

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

ANNEXE 7.2

CODE DES RÉGATES EN MER

SOMMAIRE

CHAPITRE I.....	5
OBJET	5
Article 1 : Objet.....	5
Article 2 : Compétiteurs, rameurs et barreurs	5
Article 3 : Équipage	5
Article 4 : Bateau d'aviron	5
Article 5 : Régate.....	5
CHAPITRE II.....	6
COMPÉTITEURS	6
Article 6 : Obligation de licence	6
Article 7 : Certificat médical.....	6
Article 8 : Assurance des compétiteurs étrangers.....	6
Article 9 : Comportement du compétiteur.....	6
Article 10 : Catégories de rameurs.....	6
1) Catégorie jeune : tout rameur âgé de 14 ans ou moins	6
2) Catégorie junior : tout rameur âgé de 15 à 18 ans.....	7
3) Catégorie senior : tout rameur âgé de 19 ans et plus	7
Article 11 : Classification fonctionnelle	7
Article 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes	7
Article 13 : Limitations	7
1) Distance maximale parcourue en course avec départ groupé par rameur et par jour, hors épreuves de longue distance.....	7
2) Intervalle entre deux courses	8
Article 14 : Dispositions particulières concernant les barreurs.....	8
Article 15 : Équipement des compétiteurs.....	8
CHAPITRE III.....	9
BATEAUX	9
Article 16 : Classes de bateaux.....	9
Article 17 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons	9
1) Identification des bateaux.....	9
2) Matériel de sécurité	9
3) Les cale-pieds ou les chaussures	9
4) La jauge de restriction	10
5) Les avirons	10
6) Les appareils de télécommunication	11
7) Les produits chimiques.....	11
CHAPITRE IV	11
ORGANISATION D'UNE RÉGATE.....	11
Article 18 : Obligations de l'organisateur	11

Article 19 : Lignes de départ et d'arrivée	11
Article 20 : Marques de parcours	12
Article 21 : Avant-programme d'une régata	12
1) Des informations sur la régata	12
2) Des informations sur les parcours	12
3) Des informations sur les engagements et le tirage au sort	12
4) Des informations générales	13
Article 22 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet	13
1) Engagements	13
2) Forfait	13
3) Remplacement	13
4) Équipage incomplet	14
Article 23 : Directeur de course	14
Article 24 : Jury	14
1) Collaboration avec le comité d'organisation	14
2) Composition du jury	14
3) Missions du jury	14
4) Procès-verbal du jury	15
5) Sanctions	15
Article 25 : Comité d'équité	16
Article 26 : Délégués	16
Article 27 : Équipier référent	17
Article 28 : Réunion d'information	17
CHAPITRE V	18
DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE	18
Article 29 : Sécurité des compétiteurs	18
1) Incident, accident, malaise d'un compétiteur	18
2) Plans de circulation	18
3) Heures d'entraînement sur le parcours de compétition	18
4) Conditions de compétition défavorables et prévisibles	18
5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables	19
Article 30 : Règles générales	19
1) Équipement des bateaux	19
2) Avaries	19
3) Infractions aux règles de circulation	19
4) Accidents matériels et/ou corporels entre équipages	19
5) Conseils aux compétiteurs depuis l'extérieur du bateau	19
Article 31 : Procédures principales	19
1) Pavillons, matériels et schémas de départ	19
2) Observation à un équipage	21
3) Arrêt d'un équipage	21
4) Arrêt d'une course	21
Article 32 : Règles de déroulement d'une course	21
1) La pesée des barreurs et le contrôle de jauge	21
2) À l'embarquement	22
3) Sur le chemin du départ	22
4) Au départ	22
5) Pendant la course	24
6) Arrivée	25
7) Ex-æquo	26
8) Sur le chemin du retour et le débarquement	26
9) Réclamation	27

10) Conséquence d'une réclamation ou d'une course irrégulière	27
Article 33 : Modalités de recours contre une décision du bureau du jury	27
1) Modalités de recours	27
2) Application de la sanction	27
CHAPITRE VI	28
Article 34 : Principes généraux.....	28
Article 35 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements	28
Article 36 : Identifications sur les avirons	28
1) Fabricant.....	28
2) Partenaire	29
3) Autres identifications	29
Article 37 : Identifications sur les vêtements	29
1) Fabricant.....	29
2) Partenaire	29
CHAPITRE VII	30
Organisation des courses de Beach Rowing Sprints	30
(Sprints d'Aviron de Plage)	30
Article 38 - Caractéristiques du parcours	30
Article 39 - Marques de parcours	30
1) Plan du parcours	30
Un plan du parcours	30
2) Caractéristiques des bouées de virement	30
Pour des raisons de sécurité et de visibilité.....	30
3) Matérialisation de la zone d'arrivée	31
Le comité d'organisation	31
4) Maintien de la distance entre les bouées de virement	31
Le comité d'organisation	31
5) Incidence d'un marnage important sur le parcours	31
Si le parcours est situé sur une côte.....	31
Article 40 - Lignes de départ et d'arrivée.....	31
1) Largeur de la ligne de départ et d'arrivée à terre	31
2) Matérialisation de la ligne d'arrivée	31
3) Procédure de fin de course	31
Article 41 - Format des courses	31
1 ^{ère} option : « Slalom Aller & Retour »	32
2 ^{ème} option : « Slalom Aller-Retour en Ligne droite »	33
3 ^{ème} option : « Aller & Retour en Ligne droite »	34
Article 42 - Nombre de lignes de bouées	35
Article 43 - Système de progression	35
1) Le comité d'organisation définit le système de progression parmi l'un des formats suivants :	35
2) Les huit derniers équipages (phase finale).....	35
Article 44 - Attribution des lignes de bouées	35
1) Lorsqu'un système de progression.....	35
2) A l'issue de la première épreuve chronométrée	35
Article 45 - Le départ	35
1) Le départ	35
2) Les teneurs.....	36
3) Les coureurs.....	36
Article 46 - La procédure de départ.....	36
Article 47 - Faux départ.....	37
Article 48 - Responsabilité et obligations des compétiteurs	37
1) Virement de bouée	37

Lors des virements	37
2) Pénalités pour virement non conforme	37
L'équipage qui ne contourne pas correctement.....	37
3) Le barreur	37
Pour les bateaux barrés.....	37
4) Le coureur final sur la plage	37
A l'issue du parcours sur l'eau.....	37
5) Respect de l'intégrité physique.....	37
Les équipages doivent être attentifs et vigilants	37
Article 49 - Gênes.....	38
Article 50 - Arrivée de la course	38
Article 51 - Ex-aequo.....	38
Article 52 - Composition du jury	38
Article 53 - Les juges de parcours.....	38
Article 54 - Les juges de virement.....	39
Article 55 - Juge à l'arrivée	39

CHAPITRE I

OBJET

Article 1 : Objet

Le présent code régleme les régates à l'aviron disputées en France sous l'égide de la Fédération Française d'Aviron (FFA), autres que les compétitions internationales inscrites au calendrier de World Rowing.

Ce code s'applique aux régates en mer. Il ne s'applique ni aux régates eaux intérieures, ni aux compétitions d'aviron indoor qui sont réglementées par des codes spécifiques. Il peut être utilisé pour des régates sur des plans d'eau apparentés, grands lacs par exemple.

Article 2 : Compétiteurs, rameurs et barreurs

Le terme compétiteurs vise aussi bien les rameurs que les barreurs.

Les termes compétiteurs, rameurs et barreurs s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes sauf distinction expresse.

Article 3 : Équipage

Le terme équipage désigne les rameurs composant un bateau, y compris le barreur le cas échéant.

Article 4 : Bateau d'aviron

Un bateau d'aviron est un bateau dont tous les éléments porteurs y compris les axes des éléments mobiles doivent être fixés solidement au corps du bateau. Le siège du rameur peut être fixe ou se déplacer dans l'axe du bateau.

Un bateau ne répondant pas à cette définition sera exclu de la compétition.

Les bateaux sont armés en pointe ou en couple :

- en pointe lorsque chaque rameur n'a en mains qu'un aviron ;
- en couple lorsqu'il a un aviron dans chaque main.

Article 5 : Régate

Une régata à l'aviron de mer est une compétition donnant lieu à l'établissement d'un classement. Elle peut être organisée de différentes manières, en distinguant :

- Les courses avec départ groupé :

Une course avec départ groupé est une course dans laquelle un départ commun est donné aux équipages.

- Les courses contre la montre :

Une course contre la montre est une course dans laquelle un départ séparé est donné à chaque équipage.

- Les régates de Beach Rowing (Sprints d'Aviron de plage) :

Une régata de Beach Rowing est une épreuve sprint comprenant l'enchaînement d'une course à pied (départ et arrivée) avec un parcours sur l'eau comprenant au minimum un virement de bouée.

CHAPITRE II COMPÉTITEURS

Article 6 : Obligation de licence

Tous les compétiteurs doivent être titulaires d'une licence annuelle A ou U ou délivrée par la FFA ou par une fédération affiliée à World Rowing.

La licence D n'ouvre pas droit à la compétition.

Nationalité des compétiteurs : Application de l'article 5 de l'annexe 10. (Règlement des championnats et critères).

Tout engagement sans licence ou une licence non-valide entraînera l'exclusion de l'équipage en question.

Article 7 : Certificat médical

La participation aux compétitions est subordonnée à la possession d'une licence sportive.

Les modalités de ces documents sont définies dans le règlement médical de la FFA. (Chapitre III)

Tout manquement ou non-validité de certificat médical ou de questionnaire de santé entraînera l'exclusion de l'équipage en question.

Article 8 : Assurance des compétiteurs étrangers

Tout compétiteur non licencié à la FFA doit être assuré pour la maladie et contre les risques et les conséquences d'accidents.

Article 9 : Comportement du compétiteur

Tout compétiteur doit respecter le présent code avec loyauté, respect d'autrui, et sans mettre quiconque en danger. Tout compétiteur doit également respecter l'environnement du bassin de compétition et de la ville hôte.

Article 10 : Catégories de rameurs

La FFA classe les rameurs en catégories d'âge.

Pour favoriser la pratique de masse et encourager l'émulation, des catégories complémentaires peuvent être créées en fonction du niveau de valeur des compétiteurs et du type de compétition.

En cas d'engagement ou changement dans une catégorie d'âge non autorisée, ou en cas de pourcentage d'étrangers non conforme l'équipage en question sera exclu.

Les rameurs sont répartis en trois grandes catégories d'âge :

- Jeune ;
- Junior ;
- Senior.

Ces catégories comprennent elles-mêmes des sous-catégories d'âge.

Tous les âges indiqués dans ce règlement sont ceux atteints par le licencié dans le courant de l'année figurant sur sa licence.

1) Catégorie jeune : tout rameur âgé de 14 ans ou moins

Dans cette catégorie, on distingue les sous-catégories suivantes :

- J10 : tout rameur âgé de 10 ans ou moins ;
- J11 : tout rameur âgé de 11 ans ;

- J12 : tout rameur âgé de 12 ans ;
- J13 : tout rameur âgé de 13 ans ;
- J14 : tout rameur âgé de 14 ans.

Les J10 ne peuvent participer qu'à des animations, adaptées à leur âge, non régies par ce code des régates.

Ils ne peuvent concourir dans les catégories d'âge supérieur.

Les J11 ne peuvent participer qu'à des compétitions en J11 et J12.

Les J12, J13 et J14 peuvent participer à toutes les épreuves de la catégorie jeune, sous réserve de respecter la notion d'âge maximum.

Les rameurs de la catégorie jeune ne peuvent pas concourir dans les catégories junior ou senior.

2) Catégorie junior : tout rameur âgé de 15 à 18 ans

Dans cette catégorie, on distingue les sous-catégories suivantes :

- J15 : tout rameur âgé de 15 ans ;
- J16 : tout rameur âgé de 16 ans ;
- J17 : tout rameur âgé de 17 ans ;
- J18 : tout rameur âgé de 18 ans.

Les J15, J16, J17 et J18 peuvent participer à toutes les épreuves de la catégorie junior sous réserve de respecter la notion d'âge maximum.

