版年份，如 "EN ISO 8666:2002")
	每行只打×一个方框					有打×的方框必须填写
(2)一般要求						
主要数据——主要尺寸	☒					EN ISO 86666:2016
船舶识别号 (2.1)	☒					EN ISO 10087: 2006 ATTACHED TO CRAFT
船舶建造牌 (2.2)	☒	☐	☐	☐	☐	EN 1SO 14945:2004 (+AC2005)ATTACHED TO CRAFT
防止落水和重新登船 (2.3)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 15085:2003/Amd 1:2009
从主操舵位置的视野 (2.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
用户手册 (2.5)	☒	☐	☐	☐	☐	(ISO 10240:2004/Amd 1:2015
(3)完整性和结构要求						
结构 (3.1)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12215-1 2000 AS PER PRODUCTION MANUAL
稳定性和干舷 (3.2)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12217-3; 2015
浮力和浮态 (3.3)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 12217-3: 201
在船体、甲板和上层建筑的开口 (3.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
进水 (3.5)	☐	☐	☐	☐	☐	
制造商推荐的最大负荷 (3.6)	☒	☐	☐	☐	☐	EN ISO 14946:2001 AS ON BUILDERS PLATE
救生筏装载 (3.7)	☐	☐	☐	☐	☐	
逃生系统 (3.8)	☐	☐	☐	☐	☐	
锚泊、系泊和拖船设施 (3.9)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 15084:2003
(4)操控特征	☐	☐	☐	☐	☐	
发动机和引擎空间 (5.1)						
内置发动机 (5.1.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
通风 (5.1.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
外露部分 (5.1.3)	☐	☐	☐	☐	☐	
舷外发动机启动 (5.1.4)	☐	☐	☐	☐	☐	
燃油系统 (5.2)						
一般—燃油系统 (5.2.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
油箱 (5.2.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
电气系统 (5.3)	☐	☐	☐	☐	☐	
操舵系统 (5.4)						
一般—转向系统 (5.4.1)	☒	☐	☐	☐	☐	ISO 8847:2004
紧急安排 (5.4.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
气体系统 (5.5)	☐	☐	☐	☐	☐	
消防系统 (5.6)						
一般—防火系统 (5.6.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
消防设备 (5.6.2)	☐	☐	☐	☐	☐	
航行灯、信号球和声音信号 (5.7)	☐	☐	☐	☐	☐	
排污防护 (5.8)	☐	☐	☐	☐	☐	
附件 B -废气排放[5]						
附件 C -噪音产生[6]						
噪音排放水平 (I.C.1)	☐	☐	☐	☐	☐	
用户手册 (I.C.2)	☐	☐	☐	☐	☐	

[3] 非应用标准，法规，规范，指引等

[4] 在 EU 官方刊物所出版的标准

[5] 参照主机生产商的宣告声明

[6] 只适用于内置机或尾轴机但没有整合排气的船舶

English

Sustainability & Recycling

Hull

RS Comptec PE3 polyethylene hull material is 100% recyclable. For information about recycling facilities in your region please contact your local RS dealer or search on-line for HDPE (high density polyethylene) recycling. We are able to accept hulls for recycling at RS HQ or at our rotomoulder, in the UK.

Spars, foils & other metal parts

RS aluminium spars, foils and other metal parts can be recycled – please search online for your local facilities – or parts may be returned to RS HQ in the UK for recycling.

Packaging

RS cardboard boxes are made from 100% recyclable material using 100% managed woodland materials – a high percentage of which are recycled.

RS polythene hull wrapping material is bio-based, made from 51% sugar cane waste instead of oil – it is officially re-classified as paper and is totally recyclable.

Please re-use or recycle RS packaging to continue the good practice.

Français

Développement durable et recyclage

Coque

Le matériau de coque en polyéthylène RS Comptec PE3 est 100 % recyclable. Pour connaître les infrastructures de recyclage de votre région, contactez votre distributeur RS local ou effectuez une recherche en ligne sur le recyclage du PEHD (polyéthylène haute densité). Nous acceptons les coques à recycler au siège de RS ou sur notre site de rotomoulage au Royaume-Uni.

Espars, ailes portantes et autres pièces métalliques

Les espars, ailes portantes et autres pièces métalliques RS sont recyclables. Veuillez effectuer une recherche en ligne pour trouver votre infrastructure de recyclage locale ou les ramener au siège de RS au Royaume-Uni.

Emballages

Les cartons d'emballage RS sont fabriqués à partir de matériaux 100 % recyclables issus exclusivement de forêts gérées durablement, dont une grande partie de matériaux recyclés.

