



RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

CODE DES RÉGATES EN EAUX INTÉRIEURES

Table des matières

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

CHAPITRE IV – ORGANISATION D'UNE RÉGATE	13
Article 20 : Obligations de l'organisateur	13
Article 21 : Obligations pour les plans d'eau des courses en ligne	14
Article 22 : Avant-programme d'une régata	14
1) Des informations sur la régata	14
2) Des informations sur les parcours	14
3) Des informations générales	15
Article 23 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet	15
1) Engagements	15
2) Forfait	15
3) Remplacement	16
4) Équipage incomplet	16
Article 24 : Jury	16
1) Collaboration avec le Comité d'Organisation	16
2) Composition du jury	16
3) Missions du jury	16
4) Procès-verbal de régates	17
5) Sanctions	17
Article 25 : Délégués	18
CHAPITRE V – DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE	19
Article 26 : Sécurité des compétiteurs	19
1) Incident, accident, malaise d'un compétiteur	19
2) Plans de circulation	19
3) Horaires d'entraînement	20
4) Conditions de compétition défavorables et prévisibles à l'avance	20
5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables	20
Article 27 : Épreuves qualificatives et règles d'attribution des couloirs	20
1) Épreuves qualificatives	20
2) Attribution des couloirs	20
Article 28 : Règles générales	20
1) Équipement des bateaux	20
2) Avaries	21
3) Infractions aux règles de circulation	21
4) Accidents matériels et/ou corporels entre équipages	21
5) Conseils aux compétiteurs depuis l'extérieur du bateau	21
Article 29 : Procédures principales	21
1) Signal de départ	21
2) Observation à un équipage	22
3) Arrêt d'un équipage	22
4) Arrêt d'une course	22

5) Validation d'une course	22
6) Non-validation d'une course	22
Article 30 : Règles de déroulement d'une course	23
1) Avant l'embarquement	23
2) Au ponton d'embarquement	24
3) Sur le chemin du départ	24
4) Au départ	25
5) Pendant la course	28
6) Arrivée	30
7) Ex-æquo	31
8) Sur le chemin du retour au calme et au ponton de débarquement	32
9) Réclamation	32
10) Cérémonie protocolaire	33
Article 31 : Recours contre une décision du jury	33
1) Modalités de recours	33
2) Application de la sanction	33
CHAPITRE VI – PUBLICITÉ	33
Article 32 : Principes généraux	33
Article 33 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements	33
Article 34 : Identifications sur les avirons	34
1) Fabricant	34
2) Partenaire	34
3) Autres identifications	34
Article 35 : Identifications sur les vêtements	34
1) Fabricant	35
2) Partenaire	35

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 (FFAviron), 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 barreaux

Le terme compétiteur 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 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 sont des courses dans lesquelles 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 parcours contre la montre appelées aussi têtes de rivière sont des courses dans lesquelles 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 « Compétition » annuelle (AC et UC) ou événementielle (EC et ECC) délivrée par la FFAviron 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 entraînera 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 lors de la prise de licence compétition :

- 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 FFAviron.

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 non licenciés FFAviron

Tout compétiteur non licencié à la FFAviron 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 respecter le présent code avec loyauté, respect d'autrui et sans mettre quiconque en danger ainsi que la charte d'éthique et de déontologie. Elle doit 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/de la personne et/ou la perte des points pour un classement sportif.

Article 10 : Catégories de rameurs

La FFAviron 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.

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 : tout rameur âgé de 10 et 11 ans.
- U15 : 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 U12 ne peuvent participer qu'à des compétitions U12.

Les U15 ne peuvent participer qu'aux compétitions de leur sous-catégorie.

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 : tout rameur âgé de 15 et 16 ans.
- U19 : tout rameur âgé de 17 et 18 ans.

Les U17 et U19 peuvent participer aux 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 juniors.

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

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

- U23 : 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 : âge minimum 27 ans.
 - B : âge moyen 36 ans ou plus.
 - C : âge moyen 43 ans ou plus.
 - D : âge moyen 50 ans ou plus.
 - E : âge moyen 55 ans ou plus.
 - F : âge moyen 60 ans ou plus.
 - G : âge moyen 65 ans ou plus.
 - H : âge moyen 70 ans ou plus.
 - I : âge moyen 75 ans ou plus.
 - J : âge moyen 80 ans ou plus.
 - K : âge 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 régates 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).

