

FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

PROCÈS-VERBAL
de la RÉUNION du COMITÉ DIRECTEUR
Jeudi 28 août 2025
Nogent-sur-Marne et Visioconférence

1. Approbation du procès-verbal du comité directeur du 10 juillet 2025
2. Situation budgétaire à date
3. Point financier
4. Point DTN/DG
5. Réglementation sportive 2026
 - a. Règlement des mutations
 - b. Championnats et critères
 - c. Code des régates rivière
 - d. Code des régates mer
 - e. Code des compétitions indoor
 - f. Situation calendrier 2026
 - g. Point de situation candidatures 2026 (CF Enduro 2026 - Organisation CD 13, autres)
 - h. Point sur les organisateurs de manifestations nationales 2027
6. Désignation organisateur AG FFA avril 2026
7. Critères de labellisation
8. Point élection CSHN
9. Affiliations
10. Questions diverses

Sont présents :

Christian	VANDENBERGHE	Président
Frédéric	ANDOLFI	Secrétaire Général Vice-Président Délégué
François	BANTON	Trésorier Général
Hugo	BEUREY	Membre représentant des sportifs de haut niveau
Jean-Pierre	BREMER	Vice-Président en charge du sportif et du haut niveau
Claude	DUBOULOZ	Membre en charge de l'aviron de mer
Sophie	GAUTIER-GUYON	Vice-Présidente en charge des commissions
Guylaine	MARCHAND	Membre en charge para-aviron et aviron adapté
Martine	SCOTTON	Secrétaire générale adjointe
Vincent	ALLIGIER	
Fabien	AUBANEL	
Brigitte	BLAISE	
Dominique	BOSQUELLE	
Anne	COPIN DE NAYVILLE	
Béline	DUFOUR	
Pierre	GOUDET	
Nicolas	GUYOT	
Gaëlle	IRAGNE	
Philippe	LOT	
Léo	RONCHARD	
Benjamin	SCRIVE	
Anne	TOLLARD	

Total : 22 présents

Assistent :	Sébastien VIEILLEDENT	Directeur Technique National/Directeur Général
	Alexandre HUSS	
	Caroline AUTOUR	Secrétaire de Direction
	Vanessa LÉTÉ	Secrétaire de Direction

Excusés :	Bénédicte OUVRY	Vice-Présidente en charge de l'animation et communication avec les territoires, de la mixité et de l'inclusion
	Brigitte ANDRIEU	
	Marion PESTOURIE	

Le Président ouvre la séance à 19h00.

1. Approbation du procès-verbal du comité directeur du 10 juillet 2025

F. Andolfi soumet à l'approbation le procès-verbal du comité directeur du 10 juillet 2025.

LE PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR DU 10 JUILLET 2025 EST APPROUVÉ À L'UNANIMITÉ (22 votants/22 présents).

2. Situation budgétaire à date (Annexe 1)

F. Banton présente la situation de trésorerie au 28 août 2025, avec un solde positif de 68 677 €, représentant 2,8 jours de fonctionnement. Il souligne que cette situation tendue n'est tenable qu'en raison de la réserve liée aux travaux (solde de 890 000 €, provenant d'acomptes de subventions).

Il précise que la rentrée d'argent liée aux licences des clubs interviendra en septembre, ce qui permet d'atténuer la tension, mais que la trésorerie demeure fragile, sans toutefois être dramatique.

Concernant le budget ajusté, il reste globalement conforme au budget voté en Assemblée générale, sans décalage significatif sur les charges. Les écarts portent essentiellement sur les produits, du fait de difficultés à sécuriser un partenaire principal (manque 150 000 € attendus, absence de reconduction de certains partenariats, mécénat en cours de négociation).

Il en résulte un déficit prévisionnel au 31 décembre estimé à 254 400 €.

F. Banton insiste sur la nécessité de trouver rapidement un troisième partenaire majeur (150 000 à 200 000 €) afin de résorber ce déficit structurel.

Il conclut en tirant la sonnette d'alarme : sans mesure rapide, le déficit structurel pourrait être aggravé par la baisse annoncée des subventions à partir de 2026.

C. Vandenberghe souligne que la trésorerie demeure équilibrée uniquement grâce aux travaux.

S. Vieilledent rappelle que le déficit structurel est suivi depuis plusieurs années et a déjà pu être progressivement réduit grâce aux efforts de l'ensemble des acteurs de la Fédération.

Il précise que toutes les charges (exploitation, activité, élus, réunions) ont déjà été optimisées depuis quatre ans, et qu'il n'existe plus de marges de manœuvre de ce côté.

Selon lui, la solution réside dans le développement des produits, en particulier la recherche de partenaires, la fidélisation de partenariats existants et la diversification via de plus petits accords locaux. Il insiste sur la nécessité de sécuriser un troisième gros partenaire pour stabiliser la situation sur le long terme.

L. Ronchard appuie l'idée de développer les petits partenariats locaux en complément d'un grand partenaire.

C. Vandenberghe précise que cette stratégie a déjà permis à la Fédération de survivre ces dernières années (ex. Club des entreprises pour Paris 2024).

L. Ronchard recommande de mobiliser davantage certains salariés de la Fédération sur la recherche active de partenaires, afin de compenser l'absence de sponsor majeur par la multiplication de partenariats plus modestes.

Sébastien Vieilledent rappelle que la recherche de partenariats est coordonnée par P. Parsy, directrice du pôle marketing, événementiel et partenariats. En raison du calendrier des actions fédérales, son temps disponible pour cette mission est limité. L'objectif est donc de réorganiser

certaines tâches afin de lui permettre de se concentrer plus régulièrement sur le suivi des partenaires existants et la prospection de nouveaux.

S. Vieilledent précise que des partenariats avec des intervenants extérieurs ont aussi été testés (consultants rémunérés à la commission, cabinets de conseil, régies publicitaires, accompagnement sur les thématiques de développement durable), mais sans résultats satisfaisants à ce jour, soit en raison du contexte budgétaire des entreprises, soit du manque d'efficacité des prestataires sollicités.

L. Ronchard souligne l'importance de donner davantage de régularité à la recherche de sponsors menée par P. Parsy et insiste sur la nécessité de valoriser les événements fédéraux pour attirer des entreprises et les associer à l'image de la Fédération.

S. Vieilledent confirme que cette orientation est pertinente. Il précise toutefois que tous les événements ne peuvent pas être transformés en produits « commercialisables » pour des partenaires en attente de fort ROI. Les travaux menés en commissions et par H. Beurey, en lien avec P. Parsy, vont dans ce sens, notamment avec un ciblage accru des partenariats régionaux et locaux.

F. Andolfi souligne que l'augmentation du nombre de licences, notamment via la transformation des titres scolaires en licences fédérales, pourrait représenter une source de revenus supplémentaire pour la Fédération.

3. Point financier

• Taux de remboursements kilométriques et repas (Annexe 2)

F. Banton présente la proposition du Bureau concernant la réactualisation des frais de mission (indemnités kilométriques et repas).

Il rappelle que le barème actuel n'a pas été réévalué depuis 2017, ce qui engendre des difficultés pour certains cadres techniques, principaux bénéficiaires de ces remboursements.

- Indemnités kilométriques : actuellement fixées à 0,36 €/km, alors que certains organismes partenaires (ex. CREPS de Vichy) indemnisent à 0,41 €/km, créant une situation paradoxale.
→ Proposition : aligner l'indemnité kilométrique sur 0,41 €/km, ce qui représenterait un coût supplémentaire d'environ 10 000 € par an.
- Indemnités de repas : actuellement plafonnées à 19 €, montant jugé insuffisant au regard des prix pratiqués, y compris en province.
- Proposition de relever ce plafond à 23 €.

Le Trésorier précise que les modalités de remboursement des frais de train demeurent inchangées, le système actuel donnant satisfaction dans la majorité des cas (95 %), avec possibilité d'ajustement ponctuel en cas de besoin.

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 21 POUR ET 1 ABSTENTION LA GRILLE DE MODALITÉS DE REMBOURSEMENTS DES FRAIS DE MISSIONS (22 voix/ 22 présents)

4. Point DTN/DG

S. Vieilledent dresse un point de situation :

Relations institutionnelles :

- Contrat de délégation en phase finale de validation avec le ministère (retours positifs).

- Contrat de performance validé avec l'ANS, avec un soutien affirmé à la nouvelle stratégie fédérale.
- Finalisation du PPF (Projet de Performance Fédérale), socle du haut niveau et condition d'accès aux financements.
- Contrat de développement : financements similaires à N-1.
- Bilan quadriennal 2024 avec l'ANS en cours, retours positifs sur les indicateurs de développement.

Projet fédéral et structuration :

- Déploiement du projet fédéral en cours (directives techniques nationales en cours d'écriture).
- Stabilisation de l'organigramme technique, avec probablement la création de deux postes de DTN adjoints (haut niveau et vie fédérale) en septembre.
- Quatre postes à pourvoir en priorité (pôles France relève et Espoir de Nantes et Toulouse, équipe Para, mission technique en AURA).

Ressources humaines :

- Effectif actuel : 36 cadres (plancher négocié par le DTN à 39) donc nous sommes en capacité de couvrir nos besoins urgents.
- Perspective d'ouverture d'un concours CTS en 2026 (en négociation).
- Entretiens individuels avec les cadres en cours, lettres de mission actualisées et communiquées aux ligues concernées.

Haute performance et saison sportive :

- Objectif principal : restructurer le haut niveau, poser les bases pour 2026-2028.
- Résultats :
 - U19 : résultats malheureusement conformes du fait du retard de mise en œuvre du plan U19. L'aspect positif est la jeunesse des effectifs qui ont ainsi acquis une expérience pour l'année prochaine.
 - Seniors U23: dynamique positive avec quelques opportunités de médailles manquées, mais progrès sur certains projets (double féminin et masculin, 4- et 8+ féminin).
 - Para : année de transition, 3 bateaux qualifiés pour les Mondiaux de Shanghai.
 - Senior A : Bon début de saison avec atteinte des objectifs fixés au championnat d'Europe et à la Coupe du Monde de Lucerne
- Mise en place progressive de la centralisation au CNE : 20 athlètes intégrés à horizon octobre 2025 (objectif atteint).

Analyse de A. Maurogiovanni, Directeur de l'Équipe de France d'aviron :

- Constats : retard physiologique par rapport aux standards internationaux (≈ 20 secondes chez les U19, 15 secondes chez U23 et Seniors, sur les moyennes ergométriques).
- Nécessité d'un programme renforcé de détection et d'identification des talents (objectif prioritaire pour préparer 2032).
- Nécessité d'unifier les standards techniques et d'adapter la programmation aux contraintes scolaires.
- Mise en place d'une coordination renforcée avec clubs, ligues, pôles et managers de zones.
- Plan de travail olympiade :
 - 2025 : poser la structuration et apprendre à travailler ensemble.
 - 2026 : s'entraîner pour être compétitif.
 - 2027 : s'entraîner pour se qualifier.
 - 2028 : s'entraîner pour performer.

Perspectives :

- Tournée des territoires prévue en novembre 2025 (DTN, directeur des équipes de France, Christine Gossé, managers de zone).

- Organisation d'une Conférence nationale des entraîneurs de clubs en janvier 2026.
- Poursuite du développement du Beach Rowing Sprint (BRS).
- Amélioration de la structuration médicale (point de vigilance).

Communication et outils du siège :

- Mise en place progressive de Microsoft 365 pour les équipes.
- Lancement du nouveau site internet : retours positifs des partenaires et institutionnels.

Discussions :

L. Ronchard souligne l'importance d'une réflexion approfondie sur les stratégies de recrutement, en lien notamment avec un groupe de travail « Préparation 2032 ».

Il insiste sur la nécessité de repenser le mode de recrutement, d'identifier les âges les plus propices et de renforcer la stratégie fédérale afin de répondre aux enjeux communs de la fédération et des clubs.

S. Vieilledent prend acte de cette proposition et précise qu'un groupe de travail opérationnel existe déjà, sous la responsabilité du directeur de l'équipe de France, C. Gossé, et des managers. Il se dit favorable à l'élargissement de ce groupe et s'engage à évoquer le sujet avec A. Maurogiovanni et C. Gossé.

L. Ronchard ajoute que cette stratégie doit aussi s'appuyer sur des partenariats avec le terrain mais également avec les instances académiques et ministérielles, en particulier concernant le milieu scolaire.

5. Réglementation sportive 2026

F. Andolfi remercie la commission sportive et A. Huss pour le travail effectué.

Les textes ci-après soumis au vote reprennent les orientations présentées lors du précédent comité directeur.

a. Règlement des mutations (Annexe 3)

Les principales évolutions sont :

- Passage de 1 à 2 athlètes par club sur liste, pour apporter flexibilité et limiter les demandes de dérogations.
- Création d'une liste fédérale supplémentaire pour les futurs listés (par exemple, les entrées en pôles).
- Suppression de la référence à l'année N-2 pour les mutations : désormais seules les années N et N-1 sont prises en compte.
- Harmonisation des dates limites : fin des mutations fixée au 31 décembre (au-delà, mutations possibles mais sans accès aux Championnats de France).
- Mise en place d'un barème d'indemnités de formation dégressif selon la durée de présence du sportif sur liste.
- Revalorisation des indemnités pour mieux compenser les clubs formateurs.
- Confirmation du maintien de la référence à l'année N-2 pour le règlement des indemnités aux clubs formateurs.
- Précision sur les dérogations : 3 cas principaux (raisons professionnelles, études, déménagement). Possibilité pour le bureau d'examiner d'autres demandes exceptionnelles au cas par cas. Certaines dérogations peuvent être assorties de limitations (participation restreinte à certains championnats ou pénalités financières).

Discussions :

G. Iragne questionne sur la cohérence entre les dérogations prévues dans ce règlement et celles figurant dans le règlement intérieur des championnats et critères.

JP. Bremer confirme l'alignement avec le règlement, avec possibilité d'adaptations selon les cas spécifiques.

G. Iragne interroge sur la suppression apparente de la règle stipulant qu'une association ne peut licencier plus de deux personnes par saison. Après échanges, il est confirmé que le paragraphe a été barré par erreur de mise en forme.

A.Huss confirme que cette disposition doit être maintenue et qu'il s'agit bien d'une erreur de présentation.

F. Andolfi précise que cette règle s'applique uniquement aux sportifs de haut niveau inscrits sur listes.

La règle est maintenue : une association peut licencier jusqu'à deux sportifs de haut niveau par saison. Pour les autres sportifs, aucune limitation n'est prévue.

G. Iragne relève une incohérence : certains passages relatifs à l'année N-2 apparaissent barrés dans le texte, alors qu'ils figurent toujours dans le tableau des tarifs. Elle précise qu'il s'agit probablement d'une erreur de mise en forme.

F. Andolfi confirme que les sportifs de haut niveau inscrits sur liste en N-2 ne sont plus limitatifs en termes de mutation. En revanche, l'indemnité de formation reste due au club formateur si l'athlète était encore inscrit sur liste en N-2.

P. Lot intervient sur la terminologie utilisée, notamment les mentions de « collectifs nationaux » et de « sélection nationale », qui peuvent porter à confusion. Il interroge sur la définition exacte de ces termes et sur leur portée.

F. Andolfi rappelle qu'il existe bien une liste officielle des « collectifs nationaux », validée et publiée par le ministère, au même titre que les autres listes ministérielles (élite, senior, relève, reconversion, espoirs, etc.).

JP. Bremer précise que la fédération établit de son côté en fonction des besoins des listes internes relatives à nos collectifs nationaux.

S. Vieilledent confirme ces précisions.

P.Lot souligne la nécessité de préciser davantage la notion de « sélection nationale finale », qui correspond aux qualifications pour les championnats d'Europe, du monde ou les Jeux.

S. Vieilledent confirme la pertinence de cette précision.

P.Lot revient ensuite sur la place des « pôles » dans la réglementation. Il rappelle que, dans une version précédente du règlement, la notion de pôle avait été retirée afin d'éviter que des athlètes sans niveau suffisant en équipe de France soient soumis à des restrictions excessives. Selon lui, le critère des listes d'athlètes de haut niveau constitue une base plus claire et équitable.

F. Andolfi souligne toutefois la nécessité de protéger les clubs formateurs, en rappelant que la présence en pôle traduit déjà un potentiel d'évolution vers le haut niveau.

P. Lot reconnaît cet objectif, tout en estimant que la règle actuelle peut être perçue comme trop rigoureuse pour certains cas.

F. Andolfi et S. Vieilledent précisent que la nouvelle structuration des pôles devrait contribuer à renforcer leur rôle de filière vers le haut niveau.

P. Lot attire enfin l'attention sur le dispositif de dérogation. Selon le texte, le bureau fédéral doit statuer avant le 15 janvier, ce qui implique que les demandes doivent être déposées avant le 31 décembre. Il interroge sur la possibilité d'instruire des demandes postérieures à cette date.

F. Andolfi confirme que, sauf cas exceptionnels (perte d'entraîneur, climat délétère dans un club, violences, etc.), les demandes déposées après le 31 décembre sont refusées. L'objectif est de limiter les dérogations, qui restent néanmoins rares, tout en laissant une marge de souplesse face à des situations exceptionnelles.

JP. Bremer rappelle qu'à l'origine, les athlètes affectés dans les pôles ne pouvaient pas muter, afin de protéger à la fois les clubs et les structures de haut niveau. Concernant les dérogations, il précise qu'elles peuvent porter sur différents aspects (nombre d'athlètes, dates de mutation, etc.), mais que le principe reste de garantir qu'un athlète ne puisse participer à des championnats que pour un seul

club au cours d'une saison. La date du 15 janvier est retenue car elle précède les compétitions majeures comme l'Indoor national (fin janvier/début février).

Il est donc décidé de :

- clarifier la notion de « sélection nationale finale » (championnats internationaux de référence).
- confirmer la nécessité de protéger les clubs formateurs via la réglementation des pôles, tout en tenant compte de leur évolution structurelle.
- maintenir le dispositif de dérogation, limité à des cas exceptionnels et encadré par la date du 15 janvier.

A. Tollard demande confirmation concernant les mutations : les deux premières sont-elles automatiques, et la troisième soumise à dérogation ?

F. Andolfi confirme que chaque club peut accepter deux mutations de SHN sans restriction, et qu'à partir de la troisième une demande de dérogation est nécessaire.

A. Tollard souligne que le passage de 1 à 2 mutations automatiques ne diminuera pas le nombre de demandes de dérogation.

F. Andolfi précise que cela conduira probablement à une application plus stricte des dérogations.

**LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 20 POUR ET 2 ABSTENTIONS (22 présents/22 votants)
LE REGLEMENT DES MUTATIONS.**

Présentation de la réglementation sportive : (Annexe 4)

JP. Bremer rappelle qu'il ne s'agit pas encore de la version définitive mais d'une présentation des dates, des nouvelles appellations (« championnats de France » et « championnats nationaux ») et des grandes lignes.

- Proposition de modifier l'organisation des championnats sprint sur le modèle des Masters, avec 4 demi-journées autonomes pour favoriser la participation et assouplir l'organisation.
- Alignement des catégories avec la nomenclature internationale prévu dans le futur code sportif.
- Révision des quotas proposée, afin de rééquilibrer les possibilités de qualification entre les régions et les zones, avec une attention particulière au nombre de clubs, licenciés et catégories.
- Augmentation du quota pour les U19, en cohérence avec les nouvelles nomenclatures et la suppression de deux catégories en poids léger.
- Le dispositif de rattrapage doit rester limité aux cas de blessures ou absences temporaires.

JP. Bremer insiste sur la nécessité de présenter rapidement cette première version aux clubs.

F. Andolfi indique que la présentation relative aux aspects marketing des compétitions a déjà été effectuée et que les informations sont à jour.

G. Iragne relève une incohérence dans la reformulation des catégories sur la première page du document : la coexistence de mentions « J15/J16 » et « U17 ».

JP. Bremer précise la volonté d'aligner les catégories françaises sur la nomenclature internationale :

- U15 (anciennement J12, J13, J14),
- U17 (anciennement J15, J16),
- U19 (anciennement J17, J18).

Cet alignement peut susciter quelques difficultés d'adaptation mais apporte davantage de lisibilité.

F. Andolfi rappelle que l'objectif reste l'alignement sur la nomenclature internationale, tout en conservant les catégories « J » lorsqu'elles correspondent à des spécificités (par ex. J10 sur 500m).

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE LA RÉGLEMENTATION SPORTIVE NATIONALE 2026 :

- SOMMAIRE ET DENOMINATIONS DES CHAMPIONNATS : 21 POUR ET 1 ABSTENTION (22 présents/22 votants)
- NOUVEAU QUOTA DE QUALIFIÉS PAR ZONES ET AUGMENTATION DU NOMBRE TOTAL DE QUALIFIÉS (30 EN S ET U19, 24 EN U17) : UNANIMITE (22 présents/22 votants)
- INTÉGRATION DES U17 EN TANT QUE CRITERIUM AU CHAMPIONNAT INDIVIDUEL AVEC MAINTIEN DES EPREUVES DU 1X ET DU 2- AU CHAMPIONNAT DE FRANCE U17 : 21 POUR ET 1 ABSTENTION (22 présents/22 votants)
- ORGANISATION DES SPRINTS EN 4 BLOCS AVEC AJOUT D'ÉPREUVES U19/U23/MASTER+40 : 19 POUR, 2 CONTRE ET 1 ABSTENTION (22 présents/22 votants)
- LIMITATION A 1 ENGAGÉ PAR CLUB DANS L'ÉPREUVE DU 2X MIXTE U15 AU CHAMPIONNAT NATIONAL JEUNE : 18 POUR, 2 CONTRE ET 2 ABSTENTIONS (22 présents/22 votants)

b. Règlement championnats et critères (Annexe 5)

G. Iragne interroge sur la date limite du 30 novembre prévue pour l'approbation des avant-programmes, soulignant qu'en mer les premières compétitions se déroulent dès fin septembre/début octobre. Elle propose de différencier les échéances entre eau intérieure (30 novembre) et mer (30 juin).

JP. Bremer rappelle que l'article concerne uniquement les manifestations nationales et précise que les régates d'octobre ne sont pas considérées comme nationales.

G. Iragne néanmois sur l'impact de ces régates pour la constitution des équipages et leur rôle dans le classement des clubs mer.

JP. Bremer suggère qu'une pré-communication puisse être faite par la Commission mer avant le début de la saison.

A.Huss rappelle que, si la date officielle est fixée au 30 novembre, dans les faits les documents sont généralement validés fin octobre, afin de permettre corrections et diffusion après les derniers championnats. Avancer la date à fin juin impliquerait une préparation accélérée après les championnats de mai.

G. Iragne propose un compromis au 30 juillet, permettant un vote lors du comité directeur d'été.

C. Dubouloz confirme l'objectif de stabiliser le programme sur plusieurs années (au moins une olympiade) pour éviter un « championnat à dimension variable ». Il indique également que le système de classement pourrait évoluer, une réflexion est en cours :

- Les points attribués aux clubs en mer ne découleraient plus directement des régates labellisées.
- Chaque zone littorale établira son propre classement régional, qui alimentera ensuite le classement national mer.
- Cette orientation vise à mieux valoriser les clubs investis régulièrement dans l'activité mer.

G. Iragne soulève la question de l'équité entre zones si chaque zone établit son propre classement.

C. Dubouloz précise qu'une harmonisation sera recherchée via une réunion avec les responsables de zones littorales.

F. Andolfi conclut en rappelant l'importance de l'équité et la nécessité d'un travail approfondi de la Commission mer, en concertation avec les zones. Pour l'année 2026, à date, aucune modification n'est prévue.

JP. Bremer rappelle les principales évolutions :

- Les dates limites de licences et les règles de mutations ont déjà été abordées.

- Introduction de la notion de rameur formé localement :
 - Moins de 18 ans : 2 années de licence (consécutives ou non).
 - Plus de 18 ans : 3 années de licence (consécutives ou non).
- Mise en place de quotas obligatoires de rameurs français ou formés localement :
 - Pas de quota en U15.
 - 50 % minimum en U17 et U19 sur le deux de couple.
 - 75 % en U17 et U19 sur les autres embarcations, ainsi qu'en seniors et U20.
- Les épreuves en skiff et deux sans barreur, considérées comme individuelles, sont réservées aux rameurs de nationalité française, ou aux U17/U19 résidant en France et engagés dans une démarche de sélection en équipe de France, conformément à la réglementation internationale.
- Modification de la règle concernant les engagements hors délai :
 - La formulation n'évoque plus une interdiction de participation, mais des conditions spécifiques d'acceptation.
 - Les sanctions sont allégées : l'amende est réduite, et la perte de points ne s'applique plus à l'ensemble du championnat, mais uniquement aux épreuves concernées.

JP. Bremer précise que les dispositions de l'article 5 restent relativement permissives, bien qu'il n'y ait pas d'obligation de résidence, ce qui laisse possible certains contournements. Néanmoins, elles devraient limiter les dérives observées les années précédentes. Il est rappelé que les épreuves individuelles (un de couple et deux de pointe sans barreur) sont désormais réservées aux rameurs de nationalité française.

S'agissant de la sélection en équipe de France, il est indiqué que les règles de World Rowing sont suivies pour les U17 et U19, à condition que les rameurs aient leur résidence en France et s'inscrivent dans une démarche de sélection nationale.

F. Andolfi confirme que l'alignement est fait avec les règlements de World Rowing.

C. Vandenberghe intervient sur la question de la libre circulation des personnes, rappelant que le sujet avait déjà fait l'objet d'une consultation juridique en 2022 et 2023, notamment au regard de l'arrêt Bosman. Il informe avoir de nouveau sollicité le cabinet d'avocats, qui a accepté d'examiner le projet de texte à titre gracieux. Il exprime ses réserves sur certains points jugés potentiellement restrictifs et propose de suspendre la décision jusqu'à réception de l'avis juridique, attendu la semaine suivante.

F. Andolfi propose néanmoins de procéder au vote du texte, en suspendant l'application définitive à l'avis du cabinet, afin de respecter le calendrier. Il précise que le texte n'empêche pas les rameurs étrangers de participer, mais vise seulement à éviter qu'ils soient majoritaires dans les équipages représentant les clubs français.

S. Vieilledent appuie cette position : il insiste sur la nécessité de sécuriser le texte juridiquement, mais alerte sur le risque de dépassement des délais réglementaires si aucune décision n'est prise rapidement. Selon lui, le texte doit être voté dans les 48 heures pour être applicable à la prochaine saison, quitte à être modifié ultérieurement en fonction de l'avis des avocats.

La proposition retenue est donc de voter le texte dès à présent, tout en suspendant son application définitive jusqu'à réception de l'avis du cabinet d'avocats.

P.Lot relève la nouvelle règle concernant les engagements hors délai : si elle est moins coercitive, elle pourrait favoriser des stratégies opportunistes de certains clubs.

F. Andolfi reconnaît ce risque mais rappelle que les valeurs déontologiques doivent prévaloir et qu'un excès de rigidité pénaliserait aussi les clubs honnêtes.

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 17 POUR, 4 CONTRE ET 1 ABSTENTION (22 présents/22 votants) LE RÉGLEMENT DES CHAMPIONNATS ET CRITÉRIUMS.

c. Code des régates (Annexe 6)

d. Code des régates mer (Annexe 7)

F. Andolfi rappelle que le Code des régates a fait l'objet d'un important travail depuis deux ans, incluant la direction technique nationale, les élus et les arbitres, afin de valider chaque modification. A. Huss précise que ce code s'applique à l'ensemble des événements (nationaux et locaux), servant de cadre de référence pour les clubs. Le travail a consisté à harmoniser ce texte avec les autres règlements (code médical, règlement de sécurité, etc.).