Le matériau d'emballage des coques en polyéthylène RS est biosourcé (fabriqué avec 51 % de bagasse de canne à sucre au lieu de pétrole). Officiellement reclassifié comme papier, il est entièrement recyclable.

Veuillez réutiliser ou recycler les emballages RS afin de poursuivre ces bonnes pratiques.

Deutsch

Nachhaltigkeit und Recycling

Rumpf
Das Rumpfmaterial RS Comptec PE3 aus Polyethylen ist zu 100 % recyclebar. Weitere Informationen über die Recyclinganlagen in Ihrer Region erhalten Sie bei Ihrem örtlichen RS-Händler oder suchen Sie online nach Recycling von HDPE (hochdichtes Polyethylen). In unserem RS Hauptsitz oder der Rotationsgussanlage in Großbritannien nehmen wir Rümpfe zwecks Recycling zurück.

Rundhölzer, Folien und andere Metallteile
RS-Aluminiumrundhölzer, Folien und andere Metallteile können recycled werden. Bitte suchen Sie online nach den entsprechenden Anlagen vor Ort oder geben Sie sie an unseren RS Hauptsitz oder die Rotationsgussanlage in Großbritannien zum Recycling zurück.

Verpackung
RS-Pappkartons sind aus 100 % recyclefähigem Material, das zu 100 % aus kontrollierten Wäldern stammt und zum großen Teil bereits recycled ist.

Das Verpackungsmaterial eines RS-Polyethylenrumpfes basiert auf Bio-Kunststoff, der aus 51 % Zuckerrohrabfällen anstatt Öl hergestellt ist. Er ist offiziell als Papier eingestuft und somit vollständig recyclebar.

Bitte verwenden Sie die RS-Verpackung wieder oder führen Sie es dem Recycling zu, um die gute Vorgehensweise weiterzuführen.

Italiano

Sostenibilità e riciclaggio

Scafo
Il materiale dello scafo in polietilene RS Comptec PE3 è riciclabile al 100%. Per informazioni sugli impianti di riciclaggio nella tua regione, contatta il tuo rivenditore RS locale oppure ricerca online informazioni su come riciclare il polietilene ad alta densità (HDPE). Siamo a disposizione per ricevere gli scafi da riciclare presso la sede centrale RS o lo stabilimento di stampaggio rotazionale nel Regno Unito.

Traverse, foil e altre parti metalliche
È possibile riciclare direttamente le traverse in alluminio, i foil e le altre parti metalliche (ricerca online le strutture più vicine a te), oppure restituirle alla sede centrale RS nel Regno Unito per essere riciclate.

Imballaggio
Gli imballaggi in cartone RS sono riciclabili al 100%, poiché sono realizzati con materiali completamente provenienti da foreste gestite e in gran parte riciclati.

Il materiale di imballaggio dello scafo in polietilene RS è di origine biologica. Poiché è realizzato al 51% con scarti della canna da zucchero al posto del petrolio, è ufficialmente riclassificato come carta ed è completamente riciclabile.

Riutilizza o ricicla l’imballaggio RS per proseguire con le buone pratiche

.

Español

Sostenibilidad y reciclaje

Casco

El material del casco RS Comptec PE3 de polietileno es 100 % reciclable. Si desea información sobre los puntos de reciclaje que tiene a su disposición en su zona, póngase en contacto con su distribuidor local. También puede buscar por Internet las palabras “reciclaje de PEAD (polietileno de alta densidad)” o “HDPE” en inglés. En nuestra central y en nuestras instalaciones de rotomoldeado del Reino Unido, también recogemos cascos para su reciclaje.

Perchas, planchas y otros elementos metálicos

Las perchas y planchas de aluminio y demás elementos metálicos que fabrica RS son reciclables. Puede encontrar en Internet el punto de reciclaje más cercano. Si lo prefiere, estas piezas se pueden enviar a nuestras instalaciones del Reino Unido para su posterior reciclaje.

Embalaje

Las cajas de cartón que utilizamos están hechas de materiales 100 % reciclables procedentes de bosques gestionados y, además, una parte importante de dichos materiales son reciclables.

El material que envuelve los cascos de polietileno está elaborado a partir de materia vegetal, en concreto un 51 % a base de subproductos de la caña de azúcar, en lugar de petróleo. Por lo tanto, se ha clasificado oficialmente como papel y es totalmente reciclable.

En beneficio del medio ambiente, le animamos a reutilizar o reciclar este material.

