

# FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

## **PROCÈS-VERBAL de la RÉUNION du COMITÉ DIRECTEUR Mardi 30 juin 2026 Visioconférence**

1. Approbation du procès-verbal du comité directeur du 22 mai 2026
2. Finances :
  - Indemnités de formation - mutation 2027 SHN
  - Tarifs des droits d'engagements 2027
3. Point Direction Générale/Direction Technique Nationale
4. Pôle Marketing et Communication : Stratégie de communication et réseaux sociaux pour les événements nationaux
5. Désignation des organisations nationales 2027 non pourvues
6. Modifications des textes règlementaires
  - Règlement relatif à la sécurité - pratique en eaux intérieures
  - Règlement relatif à la sécurité – pratique maritime
  - Code des régates en eaux intérieures
  - Code des régates en mer
  - Règlement des championnats et critères
  - Code des compétitions d'aviron indoor
  - Règlement de l'arbitrage
7. Pôle Clubs et Territoires : campagne de rentrée 2027
8. Questions diverses

Sont présents :

|             |                  |                                                                                                                   |
|-------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Frédéric    | ANDOLFI          | Secrétaire Général Vice-Président Délégué                                                                         |
| François    | BANTON           | Trésorier Général                                                                                                 |
| Hugo        | BEUREY           | Membre sportif de haut niveau (Visio)                                                                             |
| Jean-Pierre | BREMER           | Vice-Président en charge du sportif et du haut niveau                                                             |
| Claude      | DUBOULOZ         | Membre en charge de l'aviron de mer                                                                               |
| Sophie      | GAUTIER-GUYON    | Vice-Présidente en charge des commissions                                                                         |
| Bénédicte   | OUVRY            | Vice-Présidente en charge de l'animation et<br>communication avec les territoires, de la mixité et de l'inclusion |
| Martine     | SCOTTON          | Secrétaire générale adjointe                                                                                      |
| Christian   | VANDENBERGHE     | Président                                                                                                         |
| Vincent     | ALLIGIER         |                                                                                                                   |
| Brigitte    | ANDRIEU          |                                                                                                                   |
| Fabien      | AUBANEL          |                                                                                                                   |
| Brigitte    | BLAISE           |                                                                                                                   |
| Dominique   | BOSQUELLE        |                                                                                                                   |
| Anne        | DAUVERGNE-PARISE |                                                                                                                   |
| Bélanda     | DUFOUR           |                                                                                                                   |
| Pierre      | GOUDET           |                                                                                                                   |
| Nicolas     | GUYOT            |                                                                                                                   |
| Gaëlle      | IRAGNE           |                                                                                                                   |
| Philippe    | LOT              |                                                                                                                   |
| Guyline     | MARCHAND         |                                                                                                                   |
| Marion      | PESTOURIE        |                                                                                                                   |
| Léo         | RONCHARD         |                                                                                                                   |
| Delphine    | SIGAL            |                                                                                                                   |
| Anne        | TOLLARD          |                                                                                                                   |

Total : 25 présents

|             |                       |                                                                          |
|-------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Assistent : | Sébastien VIEILLEDENT | Directeur Technique National/Directeur Général                           |
|             | Alexandre HUSS        | Conseiller Technique National en charge des manifestations<br>nationales |
|             | Caroline AUTOUR       | Secrétaire de Direction                                                  |
|             | Vanessa LÉTÉ          | Secrétaire de Direction                                                  |

|           |          |                   |
|-----------|----------|-------------------|
| Excusés : | Anne     | COPIN DE NAYVILLE |
|           | Benjamin | SCRIVE            |

C. Vandenberghe ouvre la séance à 19h00.

## **1. Approbation du procès-verbal du comité directeur du 22 mai 2026**

F. Andolfi soumet à l'approbation le procès-verbal du comité directeur du 22 mai 2026.

LE PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR DU 22 MAI 2026 EST APPROUVÉ À 23 POUR ET 2 ABSTENTIONS (25 voix/25présents).

## **2- Finances**

### **➤ Indemnités de formation en cas de mutation 2027 – SHN (Annexe 1)**

Il est proposé ne pas faire évoluer les droits de mutations pour les SHN.

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 21 POUR, 1 CONTRE ET 3 ABSTENTIONS CETTE PROPOSITION (25 voix/25présents).

### **➤ Droits d'engagements 2027 (Annexe 2)**

F. Andolfi indique que les tarifs ont été ajustés, notamment pour les compétitions indoor, avec une harmonisation par catégories et la mise en place d'une tarification différenciée comprenant un tarif Early Bird pour l'indoor, un tarif standard et un tarif majoré.

Un tarif Early Bird est instauré pour les relais à 80 €.

Les catégories seniors et masters passent de 30 € à 32 €.

Les tarifs jeunes sont ajustés afin d'harmoniser l'ensemble : U15 à 20 €, U17 à 22,50 €, espoirs à 25 €, U19 à 25 € et seniors à 32 €.

Il est également proposé de fixer à 3 000 € le reversement de la fédération aux comités d'organisation par championnat.

Ce montant constitue une première étape de valorisation des organisateurs.

Il est précisé que, malgré ces ajustements, l'équilibre entre recettes des droits d'engagement et coûts d'organisation n'est pas encore totalement atteint.

F. Andolfi rappelle que les catégories masters ont consenti des efforts importants depuis plusieurs années et qu'il convient désormais de stabiliser les évolutions tarifaires les concernant.

Un échange s'engage sur la tarification des bateaux courts et notamment sur le maintien de certains tarifs à 120 €. Il est précisé que ce choix vise à privilégier le développement et la participation des bateaux longs.

A. Tollard souligne que ce choix peut limiter l'accès à certaines épreuves pour les petits clubs.

F. Andolfi indique que les clubs engagés sur les bateaux longs sont également les principaux contributeurs en droits d'engagement.

Une réflexion, évoquée en Conseil des territoires, est en cours afin d'envisager un mécanisme de compensation ou de valorisation pour soutenir et encourager la participation des clubs les plus engagés, que ce soit sur les compétitions de performance ou d'animation.

C. Vandenberghe cite les clubs de Boulogne 92, Nantes et AMJoinville, dont la participation financière est élevée.

B. Blaise souhaite connaître le nombre d'organisateur nationaux déficitaires car les charges sont très conséquentes pour les structures organisatrices.

Elle indique qu'il serait intéressant de disposer du bilan financier de chacun des organisateurs. Elle propose que les organisateurs travaillent sur la mutualisation des moyens, afin d'identifier des pistes de coopération.

F. Andolfi et JP. Bremer précisent qu'une réunion avec les organisateurs nationaux au cours de laquelle il a été décidé de mettre en place un groupe de travail portant sur la relecture du cahier des charges fédéral des organisations.

Il précise que ce groupe aura pour objectif d'identifier d'éventuels ajustements permettant de favoriser un meilleur équilibre financier. Ce travail intégrera également une réflexion sur la mutualisation des moyens matériels et humains.

JP. Bremer indique qu'un forum des organisateurs sera initié, dans le cadre de l'association COSMA, d'ici la fin de l'année afin de permettre une remontée structurée et transparente des informations de chaque organisation.

A. Tollard s'interroge sur la méthode de vote proposée au comité, estimant qu'il s'agit de deux décisions distinctes intégrées dans un même vote : les tarifs et la rétrocession de 3 000 euros pour 2026 aux organisateurs.

Elle précise être favorable au soutien des clubs organisateurs, mais exprime des réserves sur certains tarifs, notamment celui des U23 qu'elle juge trop élevé.

Elle indique qu'en l'état, elle ne peut pas se prononcer favorablement sur l'ensemble du dispositif.

Elle souligne qu'une répartition différente des tarifs aurait pu être envisagée, davantage équilibrée selon les catégories.

F. Andolfi répond qu'il ne s'agit pas de deux décisions distinctes mais d'un dispositif global de tarification permettant de garantir un niveau de recettes nécessaire qui impacte directement la capacité à verser 3 000 € aux comités d'organisation.

Il précise que toute modification des tarifs remettrait en cause l'équilibre économique global du dispositif. Il n'est pas possible de valider simultanément un objectif de soutien financier aux organisateurs et de refuser les ajustements tarifaires nécessaires à son financement.

Il ajoute que plusieurs hypothèses avaient été présentées en amont afin de mesurer l'impact de variations tarifaires sur le montant de reversement aux organisateurs.

G. Iragne indique partager les remarques d'A. Tollard sur le fond. Elle estime néanmoins que le dispositif peut être testé pour cette année, tout en soulignant l'intérêt d'une meilleure visibilité en amont pour envisager, à l'avenir, des tarifs plus différenciés et mieux ajustés sur la base des données historiques.

L. Ronchard rappelle sa demande, déjà exprimée, concernant la nécessité de disposer d'une ventilation comptable plus détaillée au niveau fédéral.

Il souhaite que soit présentée, en amont des votes sur les évolutions tarifaires, une analyse plus fine de l'impact des championnats sur la fédération, incluant non seulement un montant global mais également une décomposition précise des coûts.

Il indique que cette information devrait être retravaillée et mieux communiquée, afin de permettre une prise de décision éclairée. Il précise que voter des évolutions tarifaires sans visibilité détaillée constitue une difficulté pour lui.

F. Banton présente une estimation globale des principaux postes de dépenses d'un championnat :

|                          |               |
|--------------------------|---------------|
| Arbitres                 | 7 000         |
| Chrono                   | 6 600         |
| Com                      | 2 000         |
| Speaker                  | 900           |
| Elus                     | 1 200         |
| Medailles/fanions        | 3 000         |
| Développement T.Team     | 1 500         |
| Charges matériel (Amort) | 2 500         |
| Personnel FFA/CT         | 13 300        |
|                          |               |
| Sous total Orga/Com      | 38 000        |
|                          |               |
| Ecran                    | 3 500         |
| Captation Video          | 13 500        |
| Sous total Vidéo         | 17 000        |
|                          |               |
| <b>TOTAL GLOBAL</b>      | <b>55 000</b> |

L. Ronchard demande si la fédération bénéficie d'aides institutionnelles ou de soutiens financiers liées à l'organisation des championnats.

C. Vandenberghe précise que la fédération ne bénéficie d'aucune aide sur ces organisations.

L. Ronchard s'interroge sur la possibilité, notamment en matière de communication, de valoriser la présence de la dynamique para-aviron sur l'ensemble des championnats afin de rechercher des financements spécifiques ou complémentaires en lien avec cette pratique.

C. Vandenberghe indique que la recherche de subventions est directement dévolue au club organisateur, lequel doit se rapprocher des collectivités, notamment au niveau régional.

F. Andolfi rappelle l'exemple de la para-régate organisée à Paris.

Il précise que cette manifestation a permis de valoriser une forte dimension d'inclusion, utilisée par le comité d'organisation afin de solliciter des subventions auprès du département et de la région Île-de-France, ces collectivités étant sensibles à ce type de projet.

Il souligne que cette démarche relève bien du comité d'organisation et non de la fédération.

Il ajoute que l'obtention de financements dépend fortement des priorités des collectivités territoriales.

L. Ronchard revient sur la notion de transparence des chiffres évoqués. Il indique qu'il serait pertinent que ces éléments puissent être publiés et partagés afin de favoriser une meilleure prise de conscience des coûts associés.

Il ajoute que certains entraîneurs expriment le sentiment de contribuer au financement des championnats sans disposer d'une visibilité suffisante sur les coûts et leur ventilation.

F. Baton indique qu'il n'a pas d'objection à communiquer les éléments demandés, mais exprime un malaise face à ce qu'il perçoit comme un manque de confiance.

Il estime que cette situation est problématique et souligne que, dans ce contexte, si les acteurs concernés ne sont pas satisfaits, ils peuvent prendre des responsabilités fédérales.

Il ajoute que certaines remarques, notamment l'accusation supposée de double comptabilité, sont inacceptables et contribuent à alimenter des tensions qu'il juge regrettables.

F. Aubanel rejoint l'intervention de L. Ronchard sur la nécessité de clarifier la communication.

Il estime que la contribution de 3 000 € allouée aux organisateurs devrait être clairement et explicitement communiquée à l'ensemble des clubs afin d'éviter des interprétations erronées ou des

messages inexactement relayés, notamment entre entraîneurs, qui pourraient conduire à considérer à tort une hausse des tarifs comme une ponction de la fédération sur les clubs.

F. Andolfi indique qu'une réflexion devra être engagée sur la communication à destination des entraîneurs, et rappelle la nécessité de préciser leur rôle et leurs responsabilités.

Il souligne que, s'ils disposent de certaines prérogatives, certains sujets relèvent des instances dirigeantes des clubs et non des entraîneurs.

Il rappelle par ailleurs que, dans un cadre démocratique, chacun peut s'exprimer, mais que cela implique également le respect du périmètre de responsabilité de chacun.

F. Aubanel indique être en accord avec les échanges précédents et estime que certaines discussions ont pu dériver, précisant que L. Ronchard est intervenu pour recentrer les échanges et apaiser la situation.

L. Ronchard rappelle l'importance des espaces d'échange existants. Il indique qu'il préfère avoir connaissance des remontées du terrain plutôt que d'apprendre ultérieurement l'existence de désaccords ou de démarches structurées telles que des pétitions.

Il précise ne pas s'être exprimé en tant qu'entraîneur mais en tant qu' élu, et reconnaît que certaines situations peuvent susciter des réactions.

Il indique toutefois intervenir lorsque les échanges dépassent le cadre, afin de préserver un fonctionnement constructif, et affirme ne pas laisser passer certaines dérives.

P. Lot revient sur la ristourne de 3 000 € évoquée pour les comités d'organisation.

Il demande si cette aide s'applique également au championnat de France UNSS/FFSU, en rappelant que, dans ce cas, il ne s'agit pas d'un championnat donnant lieu à des droits d'inscription et qu'il s'agit d'une organisation spécifique.

F. Andolfi indique que, à ce stade, la ristourne de 3 000 € ne s'appliquerait pas au championnat de France UNSS/FFSU, tout en précisant qu'il s'exprime au conditionnel dans l'attente d'un bilan financier précis de cette organisation. Si ce bilan faisait apparaître un déficit, une réflexion pourrait être engagée sur une éventuelle contribution de la fédération, en soulignant que ce championnat participe au recrutement et à la fidélisation de jeunes licenciés.

Ce sujet devra être examiné en bureau fédéral.

S. Vieilledent indique qu'une discussion pourrait également être engagée avec les représentants UNSS et FFSU, estimant que si un soutien est envisagé, celui-ci devrait être partagé.

N. Guyot revient sur la communication des évolutions proposées, en rappelant qu'il s'agit de choix politiques construits et non d'une improvisation.

Il souligne la nécessité d'une explication claire et simple du dispositif, sans logique de justification, afin d'en faciliter la compréhension. Cela permettrait de répondre aux interrogations actuelles sur l'utilisation des fonds, sans remettre en cause la probité des comptes.

F. Andolfi indique que le détail des tarifs et des coûts a été évoqué à plusieurs reprises.

S. Vieilledent rappelle qu'aucune communication institutionnelle n'a été réalisée à ce stade car les évolutions proposées ne sont pas encore votées.

Il souligne la nécessité de distinguer les travaux internes du comité directeur et la communication externe, qui doit être adaptée, restée pédagogique et non justificative, afin d'éviter les incompréhensions et les oppositions entre modèles d'organisation.

Il est important de distinguer le modèle économique de la fédération de celui des organisateurs.

JP. Bremer souhaite compléter les échanges sur les enjeux de transparence et de recherche de financements.

Il estime qu'il existe aujourd'hui une difficulté liée à l'absence, pour la plupart des organisations, d'un bilan global réaliste de leur situation économique. Il observe que les organisateurs présentent

généralement leurs coûts de manière partielle lorsqu'ils recherchent des financements, sans disposer d'une vision consolidée du coût réel d'une manifestation.

Il considère qu'un travail conjoint entre les organisateurs et la fédération permettrait d'établir des bilans plus complets, afin de mieux objectiver la réalité économique des événements.

Il souligne que cette approche pourrait également améliorer la lisibilité auprès des partenaires locaux.

Il indique enfin que cette démarche pourrait être portée dans le cadre de l'association COSMA, afin de structurer un travail commun sur ces bilans et leur valorisation.

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 21 POUR, 1 CONTRE et 3 ABSTENTIONS (25 voix/25présents) :

- LES DROITS D'ENGAGEMENTS 2027,
- LA RETRIBUTION FEDERALE AUX ORGANISATIONS A HAUTEUR DE 3 000 EUROS POUR 2026.

### **3- Point Direction Technique Nationale/Direction Générale**

S. Vieilledent présente un point global de la direction technique nationale et de la direction générale.

#### **• Relations institutionnelles**

Il rappelle que, lors du dernier comité directeur, le trésorier général avait évoqué des tensions de trésorerie liées au contexte budgétaire ainsi qu'aux décalages de versement des subventions.

La fédération finalise les contrats de financement sur le développement et sur la performance dont les premiers versements sont effectifs. La situation s'est désormais normalisée.

Sur le contrat de performance, il précise que celui-ci est exécuté à 100 % sur la partie haute performance et selon les règles de justification de l'ANS à 80 % sur la partie accession et haut niveau, pour un montant global d'environ 2 000 000 €.

Il souligne qu'un avenant supplémentaire de 100 000 € a été obtenu auprès de l'Agence Nationale du Sport, à la suite de négociations, portant le montant total du contrat de performance 2026 à 2 800 000 €, une fois le versement des 20% manquant de la partie accession et haut niveau versée.

Il ajoute qu'un travail est en cours pour obtenir un nouveau complément d'environ 50 000 €, destiné à accompagner la dynamique du sprint de plage.

Concernant le contrat de développement, il précise que la dynamique est similaire.

Il indique que l'ANS réaffirme sa confiance dans la stratégie de développement de l'aviron français.

#### **• Point sur les collectifs**

S. Vieilledent indique que la fédération est pleinement engagée dans la saison internationale de haut niveau et de haute performance.

Les différentes sélections de collectifs sont réalisées en lien avec le comité de sélection.

Il souligne également une pratique désormais installée pour les catégories jeunes, consistant en l'envoi systématique d'un mail pédagogique et explicatif en amont des convocations, afin de mieux contextualiser les décisions du staff technique pour une meilleure compréhension des acteurs concernés.

### • U19

Le collectif engagé à la fois sur les Championnats du monde (22 sportifs) et sur la Coupe de la Jeunesse (32 sportifs) a été sélectionné conformément aux prévisions établies avec un ensemble de bateaux répartis entre les différentes catégories.

Cette sélection reflète à la fois une volonté de performance et une logique de formation.

### • U17

Le collectif U17 engagé sur le France–Grande-Bretagne est actuellement en phase de finalisation. À ce stade, le processus est bien structuré et les différentes étapes du chemin de sélection sont clairement respectées.

Sur la dynamique U19, les régates de sélection ont permis d'installer une structuration des bateaux et d'identifier progressivement les premières orientations.

L'enjeu reste de finaliser ces sélections et d'optimiser les bateaux au fil de la préparation, dans une logique de consolidation progressive.

Sur ces catégories jeunes, les objectifs sont bien identifiés, mais ils doivent être appréciés au regard des moyens actuels et de l'évolution constatée sur les quatre dernières années.

En U19, la catégorie reste exigeante, avec un niveau de densité important. Depuis 2022, la performance française se situe sur une fourchette allant de zéro à une médaille, ce qui confirme la nécessité de réinstaller une ambition forte et prioritairement orientée vers un retour sur le podium.

La stratégie vise donc à retrouver une dynamique de performance plus élevée sur cette catégorie, aujourd'hui en difficulté.

### • U23

La stratégie envisagée sur le collectif U23 a bien été mise en œuvre.

La sélection a été finalisée à l'issue des dernières régates de sélection et validation du Comité de sélection.

Le collectif U23 est composé de 24 athlètes répartis sur 10 bateaux.

À noter cette année une particularité importante : la première participation d'un athlète U23 para. Cela s'inscrit à la fois dans une logique de formation d'un jeune athlète issu des programmes de recrutement et de détection, et dans une double dynamique de développement : participation à une première expérience internationale et engagement dans un parcours de classification. Première participation aussi à souligner en huit mixte.

### • Senior :

Concernant les seniors A, déroulé classique de la saison internationale, avec l'enchaînement des principales échéances : la régate internationale de Piediluco, la Coupe du monde de Séville, puis la Coupe du monde de Lucerne.

Le directeur des équipes de France se dit globalement satisfait.

La régate de Piediluco constituait une régate de travail, ayant permis de valider certaines orientations et d'ajuster les premières options sportives.

La Coupe du monde de Séville a été particulièrement encourageante avec deux médailles d'argent obtenues en toutes catégories sur des bateaux olympiques.

Lucerne confirme cette dynamique avec notamment une médaille de bronze avec le quatre sans barreur.

Un point important est à souligner : la capacité de la France à placer quatre bateaux toutes catégories en finales sur une étape de Coupe du monde, ce qui n'avait pas été observé depuis plusieurs saisons. Cela témoigne d'une dynamique collective en progression.

Les seniors A vont désormais entrer dans leur dernière régata de sélection, qui permettra, au regard des résultats internationaux, de finaliser à la fois les bateaux de référence et la composition définitive de chaque embarcation.

#### • Para-aviron

La période est marquée par de multiples contraintes : disponibilités des athlètes, enjeux de classification et évolution des programmes proposés par World Rowing.

Ces éléments ont conduit à un resserrement global des possibilités de participation et de structuration des équipages, imposant des choix afin de garantir la continuité de la préparation à long terme, en vue des Jeux de 2028.

Sur la catégorie PR3, le contexte actuel ne nous permet pas, en 2026, d'aligner simultanément un double PR3 et un quatre barré PR3.

Malgré un important travail de recrutement réalisé ces dernières saisons, avec l'identification de profils intéressants, la fédération fait face à des contraintes liées aux systèmes de classification, au cumul des points et aux équilibres de handicap, limitant les possibilités d'engagement sur ces deux embarcations.

Il s'agit d'une problématique que rencontrent également de nombreuses nations. Il est toutefois rappelé que la France avait été la seule nation à Paris 2024 à qualifier l'ensemble des cinq épreuves paralympiques, ce qui souligne la qualité du travail engagé sur ce secteur.

Dans ce cadre, les résultats et les orientations restent globalement encourageants.

À noter également une très bonne dynamique individuelle, illustrée par la médaille de bronze d'A. Sanchez lors de la Coupe du monde de Lucerne, avec une concurrence dense.

Cette performance confirme sa progression constante dans la catégorie PR1 depuis Paris 2024,.

#### • Sprint de plage

Concernant le collectif beach rowing sprint, la première échéance était la régata promotionnelle de Filippi à Donoratico. Cette compétition a constitué un premier signal d'alerte, partagé à la fois par le staff et les athlètes, dans un contexte de très forte concurrence.

Cette échéance a permis de rappeler que la discipline évolue très rapidement, avec des progressions non linéaires mais exponentielles. Il est donc essentiel d'adapter notre rythme de développement pour rester compétitif à l'approche des Jeux de Los Angeles.

### 4- Pôle Marketing et Communication : Stratégie de communication et réseaux sociaux pour les événements nationaux (Annexe 3)

S. Vieilledent revient sur un point déjà évoqué lors du précédent comité directeur, en lien avec la question des tarifs et des engagements.

Il s'agit d'apporter un éclairage sur les actions de communication et leur rapport coût/impact. A ce titre, il commente le document produit par le Pôle Marketing et Communication.

Les contenus diffusés sur les réseaux sociaux génèrent des audiences élevées, entre 25 000 et 50 000 vues, pour un coût limité essentiellement aux ressources internes.

À l'inverse, les retransmissions YouTube, bien qu'importantes pour les licenciés, rassemblent environ 6 000 à 8 000 spectateurs en direct (14 000 à 15 000 vues au total) pour un coût d'environ 20 000 € par événement.

Ces éléments alimentent la réflexion sur le retour sur investissement : la retransmission répond à un besoin fédéral important, tandis que les réseaux sociaux constituent un levier de développement et de visibilité.

Dans cette logique de transparence et d'aide à la décision, une analyse complète et actualisée pour la saison 2026 sera présentée au prochain comité, afin d'accompagner les orientations stratégiques en matière de communication.

F. Andolfi souligne l'intérêt de disposer d'une vision consolidée de la saison écoulée, afin que chacun puisse mesurer pleinement le travail réalisé par le pôle communication qui, malgré des moyens limités, parvient à générer un impact significatif.

S. Vieilledent précise que l'étude met en évidence la capacité demandée aux équipes de produire des résultats importants avec des moyens limités, afin d'alimenter la réflexion sur les arbitrages et le retour sur investissement des actions menées.

## **5- Désignation des organisations nationales 2027 non pourvues**

### **• Championnats de France Espoir – Trophée des clubs U19/U23 : 5-6 juin 2027**

1 candidature : SR Mâcon

La Direction Technique Nationale et la commission sportive mèneront une réflexion afin de garantir le maintien de l'équité sur la distance de 2 000 m, en tenant compte des remarques formulées concernant l'équité de ce bassin.

Par ailleurs, selon L. Ronchard, le système de tirage utilisé actuellement ne devra pas être reconduit tel qu'il a été appliqué cette année.

Il conviendra d'évoluer vers un format comprenant un contre-la-montre avec tirage aléatoire, suivi de séries.

LE COMITÉ DIRECTEUR DÉSIGNE À 19 POUR, 3 CONTRE ET 3 ABSTENTIONS LA SOCIÉTÉ DES RÉGATES MACONNAISES. (25 présents/25 votants).

### **• Championnats nationaux sprint U19, U23, Senior, Master et para-aviron : 10-11 juillet 2027**

1 candidature : SN Pont-à-Mousson

LE COMITÉ DIRECTEUR DÉSIGNE À 22 POUR ET 3 ABSTENTIONS LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE PONT- À -MOUSSON (25 présents/25 votants).

### **• Championnats de France individuel de Sprint de Plage U19 et Senior - Critérium national Sprint de Plage U17, U19, Senior et Master: 3-5 septembre 2027**

1 candidature : Ligue de Normandie/CD Seine-Maritime – Base nautique de Bédanne

A.Tollard interroge C. Dubouloz concernant le championnat de sprint de plage prévu sur un plan d'eau intérieur.

Elle rappelle que ce championnat a été présenté comme déficitaire et qu'il existe des difficultés à trouver des candidatures d'organisation.

Elle s'interroge sur l'attractivité de ce format en eaux intérieures, estimant qu'il pourrait rencontrer un nombre limité de participants, et suggère de s'interroger sur l'opportunité de maintenir cette organisation dans ce contexte.

Elle évoque également la possibilité d'attendre ou de revoir certains critères liés aux caractéristiques du plan d'eau.

B. Ouvry indique que la région Normandie, les départements ainsi que les intercommunalités concernées soutiennent les organisations mises en place sur le territoire.

Elle souligne que, de manière générale, les championnats organisés ont pu être équilibrés grâce à ce soutien, et estime qu'il est aujourd'hui difficile d'atteindre cet équilibre sans l'appui des collectivités territoriales.

Elle ajoute, suite aux interrogations, que le site est en conformité avec le cahier des charges et le code des régates pour une organisation sprint de plage.

LE COMITÉ DIRECTEUR DÉSIGNE À 21 POUR, 2 CONTRE ET 2 ABSTENTIONS LA LIGUE AVIRON DE NORMANDIE (25 présents/25 votants).

## **6- Modifications des textes réglementaires**

- Règlement relatif à la sécurité - pratique en eaux intérieures (Annexe 4)

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 21 POUR ET 4 ABSTENTION (25 votants/25 présents).

- Règlement relatif à la sécurité – pratique maritime (Annexe 5)

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 22 POUR ET 3 ABSTENTIONS (25 votants/25 présents).

- Code des régates en eaux intérieures (Annexe 6)

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 22 POUR ET 3 ABSTENTIONS (25 votants/25 présents).

- Code des régates en mer (Annexe 7)

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 23 POUR ET 2 ABSTENTIONS (25 votants/25 présents).

- Règlement des championnats et critères (Annexe 8)

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 23 POUR ET 2 ABSTENTIONS (25 votants/25 présents).

- Code des compétitions d'aviron indoor (Annexe 9)

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 23 POUR ET 2 ABSTENTIONS (25 votants/25 présents).

- Règlement de l'arbitrage (Annexe 10)

LE COMITÉ DIRECTEUR APPROUVE À 23 POUR ET 2 ABSTENTIONS (25 votants/25 présents).

## **7- Pôle Clubs et Territoires : Campagne de rentrée 2027**

S. Vieilledent présente la campagne de rentrée 2027 qui sera déclinée selon nos différents univers de pratique (rivière, mer, indoor) et les différentes cibles, notamment par catégories d'âge.

Une demande forte des élus et de la direction technique a porté sur un meilleur accompagnement des clubs, avec la mise à disposition d'outils en amont de la période estivale afin de permettre leur appropriation avant la rentrée.

Les outils seront produits en lien avec le bureau fédéral et diffusés dès le championnat de Libourne.

La campagne, essentiellement destinée aux publics non licenciés, s'inscrit dans une démarche fondée sur nos valeurs, construite à partir des attentes des clubs et d'une analyse de nos forces et axes d'amélioration.

F. Andolfi et N. Guyot félicitent l'équipe communication qui grâce à une forte mobilisation de l'équipe a pu livrer les outils de cette campagne dès le début de l'été.

## **8- Questions diverses**

- **CNR/Ligue AURA**

Première sortie du Rowin Joy avec le comité exécutif de la CNR.

- **Para Regatta**

Réalisation d'un documentaire de 25 mn sur le para-aviron.

- **Démission F. Aubanel**

F. Aubanel prend les fonctions de TSR en Bretagne à compter du 1<sup>er</sup> septembre de ce fait il ne siègera plus au comité directeur conformément aux textes réglementaires.

- **Comité directeur**

Août ou septembre 2026 – en visioconférence – 19h à 21h

2 octobre 2026 – en visioconférence – 19h à 21h

21 novembre – en présentiel – 10h à 16h

OU

12 décembre – en présentiel - 10h à 16h

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 21h15.

Frédéric ANDOLFI  
Secrétaire Général  
Vice-Président Délégué

*Destinataires : Membres du comité directeur, Présidents de ligues,*

## Indemnités de formation - mutation 2027 SHN

Pour rappel :

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

| Catégorie / Année                           | N                                                                      | N-1     | N-2     |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| Elite                                       | 4 000 €                                                                | 3 500 € | 3 000 € |
| Senior                                      | 3 000 €                                                                | 2 500 € | 2 000 € |
| Relève                                      | 2 000 €                                                                | 1 500 € | 1 000 € |
| Collectifs nationaux                        | 1 000 €                                                                | 750 €   | -       |
| Espoirs                                     | 750 €                                                                  | 500 €   | -       |
| Reconversion                                | 3 000 €                                                                | 2 000 € | 1 000 € |
| Listes fédérales*                           | Montant en fonction de l'équivalent de la liste ministérielle proposée |         |         |
| * Si présent sur aucune liste ministérielle |                                                                        |         |         |

## PROPOSITIONS TARIFS INSCRIPTIONS

### MANIFESTATIONS NATIONALES 2027

|                                  | Tarifs 2026  |                 | Tarifs 2027  |              |                 |
|----------------------------------|--------------|-----------------|--------------|--------------|-----------------|
| <b>Championnats</b>              | <b>1/2/4</b> | <b>8/relais</b> | <b>1/2/4</b> | <b>Coque</b> | <b>8/relais</b> |
| CN U15                           | 20           | 120             | 20           |              | 120             |
| CDF U17                          | 22.5         | 120             | 22.5         |              | 120             |
| CDF Espoir U19                   | 22.5         | 120             | 25           |              | 120             |
| CDF Espoir Senior U23            | 22.5         | 120             | 32           |              | 150             |
| CDF individuel U17               | 25           |                 | 22.5         |              |                 |
| CDF individuel U19               | 25           |                 | 25           |              |                 |
| CDF individuel Senior            | 25           |                 | 32           |              |                 |
| CDF Trophée des clubs Senior     | 25           | 125             | 32           |              | 150             |
| CDF BRS U17                      | 25           |                 | 22.5         | 9            | 120             |
| CDF BRS U19                      | 25           |                 | 25           | 9            | 120             |
| CDF BRS Senior/Master            | 25           |                 | 32           | 9            | 150             |
| CDF Enduro U17                   | 25           |                 | 22.5         |              |                 |
| CDF Enduro U19                   | 25           |                 | 25           |              |                 |
| CDF Enduro Senior                | 25           |                 | 32           |              |                 |
| CN Master                        | 30           | 150             | 32           |              | 150             |
| CN Sprint U19                    | 30           | 150             | 25           |              | 120             |
| CN Sprint senior/Master          | 30           | 150             | 32           |              | 150             |
| CN Longue Distance U19           | 30           | 150             | 25           |              | 120             |
| CN Longue Distance Senior/Master | 30           | 150             | 32           |              | 150             |
| Indoor early bird                | 17           |                 | 20           |              | 80              |
| Indoor normal                    | 27           | 68              | 30           |              | 90              |
| Indoor majoré                    | 38           | 100             | 50           |              | 150             |



**ANALYSES**  
**ACTIONS DE COMMUNICATION**  
**MANIFESTATIONS NATIONALES 2025**  
(HORS MAIF AVIRON INDOOR)

## CONTEXTE

**32,5%** du budget du pôle marketing communication événementiel est alloué aux manifestations nationales (50% si on ajoute le MAIF Aviron indoor)

Pour cette saison, le service a imaginé plusieurs nouveautés et un fil rouge sur les championnats (détaillés dans la slide ci-après).

L'objectif est d'analyser par championnat ce qui fonctionne, ce qui fonctionne moins et les pistes d'optimisation pour les prochaines saisons.

Chaque championnat sera analysé en 4 parties :

- Actions de communication sur les réseaux sociaux
- Actions sur le site internet et presse
- Ressources humaines déployées
- Récapitulatif

# LES NOUVEAUTÉS 2025

Cette saison, l'équipe communication avait envie de différencier et rajeunir les contenus sur Instagram de la Fédération, à l'occasion des championnats de France. Trois contenus redondants ont fait leur apparition.

## MAIS POURQUOI ?

Concept : Publication décalée avec un thème relatif au championnat, ou pas. L'idée est d'aller à la rencontre des compétiteurs sous forme de micro-trottoir très court.

Pour répondre à quels besoins / quelle stratégie ?

1. Dynamiser les contenus de la Fédération
2. Renforcer le lien de proximité entre la Fédération et les clubs

## NOUVELLE SAISON, NOUVELLE AMBITION

Concept : Suivre le binôme d'un équipage et son entraîneur le long du championnat

Pour répondre à quels besoins ? / quelle stratégie ?

1. Valoriser le rôle de l'entraîneur
2. Diversifier le contenu des championnats en mettant à l'honneur un club

## QUIZZ JURY

Concept : Sous la forme de QCM, 5 questions sont posées à l'audience, avec en fond une photo d'arbitre en pleine action, et en guise de réponse, un arbitre filmé qui donne les explications.

Pour répondre à quels besoins ? / quelle stratégie ?

1. Valoriser le rôle des arbitres sur le championnat
2. Rajeunir l'image des arbitres
3. Enseigner les règles du code des régates aux licenciés

A photograph of a rowing team in a boat on a body of water, with a bridge in the background. The image is overlaid with a dark blue gradient at the top and bottom. The text is in white, bold, sans-serif font.

# CHAMPIONNATS DE FRANCE 2025

LONGUE DISTANCE MÂCON

1 ET 2 MARS

## ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 1/2 - Exemples -



« Mais pourquoi tu t'infliges 8000m ?! 🍷 »

*Publié le mercredi 05/03*

Vues : **29 832**

Couverture : **13 284**

Interactions : **1 751**

Followers : **+25**

Répartition des followers

Follower

15 734

Non-follower

12 507



Le huit senior homme de Joinville à la conquête des championnats de France longue distance 🦊

*Publié le mardi 04/03*

Vues : **21 560**

Couverture : **8 680**

Interactions : **773**

Followers : **+1**

Répartition des followers

Follower

11 639

Non-follower

8 772

## ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 2/2 - Exemples -



Publié le samedi 01/03  
Vues : **25 489**  
Couverture : **16 173**  
Interactions : **262**  
Followers : **+0**



Publié le samedi 01/03  
Vues : **27 117**  
Couverture : **13 670**  
Interactions : **179**  
Followers : **+0**



Publié le dimanche 02/03  
Vues : **25 385**  
Couverture : **18 628**  
Interactions : **288**  
Followers : **+0**



## RELATIONS PRESSE

## 1 Communiqué de presse envoyé le 26/02

- 730 destinataires
- 31% de taux d'ouverture

## Retombées presse



Accueil / Sport / Sports nautiques / Aviron

**Aviron – championnats de France Masters longue distance : les Agenais décrochent une belle deuxième place**

la Nouvelle République.fr

**Entrée en matière intense pour la Société Nautique Châtelleraut aux championnats de France longue distance d'aviron**



Aviron

**Championnats de France longue distance : Pierre Houin et Louis Pruvost en bronze**

L'Est Républicain - 03 mars 2025 à 15:00 | mis à jour le 03 mars 2025 à 18:50 - Temps de lecture : 2 min



Médailé d'argent avec Louis Mendès l'an dernier, le champion olympique Pierre Houin a décroché la troisième place en deux de couple avec son partenaire normand de l'US Toul Louis Pruvost, ancien international junior. Photo DR

Placeholder Logo

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Mercredi 26 février

**LES CHAMPIONNATS DE FRANCE LONGUE DISTANCE : UNE ÉDITION 2025 PLEINE DE PROMESSES**

Les championnats de France longue distance 2025 se dérouleront les 1er et 2 mars



**Aviron. Le CA Nantes présent en nombre et avec ambition aux championnats de France longue distance**

Le Cercle de l'Aviron de Nantes (CAN) va envoyer un gros contingent aux championnats de France longue distance d'aviron disputée à Mâcon (Saône-et-Loire) ce samedi 1er et dimanche 2 mars 2025. