



RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

CODE DES RÉGATES EN MER

Table des matières

CHAPITRE I - OBJET	6
Article 1 : Objet	6
Article 2 : Compétiteurs, rameurs et barreurs	6
Article 3 : Équipage	6
Article 4 : Bateau d'aviron	6
Article 5 : Régate	6
CHAPITRE II - COMPÉTITEURS	6
Article 6 : Obligation de licence	6
Article 7 : Certificat médical	7
Article 8 : Assurance des compétiteurs non licenciés FFAviron.	7
Article 9 : Comportement des compétiteurs	7
Article 10 : Catégories de rameurs	7
1) Catégorie Jeune : tout rameur âgé de 14 ans ou moins	8
2) Catégorie Junior : tout rameur âgé de 15 à 18 ans	8
3) Catégorie Senior : tout rameur âgé de 19 ans et plus	8
Article 11 : Classification para-aviron	8
Article 12 : Classification para-aviron adapté	9
Article 13 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes	9
Article 14 : Limitations	9
1) Distance maximale	9
2) Intervalle entre deux courses	9
Article 15 : Dispositions particulières concernant les barreurs	9
Article 16 : Tenue des compétiteurs	10
CHAPITRE III - BATEAUX	10
Article 17 : Classes de bateaux	10
Article 18 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons	10
1) Identification des bateaux	10
2) Matériel de sécurité	11
3) Les cale-pieds ou les chaussures	11
4) La jauge de restriction	11
5) Les avirons	12
6) Les appareils de télécommunication	12
7) Les produits chimiques	12
Article 19 : Réglementation et équipements des bateaux para-aviron	12
1) Bateaux	13
2) Sièges	13
3) Sangles	13
CHAPITRE IV - ORGANISATION D'UNE RÉGATE	13
Article 20 : Obligations de l'organisateur	13

Article 21 : Lignes de départ et d'arrivée	14
Article 22 : Marques de parcours	14
Article 23 : Avant-programme d'une régate	14
1) Des informations sur la régate	15
2) Des informations sur les parcours	15
3) Des informations sur les engagements et le tirage au sort.	15
4) Des informations générales	15
Article 24 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet	15
1) Engagements	15
2) Forfait	16
3) Renoncement	16
4) Remplacement	16
5) Équipage incomplet	16
Article 25 : Directeur de course	16
Article 26 : Jury	17
1) Collaboration avec le Comité d'Organisation	17
2) Composition du jury	17
3) Missions du jury	17
4) Procès-verbal du jury	18
5) Sanctions	18
Article 27 : Comité d'équité	19
Article 28 : Délégués	19
Article 29 : Chef de bord	20
Article 30 : Réunion des délégués	20
CHAPITRE V - DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE.	21
Article 31 : Sécurité des compétiteurs	21
1) Incident, accident, malaise d'un compétiteur	21
2) Plans de circulation	21
3) Heures d'entraînement sur le parcours de compétition	21
4) Conditions de compétition défavorables et prévisibles	22
5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables	22
Article 32 : Règles générales	22
1) Équipement des bateaux	22
2) Avaries	22
3) Infractions aux règles de circulation	22
4) Accidents matériels et/ou corporels entre équipages	22
5) Conseils aux compétiteurs depuis l'extérieur du bateau	23
Article 33 : Procédures principales	23
1) Pavillons, matériels et schémas de départ	23
2) Observation à un équipage	24

3) Arrêt d'un équipage	24
4) Arrêt d'une course	24
Article 34 : Règles de déroulement d'une course	24
1) La pesée des barreaux et le contrôle de jauge	24
2) À l'embarquement	25
3) Sur le chemin du départ, les compétiteurs	25
4) Au départ	25
5) Pendant la course	27
6) Arrivée	29
7) Ex-æquo	30
8) Sur le chemin du retour et le débarquement	30
9) Réclamation	31
Article 35 : Modalités de recours contre une décision du bureau du jury	31
1) Modalités de recours	31
2) Application de la sanction	31
CHAPITRE VI - Publicité	32
Article 36 : Principes généraux	32
Article 37 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements	32
Article 38 : Identifications sur les avirons	32
1) Fabricant	32
2) Partenaire	33
3) Autres identifications	33
Article 39 : Identifications sur les vêtements	33
1) Fabricant	33
2) Partenaire	33
CHAPITRE VII - Organisation des courses de Beach Rowing Sprints (Sprints d'aviron de plage)	33
Article 40 : Réunion des délégués Beach Rowing Sprints	33
Article 41 : Caractéristiques du parcours	34
Article 42 : Marques de parcours	34
1) Plan du parcours	34
2) Caractéristiques des bouées de virement	34
3) Matérialisation de la zone d'arrivée	34
4) Maintien de la distance entre les bouées de virement	35
5) Incidence d'un marnage important sur le parcours	35
Article 43 : Lignes de départ et d'arrivée	35
1) Largeur de la ligne de départ et d'arrivée à terre	35
2) Matérialisation de la ligne d'arrivée	35
3) Procédure de fin de course	35
Article 44 : Format des courses	35
1) 1 ^{ère} option : « Slalom aller et retour »	36

2) 2 ^{ème} option : « Slalom aller, retour en ligne droite »	37
3) 3 ^{ème} option : « Aller et retour en ligne droite »	38
Article 45 : Nombre de lignes de bouées	39
Article 46 : Système de progression	39
1) Choix du système de progression	39
2) Phase finale (les huit derniers équipages)	39
Article 47 : Attribution des lignes de bouées	39
Article 48 : Le départ	40
1) Le départ	40
2) Les teneurs	40
3) Les coureurs	40
Article 49 : La procédure de départ	40
Article 50 : Faux départ	41
1) En format duel	41
2) En format contre la montre	41
Article 51 : Responsabilité et obligations des compétiteurs	41
1) Réalisation du parcours	41
2) Virement de bouée	41
3) Le barreur	41
4) Le coureur final sur la plage	41
5) Respect de l'intégrité physique	42
Article 52 : Gênes	42
Article 53 : Arrivée de la course	42
Article 54 : Ex-æquo	42
Article 55 : Composition du jury	42
Article 56 : Les juges de parcours	43
Article 57 : Le juge de virement	43
Article 58 : Juge à l'arrivée	43
Article 59 : Challenge	43
1) Définition	43
2) Modalité de dépôt	43
3) Suspension du résultat	43
4) Étude du challenge	43

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 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 régate 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 :

a) Les courses avec départ groupé

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

b) Les courses contre la montre

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

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

Une régate 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 « Compétition » annuelle AC, UC ou événementielle EC 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 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 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 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 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

Toute personne présente sur un bassin de compétition doit respecter le présent code ainsi que la charte d'éthique et de déontologie 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 de l'équipage pour un classement sportif sur le championnat.

Article 10 : Catégories de rameurs

La FFAviron classe les rameurs en catégories d'âge.

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

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

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

- Jeune.
- Junior.
- Senior.

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

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

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

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

- 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 Jeune, 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 : 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.

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

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

Les U17 et U19 peuvent participer aux les compétitions de la catégorie Senior.

Article 11 : Classification para-aviron

La FFAviron 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-VI (B1, B2 ou B3) : troubles visuels.

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

Article 12: Classification para-aviron adapté

En lien avec la convention signée entre la Fédération Française du Sport Adapté (FFSA) et la FFAviron, l'organisateur peut choisir d'inscrire au programme de son événement des épreuves para-aviron adapté relevant du règlement sportif de la FFSA.

Dans ce cas, l'événement doit apparaître au calendrier FFSA du territoire concerné et respecter le règlement sportif FFSA.

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: Limitations

1) Distance maximale

Sauf en cas de manche recourue ou de série, 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.

La mention de la distance étant liée à l'âge de la personne, ceci s'applique aussi pour les juniors surclassés seniors.

2) Intervalle entre deux courses

Pour tout rameur Junior 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.

La mention d'intervalle étant liée à l'âge de la personne, ceci s'applique aussi pour les juniors surclassés seniors.

Cette obligation ne s'applique pas aux épreuves de Beach Rowing Sprints.

Article 15: 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 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 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 (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 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) Identification des bateaux

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

Les lettres et 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.

C34

Une identification supplémentaire, avec ce même numéro, peut être apposée sur la pointe avant. Au plus près du rameur et lisible quand le bateau est visible du haut, par exemple avec un drone.

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) Équipement individuel de flottabilité (EIF) :

Les bateaux doivent avoir à bord autant 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 (bouts de remorquage, 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 avec barreur	10,70 m	1,00 m	0,90 m à 0,30 m du point le plus bas de la coque	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 3 mm du bord extérieur de la palette pour les avirons de pointe et à 2 mm 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 FFAviron et agréées par elle.