Appendix
Anhang
Appendice
Apéndice

A Basic Rigging Guide for Single Handed Dinghies

- Ensure the boat is head to wind.
- Attach the main halyard to head of mainsail.
- Attach the clew outhaul to mainsail.
- Hoist the mainsail (step mast if using a sleeved sail) and store the halyard in the halyard bag.
- Attach the boom to the gooseneck.
- Attach the cunningham.
- Attach the rudder stock/rudder/tiller assembly, ensuring the retaining clip has located.
- Ensure all hatches and bungs are closed prior to launch.

A Basic Rigging Guide for Double Handed Dinghies

- Ensure the boat is head to wind.
- Attach the spinnaker halyard, downhaul and tack line to the spinnaker.
- Pull the spinnaker into the chute and attach the spinnaker sheets.
- Attach the jib halyard to the head of the jib.
- Attach the jib sheets and lead them through the jib cleats.
- Hoist the jib and apply rig tension.
- Store the jib halyard in the halyard bag.
- Attach the main halyard to the head of the mainsail.
- Attach the clew outhaul to the mainsail.
- Hoist the mainsail and store the main halyard in the halyard bag.
- Attach the boom to the gooseneck.
- Attach the cunningham.
- Attach the rudder stock/rudder/tiller assembly, ensuring the retaining clip has located.
- Ensure all hatches & bungs are closed prior to launch.

A Basic Rigging Guide for Keel boats

- Ensure the boat is head to wind.
- Attach the spinnaker halyard and downhaul to the spinnaker.
- Pull the spinnaker into the chute and attach the spinnaker sheets, ensuring they lead through the barber haulers.
- Attach the spinnaker pole to the boom.
- Apply rig tension.
- Attach the jib halyard to the head of the jib.
- Attach the jib sheets and lead them through jib cleats.
- Hoist the jib and store the halyard in the halyard bag.
- Attach the boom to the gooseneck.
- Attach the main halyard to the head of the mainsail.
- Attach the clew outhaul to the mainsail.
- Hoist the mainsail and store the halyard in the halyard bag.
- Attach the cunningham.
- Ensure all bilges are empty.
- Ensure all hatches are closed.

Please note: A comprehensive commissioning and rigging guide for each individual class can be found on our website - www.RSsailing.com

Français

Notions de base pour gréer un dériveur solitaire

- Assurez-vous que le bateau est face au vent
- Fixer la drisse principale sur le point de drisse de grand-voile
- Attacher le point d'écoute de la grand-voile
- Hisser la grand-voile (en utilisant le guide) et ranger l'écoute dans le sac prévu à cet effet
- Fixer la bôme sur le vit de mulet
- Attacher le cunningham
- Fixez l'ensemble gouvernail / barre de gouvernail, en faisant attention de bien passer le clip de retenue
- S'assurer que tous les bouchons ou trappes sont fermés avant de mettre à l'eau

Notions de base pour gréer un dériveur en double

- Assurez-vous que le bateau est face au vent
- Attacher la drisse, le point d'amure et passer le bout de l'avaleur dans les patchs du spinnaker,
- Rentrer le spinnaker dans l'avaleur et fixer les écoutes
- Attacher la drisse de foc sur le point de drisse du foc
- Attacher les écoutes de foc en les faisant passer à travers les taquets de foc
- Hisser le foc jusqu'à avoir la bonne tension de haubans
- Ranger la drisse de foc dans son sac
- Fixer la drisse de grand-voile sur le point de drisse de grand-voile
- Attacher le point d'écoute de la grand-voile
- Hisser la grand-voile (en utilisant le guide) et ranger l'écoute dans le sac prévu à cet effet
- Fixer la bôme sur le vit de mulet
- Attacher le cunningham
- Fixer l'ensemble gouvernail / barre de gouvernail, en faisant attention de bien passer le clip de retenue
- S'assurer que tous les bouchons ou trappes sont fermés avant de mettre à l'eau

Notions de base pour gréer un quillard

- Assurez-vous que le bateau est face au vent
- Attacher la drisse et le point d'amure du spinnaker,
- Rentrer le spinnaker dans l'avaleur et attacher les écoutes, en s'assurant qu'elles passent dans les barbers
- Fixer le tangon sur le mât
- Régler la tension des haubans
- Attacher la drisse de foc sur le point de drisse du foc
- Attacher les écoutes de foc en les faisant passer à travers les taquets de foc
- Hisser le foc et ranger la drisse de foc dans son sac
- Fixer la drisse principale sur le point de drisse de la grand-voile
- Attacher le point d'écoute de la grand-voile
- Hisser la grand-voile (en utilisant le guide) et ranger l'écoute dans le sac prévu à cet effet
- Fixer la bôme sur le vit de mulet
- Attacher le cunningham
- S'assurer que toutes les cales sont vides.
- S'assurer que toutes les trappes sont fermées.