G. Iragne souligne que l'intitulé « Code des régates » peut prêter à confusion, puisqu'il existe également un « Code des régates mer ». Elle suggère de préciser « Code des régates en eau intérieure ».

A. Copin de Nayville indique que la Commission des arbitres travaille à l'élaboration d'un document unique, comprenant un corps commun et des spécificités selon la pratique (rivière, mer, indoor).

F. Andolfi confirme que l'objectif est bien de tendre vers un code unifié avec des sous-parties dédiées.

A. Huss n'y voit pas de difficulté.

Discussion autour des terminologies : certains championnats de France mer peuvent se dérouler sur des plans d'eau intérieurs assimilés à la pratique mer. JP. Bremer confirme que cette assimilation est prévue.

F. Andolfi conclut en annonçant que les textes ont été revus et qu'un vote sera proposé.

A. Tollard interroge également sur la modification du poids minimal des bateaux de mer (passage de 140 kg à 130 kg). JP. Bremer précise qu'il s'agit d'un alignement avec la réglementation internationale (World Rowing). Elle souligne le risque d'iniquité pour les clubs utilisant encore des bateaux anciens et plus lourds, mais F. Andolfi rappelle qu'une phase de transition a déjà eu lieu et qu'il est désormais pertinent de s'aligner.

G. Iragne attire l'attention sur la question des *chefs de bord*, considérée comme un point névralgique.

A. Huss explique que, face à l'augmentation du nombre de participants et à la complexité logistique, il est devenu difficile de réunir tous les chefs de bord aux réunions d'information. La responsabilité est désormais recentrée sur le délégué du club, qui doit assister à la réunion et transmettre les informations aux chefs de bord. Cette mesure vise à gagner du temps, éviter des rassemblements massifs difficiles à gérer (jusqu'à 500 personnes), et clarifier les responsabilités.

C. Dubouloz précise que le délégué reste responsable vis-à-vis de la fédération et signe une feuille d'embarquement, tandis que le chef de bord, à l'embarquement, atteste avoir reçu les consignes nécessaires. Cela permet de responsabiliser davantage les délégués et de fluidifier l'organisation.

G. Iragne souligne néanmoins le risque de déperdition d'information. Elle propose que le délégué puisse être accompagné (ce qui est déjà prévu dans le texte) et suggère de diffuser un support écrit afin que les clubs disposent d'une trace claire.

C. Dubouloz et A. Huss confirment que cette transmission est bien prévue, notamment via supports numériques et réseaux sociaux.

Les corrections à apporter :

- Emargement à l'embarquement : la règle doit indiquer « avant embarquement », et non « jusqu'à 60 minutes après la course ».
- Tableau des bouées (page 20) : incohérence entre le texte (décompte au moment de la première bouée descendue) et l'image (troisième bouée hissée). L'image devra être corrigée.
- Article sur le *Beach Rowing* (page 40) : incohérence entre l'usage des termes « drapeau » ou « flamme ». Il est décidé d'unifier sous la notion de *marque de parcours*.
-

Enfin, G. Iragne note une différence de sanction pour l'absence à la réunion d'information :

- 50 € en eau intérieure.
- 150 € en mer.

A.Huss confirme que cet écart est volontaire, afin de responsabiliser davantage les clubs en raison de la prise de risque plus élevée en mer.

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 21 POUR ET 1 CONTRE (22 présents/22 votants) LE CODE DES REGATES.

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 21 POUR ET 1 CONTRE (22 présents/22 votants) LE CODE DES REGATES MER.

e. Code des compétitions indoor (Annexe 8)

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 21 POUR ET 1 ABSTENTION (22 présents/22 votants) LE CODE DES COMPETITIONS INDOOR.

f. Point sur les organisateurs de manifestations nationales 2027

F. Andolfi présente à titre d'information les organisateurs qui se sont manifestés pour prendre en charge l'organisation d'une manifestation nationale en 2027.

Il précise que le comité directeur devra se prononcer dès que le calendrier 2027 sera finalisé.

LIGUE	CLUB	Chpt National Longue Distance	Chpt de France Individuels	Chpt de France Avenir/reg Select. J16	Chpt de France UNSS/FFSU	Chpt National Sprint	Chpt national Jeunes/CF J16	Chpt National Master	Chpt de France clubs	Chpt de France Enduro	Chpt de France BRS
AURA	CA Vichy						4-6-7 juillet 2027 CN Jeune				
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE	CN Creusot				22-23 mai 2027	5-6 juin 2027					
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE	SR Mâcon	Choix 2 mais choix 1 si CA Nantes non				Choix 1 (cf LD) - Juin 2027			Choix 3 - Sept. 2027		
PAYS DE LA LOIRE	CA Nantes	Oct.2026/27-28 févr.2027/6-7 mars 2027									
HAUTS-DE-France	USA Gravelines				2027						
BRETAGNE	SN Saint-Malo									27-29 mai 2027	

L. Ronchard souligne que le positionnement du championnat de France clubs devra éventuellement être revu.

6. Désignation organisateur Assemblée Générale du 11 avril 2026

Ce point sera examiné lors du comité directeur du 4 octobre, la FFA étant en attente de précisions concernant la logistique des lieux potentiels.

7. Critères de labellisation

Ce point sera traité ultérieurement.

8. Point élection CSHN

Suite à l'appel à candidature lancé via la Note Infos n°398 pour intégrer la commission des sportifs de haut niveau, une seule candidature masculine a été reçue.

En l'absence de candidature féminine, et afin de respecter le principe de parité, les élections n'ont pu avoir lieu et ont donc été annulées.

Une nouvelle élection partielle sera de nouveau initiée.

Pour information, afin de pourvoir deux postes femmes vacants au sein du Comité directeur fédéral l'Assemblée générale élective se tiendra le samedi 8 novembre 2025.

L'appel à candidatures sera diffusé via la note info le 3 septembre 2025 et se clôturera le 3 octobre. Le vote en ligne se déroulera du mardi 4 novembre 2025 à 8h00 et se clôturera le vendredi 7 novembre 2025 à 12h00.

L'annonce officielle des résultats se fera lors de l'Assemblée générale élective en distanciel.

9. Affiliations

Aviron du Haut Limousin	Ligue Nouvelle Aquitaine
Aviron Port'Elice	Ligue Corse
Salamca Rems I veles	Ligue Occitanie
Aviron Club de la Réunion	Ligue Réunion

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À L'UNANIMITÉ (22 présents/22 votants) L'AFFILIATION DE CES QUATRE CLUBS.

11. Questions diverses

• Conseil des territoires

La prochaine réunion est fixée au 13 septembre.

• Organisation séminaire arbitres internationaux

La France organisera un séminaire des arbitres internationaux le 30 novembre 2025 à Décines.

Cette rencontre, en collaboration avec R. Borel, sera animée par J. Mouly et un membre de la commission mondiale d'arbitrage.

• Rappel déclaration d'intérêt

Dans le cadre des obligations de transparence et de prévention des conflits d'intérêts prévues par le Code du sport, ainsi que des principes de bonne gouvernance promus par l'Agence française de lutte contre la corruption, le ministère des Sports, l'Agence nationale du Sport et le Comité national olympique et sportif français, certains membres de la fédération doivent remplir une déclaration d'intérêts.

En votre qualité de membre du comité directeur, de président de commission, de présidents de ligue ou membre des instances d'une ligue, il a été demandé de compléter le formulaire de déclaration d'intérêts.

• Réunions du comité directeur

Samedi 4 octobre 2025 – 10h/16h en présentiel

Samedi 13 décembre 2025 - 10h/16h en présentiel – date à confirmer

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 21h50.



Frédéric ANDOLFI
Secrétaire Général
Vice-Président Délégué

Destinataires : Membres du comité directeur, Présidents de ligues,

FEDERATION FRANCAISE D'AVIRON

COMPTABILITE ANALYTIQUE - BUDGET 2025 AG - BUDGET 2025 AJ - Réalisé au 19/08/2025

CHARGES	BUDGET AG	BUDGET AJ	REALISE	PRODUITS	BUDGET AG	BUDGET AJ	REALISE
FONCTIONNEMENT FEDERAL	976 861	973 295	2 133 668	FONCTIONNEMENT FEDERAL	2 596 756	2 571 756	1 633 158
Fonctionnement des instances fédérales	128 000	123 245	74 869	Licences et affiliations	2 362 156	2 362 156	1 546 706
Fonctionnement du siège fédéral	139 354	147 358	116 077	Autres produits liés aux licences : IAS - Mutations	51 000	51 000	18 545
Dotations amortissements	62 141	63 845	63 296				
Fonctionnement Siège et Amortissements Affectés	-156 052	-156 052					
Licences	259 082	259 080	210 784				
Personnel FFA	1 466 726	1 466 726	876 581	Personnel (aides emplois) -AFDAS	20 000	20 000	14 000
Personnel Cadres Techniques y compris - DEF	880 000	865 000	518 713				
Personnel (FFA + CT) Affectés	-1 806 303	-1 806 303					
Promotion - Communication Championnats Ntx et Inter	330 550	336 808	214 277				
Livre Aviron + activités annexes	10 500	10 185	12 546	Livre Aviron + activités annexes	120 300	95 300	46 620
Promotion Communication Affecté	-363 557	-369 385		Produits divers	33 300	33 300	2 925
Charges diverses	70 010	76 378	46 525	Régularisations sur Ex. antérieurs	10 000	10 000	4 362
Charges diverses Affectées	-43 590	-43 590					
STRUCTURATION FFA ET PROJETS DEVELOPPEMENT	3 236 486	3 248 754	694 043	STRUCTURATION FFA ET PROJETS DEVELOPPEMENT	1 900 457	1 908 457	323 913
				Subventions A.N.S - Contrat Devlpt	384 500	396 500	
					384 500	384 500	
POLE CLUBS ET TERRITOIRES				POLE CLUBS ET TERRITOIRES			
- Aides aux structures - Nv clubs -Coques -Ristournes Ligues	438 731	438 731	229 898	- Aides aux structures - Nv clubs -Coques -Ristournes Ligues			
- Achats moteurs Yamaha	73 000	73 000	29 839	- Ventes moteurs Yamaha	73 000	73 000	22 809
- Aides aux structures R.Alpes (Mécénat CNR)	100 000	100 000		- Aides aux structures R.Alpes (Mécénat CNR)			
- Structuration Régionale	87 050	87 050	1 379	- Structuration Régionale			
- Aides aux ligues - Techniciens Sportifs Régionaux	250 000	250 000	10 000	- Aides aux ligues - Techniciens Sportifs Régionaux			
- Ecoles Française d'Aviron	4 866	4 866	964	- Ecoles Française d'Aviron			
Opérations Matériel pour le Gd Nombre	75 133	75 133	97 057	Opérations Matériel pour le Gd Nombre	60 000	60 000	
				- Emploi Professionnalisation - ESQ		12 000	
Fonds Fondation Pôle Clubs Territoires	15 000	10 000		Fonds Fondation Pôle Clubs Territoires	35 000	40 000	
Pratique Aviron dans les Territoires				Pratique Aviron dans les Territoires			
- Pratique Loisirs et randonnées	85 224	85 224	10 435	- Pratique Loisirs et randonnées			
- Actions pour les personnes handicapées	128 242	128 273	18 359	- Actions pour les personnes handicapées			
- Actions Spécifiques pour les femmes	30 987	30 987	4 219	- Actions Spécifiques pour les femmes			
- Actions Aviron Citoyen - Lutte contre les PVD	24 949	24 949	4 009	- Actions Aviron Citoyen - Lutte contre les PVD			
- Actions développement durable	39 594	39 594	186	- Actions développement durable			
- Championnats Nationaux et coupes	443 737	451 400	185 550	- Championnats Nationaux et coupes	360 000	350 000	282 252
- Matériel et Equipements (Chrono + Tout public)	23 340	25 478	21 396				
Portail des fédérations (Exalto)	25 247	25 247		Fonds dédiés Portail des fédérations (Exalto)	25 247	25 247	
				VNF	15 000	15 000	
Stage et compétition Gce/Gbr	40 385	41 000	11 141	Participations Stage et compétition	13 500	14 500	
POLE DEVELOPPEMENT DES PRATIQUES ET INNOVATIONS				POLE DEVELOPPEMENT DES PRATIQUES ET INNOVATIONS			
- Scolaires et Universitaires	87 641	88 413	9 670	- Scolaires et Universitaires			
- Actions Indoor	152 063	156 003	17 721	- Actions Indoor			
- Actions Mer Banc Fixe	84 097	84 097	15 987	- Actions Mer Banc Fixe			
- Action Sport Santé (Avirose)	66 854	66 854	6 674	- Action Sport Santé (Avirose)			
- Actions sport en entreprise	40 210	40 210	295	Fonds dédiés Programme Recherche Bateaux Innovants	20 210	20 210	
Bateau Innovant - Huit découverte ROTOMOD	807 300	807 300		Bateau Innovant - Huit découverte ROTOMOD	867 000	867 000	
- Développement Digital Indoor e.ROW	109 836	109 836	15 655				
				ANS - Avenant Vidéo Championnats	10 000	10 000	
Actions de Relations Internationales				Actions de Relations Internationales			
- Protocole Franco/Vietnamien		515	515				
- Représentation internationale (Commissions WR)	1 500	3 094	3 094				
- Formation Arbitres Internationaux (Arbitrages Compétitions Etr)	1 500	1 500					
- Mise en œuvre Gds Evénements							
				Produits divers			
				- Produits autres	37 000	37 000	18 852
POLE HAUTE PERFORMANCE	4 463 287	4 501 624	1 775 199	POLE HAUTE PERFORMANCE	3 377 967	3 406 416	60 634
				Subventions A.N.S - Contrat Perf	2 701 217	2 679 235	
					2 701 217	2 679 235	
PROGRAMME AMBITIONS 2028 SENIORS + BEACH				PROGRAMME AMBITIONS 2028 SENIORS + BEACH			
- Stages et compétitions France (Hommes et Femmes)	1 206 042	1 368 371	393 348	- Stages et compétitions France (Hommes et Femmes)			
- Stages et compétitions Handi-Aviron	557 362	502 955	126 910	- Stages et compétitions Handi-Aviron			
- Mission d'aide à la Performance	200 706	200 706	49 996	- Mission d'aide à la Performance			
				- Consultant Haute Performance			
				- Cellule Haute performance 2024			
				- Primes encadrement JOP			
				- Suvention ESHN			
				- Equipe de France Beach			
PROGRAMME GENERATION 2028-2032				PROGRAMME GENERATION 2028-2032			
- Stages et compétitions U23 (Hommes et Femmes)	457 894	434 946	192 970	- Stages et compétitions U23			
- Stages et compétitions U19 - PPJ (Hommes et Femmes)	579 256	518 245	200 239	- Stages et compétitions U19-PPJ			
- Rayonnement Missions des CT	53 890	54 390	25 691	- Rayonnement Missions des CT			
STRUCTURES DU PPF	854 710	868 574	292 366	STRUCTURES DU PPF			
				- Participations des sportifs et filières	50 700	59 500	30 959
FORMATION ET AIDES AUX SPORTIFS ET PRIMES PERF	44 000	44 000	15 651				
				MATERIEL COLLECTIFS			
MATERIEL COLLECTIFS	501 427	501 437	477 374	ANS - Amort Subventions équipements	309 050	309 050	
Projet Européen - ESSILOR	8 000	8 000	654	Subventions Région IDF - Emploi	50 000	50 000	
				- Cessions d'immobilisations	150 000	150 000	16 649
				- Remboursements sinistres bateaux Mat HN	25 000	25 000	10 073
				Produits divers			
				- CR IDF Tickets Loisirs	27 000	18 631	2 953
				- Participation Rameurs C. Jeunesse	100 000	100 000	
					15 000	15 000	
POLE HAUTE PERFORMANCE - MEDICAL	290 888	290 888	116 430	POLE HAUTE PERFORMANCE - MEDICAL	230 766	230 766	
				Subventions A.N.S - Contrat Perf	230 766	230 766	
Suivi de la Santé des Sportifs				Suivi de la Santé des Sportifs			
- Suivi Médical Réglementaire des Sportifs	39 814	39 814	10 042	- Suivi Médical Réglementaire des Sportifs	33 500	33 500	
- Encadrement Sanitaire des Equipes de France	212 574	212 574	105 391	- Encadrement Sanitaire des Equipes de France	197 266	197 266	
Structuration des Activités Médicales				Structuration des Activités Médicales			
- Actions renforcement secteur Médical				- Actions renforcement secteur Médical			
- Structuration du Suivi Médical Réglementaire	38 500	38 500	997	- Structuration du Suivi Médical Réglementaire			
PROMOTION DES METIERS DU SPORT - FORMATION	296 550	298 082	54 993	PROMOTION DES METIERS DU SPORT - FORMATION	136 460	154 181	54 213
				Subventions A.N.S - Contrat Devlpt	25 500	25 500	
Ingenierie Formation Emploi	60 724	60 724	15 069	Ingenierie Formation Emploi	25 500	25 500	
Formations Professionnelles	95 284	95 140	11 109	Formations Professionnelles			
Formations Complémentaires	95 975	98 651	19 820	Formations Complémentaires			
Formations Federales Nationales	44 567	43 567	8 995	Formations Fédérales Nationales			
				Produits divers			
				- Formations Centre FFA	110 960	128 681	54 213
				PARTENARIAT MAIF	166 667	176 667	91 667
				MA.I.F. Partenariat conventionnel + Avnt D.Durable	166 667	176 667	91 667
				PARTENARIAT ET MECENAT CNR	505 000	493 333	29 167
				C.N.R - Mécénat Clubs Vallée du Rhône	100 000	100 000	
				C.N.R - Partenariat conventionnel + Convention Dev. Durable	405 000	393 333	29 167
				PARTENAIRES EQUIPEMENTIERS	10 000	10 000	
				CRAFT - Nouvel Equipementier 2025	10 000	10 000	
				NOUVEAUX PARTENAIRES	340 000	106 666	
				Recherche Nouveau Partenaire Principal	150 000		
				Partenariat FDJ	15 000		
				Mécénat Pallini	15 000		
				Partenariat Veolia	25 000	25 000	
				Partenariats divers (Courchevel /e.Row)	30 000	26 666	
				HANSEN Marine Mécénat	50 000		
				Club Entreprises	35 000	35 000	
				Parcours Flamme (Ville de Nogent)	20 000	20 000	
				BUDGET DEFICITAIRE		254 400	
TOTAL GENERAL	9 264 073	9 312 642	4 774 333	TOTAL GENERAL	9 264 073	9 312 642	2 192 752

Légende couleur
 Affectations Charges s/actions
 Fonds dédiés
 Actions et Faits exceptionnels
 Subventions Avenants et autres organes publics

FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

Objet : Modalités de remboursements des frais de missions sur convocation fédérale à compter du 01/10/2025

(Hors Frais pris en charge directe par la FFA ou organisation)



Responsables Fédéraux	Hébergement et repas				Transports	
	En cas de nécessité d'hébergement	Repas	Réunions Statutaires et autres cas		Cas Général	Si route
Bureau Fédéral Comité Directeur Commissions	Frais réels dans la limite des montants ci-dessous sur justificatifs : 85 € max / nuité petit déjeuner inclus	Frais réels dans la limite des montants ci-dessous sur justificatifs : Maximum 23 € par repas	Frais réels sur justificatifs : 0,20 du km max		0,41 du km après accord du trésorier	
	Transports*		Hébergement		Vacations	Indemnités journalières
	Cas Général	Si route	Nuitée	Repas		
Cadres, CTS, TSR et Salariés	Frais réels sur justificatifs : 0,20 du km max	0,41 du km + péage **	85 € max/ nuité petit déjeuner inclus	23 € max par repas sur justificatifs	/	
Médecins / Kinés					205 € / jour 85 € /jour d'astreinte (médecin)	
Sportifs						
Séniors A et U23	0,20 du km	/				
Juniors A et B	0,18 du km	/				
Arbitres	0,20 du km		85 € max/ nuité petit déjeuner inclus	23 € par repas sur justificatifs		

Base kilométrique = ViaMichelin - Trajet le + rapide.

Frais réels = sur justificatif(s)

* Voyage à plusieurs personnes recommandé.

**Si route : joindre justificatifs (autoroutes, plein sur trajet, si possible plein lieu de destination).

À Nogent sur Marne, le 29/08/2025

François BANTON
Trésorier Général



Sébastien VIEILLEDENT
Directeur Technique National/Directeur Général

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

ANNEXE 9

RÈGLEMENT DES MUTATIONS

Article 1 : Définitions

Une mutation est l'opération qui consiste pour un(e) licencié(e) à changer d'association par rapport à celle à laquelle il (elle) appartient ou à laquelle il (elle) appartenait la saison précédente.

Une saison N court du 1er septembre de l'année N-1 au 31 août de l'année N.

Article 2 : Période, restrictions

Les mutations sont autorisées tout au long de l'année pour tous les licenciés avec les restrictions suivantes :

Une association ne peut licencier chaque saison plus de deux personnes mutantes faisant partie des listes ci-dessous parmi les licenciés inscrits lors de l'année N-1 ou de l'année N (la saison en cours),

- sur les listes ministérielles des sportifs de haut-niveau Elite, Senior, Relève, Reconversion ~~lors de l'année N-2, l'année N-1 ou l'année N (la saison en cours);~~
- sur les listes ministérielles des sportifs de **haut-niveau Espoirs**, et Collectifs Nationaux
- sur les listes **fédérales (pôles et sélections nationales)**

Les licenciés proposés à l'accès sur liste de haut-niveau sur la période de septembre à décembre sont donc concernés par ces restrictions.

Ils doivent présenter leur demande de mutation avant le ~~31 décembre~~ **15 octobre**.

~~En cas de demande de dérogation~~, le Bureau Fédéral rend sa décision au plus tard le 15 janvier.

L'absence de réponse à cette date vaut accord.

- ~~● Une association ne peut licencier chaque saison plus de deux personnes mutant cette même saison et inscrites sur les listes ministérielles des sportifs de haut-niveau Elite, Senior, Relève, Reconversion lors de l'année N-2, l'année N-1 ou l'année N (la saison en cours), ou Espoir et Collectifs Nationaux lors de l'année N-1 ou l'année N (la saison en cours), et ce dans le but de maintenir un équilibre sportif entre les clubs.~~

~~Toutefois~~ Des dérogations peuvent être accordées, par le Bureau Fédéral, si le rameur justifie soit :

- D'un changement d'établissement scolaire, de filière d'études supérieures, ou d'une spécialisation absente au sein de son établissement supérieur d'origine.
- D'un déménagement familial.
- D'une mutation professionnelle.
- Situation particulière à l'appréciation du Bureau Fédéral.

Le rameur produit tout élément justifiant sa demande de dérogation auprès du bureau fédéral. Ce dernier se réserve le droit de demander tout type de justificatifs complémentaires.

N.B. : voir également l'article 4 du Règlement des championnats et critères.

Article 3 : Droit administratif

Chaque mutation est assujettie à la perception d'un droit administratif. Son montant est fixé annuellement par le comité directeur de la fédération. Il est perçu par la fédération sur l'Intranet fédéral via le compte de l'association accueillante.

Article 4 : Indemnité de formation

Une indemnité de formation est due par l'association accueillante en cas de mutation d'un rameur ou d'une rameuse étant inscrit,

- Lors de l'année N-2, l'année N-1 ou l'année N (saison en cours) sur les listes ministérielles des sportifs de haut-niveau Elite, Senior, Relève, **Reconversion**.
- **lors de l'année N-1 ou l'année N (saison en cours)**, sur les listes ministérielles des sportifs de haut-niveau Espoirs et Collectifs Nationaux.
- **lors de l'année N-1 ou l'année N (saison en cours)**, **sur les listes fédérales (pôles et sélections nationales)**

Les licenciés proposés à l'accès sur liste de haut-niveau sur la période de septembre à décembre sont donc concernés par ces indemnités de formation.

Son montant est fixé annuellement par le comité directeur de la fédération. L'association accueillante verse ce montant par virement à la fédération, qui le reverse aux associations auxquelles le licencié a appartenu précédemment.

L'indemnité n'est pas due en cas de retour à l'association d'origine.

La répartition de cette indemnité entre les associations auxquelles le licencié a appartenu précédemment est déterminée au prorata du nombre d'années de licence prise dans chacune d'entre elles au cours de la carrière du rameur.