Dans l'épreuve «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 para-aviron

La FFAviron 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, B2 ou B3) : déficience visuelle.

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

Article 12 : Classification para-aviron adapté

L'organisateur peut choisir d'inscrire au programme de son événement des épreuves para-aviron adapté relevant du règlement sportif de la Fédération Française du Sport Adapté (FFSA).

Dans ce cas, l'événement doit apparaître au calendrier FFSA du territoire concerné.

La classification FFSA comprend les catégories suivantes :

- PR3-ID-AB.
- PR3-ID-BC.
- PR3-ID-CD.
- PR3-ID-DE.

Article 13 : 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 14 : Limitation des participations et des parcours des courses en ligne

1) Distance maximale des courses en ligne

- Courses U12 : 500 mètres.
- Courses U15 : 1 000 mètres.
- Courses U17 et U19 : 2 000 mètres.
- Course master : 2 000 mètres.
- Course para-aviron : 2 000 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 fois la distance maximale de course par jour.

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.

Pour les rameurs de la catégorie U17, l'intervalle minimum entre deux parcours est d'une heure, 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 15 : 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.
- 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 non-conformité ou si cette surcharge n'est pas présente, l'équipage sera exclu de l'épreuve.

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 de l'épreuve.

Article 16 : 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.) ne font pas partie de la tenue de compétition.

Ils sont autorisés pour tout ou partie de l'équipage. Dans ce cas, ceux qui le portent doivent avoir le même.

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.

CHAPITRE III – BATEAUX

Article 17 : Classes de bateaux

La FFAviron 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, fermement fixer et nécessitant un outil pour la retirer, 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 cm. Elle doit être aussi large que le bateau sur une longueur d'au moins 50 cm. 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 boucle 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 boucle identique aux boucles 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 FFAviron et agréées par elle. Toute non-conformité 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 cm 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 toute personne extérieure au bateau est interdite lors des compétitions et sera sanctionnée d'une exclusion.

Aucune donnée numérique ne peut être envoyée vers ou reçue par le bateau lors des compétitions.

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.
- 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.

2) Sièges

Pour les rameurs PR1 : sièges fixes avec dossiers.

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

3) 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 largeur minimale de 50 mm.
- Avoir une couleur différente de celle de la tenue du rameur pour être visible.
- Être non élastiques, sans boucle mécanique.
- 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.

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

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

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 FFAviron.
- 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 régate. Sauf s'il s'agit d'une régate organisée par la FFAviron, 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 régate répondent aux obligations de licence et de certificat médical définies au chapitre II du présent code.
- Diffuser publiquement les résultats de la régate.
- 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 FFAviron et, le cas échéant, le cahier des charges correspondant à la compétition qu'il organise.

Il doit, en outre, fournir les moyens de locomotion nécessaires aux membres du jury, et si nécessaire les drapeaux, les porte-voix électriques, les signaux sonores et tout matériel et tous documents.

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 m 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 régate

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

- 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 régate

- Le lieu, le jour et l'heure de la régate.
- 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.

- Des informations sur les engagements et le tirage au sort
- Le mode d'engagement (via l'Internet fédéral).
- 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.

3) Des informations générales

- Le lieu et le numéro de téléphone de la permanence de l'organisation.
- Le lieu et le numéro de téléphone de la permanence de l'organisation le jour de la régates.
- Le lieu 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 régates adresse ses engagements selon les modalités prévues à l'avant-programme.

L'inscription n'est valable que si toutes les rubriques d'inscription sont remplies selon les modalités et dans le délai prescrit à l'avant-programme.

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

Les équipages doivent être composés de compétiteurs appartenant à la même association sauf dans le cas d'équipage mixte 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 régates 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 des délégués.

Le forfait, dont les motifs ne sont pas reconnus valables par le président du Jury, peut être sanctionné d'une amende de 50 euros.

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 régates peut être 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 ou service de secours.

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 à ces mêmes critères.

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 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.
- 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 régate.

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 régate.

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 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 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 Président de Jury établit un procès-verbal sur le formulaire type fourni par la FFAviron.

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 FFAviron, ce procès-verbal est transmis à la FFAviron.

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.

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 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.

f) Amende

L'amende est une sanction financière appliquée à une association. Le Président du jury inscrit les amendes au PV de la régate. 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 FFAviron 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 régate.

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 FFAviron.