Toute non-conformité 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.

Aucune donnée ne peut être envoyée vers ou reçue par le bateau.

Des moyens de communication (ex. VHF) peuvent être utilisés par l'arbitrage et l'organisation en vue de faciliter la gestion de course et/ou de renforcer la sécurité.

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.

Article 19 : Réglementation et équipements des bateaux 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 responsable sportif atteste que le para-rameur possède le niveau technique et les capacités physiques nécessaires pour participer à l'épreuve en mer, compte tenu des conditions de navigation et de l'état de la mer prévus. Il garantit également que le matériel utilisé est adapté à la pratique, conforme aux exigences de sécurité et ne présente aucun risque susceptible de compromettre la sécurité du participant en cas de mer formée.

1) Bateaux

Pour les rameurs PR1, les solos 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.
- 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 FFAviron.
- Prévoir un dispositif adapté de sécurité sur l'eau et à terre.
- Diffuser 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.

- 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, les bouées et pavillons, les porte-voix électriques, les signaux sonores, tout matériel et tout document nécessaire aux membres du jury.

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

Article 21 : 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 22 : 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 23 : Avant-programme d'une régate

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

- 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 régate

- Le lieu, le jour et les heures de la régate.
- 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 (via l'Intranet 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.

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 régate.
- Le lieu des pesées.
- L'emplacement du service de secours et de sauvetage ainsi que ses horaires de fonctionnement.

Article 24 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet

1) Engagements

L'association qui désire participer à une régate 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 du site de la FFAviron sont remplies selon les modalités et dans le délai prescrit à l'avant-programme.

Un compétiteur ne peut participer à une régate 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 club 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 régate 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 en cas de forfait non justifié laissé à l'appréciation du jury.

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. 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/non déclaré à l'issue de celle-ci est sanctionné d'une amende de 50 Euros.

3) Renoncement

Lorsque l'état de la mer s'annonce très difficile, et sur décision du président du jury ou du comité d'équité, la possibilité de renoncement est proposée aux équipages. Il s'agit d'une alternative au forfait qui permet de ne pas s'engager dans une épreuve tout en autorisant de prendre le départ d'une autre épreuve sans préjudice.

Le renoncement est notifié par écrit, par le chef de bord, auprès de l'arbitre chargé de l'émargement.

En cas de renoncement, aucune sanction ne sera appliquée.

4) 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 des délégués 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 ou service de secours.

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

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

5) Équipage incomplet

Un équipage incomplet ne peut pas prendre le départ.

Article 25 : 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 26 : Jury

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

Il est présent 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.
- 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 régate. 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 régate.

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 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 en mer, 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. Il ne peut prétendre aux classements et aux points associés.

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 régate, l'annonce aux associations ainsi que le recouvrement des amendes est à la charge de la ligue organisatrice, 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 jusqu'au paiement effectif de l'amende.

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

Article 27 : 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.

À minima, le comité d'équité est composé du directeur de course, du Président du jury et du président du Comité d'Organisation.

Article 28 : 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 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 des 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 et peut entraîner à l'appréciation du président du jury l'exclusion de l'équipage si le défaut d'informations entraîne un risque de sécurité.

Article 29 : 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.

Le chef de bord a la responsabilité de :

- 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 30 : Réunion des délégués

La réunion des délégués est co-présidée par le directeur de course et le Président du jury. Seuls participent :

- Les délégués des associations, accompagnés si besoin par une personne.
- 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 31 : Sécurité des compétiteurs

La sécurité des compétiteurs doit constituer la préoccupation principale du Comité d'Organisation et du jury durant la régate. 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 régate.

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 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

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 et diffusés par les moyens de communication mis en place par l'organisateur.

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, le Président du jury 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'ils ont 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 32 : 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 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 33 : 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 ou une montre indiquant les secondes.

En cas de grand vent, les boules rouges avec une croix blanche, peuvent être remplacées par des flammes ou pavillons rouges ou tout dispositif permettant d'assurer un départ équitable à l'appréciation du président de jury et du comité d'équité

Annonce du départ dans 3 minutes

		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.
---	---	--

Annonce du départ dans 2 minutes

		Une boule est amenée accompagnée simultanément de deux coups brefs du signal sonore
---	---	---

Annonce du départ dans 1 minute

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

Annonce du départ

		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.
---	---	---

Faux départ de masse

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

Annonce d'un retard de départ

		La flamme « aperçu » est envoyée puis amenée pour permettre la mise en place de la procédure de départ.
---	--	---

Changement de parcours

		Pavillon « C » envoyé et maintenu durant toute la procédure de départ.
---	--	--

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 34 : 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 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 avec photo.
- Pèsent le barreur seul en tenue de compétition (combinaison ou ensemble short-maillot).
- 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.