Pour la saison 2026, l'indemnité de formation est fixée aux montants suivants selon la dernière année d'inscription sur liste :

Catégorie / Année	N	N-1	N-2
Elite	4000€	3500€	3000€
Senior	3000€	2500€	2000€
Relève	2000€	1500€	1000€
Collectifs nationaux	1000€	750€	-
Espoirs	750€	500€	-
Reconversion	3000€	2000€	1000€
Listes fédérales*	Montant en fonction de l'équivalent de la liste ministérielle proposée		

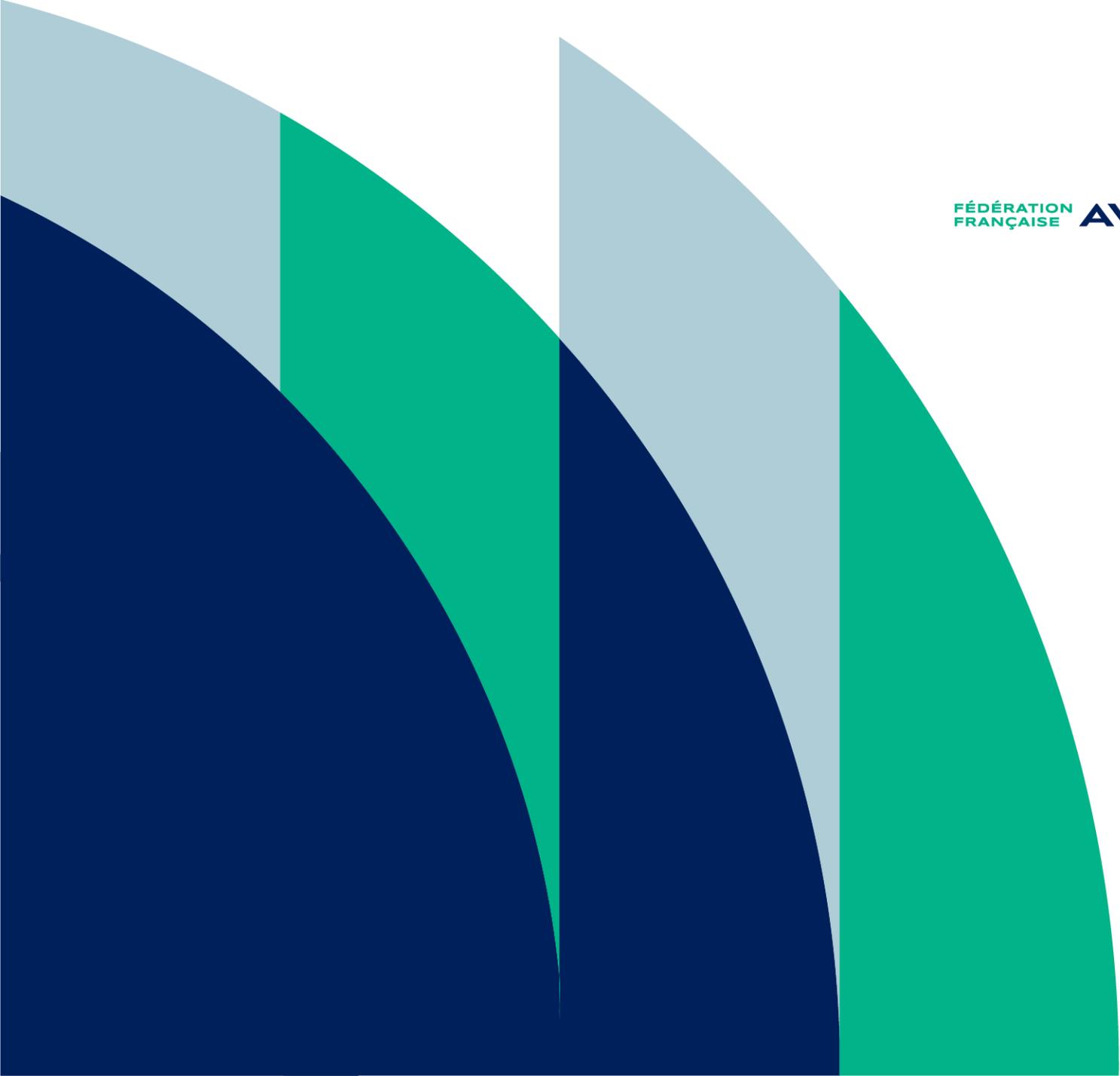
* si présent sur aucune liste ministérielle

Article 5 : Procédure

La procédure de mutation des licenciés est la suivante :

- Licenciés n'ayant pas été inscrits sur les listes précédemment définies :

- ~~Lors de l'année N-2, l'année N-1 ou l'année N (saison en cours) sur les listes ministérielles des sportifs de haut-niveau Elite, Senior, Relève, Reconversion, OU lors de l'année N-1 ou l'année N (saison en cours) et sur les listes ministérielles des sportifs de haut-niveau Espoirs et des Collectifs Nationaux :~~
 - a) Le licencié souhaitant muter fait sa demande depuis son espace personnel MyFFA ou peut demander à l'association accueillante de faire la démarche suivant la procédure via l'intranet. Celui-ci informe l'association quittée afin qu'elle traite sa demande.
 - b) L'association quittée dispose d'un délai de quinze jours à partir de la date de la demande en ligne pour accepter ou refuser celle-ci en précisant le motif du refus, depuis l'Intranet fédéral. Elle ne peut émettre un avis défavorable que si le litige concerne le paiement des cotisations de la saison précédente (N-1) ou en cours (N), à l'exclusion de toute autre redevance. Passé ce délai, l'association quittée est considérée comme ayant émis un avis favorable. La fédération procède, à la demande par mail du licencié ou de l'association accueillante et après vérification auprès de l'association quittée, à la validation de la demande de mutation.
 - c) Si la demande a été faite par le licencié, l'association accueillante doit valider ou refuser la demande depuis l'Intranet fédéral.
Après validation par l'association quittée, elle pourra saisir la licence ou valider la demande de licence en ligne.
- Licenciés ayant été inscrits sur les listes précédemment définies:
 - ~~Lors de l'année N-2, l'année N-1 ou l'année N (saison en cours), sur les listes ministérielles des sportifs de haut-niveau Elite, Senior, Relève, Reconversion.~~
 - ~~OU lors de l'année N-1 ou l'année N (saison en cours) et sur les listes ministérielles des sportifs de haut-niveau Espoirs et Collectifs Nationaux :~~La procédure de demande de mutation est la même que ci-dessus. Mais il faut en plus que :
 - a) Le licencié souhaitant muter doit transmettre la feuille de mutation réglementaire ou l'envoyer par mail à l'association quittée pour qu'elle la remplisse .
 - b) L'association quittée remplit la feuille de mutation réglementaire et la transmet par mail à l'association accueillante.
 - c) L'association accueillante remplit la feuille de mutation réglementaire et la transmet à la fédération.
 - d) La Fédération procède, après étude et acceptation de la demande, au déblocage de la licence pour que l'association accueillante puisse saisir ou valider la licence.



Projet de format pour le Championnat National Sprint 2026

Présentation Comité directeur 28 août 2026

Championnat de France Sprint jusqu'en 2025

2. ÉPREUVES

SÉNIOR SPRINT – distance de course: 500 m

1	SF4-	4 rameuses en pointe sans barreur	8	SH2-	2 rameuses en pointe sans barreur
2	SF2x	2 rameuses en couple	9	SH4x	4 rameurs en couple
3	SF2-	2 rameuses en pointe sans barreur	10	SH8+	8 rameurs en pointe avec barreur
4	SF4x	4 rameuses en couple			
5	SF8+	8 rameuses en pointe	11	SM2x	1 rameuse et 1 rameur en couple
6	SH4-	4 rameurs en pointe sans barreur	12	SM4x	2 rameuses et 2 rameurs en couple
7	SH2x	2 rameurs en couple	13	SM8+	4 rameuses et 4 rameurs en pointe avec barreur

PARA-AVIRON – distance de course: 500 m

14	SH1x et SF1x PR1 Open	1 rameuse en couple et 1 rameur en couple - bras et épaules (Open)			
15	SH1x et SF1x PR2 Open	1 rameuse en couple et 1 rameur en couple - tronc et bras (Open)			
16	SH1x et SF1x PR3 Open	1 rameuse en couple et 1 rameur en couple - jambes, tronc et bras (Open)			
17	SH2x Open	2 rameuses et/ou rameurs en couple PR1, PR2 ou PR3 (Open)			
18	SM4+ PR3	4 rameuses et rameurs en pointe avec barreur - jambes, tronc et bras dont 1 femme minimum, possibilité d'avoir 50% de déficients visuels			
19	SM2x PR3-VI	1 rameuse et 1 rameur en couple	dont 1 PR3-VI (B1, B2 ou B3) et 1 guide		

- 5 épreuves Femmes
- 5 épreuves Hommes
- 3 épreuves mixtes
- 6 épreuves para-aviron
- Format système de progression: séries – Demi-finales/Tiers de Finales – Finales soit 2 à 3 parcours
- 3 demi-journées de course
- Format combiné avec un autre championnat

Pourquoi faire un nouveau format de championnat Sprint?

- Un championnat de France qui devient un championnat national
- Mettre en place une nouvelle dynamique sur un format qui s'essouffle
- Baliser la saison pour 2 nouvelles catégories

Proposition:

- ✓ Ouvrir le championnat aux masters 40+ et aux U19
- ✓ Mettre un format permettant de courir sur 2 jours plein
- ✓ Faire un format en bloc sur un système séries/finales (A/B)
- ✓ 4 demi-journées de course

Exemple de répartition des Blocs



Samedi matin

J18F1X

J18H2-

J18F4-

J18H2x

M40+H2x

M40+F4x

SH2-

SF8+

SF4x

SH1x

Dimanche matin

J18H4x

J18F8+

J18H1x

J18F4x

M40+M2x

M40+M4x

SH8+

SF2x

SF4-

SH4-

Samedi après-midi

J18H4x

J18H8+

J18F2-

J18F2x

M40+F2x

M40+H4x

SF1x

SF2-

SH4x

SH2x

Dimanche après-midi

S-23M2x

J18M8+

J18M4x

J18M2x

M40+M8+

SM8+

SM4x

SM2x



Championnat Inter J16:



Tableaux de calcul des quotas en tenant compte des finalistes 2025 et un lissage sur 3 ans

J16 /2026				
Quotas à 24		arrondi + Proche	Rappel quotas 2025	Proposition 2026
SUD-EST	10,15	10	10	10
SUD-OUEST	4,10	4	4	4
NORD-OUEST	5,64	6	6	6
NORD-EST	4,10	4	4	4
	24	24	24	24
		rotation:	SO, NE, SE, NO	

- Maintenir à minima 4 quotas/zone
- Mettre les rattrapages pour les 2 zones perdant des quotas avec ce nouveau système

Championnat Inter Bateaux Courts

Bateaux Courts / 2026				
Quotas à 24		arrondi + Proche	Rappel quotas 2025	Proposition 2026
SUD-EST	7,30	7	7	7
SUD-OUEST	2,35	2	3	3
NORD-OUEST	10,60	11	9	10
NORD-EST	3,75	4	5	4
	24	24	24	24

Les questions qui se sont posées pour le calcul des quotas 2026



Postulat de base:

- un déséquilibre qui se crée de plus en plus entre NO/SE et NE/SO
- un calcul pour les BC qui ne sépare J18 et Senior
- Trouver un nouveau mode de calcul pour les saisons prochaines
 - piste à travailler
 - prendre en compte les licenciés?
 - tenir compte des 12 premiers des championnats?
 - faire un point sur les dernières places des championnats pour voir les zones «recevant trop de quotas »

Proposition de quota 2026

Catégories	Championnats		
	U19 et seniors bateaux courts	U17	J14
Total de qualifiés	30	24	24
Nord-Est	6	5	4
Nord-Ouest	9	6	7
Sud-Est	9	8	8
Sud-Ouest	6	5	5

- augmenter les quotas pour les championnats individuels
 - ne plus faire de rattrapage à posteriori sur la performance mais seulement sur les blessures/maladies (à confirmer avec C. Gossé)
- réajuster les quotas U17 pour permettre de rééquilibrer les zones
- rattrapage en U17 en cas de quotas non remplis

Pour rappel, un rattrapage est remis en place depuis 2024 et qui tiendra compte des « pertes » pour SE:

SE, NO, SO, NE

Proposition de quota 2026

Calcul comparatif des quotas fait par Clément Gaime pour Cazaubon

TOTAL 3ans	Sud Est	Sud Ouest	Nord Est	Nord Ouest	Total Rameur
Top 1	13 (31,0%)	6 (14,3%)	15 (35,7%)	8 (19,0%)	42
Top 3	44 (35,0%)	15 (11,9%)	32 (25,4%)	35 (27,7%)	126
Top 6	71 (28,2%)	27 (10,7%)	60 (23,8%)	94 (37,3%)	252
Top 12	161 (32,0%)	61 (12,1%)	110 (21,8%)	172 (34,1%)	504
3ans Sén	Sud Est	Sud Ouest	Nord Est	Nord Ouest	Total Rameur
Top 1	8 (33,3%)	1 (4,2%)	10 (41,7%)	5 (20,8%)	24
Top 3	30 (41,6%)	3 (4,2%)	20 (27,8%)	19 (26,4%)	72
Top 6	45 (31,3%)	8 (5,6%)	32 (22,2%)	59 (40,9%)	144
Top 12	94 (32,6%)	28 (9,7%)	59 (20,5%)	107 (37,2%)	288
3 ans J18	Sud Est	Sud Ouest	Nord Est	Nord Ouest	Total Rameur
Top 1	5 (27,8%)	5 (27,8%)	5 (27,8%)	3 (16,6%)	18
Top 3	14 (25,9%)	12 (22,2%)	12 (22,2%)	16 (29,7%)	54
Top 6	26 (24,1%)	19 (17,6%)	28 (25,9%)	35 (32,4%)	108
Top 12	67 (31,0%)	33 (15,3%)	51 (23,6%)	65 (30,1%)	216
		QUOTA DTN	Part		
	Sud Est	7	29,2%		
	Sud Ouest	3	12,5%		
	Nord Est	5	20,8%		
	Nord Ouest	9	37,5%		

tableau de projection en fonction de critère varié

Réglementation sportive 2026

Version 0

Adoptée par le Comité Directeur du 19 octobre 2025

**VERSION
PRÉVISIONNELLE**

CODE COULEURS DES MODIFICATIONS :

Texte modifié et ajouté

Texte supprimé

Texte à modifier ou à confirmer

Remarques et questions

Réglementation générale	3
Récapitulatif de la réglementation aviron et handicaps	6
MAIF Aviron Indoor – Championnats de France U17, U19, senior, master et para-aviron	7
<i>Vendredi 30 et samedi 31 janvier 2026</i>	<i>Stade Coubertin – Paris</i>
Championnats national longue distance U19, senior et master – Critériums Para-valide et Handi-santé – Coupe de France FFSU longue distance	8
<i>Samedi 07 et dimanche 08 mars 2026</i>	<i>Mâcon</i>
Championnats interrégionaux Elite Individuel U19, senior et para-aviron - Critérium U17 Individuel	9
<i>Samedi 14 et dimanche 15 mars 2026</i>	
Championnats de France Elite Individuel U19, senior et para-aviron - Critérium U17 Individuel	10
<i>Vendredi 27 au dimanche 29 mars 2026</i>	<i>Cazaubon</i>
Championnats de ligue jeune – Critérium Handi-santé jeune – Championnats régionaux FFSA	11
<i>Mai 2026</i>	
Championnats de France Elite Trophée des clubs U19	12
<i>Vendredi 08 au dimanche 10 mai 2026</i>	<i>Mâcon</i>
Championnat de France Elite Trophée des clubs senior et para-aviron	13
<i>Samedi 09 et dimanche 10 mai 2026</i>	<i>Mâcon</i>
Championnats de France d'aviron de mer U17, U19, senior et master – Critérium mer Handi-santé	14
<i>Vendredi 15 et samedi 16 mai 2026</i>	<i>Marseille</i>
Championnat national sprint senior et para-aviron	15
<i>Samedi 06 et dimanche 07 juin 2026</i>	<i>Bourges</i>
Championnats interrégionaux jeune – Critérium Handi santé	16
<i>Entre le samedi 30 mai et le dimanche 15 juin 2026</i>	
Championnats interrégionaux qualificatifs U17 – Critérium Handi santé	17
<i>Samedi 14 et dimanche 15 juin 2026</i>	
Championnat national jeune – Critérium Handi santé	18
<i>Vendredi 03 au dimanche 05 juillet 2026</i>	<i>Libourne</i>
Championnat de France U17 – Critérium Handi santé	19
<i>Vendredi 03 au dimanche 05 juillet 2026</i>	<i>Libourne</i>
Championnat national master – Critérium Handi-santé	20
<i>Vendredi 10 au dimanche 12 juillet 2026</i>	<i>Vichy</i>
Championnats de France de Beach Rowing Sprint U19 et senior	21
<i>Vendredi 04 au dimanche 06 septembre 2026</i>	<i>La Seyne-sur-Mer</i>
Championnat de France senior moins de 23 ans	21
<i>Samedi 05 et dimanche 06 juillet 2026</i>	<i>Vichy</i>
Coupe de France des régions	22
<i>à déterminer 2026</i>	<i>à déterminer</i>
MAIF Aviron Indoor – Coupe de France indoor universitaire FFSU	23
<i>Jeudi 29 janvier 2026</i>	<i>Stade Coubertin – Paris</i>
MAIF Aviron Indoor – Championnats de France indoor scolaire UNSS	23
<i>Vendredi 30 janvier 2026</i>	<i>Stade Coubertin – Paris</i>
MAIF Aviron Indoor – Rencontre nationale aviron indoor UGSEL	23
<i>Vendredi 30 janvier 2026</i>	<i>Stade Coubertin – Paris</i>
MAIF Aviron Indoor – Championnats de France indoor aviron adapté FFSA	24
<i>Vendredi 30 et samedi 31 janvier 2026</i>	<i>Stade Coubertin – Paris</i>
Championnats de France UNSS et FFSU	25
<i>Samedi 23 et dimanche 24 mai 2026</i>	<i>Pont-à-Mousson</i>
Championnat de France aviron-partagé FFSA	25
<i>à déterminer 2026</i>	<i>à déterminer</i>
Systèmes de qualification et grilles de progression – championnats bateaux courts U19 et senior	27
Systèmes de qualification et grilles de progression – master / aviron de mer	29
Systèmes de qualification et grilles de progression – Beach Rowing Sprint	30
Systèmes de qualification et grilles de progression – championnat national jeune et autres championnats de France et critères	34
Classement performance des clubs	36
Classement mer des clubs	37
Classement para-aviron et para-aviron adapté des clubs	38
Classement jeune des clubs	39
Classement master des clubs et classement longue distance des clubs	40
Classement Coupe de France des régions	40
Classement indoor des clubs	41
Récapitulatif des possibilités de participation aux épreuves nationales	42
Tableau récapitulatif des manifestations et des épreuves	43
Calendrier récapitulatif des inscriptions aux manifestations nationales 2026	46
Annexe 1 – Réglementation spécifique – Championnats de France longue distance	47
Annexe 2 – Temps compensés épreuves para	48

GÉNÉRALITÉS

1. OBJET, COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DES ZONES SPORTIVES

Objet

Les zones sportives sont constituées pour désigner les équipages qualifiés pour les championnats de France, dans la limite des quotas annuels dont elles disposent.

Composition

Les zones sportives sont des groupements de plusieurs ligues, définies par la FFA. Elles se composent ainsi :

- **Zone Nord-Est :** Grand Est, Hauts de France, Polynésie Française.
- **Zone Nord-Ouest :** Bretagne, Centre-Val de Loire, Guyane, Île-de-France, Normandie, Pays de la Loire.
- **Zone Sud-Est :** Auvergne Rhône-Alpes, Bourgogne Franche Comté, Corse, La Réunion, Sud Provence Alpes Côte d'Azur.
- **Zone Sud-Ouest :** Guadeloupe, Martinique, Nouvelle Aquitaine, Occitanie.

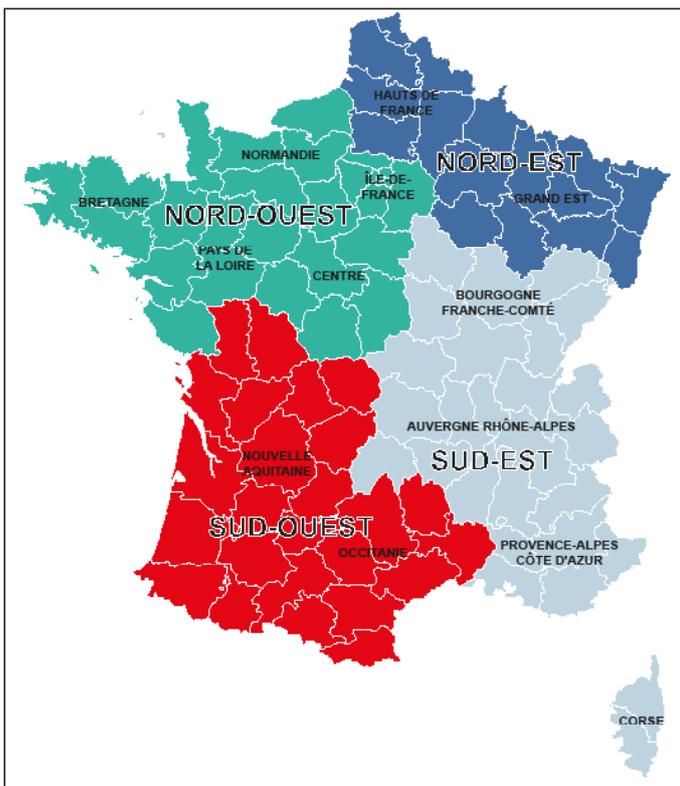
Fonctionnement

Un coordonnateur de zone est désigné par les présidents des ligues qui composent chaque zone. Il est chargé de réunir les présidents de ligue, le cadre technique référent désigné par le Directeur Technique National, et toutes les personnes qu'il juge utiles, autant de fois que nécessaire, pour désigner les organisateurs des championnats interrégionaux bateaux courts, et des championnats interrégionaux bateaux longs, et définir les modalités de qualifications pour les championnats de France.

À l'occasion de cette réunion, les présidents de ligue, en concertation avec le coordonnateur de zone, définissent en commun les moyens annuels nécessaires au bon fonctionnement de la zone.

2. RÉPARTITION DU NOMBRE DE QUALIFIÉS PAR ZONE

Pour les championnats soumis à des quotas de qualification, le nombre de qualifiés par zone est fonction de la performance sportive de la zone.



Pour le championnat national jeune, ce nombre est fonction :

- Du nombre de bateaux finalistes de la zone au championnat national jeune.
- Du nombre de licenciés J13 et J14 de la zone.
- Des points de performance obtenus par les clubs de la zone au championnat national jeune.

Catégories	Championnats		
	U19 et seniors bateaux courts	U17	J14
Total de qualifiés	30	24	24
Nord-Est	6	5	4
Nord-Ouest	9	6	7
Sud-Est	9	8	8
Sud-Ouest	6	5	5

En cas de quotas non remplis :

- Championnats interrégionaux bateaux courts : aucune place ne sera proposée.
- Championnats interrégionaux J14 et U17 : les places disponibles sont attribuées dans la limite de 2 places par zone par ordre préférentiel suivant :
 - J14 : NO, SE, SO, NE.
 - U17 : SE, NO, SO, NE.

3. ENGAGEMENTS

Les engagements aux compétitions nationales en France sont faits sur intranet.ffaviron.fr.

3-1. Équipages homogènes de club

Un équipage homogène de club comprend uniquement des rameurs et barreurs licenciés dans le même club. L'engagement est fait par le club concerné.

3-2. Équipages départementaux ou équipages mixtes de clubs du même département

L'engagement est fait par le comité départemental concerné.

Seul le comité départemental possède le code de contrôle pour engager des équipages mixtes de ses clubs.

3-3. Équipages de ligues ou équipages mixtes de clubs de la même ligue

L'engagement est fait par la ligue concernée.

Seule la ligue possède le code de contrôle pour engager des équipages mixtes de ses clubs.

3-4. Équipages composés d'athlètes de différentes ligues

L'engagement est fait par la FFA sur demande écrite des clubs concernés.

Seule la FFA possède le code de contrôle pour engager des équipages mixtes de clubs de différentes ligues.

Faire parvenir à la FFA avant la date de clôture les engagements en précisant bien pour chaque rameur son club et son numéro de licence.

3-5. Il ne pourra être enregistré aucun engagement

- Ne comprenant pas la totalité de la composition de l'équipage ;
- De compétiteurs dont la licence ne respecte pas les règlements en vigueur ;
- De rameurs J15 et U17 participant aux championnats de France et à leurs épreuves qualificatives dans les catégories J17, U19 et Senior sans visite médicale spécifique d'aptitude ;
- De rameurs participant aux championnats jeune (ligue, interrégional et national) n'ayant pas le « Brevet d'aviron eaux intérieures – Niveau 3 » et de barreurs n'ayant pas le « Brevet d'aviron eaux intérieures – Barreur ».

- De rameurs participant au championnat de France U17 n'ayant pas le « Brevet d'aviron eaux intérieures – Niveau 3 » et de barreaux n'ayant pas le « Brevet d'aviron eaux intérieures – Barreur ».

3-6. Droits d'engagement

Des droits d'engagement sont prélevés sur le compte licences du club. Aucun remboursement de droit d'inscription ne sera accordé en cas d'annulation de courses au cours d'une épreuve nationale, quel que soit le motif.

Consultez les tarifs des droits d'engagements :

<https://www.ffaviron.fr/competitions/informations-generales/textes-reglementaires>

3-7. Consultation des engagements

Les engagements aux différentes épreuves peuvent être consultés sur [ffaviron.fr](https://www.ffaviron.fr) trois heures après la clôture des inscriptions.

Ces inscriptions sont soumises à l'éligibilité des rameurs et barreaux.

3-8. Règlement des championnats et critères

Voir l'annexe 10 du règlement intérieur de la FFA

Modalités d'application des articles 3: Licence et 7: Engagements (ou modifications d'engagements) hors délai

Valeur du point : 1 point = 1,50 €.

Les demandes d'engagements (ou modifications d'engagements) hors délai et de rameurs non licenciés au 31 mars doivent être envoyées à championnats@ffaviron.fr au plus tard 48 heures après la clôture des engagements.

Dans le cas d'un équipage inscrit hors délai sur des championnats interrégionaux et ayant obtenu sa qualification, les pénalités s'appliqueront sur l'épreuve nationale concernée.

4. FORFAITS

Avant la clôture des inscriptions : sur [intranet.ffaviron.fr](https://www.intranet.ffaviron.fr).

Après la clôture des inscriptions : les clubs doivent annoncer les forfaits et en indiquer les motifs à la réunion des délégués.

Si les motifs invoqués ne sont pas reconnus valables, une pénalité de 50 points (1 point = 1,50 €) sera appliquée au club.

5. ASSURANCES

Les clubs doivent prendre la couverture indispensable des risques matériels. En cas d'accident, le président de jury (PDJ) fait remplir par les clubs concernés le formulaire officiel de déclaration d'accident. Ce dernier sera signé par les clubs et le PDJ. Il sera joint au PV de régates et transmis à la FFA.

La déclaration du sinistre est à faire obligatoirement par les clubs concernés à leur compagnie d'assurance respective.

En aucun cas, la responsabilité de la FFA ne pourra être recherchée.

6. COULEURS DES AVIRONS

Il est rappelé que l'article 18-6 du code des régates, qui traite, en autres, de la couleur des palettes : « Elles doivent être peintes d'une manière identique sur les deux faces aux couleurs de l'association... », s'appliquera à toutes les épreuves nationales et à leurs épreuves qualificatives sans exception.

Cependant, des dérogations seront accordées, uniquement :

- Aux équipages de pôle et aux équipages para (matériel spécifique individualisé) pour les championnats de France bateaux courts et épreuves qualificatives.
- Aux clubs ayant eu recours à une location de bateaux et de pelles auprès d'un constructeur.

Pour faciliter le contrôle lors de la réunion des délégués, la liste des clubs concernés sera envoyée à la fédération par le constructeur avant le championnat.

7. NUMÉROS

Les numéros des bateaux pour les parcours contre la montre sont fournis par la FFA.

Pour les courses en ligne, les clubs ont l'obligation de se munir du nombre de jeux de numéros nécessaires pour identifier tous leurs bateaux.

Code des régates – Article 28: Le numéro du couloir attribué devra être clairement identifié sur support rigide opaque en chiffre blanc sur fond noir ou noir sur fond blanc. Sa taille devra être au moins de 18 cm de haut pour une épaisseur de trait de 3 cm de large.

La mise en conformité du numéro pourra être demandée avant l'embarquement.

Les numéros d'identification fédérale des bateaux mer sont à renseigner lors des inscriptions sur [intranet.ffaviron.fr](https://www.intranet.ffaviron.fr). Les bateaux de mer doivent porter de chaque côté de la proue leur numéro d'identification fédérale aux normes imposées.

8. TIRAGE AU SORT

Lorsqu'un équipage déclare forfait après le tirage au sort et au plus tard à la réunion des délégués, si le nombre d'équipages restant implique d'utiliser un autre système de progression ou si le forfait entraîne un déséquilibre entre le nombre des équipages dans chaque série, alors un nouveau tirage est réalisé.

9. CHAMPIONNAT NATIONAL JEUNE

L'article 7 du règlement des championnats et critères (Annexe 10 du Règlement intérieur de la FFA) concernant les engagements ou modifications d'engagements hors délai s'applique pour le championnat national jeune.



RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

ANNEXE 10

RÈGLEMENT DES CHAMPIONNATS ET CRITÉRIUMS

Article 1 : Objet

Le présent règlement s'applique aux championnats de France, **championnats nationaux** et critères nationaux, ainsi qu'aux éventuelles épreuves qualificatives à ces championnats de France, **championnats nationaux** et critères, à l'exception de ceux relatifs à l'aviron indoor. ~~Il s'applique également au championnat national jeune.~~

Les championnats de France, **championnats nationaux** et critères sont organisés par la fédération et placés sous son autorité et son contrôle.

Article 2 : Organisation

Pour chaque régates visée à l'article 1, le comité directeur de la fédération désigne avant le 30 juin de l'année précédente un site et un comité d'organisation.

Ce comité d'organisation est une association affiliée, un groupement d'associations affiliées, un comité départemental ou une ligue auquel la fédération délègue une partie de ses prérogatives, en particulier celles de solliciter les autorisations nécessaires et de prévoir la présence effective d'un dispositif de sécurité sur l'eau et à terre.