3) Catégorie senior : tout rameur âgé de 19 ans et plus

Les compétitions de cette catégorie sont ouvertes à tous les rameurs âgés de 15 ans et plus.

Il existe dans cette catégorie une classification master pour tout rameur âgé d'au moins 40 ans.

Article 11 : Classification fonctionnelle

La FFA reconnaît également des rameurs para-aviron de la classification pour lesquels des compétitions spécifiques sont organisées en fonction de leur handicap.

La classification fonctionnelle permet de classer les rameurs para-aviron selon les mêmes modalités que celles du code World Rowing :

- PR1 : Bras, Épaules ;
- PR2 : Tronc, Bras ;
- PR3 : Jambes, Tronc, Bras ;

PR3-PD : handicap physique ;

PR3-B1, 2 ou 3 : troubles visuels ;

La classification est réalisée par un expert médical et un technicien sportif agréés.

Article 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes

Les femmes peuvent participer aux épreuves hommes.

Les équipages des épreuves mixtes sont constitués à parité d'hommes et de femmes.

Article 13 : Limitations

1) Distance maximale parcourue en course avec départ groupé par rameur et par jour, hors épreuves de longue distance.

Sauf en cas de manche recourue, la distance maximale parcourue en course par rameur et par jour est la suivante, hors épreuve de longue distance :

- catégorie Jeune : 3 000 mètres ;
- catégorie Junior : 6 000 mètres.

2) Intervalle entre deux courses

Pour chaque rameur, l'intervalle entre deux départs de courses est d'au moins deux heures, sauf en cas de manche recourue où l'intervalle est laissé à l'appréciation du président du Jury. Cette obligation ne s'applique pas aux épreuves de Beach Rowing Sprints.

Article 14 : Dispositions particulières concernant les barreaux

Le barreur est admis sans distinction de sexe, ni d'âge.

Son poids minimal est fixé à 55 kg pour toutes les épreuves.

Pour atteindre le poids minimal, le barreur peut disposer d'une surcharge de poids libre. Celle-ci ne peut être constituée d'un liquide. Elle doit être placée le plus près possible du barreur. En cas de manquement, non-conformité ou si cette surcharge n'est pas présente, l'équipage sera exclu.

La surcharge éventuelle et les équipements ou matériels portés par le barreur ne doivent en aucun cas porter atteinte à sa sécurité en cas de chavirage.

Le barreur est pesé chaque jour de compétition, habillé en tenue de compétition, au plus tôt deux heures et au plus tard une heure avant la première course à laquelle il participe.

Tout barreur en retard à la pesée recevra un avertissement.

Tout barreur non pesé exclura son équipage.

Article 15 : Équipement des compétiteurs

Chaque compétiteur doit porter, d'une manière uniforme, la tenue de compétition aux couleurs de son association.

Cette tenue de compétition est composée d'une combinaison ou d'un ensemble short-maillot.

Les autres pièces de vêtements apparentes telles que les maillots sous la tenue de compétition, les collants et les couvre-chefs ne font pas partie de la tenue de compétition. Si elles sont portées, elles doivent l'être, à l'identique, par tous les membres de l'équipage exception faite pour les couvre-chefs.

Le port d'un couvre-chef est autorisé pour tout ou partie de l'équipage. Dans ce cas, ceux qui le portent doivent avoir le même.

Par couvre-chef, on entend : casquette, foulard, chapeau, bandeau, etc.

En cas d'équipage mixte de clubs, les compétiteurs doivent porter la tenue de compétition de leurs associations respectives.

CHAPITRE III BATEAUX

Article 16 : Classes de bateaux

La FFA reconnaît les classes de bateaux suivantes pour les épreuves officielles :

Désignation de la classe de bateaux	Code abrégé
1 rameur en couple (solo)	1xMer
2 rameurs en couple (double)	2xMer
4 rameurs en couple avec barreur	4x+Mer
4 rameurs en pointe avec barreur	4+Mer

Ainsi que les bateaux issus des pratiques traditionnelles régionales.

Article 17 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons

Les bateaux et les avirons sont de construction libre. Ils doivent toutefois satisfaire aux obligations suivantes :

1) Identification des bateaux

Sur chaque côté du mètre avant du bateau doit figurer le numéro attribué par la FFA. Cette partie ne doit comporter aucune autre inscription.

Les chiffres composant ce numéro doivent mesurer 18 cm de haut et l'épaisseur du trait doit être de 3 cm. Le dessin des chiffres doit être fait de façon à éviter toute confusion dans la lecture du numéro du bateau. Les polices Myriad ou Gill Sans sont imposées. Les chiffres doivent être de couleur noir sur fond jaune :

389

2) Matériel de sécurité

a. Dispositif de remorquage :

Les bateaux doivent être équipés d'un dispositif de remorquage incluant à minima :

- un point d'accroche à la proue (taquet ou anneau par exemple) suffisamment résistant pour permettre le remorquage de l'embarcation par mer formée ;
- un bout de remorquage d'une longueur minimale de 15 m. Ce bout peut être composé d'un bout simple et/ou d'un bout logé dans un sac à lancer et d'une résistance suffisante pour permettre le remorquage en toute sécurité du bateau avec les membres de l'équipage à bord par vent fort et mer formée. L'extrémité libre du bout doit être à portée de main d'un rameur dans le but d'être lancée.

b. Gilets de sauvetage :

Les bateaux doivent avoir à bord autant de gilets de sauvetage que d'équipiers. Le barreur doit porter son gilet de sauvetage, sur l'eau, pendant toute la durée de la compétition. Il est autorisé à compléter sa tenue de compétition par des vêtements adaptés aux conditions atmosphériques.

Tout équipage non conforme sera dans l'obligation de s'équiper avant embarquement.

Un équipage ne respectant pas cette obligation sera exclu.

3) Les cale-pieds ou les chaussures

Les bateaux doivent être équipés de planche de pieds ou de chaussures qui permettent au rameur de se dégager du bateau sans l'aide des mains, dans les délais les plus brefs, en libérant complètement et automatiquement ses pieds en cas de chavirage.

Lorsque le système utilisé consiste en un lacet par chaussure reliant le talon de celle-ci en bas de la planche de pieds ou au fond du bateau, chaque chaussure doit être reliée de manière indépendante au fond du bateau et le débattement du talon ne doit pas dépasser l'horizontal.

Toute non-conformité doit être réparée avant embarquement.

4) La jauge de restriction

a. Les coques doivent être auto-videuses

b. Les surcharges mobiles ne sont pas autorisées

c. Dimensions et poids

La jauge de restriction concerne 4 mesures :

- La longueur hors tout maximum ;
- La largeur minimum de la coque au maître bau ;
- La largeur minimum de la coque mesurée à l'aplomb du maître bau à 0,19 m du point le plus bas de la coque pour le solo, à 0,23 m pour le double et à 0,30 m pour le quatre ;
- Le poids minimum accastillé, c'est-à-dire avec les sièges des rameurs et du barreur, les planches de pieds, sans les avirons ni les accessoires (gilets, compas, GPS, sonorisation, capteur de vitesse, compte cadence, etc.). Tout lest doit être fermement arrimé à la structure du bateau.

Ces mesures sont fixées comme suit :

Bateaux	Longueur maximum	Largeur minimum de la coque au maître bau	Largeur minimum de la coque à l'aplomb du maître bau	Poids minimum
Solo	6,00 m	0,75 m	0,55 m à 0,19 m du point le plus bas de la coque	35 kg
Double	7,50 m	1,00 m	0,70 m à 0,23 m du point le plus bas de la coque	60 kg
4 rameurs avec barreur	10,70 m	1,30 m	0,90 m à 0,30 m du point le plus bas de la coque	140 kg

À l'issue de la course, si un bateau est pesé en dessous du poids minimum, l'équipage est déclassé à la dernière place. Si plusieurs bateaux d'une même course sont concernés, le plus léger prendra la dernière place.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux bateaux issus des pratiques traditionnelles régionales.

5) Les avirons

Les palettes doivent présenter, sur tout leur pourtour, les épaisseurs minimales suivantes :

- Aviron de pointe : 5 mm
- Aviron de couple : 3 mm

Cette épaisseur est mesurée à trois millimètres du bord extérieur de la palette pour les avirons de pointe et à deux millimètres pour les avirons de couple.

Elles doivent être peintes d'une manière identique sur les deux faces, aux couleurs de l'association, conformément aux dispositions déclarées à la FFA et agréées par elle.

6) Les appareils de télécommunication

La présence dans le bateau de tout appareil permettant de communiquer avec toute personne extérieure au bateau est interdite lors des compétitions, excepté lorsque le règlement de la compétition l'exige.

7) Les produits chimiques

L'utilisation de produits chimiques appliqués sur la coque du bateau et modifiant l'état naturel de l'eau est interdite.

CHAPITRE IV ORGANISATION D'UNE RÉGATE

Article 18 : Obligations de l'organisateur

Toute régata est organisée par une association (club affilié à la FFA, comité départemental, ligue régionale, FFA) ou par une structure agréée par la FFA.

L'organisateur doit en temps utile :

- désigner un comité d'organisation ;
- obtenir l'autorisation écrite de la ligue régionale lorsqu'il s'agit d'un club ou d'un comité départemental, l'inscription sur le calendrier de la ligue valant autorisation ;
- solliciter les autorisations nécessaires auprès des pouvoirs publics ;
- désigner un directeur de course ;
- demander la désignation d'un jury au président de la commission des arbitres de la ligue ou, le cas échéant, de la FFA ;
- prévoir un dispositif adapté de sécurité sur l'eau et à terre ;
- diffuser un avant-programme de la régata. Sauf s'il s'agit d'une régata organisée par la FFA, cet avant-programme doit être validé préalablement par le président de la ligue régionale après avis du président de la commission régionale des arbitres ;
- s'assurer que tous les compétiteurs participant à la régata répondent aux obligations de licence et de certificat médical définies dans l'article 7 du présent code ;
- diffuser les résultats de la régata à la ligue.

Le comité d'organisation doit tout mettre en œuvre pour que la compétition dont il a la charge se déroule dans les meilleures conditions de sécurité et de régularité en respectant les règlements de la FFA et, le cas échéant, le cahier des charges correspondant à la compétition qu'il organise.

Il doit, en outre, fournir les moyens de locomotion, les boules et pavillons, les porte-voix électriques, les signaux sonores et tout matériel et tout document nécessaire aux membres du jury.

Le responsable du comité d'organisation et le directeur de course sont en relation constante avec le président du jury, particulièrement lorsque des décisions exceptionnelles doivent être prises.

Article 19 : Lignes de départ et d'arrivée

La ligne de départ, comme la ligne d'arrivée, est la droite reliant deux bouées placées à cet effet ou marques naturelles.

Les lignes de départ et d'arrivée doivent être perpendiculaires en leur centre à la route normale vers ou depuis la marque la plus proche (alignement au compas de relèvement).

A l'intention des juges, la ligne d'arrivée doit être marquée, par un fil parfaitement tendu verticalement, droit

devant eux, dans son axe.

Un signal sonore, audible par tous les compétiteurs, doit marquer le passage de la ligne d'arrivée de chaque équipage.

Après avoir franchi la ligne d'arrivée, les équipages doivent disposer d'un espace suffisant pour arrêter leur bateau et libérer le plan d'eau.

Article 20 : Marques de parcours

Les marques de parcours doivent être clairement définies sur les instructions de course, plans ou autres documents.

Ces marques sont de préférence des bouées mouillées.

L'usage des marques de balisage autres (balises, espars, corps mort) comme marque de parcours doit être évité.

L'organisateur prendra toutes les précautions utiles pour que les marques de parcours choisies ne présentent aucun danger pour les embarcations et les rameurs, ni aucun risque d'échouage.

Exemple : une bouée gonflable pourra être mouillée à proximité d'une balise afin de parer à tout risque d'échouage sur le danger signalé.

Si une marque est manquante ou n'est plus à sa place, elle peut être remplacée par une nouvelle marque ou bateau arbitre portant le pavillon « M » (ci-contre).