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

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 avant l'embarquement est sanctionnée par un avertissement et une amende de 100 Euros.

b) 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 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 notent les numéros ou marques d'identification.
- 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 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 m 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 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 m 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 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 2 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

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, autorisation ou limite de temps imposant un arrêt de l'équipage 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. 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'assure 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 entraîne la disqualification de l'équipage.

Rattrapage – obstruction

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

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

Risque d'abordage

En cas de risque d'abordage de plusieurs bateaux, un équipage qui s'estime trop serré par ses voisins doit interpeller nominativement l'un ou l'autre de ses voisins soit par le nom du bateau, soit par le nom de l'association, ou encore par le

nom patronymique du rameur en solo en disant « x... de l'eau ! ». L'embarcation interpellée fautive doit infléchir sa route pour laisser à l'embarcation serrée et à ses avirons l'espace nécessaire.

Abordage

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

Virement d'une marque de parcours

Lors du virement d'une marque de parcours, les équipages doivent veiller à éviter tout abordage, 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'accidenter un autre équipage, il :

- Applique la procédure d'observation à un équipage.
- Donne un avertissement si l'équipage n'obtempère pas après deux appels.
- Applique la procédure d'arrêt à l'équipage s'il n'obtempère toujours pas et lui signifie son exclusion.
- 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, 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

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.

a) 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.

b) 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 dans l'heure qui suit la fin de la course, est sanctionnée par un avertissement et une amende de 100 Euros.

La commission de contrôle

Au débarquement, les 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 FFAviron 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. À 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 FFAviron quand la réclamation n'est pas reconnue fondée.

Article 35 : 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 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, 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 36 : 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 37, 38 et 39 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 37 : 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 38 : 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 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 39 : 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

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.

CHAPITRE VII - ORGANISATION DES COURSES DE BEACH ROWING SPRINTS (SPRINTS D'AVIRON DE PLAGE)

Article 40 : Réunion des délégués Beach Rowing Sprints

La réunion des délégués 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 41 : 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 m.
- La seconde zone du parcours comprend, pour chaque couloir, un nombre maximum de 3 bouées alignées. La première bouée est positionnée à environ 85 m du bord de l'eau, la seconde bouée à environ 85 m de la première et la troisième bouée à environ 80 m de la précédente.
- La troisième zone du parcours a une distance comprise entre 10 et 50 m 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 42 : 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 régate. Les consignes de navigation sont précisées lors de la réunion des délégués.

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 (+/- 10 cm). 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 43 : 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 des délégués.