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 régate.
- Doit être majeur.
- Ne peut être un compétiteur engagé dans la régate 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 régate lors desquelles sont communiquées les informations nécessaires au bon déroulement de la régate.
- 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 à la réunion 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 régate.

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 régate 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.

Le service de secours d'une compétition sportive est le dispositif organisé de prévention et d'intervention destiné à garantir la prise en charge rapide et adaptée des urgences médicales et des accidents survenant lors de l'événement.

Ce service peut être assuré par des secouristes agréés, des ambulanciers, des médecins, des infirmiers et des dispositifs matériels adaptés (postes de secours, véhicules d'intervention, matériel de réanimation, moyens de communication, etc.) et éventuellement complété par des secouristes bénévoles.

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 Président de Jury, le starter, ou le comité d'équité, sur avis éventuel d'un membre du jury, peuvent seuls décider de stopper l'embarquement de manière temporaire ou définitive, ne pas faire donner le départ ou faire arrêter l'épreuve s'il a le sentiment que les conditions sont devenues dangereuses.

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

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.

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, le comité d'équité ou la Fédération dans le cadre d'un Championnat, 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 FFAviron en annexe au procès-verbal de la régate, 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 aux 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 barreurs et les rameurs poids léger.
- Vérifier que leur bateau et les avirons sont équipés selon les règlements de la FFAviron (sécurité, numéro d'étrave, publicités, poids, couleur des palettes...).
- Revêtir une tenue de compétition qui respecte les règlements de la FFAviron (voir l'article 16).
- 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 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 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 le ticket de pesée du barreur ou sur le logiciel de gestion de course, 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 si nécessaire.
- 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.
- Notent le poids de chaque rameur individuellement et le poids moyen de l'équipage.
- Renvoient le cas échéant les équipages ne satisfaisant pas au poids maximum exigé pour une pesée ultérieure.

Les pesées sont effectuées dans l'ordre d'arrivée des barreurs ou rameurs. Si plusieurs rameurs ou barreurs 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 tickets de pesée des barreurs et leurs surcharges éventuelles, le cas échéant vérifie les informations sur le logiciel de gestion de course.
- 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.
- La conformité du bateau, des avirons et de la publicité.
- La tenue de compétition des rameurs et barreurs.
- 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

En allant vers leur position et durant l'ensemble des épreuves, 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, contrôlent 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 course en leur précisant leur couloir et le temps restant 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 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'annonce « 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

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.

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 ait 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 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, 2nd faux départ de l'équipage ...).

Un équipage qui 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 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'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 boule de l'étrave de son bateau franchit la ligne d'arrivée.

Le franchissement de la boule 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 para-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.

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.
- Étudier 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 vérifiant la couleur du drapeau 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 :

Réalise les actions suivantes :

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

7) Ex-æquo

a) 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.

b) 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.

c) 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 et au 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 et au 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 tickets de pesée des barreaux et/ou logiciel de gestion de course, 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 Euros auprès de la ligue dont fait partie le Comité d'Organisation ou de la FFAviron pour les épreuves nationales.

c) Suspension du résultat

En cas de main levée à l'arrivée, 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 FFAviron 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 régate 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'autres 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 régate 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 :

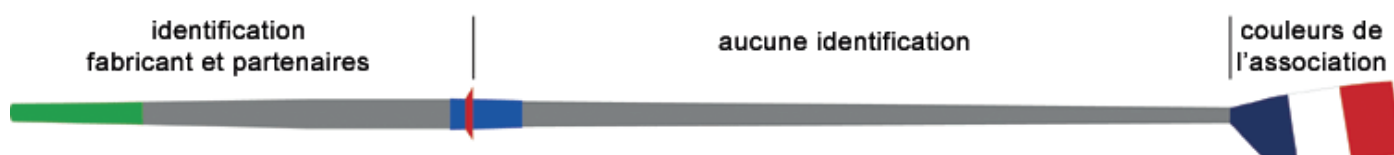


Si un fabricant est en même temps partenaire de l'association, il peut, en plus, utiliser l'espace réservé aux partenaires, mais sans pouvoir cumuler les deux surfaces attribuées au fabricant et au partenaire pour en faire une seule.

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 maximum 4 cm et longueur maximum 18 cm) pour un aviron de couple et de 100 cm² (hauteur maximum 5 cm et longueur maximum 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

Surface maximale de 16 cm² par pièce de vêtement.

2) Partenaire

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.