Article 21 : Avant-programme d'une régata

L'avant-programme doit être mis à disposition, par l'organisateur au moins un mois avant la régata :

- des associations concernées ;
- du président de la ligue ;
- du président de la commission régionale des arbitres et des arbitres désignés.

L'avant-programme doit, au moins, indiquer :

1) Des informations sur la régata

- Le lieu, le jour et les heures de la régata.
- Le lieu, le jour et l'heure de la réunion d'information.
- Les catégories de compétiteurs concernées.
- La liste et l'ordre des courses.
- Les dispositions en cas de manches qualificatives, éventuellement le dédoublement d'une course et les conditions de ce dédoublement.

2) Des informations sur les parcours

- La longueur des parcours.
- Le type des parcours.
- Le plan général des parcours sur fond de carte marine ou IGN avec caps et distances entre les marques.

3) Des informations sur les engagements et le tirage au sort

- Le mode d'engagement (Internet ou formulaire type).
- l'adresse et le numéro de téléphone du destinataire des inscriptions et de la correspondance ;
- La date et l'heure de la clôture des inscriptions.
- Les modalités d'information des associations et des membres du jury concernant les engagements,

le résultat du tirage au sort et l'horaire des courses. Ceux-ci doivent être portés à la connaissance des intéressés au moins 48 heures avant le début des compétitions.

- Le lieu, le jour et l'heure du tirage au sort.

4) Des informations générales

- Le lieu et le numéro de téléphone de la permanence de l'organisation.
- Le lieu et le numéro de téléphone de la permanence de l'organisation le jour de la régates.
- Le lieu des pesées.
- L'emplacement du service de secours et de sauvetage ainsi que ses horaires de fonctionnement.

Article 22 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet

1) Engagements

L'association qui désire participer à une régates adresse ses engagements selon les modalités prévues à l'avant-programme.

L'inscription n'est valable que si toutes les rubriques du formulaire d'inscription ou du site de la FFA sont remplies et parviennent à l'organisateur selon les modalités et dans le délai prescrit à l'avant-programme.

Un compétiteur ne peut participer à une régates que sous les couleurs d'une seule association.

Les équipages doivent être composés de compétiteurs appartenant à la même association sauf dans le cas d'équipage mixte engagé comme tel.

Un compétiteur ne peut être engagé dans plusieurs épreuves que s'il est assuré de pouvoir tenir ses engagements.

Un compétiteur engagé dans plusieurs épreuves de la régates ne prenant pas le départ de l'une de ses courses se verra refuser le départ des courses suivantes et se verra éventuellement retirer le bénéfice du classement et les prix remportés dans les épreuves précédentes.

Toute non-conformité de l'équipage par rapport au programme pourra donner lieu à une exclusion.

2) Forfait

En cas de forfait, celui-ci doit être déclaré par écrit par le délégué de l'association en indiquant les motifs lors de la réunion d'information.

Le forfait, dont les motifs ne sont pas reconnus valables par le président du Jury, est sanctionné d'une amende.

Après la réunion d'information, seul est accepté le forfait pour raison médicale constatée par un médecin.

Dans ce cas, le forfait est déclaré par écrit par le délégué de l'association au président du jury.

3) Remplacement

Un équipage a droit au remplacement d'une partie de ses rameurs jusqu'à concurrence de la moitié et au remplacement du barreur.

Le rameur engagé en solo ne peut pas être remplacé.

Un remplacement ne peut consister en un échange de rameurs d'un équipage engagé à un autre. Cette restriction s'applique également au barreur lors des championnats de France et des critères nationaux.

Le remplacement est déclaré par écrit au président du jury lors de la réunion d'information ou au plus tard une heure avant la première course de l'équipage.

Passé ce délai, et pour les épreuves suivantes, le remplacement n'est autorisé par le président du jury que pour raison médicale constatée par un médecin.

Tout non-signallement de remplacement donnera lieu à une exclusion.

Les remplaçants des compétiteurs soumis à des critères de participation sont soumis à ces mêmes critères.

4) Équipage incomplet

Un équipage incomplet ne peut pas prendre le départ.

Article 23 : Directeur de course

Le directeur de course :

- est l'interlocuteur unique des autorités maritimes pour transmettre et recevoir des informations ;
- s'assure que tous les dispositifs de secours sont opérationnels avant d'autoriser le départ des épreuves ;
- est en relation permanente avec le président du jury ;
- membre du comité d'équité, intervient dans le cas de conditions de compétition défavorables en matière de sécurité.

Article 24 : Jury

Un jury veille à ce que les régates se déroulent conformément au présent code des régates.

Il est présent une heure avant le début de la réunion d'information jusqu'à la signature du procès-verbal de la régata.

1) Collaboration avec le comité d'organisation

Le bon déroulement d'une régata requiert une étroite collaboration entre le comité d'organisation et le jury.

2) Composition du jury

Outre son président, le jury se compose de membres du corps arbitral pouvant occuper les fonctions de :

- commission de contrôle ;
- starter ;
- juge de départ ;
- arbitre de parcours ;
- commissaire de virage ;
- juge à l'arrivée.

Selon l'importance et la configuration des compétitions, plusieurs fonctions pourront être tenues par la même personne ou plusieurs personnes pourront tenir une même fonction.

Selon la configuration du parcours, le ou les arbitres de parcours peuvent être à « poste fixe ».

3) Missions du jury

a. Président du jury

Le président du jury est responsable de l'arbitrage et veille au bon déroulement de la régata.

Il est titulaire du module « président du jury mer ».

Il donne une affectation aux membres du jury dont il supervise l'activité.

Il assure la coordination avec le comité d'organisation.

Il établit le procès-verbal de la régata.

Il ne peut exercer aucune autre fonction dans le cadre de la régata.

b. Bureau du jury

Le président du jury désigne deux arbitres qui composent avec lui le bureau du jury. Le bureau du jury se prononce sur les réclamations déposées par les associations.

c. Commission de contrôle

La commission de contrôle a pour mission de mener les contrôles concernant les compétiteurs et le

matériel.

Un des membres de cette commission en assure la direction.

Les contrôles sont menés de manière aléatoire et portent notamment sur :

- l'identité des compétiteurs ;
- le poids des barreaux et bateaux ;
- le matériel utilisé ;
- la tenue des compétiteurs ;
- l'application des règles relatives à la publicité.

d. Starter

Le starter donne le départ.

e. Juge de départ

Le juge de départ décide de la régularité du départ.

f. Arbitre de parcours

Les arbitres de parcours sont les responsables du parcours ou de la partie de parcours qui leur est confié.

Ils veillent à la régularité de la course ou de la partie de la course dite zone de compétence dont ils ont la charge, et à la sécurité des compétiteurs.

Ils peuvent assurer leurs fonctions depuis une embarcation en suivant la course ou bien encore à point fixe.

g. Commissaire de virage

Le commissaire de virage contrôle le passage des concurrents aux marques de parcours et les incidents avec gênes occasionnées.

h. Juge à l'arrivée

Les juges à l'arrivée établissent le classement et s'assurent que la course s'est déroulée correctement et vérifient les tirages des courses suivantes, le cas échéant.

4) Procès-verbal du jury

Le jury se réunit au terme de la régates et établit un procès-verbal sur un le formulaire type fourni par la FFA. Ce procès-verbal, signé par le président et les membres du jury, doit être établi au plus tard 2 heures après la dernière course et transmis sous 48 heures à la ligue avec copie à la FFA en cas d'incident ou d'accident déclarés.

Dans le cas des régates organisées par la FFA, ce procès-verbal est transmis à la FFA.

5) Sanctions

En cas de non-respect des règles du code des régates, ou de tout comportement contraire à l'article 9, tout membre du jury prend les sanctions appropriées parmi les mesures ci-dessous. Elles sont susceptibles d'entraîner une modification du classement.

a. Réprimande

La réprimande est une remarque verbale sans incidence directe ou financière. La non-observation de cette réprimande entraîne l'application d'une des autres sanctions prévues.

b. Avertissement

L'avertissement est une sanction signifiant officiellement à un équipage un manquement à une règle du code des régates mer. Il court du moment où il a été notifié à l'équipage jusqu'à sa prochaine arrivée. Un deuxième avertissement durant cette période entraîne l'exclusion de l'équipage.

c. Pénalité de temps

La pénalité de temps consiste en l'ajout d'un temps supplémentaire affecté au temps réalisé par un équipage sur la course concernée.

d. Boucle de pénalité

Cette pénalité consiste en la réalisation d'une portion supplémentaire de parcours avant la ligne d'arrivée. Ceci peut avoir des formes variées comme le virement d'une ou deux bouées supplémentaires.

e. Déclassement

Le déclassement d'un équipage consiste en la perte d'une ou plusieurs places dans la course dans laquelle cette sanction a été prononcée. Un nouveau classement est alors établi.

f. Exclusion

L'exclusion d'un équipage consiste en l'interdiction de participer à toutes les courses de l'épreuve concernée.

g. Disqualification

La disqualification d'un équipage consiste en l'interdiction pour tous les compétiteurs de cet équipage de participer à toute autre épreuve dans la régata concernée.

Un compétiteur ou une équipe peut être disqualifié(e) pour tout engagement ou comportement faisant preuve de manquement au respect des conditions de participation, pour fraude ou tentative de fraude lors de l'épreuve et/ou toute autre raison de nature à perturber la compétition de manière significative.

Seul le président du jury peut prononcer une disqualification. En cas de faute grave, le président du jury peut saisir les instances de la ligue ou de la fédération.

h. Amende

L'amende est une sanction financière appliquée à une association. Le président du jury informe au cours de la régata le délégué des amendes appliquées à l'association qu'il représente et lui remet une notification à les payer dans un délai d'un mois à la fédération pour les épreuves nationales ou à la ligue dont dépend la structure organisatrice pour les autres épreuves.

S'il n'a pas pu contacter le délégué, il transmet directement à l'association concernée cette notification.

Toute amende non-payée dans ce délai est doublée et entraîne l'interdiction à l'association concernée de participer à toutes régates.

En cas de faute grave, le président du jury peut saisir les instances de la ligue ou de la fédération.

Article 25 : Comité d'équité

Un comité d'équité est composé du directeur de course, du président du jury, du président du comité d'organisation, et éventuellement d'un représentant de la FFA ou de la ligue si le règlement de la compétition le prévoit.

Article 26 : Délégués

Chaque association doit être représentée auprès du jury et du comité d'organisation par un délégué officiel licencié à la FFA.

Le délégué est désigné lors des engagements par l'association qu'il représente.

Le délégué :

- n'est pas nécessairement un membre de l'association qu'il représente ;
- ne peut représenter plus de deux associations ;
- ne peut être un arbitre officiant dans la régata ;
- doit être majeur ;
- ne peut être un compétiteur engagé dans la régata sauf s'il s'agit d'un compétiteur membre de l'association qu'il représente. Dans ce cas, il ne peut faire état de son activité de compétiteur pour justifier à se soustraire de sa mission de délégué.

Les changements de délégué sont signalés par écrit à l'ouverture de la réunion d'information.

Le délégué :

- est l'interlocuteur unique de l'association ou des associations qu'il représente auprès du jury et du comité d'organisation ;
- est tenu de participer aux réunions d'information de la régates lors desquelles sont communiquées les informations nécessaires au bon déroulement de la régates ;
- indique par écrit tout forfait ou changement intervenu dans la composition des équipages qu'il représente ;
- porte à la connaissance des entraîneurs et équipages qu'il représente toutes les informations les concernant (modifications éventuelles d'horaires, compositions des courses, règles de circulation, etc.).

La mission du délégué commence à la première réunion d'information où il doit signer un état de présence. Sa mission prend fin 30 minutes après la dernière course des équipages qu'il représente sauf en cas de réclamation où il doit attendre la réponse apportée par le jury.

Article 27 : Équipier référent

Chaque embarcation doit être représentée par un équipier référent. Il peut être n'importe lequel des équipiers, rameur ou barreur.

Il doit être présent à la réunion d'information. Cette présence sera attestée par un émargement de la feuille de présence. Les équipages non représentés à la réunion d'information ne peuvent prendre le départ de la régates.

L'équipier référent doit transmettre à l'équipage qu'il représente l'ensemble des éléments dispensés à la réunion d'information.

Article 28 : Réunion d'information

La réunion d'information est co-présidée par le directeur de course et le président du jury.

Seuls participent :

- les délégués des associations ;
- les équipiers référents ;
- les membres du jury ;
- les membres du comité d'équité.

Elle doit se terminer au minimum une heure avant le départ de la première épreuve.

Elle informe :

- des conditions générales de course (parcours, repères, marées, etc.) ;
- du dispositif relatif à la sécurité des concurrents ;
- des prévisions météorologiques ;
- de toute modification apportée à l'avant programme ;
- de la procédure de modification, suspension ou annulation d'une épreuve.

Il y est fourni un document ou une carte pour chaque embarcation comprenant :

- l'emplacement des lignes de départ et d'arrivée avec leurs caractéristiques d'identification ;
- toutes les marques de parcours avec leurs caractéristiques d'identification ;
- les caps et distances entre les marques de parcours ;
- tous les éléments remarquables présents sur le parcours (bouées, balises, etc.) ;
- les passages obligatoires ou interdits ;
- les plans de circulation ;
- les horaires des marées le cas échéant.

CHAPITRE V

DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE

Article 29 : Sécurité des compétiteurs

La sécurité des compétiteurs doit constituer la préoccupation principale du comité d'organisation et du jury durant la régata. L'organisateur est tenu d'informer en temps réel le CROSS local ou toute autre autorité locale compétente de l'heure du début et de fin de la régata.

Un service de secours et de sauvetage doit être prêt à intervenir sur terre et sur l'eau. Pendant les horaires officiels d'entraînement, l'organisateur met en place un service de bateaux d'accompagnement.

Le directeur de course s'assure que tous ces dispositifs sont opérationnels avant d'autoriser le jury à donner le départ d'une épreuve.

1) Incident, accident, malaise d'un compétiteur

Si un compétiteur tombe à l'eau, si un bateau chavire ou coule, si un compétiteur présente des signes de malaise dans un bateau durant le parcours, l'arbitre le plus proche doit s'assurer que le service de secours et de sauvetage intervient et rester près du compétiteur en difficulté jusqu'à l'intervention effective des secours.

En cas de danger immédiat, il doit tenter de porter réellement secours en intervenant lui-même dans la mesure de ses moyens.

Si l'accident se déroule sur le chemin du départ ou du retour après la course, l'arbitre le plus proche agit de la même façon.

2) Plans de circulation

Les organisateurs de régates sont tenus d'établir des plans de circulation pour sécuriser le déplacement sur l'eau.

Ces plans doivent être affichés visiblement à proximité de la zone d'embarquement et dans le parc à bateaux.

3) Heures d'entraînement sur le parcours de compétition

Pour éviter les collisions entre les bateaux se rendant au départ et ceux encore à l'entraînement, les entraînements doivent être terminés et tous les bateaux rentrés aux lieux de débarquement 30 minutes avant le départ de la première course d'une série d'épreuves et ne peuvent reprendre qu'après l'autorisation du président du jury.

Les horaires d'entraînement officiels doivent être affichés avec les plans de circulation.

4) Conditions de compétition défavorables et prévisibles

Le déroulement de la compétition peut être modifié si les conditions atmosphériques ou autres l'exigent.

Dans ce cas, la décision est prise par le comité d'équité.

En cas de conditions de course défavorables (vent, houle ou courant), le directeur de course peut reporter, annuler l'épreuve, modifier le parcours de l'épreuve ou le conserver en proposant une barrière de temps au-delà de laquelle les embarcations devront stopper leur course et regagner l'abri approprié. Cette disposition s'applique sur un point défini du parcours et peut venir s'ajouter à une décision de modification du parcours. Le directeur de course prend cette décision au regard des conditions de pratique et des moyens à sa

disposition pour garantir la sécurité des concurrents.

5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables

Le directeur de course ou le président du jury peuvent seuls décider de ne pas faire donner le départ ou de faire arrêter l'épreuve s'ils ont le sentiment que les conditions sont devenues dangereuses.

L'arbitre de parcours et les commissaires de virages peuvent aussi décider d'arrêter une épreuve pendant son déroulement. Dans ce cas, ils en informent préalablement le président du jury et/ou le directeur de course.

Les compétiteurs doivent alors s'arrêter immédiatement et suivre les consignes qui leur sont données.

Article 30 : Règles générales

1) Équipement des bateaux

L'embarcation prenant le départ doit être équipée réglementairement. Dans le cas contraire, le départ lui est refusé.

2) Avaries

Un équipage ne peut se prévaloir d'une avarie pour demander la remise à plus tard de la course ou son annulation.

3) Infractions aux règles de circulation

Le non-respect des règles de circulation, des horaires à l'entraînement ou pendant les compétitions est sanctionné au minimum par un avertissement.

4) Accidents matériels et/ou corporels entre équipages

Si un ou plusieurs équipages subissent un dommage matériel et/ou corporel, il incombe au jury de faire établir un constat par les délégués concernés.

Le constat d'accident est transmis à la FFA en annexe au procès-verbal de la régates, accompagné de tous les documents jugés utiles (noms et déclarations des témoins, déclaration des associations concernées, rapports médicaux, etc.).

De leur côté, les associations des équipages accidentés doivent impérativement adresser leur déclaration à la compagnie d'assurance auprès de laquelle ils ont souscrit un contrat.

Dans le cas où l'organisation pourrait être recherchée en responsabilité, le comité d'organisation est destinataire d'un duplicata du procès-verbal d'accident aux fins d'informer la compagnie d'assurance impliquée.

Dans le cas où l'association à laquelle appartient l'embarcation jugée responsable de l'accident ne serait pas assurée pour dommages au matériel, elle est totalement et pécuniairement responsable du remboursement des dommages au tiers.

5) Conseils aux compétiteurs depuis l'extérieur du bateau

Il est interdit de donner des indications ou conseils aux équipages en course et de les diriger au moyen d'appareils d'amplification ou de transmission depuis la terre ou un autre bateau, même si ce dernier est aussi en course.

Article 31 : Procédures principales

1) Pavillons, matériels et schémas de départ

Pour donner le départ, le starter doit disposer de :

- trois boules rouges avec une croix blanche d'un diamètre de 50 cm minimum ;
- une flamme « Aperçu » du code international ;
- un pavillon « B » du code international ou un pavillon rouge ;
- un pavillon « C » du code international ;
- un signal sonore audible par tous les concurrents dans la zone de départ ;
- un chronomètre.


Annnonce du départ dans 3 minutes

		<p>Les trois boules sont envoyées une à une accompagnées de trois coups brefs du signal sonore. Le décompte exact du temps débute une fois la troisième boule hissée.</p>
---	---	---



Annonce du départ dans 2 minutes

		<p>Une boule est amenée accompagnée simultanément de deux coups brefs du signal sonore</p>
---	---	--



Annonce du départ dans 1 minute

		<p>Une seconde boule est amenée accompagnée simultanément d'un coup bref du signal sonore</p>
---	---	---


Annonce du départ

		<p>La dernière boule est amenée accompagnée d'un coup long du signal sonore. Le départ est effectif dès que cette dernière boule amorce sa descente.</p>
---	---	--


Faux départ de masse

		<p>Le pavillon « B » est envoyé accompagné par deux coups longs du signal sonore</p>
---	---	--

Annonce d'un retard de départ

		<p>La flamme « aperçu » est envoyée puis amené pour permettre la mise en place de la procédure de départ.</p>
---	--	---

Changement de parcours

		<p>Pavillon « C » envoyé et maintenu durant toute la procédure de départ.</p>
---	--	---

2) Observation à un équipage

Pour faire une observation à un équipage en course, l'arbitre de parcours, dans la mesure du possible :

- se rapproche de lui ;
- l'appelle par son nom ou son identification en utilisant les moyens de communication en course mis à sa disposition (mégaphone, VHF, radio, etc.) ;
- lui transmet l'observation.

Si l'arbitre de parcours ne peut intervenir, il en informe l'arbitre à la bouée suivante pour relayer l'information.

3) Arrêt d'un équipage

Pour arrêter un équipage, l'arbitre de parcours, dans la mesure du possible :

- se rapproche de lui ;
- l'appelle par son nom ou son identification en utilisant les moyens de communication en course mis à sa disposition (mégaphone, VHF, radio, etc.) ;
- l'arrête en prononçant le terme « STOP ».

Si l'arbitre de parcours ne peut intervenir, il en informe l'arbitre à la bouée suivante pour relayer l'information.

4) Arrêt d'une course

Pour arrêter une course, l'arbitre :

- agite un drapeau rouge accompagné de brefs signaux sonores répétés ;
- communique avec les autres arbitres sur le parcours afin de s'assurer que tous les équipages ont bien reçu l'information ;
- après l'arrêt des équipages, informe les compétiteurs des motifs de l'arrêt et des procédures à suivre.

Article 32 : Règles de déroulement d'une course

1) La pesée des barreurs et le contrôle de jauge

a. La pesée des barreurs

Avant de commencer la pesée, les membres de la commission de contrôle vérifient le matériel de pesage.

Lors de la pesée du barreur, la commission de contrôle :

- contrôle l'horaire de l'épreuve concernée ;
- contrôle l'identité du barreur au vu de sa licence avec photo sur papier ou appareil électronique ou, par défaut, d'une pièce d'identité avec photo ;
- pèse le barreur sans surcharge ;
- pèse le barreur avec sa surcharge ;
- pèse la surcharge seule ;
- renseigne le ticket de pesée du barreur.

Les pesées sont effectuées dans l'ordre d'arrivée des barreurs. Si plusieurs barreurs se présentent en même temps, l'ordre de passage est le suivant :

- par ordre des épreuves ;
- dans la même épreuve, dans l'ordre du programme.

b. Le contrôle de la jauge

La commission de contrôle peut effectuer des mesures de jauge sur tirage au sort.

2) À l'embarquement

a. Les compétiteurs

Les compétiteurs doivent répondre à toute sollicitation des membres de la commission de contrôle.

Ils doivent embarquer le plus rapidement possible.

Ils ont obligation d'émarger à l'endroit prévu à cet effet.

L'absence d'émargement est sanctionnée par un avertissement et une pénalité financière de 100 points.

b. La commission de contrôle vérifie de manière aléatoire

- le ticket de pesée et la surcharge éventuelle des barreurs ;
- la conformité de la composition de l'équipage par le contrôle d'une pièce d'identité avec photo ;
- la conformité du bateau et des avirons ;
- la tenue de compétition des rameurs et barreurs.

c. La commission de contrôle

- organise l'émargement et note les numéros ou marques d'identification ;
- autorise l'embarquement des équipages après émargement en fonction du programme des courses.

Si la commission de contrôle relève qu'un bateau n'est pas conforme, elle n'autorise pas l'équipage à embarquer. L'équipage doit retourner au parc à bateau pour mise en conformité, à moins que celle-ci puisse être faite sur place dans un délai très court.

3) Sur le chemin du départ

Les compétiteurs

- doivent respecter les règles de circulation ;
- ne doivent pas accompagner une course sur tout ou partie du parcours, même en dehors du balisage.

4) Au départ

a. À trois minutes du départ

Le starter

La position du starter est à 150 mètres environ derrière la ligne de départ de façon à ce qu'il puisse voir l'ensemble des bateaux et que les signaux de départ puissent être clairement vus par l'ensemble des équipages sur la ligne de départ.

Le starter s'assure que le chronométrage est opérationnel et envoie une à une trois boules rouges à croix blanche accompagnées de trois coups brefs du signal sonore. Le décompte exact du temps débute une fois la troisième boule envoyée.

Les compétiteurs

Chaque équipage a la liberté de se positionner où il le souhaite en arrière de la ligne de départ, mais il est de sa responsabilité de s'assurer que cela ne cause pas de gêne aux autres équipages. Si de telles interférences se produisent ou sont susceptibles de se produire, les équipages doivent réagir de manière appropriée afin de les éviter et suivre les instructions éventuellement données par les arbitres.

La zone de départ est située entre le starter et la ligne de départ, à environ 150 mètres de distance l'un de l'autre.

Aucun équipage ne peut rejoindre la zone de départ en franchissant la ligne de départ.

Le juge de départ

Contrôle, et au besoin oblige, que toute embarcation se situant en totalité à l'avant de la ligne la contourne par l'une de ses extrémités pour venir se placer par l'arrière de la course. Il note le numéro des équipages contrevenants.

Pour être classés les équipages doivent obligatoirement franchir la ligne de départ entre les deux bouées de matérialisation.

b. À deux minutes du départ

Le starter amène une boule accompagnée simultanément de deux coups brefs du signal sonore

c. À une minute du départ

Le starter

- vérifie que les arbitres de parcours et commissaires de virages sont prêts ;
- vérifie que le champ de course est dégagé et que nul élément extérieur n'est susceptible de rendre le départ inéquitable ou dangereux ;
- amène une seconde boule, accompagnée d'un coup bref du signal sonore ;
- surveille avec attention le chronomètre afin que la minute soit respectée à la seconde près.

Les compétiteurs

Les étraves des embarcations des compétiteurs doivent se situer en retrait de la ligne de départ.

Le juge au départ

- vérifie que les étraves sont toutes en retrait de la ligne de départ ;
- relève le cas échéant les numéros des embarcations fautives afin de leur attribuer une pénalité ;
- informe également le starter en cas d'un faux départ en nombre.

d. Au départ

Le starter vérifie que le champ de course est dégagé et que nul élément n'est susceptible de rendre le départ inéquitable ou dangereux. Le starter amène la dernière boule en faisant retentir un coup long du signal sonore. Le départ est effectif dès que la dernière boule amorce sa descente.

Si un ou plusieurs équipages sont manifestement en situation de créer un obstacle à d'autres, les privant d'un départ équitable, le starter suspend la procédure de départ. Le pavillon « B », ou un pavillon rouge est envoyé par le starter, accompagné de deux coups brefs répétés du signal sonore. Il exclut le ou les équipages fautifs et reprend la procédure aux 3 minutes.

e. Départ anticipé

Un équipage commet un départ anticipé lorsque son embarcation franchit la ligne de départ dans la dernière minute avant le départ.

Le starter s'informe auprès du juge au départ des embarcations concernées.

Tout équipage qui commet un départ anticipé est sanctionné d'une pénalité de deux minutes.

f. Départs anticipés en nombre

Au cas où un grand nombre d'équipages commet un départ anticipé, le départ doit être redonné.

Le juge de départ informe le starter de l'arrêt de la course en même temps qu'il agite son drapeau rouge pour signaler aux compétiteurs de s'arrêter.

Le pavillon « B », ou un pavillon rouge, est envoyé par le starter, accompagné de deux coups longs du signal sonore.

g. Retardement du départ

Lorsque le départ d'une ou plusieurs courses est retardé pour une raison quelconque, le starter informe les concurrents de ce retard. La flamme « aperçu » est envoyée et les autres signaux sont amenés. La procédure des trois minutes doit reprendre dès que possible.

h. Changement de parcours

Le starter envoie le pavillon « C » qui devra rester à poste durant toute la procédure de départ.

5) Pendant la course

Tout équipage ayant pris le départ est tenu de ramer le parcours entièrement et régulièrement pour terminer en franchissant la ligne d'arrivée, sauf cas de force majeure ou autorisation de l'arbitre de parcours ou commissaire de virage.

Les équipages sont seuls responsables de leur direction.

Les équipages doivent immédiatement obéir aux injonctions de l'arbitre de parcours, que ce soit pour des indications de direction, pour une injonction à s'arrêter ou pour un arrêt de course.

Tout équipage qui abandonne doit le signaler auprès de l'arbitre de parcours ou du commissaire de virage le plus proche. Le non-respect de cette obligation est sanctionné d'une pénalité financièrement de 100 points.

L'arbitre s'efforce d'assurer la mise en sécurité de l'équipage jusqu'à l'intervention des secours. Selon la circonstance, il peut aussi indiquer la marche à suivre pour rejoindre un abri et s'assurer que l'équipage est accompagné s'il n'est pas assez manœuvrant.

Les compétiteurs

Toute embarcation a obligation de respecter le parcours annoncé.

Aide extérieure

Aucune aide matérielle extérieure à un équipage n'est autorisée.

Rattrapage – obstruction

Toute embarcation rattrapant un autre concurrent est tenue d'éviter un abordage.

L'embarcation rattrapée ne doit en aucun cas faire obstruction à toute manœuvre de dépassement par un équipage rattrapant.

Risque d'abordage

En cas de risque d'abordage de plusieurs bateaux, un équipage qui s'estime trop serré par ses voisins doit interpeller nominativement l'un ou l'autre de ses voisins soit par le nom du bateau, soit par le nom de l'association, ou encore par le nom patronymique du rameur en solo en disant « x... de l'eau ! ».

L'embarcation interpellée fautive doit infléchir sa route pour laisser à l'embarcation serrée et à ses avirons l'espace nécessaire.

Abordage

En cas d'abordage des bateaux ou des avirons, le ou les équipages fautifs peuvent être sanctionnés.

Virement d'une marque de parcours

Lors du virement d'une marque de parcours les équipages doivent veiller à éviter tout abordage et respecter les règles de rattrapage.

L'arbitre de parcours

L'arbitre de parcours est situé sur tout ou partie de la course, à poste fixe ou sur un bateau à moteur.

L'arbitre de parcours apprécie la régularité de la marche des embarcations.

Il ne doit pas diriger les équipages sauf si un obstacle ou un danger se trouve sur leur route. Il doit faire une observation aux équipages qui sont sur le point :

- de nuire à l'un des autres concurrents ;
- de créer un incident ou un accident ;
- d'être victimes d'un accident.

Si un équipage est sur le point de gêner ou d'accidenter un autre équipage, il :

- applique la procédure d'observation à un équipage ;

- donne un avertissement si l'équipage n'obtempère pas après deux appels ;
- applique la procédure d'arrêt à l'équipage s'il n'obtempère toujours pas et lui signifie son exclusion ;
- si cette manœuvre est impossible, il le laisse terminer le parcours et prend la sanction qu'il juge utile après avoir consulté le résultat final ;
- peut immédiatement arrêter l'équipage incriminé sans avoir donné les injonctions préalables, si le changement de direction de l'équipage est très subit.

Si une course ne peut être menée à son terme parce que les conditions atmosphériques sont devenues subitement défavorables, l'arbitre de parcours ou le commissaire de virage doit arrêter la course en appliquant la procédure d'arrêt de course.

L'arbitre de parcours ou le commissaire de virage doit alors :

- s'efforcer de mettre les équipages en sécurité ;
- rester près d'eux jusqu'à ce que les secours interviennent.

Si un obstacle gêne fortement la course, l'arbitre de parcours peut décider d'arrêter cette dernière et de renvoyer les équipages pour un nouveau départ immédiat ou différé.

En cas de danger immédiat, il doit tenter de porter secours dans la mesure de ses moyens.

Si un accrochage entre plusieurs équipages se produit, l'arbitre de parcours peut :

- laisser se dérouler la course en évaluant la gêne occasionnée par l'équipage fautif ;
- arrêter la course s'il estime sa régularité faussée et renvoyer les équipages pour un nouveau départ immédiat ou différé.

Dans tous les cas, il prononce immédiatement une sanction à l'égard d'un équipage fautif.

À la fin de la course qu'il a laissée se dérouler, et après s'être informé du résultat, l'arbitre de parcours :

- juge la course régulière s'il estime que l'incident n'a pas faussé le résultat ;
- juge la course irrégulière dans le cas contraire.

Dans ce dernier cas, le bureau du jury peut :

- prononcer une sanction à l'égard de l'équipage fautif ;
- qualifier un équipage gêné s'il s'agit d'une série qualificative.

L'arbitre de parcours signale dans son rapport tout équipage n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée.

Commissaire de virage

Le commissaire de virage contrôle le passage des concurrents aux marques de parcours. Il identifie les incidents et gênes occasionnées. Si une sanction doit être attribuée, il se prononce immédiatement auprès de l'équipage fautif. Il communique sa décision à l'ensemble du jury et tout particulièrement auprès du responsable à l'arrivée.

6) Arrivée

Définition

Un équipage est arrivé lorsque l'extrémité avant de l'étrave de son bateau franchit la ligne d'arrivée. Le franchissement d'un bateau est signalé par un signal sonore différent d'un son de cloche. Une course est déclarée terminée lorsque le dernier équipage a franchi la ligne d'arrivée.

Les compétiteurs

Pour être classé :

- un équipage doit franchir la ligne d'arrivée entre les deux bouées de matérialisation ;
- l'équipage doit être complet au passage de la ligne d'arrivée.

L'arbitre de parcours

L'arbitre de parcours attend que le dernier équipage franchisse la ligne d'arrivée, observe les équipages pour s'assurer qu'ils n'ont pas de problème de santé et vérifie si des équipages portent réclamation. Il informe ensuite les juges à l'arrivée de la régularité ou non de la course.

Le juge à l'arrivée :

- classe les bateaux selon leur ordre d'arrivée en notant leur identification ;
- relève le temps mis par chaque équipage ;
- attend que tous les équipages aient franchi la ligne d'arrivée ;
- vérifie si des équipages portent réclamation ;
- s'assure auprès des arbitres de parcours de la régularité de la course ;
- mentionne les pénalités éventuelles et établit au besoin un nouveau classement ;
- valide le résultat s'il n'y a pas de réclamation et si la course a été jugée régulière.

Lorsqu'une réclamation a été déposée, ou lorsqu'une course a été jugée irrégulière par l'arbitre de parcours, l'annonce du résultat de la course ou, si c'est une finale la remise des prix, est retardée jusqu'à la décision du bureau du jury.

En cas de difficulté pour déterminer l'ordre d'arrivée, et si les juges à l'arrivée disposent d'une photo-finish ou d'un système vidéo, ils réalisent immédiatement les actions suivantes :

- consultent la photo-finish ou la vidéo ;
- suspendent l'affichage des résultats jusqu'à l'annonce du résultat officiel

Dès que le dernier équipage a franchi la ligne d'arrivée, le responsable des juges à l'arrivée :

- consulte la photo-finish ;
- décide de l'ordre d'arrivée ;
- annonce l'ordre d'arrivée au commentateur s'il y en a un ;
- relève ou contrôle les temps de tous les concurrents pour que ceux-ci apparaissent sur le tableau d'affichage et sur la feuille de résultats officielle.

7) Ex-æquo

Définition

Des équipages sont déclarés ex æquo lorsqu'il n'est pas possible de les départager, y compris avec les moyens vidéo ou la photo-finish.

Ex æquo lors de manches donnant lieu à qualification

Si des équipages sont ex æquo lors d'une manche donnant lieu à qualification et qu'ils occupent la dernière place qualificative pour le tour suivant, ces équipages sont qualifiés.

Ex æquo lors d'une finale

Si des équipages sont ex æquo lors d'une finale, ces équipages sont classés à la même place et la ou les places suivantes sont laissées vacantes.

Si ces équipages sont médaillés, le comité d'organisation doit fournir les médailles correspondantes.

8) Sur le chemin du retour et le débarquement

Les équipages

Sur le chemin du retour, les équipages :

- doivent respecter les règles de circulation ;
- ne doivent pas accompagner une course sur tout ou partie du parcours.

La commission de contrôle

Au débarquement, la commission de contrôle :

- peut vérifier les tickets de pesée et le poids des surcharges éventuelles ;

- peut vérifier la conformité de la composition de l'équipage par le contrôle des identités ;
- peut vérifier la conformité à la jauge du bateau ;
- note, à partir de la liste des équipages ayant embarqué, les équipages qui ont débarqué.

Les compétiteurs ont l'obligation d'emarger immédiatement après leur débarquement.

L'absence d'emargement est sanctionnée par un avertissement et une pénalité financière de 100 points.

9) Réclamation

Définition

Une réclamation est la contestation du résultat par un équipage qui s'estime lésé par des conditions irrégulières de course.

Modalité de dépôt de la réclamation

La réclamation est annoncée verbalement par l'équipage concerné au maximum 2 minutes après l'arrivée du dernier bateau de la course :

- à l'arbitre de parcours ou à un commissaire de virage ;
- au juge à l'arrivée, dans le cas où l'arbitre de parcours n'a pu être joint.

La réclamation est confirmée par écrit, par le délégué de l'association concernée, dans le délai d'une heure après la fin de la course auprès du président du jury et appuyée par le dépôt d'une caution de 20 points au nom de la ligue dont relève le comité d'organisation ou de la FFA pour les épreuves nationales.

10) Conséquence d'une réclamation ou d'une course irrégulière

Le bureau du jury étudie la réclamation. A cet effet, il entend tout arbitre, protagoniste, ou témoin qu'il juge utile. Il fait connaître sa décision dans le délai maximum de deux heures après la dernière course de la session.

Sa décision est applicable immédiatement.

La caution est rendue au délégué de l'association dont la réclamation est jugée bien fondée.

La caution est acquise à la ligue ou à la FFA quand la réclamation n'est pas reconnue fondée.

Article 33 : Modalités de recours contre une décision du bureau du jury

1) Modalités de recours

Le recours est déposé dans les 30 jours qui suivent la date de la décision du jury auprès du président de la ligue régionale dont relève le comité d'organisation de la régates ou auprès du président de la fédération pour le cas des épreuves nationales.

Le bureau de la ligue, ou celui de la fédération, examine le recours et fait connaître sa décision dans le délai de trois mois à compter de sa réception.

La décision du bureau de la fédération est rendue en dernier ressort.

La décision de la ligue est susceptible d'appel, dans le délai de quinze jours après sa notification aux parties concernées. Cet appel est déposé auprès du président de la fédération.

Le bureau de la fédération examine l'appel et fait connaître sa décision sous délai de trois mois à compter de sa réception.

2) Application de la sanction

Passé le délai d'appel, ou après notification de la décision du bureau fédéral, les parties concernées doivent assurer la complète application de la sanction sous délai d'un mois. En cas de déclassement d'un équipage ayant reçu un prix, ce dernier devra être restitué dans le même délai.

CHAPITRE VI Publicité

Article 34 : Principes généraux

Il y a lieu de distinguer d'une part les bateaux et d'autre part les avirons et les vêtements composant la tenue de compétition des compétiteurs :

- La publicité sur les bateaux est possible sans limitation, excepté sur le premier mètre de la pointe avant qui ne doit comporter aucune identification.
- La publicité sur les avirons et les vêtements des compétiteurs est possible suivant les dispositions des articles 34, 35, 36 et 37 qui s'appliquent pendant les heures de compétition de la régates et à tout moment, à proximité et sur le ponton ou le podium de remise des prix.

Article 35 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements

Les identifications concernées sont celles des partenaires et des fabricants d'aviron et de vêtements des compétiteurs.

Elles peuvent consister en divers éléments tels que : un nom, une marque, un logotype ou un produit représentatif d'une marque et elles doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

Les éléments d'identification sont apposés sur une ou plusieurs surfaces des avirons et des vêtements des compétiteurs.

Les identifications ne doivent pas forcément être les mêmes sur les avirons et les vêtements des compétiteurs, mais elles doivent être identiques sur tous les avirons d'une même embarcation ou sur tous les vêtements d'un même équipage.

La surface est mesurée en tirant des lignes verticales et horizontales, perpendiculaires entre elles, appuyées sur les points extrêmes du nom, de la marque, du logotype ou du produit représentatif de la marque ou du fond de couleur si celui-ci couvre une surface plus grande.

La surface est donc mesurée en carré ou rectangle, par exemple :



Si un fabricant est en même temps partenaire de l'association, il peut, en plus, utiliser l'espace réservé aux partenaires, mais sans pouvoir cumuler les deux surfaces attribuées au fabricant et au partenaire pour en faire une seule.

Si la surface réservée au fabricant n'est pas utilisée par celui-ci, elle ne peut être utilisée à d'autres fins.

Article 36 : Identifications sur les avirons

Les possibilités d'identification sont les suivantes :

1) Fabricant

Un aviron doit comporter au maximum une identification de fabricant. Celle-ci doit être apposée uniquement entre le collier et la poignée. Sa surface maximale est de 72 cm² pour un aviron de couple et de 100 cm² pour un aviron de pointe.

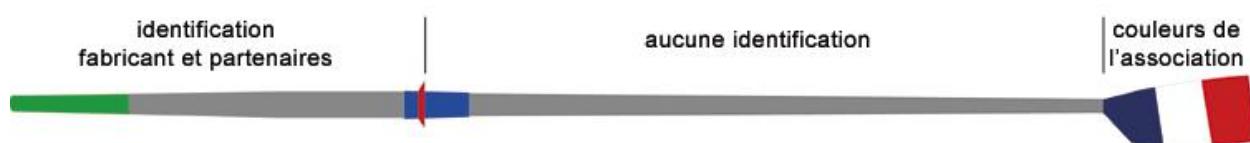
2) Partenaire

Un aviron doit comporter au maximum une identification de partenaire. Celle-ci doit être apposée uniquement entre le collier et la poignée. Sa surface maximale est de 72 cm² (hauteur maxi 4 cm et longueur maxi 18 cm) pour un aviron de couple et 100 cm² (hauteur maxi 5 cm et longueur maxi 20 cm) pour un aviron de pointe.

3) Autres identifications

Sur les palettes, seules peuvent apparaître les couleurs des associations. Aucune identification n'est autorisée sur la partie de l'aviron située entre la palette et le collier.

Aucune autre identification ne peut apparaître sur les avirons, notamment pas de noms d'associations, sauf des marques discrètes permettant d'identifier leur propriétaire ou le bateau et la place auxquels ils correspondent.



Article 37 : Identifications sur les vêtements

Les vêtements concernés sont ceux composant la tenue de compétition et les autres pièces de vêtements définies à l'article 14.

Sur ces vêtements, les possibilités d'identification sont les suivantes :

1) Fabricant

Dimensions

Surface maximale de 16 cm² par pièce de vêtement.

2) Partenaire

Dimensions

Tenue de compétition : surface maximale de 200 cm².

Couvre-chef : surface maximale de 50 cm².

CHAPITRE VII

Organisation des courses de Beach Rowing Sprints (Sprints d'Aviron de Plage)

Article 38 - Caractéristiques du parcours

Le site de compétition doit garantir des conditions de course équitables pour tous les équipages.

La zone de compétition doit être organisée si possible sur une plage de sable plane, sans pente raide et avec une profondeur d'eau ne dépassant pas les hanches pour le rameur situé à l'étrave quand il se tient, dans l'eau, à côté de son bateau. Elle doit être dépourvue de zone rocheuse ou tout autre obstacle pouvant causer des dommages aux embarcations et aux compétiteurs sur la zone de départ et d'arrivée. La zone de départ doit permettre à tous les équipages de courir sans interférence.

Le parcours comprend une première zone de course sur le sable, une seconde en mer et une troisième d'arrivée sur le sable.

- La première zone du parcours, située sur la plage, entre la ligne de départ et le point d'embarquement, a une distance de 10 à 50 mètres.
- La seconde zone du parcours comprend, pour chaque couloir, un nombre maximum de 3 bouées alignées. La première bouée est positionnée à environ 85 mètres du bord de l'eau, la seconde bouée à environ 85 mètres de la première et la troisième bouée à environ 80 mètres de la précédente. Le nombre de couloirs prévu dépend de la nature de la manifestation.
- La troisième zone du parcours a une distance comprise entre 10 et 50 mètres entre le point de débarquement et la ligne d'arrivée située sur la plage.

Si les conditions sur le site ne permettent pas une course sur le sable durant toute la journée de compétition, à cause de la marée notamment, des dispositions particulières peuvent être prises. Par exemple, les séries qualificatives peuvent être remplacées par des épreuves contre la montre avec un départ et une arrivée sur l'eau.

Les distances indiquées ci-dessus peuvent varier selon les conditions locales. En particulier, la première bouée doit être positionnée au-delà de la zone de déferlement des vagues. Si le déferlement des vagues est trop important, l'organisateur peut adapter le parcours en éloignant la première bouée.

Pour des raisons de sécurité, une seule embarcation est autorisée à naviguer dans chaque couloir.

Article 39 - Marques de parcours

1) Plan du parcours

Un plan du parcours indiquant l'emplacement de toutes les marques de parcours doit être inclus dans l'avant programme de la régata. Les consignes de navigation sont précisées lors de la réunion d'information.

2) Caractéristiques des bouées de virement

Pour des raisons de sécurité et de visibilité, les bouées utilisées pour marquer les virements doivent être gonflables ou d'une surface souple ne pouvant pas endommager les bateaux et les équipements. Elles doivent avoir une hauteur d'environ 150 cm chacune.

Le diamètre des deux premières bouées doit être d'environ 30 cm. Celui de la bouée la plus éloignée doit

être compris entre 50 et 100 cm. La couleur des 3 bouées doit être uniforme dans un même couloir et différente d'un couloir à l'autre.

3) Matérialisation de la zone d'arrivée

Le comité d'organisation doit prendre toutes les précautions pour éviter l'échouage des coques en eaux peu profondes. À ce titre, il peut matérialiser la fin du parcours sur l'eau par des bouées mouillées à proximité de la plage. Ces bouées délimitent une aire sur laquelle les équipages doivent embarquer et/ou débarquer.

4) Maintien de la distance entre les bouées de virement

Le comité d'organisation doit veiller tout au long de la compétition à ce que les distances entre chaque bouée soient constantes, en particulier la plus éloignée de la plage. Il doit assurer la remise en place si nécessaire. Les membres du jury peuvent demander à vérifier les distances et solliciter l'organisateur pour repositionner les bouées.

5) Incidence d'un marnage important sur le parcours

Si le parcours est situé sur une côte où le marnage est important, le comité d'organisation doit le repositionner régulièrement. Cela peut inclure des portes et des piquets supplémentaires sur la plage pour assurer la sécurité des compétiteurs et l'équité entre les équipages.

Article 40 - Lignes de départ et d'arrivée

1) Largeur de la ligne de départ et d'arrivée à terre

La largeur de la ligne de départ et d'arrivée à terre doit être d'au moins 2 mètres. Lorsque seuls deux couloirs de course sont utilisés, la ligne d'arrivée peut être en « entonnoir ». Quand trois couloirs ou plus sont nécessaires, le parcours doit garantir la même distance de course (une ligne de départ beaucoup plus large et/ou des virages de piquet pourront être aménagés). Pour chaque couloir, le point de débarquement doit être marqué par une porte entre deux piquets ou, à minima, un drapeau aligné sur les bouées. Les coureurs doivent passer du côté défini par le comité d'organisation lors de leur course retour.

2) Matérialisation de la ligne d'arrivée

L'arrivée est matérialisée selon l'une des possibilités suivantes :

- une ligne tracée sur la plage que le coureur de chaque équipage doit franchir ;
- un ruban tendu que le premier coureur à terminer un duel doit traverser ;
- un drapeau ou un dispositif similaire par équipage, piqué dans le sable, et qui doit être attrapé par le coureur ;
- un bouton poussoir ou tout autre dispositif similaire par équipage, qui doit être pressé par le coureur. Ce bouton doit, lorsqu'il est pressé, émettre un signal sonore ou visuel et enregistrer le temps réalisé.