Article 44 : Format des courses

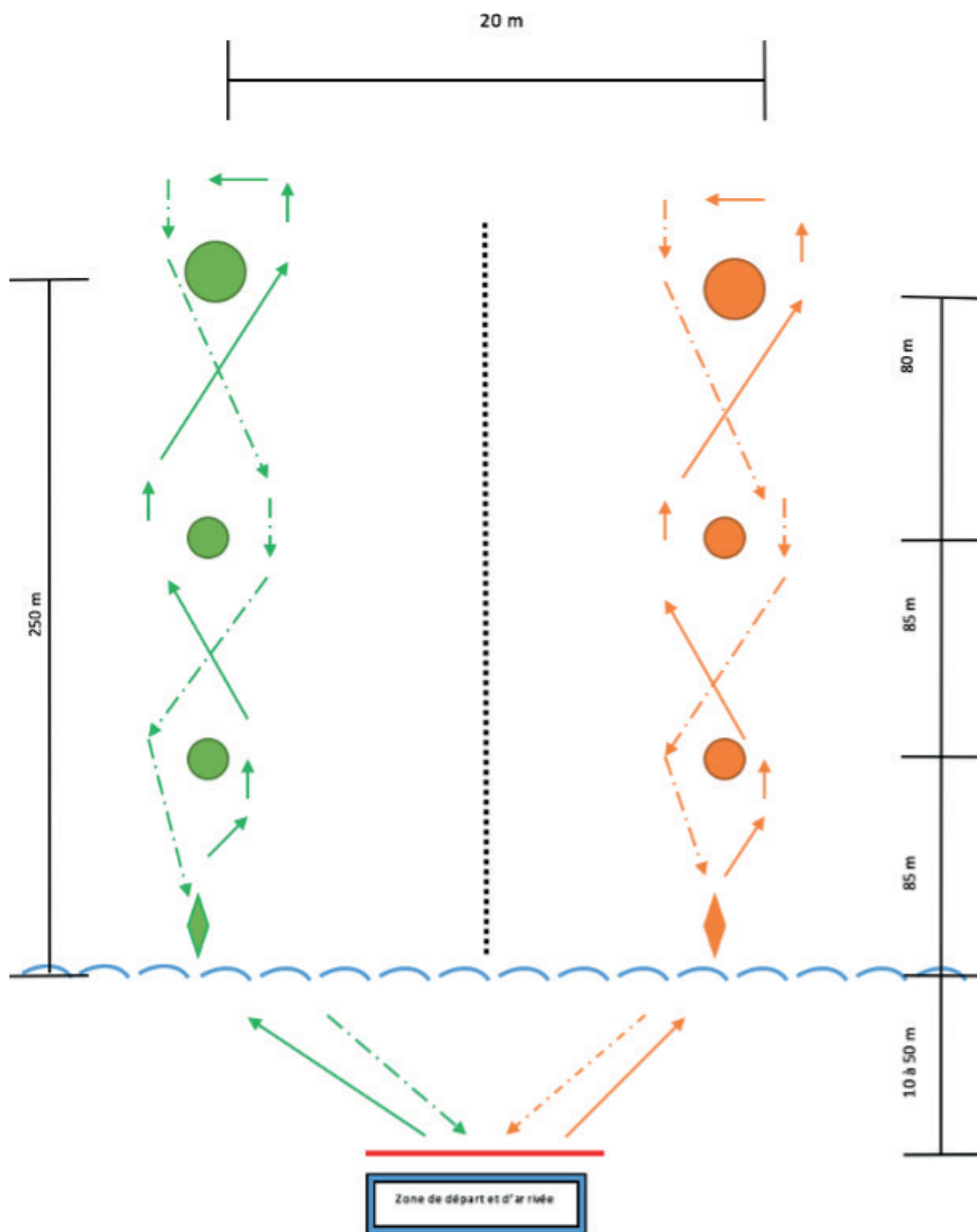
Trois options standard sont possibles.

Pour les séries chronométrées, une 4^e 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 des délégués. Il doit être affiché sur le site de compétition.

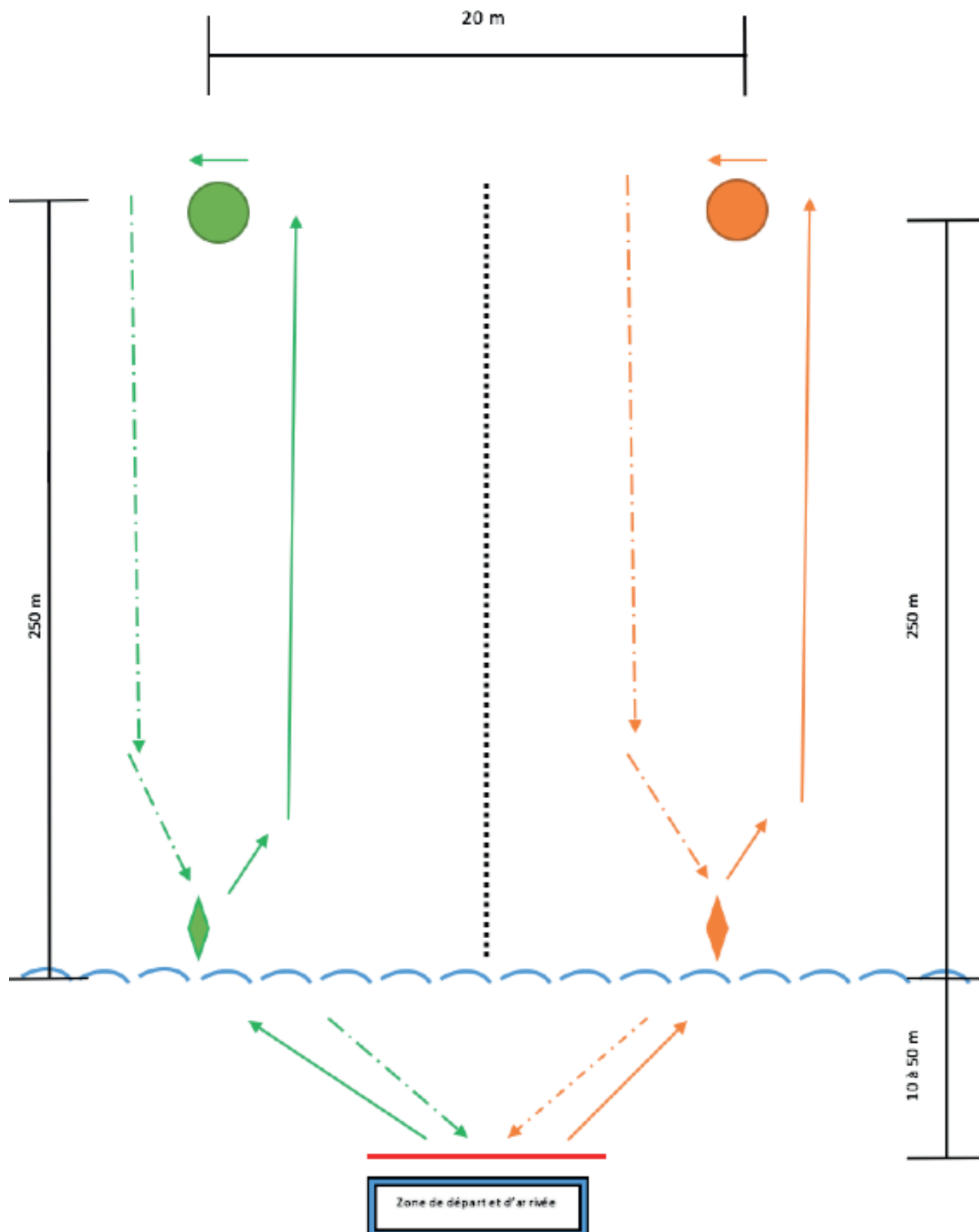
1) 1^{ère} option : « Slalom aller et retour »

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.



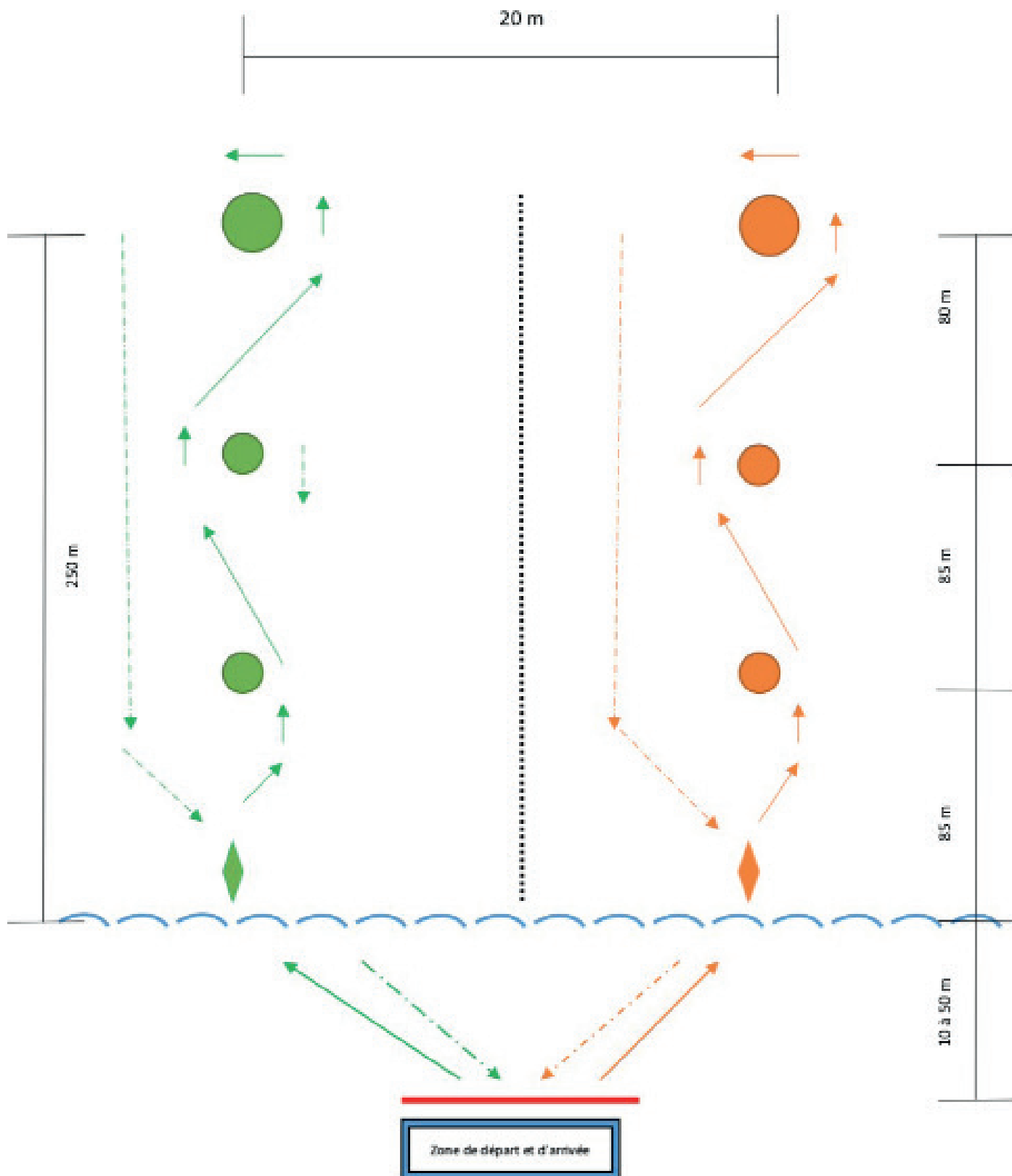
2) 2^{ème} option : « Slalom aller, retour en ligne droite »

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) 3^{ème} option : « Aller et 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 45 : 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 régates et précisé lors de la réunion des délégués.

Article 46 : 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 incluent 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 des délégués.

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 47 : 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 48 : 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. 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 doivent pas déplacer les marques de parcours sous peine d'exclusion de l'équipage.

Les teneurs ne peuvent utiliser aucun objet pour aider l'équipage (direction, stabilisation, propulsion, ...).

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

Hormis pour les épreuves en solo, le « coureur » au départ doit être différent du « coureur » à l'arrivée.

Dans les équipages mixtes, les deux coureurs concernés seront une femme et un homme de l'équipage. L'ordre de passage est libre.

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 par marque touchée.

Article 49 : 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	Pour donner le signal de départ, le starter annonce « ATTENTION », puis lève son drapeau rouge au-dessus de la tête. 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. Le signal officiel du départ correspond à l'abaissement du drapeau rouge par le starter.
--------	---

Le coureur doit contourner, dans le sens prévu, 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 50 : 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 51 : Responsabilité et obligations des compétiteurs

1) Réalisation du parcours

L'équipage a l'obligation de réaliser l'intégralité du parcours comme indiqué lors de la réunion des délégués, incluant le parcours au sol (départ comme arrivée) et le parcours sur l'eau avec le cas échéant tous les virements de bouées prévues.

2) Virement de bouée

L'équipage doit virer les bouées dans l'ordre et le sens indiqué lors de la réunion des délégués. Si un équipage commet une erreur de sens de virement, ou omet un virement, il doit corriger son erreur en revenant virer la marque dans le bon sens. Si l'équipage ne répare pas son erreur, il est disqualifié.

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 le circuit imposé par les marques de parcours, et sans touches ces dernières, 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 52: 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.

Les juges de parcours et de virement déterminent s'il y a eu interférence avec les baigneurs et, le cas échéant, peuvent déclasser 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 53: 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.

Le bateau doit être arrivé sur la plage et pris en charge par les teneurs pour que le concurrent soit classé.

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 pour l'équipage de son club en course.

Article 54: Ex-æquo

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

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

Article 55: 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 56 : 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 57 : 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 58 : 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.

Article 59 : Challenge

1) Définition

Un challenge est la contestation du résultat par un équipage ayant reçu une sanction ou 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 d'un arbitre.

Un équipage ne dispose que d'un seul challenge pendant toute la compétition. Si le challenge est accepté, l'équipage conserve son droit à un autre challenge.

2) Modalité de dépôt

Le challenge est annoncé verbalement à un des arbitres par l'équipage concerné dans les 5 minutes suivant la publication du résultat ou la sanction.

3) Suspension du résultat

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

4) Étude du challenge

Le bureau du jury étudie le challenge. À 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.