En faisant acte de candidature, le comité d'organisation s'engage à respecter le cahier des charges pour l'organisation des épreuves inscrites au calendrier de la réglementation sportive nationale de la FFA, en eaux intérieures ou en mer suivant le cas. Cet engagement est formalisé par la signature d'une convention dans les quinze jours qui suivent sa désignation.

Toute décision de report, d'annulation ou de transfert d'un championnat ou d'un critérium ne peut être prise que par le bureau de la fédération. Celui-ci doit donc être informé immédiatement par le comité d'organisation de toute difficulté susceptible de nuire au bon déroulement de la régates ou d'entraîner l'annulation de celle-ci, afin d'être en mesure de prendre toutes dispositions utiles.

Article 3 : Licence

Tous les compétiteurs doivent être titulaires d'une licence A **Compétition (AC)**. L'année figurant sur cette licence doit correspondre au millésime du championnat ou du critérium. Lorsque la date d'un championnat ou d'un critérium est postérieure au 30 septembre, la durée de validité de la licence est prolongée jusqu'à cette date.

Les rameurs et les rameuses des catégories **U17 J15 et J16** ne sont autorisés à participer aux championnats et aux critères dans ~~la les~~ catégories **J17, J18 et senior** qu'après une visite médicale spécifique d'aptitude consistant en un examen clinique complet réalisé par un médecin du sport et un électrocardiogramme à 12 pistes interprété, datant de moins de 6 mois à la date d'inscription sur la licence. Ce certificat médical de surclassement est valable pour la saison sportive en cours.

Pour participer aux championnats de France U19 et senior, les rameurs doivent être titulaires d'une licence A ou U le 31 mars de l'année.

Ils peuvent néanmoins être autorisés à participer mais, dans ce cas, l'association concernée est :

~~Les rameurs des catégories U19 J17, J18 et senior non titulaires d'une licence A ou U le 31 mars de l'année en cours du championnat ou du critérium sont interdits de participation. Ils peuvent néanmoins être autorisés à participer aux championnats de France U19 et senior mais, dans ce cas, l'association concernée est :~~

- Privée de tous les points sportifs qu'elle aurait pu acquérir au cours de la journée du championnat ~~ou du critérium~~ de la catégorie d'âge concernée ou dans les épreuves concernées, dans le cadre des classements des clubs visés aux articles 9 et 10, et 11.
- Redevable, par équipage concerné, d'une amende de 50 points ou d'une amende équivalente au droit d'inscription de l'équipage par siège (hors barreur) par équipage payée à la fédération avant l'ouverture de l'épreuve qualificative de la journée du championnat de France ~~ou du critérium~~ de la catégorie d'âge concernée.

~~Toutes les dispositions de cet article s'appliquent également aux éventuelles épreuves qualificatives des championnats ou critères.~~

Article 4 : Mutation

Les compétiteurs ayant muté après le 31 décembre de l'année précédant le championnat ou le critérium sont interdits de participation à celui-ci avec leur nouvelle association.

Certains cas exceptionnels peuvent cependant être examinés par le Bureau Fédéral sur présentation par l'association accueillante d'un dossier comprenant les raisons détaillées de la mutation tardive avec pièces justificatives. Celles-ci devront parvenir à la fédération quinze jours avant la période de fin d'inscription.

~~Les compétiteurs ayant muté après le 31 mars ne peuvent participer aux championnats et critères de l'année.~~

Article 5 : Nationalité

Un(e) rameur (se) est considéré (e) comme formé (e) localement quand il (elle) remplit les conditions suivantes : Il ou elle a été, indépendamment de sa nationalité, formé(e) dans un ou plusieurs clubs affiliés à la FFA (licence annuelle A ou U) pendant 2 années, consécutives ou non, avant ses 18 ans et a effectivement participé aux activités de son club et/ou aux compétitions officielles organisées par la FFA ou ses organes déconcentrés et clubs, durant chacune des saisons concernées. Après 18 ans, il faut 3 années de licence consécutives ou non, les années précédant ses 18 ans étant prises en compte dans le calcul.

Pour tous les championnats et critères, les équipages doivent être composés de rameurs étrangers français ou rameurs formés localement selon les quotas suivant:

- ~~Sans quota pour les ressortissants des pays membres de l'UE-EEE~~
- Pas de quota sur les U15.
- Avec un quota de 50% minimum ressortissants hors UE-EEE des autres pays pour les U17 et U19 en deux de couple, et sur les championnats suivants : master, longue distance et sprints
- Avec un quota de 75% minimum ressortissants hors UE-EEE des autres pays pour les U17 et U19 sur les autres embarcations, les seniors et U23

Pour les épreuves des championnats de France en un de couple et deux de pointe sans barreur, faisant partie du

chemin de sélection des équipes de France

- Les équipages seniors doivent être composés de ressortissants français uniquement.
- En U17 et U19, en lien avec la règle 12 du Code des courses World Rowing, il sera autorisé de concourir avec des équipages composés de rameurs et rameuses de résidence française souhaitant entrer dans une démarche de sélection en équipe de France

La FFA effectuera un contrôle avant validation.

Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux éventuelles épreuves qualificatives de ces championnats ou criteriums.

Article 6 : Avant-programme prévisionnel

Chaque année, avant le 30 novembre, le comité directeur de la fédération approuve l'avant-programme prévisionnel des championnats et criteriums de l'année suivante.

Cet avant-programme prévisionnel comprend au minimum :

- Le calendrier des inscriptions ;
- Le programme des épreuves (liste et horaires prévisionnels) ;
- Les modalités d'engagement ;
- Les règles de participation ;
- Les systèmes de qualification et les grilles de progression ;
- Les éventuelles épreuves qualificatives.
- Les points spécifiques du Code des Régates inhérents à l'événement

Article 7 : Engagements (ou modifications d'engagements) hors délai

En cas d'engagements ou de modifications au-delà du délai fixé par l'avant-programme prévisionnel visé à l'article 6, les équipages concernés peuvent être autorisés à participer mais, dans ce cas, l'association concernée est :

- Redevable, par équipage concerné, d'une amende de 50 points ou d'une amende équivalente à deux fois le droit d'inscription de l'équipage par siège (hors barreur) versée à la fédération avant l'ouverture de l'épreuve qualificative de la journée du championnat ou du criterium de la catégorie d'âge concernée.
- Privée, en cas de qualification aux championnats de France, de tous les points sportifs qu'elle aurait pu acquérir au cours du championnat ou du criterium de la catégorie d'âge concernée ou dans les épreuves concernées, dans le cadre des classements des clubs visés aux articles 9, 10 et 11.

Article 8 : Comité d'équité

Pour les championnats et criteriums d'aviron de mer, le comité d'équité est composé du directeur de course, du président du jury, du président du comité d'organisation, => à remettre du délégué fédéral et du directeur technique national ou son représentant.

Pour les autres championnats et criteriums, il est composé du président du jury ou son représentant, du président du comité d'organisation, => à remettre du délégué fédéral et du directeur technique national ou son représentant.

Article 9 : Classement performance des clubs

Un classement performance des clubs est établi chaque année. Il prend en compte des points de classement obtenus par chaque club dans les championnats de France ~~et critères~~ U17, U19, U23 et senior ainsi que des points de sélection dans ces mêmes catégories.

Les modalités d'attribution de ces points sont définies dans la réglementation sportive de l'année N qui doit être validée par le comité directeur avant le 30 novembre de l'année N-1.

Article 10 : Classement performance mer des clubs

Un classement performance mer des clubs est établi chaque année.

Il prend en compte des points de classement obtenus par chaque club dans les régates labellisées et dans les championnats et critères.

Les modalités d'attribution de ces points sont définies dans la réglementation sportive de l'année N qui doit être validée par le comité directeur avant le 30 novembre de l'année N-1.

Article 11 : Autres classements

D'autres classements, ~~tels qu'un classement jeune, un classement longue distance, un classement para-aviron et aviron adapté et un classement master~~, peuvent être définis dans la réglementation sportive de l'année N qui doit être validée par le comité directeur avant le 30 novembre de l'année N-1.

Article 12 : Accès des journalistes, des personnels des entreprises d'information et des photographes aux enceintes sportives lors des régates des championnats et critères

Les journalistes et les personnels des entreprises d'information écrite ou audiovisuelle, conformément aux dispositions de l'article L. 333-6 du Code du sport, ainsi que les photographes accrédités par la fédération auront libre accès aux enceintes sportives lors des régates des championnats et critères sous réserve des contraintes directement liées à la sécurité du public et des sportifs, aux capacités d'accueil et à la régularité des courses.

Ainsi, la fédération pourra, pour des raisons de sécurité et de régularité des courses, prendre la décision de limiter l'accès des journalistes, des personnels des entreprises d'information et des photographes à certaines zones et notamment aux différents pontons.

Les photographes :

Est considéré comme photographe un individu équipé d'un objectif, prenant des photos des équipages pendant la durée de la manifestation.

On distingue :

- Les photographes sous contrat et/ou accrédités (avec la fédération, avec le comité d'organisation accueillant, avec les collectivités accueillantes, avec un média) ;
- Les photographes amateurs ou professionnels sans accréditation

Les photographes sous contrat ou accrédités peuvent avoir accès à la berge ainsi qu'à l'ensemble des zones réservées selon les modalités définies par l'organisation:

- Pontons de départ
- Pontons d'embarquement et de débarquement
- Tour d'arrivée et ses accès

- Ponton d'honneur
- Zone de podiums
- Autres zones définies par le comité d'organisation.

Les photographes sans accréditation n'ont pas accès à ces zones. Ils n'ont accès qu'à la berge puisque celle-ci fait partie de l'espace public.

Afin de différencier les photographes sous contrat des photographes sans contrat, les photographes sous contrat seront équipés de chasubles fournies par la Fédération Française d'Aviron. Afin d'anticiper au mieux l'accueil, ces photographes devront se faire connaître de la fédération en amont de l'événement : communication@ffaviron.fr.

Article 13 : Images des régates des championnats et critères

Il est rappelé que toutes les images des régates, des championnats et critères qui seront prises lors de celles-ci ne pourront être utilisées, à défaut d'autorisation de la fédération, qu'à des fins strictement personnelles et non commerciales.

Toute personne assistant ou participant à une régate des championnats de France et critères consent et accorde gratuitement à la fédération le droit d'utiliser, directement ou indirectement, son image sur tout support (tels que des photographies et enregistrements audiovisuels) et par tous moyens (tels que des retransmissions télévisées et des diffusions sur le réseau internet) en relation avec la compétition pour la promotion de la fédération et de ses partenaires et ce, pour le monde entier et pour la durée légale de protection des droits d'auteur relative à ces supports et moyens.

PROJET

PROJET

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

ANNEXE 7.1

CODE DES RÉGATES

SOMMAIRE

CHAPITRE I : OBJET.....	4
Article 1 : Objet	4
Article 2 : Compétiteurs, rameurs et barreurs	4
Article 3 : Équipage.....	4
Article 4 : Bateau d'aviron	4
Article 5 : Régate	4
CHAPITRE II : COMPÉTITEURS	4
Article 6 : Obligation de licence	4
Article 7 : Certificat médical ou questionnaire de santé	5
Article 8 : Assurance des compétiteurs étrangers	5
Article 9 : Comportement des compétiteurs et entraîneurs	5
Article 10 : Catégories de rameurs	5
1) Catégories d'âge.....	5
2) Catégories de poids.....	6
Article 11 : Classification fonctionnelle	7
Article 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes.....	7
Article 13 : Limitation des participations et des parcours des courses en ligne.....	7
1) Distance maximale des courses en ligne	7
2) Nombre maximum de parcours en course en ligne par rameur et par jour.....	7
3) Intervalle entre les courses en ligne	7
Article 14 : Dispositions particulières concernant les barreurs	8
Article 15 : Équipement Tenue des compétiteurs	8
Article 16 : Équipement spécifique aux rameurs para-aviron	8
CHAPITRE III : BATEAUX	8
Article 17 : Classes de bateaux	8
Article 18 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons.....	9
1) La coque des bateaux	9
2) Les cale-pieds ou les chaussures	9
3) La place du barreur	9
4) Le poids du matériel	9
5) La longueur minimum des bateaux	10
6) Les palettes des avirons.....	10
7) La Yolette	10
8) Les appareils de télécommunication	10
9) Les produits chimiques.....	11
Article 19 : Réglementation et équipements des bateaux para-aviron	11
1) Bateaux	11
2) Flotteurs.....	11
3) Sièges.....	11
4) Sangles.....	11

CHAPITRE IV : ORGANISATION D'UNE RÉGATE	11
Article 20 : Obligations de l'organisateur	11
Article 21 : Obligations pour les plans d'eau des courses en ligne	12
Article 22 : Avant-programme d'une régata	12
1) Des informations sur la régata	13
2) Des informations sur les parcours	13
3) Des informations sur les engagements et le tirage au sort	13
4) Des informations générales	13
Article 23 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet	13
1) Engagements	13
2) Forfait	14
3) Remplacement	14
4) Équipage incomplet	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 de régates	15
5) Sanctions	15
Article 25 : Délégués	16
CHAPITRE V : DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE	17
Article 26 : Sécurité des compétiteurs	17
1) Incident, accident, malaise d'un compétiteur	17
2) Plans de circulation	17
3) Horaires d'entraînement	17
4) Conditions de compétition défavorables et prévisibles à l'avance	18
5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables	18
Article 27 : Épreuves qualificatives et règles d'attribution des couloirs	18
1) Épreuves qualificatives	18
2) Attribution des couloirs	18
Article 28 : Règles générales	18
1) Équipement des bateaux	18
2) Avaries	18
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 29 : Procédures principales	19
1) Signal de départ	19
2) Observation à un équipage	19
3) Arrêt d'un équipage	20
4) Arrêt d'une course	20
5) Validation d'une course	20
6) Non-validation d'une course	20
Article 30 : Règles de déroulement d'une course	20
1) Avant l'embarquement	20
2) Au ponton d'embarquement	21
3) Sur le chemin du départ	22
4) Au départ	22
5) Pendant la course	25

6) Arrivée	27
7) Ex æquo	28
8) Sur le chemin du retour au calme / ponton de débarquement	29
9) Réclamation.....	29
10) Cérémonie protocolaire	30
Article 31 : Recours contre une décision du jury	30
1) Modalités de recours	30
2) Application de la sanction.....	30
CHAPITRE VI : PUBLICITÉ	30
Article 32 : Principes généraux	31
Article 33 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements	31
Article 34 : Identifications sur les avirons.....	31
1) Fabricant.....	31
2) Partenaire	31
3) Autres identifications	31
Article 35 : Identifications sur les vêtements.....	32
1) Fabricant.....	32
2) Partenaire	32
CHAPITRE VII : SPECIFICITES DE LA LONGUE DISTANCE OU TETES DE RIVIERE.....	32
1) Description d'une compétition dite « longue distance »	32
2) Départ.....	32
3) En course	33
4) Arrivée	33
5) Pénalités.....	33

PROJET

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 ne s'applique ni aux régates en mer, ni aux régates à banc fixe, ni aux compétitions d'aviron indoor qui sont réglementées par des codes spécifiques.

Article 2 : Compétiteurs, rameurs et barreurs

Le terme compétiteur 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 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. On distingue dans ces courses les courses en ligne pour lesquelles chaque équipage dispose d'une ligne d'eau, matérialisée ou non par un balisage.
- Les courses contre la montre appelées aussi têtes de rivière :
Une course contre la montre est une course dans laquelle un départ séparé est donné à chaque équipage.

CHAPITRE II : COMPÉTITEURS

Article 6 : Obligation de licence

Tous les compétiteurs doivent être titulaires d'une licence annuelle A **compétition**, U **compétition**, E **(événementielle)** délivrée par la FFA ou par une fédération affiliée à World Rowing.

Les licences D et S n'ouvrent pas droit à la compétition.

Tout engagement sans licence ou avec une licence non-valide entrainera l'exclusion de l'équipage.

Article 7 : Certificat médical ou questionnaire de santé

La participation aux compétitions est subordonnée à la possession d'une licence sportive portant attestation de présentation :

- Soit d'un certificat médical mentionnant l'absence de contre-indication à la pratique de l'aviron en compétition qui doit dater de moins d'un an à la date de sa présentation,
- Soit d'une attestation fournie par le licencié, ou par son représentant légal, mentionnant qu'il a répondu par la négative à chacune des rubriques d'un questionnaire de santé dont le contenu est précisé par arrêté du ministre chargé des sports.

Les modalités de présentation de ces documents sont définies dans le règlement médical de la FFA.

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 des compétiteurs et entraîneurs

Toute personne présente sur un bassin de compétition doit ~~Les compétiteurs et les entraîneurs doivent~~ respecter le présent code avec loyauté, respect d'autrui, ~~officiels, équipes techniques et bénévoles,~~ et sans mettre quiconque en danger. ~~Elle doit~~ ~~Ils doivent~~ également respecter l'environnement du bassin de compétition et de la ville hôte.

~~Toute personne faisant l'objet d'une interdiction d'exercer par arrêté préfectoral, n'est pas autorisée sur le bassin de compétition (champ de course, parc à bateau, ponton).~~

Tout manquement peut entraîner des sanctions ~~de la part de l'organisateur et doit être inscrit dans le PV de la~~ régate : réprimande, avertissement, exclusion ~~et / ou une amende de 300 Euros auprès du Club / la personne~~ et / ou la perte des points ~~pour un classement sportif sur le Championnat.~~

Article 10 : Catégories de rameurs

La FFA classe les rameurs en catégories d'âge et catégories de poids.

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.

~~[Se référer à l'Annexe 10 pour plus d'informations concernant les championnats de France et critères]~~

1) Catégories d'âge

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.

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

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

- **U10** : tout rameur âgé de 9 ans et moins ;
- **U12 J14** : tout rameur âgé de 10 et 11 ans ;
- **U15-J14** : tout rameur âgé de 12 à 14 ans. Dans cette catégorie, des classements J12, J13 et J14 peuvent être distingués :
 - J12 : tout rameur âgé de 12 ans ;
 - J13 : tout rameur âgé de 13 ans ;
 - J14 : tout rameur âgé de 14 ans.

Les **U10** 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 **J14 U12** ne peuvent participer qu'à des compétitions en **U12 J14**.

Les **U15 J12, J13** et **J14** peuvent participer à toutes les compétitions de la catégorie jeune, **sous réserve de respecter la notion d'âge maximum**.

Les rameurs de la catégorie jeune ne peuvent concourir que dans des bateaux armés en couple.

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

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

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

- **U17 J16** : tout rameur âgé de 15 et 16 ans ;
- **U19 J18** : tout rameur âgé de 17 et 18 ans.

Les **U17 et U19 J15, J16, J17 et J18** peuvent participer à toutes les compétitions de la catégorie junior sous réserve de respecter la notion d'âge maximum.

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

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

Se référer au Règlement des Championnats et Critériums pour plus d'informations concernant les surclassements pour les épreuves nationales.

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

- **U23-Senior moins de 23 ans** : tout rameur âgé de 19 à 22 ans ;
- Master : tout rameur âgé dans l'année de 27 ans et plus. Cette sous-catégorie s'appuie sur différentes classes d'âge pour les équipages, les mêmes que celles figurant au code World Rowing :
 - A : Age minimum 27 ans ;
 - B : Age moyen 36 ans ou plus ;
 - C : Age moyen 43 ans ou plus ;
 - D : Age moyen 50 ans ou plus ;
 - E : Age moyen 55 ans ou plus ;
 - F : Age moyen 60 ans ou plus ;
 - G : Age moyen 65 ans ou plus ;
 - H : Age moyen 70 ans ou plus ;
 - I : Age moyen 75 ans ou plus ;
 - J : Age moyen 80 ans ou plus ;
 - K : Age moyen 85 ans ou plus.

L'âge moyen d'un équipage est calculé sans tenir compte de celui du barreur.

D'autres classes d'âge peuvent être définies par l'organisateur d'une régata en respectant l'âge minimum de 27 ans.

2) Catégories de poids

Il existe pour la catégorie senior une catégorie poids léger réglementée de la manière suivante :

- Le poids maximal de chacun des rameurs est de 72,5 kg pour les hommes et 59 kg pour les femmes ;
- Le poids moyen maximal des rameurs d'un équipage est de 70 kg pour les hommes et 57 kg pour les femmes

Les rameurs poids léger sont, pour chaque épreuve, pesés chaque jour de compétition au plus tôt deux heures et au plus tard une heure avant la première course à laquelle ils participent. Si cette première course est par la suite renvoyée ou annulée, ils ne doivent pas être soumis à une deuxième pesée le même jour.

Lors de la pesée, ils doivent être habillés en tenue de compétition (voir Article 15).

En un rameur de couple, c'est le poids maximal individuel qui est retenu.

Tout équipage ou compétiteur en retard, absent à la pesée ou dont le poids ne respecte pas les règles énoncées ci-dessus sera exclu.

Article 11 : Classification fonctionnelle

La FFA reconnaît également des rameurs para-aviron 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-VI (B1, 2 ou 3) : troubles déficience visuelle

La classification est réalisée par un classificateur médical et un classificateur technique agréés.

Article 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes

Les femmes peuvent participer aux épreuves hommes.

Les équipages des épreuves mixtes sont constitués d'hommes et de femmes dont le pourcentage est déterminé dans l'avant-programme de la compétition.

Article 13 : Limitation des participations et des parcours des courses en ligne

1) Distance maximale des courses en ligne

- Courses U12 J11 et J12 : 500 mètres ;
- Courses U15 J13 et J14 : 1 000 mètres ;
- Courses U17 et U19 J15 et J16 : 2 000 mètres ;
- ~~Courses U19 J17, J18 et Senior : 2 000 mètres ;~~
- Course master : 1 000 mètres ;
- Course para-aviron : 2000 mètres.

2) Nombre maximum de parcours en course en ligne par rameur et par jour

Les compétiteurs de la catégorie jeune ne peuvent réaliser, sauf en cas de course recourue, plus de deux parcours par jour, quelle que soit la distance de course.

3) Intervalle entre les courses en ligne

Pour les rameurs de la catégorie jeune, l'intervalle minimum entre deux parcours est de deux heures, quelle que soit la distance de course, sauf en cas de course recourue où l'intervalle est laissé à l'appréciation du président du jury.

Article 14 : Dispositions particulières concernant les barreurs

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

Son poids minimal est fixé à :

- 50 kg pour les épreuves de la catégorie jeune ~~et à~~
- 55 kg pour toutes les autres épreuves.

Pour atteindre le poids minimal, le barreur peut disposer d'une surcharge de poids libre **dans la limite de 20 kg**. Par exemple, en catégorie jeune, le barreur doit peser minimum 30 kg sans surcharge.

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 (combinaison ou ensemble short-maillot), 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 Tenue 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 uniquement 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, **chaussettes hautes** et les couvre-chefs (casquette, foulard, chapeau, bandeau, visière, etc.) qui 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~~ Ils sont **est** autorisés 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, visière, etc.~~

En cas d'équipage mixte de clubs, les compétiteurs doivent porter la tenue de compétition de leur association respective.

L'équipage sera sanctionné d'un avertissement pour toute tenue non-conforme à ces règles.

L'usage de tout équipement influençant favorablement les performances de l'athlète (prothèse, exosquelette, etc.) est prohibé.

Article 16 : Équipement spécifique aux rameurs para-aviron

Les rameurs para-aviron peuvent être équipés de matériel spécifique en fonction de leur handicap. Ces équipements doivent être portés à tout moment sur l'eau (entraînement, échauffement, course, retour au calme).

Le rameur peut sangler ses mains. Dans ce cas, il doit pouvoir les dessangler avec la bouche.

CHAPITRE III : BATEAUX

Article 17 : 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	1x
2 rameurs en couple	2x
4 rameurs en couple sans barreur	4x
4 rameurs en couple avec barreur	4x+
4 rameurs en Yolette de couple avec barreur	4Yx+
8 rameurs en couple avec barreur	8x+
2 rameurs en pointe sans barreur	2-
2 rameurs en pointe avec barreur	2+
4 rameurs en pointe sans barreur	4-
4 rameurs en pointe avec barreur	4+
4 rameurs en Yolette de pointe avec barreur	4Y+
8 rameurs en pointe avec barreur	8+

Article 18 : 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) La coque des bateaux

Elle doit être équipée au niveau de l'étrave :

- D'une boule blanche d'un diamètre minimum de 4 cm, en caoutchouc durci ou en matériau équivalent, à moins que l'étrave ne soit construite d'une manière qui offre les mêmes caractéristiques de sécurité en cas d'abordage et de visibilité pour aligner les bateaux au départ et juger les arrivées ;
- D'un support permettant de fixer un numéro.

Les caissons ainsi que les pointes avant et arrière, doivent être fermés par les bouchons étanches.

En cas d'absence de l'un de ces équipements, l'équipage sera dans l'obligation de réparer avant l'embarquement.

2) 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 à ce système de manière indépendante au fond du bateau et le débattement du talon ne doit pas dépasser l'horizontale.

Toute non-conformité doit être réparée avant l'embarquement, et peut entraîner un avertissement.

3) La place du barreur

L'ouverture de la place prévue pour le barreur doit avoir une longueur d'au moins 70 centimètres. Elle doit être aussi large que le bateau sur une longueur d'au moins 50 centimètres. La surface intérieure de la partie fermée doit être lisse et aucun élément ne doit restreindre la largeur de la place réservée au barreur.

Une non-conformité de la place du barreur donnera lieu à l'exclusion de l'équipage.

4) Le poids du matériel

Le poids minimum des bateaux sans les avirons est fixé **dans le respect des règlements World Rowing et se présente** comme suit:

- 1 rameur en couple : 14 kg
- 2 rameurs en couple : 27 kg
- 4 rameurs en couple sans barreur : 52 kg

- 4 rameurs en couple avec barreur : 53 kg
- 4 rameurs en Yolette de couple avec barreur : 65 kg
- 8 rameurs en couple avec barreur : 96 kg
- 2 rameurs en pointe sans barreur : 27 kg
- 2 rameurs en pointe avec barreur : 32 kg
- 4 rameurs en pointe sans barreur : 50 kg
- 4 rameurs en pointe avec barreur : 51 kg
- 4 rameurs en Yolette de pointe avec barreur : 65 kg
- 8 rameurs en pointe avec barreur : 96 kg

Ce poids comprend l'équipement d'amplification ou toute autre sorte d'équipement électronique, y compris les câbles ou fils de raccordement de tels équipements à l'intérieur du bateau, ainsi que les logements ou attaches de l'équipement électronique ou autre et des haut-parleurs fixés au bateau. Ces équipements ne font partie du poids minimum du bateau que s'ils sont fermement arrimés au bateau. Tout poids supplémentaire transporté dans le bateau pour atteindre le poids requis doit être fermement attaché au bateau ou à l'équipement indispensable décrit ci-dessus.

Tout équipage dont le bateau n'atteint pas le poids minimum indiqué ci-dessus se verra déclassé en dernière place de la course avec possibilité de continuer la compétition en utilisant un bateau au poids.

Il n'y a pas de poids minimum pour les avirons.

5) La longueur minimum des bateaux

La longueur totale minimale d'un bateau est de 7,20 mètres.

Cette longueur est mesurée de l'extrémité de la boule de la pointe avant à l'extrémité arrière du bateau en incluant éventuellement une extension fixée au bout de la coque.

Si une telle extension est utilisée, celle-ci doit être fermement fixée à l'arrière du bateau et doit être terminée par une boule identique aux boules d'étrave.

Si un bateau ne peut pas être correctement aligné parce qu'il est plus court que la dimension minimale, le starter pourra exclure l'équipage de la course.

6) Les palettes des avirons

Elles 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.

Toute non-conformité observée entraînera l'obligation de remplacement des avirons en *question*.

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. Toute non-conformité ~~entraîne une interdiction d'embarquer et~~ pourra donner lieu à un avertissement ~~et/ou~~ une interdiction d'embarquer.

7) La Yolette

La yolette à quatre rameurs avec barreur est un bateau dont la longueur hors tout, barre enlevée, est inférieure ou au plus égale à 15,5 fois sa plus grande largeur mesurée à l'extérieur à 20 centimètres au-dessus du fond, compte tenu de la saillie éventuelle d'une quille.

8) Les appareils de télécommunication

La présence dans le bateau de tout appareil permettant de communiquer avec l'extérieur toute personne extérieure au bateau est interdite lors des compétitions et sera sanctionnée d'une exclusion.

9) Les produits chimiques

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

Article 19 : Réglementation et équipements des bateaux para-aviron

1) Bateaux

L'usage de bateaux aux normes World Rowing est obligatoire pour toutes les épreuves PR1 1x, PR1 2x, PR2 1x, PR2 2x.

Dans ces catégories, le poids minimum des bateaux sans les avirons est fixé comme suit :

- 1 rameur en couple para-aviron (PR1 1x) : 24 kg ;
- 1 rameur en couple para-aviron (PR2 1x) : 22 kg ;
- 2 rameurs en couple para-aviron (PR1 2x et PR2 2x) : 37 kg.

2) Flotteurs

Pour les rameurs PR1, les 1x doivent obligatoirement être équipés de flotteurs aux standards World Rowing. Les flotteurs doivent être fixés aux portants du bateau à une distance minimum de 60 cm du centre du flotteur au centre du bateau.

Les flotteurs sont facultatifs pour les rameurs PR2.

3) Sièges

Pour les rameurs PR1 : sièges fixes avec dossiers.

Pour les rameurs PR2 : sièges ou assises fixes, dossiers facultatifs.

4) Sangles

Pour les rameurs PR1, l'utilisation d'une sangle est obligatoire pour des raisons de sécurité. La sangle doit être fixée au dos du siège et placée autour du tronc du rameur.

Les sangles doivent :

- Avoir une **La** largeur minimale **des sangles est** de 50mm.
- Avoir une **Leur** couleur **doit être** différente de celle de la tenue du rameur pour être visible.
- ~~Elles sont~~ **Ette** non élastiques, sans boucle mécanique **et doivent**
- Permettre une ouverture rapide d'un seul mouvement, dans le même sens pour toutes les sangles, en tirant sur la partie libre de la sangle.

Pour les rameurs PR2, l'utilisation de sangle est facultative.

Tout rameur peut utiliser des sangles supplémentaires sous réserve que celles-ci soient conformes au présent règlement.

Tout équipage non-conforme avec les équipements para-aviron énumérés ci-dessus pourra se voir refuser le départ.

CHAPITRE IV : ORGANISATION D'UNE RÉGATE

Article 20 : Obligations de l'organisateur

Toute régates 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 ;
- 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 de sécurité adapté sur l'eau et à terre **pour un public valide et en situation de handicap** ;
- Communiquer un avant-programme de la régates. Sauf s'il s'agit d'une régates 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. **Dans la mesure du possible, il comprendra des épreuves para-aviron** ;
- S'assurer que tous les compétiteurs participant à la régates répondent aux obligations de licence et de certificat médical définies au chapitre II du présent code ;
- Diffuser publiquement les résultats de la régates **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 drapeaux, les porte-voix électriques, les signaux sonores et tout matériel et tous documents nécessaires aux membres du jury.

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

Article 21 : Obligations pour les plans d'eau des courses en ligne

Au minimum, les aménagements techniques du plan d'eau sont les suivants :

- Sur un plan d'eau ne disposant pas d'un balisage de type Albano, chaque équipage doit disposer d'un couloir de 15 mètres minimum sur toute la longueur du parcours ;
- La ligne de départ doit être exactement repérée afin que les embarcations soient alignées par l'étrave ;
- À l'intention des juges les lignes de départ et d'arrivée doivent être marquées par un fil parfaitement tendu verticalement, droit devant eux et par une marque correspondante bien visible sur la rive opposée. Deux fils (alidade) peuvent remplacer ce dispositif s'il ne peut être mis en place ;
- À l'intention des compétiteurs, la ligne d'arrivée doit être matérialisée et marquée par des bouées rouges ou des drapeaux rouges placés à l'extérieur des lignes d'eau ou sur la berge, exactement sur la ligne d'arrivée sans toutefois gêner la vue des juges à l'arrivée ;
- 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 ;
- Les plans d'utilisation du plan d'eau pour les heures d'entraînement et pour les heures de compétition doivent être affichés près des pontons d'embarquement et dans le parc à bateaux.

Un cahier des charges peut définir les caractéristiques que doivent respecter les plans d'eau suivant le niveau des courses organisées.

Article 22 : Avant-programme d'une régates

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

- Aux associations concernées ;
- Au président de la commission des arbitres de la ligue et aux arbitres désignés.

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

1) Des informations sur la régata

- Le lieu, le jour et l'heure de la régata ;
- Les catégories de compétiteurs concernées ;
- La liste et l'ordre des courses ;
- Les dispositions en cas de courses 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, s'ils sont en ligne droite ou non, en eau morte ou en eau courante, et, dans ce dernier cas, la direction de la course par rapport au courant ;
- Les dispositions de balisage et de départ adoptées ;
- L'existence éventuelle d'un arbitrage par zone ;
- Le plan de circulation sur le plan d'eau à l'entraînement et en compétition et les horaires d'entraînement officiel.

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 régata ;
- Le lieu et l'heure de la réunion des délégués ;
- Le lieu de la pesée des barreaux et des rameurs poids légers ;
- L'emplacement du service de secours et de sauvetage ainsi que ses horaires de fonctionnement.

Article 23 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet

1) Engagements

L'association qui désire participer à une régata 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 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 régata 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 de clubs 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 régata ne prenant pas le départ de l'une de ses courses se verra refuser le départ des courses suivantes (sauf en cas d'exclusion de l'une des épreuves) 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** lors de la réunion des délégués.

Après la réunion des délégués, seul est accepté le forfait pour raison médicale constatée par un médecin **ou les services de secours**. Dans ce cas, le forfait est déclaré par écrit par le délégué de l'association au président du jury.

Le forfait non déclaré à la réunion des délégués ou sans raison médicale **constatée par un médecin ou les services de secours de la régata à l'issue de la réunion peut être est** sanctionné d'une amende **de 50 Euros**.

3) Remplacement

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

Le rameur engagé en un rameur en couple ne peut pas être remplacé.

Un remplacement ne peut consister en un échange de rameurs d'un équipage engagé à un autre.

Le remplacement est déclaré par écrit au président de jury lors de la réunion des délégués ou au plus tard une heure avant la première épreuve 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 condition de poids doivent être pesés. S'agissant d'un équipage poids léger, le poids moyen de l'équipage est recalculé avec le poids des remplaçants.

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

4) Équipage incomplet

Un équipage incomplet ne peut pas prendre le départ.

Article 24 : Jury

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

Il est en fonction à partir d'une heure avant le début de la réunion des délégués 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 ;
- Aligneur ;
- Juge au départ ;
- Arbitre de parcours ;
- Juge à l'arrivée.

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 de jury.

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 régates.

b) Bureau du Jury

En cas de réclamation, 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 ticket de pesée des barreaux, [le poids des rameurs poids léger](#) et le poids des bateaux
- Le matériel utilisé, [notamment les équipements de sécurité](#) ;
- La tenue des compétiteurs ;
- L'application des règles relatives à la publicité.

d) Aligneur

L'aligneur dirige les manœuvres d'alignement des bateaux.

e) Starter

Le starter donne le départ.

f) Juge au départ

Le juge au départ décide de la régularité du départ.

g) Arbitre de parcours

Les arbitres de parcours sont les responsables du parcours ou de la zone 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 ou un véhicule [permettant de suivre suivant](#) la course ou bien encore à point fixe.

h) Juge à l'arrivée

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

4) Procès-verbal de régates

Le ~~jury se réunit au terme de la régates et~~ Président de Jury établit un procès-verbal sur 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.

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 suivantes à l'exception de la disqualification qui ne pourra être prise que par le président du jury. [Ces sanctions 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. 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.](#)

~~Un équipage recevant deux avertissements pour la même course sera exclu de l'épreuve.~~

c) 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.

d) Exclusion

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

e) Disqualification

La disqualification d'un équipage consiste en l'interdiction pour tous les compétiteurs de cet équipage de participer à toutes [les épreuves où ils sont engagés](#) ~~autre course~~ dans la régates 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.

f) Amende

L'amende est une sanction financière appliquée à une association. Le président du jury-inscrit les amendes au PV de la régates. L'annonce aux associations ainsi que le recouvrement des amendes est à la charge de la ligue organisatrice, [de la zone pour les épreuves interrégionales](#), ou de la FFA pour les épreuves nationales.

Toute amende non-payée dans le délai d'un mois après notification est doublée et entraîne l'interdiction à l'association concernée de participer à toute régates.

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

Article 25 : 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 régates ;
- Doit être majeur ;
- Ne peut être un compétiteur engagé dans la régates 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 des délégués.

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 de délégués 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 des délégués 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. L'absence du délégué ~~aux~~ à la réunions des délégués est sanctionnée d'une amende de 50 Euros, sauf s'il se fait représenter par un tiers.

CHAPITRE V : DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE

Article 26 : Sécurité des compétiteurs

La sécurité des compétiteurs doit constituer la préoccupation principale du comité d'organisation, des clubs, et du jury durant la régates.

Dans tous les cas, Un service de secours et de sauvetage doit être prêt à intervenir sur terre et sur l'eau pendant toute la durée de la régates et pendant les horaires officiels d'entraînement. En cas de besoin pour le public para-aviron, l'organisateur peut mettre en place un service de bateau(x) d'accompagnement
~~l'organisateur met en place un service de bateau(x) d'accompagnement.~~

Les manquements aux règles de sécurité précisées dans l'avant-programme peuvent entraîner des sanctions.

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 le bateau durant le parcours, l'arbitre de parcours le plus proche doit s'assurer que le service 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 les déplacements sur l'eau.

Il doit y avoir des plans de circulation distincts pour les heures d'entraînement et pour les heures de compétitions.

Dans le cas où le champ de courses balisé serait utilisé pour l'entraînement en dehors des heures de compétition, il doit y avoir un couloir neutre entre les deux sens de circulation.

Ces plans doivent :

- Figurer dans l'avant-programme ;
- Figurer dans le programme ;
- Être affichés visiblement à proximité des pontons d'embarquement et dans le parc à bateaux.

3) Horaires d'entraînement

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 pontons de débarquement 30 minutes avant le départ de la première course d'une série d'épreuves et ne peuvent reprendre qu'après 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 à l'avance

Le déroulement de la compétition peut être modifié si les conditions atmosphériques ou autres le nécessitent. Dans ce cas, la décision est prise par un « comité d'équité ».

La composition du comité d'équité est définie par le règlement de la compétition concernée.

A minima, le comité d'équité est composé du président de Jury et du président du comité d'organisation.

5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables

Le starter, l'arbitre de parcours, le **Président de Jury**, ou le comité d'équité, peut décider de ne pas (faire) donner le départ, ou de (faire) **arrêter l'épreuve** s'il a le sentiment que les conditions sont devenues dangereuses.

~~L'arbitre de parcours, ou le comité d'équité, peut aussi décider d'arrêter une course pendant son déroulement. Les compétiteurs doivent alors s'arrêter immédiatement.~~

~~L'arbitre de parcours~~ Les arbitres sur l'eau s'efforcent alors de mettre les équipages en sécurité et restent près d'eux jusqu'à ce que les secours interviennent.

La commission de contrôle à l'embarquement, le **Président du Jury**, ou le comité d'équité, peuvent décider de stopper l'embarquement de manière temporaire ou définitive.

Article 27 : Épreuves qualificatives et règles d'attribution des couloirs

1) Épreuves qualificatives

S'il y a plus d'équipages participants que de couloirs, un système de qualifications est mis en place.

2) Attribution des couloirs

Dans le cas où il y a plus de couloirs que d'équipages engagés, les couloirs attribués en priorité sont les couloirs centraux. Par exemple, l'attribution des couloirs pour 5 équipages sur un plan d'eau qui comporte 6 couloirs se fait dans l'ordre 3, 4, 2, 5 et 1.

En règle générale, pour les courses suivant des courses qualificatives, l'attribution des couloirs tient compte des résultats de celles-ci afin que les équipages les mieux classés soient placés au centre du bassin dans les couloirs 3 ou 4, puis 2 ou 5, et enfin 1 ou 6. Dans chacun des groupes de couloirs 3 et 4, 2 et 5, 1 et 6, le placement des équipages est aléatoire.

~~L'organisateur peut se réserver le droit d'utiliser un autre système de répartition des couloirs. Par exemple, le choix du couloir peut se faire par les équipages en fonction des résultats du tour précédent (place, temps, etc...).~~

Article 28 : Règles générales

1) Équipement des bateaux

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

Chaque équipage qui se présente au départ doit porter, sur la partie avant de son bateau, un numéro d'identification correspondant à son couloir ou à son numéro de parcours contre la montre, fourni par son association sauf indication contraire indiquée dans l'avant programme.

Le numéro du couloir attribué devra être clairement identifié sur support rigide opaque en chiffre blanc sur fond noir ou noir sur fond blanc. Sa taille devra être au moins de 18 cm de haut pour une épaisseur de trait de 3 cm de large. La mise en conformité du numéro pourra être demandée avant l'embarquement.

2) Avaries

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

course.

3) Infractions aux règles de circulation

Le non-respect des règles de circulation, des horaires à l'entraînement ou pendant les compétitions est sanctionné 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 d'établir un constat en entendant les équipages concernés.

Le jury établit ensuite un procès-verbal d'accident qui est transmis à la FFA en annexe au procès-verbal de la régata, 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, à l'exception du Jury et des équipes de sécurité.

Article 29 : Procédures principales

1) Signal de départ

Le départ est donné par le starter avec un drapeau ou un système de feux lumineux.

Départ avec un drapeau :

- Le drapeau rouge du starter est caché ;
- Le starter prononce : « ATTENTION » ;
- Le starter lève ensuite son drapeau rouge ;
- Après une pause marquée et variable, le starter donne le commandement de départ en abaissant rapidement son drapeau rouge de côté et en prononçant simultanément : « PARTEZ ».

Départ avec un système de feux lumineux :

- Les deux feux sont éteints ;
- Le starter prononce : « ATTENTION » et actionne le feu rouge ;
- Après une pause marquée et variable, le starter donne le commandement de départ en actionnant le feu de départ associé à un signal sonore et à l'extinction du feu rouge.

Départ pour les rameurs déficients visuels :

- En fonction du système utilisé, après le mot « ATTENTION », le starter annonce « DRAPEAU ROUGE » ou « FEU ROUGE » puis donne le commandement de départ associé ;

2) Observation à un équipage

Pour faire une observation à un équipage en course, l'arbitre de parcours :

- Se rapproche de lui ;
- Lève son drapeau blanc verticalement ;
- L'appelle par son nom ;

- Lui transmet l'observation.

L'observation est faite :

- Soit visuellement en montrant la direction à prendre en abaissant horizontalement son drapeau blanc dans cette direction
- Soit oralement en prononçant le terme « OBSTACLE » sans lui donner d'indication de direction si l'obstacle est en dehors de son couloir ou en lui montrant la direction à prendre si l'obstacle est dans son couloir.

3) Arrêt d'un équipage

Pour arrêter un équipage, l'arbitre de parcours :

- Se rapproche de lui ;
- Lève son drapeau blanc verticalement ;
- L'appelle par son nom ;
- L'arrête en prononçant le terme « STOP ».

4) Arrêt d'une course

Pour arrêter la course le starter ou l'arbitre de parcours :

- Fait tinter sa cloche [pour attirer l'attention des rameurs](#), et agite son drapeau rouge [pour arrêter la course](#)
- Après l'arrêt des équipages, informe les compétiteurs des motifs de l'arrêt et des procédures à suivre.

5) Validation d'une course

Pour valider une course, l'arbitre de parcours :

- Attend que tous les équipages aient passé la ligne d'arrivée ;
- Observe qu'il n'y ait pas de réclamation (main levée) d'un équipage.
- Montre son drapeau blanc aux compétiteurs puis aux juges à l'arrivée en le tenant à deux mains ;
- S'assure que les juges à l'arrivée aient bien vu le drapeau en attendant leur réponse par un signal identique.

6) Non-validation d'une course

S'il y a eu un problème pendant la course et qu'il ne désire pas que le résultat soit entériné, l'arbitre de parcours montre son drapeau rouge aux juges à l'arrivée en le tenant à deux mains.

Il donne ensuite sa décision et les explications nécessaires aux équipages et aux juges à l'arrivée.

Article 30 : Règles de déroulement d'une course

1) Avant l'embarquement

Les compétiteurs

Les compétiteurs doivent respecter les points suivants :

- Vérifier que la composition de l'équipage est bien celle figurant sur le programme et qu'il est au complet ;
- Effectuer les pesées prévues par le règlement pour les barreaux et les rameurs poids léger ;
- Vérifier que leur bateau et les avirons sont équipés selon les règlements de la FFA (sécurité, numéro d'étrave, publicités, poids, couleur des palettes ...)
- Revêtir une tenue de compétition qui respecte les règlements de la FFA ([voir Article 15](#)) ;
- Accepter de répondre aux sollicitations des membres de la commission de contrôle concernant les points ci-dessus en ayant pris soin de pouvoir présenter dans les plus brefs délais leur licence avec photo ou, à défaut, une pièce d'identité **en-cours-de-validité** avec photo pour justifier de leur identité.

Les membres de la commission de contrôle à la pesée

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

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

- Contrôlent l'horaire de la course concernée ;
- Contrôlent 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 ;**
- Pèsent le barreur seul en tenue de compétition (combinaison ou ensemble short-maillot), **sans chaussures, ni équipement de sonorisation ;**
- Pèsent le barreur avec sa surcharge **si elle existe ;**
- Pèsent la surcharge seule, **si elle existe ;**
- Renseignent **la fiche du barreur et son** le ticket de pesée **du barreur**, mentionnant à minima le nom **et prénom** du barreur, le poids de la tare, **et** la date, **l'épreuve et le nom du club ;**
- Remettent le ticket de pesée au barreur ;
- Inscrivent sur le programme la surcharge du barreur. **Un système dématérialisé peut être utilisé.**

Lors de la pesée de rameur poids léger, les membres de la commission de contrôle :

- Contrôlent l'horaire de la course concernée ;
- Contrôlent l'identité du rameur ;
- Pèsent chaque rameur individuellement en tenue de compétition : les compétiteurs doivent se présenter déjà en tenue ;
- Calculent la moyenne de l'équipage s'il y a lieu ;
- **Renseignent la fiche de l'équipage sur laquelle doit figurer** Notent le poids de chaque rameur individuellement et le poids moyen de l'équipage ;
- Renvoient le cas échéant les équipages ne satisfaisant pas aux poids **maximums** exigés pour une pesée ultérieure.

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

- Par ordre des courses ;
- Dans la même course, par ordre des couloirs.

2) Au ponton d'embarquement

Les compétiteurs

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

Ils doivent respecter les consignes d'horaires d'embarquement indiquées par les arbitres.

Ils doivent embarquer le plus rapidement possible.

Les membres de la commission de contrôle

- Vérifient de manière aléatoire :
 - Les **fiches tickets** de pesée des **barreaux compétiteurs** et **les leurs** surcharges éventuelles **des barreaux**,
 - Le positionnement de cette surcharge dans le bateau ;
 - L'identité des membres de l'équipage par le contrôle des licences avec photo ou, à défaut, d'une pièce d'identité **en cours de validité ;**
 - La conformité du bateau, des avirons et de la publicité ;
 - La tenue de compétition des rameurs et barreaux ;
- Peuvent noter les équipages qui ont embarqués ;
- Peuvent autoriser ou suspendre l'embarquement des équipages en fonction du programme des courses, ou de tout autre évènement le justifiant.

Si un bateau contrôlé n'est pas conforme, les membres de la commission de contrôle n'autorisent pas l'équipage à embarquer. Ils demandent à l'équipage de libérer le ponton d'embarquement et de retourner au

parc à bateau pour la 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

Sur le chemin du départ, les compétiteurs :

- Doivent respecter les règles de circulation ;
- Doivent s'arrêter à l'approche d'une course et ne reprendre leur route que lorsque le dernier équipage est passé ;
- Ne doivent pas accompagner une course sur tout ou partie du parcours, même en dehors du balisage ;
- Ne doivent pénétrer sur le champ de course que lorsque le starter leur en a donné l'autorisation et en suivant les règles de circulation prévues à cet effet.

Le non-respect de ces règles peut être sanctionné d'un avertissement.

Les arbitres de parcours

~~Sur le chemin du départ~~ En allant vers leur position et durant l'ensemble des épreuves, ~~et une fois dans leur zone de compétence~~, les arbitres de parcours doivent :

- Vérifier la conformité du champ de course et avertir le plus tôt possible le président du jury et le comité d'organisation en cas de problème ;
- Surveiller le trafic des équipages et éventuellement intervenir pour faire respecter les règles de circulation ;
- Remplacer un arbitre dont le bateau serait en panne ou qui serait arrêté pour porter assistance à un équipage en difficulté ;
- Porter assistance à tout équipage en difficulté, sur le champ de course ou en dehors du champ de courses ;
- Respecter les consignes de circulation données par le président du jury et veiller particulièrement à ne pas créer de vagues qui pourraient perturber les équipages en course.

4) Au départ

a) Avant l'appel « DEUX MINUTES »

Les compétiteurs

Les compétiteurs se préparent à la course (enlèvent les vêtements superflus, contrôler l'équipement, etc.)

Deux minutes avant l'heure fixée pour le départ, les équipages doivent se trouver accrochés à leur ponton de départ ou sous les ordres du starter en cas de départ non tenu.

Le starter annonce cette heure limite par les mots « DEUX MINUTES ».

Le starter

Si le champ de courses est libre, il autorise les équipages à pénétrer sur le champ de courses en leur précisant leur couloir et le temps restant avant le départ. ~~Si l'écart de temps entre les courses est suffisant, le starter annonce le temps restant avant le départ toutes les minutes à partir de cinq minutes avant le départ.~~

Lorsque les équipages se présentent, il doit vérifier leur numéro d'étrave et éventuellement le faire changer ou retirer s'il est incorrect.

~~Si le champ de courses est libre, il autorise les équipages à pénétrer sur le champ de courses en leur précisant leur couloir.~~

Si possible, à partir de 5 minutes avant le départ, le starter annonce le temps restant toutes les minutes, jusqu'à l'annonce des 2 minutes.

Le starter doit adresser un avertissement à l'équipage qui se présente en retard au départ (après l'annonce « DEUX MINUTES ») sauf en cas de raison valable dont il aurait été averti préalablement.

b) Après l'appel « DEUX MINUTES »

Les compétiteurs

Après l'annonce « DEUX MINUTES », les équipages se trouvent officiellement sous les ordres du starter.

Tout retard se verra sanctionné d'un avertissement

~~Cette annonce constitue une instruction pour les compétiteurs afin de se préparer à la course (enlever les vêtements superflus, contrôler l'équipement, etc.).~~

Les équipages doivent être prêts à prendre le départ dans cette période de deux minutes.

Les compétiteurs doivent s'assurer de l'orientation de leur bateau dans l'axe du couloir. Chaque équipage est responsable à la fois d'avoir son bateau en ligne et d'être prêt à prendre le départ à la fin de l'appel.

En cas de départ non tenu, les compétiteurs doivent être particulièrement vigilants aux injonctions données par l'aligneur et obéir immédiatement.

L'aligneur

Il aligne les bateaux. Il vérifie que les boules d'étraves sont parfaitement alignées sur la ligne de départ.

L'aligneur procède à l'alignement des bateaux en donnant des indications aux teneurs de bateau ou directement aux équipages. Il peut commencer dès que les équipages se présentent au départ, et peut continuer l'alignement même lorsque l'appel a commencé.

Le juge de départ

Après l'annonce « DEUX MINUTES », le juge de départ informe le starter de l'alignement des bateaux au moyen d'un drapeau blanc.

Tant que les bateaux ne sont pas alignés, il cache le drapeau blanc.

Quand les bateaux sont exactement alignés, il montre le drapeau blanc.

Si après cela, les bateaux ne sont plus alignés, il cache de nouveau le drapeau blanc et ainsi de suite.

Le starter

Après l'annonce des « DEUX MINUTES », le starter observe les équipages et fait les remarques qui s'imposent concernant leur tenue si nécessaire.

Il informe les équipages qui auraient reçu un avertissement pour quelque raison que ce soit en les appelant par leur nom, en leur donnant les motifs de l'avertissement et en veillant à ce que le teneur de bateau installe une marque d'avertissement près du bateau concerné.

Il doit vérifier qu'un arbitre de parcours soit prêt, que le champ de course soit dégagé et que nul élément extérieur ne soit susceptible de rendre le départ inéquitable.

Il doit être attentif au signal visuel du juge de départ.

c) Commandement de départ – Procédure de départ normal

Le starter

Lorsque le juge de départ a montré le drapeau blanc, le starter procède à un appel en annonçant, dans l'ordre des couloirs, le nom de chacun des groupements sportifs.

Il ne se préoccupe pas des équipages qui indiqueraient par un bras levé qu'ils ne sont pas prêts ou que leur bateau n'est pas dans l'axe. Cependant, dans le cas d'un bassin non équipé d'une tour de départ, le starter peut décider, à condition d'en avertir les équipages, de tenir compte des bras levés.

Il continue l'appel, même si le drapeau blanc du juge de départ est caché.

Après avoir procédé à l'appel du dernier équipage, et s'être assuré que le juge au départ montre son drapeau blanc, le starter donne le commandement de départ.

Si le drapeau blanc du juge au départ n'est pas visible, le starter attend avant de donner le départ que le juge de départ montre de nouveau le drapeau blanc. Si l'attente est trop longue, il reprend la procédure au début de l'appel.

Dès qu'il a donné le commandement de départ, le starter doit regarder le juge de départ pour connaître sa décision concernant la régularité du départ.

L'aligneur

Pendant l'appel, l'aligneur continue le cas échéant son travail d'alignement.

Le juge de départ

Pendant l'appel, le juge de départ doit observer l'alignement des bateaux et le cas échéant, cacher le drapeau blanc si les bateaux ne sont plus alignés.

Au moment du départ, il doit observer si un ou plusieurs équipages réalisent un faux départ. Si le départ est jugé correct, il laisse le drapeau blanc visible pendant au moins 15 secondes.

S'il estime qu'un équipage a provoqué un faux départ, il cache rapidement le drapeau blanc et montre le drapeau rouge.

Le juge de départ est le seul membre du jury habilité à décider de la régularité ou non d'un départ.

Les compétiteurs

Dès le début de l'appel, les équipages doivent s'assurer de l'orientation de leur bateau dans l'axe de leur couloir. Chaque équipage est responsable à la fois d'avoir son bateau aligné et d'être prêt à prendre le départ à la fin de l'appel.

d) Commandement de départ – Procédure de départ rapide

Ce mode de commandement de départ est utilisé à l'appréciation du starter. Il doit en informer les équipages. Après s'être assuré que le juge au départ a son drapeau blanc levé, le starter prononce les termes « DÉPART RAPIDE », et donne le commandement de départ.