Veuillez noter: un service complet et guide de gréement pour chaque classe peuvent être trouvées sur notre site Web - www.RSsailing.com

Deutsch

Kurzanleitung zum Aufriggen (Einhandboote)

- Stellen Sie den Bug in den Wind
- Verbinden Sie das Ende des Grossfalls mit dem Kopf des Grosssegels.
- Verbinden Sie den Unterliekstrecker mit dem Horn des Grossseegels
- Ziehen Sie das Grossegel hoch (oder stellen Sie den Mast, falls Sie ein Masttaschensegel haben). Das Grossfall stecken Sie in die Fallentasche (falls vorhanden)
- Verbinden Sie den Baum mit dem Mast (am Lümmelbeschlag).
- Verbinden Sie den Vorliekstrecker mit dem Segel.
- Hängen Sie die Ruderanlage in die Ruderbeschläge ein und vergewissern Sie sich, dass sie gesichert ist.
- Vergewissern Sie sich, dass alle Inspektionsdeckel und Lenzstopfen geschlossen sind.

Kurzanleitung zum Aufriggen (Zweihandboote)

- Stellen Sie den Bug in den Wind
- Schlagen Sie den Gennaker an.
- Ziehen Sie den Gennaker in die Gennakertrompete.
- Verbinden Sie Fockfall und Fock.
- Bringen Sie die Fockschoten an und führen Sie sie in die Schotklemmen.
- Setzen Sie die Fock und sorgen Sie für Riggspannung.
- Verstauen Sie die Fockschot in der Fallentasche.
- Verbinden Sie das Ende des Grossfalls mit dem Kopf des Grosssegels.
- Verbinden Sie den Unterliekstrecker mit dem Horn des Grossseegels
- Ziehen Sie das Grossegel hoch (oder stellen Sie den Mast, falls Sie ein Masttaschensegel haben). Das Grossfall stecken Sie in die Fallentasche (falls vorhanden)
- Verbinden Sie den Baum mit dem Mast (am Lümmelbeschlag).
- Verbinden Sie den Vorliekstrecker mit dem Segel.
- Hängen Sie die Ruderanlage in die Ruderbeschläge ein und vergewissern Sie sich, dass sie gesichert ist.
- Vergewissern Sie sich, dass alle Inspektionsdeckel und Lenzstopfen geschlossen sind.

Kurzanleitung zum Aufriggen (Kielboote)

- Legen Sie das Boot mit dem Bug in den Wind.
- Schlagen Sie den Spinnaker an und ziehen sie ihn in die Spi-Trompete.
- Stecken die den Spinnakerbaum in die Aufnahmen am Grossbaum.
- Sorgen Sie für Riggspannung.
- Verbinden Sie Fockfall und Fock.
- Bringen Sie die Fockschoten an und führen Sie sie in die Schotklemmen.
- Setzen Sie die Fock und sorgen Sie für Riggspannung.
- Verstauen Sie die Fockschot in der Fallentasche.
- Verbinden Sie den Baum mit dem Mast (am Lümmelbeschlag).
- Verbinden Sie das Ende des Grossfalls mit dem Kopf des Grosssegels.
- Verbinden Sie den Unterliekstrecker mit dem Horn des Grossseegels
- Ziehen Sie das Grossegel hoch (oder stellen Sie den Mast, falls Sie ein Masttaschensegel haben). Das Grossfall stecken Sie in die Fallentasche (falls vorhanden)
- Verbinden Sie den Baum mit dem Mast (am Lümmelbeschlag).
- Verbinden Sie den Vorliekstrecker mit dem Segel.
- Hängen Sie die Ruderanlage in die Ruderbeschläge ein und vergewissern Sie sich, dass sie gesichert ist.
- Vergewissern Sie sich, dass die Bilge leer ist und alle Inspektionsdeckel geschlossen sind.

Hinweis: Eine einfache Anleitung zum Aufriggen finden Sie auch unter - www.RSsailing.com

Italiano

Guida di base per armare una deriva di tipo 'singolo'

- Assicurarsi che la barca sia prua al vento
- Fissare la drizza alla testa della randa
- Legare la base della randa al tesabase
- Issare la randa (oppure issare l'albero in caso di randa 'a calza') e riporre la drizza nella sua tasca
- Fissare la trozza del boma al suo supporto
- Legare il cunningham
- Montare il timone ed agganciarlo alla barca sincerandosi che il meccanismo di sicura sia in posizione
- Verificare che tutti i tappi siano chiusi prima di varare la barca!

Guida di base per armare una deriva tipo 'doppio'

- Assicurarsi che la barca sia prua al vento
- Armare il gennaker/spinnaker fissando drizza, eventuale retriever e cima della mura
- Introdurre il gennaker/spinnaker nella sua calza e legare le scotte
- Fissare la drizza fiocco sulla testa del fiocco
- Legare le scotte fiocco e passarle attraverso i passascotte e gli strozzatori appositi
- Issare il fiocco applicando la corretta tensione all'albero
- Riporre la drizza fiocco nell'apposita sacca
- Fissare la drizza alla testa della randa
- Legare la base della randa al tesabase
- Issare la randa e riporre la drizza nella sua tasca
- Fissare la trozza del boma al suo supporto
- Legare il cunningham
- Montare il timone ed agganciarlo alla barca sincerandosi che il meccanismo di sicura sia in posizione
- Verificare che tutti i tappi siano chiusi prima di varare la barca!

Guida di base per armare una barca a chiglia

- Assicurarsi che la barca sia prua al vento
- Armare lo spinnaker fissando drizza e retriever
- Recuperare lo spinnaker nella sua calza e legare le scotte passandole nei barber
- Attaccare il tangone sul boma
- Applicare la corretta tensione all'albero
- Fissare la drizza fiocco sulla testa del fiocco
- Legare le scotte fiocco e passarle attraverso i passascotte e gli strozzatori appositi
- Issare il fiocco e riporre la sua drizza nell'apposita sacca
- Fissare la trozza del boma al suo supporto
- Fissare la drizza alla testa della randa
- Legare la base della randa al tesabase
- Issare la randa e riporre la drizza nella sua tasca
- Legare il cunningham
- Verificare che le sentine siano asciutte
- Verificare che i tappi siano chiusi

Una guida esaustiva per ogni singola classe può essere trovata sul nostro sito - www.RSsailing.com

Español

Guía básica para aparejar un velero monoplaza

- Asegúrate de que el barco está proa al viento.
- Ata la driza al puño de driza de la mayor.
- Fija el puño de escota a la botavara.
- Iza la mayor (arbola el mástil si usas una vela enfundada) y aduja la driza en su bolsa.
- Conecta la botavara al pinzote.
- Pasa el cabo del Cunningham.
- Cuelga el timón asegurándote de que el clip de seguridad está bien colocado.
- Asegúrate de que todos los tambuchos y tapones están bien cerrados antes de poner el barco a flote.

Guía básica para aparejar un velero doble.

- Asegúrate de que el barco está proa al viento.
- Ata la driza, la cargadera y el puño de amura del asimétrico.
- Ponle las escotas y mete el spi en la chupona.
- Fija el puño de amura y ata el puño de driza del foque a su driza.
- Ata las escotas a su puño y pásalas por los escoteros hasta las mordazas.
- Iza el foque y aplica tensión a la jarcia.
- Aduja la driza y métela en su bolsa.
- Ata la driza al puño de driza de la mayor.
- Fija el puño de escota a la botavara.
- Iza la mayor y aduja la driza en su bolsa.
- Conecta la botavara al pinzote.
- Pasa el cabo del Cunningham.
- Cuelga el timón asegurándote de que el clip de seguridad está bien colocado.
- Asegúrate de que todos los tambuchos y tapones están bien cerrados antes de poner el barco a flote.

Guía básica para aparejar un velero quillado.

- Asegúrate de que el barco está proa al viento.
- Ata la driza, la cargadera y el puño de amura del asimétrico.
- Mete el spi en la chupona y ponle las escotas asegurándote de que pasan por los barbers.
- Coloca el tangón junto a la botavara.
- Aplica tensión a la jarcia.
- Fija el puño de amura y ata el puño de driza del foque a su driza.
- Ata las escotas a su puño y pásalas por los escoteros hasta las mordazas.
- Iza el foque y aduja la driza en su bolsa.
- Conecta la botavara al pinzote del mástil.
- Ata la driza de la mayor al puño de driza.
- Fija el puño de escota a la botavara.
- Iza la mayor y aduja la driza en su bolsa.
- Pasa el Cunningham.
- Asegúrate de que la sentina está seca.
- Asegúrate de que todos los tambuchos están bien cerrados.

Recuerda que dispones deuna completa guía de aparejado y puesta a punto de cada modelo en nuestra web - www.RSailing.com

RS Sailing

RS Sailing
Premier Way
Abbey Park
Romsey
Hampshire
SO51 9DQ
United Kingdom

+44(0) 1794 526760

info@RSsailing.com



RSsailing.com