3) Procédure de fin de course

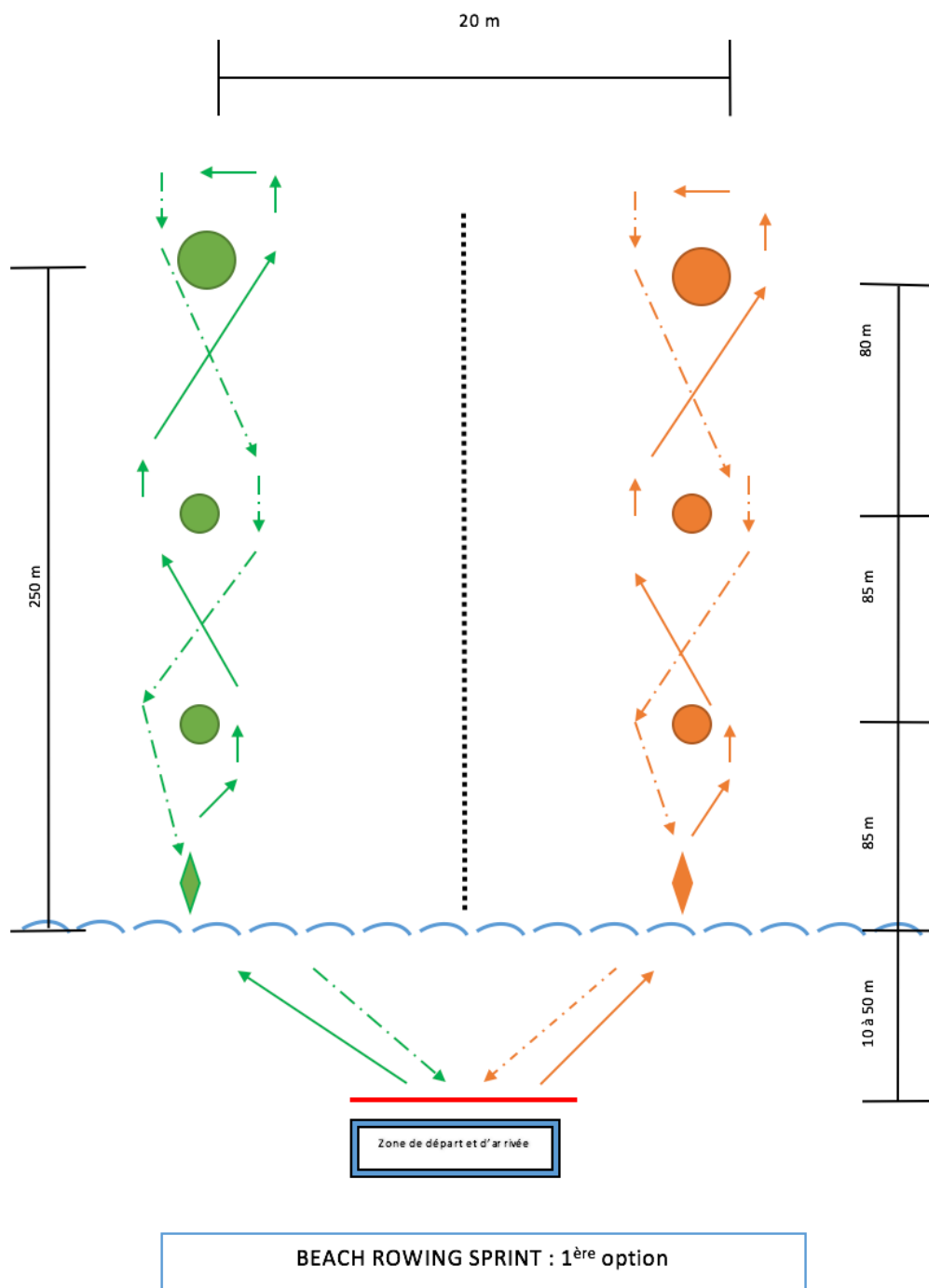
Le comité d'organisation détermine la procédure de fin de course. Ceci est indiqué dans l'avant-programme et précisé lors de la réunion d'information.

Article 41 - Format des courses

Trois options sont possibles. Le format est indiqué dans l'avant programme et précisé lors de la réunion d'information. Il doit être affiché sur le site de compétition.

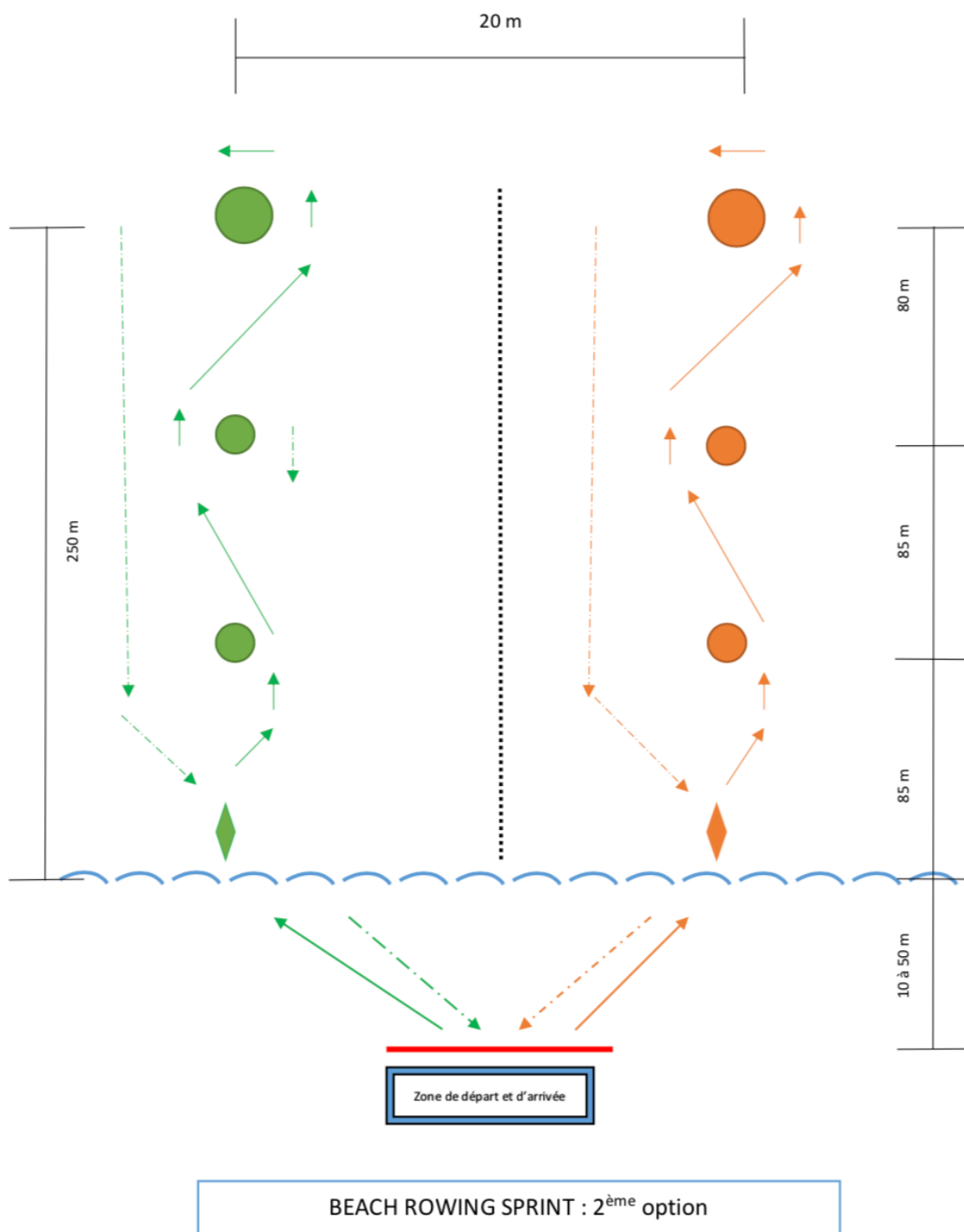
1^{ère} option : « Slalom Aller & Retour »

Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau parcourt un slalom entre les trois bouées en respectant le sens imposé et en restant dans le couloir alloué. Le coureur débarque au point prévu à cet effet.



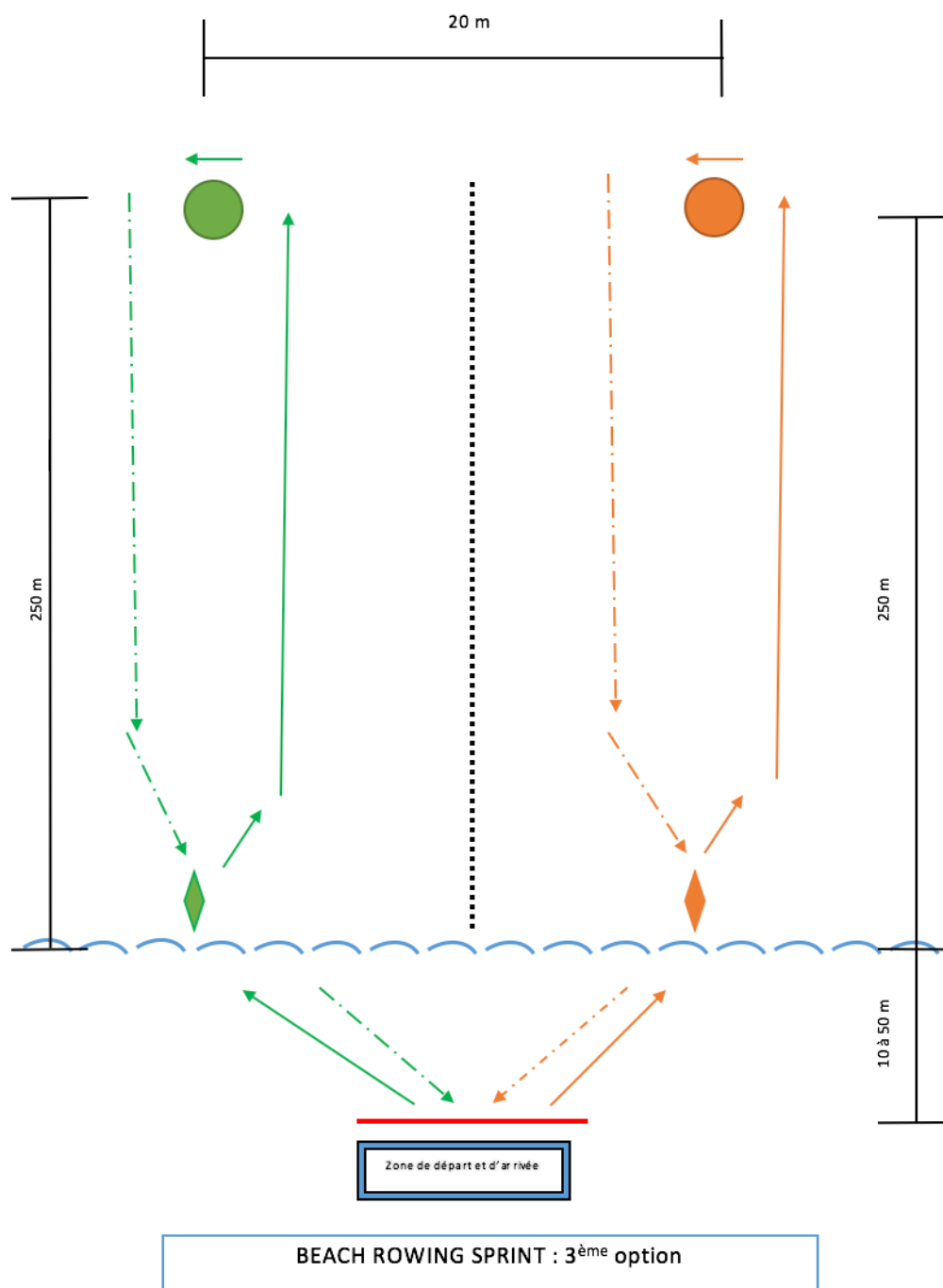
2^{ème} option : « Slalom Aller-Retour en Ligne droite »

Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau parcourt un slalom entre les trois bouées en respectant le sens imposé et en restant dans le couloir alloué. Après avoir contourné la dernière bouée, il revient en ligne droite jusqu'au point de débarquement sur la plage.



3^{ème} option : « Aller & Retour en Ligne droite »

Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau effectue un aller et retour en ligne droite en allant virer la bouée la plus éloignée. Il respecte le sens imposé et reste dans le couloir alloué.



Article 42 - Nombre de lignes de bouées

La zone des épreuves doit comporter deux lignes de bouées minimum et quatre maximum. Le nombre de lignes de bouées dépend de l'espace disponible sur la plage et sur l'eau, ainsi que du nombre d'équipages inscrits dans chaque épreuve.

Le nombre de lignes de bouées est indiqué dans l'avant-programme de la régata et précisé lors de la réunion d'information.

Article 43 - Système de progression

1) Le comité d'organisation définit le système de progression parmi l'un des formats suivants :

- ✓ parcours contre la montre ;
- ✓ plusieurs parcours de qualification, qui peuvent inclure ou non des repêchages ;
- ✓ une combinaison de parcours chronométrés et de parcours de qualification.

Le système de progression choisi par le comité d'organisation doit permettre de réduire à huit le nombre d'équipages restant dans la compétition en phase finale.

À titre exceptionnel, en cas de marnage important, il pourra être décidé de prévoir des épreuves chronométrées éliminatoires avec ou sans course à pied, déterminant les demi-finalistes (4 équipages) ou directement les finalistes (2 équipages).

Le système de progression doit être présenté dans l'avant programme et confirmé lors de la réunion d'information.

2) Les huit derniers équipages (phase finale)

À la suite des phases éliminatoires, les huit équipages qualifiés s'affrontent sur un système de progression comprenant quatre quart-de-finales, deux demi-finales et les finales suivant un programme permettant une récupération d'au moins 10 minutes pour chaque équipage et sans temps mort entre les courses.

Article 44 - Attribution des lignes de bouées

1) Lorsqu'un système de progression avec des séries éliminatoires ou sous forme d'épreuves chronométrées est prévu, un tirage au sort déterminera pour chaque équipage sa série et sa ligne de bouées.

2) A l'issue de la première épreuve chronométrée ou des séries éliminatoires l'autre équipage prend le couloir restant ;

- ✓ un rameur passant par les repêchages n'est pas prioritaire face à un concurrent qualifié directement au tour suivant ;
- ✓ s'il venait à y avoir un ex æquo, le juge de départ réalise un tirage au sort pour identifier l'équipage qui aura le choix de sa ligne de bouées.

Ce choix doit être annoncé au plus tard 10 minutes avant la course et confirmé par le chef de bord au juge de départ. Ce dernier en informe l'autre équipe.

Article 45 - Le départ

1) Le départ

Pendant la procédure de départ, les bateaux doivent être maintenus sur l'eau par les membres de l'équipage (sauf en solo) avec l'aide de teneurs.

2) Les teneurs

Chaque équipage peut bénéficier de deux teneurs. Ils sont désignés par le délégué des équipages ou mis à disposition par l'organisateur. Leur rôle est d'aider au départ et à l'arrivée des équipages. Les teneurs de chaque équipage doivent porter une chasuble de couleur vive fournie par l'organisation afin d'être visibles et bien identifiés. Dans des conditions de mer difficiles et à la discrétion du président du jury, le nombre de teneurs peut être majoré.

Les teneurs ne peuvent pas monter à bord du bateau. Ils aident les équipiers à s'installer dans le bateau et peuvent pousser le bateau pour partir. Ils ont toute liberté pour indiquer aux rameurs la trajectoire à prendre. Les teneurs doivent garder les pieds au sol à un niveau d'eau ne dépassant pas leurs épaules.

Les bateaux doivent être placés de manière à ce que leur axe longitudinal soit aligné avec les bouées de leur couloir. Tous les équipiers (à l'exception du coureur) doivent se tenir dans l'eau près de leur bateau et doivent garder les deux pieds au sol jusqu'à ce que le signal de départ soit donné. Cette règle peut être adaptée par le président du jury en fonction des contraintes du lieu (ex : vagues, pente, température de l'eau). Elle est alors applicable à tous les équipages.

Le juge de départ, avec l'avis des juges de parcours, s'assure que les bateaux sont correctement positionnés et prend les mesures nécessaires pour le garantir.

Le non-respect de ses règles est sanctionné par un avertissement.

3) Les coureurs

Chaque équipage désigne son membre « coureur » pour le départ et l'arrivée. Le coureur au départ peut être différent du coureur à l'arrivée. Les coureurs doivent se tenir derrière la ligne de départ.

Article 46 - La procédure de départ

La position du starter doit être surélevée afin qu'il puisse être visible depuis la ligne de départ et de tous les bateaux. Le signal de départ doit être visible de tous les rameurs. Le starter peut être assisté d'arbitres placés sous son autorité.

Le starter informe de manière audible les équipages du décompte des minutes jusqu'au départ.

La procédure de départ doit être la suivante :

- 3:00	Tous les équipiers doivent se tenir dans la zone de départ aux ordres du starter. Il peut entamer la procédure sans appeler les absents.
- 2:45 - 1:45	Les équipages sont présentés au public par le speaker chargé de l'animation. La présentation terminée, les équipiers prennent leur position de départ.
- 1:00	Le starter annonce « Une minute ! » les teneurs et les équipiers doivent être près des bateaux, les coureurs placés derrière la ligne de départ.
- 00:30	Le starter avertit les équipages en annonçant « Trente secondes, tenez-vous prêts ! ». Le starter donne une pénalité à un équipage qui arrive en retard. À partir de ce moment, le starter peut lancer la course à tout moment.

Départ	<p>Pour donner le signal de départ, le starter annonce « Attention ! », puis lève son drapeau rouge au-dessus de la tête.</p> <p>Après une pause marquée et variable, le starter donne le signal de départ en abaissant rapidement son drapeau rouge de côté et en prononçant simultanément : « Partez ! ». Un signal sonore peut être déclenché simultanément.</p> <p>Le signal officiel du départ correspond à l'abaissement du drapeau rouge par le starter.</p>
--------	---

Article 47 - Faux départ

Un équipage commet un faux départ si le coureur franchit la ligne avant le signal de départ ou si un membre de l'équipage commence à monter à bord de son bateau avant le signal de départ.

Le juge de départ et les juges de parcours signalent un faux-départ en levant immédiatement un drapeau rouge.

Conséquences d'un faux départ :

- a. En cas de faux départ, le starter arrête la course en agitant son drapeau et en faisant retentir sa cloche jusqu'à ce que tous les équipages se soient arrêtés. Il rappelle les équipages. Il s'informe des décisions auprès des juges de départ et de parcours. Il informe l'équipage fautif qu'il reçoit un avertissement. Il reprend la procédure de départ à l'annonce « Une minute ».
- b. Un équipage qui reçoit deux avertissements dans la même course est exclu.

Article 48 - Responsabilité et obligations des compétiteurs

1) Virement de bouée

Lors des virements, le bateau est autorisé à toucher les bouées avec la coque et/ou les avirons, cependant la carlingue (ligne longitudinale du bateau) doit contourner entièrement chaque bouée en respectant le sens de rotation prévu.

2) Pénalités pour virement non conforme

L'équipage qui ne contourne pas correctement une bouée sur le parcours se verra infliger une pénalité de temps de la manière suivante :

- ✓ faute de virement sur la première ou deuxième bouée : **+ 30 secondes (par bouée) ;**
- ✓ faute de virement sur la troisième bouée : **+ 60 secondes.**

3) Le barreur

Pour les bateaux barrés, le barreur doit être à bord durant toute la durée de la course sur l'eau. Dans le cas contraire, l'équipage sera exclu.

4) Le coureur final sur la plage

A l'issue du parcours sur l'eau, un membre de l'équipage débarque et court dans la zone prévue à cet effet jusqu'à la ligne d'arrivée.

5) Respect de l'intégrité physique

Les équipages doivent être attentifs et vigilants aux conditions météorologiques et à l'état de la mer. Ils doivent veiller à ne pas se mettre en danger ni porter atteinte à la sécurité des personnes présentes sur le site de la compétition. Un équipage ne respectant pas ces règles élémentaires ou qui ne serait plus en mesure de contrôler son embarcation par imprudence pourrait être pénalisé par un arbitre. Cette pénalité

peut aller jusqu'à la disqualification.

Article 49 - Gênes

Il incombe à chaque équipage de rester dans sa zone de course et veiller à ne causer aucune interférence avec ses adversaires.

Un équipage est considéré comme gênant son adversaire si, par contact direct (coque et avirons), il pénalise ce dernier, ou s'il l'oblige à modifier sa route pour éviter tout risque de contact. Les juges de parcours et de virement déterminent s'il y a eu gêne et, le cas échéant, déclassent l'équipage fautif.

Si la faute a lieu lors de séries éliminatoires chronométrées, l'équipage pénalisé aura l'opportunité de réaliser un second parcours avec un temps de repos d'au moins trente minutes.

Article 50 - Arrivée de la course

Un drapeau est installé en face de chaque parcours sur l'eau, positionné à distance égale de la ligne d'arrivée. Les coureurs doivent contourner, dans le sens prévu par le comité d'organisation, leur drapeau avant de franchir la ligne d'arrivée. Dans le cas contraire, une **pénalité de 5 secondes** sanctionne l'équipage.

L'arrivée de la course d'une équipe correspond au moment où le coureur franchit la ligne d'arrivée et/ou réalise l'action requise pour marquer l'arrivée de la course.

Au retour du bateau à la plage, les teneurs peuvent « attraper » le bateau afin de ralentir sa progression et ce, y compris avant que le coureur ait débarqué.

Alors que le coureur termine son parcours, les teneurs et le reste de l'équipage doivent maintenir le bateau en sécurité jusqu'à la prochaine rotation de course. Les avirons doivent être rentrés dans le bateau. Dans le cas contraire, une **pénalité de 10 secondes** sanctionne l'équipage.

Article 51 - Ex-aequo

Si deux équipages terminent ex-aequo, ils doivent se départager en recourant la course. Si, à l'issue de cette seconde course, les deux équipages finissent de nouveau ex-aequo, la course sera recourue une nouvelle fois. Cette disposition est répétée tant que les deux équipages demeurent ex-aequo.

Si deux équipages arrivent ex-aequo lors d'une finale, ils sont classés à égalité, et le classement suivant est laissé vacant (ex : si deux équipages sont premiers ex-aequo, il n'y aura pas d'équipage classé second).

Article 52 - Composition du jury

Le jury sera composé des fonctions suivantes :

- Président du Jury
- Starter
- Juge de départ
- Juge d'arrivée
- Juge de parcours (1 par couloir)
- Juge au virement (1 par couloir)
- Membres de la commission de contrôle

Article 53 - Les juges de parcours

Les juges de parcours sont à terre, en hauteur, de manière à voir l'intégralité du parcours sur l'eau et à terre. Ils s'assurent que les embarcations restent sur leur alignement et que les équipiers sont à côté du

bateau lors de la procédure de départ, que les équipages réalisent le parcours convenu et qu'ils n'occasionnent aucune gêne. Ils indiquent toute faute en levant un drapeau rouge, consignent ceci par écrit et transmettent leur décision au juge à l'arrivée. Ils ne donnent aucune consigne de trajectoire aux rameurs.

Article 54 - Les juges de virement

Le juge de virement est positionné sur l'eau au-delà de la troisième bouée à virer. Il veille à ce que tous les équipages virent la troisième bouée conformément au sens indiqué. Après le virement de chaque équipage, il communique par signal visuel avec l'arbitre de parcours en levant un drapeau :

- ✓ blanc, pour indiquer que le virement de la troisième bouée est conforme ;
- ✓ rouge, pour indiquer que le virement de la troisième bouée n'est pas conforme.

Le juge de virement doit également lever son drapeau rouge s'il considère qu'un autre problème est survenu, ce qui inclut la gêne d'un équipage par un autre. Il doit, dès que possible, informer l'arbitre de parcours, des faits qui l'ont poussé à lever le drapeau rouge.

Article 55 - Juge à l'arrivée

Le juge à l'arrivée détermine l'ordre dans lequel les coureurs de chaque équipage terminent la course. Il s'assure qu'aucune pénalité n'a été attribuée auprès des juges de parcours afin d'établir le classement. Il est responsable de la validation des résultats et du respect du système de progression.