Dès qu'il a donné le commandement de départ, le starter doit regarder le juge de départ pour connaître sa décision concernant la régularité du départ.

e) Cumul de fonction des juges

Lors de certaines compétitions sur des champs de courses peu équipés, les fonctions d'aligneur et de juge de départ peuvent être **confondues cumulées par la même personne**.

Il peut en être de même avec les fonctions de starter et d'arbitre de parcours.

f) Faux départ

Un équipage commet un faux départ quand il franchit la ligne de départ avant que le départ ait été donné.

Si plusieurs équipages franchissent la ligne de départ avant que le départ ait été donné, le juge de départ détermine lesquels ont effectivement commis le faux départ.

Un équipage qui commet un faux départ est sanctionné d'un avertissement.

Un deuxième avertissement entraînera l'exclusion de l'équipage (tenues ou couleur des palettes non conformes, non-respect des règles de circulation, retard au départ, 2ème faux départ de l'équipage ...).

Un équipage qui **commet deux faux départs, ou** refuse de prendre un second départ, sera exclu.

Le juge de départ

S'il dispose d'un contrôle vidéo, après avoir montré le drapeau rouge et que la course ait été arrêtée, le juge de départ :

- Vérifie la réalité du faux départ ;
- Attribue les responsabilités du faux départ ;
- Fait connaître sa décision au starter en précisant le nom et le numéro d'étrave du ou des équipages fautifs.

Si le contrôle ne confirme pas le faux départ, il annonce au starter qu'il n'y a pas de faux départ.

S'il ne dispose pas d'un contrôle vidéo, le juge de départ fait connaître sa décision au starter en précisant le nom et le numéro d'étrave du ou des équipages fautifs.

Le starter

Après avoir donné le commandement de départ, le starter regarde le juge de départ. Si le juge de départ montre un drapeau rouge, le starter :

- Arrête la course ;
- Rappelle les équipages à leur ponton de départ ou sous ses ordres en arrière de la ligne de départ s'il n'y a pas de départ tenu ;
- S'informe des décisions du juge de départ ;
- Informe les équipages fautifs en les appelant par leur nom et en leur indiquant qu'ils reçoivent un avertissement ;
- Vérifie que les teneurs de bateau installent une marque d'avertissement près des bateaux avertis ;
- S'il n'y a pas de faux départ, informe les équipages en prononçant les termes : « PAS DE FAUX DÉPART – PAS D'AVERTISSEMENT » ;
- Peut donner un avertissement aux équipages qui ont tardé à s'arrêter ou à revenir se mettre sous ses ordres ;
- Exclut un équipage qui a reçu un deuxième avertissement et lui demande de quitter le champ de course en lui indiquant quand et comment rejoindre le parc à bateaux ;
- Exclut tout équipage qui refuse un second départ.

L'arbitre de parcours

Si le starter tarde à agir lorsque le juge de départ a montré un drapeau rouge, l'arbitre de parcours peut arrêter la course lui-même. Dans le cas d'un arbitrage par zone, l'arbitre de parcours concerné est l'arbitre de parcours de la zone de départ.

Les compétiteurs

Lorsque le starter ou l'arbitre de parcours fait tinter sa cloche [pour attirer l'attention des rameurs](#) et agite son drapeau rouge [pour signifier un arrêt de course](#), les rameurs doivent s'arrêter immédiatement et rejoindre leur ponton de départ ou revenir se mettre sous les ordres du starter s'il n'y a pas de départ tenu.

Ils peuvent recevoir un avertissement s'ils ne s'arrêtent pas ou tardent à rejoindre le départ.

S'ils ont reçu deux avertissements, les compétiteurs sont exclus. Ils doivent alors quitter le champ de courses et rejoindre le parc à bateau en suivant les indications du starter.

g) Arrêt de la course (autre que le faux départ)

Le starter ou l'arbitre de parcours peuvent arrêter la course s'ils estiment que des conditions extérieures ont rendu le départ inéquitable entre les concurrents (par exemple les vagues d'un autre bateau ou tout autre incident extérieur).

Dans ce cas, ils suivent la même procédure que lors d'un faux départ et doivent avertir les équipages des raisons de l'arrêt avant de donner un nouveau départ.

5) Pendant la course

Les compétiteurs

Tout équipage ayant pris le départ est tenu de ramer le parcours entièrement et régulièrement à allure de course pour terminer en coupant la ligne d'arrivée, sauf cas de force majeure et/ou autorisation de l'arbitre de parcours ou d'un des arbitres de parcours dans le cas d'un arbitrage par zone.

À défaut, cet équipage sera exclu et ne pourra déposer aucune réclamation.

Les équipages sont seuls responsables de leur direction et doivent se diriger eux-mêmes.

Chaque équipage dispose d'un couloir matérialisé ou non qui lui est réservé et dans lequel il doit demeurer complètement (y compris les avirons) durant toute la course.

S'il sort de son couloir, il pourra être sanctionné si cela lui procure un avantage ou s'il gêne l'un ou l'autre de ses concurrents.

Les équipages doivent immédiatement obéir aux injonctions de l'arbitre de parcours ou d'un des arbitres de parcours dans le cas d'un arbitrage à par zone, que ce soit pour des indications de direction, pour une injonction à s'arrêter ou pour un arrêt de course. Tout manquement pourra être sanctionné.

Les arbitres de parcours

Les arbitres de parcours apprécient la régularité de la marche des embarcations.

Ils ne doivent pas diriger les équipages. Ils décident néanmoins des indications qu'ils peuvent éventuellement donner aux concurrents en fonction des situations créées par le déroulement de la course et l'équipement du plan d'eau.

Ils doivent veiller à la sécurité des compétiteurs et s'efforcer d'éviter des dégâts matériels.

Eux seuls peuvent apprécier si un équipage se trouve dans son couloir ou non.

Ils doivent, dans la mesure du possible, y compris dans le cas d'un arbitrage par zone, faire une observation aux équipages qui :

- Sortent de leur couloir pour se procurer un avantage ;
- Sont sur le point de nuire à l'un des autres concurrents, notamment en se plaçant de façon à le gêner par les remous provoqués par ses avirons ;
- Sont sur le point de créer un incident ou un accident ;
- Sont sur le point d'être victime d'un accident.

Ils peuvent aussi arrêter la course.

Ils informent les arbitres à l'arrivée de tout équipage n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée.

Ils appliquent les procédures suivantes :

- Si un équipage est sorti de son couloir pour en tirer un avantage, les arbitres de parcours :
 - Appliquent la procédure d'observation à un équipage en lui indiquant la direction à prendre pour revenir dans son couloir ;
 - Donnent un avertissement si l'équipage n'obtempère pas après deux appels ;
 - Appliquent la procédure d'arrêt à l'équipage s'il n'obtempère toujours pas et lui signifie son déclassement ou son exclusion ;
- Si un équipage sorti de son couloir est sur le point de gêner ou d'accidenter un autre équipage, les arbitres de parcours :
 - Appliquent la procédure d'observation à un équipage ;
 - Donnent un avertissement si l'équipage n'obtempère pas après deux appels ;
 - Appliquent la procédure d'arrêt à l'équipage s'il n'obtempère toujours pas et lui signifie son déclassement ou son exclusion
 - Si cette manœuvre est impossible, par exemple si le bateau incriminé précède le bateau gêné, ils le laissent terminer le parcours et prennent la sanction qu'ils jugent utile après avoir consulté le résultat final ou bien ils arrêtent la course si la gêne a manifestement enlevé toute chance au bateau gêné ;
 - Peuvent immédiatement arrêter et sanctionner l'équipage incriminé sans avoir donné les injonctions préalables, si le changement de direction de l'équipage est très subit ;
- Si un équipage sort de son couloir sans en tirer un avantage, **sans gêner**, et sans se mettre en danger, les arbitres de parcours n'interviennent pas ;
- Si un équipage sort de son couloir et, sans en tirer un avantage, se dirige vers un obstacle, les arbitres de parcours :
 - Appliquent la procédure d'observation à un équipage ;
 - Appliquent la procédure d'arrêt d'un équipage si celui-ci n'obtempère pas et qu'il se rapproche dangereusement de l'obstacle ;
 - Peuvent autoriser l'équipage à continuer son parcours après avoir évité l'obstacle, et être classé ;
- Si une course ne peut être menée à son terme parce que les conditions atmosphériques sont devenues dangereuses ou parce que des équipages ne peuvent disputer leurs chances régulièrement, les arbitres de parcours doivent arrêter la course en appliquant la procédure d'arrêt de course. **Ils :**

- ~~S'il s'agit d'un arrêt de course dû aux conditions atmosphériques, les arbitres de parcours :~~
 - S'efforcent de mettre les équipages en sécurité et ;
 - Restent près d'eux jusqu'à ce que les secours interviennent ;
- S'il s'agit d'un accident entre plusieurs équipages, les arbitres de parcours peuvent, selon la distance parcourue et la position des équipages lors de l'incident :
 - Laisser finir la course et déclasser ou exclure le ou les équipages fautifs ;
 - Arrêter la course et décider de renvoyer tous les équipages au départ pour un nouveau départ, en avertissant ou excluant le/les équipage(s) fautif(s) ;
 - Arrêter la course et différer un nouveau départ : dans ce cas, ils indiquent aux équipages comment rejoindre le parc à bateaux où des instructions leur seront données et restent auprès des équipages accidentés jusqu'à l'arrivée des secours ;
- En cas de danger immédiat, ils doivent porter secours en intervenant eux-mêmes dans la mesure de leurs moyens ;
- S'il s'agit d'un obstacle qui gêne gravement un ou plusieurs équipages, les arbitres de parcours arrêtent la course et peuvent :
 - Décider de renvoyer les équipages au départ pour un nouveau départ ;
 - Différer le nouveau départ : dans ce cas, ils indiquent aux équipages comment rejoindre le parc à bateaux où des instructions leur seront données ;
- Si un obstacle se trouve dans le couloir d'un équipage et si les arbitres de parcours estiment qu'ils peuvent lui permettre d'éviter l'obstacle sans nuire à son résultat, ils :
 - Appliquent la procédure d'observation à un équipage ;
 - Répètent la procédure si nécessaire ;
- Si un accrochage entre plusieurs équipages se produit et si celui-ci a été suffisamment léger pour que les équipages puissent continuer leur parcours, selon la distance à laquelle s'est déroulé l'incident et la position des équipages lors de l'incident, les arbitres de parcours :
 - Peuvent laisser se dérouler la course ;
 - Appliquent une des solutions suivantes à la fin de la course, après s'être enquis du résultat :
 - Dans le cas où l'incident n'a pas eu d'incidence sur le classement, ils entérinent le résultat ;
 - Dans le cas où l'incident a eu une incidence sur le classement :
 - Si les équipages gênés sont qualifiés pour le tour suivant, ils entérinent le résultat ;
 - Si l'équipage gêné n'est pas qualifié, ils doivent exclure ou reléguer l'équipage fautif. Si alors l'équipage gêné est qualifié pour le tour suivant, ils entérinent le résultat. Sinon, ils décident d'un nouveau départ avec seulement les équipages qui auraient pu bénéficier de l'incident ;
 - Si l'incident a lieu lors d'une finale, après avoir exclu ou relégué l'équipage fautif, ils décident d'un nouveau départ avec seulement les équipages qui auraient pu bénéficier de l'incident.

Validité de la course

Toute course courue hors de la surveillance de l'arbitre de parcours pourra être déclarée nulle par celui-ci ou par le président du jury.

6) Arrivée

Définition

Un équipage est arrivé lorsque la boue de l'étrave de son bateau franchit la ligne d'arrivée.

Le franchissement de la boue 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 dans le champ visuel des juges à l'arrivée ;
- Le barreur doit être à son poste si c'est un équipage avec barreur. Le résultat est valide même s'il manque des rameurs dans le bateau.

En cas de réclamation, les compétiteurs doivent lever le bras pour interpeller l'arbitre de parcours. Dans le cas d'un arbitrage par zone, l'arbitre de parcours concerné est l'arbitre de parcours de la zone d'arrivée.

Si l'arbitre de parcours n'a pu être joint, l'équipage doit s'efforcer de rapidement contacter les juges à l'arrivée. Les rameurs handi-aviron avec mains sanglées doivent crier « OBJECTION » et s'assurer qu'un arbitre les a entendus.

Un équipage n'ayant pas terminé son parcours **ne sera pas classé et ne pourra pas participer au tour suivant exclu.**

L'arbitre de parcours

Dans le cas d'un arbitrage par zone, l'arbitre de parcours est, dans ce qui suit, l'arbitre de parcours de la zone d'arrivée.

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 problèmes de santé et qu'ils ne portent pas de réclamation.

Si aucun équipage ne porte réclamation et si, pour lui, la course a été régulière, il utilise la procédure de validation de la course.

Pour les déficients visuels, l'arbitre de parcours annonce la couleur du drapeau qu'il lève.

Si un équipage porte une réclamation en l'annonçant verbalement, l'arbitre de parcours s'enquiert de l'objet de la réclamation auprès de l'équipage concerné.

L'arbitre de parcours prend alors l'une des décisions suivantes :

- Ne pas tenir compte de la réclamation de l'équipage et déclarer la course régulière en levant son drapeau blanc, ;
- Accepter la réclamation de l'équipage et lever son drapeau rouge. Dans ce cas, le classement est réservé. Il donne sa décision et les explications nécessaires aux juges à l'arrivée.
- Etudier la réclamation de l'équipage et lever son drapeau rouge. Dans ce cas, le classement est reporté. L'arbitre de parcours va chercher des informations complémentaires en relation avec la réclamation, notamment auprès des arbitres de parcours dans le cas d'un arbitrage par zone, et/ou auprès des vidéos du diffuseur officiel. Après analyse, il donne sa décision aux juges à l'arrivée.

Les juges à l'arrivée

Les juges à l'arrivée sont installés les uns derrière les autres exactement sur la ligne d'arrivée.

Les juges à l'arrivée :

- Relèvent l'ordre d'arrivée des bateaux en notant leur numéro d'étrave ;
- S'assurent que la course s'est déroulée correctement en **regardant le vérifiant la couleur du drapeau blanc** de l'arbitre de parcours ;
- Confirment à l'arbitre de parcours que son signal a été reçu en montrant un drapeau blanc ;
- Écoutent le cas échéant les décisions et les explications de l'arbitre de parcours si celui-ci a montré son drapeau rouge et en tiennent compte pour l'établissement de la feuille de résultats ;
- Vérifient la feuille de résultats et le tirage des courses ultérieures le cas échéant.

Si les juges à l'arrivée n'ont pu déterminer l'ordre d'arrivée et disposent d'une photo-finish ou d'un système vidéo,

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

Réalisent les actions suivantes :

- Consulte la photo-finish ;
- **Décide de Etablit** l'ordre d'arrivée ;
- Annonce l'ordre d'arrivée au commentateur s'il y en a un ;
- Vérifient la feuille de résultats et le tirage des courses ultérieures.

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 courses donnant lieu à qualification

Si des équipages sont ex æquo lors d'une course donnant lieu à qualification et que seulement l'un d'entre eux doit accéder au tour suivant, il doit y avoir un nouveau parcours entre ces équipages.

L'heure de ce nouveau parcours est décidée par le président du jury en accord avec le président du comité d'organisation.

Si des équipages sont ex æquo lors d'une course donnant lieu à qualification et qu'ils sont tous qualifiés, le classement de la course qui permet d'attribuer les couloirs pour le tour suivant est exécuté par tirage au sort entre ces équipages. Le tirage au sort est organisé ou supervisé par le responsable des juges à l'arrivée.

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 au calme / ponton de débarquement

L'arbitre de parcours

À l'issue de la course, l'arbitre de parcours ou l'arbitre de parcours de la zone d'arrivée vérifie que les équipages quittent le champ de courses pour rejoindre les pontons de débarquement ou la zone de retour au calme si elle existe en respectant les règles de circulation établies.

Les compétiteurs

Sur le chemin du retour, au calme / ponton de débarquement, les équipages :

- Doivent respecter les règles de circulation ;
- Doivent s'arrêter à l'approche d'une course et ne reprendre leur route que lorsque le dernier équipage est passé ;
- Ne doivent pas accompagner une course sur tout ou partie du parcours, même en dehors du balisage.

La commission de contrôle

Les membres de la commission de contrôle au ponton de débarquement vérifient de manière aléatoire :

- Les **fiches tickets** de pesée **des barreurs**, le poids et l'emplacement des surcharges éventuelles ;
- L'identité des membres de l'équipage par le contrôle des licences avec photo ou, par défaut, d'une pièce d'identité avec photo ;
- Le poids du bateau.

Ils peuvent noter les équipages qui ont débarqué.

9) Réclamation

a) Définition

Une réclamation est la contestation du résultat par un équipage qui s'estime lésé par des conditions irrégulières de course. Elle fait suite à une **main levée** et une **objection/protestation formulée par l'équipage auprès de l'arbitre de parcours à l'arrivée ou au départ de sa course**.

b) Modalité de dépôt de la réclamation

Les réclamations sont annoncées verbalement par l'équipage concerné au maximum trente secondes après l'arrivée du dernier bateau de la course :

- À l'arbitre de parcours ou à l'arbitre de parcours de la zone d'arrivée dans le cas d'un arbitrage par zone ;
- Ou aux juges à l'arrivée, dans le cas où l'arbitre de parcours n'a pu être joint.

Si la réclamation fait suite à une exclusion au départ, elle est annoncée au starter ou à l'arbitre de parcours ou, dans le cas d'un arbitrage zonal, à l'arbitre de parcours de la zone de départ par l'équipage qui conteste la décision.

La réclamation est confirmée par écrit par le délégué de l'association concernée dans le délai de soixante minutes après la fin de la course, auprès du président du jury, appuyée par le dépôt d'une caution de 100 ~~points~~ Euros auprès de la ligue dont fait partie le comité d'organisation ou de la FFA pour les épreuves nationales.

c) Suspension du résultat

En cas de ~~réclamation~~ main levée à l'arrivée, l'annonce la publication du résultat « officiel », et la remise des prix s'il y a lieu, sont retardées jusqu'à la décision du bureau du jury.

d) Étude de la réclamation

Le bureau du jury étudie la réclamation. Il fait connaître sa décision dans le délai maximum de soixante minutes après la confirmation par écrit du dépôt de la réclamation.

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.

10) Cérémonie protocolaire

Les équipages doivent se présenter en tenue uniforme de club, pour la remise des prix, le cas échéant ils pourront se voir refuser l'accès au podium. Leur médaille leur sera remise ultérieurement.

Article 31 : Recours contre une décision 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 dans le cas d'une décision du bureau de la ligue, 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 32 : 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 les trente premiers centimètres de la pointe avant qui ne doivent comporter aucune identification ;
- La publicité sur les avirons et les vêtements des compétiteurs est possible suivant les dispositions des articles 33, 34 et 35 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 33 : 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 34 : 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 de 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 35 : Identifications sur les vêtements

Les vêtements concernés sont ceux composant la tenue de compétition et les autres pièces de vêtements définies à l'article 15.

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 ;

Les rameurs para-aviron utilisant une sangle abdominale cachant les identifications autorisées sur les tenues peuvent rappeler celles-ci sur la sangle, mais ces dernières ne doivent pas être visibles à la fois sur la tenue et sur la sangle.

PROJET

CHAPITRE VII :

SPECIFICITES DE LA LONGUE DISTANCE OU TETES DE RIVIERE

1) Description d'une compétition dite « longue distance »

Il s'agit d'un parcours contre la montre sur une distance de plus de 2000m. Cette épreuve peut se dérouler en aller simple, ou en en aller/retour sur un même parcours.

Un classement est établi par épreuve.

2) Départ

L'ensemble des équipages d'une même épreuve se présente dans la zone de départ dans l'ordre de leur numéro et se place sous les ordres du starter 5' avant l'heure du premier concurrent de leur épreuve. Le starter est situé environ 100m avant la ligne de départ.

Le starter lance les équipages d'une même épreuve dans un intervalle de temps indiqué dans l'avant programme.

Le commandement de départ s'effectue de la manière suivante :

- — Nom du club ou son numéro de dossard.
- — « Attention », courte pause, « Partez »"

Le temps de départ est pris au passage de la ligne de départ

3) En course

Les équipages sont seuls responsables de leur direction.

Les équipages doivent immédiatement obéir aux instructions/injonctions des arbitres et des bateaux de sécurité.

Tout équipage qui abandonne (quelle qu'en soit la raison) doit le signaler aux arbitres. Le retour se fera en respectant le sens de circulation et sans gêner les autres équipages.

L'équipage qui est rattrapé doit impérativement s'écarter pour laisser la meilleure trajectoire à l'embarcation plus rapide.

Si le parcours présente un demi-tour, les modalités de passage de ce dernier sont spécifiées à l'avant-programme/réglementation de la compétition.

Le cas échéant, en cas de bord à bord au moment du virage, l'équipage qui pénètre en tête dans le virage est prioritaire pour la totalité de la manœuvre.

Les manœuvres de dépassement par l'intérieur ne sont pas autorisées dans la zone balisant le demi-tour.

4) Arrivée

Les temps sont pris lorsque les équipages franchissent la ligne d'arrivée.

Une fois la ligne d'arrivée franchie, les équipages doivent dégager rapidement la zone avant de pouvoir regagner le ponton de débarquement.

5) Pénalités

Les équipages qui enfreindront les dispositions prévues au point 3 et gêneront d'autres équipages pourront se voir appliquer une pénalité de 20 secondes. Cette pénalité sera immédiatement remontée par le jury aux techniciens à l'arrivée pour prise en compte dans le résultat final de l'équipage.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

ANNEXE 7.2

CODE DES RÉGATES EN MER

SOMMAIRE

CHAPITRE I - OBJET	4
Article 1 : Objet	4
Article 2 : Compétiteurs, rameurs et barreaux.....	4
Article 3 : Équipage	4
Article 4 : Bateau d'aviron.....	4
Article 5 : Régate.....	4
CHAPITRE II - COMPÉTITEURS	5
Article 6 : Obligation de licence	5
Article 7 : Certificat médical	5
Article 8 : Assurance des compétiteurs étrangers	5
Article 9 : Comportement des compétiteurs.....	5
Article 10 : Catégories de rameurs.....	5
1) Catégorie jeune : tout rameur âgé de 14 ans ou moins	6
2) Catégorie junior : tout rameur âgé de 15 à 18 ans.....	6
3) Catégorie senior : tout rameur âgé de 19 ans et plus	6
Article 11 : Classification fonctionnelle.....	6
Article 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes.....	7
Article 13 : Limitations	7
1) Distance maximale	7
2) Intervalle entre deux courses.....	7
Article 14 : Dispositions particulières concernant les barreaux	7
Article 15 : Équipement Tenue des compétiteurs	7
CHAPITRE III - BATEAUX	8
Article 16 : Classes de bateaux	8
Article 17 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons.....	8
1) Identification des bateaux	8
2) Matériel de sécurité	8
3) Les cale-pieds ou les chaussures.....	9
4) La jauge de restriction	9
5) Les avirons	9
6) Les appareils de télécommunication.....	10
7) Les produits chimiques	10
CHAPITRE IV - ORGANISATION D'UNE RÉGATE	10
Article 18 : Obligations de l'organisateur	10
Article 19 : Lignes de départ et d'arrivée.....	11
Article 20 : Marques de parcours	11
Article 21 : Avant-programme d'une régates	11
1) Des informations sur la régates :	11
2) Des informations sur les parcours :	12
3) Des informations sur les engagements et le tirage au sort :	12
4) Des informations générales	12
Article 22 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet	12

1) Engagements	12
2) Forfait	12
3) Remplacement	13
4) Équipage incomplet	13
Article 23 : Directeur de course	13
Article 24 : Jury	13
1) Collaboration avec le comité d'organisation	13
2) Composition du jury	13
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 : Chef de bord	17
Article 28 : Réunion d'information	17
CHAPITRE V - 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	20
1) Pavillons, matériels et schémas de départ	20
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 barres et le contrôle de jauge	21
2) À l'embarquement	22
3) Sur le chemin du départ Les compétiteurs	22
4) Au départ	22
5) Pendant la course	24
6) Arrivée Définition	26
7) Ex-æquo	26
8) Sur le chemin du retour et le débarquement	27
9) Réclamation	27
Article 33 : Modalités de recours contre une décision du bureau du jury	28
1) Modalités de recours	28
2) Application de la sanction	28
CHAPITRE VI - Publicité	29
Article 34 : Principes généraux	29
Article 35 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements	29
Article 36 : Identifications sur les avirons	29

1) Fabricant	29
2) Partenaire.....	30
3) Autres identifications	30
Article 37 : Identifications sur les vêtements	30
1) Fabricant	30
2) Partenaire.....	30
CHAPITRE VII - Organisation des courses de Beach Rowing Sprints (Sprints d'aviron de plage).....	31
Article 38 : Réunion d'information Beach rowing sprints.....	31
Article 39 : Caractéristiques du parcours.....	31
Article 40 : Marques de parcours	32
1) Plan du parcours.....	32
2) Caractéristiques des bouées de virement.....	32
3) Matérialisation de la zone d'arrivée	32
4) Maintien de la distance entre les bouées de virement	32
5) Incidence d'un marnage important sur le parcours	32
Article 41 : Lignes de départ et d'arrivée	32
1) Largeur de la ligne de départ et d'arrivée à terre.....	32
2) Matérialisation de la ligne d'arrivée.....	32
3) Procédure de fin de course.....	33
Article 42 : Format des courses	33
Article 43 : Nombre de lignes de bouées.....	37
Article 44 : Système de progression.....	37
1) Choix du système de progression	37
2) Phase finale (les huit derniers équipages)	37
Article 45 : Attribution des lignes de bouées	37
Article 46 : Le départ.....	37
1) Le départ	37
2) Les teneurs.....	38
3) Les coureurs.....	38
Article 47 : La procédure de départ	38
Article 48 : Faux départ	39
1) En format duel	39
2) En format contre la montre	39
Article 49 : Responsabilité et obligations des compétiteurs	39
1) Virement de bouée	39
2) Pénalités pour virement non conforme	39
3) Le barreur.....	39
4) Le coureur final sur la plage	40
5) Respect de l'intégrité physique.....	40
Article 50 : Gênes.....	40
Article 51 : Arrivée de la course	40
Article 52 : Ex-aequo	40
Article 53 : Composition du jury	41
Article 54 : Les juges de parcours.....	41
Article 55 : Le juge de virement	41
Article 56 : Juge à l'arrivée	41

CHAPITRE I - OBJET

Article 1 : Objet

Le présent code régit 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 barreaux

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

Les termes compétiteurs, rameurs et barreaux 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 AC ou UC 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 portant attestation de présentation :

- Soit d'un certificat médical mentionnant l'absence de contre-indication à la pratique de l'aviron en compétition qui doit dater de moins d'un an à la date de sa présentation,
- Soit d'une attestation fournie par le licencié, ou par son représentant légal, mentionnant qu'il a répondu par la négative à chacune des rubriques du questionnaire de santé dont le contenu est précisé par arrêté du ministre chargé des sports.

Les modalités de présentation de ces documents sont définies dans le règlement médical de la FFA.

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 ~~des compétiteurs~~

~~Tout Les compétiteurs et les entraîneurs les autres participants (entraîneurs, encadrants, accompagnateurs) doivent respecter le présent code avec loyauté, respect d'autrui, officiels, équipes techniques et bénévoles, et sans mettre quiconque en danger. Tout compétiteur doit ils doivent également respecter l'environnement du bassin de compétition et de la ville hôte. Tout manquement peut entraîner des sanctions : réprimande, avertissement, exclusion, amende de 200 points, perte de points sur le championnat.~~

Toute personne présente sur un bassin de compétition doit respecter le présent code avec loyauté, respect d'autrui et sans mettre quiconque en danger. Elle doit également respecter l'environnement du bassin de compétition et de la ville hôte. Tout manquement peut entraîner des sanctions : réprimande, avertissement, exclusion et / ou une amende de 300 Euros auprès du Club et la perte des points pour un classement sportif sur le Championnat.

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.

[Se référer à l'Annexe 10 pour plus d'informations concernant les championnats de France et critères]

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 :

- **U10** : tout rameur âgé de 9 ans et moins ;
- **U12 J11** : tout rameur âgé de 10 et 11 ans ;
- **U15 J14** : tout rameur âgé de 12 à 14 ans. Dans cette catégorie, des classements J12, J13 et J14 peuvent être distingués :
 - J12 : tout rameur âgé de 12 ans ;
 - J13 : tout rameur âgé de 13 ans ;
 - J14 : tout rameur âgé de 14 ans.

Les **U10** 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 U12** ne peuvent participer qu'à des compétitions en **U12 J11**.

Les **U15 J12, J13** et **J14** peuvent participer à toutes les compétitions 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 :

- **U17 J16** : tout rameur âgé de 15 et 16 ans ;
- **U19 J18** : tout rameur âgé de 17 et 18 ans.

Les **U17** et **U19 J16, J16, J17 et J18** peuvent participer à toutes les compétitions 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

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 tout rameur de la catégorie Junior 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 barreurs

Le barreur est pesé chaque jour de compétition, habillé en tenue de compétition (combinaison ou ensemble short-maillot), au plus tôt deux heures et au plus tard une heure avant la première course à laquelle il participe. 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.

Tout barreur en retard à la pesée recevra un avertissement. Tout barreur non pesé exclura son équipage.

Article 15 : Équipement Tenue 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 **uniquement** 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.

L'équipage sera sanctionné d'un avertissement pour toute tenue non-conforme à ces règles.
L'usage de tout équipement influençant favorablement les performances de l'athlète (prothèse, exosquelettes, etc...) est prohibé.

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)	1x
2 rameurs en couple (double)	2x
4 rameurs en couple avec barreur	4x+
4 rameurs en pointe avec barreur	4+

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.

Tout équipage est dans l'obligation d'être conforme avant d'embarquer. Un équipage ne respectant pas cette obligation sera exclu.

b. Equipement individuel de flottabilité (EIF) :

Les bateaux doivent avoir à bord autant de d'équipements individuels de flottabilité conformes à la division 240 que d'équipiers. Le barreur doit porter son EIF (ex : 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 est 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 l'embarquement **et peut entraîner un avertissement.**

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	140 130 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.

Toute non-conformité ~~entraîne une interdiction d'embarquer et pourra donner lieu à un avertissement, pourra donner lieu à un avertissement et/ou une interdiction d'embarquer.~~

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 et sera sanctionnée d'une exclusion 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 et sera sanctionnée d'une exclusion.

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 au chapitre II du présent code ;
- ✓ diffuser **publiquement** 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, tout matériel et tout document nécessaires 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, si possible 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 (**préférentiellement via l'intranet fédéral 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 régata.
- ✓ 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 régata 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 régata 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 régata ne prenant pas le départ de l'une de ses courses se verra refuser le départ des courses suivantes (**sauf en cas d'exclusion de l'une des épreuves**) 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.

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.

Le forfait non déclaré/non justifié à la réunion d'information ou sans raison médicale/non déclaré à l'issue de celle-ci est sanctionné d'une amende de 100 euros.

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, **championnat national** 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 **et gestionnaires du plan d'eau le cas échéant** 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, prend toutes les décisions nécessaires (annulation, report...) 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 régate.

1) Collaboration avec le comité d'organisation

Le bon déroulement d'une régate 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 régates. 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 régates.

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, notamment les équipements de sécurité ;
- 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 président du jury établit un procès-verbal sur 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.

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 suivantes à l'exception de la disqualification qui ne peut être prise que par le président du jury. 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 en 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 régate 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 inscrit les amendes au PV de la régata. L'annonce aux associations ainsi que le recouvrement des amendes est à la charge de la ligue organisatrice, ou de la FFA pour les épreuves nationales. 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 le délai d'un mois après notification est doublée et entraîne l'interdiction à l'association concernée de participer à toute régata.

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

Article 25 : Comité d'équité

Le déroulement de la compétition peut être modifié pour tous motifs et notamment sur décision du directeur de course si les conditions de sécurité (météorologiques, atmosphériques...) le nécessitent.

Dans ces cas, un nouveau déroulement est arrêté par un « comité d'équité ».

La composition du comité d'équité est définie par le règlement de la compétition concernée.

A minima, le comité d'équité est composé du directeur de course, du président du jury et du président du comité d'organisation.

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 peut être accompagné par une autre personne du club (entraîneur, dirigeant,...)

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 régata lors desquelles sont communiquées les informations nécessaires au bon déroulement de la régata ;
- 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.).

Les équipages non représentés à la réunion d'information ne peuvent prendre le départ de la régata (exclusion).

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

Commenté [AH1]: voir pour une obligation en mer d'avoir un membre de l'association. Question de responsabilité en cas de problème

Commenté [AH2]: question à réfléchir avec les arbitres

Commenté [AH3]: à rajouter si le chef de bord n'est plus obligatoire sur la réunion voir pour donner la responsabilité de ne pas faire embarquer par le délégué

où il doit attendre la réponse apportée par le jury. L'absence du délégué à la réunion d'information est sanctionnée d'une amende de 150 euros.

Article 27 : Chef de bord

Chaque embarcation doit être représentée par un chef de bord. Il peut être n'importe lequel des équipiers, rameur ou barreur de l'équipage.

~~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 régata (exclusion).~~

Commenté [AH4]: à supprimer si plus obligatoire sur la réunion

Le chef de bord a la responsabilité de :

- ~~transmettre à l'équipage l'ensemble des éléments dispensés à la réunion d'information ;~~
- évaluer les risques et la capacité de l'équipage à faire face aux conditions prévues ;
- connaître et surveiller les conditions météorologiques ;
- s'assurer que l'émargement de son équipage a été réalisé ;
- vérifier l'état du bateau et des équipements de sécurité à bord ;
- s'assurer que l'équipage respecte toutes les règles de navigation, de sécurité et de circulation ;
- prendre les décisions nécessaires pour la sécurité de l'équipage si les conditions météorologiques se détériorent

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 chefs de bord ;
- 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 est mis à disposition de tous les équipages :

- 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 **et/ou publiés en ligne (page internet, réseaux sociaux).**

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, le starter ou le comité d'équité 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.

La commission de contrôle à l'embarquement, le président du jury ou le comité d'équité, peuvent décider de stopper l'embarquement de manière temporaire ou définitive.

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 régata, 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, à l'exception du jury et des équipes de sécurité.

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.

Annonce 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>
---	---	---

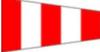
Annonce du départ

		<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 de brefs signaux sonores répétés</p>
---	---	---

Annonce d'un retard de départ

		<p>La flamme « aperçu » est envoyée puis amenée 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 pesée**.

Lors de la pesée du barreur, **les membres de** la commission de contrôle :

- contrôlent l'horaire de l'épreuve concernée ;
- contrôlent l'identité du barreur au vu de sa licence avec photo sur papier ou appareil électronique ou, par défaut, d'une pièce d'identité **en cours de validité** avec photo ;
- présentent le barreur **seul en tenue de compétition (combinaison ou ensemble short-maillot)** ;
- présentent le barreur avec sa surcharge **si elle existe** ;
- présentent la surcharge seule **si elle existe** ;
- renseignent le ticket de pesée du barreur, **mentionnant à minima le nom et prénom du barreur, le poids de la tare, la date, l'épreuve et le nom du club** ;
- **remettent le ticket de pesée au 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

Les membres de la commission de contrôle peuvent effectuer des mesures de contrôle de la 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 **dans l'heure qui suit la fin de la course**, est sanctionnée par un avertissement et une **pénalité financière amende de 100 euros points**.

Commenté [AHS]: notion de délai? 60min?

b. Les membres de la commission de contrôle vérifient de manière aléatoire

- les tickets de pesée des rameurs et leurs surcharges éventuelles ;
- le positionnement de cette surcharge dans le bateau ;
- L'identité des membres de l'équipage par le contrôle des licences avec photo ou à défaut, d'une pièce d'identité en cours de validité ;
- la conformité du bateau et des avirons **et de la publicité** ;
- la tenue de compétition des rameurs et barreurs.

c. Les membres de la commission de contrôle

- organisent l'émargement et **peuvent noter** les numéros ou marques d'identification ;
- **peuvent autoriser ou suspendre l'embarquement des équipages en fonction du programme des courses**, ou de tout autre événement le justifiant.

Si un bateau contrôlé n'est pas conforme, les membres de la commission de contrôle n'autorisent pas l'équipage à embarquer. Ils demandent à l'équipage de libérer la zone d'embarquement et de retourner au parc à bateau pour la 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 **première 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 brefs signaux sonores

~~répétés 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 ~~amende pénalité financièrement~~ de 100 euros 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

Toute aide matérielle extérieure, autre que réalisée par un équipage ayant pris le même départ est interdite.

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 interpellé 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, rester maître de leurs trajectoires et respectueux des autres équipages.

Lorsque plusieurs équipages se succèdent, les seconds se doivent d'anticiper le ralentissement du bateau qui vire devant eux afin de ne pas être tenus responsables d'une collision. Il convient aussi à l'équipage en tête

d'anticiper les conditions de navigation pour ne pas faire obstruction lors du virement.
Tout équipage provoquant une collision sera sanctionné à minima d'un avertissement.

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'accider 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 ;
- peut immédiatement arrêter l'équipage incriminé sans avoir donné les injonctions préalables, si le changement de direction de l'équipage est très subit.

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 ;

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~~ il 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'équipage doit réaliser entièrement le parcours.**

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

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

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

La commission de contrôle

Au débarquement, la membres de la commission de contrôle vérifient de manière aléatoire :

- les tickets de pesée des barreaux et l'emplacement des surcharges éventuelles ;
- l'identité des membres de l'équipage par le contrôle des licences avec photo ou, par défaut, d'une pièce d'identité avec photo ;
- la conformité de la jauge du bateau ;
- Ils peuvent noter les équipages qui ont débarqué.

9) Réclamation

a. Définition

Une réclamation est la contestation du résultat par un équipage qui s'estime lésé par des conditions irrégulières de course. Elle fait suite à une main levée ou une objection/protestation formulée par l'équipage auprès de l'arbitre de parcours à l'arrivée ou au départ de sa course.

b. Modalité de dépôt

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 100 euros au nom de la ligue dont relève le comité d'organisation ou de la FFA pour les épreuves nationales.

c. Suspension du résultat

En cas de réclamation, l'annonce du résultat, et la remise des prix s'il y a lieu, sont retardées jusqu'à la décision du bureau du jury.

d. Étude de la réclamation

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.

PROJET

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.

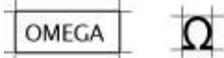
Elles peuvent consister en divers éléments tels que : un nom, une marque, un logotype ou un produit représentatif d'une marque et elles doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

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.

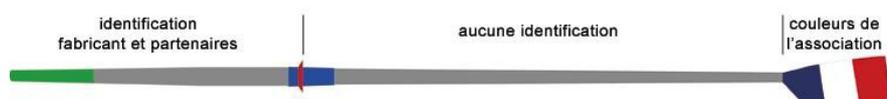
2) Partenaire

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 : Réunion d'information Beach rowing sprints

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

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

Elle informe :

- des conditions générales de course (marques de parcours, choix du format, 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.

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

Article 39 : 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.

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.
- 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 40 : 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 (+/- 10cm). Celui de la bouée la plus éloignée doit être compris entre 50 et 100 cm. La couleur des 3 bouées doit être de préférence uniforme pour une même ligne et différente d'une ligne 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 41 : 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. La zone de départ doit permettre à tous les équipages de courir sans interférence. 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 42 : Format des courses

Trois options standard sont possibles.

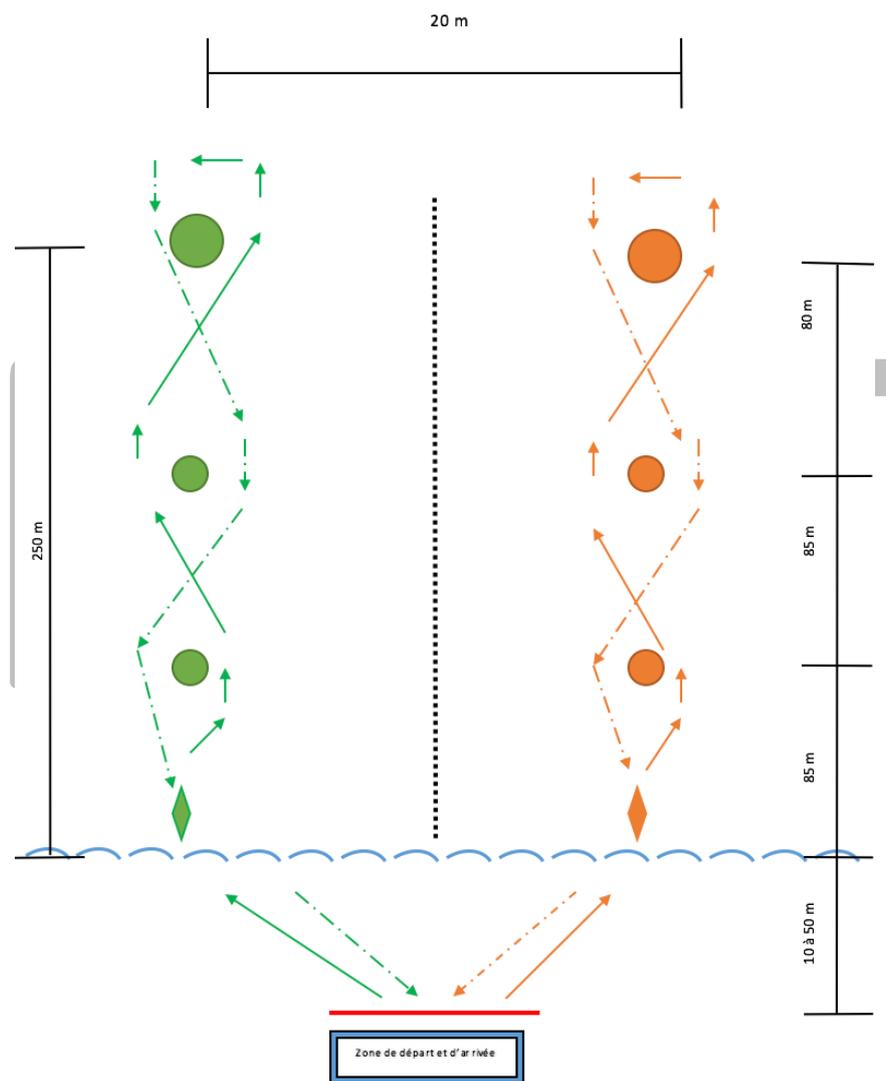
Pour les séries chronométrées, une 4^{ème} option est envisageable afin de permettre des départs plus fréquents et de fait d'utiliser des aires de départ et d'arrivée différentes (ex : parcours en U avec un aller en slalom sur une ligne et un retour en direct après avoir viré les deux bouées au large).

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

PROJET

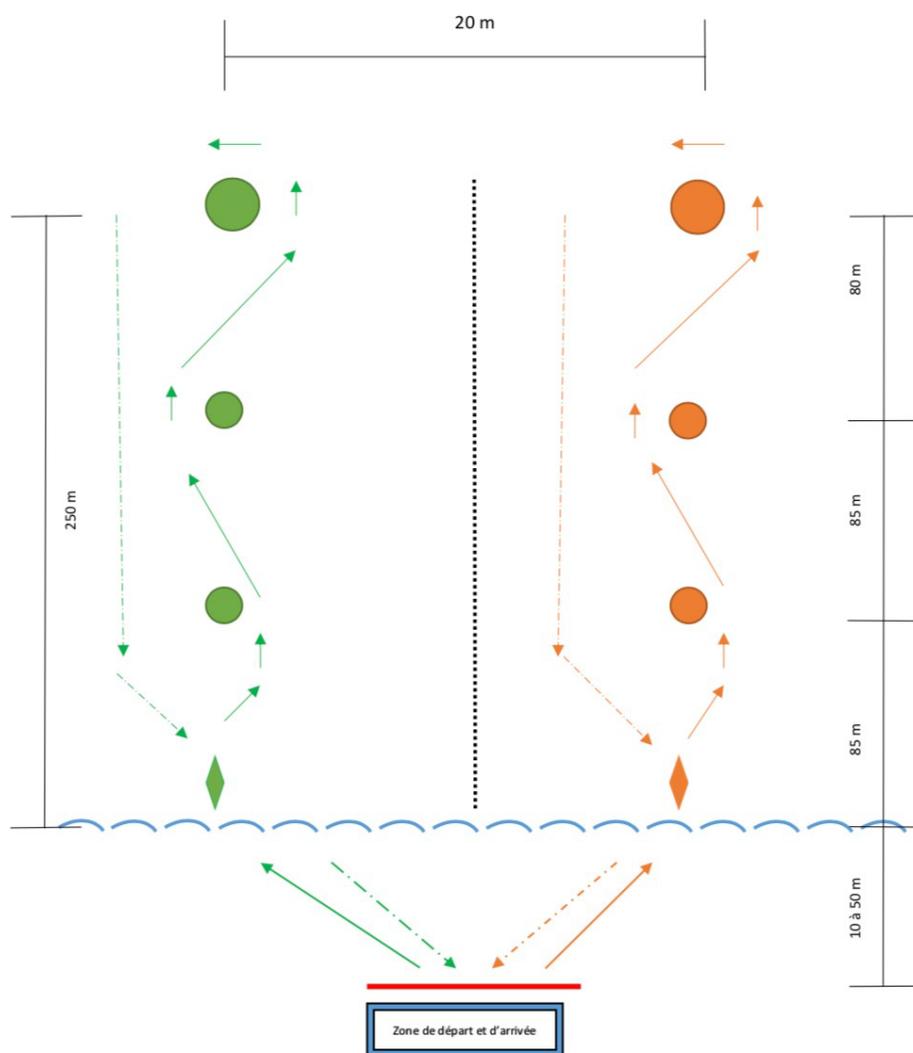
1^{ère} option : « Slalom Aller & Retour »

Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau effectue 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.



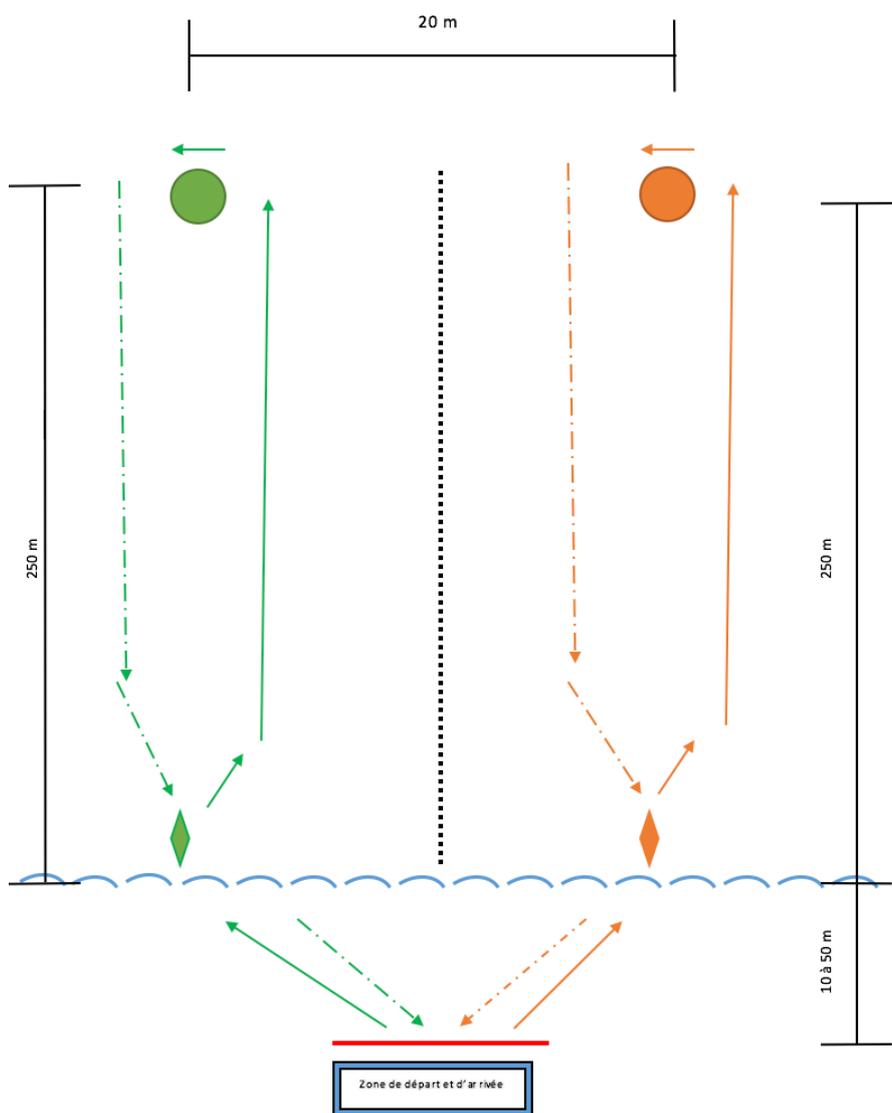
2^{ème} option : « Slalom Aller, Retour en ligne droite »

Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau effectue 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 43 : Nombre de lignes de bouées

La zone des épreuves doit comporter deux lignes de bouées minimums 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 44 : Système de progression

1) Choix du système de progression

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

- ✓ parcours contre la montre ;
- ✓ plusieurs parcours de qualification, qui inclus 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 qualifiés 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) Phase finale (les huit derniers équipages)

À la suite des éliminatoires, 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 45 : Attribution des lignes de bouées

Lors des séries éliminatoires ou des épreuves chronométrées, un tirage au sort déterminera pour chaque équipage sa série et sa ligne de bouées.

À l'issue de la première épreuve chronométrée ou des séries éliminatoires :

- ✓ l'équipage avec le temps le plus rapide au tour précédent choisit sa ligne de bouées, l'autre équipage accepte 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 46 : 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) et l'aide de teneurs.

2) Les teneurs

Chaque équipage peut bénéficier de deux teneurs. Ils sont désignés par le délégué des équipages. **ou Ils peuvent être** 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 facilement 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 **ne peuvent ne doivent pas** déplacer les marques de parcours sous peine d'exclusion de l'équipage.

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 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 est libre du choix de son « 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. **Si des flammes ou des drapeaux sont utilisés sur le parcours, le coureur ne doit pas toucher ces derniers sous peine d'une pénalité de 10 secondes.**

Article 47 : 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>
--------	---

Le coureur doit contourner, dans le sens prévu **par le comité d'organisation**, le ou les drapeaux ou marques prévues avant d'atteindre son bateau. Dans le cas contraire, une pénalité de 10 secondes par marque non franchie correctement sanctionne l'équipage.

Article 48 : Faux départ

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

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

1) En format duel

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 ».

Un équipage qui reçoit deux avertissements dans la même course est exclu.

2) En format contre la montre

En cas de faux départ lors du contre la montre, le juge de départ lève son drapeau rouge. L'équipage continue son parcours. Une pénalité de 10 secondes sanctionnera l'équipage.

Article 49 : 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 jusqu'à la sortie du premier équipier. Dans le cas contraire, l'équipage sera exclu. Le port d'équipement individuel de flottabilité n'est pas obligatoire.

4) Le coureur final sur la plage

A l'issue du parcours sur l'eau, un membre de l'équipage débarque et court en respectant les marques de parcours 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 50 : 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 51 : 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. Le coureur doit contourner, dans le sens prévu par le comité d'organisation, son ou ses drapeaux avant de franchir la ligne d'arrivée. Dans le cas contraire, une pénalité de 10 secondes par marque non franchie correctement 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.

La présence d'un teneur sur le parcours de course à pied entraîne une pénalité de 30 secondes.

Article 52 : 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 53 : 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
- Membres de la commission de contrôle

Article 54 : 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 55 : Le juge 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, il communique par signal visuel avec l'arbitre de parcours en levant un drapeau 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 56 : 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.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

ANNEXE 7.2

CODE DES RÉGATES EN MER

SOMMAIRE

CHAPITRE I - OBJET	4
Article 1 : Objet	4
Article 2 : Compétiteurs, rameurs et barreaux	4
Article 3 : Équipage	4
Article 4 : Bateau d'aviron	4
Article 5 : Régate	4
CHAPITRE II - COMPÉTITEURS	5
Article 6 : Obligation de licence	5
Article 7 : Certificat médical	5
Article 8 : Assurance des compétiteurs étrangers	5
Article 9 : Comportement des compétiteurs	5
Article 10 : Catégories de rameurs	5
1) Catégorie jeune : tout rameur âgé de 14 ans ou moins	6
2) Catégorie junior : tout rameur âgé de 15 à 18 ans	6
3) Catégorie senior : tout rameur âgé de 19 ans et plus	6
Article 11 : Classification fonctionnelle	6
Article 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes	7
Article 13 : Limitations	7
1) Distance maximale	7
2) Intervalle entre deux courses	7
Article 14 : Dispositions particulières concernant les barreaux	7
Article 15 : Équipement Tenue des compétiteurs	7
CHAPITRE III - BATEAUX	8
Article 16 : Classes de bateaux	8
Article 17 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons	8
1) Identification des bateaux	8
2) Matériel de sécurité	8
3) Les cale-pieds ou les chaussures	9
4) La jauge de restriction	9
5) Les avirons	9
6) Les appareils de télécommunication	10
7) Les produits chimiques	10
CHAPITRE IV - ORGANISATION D'UNE RÉGATE	10
Article 18 : Obligations de l'organisateur	10
Article 19 : Lignes de départ et d'arrivée	11
Article 20 : Marques de parcours	11
Article 21 : Avant-programme d'une régates	11
1) Des informations sur la régates :	11
2) Des informations sur les parcours :	12
3) Des informations sur les engagements et le tirage au sort :	12
4) Des informations générales	12
Article 22 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet	12

1) Engagements	12
2) Forfait	12
3) Remplacement	13
4) Équipage incomplet	13
Article 23 : Directeur de course	13
Article 24 : Jury	13
1) Collaboration avec le comité d'organisation	13
2) Composition du jury	13
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 : Chef de bord	17
Article 28 : Réunion d'information	17
CHAPITRE V - 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	20
1) Pavillons, matériels et schémas de départ	20
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 barres et le contrôle de jauge	21
2) À l'embarquement	22
3) Sur le chemin du départ Les compétiteurs	22
4) Au départ	22
5) Pendant la course	24
6) Arrivée Définition	26
7) Ex-æquo	26
8) Sur le chemin du retour et le débarquement	27
9) Réclamation	27
Article 33 : Modalités de recours contre une décision du bureau du jury	28
1) Modalités de recours	28
2) Application de la sanction	28
CHAPITRE VI - Publicité	29
Article 34 : Principes généraux	29
Article 35 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements	29
Article 36 : Identifications sur les avirons	29

1) Fabricant	29
2) Partenaire.....	30
3) Autres identifications	30
Article 37 : Identifications sur les vêtements	30
1) Fabricant	30
2) Partenaire.....	30
CHAPITRE VII - Organisation des courses de Beach Rowing Sprints (Sprints d'aviron de plage).....	31
Article 38 : Réunion d'information Beach rowing sprints.....	31
Article 39 : Caractéristiques du parcours.....	31
Article 40 : Marques de parcours	32
1) Plan du parcours.....	32
2) Caractéristiques des bouées de virement.....	32
3) Matérialisation de la zone d'arrivée	32
4) Maintien de la distance entre les bouées de virement	32
5) Incidence d'un marnage important sur le parcours	32
Article 41 : Lignes de départ et d'arrivée	32
1) Largeur de la ligne de départ et d'arrivée à terre.....	32
2) Matérialisation de la ligne d'arrivée.....	32
3) Procédure de fin de course.....	33
Article 42 : Format des courses	33
Article 43 : Nombre de lignes de bouées.....	37
Article 44 : Système de progression.....	37
1) Choix du système de progression	37
2) Phase finale (les huit derniers équipages)	37
Article 45 : Attribution des lignes de bouées	37
Article 46 : Le départ.....	37
1) Le départ	37
2) Les teneurs.....	38
3) Les coureurs.....	38
Article 47 : La procédure de départ	38
Article 48 : Faux départ	39
1) En format duel	39
2) En format contre la montre	39
Article 49 : Responsabilité et obligations des compétiteurs	39
1) Virement de bouée	39
2) Pénalités pour virement non conforme	39
3) Le barreur.....	39
4) Le coureur final sur la plage	40
5) Respect de l'intégrité physique.....	40
Article 50 : Gênes.....	40
Article 51 : Arrivée de la course	40
Article 52 : Ex-aequo	40
Article 53 : Composition du jury	41
Article 54 : Les juges de parcours.....	41
Article 55 : Le juge de virement	41
Article 56 : Juge à l'arrivée	41

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 AC ou UC 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 portant attestation de présentation :

- Soit d'un certificat médical mentionnant l'absence de contre-indication à la pratique de l'aviron en compétition qui doit dater de moins d'un an à la date de sa présentation,
- Soit d'une attestation fournie par le licencié, ou par son représentant légal, mentionnant qu'il a répondu par la négative à chacune des rubriques du questionnaire de santé dont le contenu est précisé par arrêté du ministre chargé des sports.

Les modalités de présentation de ces documents sont définies dans le règlement médical de la FFA.

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 ~~des compétiteurs~~

~~Tout Les compétiteurs et les entraîneurs les autres participants (entraîneurs, encadrants, accompagnateurs) doivent respecter le présent code avec loyauté, respect d'autrui, officiels, équipes techniques et bénévoles, et sans mettre quiconque en danger. Tout compétiteur doit ils doivent également respecter l'environnement du bassin de compétition et de la ville hôte. Tout manquement peut entraîner des sanctions : réprimande, avertissement, exclusion, amende de 200 points, perte de points sur le championnat.~~

Toute personne présente sur un bassin de compétition doit respecter le présent code avec loyauté, respect d'autrui et sans mettre quiconque en danger. Elle doit également respecter l'environnement du bassin de compétition et de la ville hôte. Tout manquement peut entraîner des sanctions : réprimande, avertissement, exclusion et / ou une amende de 300 Euros auprès du Club et la perte des points pour un classement sportif sur le Championnat.

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.

[Se référer à l'Annexe 10 pour plus d'informations concernant les championnats de France et critères]

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 :

- **U10** : tout rameur âgé de 9 ans et moins ;
- **U12 J11** : tout rameur âgé de 10 et 11 ans ;
- **U15 J14** : tout rameur âgé de 12 à 14 ans. Dans cette catégorie, des classements J12, J13 et J14 peuvent être distingués :
 - J12 : tout rameur âgé de 12 ans ;
 - J13 : tout rameur âgé de 13 ans ;
 - J14 : tout rameur âgé de 14 ans.

Les **U10** 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 U12** ne peuvent participer qu'à des compétitions en **U12 J11**.

Les **U15 J12, J13** et **J14** peuvent participer à toutes les compétitions 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 :

- **U17 J16** : tout rameur âgé de 15 et 16 ans ;
- **U19 J18** : tout rameur âgé de 17 et 18 ans.

Les **U17** et **U19 J16, J16, J17 et J18** peuvent participer à toutes les compétitions 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

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 tout rameur de la catégorie Junior 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 barreurs

Le barreur est pesé chaque jour de compétition, habillé en tenue de compétition (combinaison ou ensemble short-maillot), au plus tôt deux heures et au plus tard une heure avant la première course à laquelle il participe. 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.

Tout barreur en retard à la pesée recevra un avertissement. Tout barreur non pesé exclura son équipage.

Article 15 : Équipement Tenue 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 **uniquement** 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.

L'équipage sera sanctionné d'un avertissement pour toute tenue non-conforme à ces règles.
L'usage de tout équipement influençant favorablement les performances de l'athlète (prothèse, exosquelettes, etc...) est prohibé.

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)	1x
2 rameurs en couple (double)	2x
4 rameurs en couple avec barreur	4x+
4 rameurs en pointe avec barreur	4+

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.

Tout équipage est dans l'obligation d'être conforme avant d'embarquer. Un équipage ne respectant pas cette obligation sera exclu.

b. Equipement individuel de flottabilité (EIF) :

Les bateaux doivent avoir à bord autant de d'équipements individuels de flottabilité conformes à la division 240 que d'équipiers. Le barreur doit porter son EIF (ex : 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 est 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 l'embarquement **et peut entraîner un avertissement.**

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	140 130 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.

Toute non-conformité ~~entraîne une interdiction d'embarquer et pourra donner lieu à un avertissement, pourra donner lieu à un avertissement et/ou une interdiction d'embarquer.~~

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 et sera sanctionnée d'une exclusion 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 et sera sanctionnée d'une exclusion.

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 au chapitre II du présent code ;
- ✓ diffuser **publiquement** 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, tout matériel et tout document nécessaires 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, si possible 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 (**préférentiellement via l'intranet fédéral 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 régata.
- ✓ 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 régata 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 régata 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 régata ne prenant pas le départ de l'une de ses courses se verra refuser le départ des courses suivantes (**sauf en cas d'exclusion de l'une des épreuves**) 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.

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.

Le forfait non déclaré/non justifié à la réunion d'information ou sans raison médicale/non déclaré à l'issue de celle-ci est sanctionné d'une amende de 100 euros.

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, **championnat national** 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 **et gestionnaires du plan d'eau le cas échéant** 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, prend toutes les décisions nécessaires (annulation, report...) 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 régate.

1) Collaboration avec le comité d'organisation

Le bon déroulement d'une régate 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 régates. 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 régates.

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, notamment les équipements de sécurité ;
- 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 président du jury établit un procès-verbal sur 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.

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 suivantes à l'exception de la disqualification qui ne peut être prise que par le président du jury. 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 en 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 régate 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 inscrit les amendes au PV de la régates. L'annonce aux associations ainsi que le recouvrement des amendes est à la charge de la ligue organisatrice, ou de la FFA pour les épreuves nationales. informe au cours de la régates 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 le délai d'un mois après notification est doublée et entraîne l'interdiction à l'association concernée de participer à toute régates.

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

Article 25 : Comité d'équité

Le déroulement de la compétition peut être modifié pour tous motifs et notamment sur décision du directeur de course si les conditions de sécurité (météorologiques, atmosphériques...) le nécessitent.

Dans ces cas, un nouveau déroulement est arrêté par un « comité d'équité ».

La composition du comité d'équité est définie par le règlement de la compétition concernée.

A minima, le comité d'équité est composé du directeur de course, du président du jury et du président du comité d'organisation.

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 régates ;
- doit être majeur ;
- ne peut être un compétiteur engagé dans la régates 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 peut être accompagné par une autre personne du club (entraîneur, dirigeant,...)

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.).

Les équipages non représentés à la réunion d'information ne peuvent prendre le départ de la régates (exclusion).

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

Commenté [AH1]: voir pour une obligation en mer d'avoir un membre de l'association. Question de responsabilité en cas de problème

Commenté [AH2]: question à réfléchir avec les arbitres

Commenté [AH3]: à rajouter si le chef de bord n'est plus obligatoire sur la réunion voir pour donner la responsabilité de ne pas faire embarquer par le délégué

où il doit attendre la réponse apportée par le jury. L'absence du délégué à la réunion d'information est sanctionnée d'une amende de 150 euros.

Article 27 : Chef de bord

Chaque embarcation doit être représentée par un chef de bord. Il peut être n'importe lequel des équipiers, rameur ou barreur de l'équipage.

~~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 régata (exclusion).~~

Commenté [AH4]: à supprimer si plus obligatoire sur la réunion

Le chef de bord a la responsabilité de :

- ~~transmettre à l'équipage l'ensemble des éléments dispensés à la réunion d'information ;~~
- évaluer les risques et la capacité de l'équipage à faire face aux conditions prévues ;
- connaître et surveiller les conditions météorologiques ;
- s'assurer que l'émargement de son équipage a été réalisé ;
- vérifier l'état du bateau et des équipements de sécurité à bord ;
- s'assurer que l'équipage respecte toutes les règles de navigation, de sécurité et de circulation ;
- prendre les décisions nécessaires pour la sécurité de l'équipage si les conditions météorologiques se détériorent

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 chefs de bord ;
- 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 est mis à disposition de tous les équipages :

- 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 **et/ou publiés en ligne (page internet, réseaux sociaux).**

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, le starter ou le comité d'équité 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.

La commission de contrôle à l'embarquement, le président du jury ou le comité d'équité, peuvent décider de stopper l'embarquement de manière temporaire ou définitive.

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 régata, 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, à l'exception du jury et des équipes de sécurité.

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.

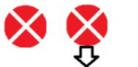
Annonce du départ dans 3 minutes

		<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>
---	---	---

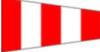
Annonce du départ

		<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 de brefs signaux sonores répétés</p>
---	---	---

Annonce d'un retard de départ

		<p>La flamme « aperçu » est envoyée puis amenée 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 pesée**.

Lors de la pesée du barreur, **les membres de** la commission de contrôle :

- contrôlent l'horaire de l'épreuve concernée ;
- contrôlent l'identité du barreur au vu de sa licence avec photo sur papier ou appareil électronique ou, par défaut, d'une pièce d'identité **en cours de validité** avec photo ;
- présentent le barreur **seul en tenue de compétition (combinaison ou ensemble short-maillot)** ;
- présentent le barreur avec sa surcharge **si elle existe** ;
- présentent la surcharge seule **si elle existe** ;
- renseignent le ticket de pesée du barreur, **mentionnant à minima le nom et prénom du barreur, le poids de la tare, la date, l'épreuve et le nom du club** ;
- **remettent le ticket de pesée au 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

Les membres de la commission de contrôle peuvent effectuer des mesures de contrôle de la 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 **dans l'heure qui suit la fin de la course**, est sanctionnée par un avertissement et une **pénalité financière amende de 100 euros points**.

Commenté [AHS]: notion de délai? 60min?

b. Les membres de la commission de contrôle vérifient de manière aléatoire

- les tickets de pesée des rameurs et leurs surcharges éventuelles ;
- le positionnement de cette surcharge dans le bateau ;
- L'identité des membres de l'équipage par le contrôle des licences avec photo ou à défaut, d'une pièce d'identité en cours de validité ;
- la conformité du bateau et des avirons **et de la publicité** ;
- la tenue de compétition des rameurs et barreurs.

c. Les membres de la commission de contrôle

- organisent l'émargement et **peuvent noter** les numéros ou marques d'identification ;
- **peuvent autoriser ou suspendre l'embarquement des équipages en fonction du programme des courses**, ou de tout autre événement le justifiant.

Si un bateau contrôlé n'est pas conforme, les membres de la commission de contrôle n'autorisent pas l'équipage à embarquer. Ils demandent à l'équipage de libérer la zone d'embarquement et de retourner au parc à bateau pour la 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 **première 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 brefs signaux sonores

~~répétés 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 ~~amende pénalité financièrement~~ de 100 euros 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

Toute aide matérielle extérieure, autre que réalisée par un équipage ayant pris le même départ est interdite.

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 interpellé 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, rester maître de leurs trajectoires et respectueux des autres équipages.

Lorsque plusieurs équipages se succèdent, les seconds se doivent d'anticiper le ralentissement du bateau qui vire devant eux afin de ne pas être tenus responsables d'une collision. Il convient aussi à l'équipage en tête

d'anticiper les conditions de navigation pour ne pas faire obstruction lors du virement.
Tout équipage provoquant une collision sera sanctionné à minima d'un avertissement.

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'accider 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 ;
- peut immédiatement arrêter l'équipage incriminé sans avoir donné les injonctions préalables, si le changement de direction de l'équipage est très subit.

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 ;

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~~ il 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'équipage doit réaliser entièrement le parcours.**

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

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

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

La commission de contrôle

Au débarquement, la membres de la commission de contrôle vérifient de manière aléatoire :

- les tickets de pesée des barreurs et l'emplacement des surcharges éventuelles ;
- l'identité des membres de l'équipage par le contrôle des licences avec photo ou, par défaut, d'une pièce d'identité avec photo ;
- la conformité de la jauge du bateau ;
- Ils peuvent noter les équipages qui ont débarqué.

9) Réclamation

a. Définition

Une réclamation est la contestation du résultat par un équipage qui s'estime lésé par des conditions irrégulières de course. Elle fait suite à une main levée ou une objection/protestation formulée par l'équipage auprès de l'arbitre de parcours à l'arrivée ou au départ de sa course.

b. Modalité de dépôt

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 100 euros au nom de la ligue dont relève le comité d'organisation ou de la FFA pour les épreuves nationales.

c. Suspension du résultat

En cas de réclamation, l'annonce du résultat, et la remise des prix s'il y a lieu, sont retardées jusqu'à la décision du bureau du jury.

d. Étude de la réclamation

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.

PROJET

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.

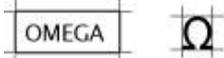
Elles peuvent consister en divers éléments tels que : un nom, une marque, un logotype ou un produit représentatif d'une marque et elles doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

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.

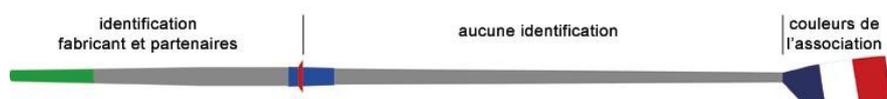
2) Partenaire

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 : Réunion d'information Beach rowing sprints

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

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

Elle informe :

- des conditions générales de course (marques de parcours, choix du format, 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.

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

Article 39 : 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.

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.
- 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 40 : 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 (+/- 10cm). Celui de la bouée la plus éloignée doit être compris entre 50 et 100 cm. La couleur des 3 bouées doit être de préférence uniforme pour une même ligne et différente d'une ligne 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 41 : 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. La zone de départ doit permettre à tous les équipages de courir sans interférence. 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 42 : Format des courses

Trois options standard sont possibles.

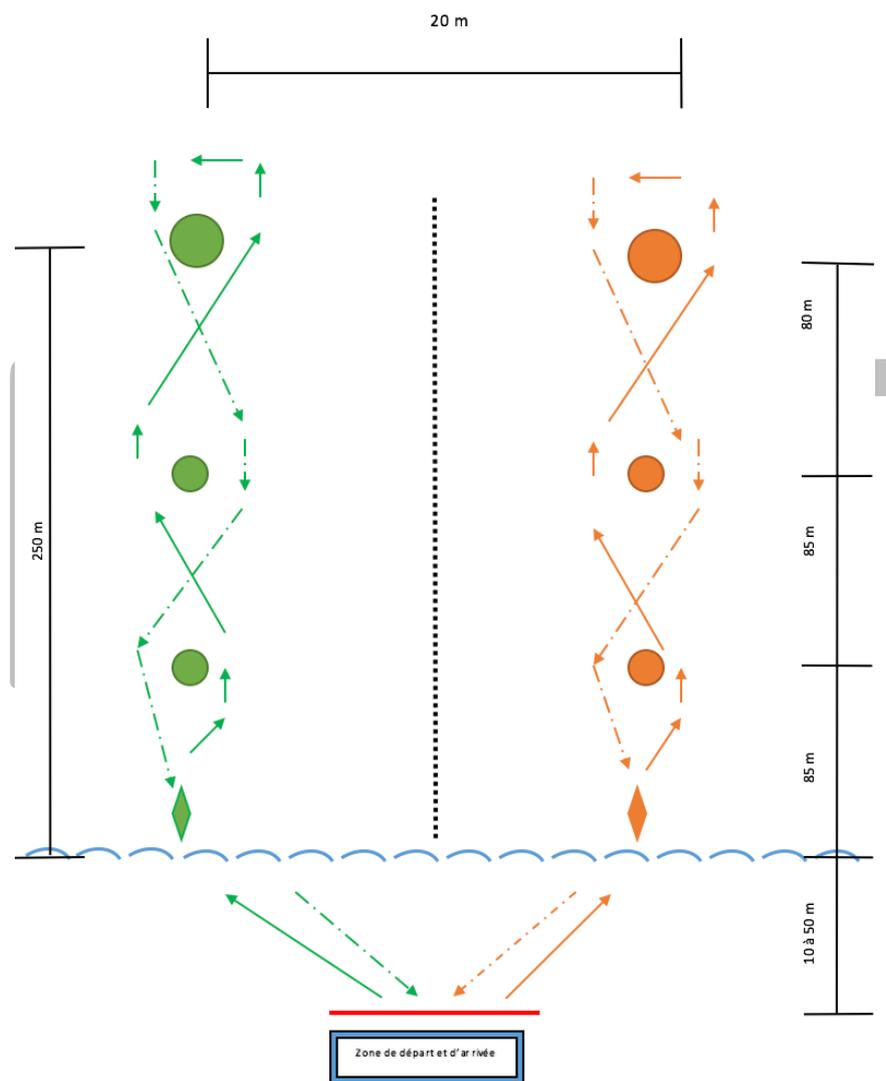
Pour les séries chronométrées, une 4^{ème} option est envisageable afin de permettre des départs plus fréquents et de fait d'utiliser des aires de départ et d'arrivée différentes (ex : parcours en U avec un aller en slalom sur une ligne et un retour en direct après avoir viré les deux bouées au large).

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

PROJET

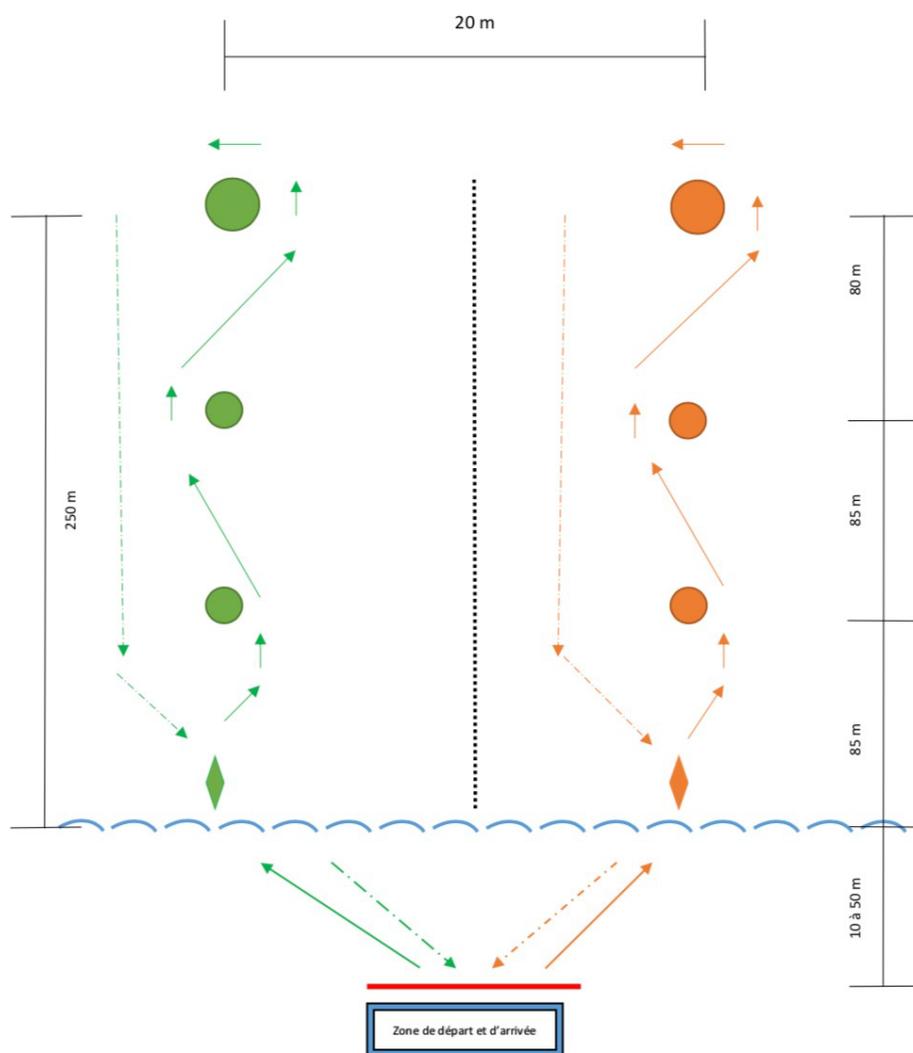
1^{ère} option : « Slalom Aller & Retour »

Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau effectue 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.



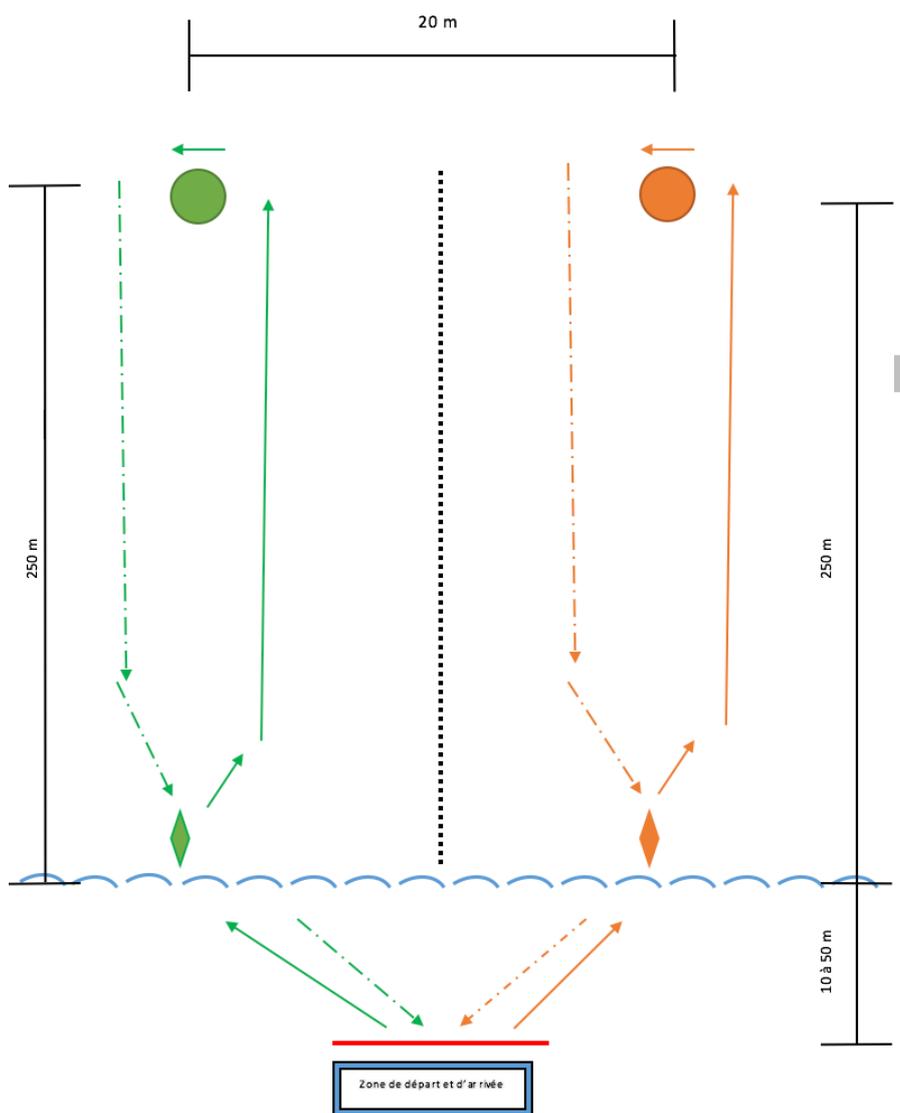
2^{ème} option : « Slalom Aller, Retour en ligne droite »

Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau effectue 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 43 : Nombre de lignes de bouées

La zone des épreuves doit comporter deux lignes de bouées minimums 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 44 : Système de progression

1) Choix du système de progression

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

- ✓ parcours contre la montre ;
- ✓ plusieurs parcours de qualification, qui inclus 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 qualifiés 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) Phase finale (les huit derniers équipages)

À la suite des éliminatoires, 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 45 : Attribution des lignes de bouées

Lors des séries éliminatoires ou des épreuves chronométrées, un tirage au sort déterminera pour chaque équipage sa série et sa ligne de bouées.

À l'issue de la première épreuve chronométrée ou des séries éliminatoires :

- ✓ l'équipage avec le temps le plus rapide au tour précédent choisit sa ligne de bouées, l'autre équipage accepte 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 46 : 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) et l'aide de teneurs.

2) Les teneurs

Chaque équipage peut bénéficier de deux teneurs. Ils sont désignés par le délégué des équipages. **ou Ils peuvent être** 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 facilement 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 **ne peuvent ne doivent pas** déplacer les marques de parcours sous peine d'exclusion de l'équipage.

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 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 est libre du choix de son « 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. **Si des flammes ou des drapeaux sont utilisés sur le parcours, le coureur ne doit pas toucher ces derniers sous peine d'une pénalité de 10 secondes.**

Article 47 : 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>
--------	---

Le coureur doit contourner, dans le sens prévu **par le comité d'organisation**, le ou les drapeaux ou marques prévues avant d'atteindre son bateau. Dans le cas contraire, une pénalité de 10 secondes par marque non franchie correctement sanctionne l'équipage.

Article 48 : Faux départ

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

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

1) En format duel

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 ».

Un équipage qui reçoit deux avertissements dans la même course est exclu.

2) En format contre la montre

En cas de faux départ lors du contre la montre, le juge de départ lève son drapeau rouge. L'équipage continue son parcours. Une pénalité de 10 secondes sanctionnera l'équipage.

Article 49 : 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 jusqu'à la sortie du premier équipier. Dans le cas contraire, l'équipage sera exclu. Le port d'équipement individuel de flottabilité n'est pas obligatoire.

4) Le coureur final sur la plage

A l'issue du parcours sur l'eau, un membre de l'équipage débarque et court en respectant les marques de parcours 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 50 : 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 51 : 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. Le coureur doit contourner, dans le sens prévu par le comité d'organisation, son ou ses drapeaux avant de franchir la ligne d'arrivée. Dans le cas contraire, une pénalité de 10 secondes par marque non franchie correctement 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.

La présence d'un teneur sur le parcours de course à pied entraîne une pénalité de 30 secondes.

Article 52 : 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 53 : 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
- Membres de la commission de contrôle

Article 54 : 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 55 : Le juge 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, il communique par signal visuel avec l'arbitre de parcours en levant un drapeau 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 56 : 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.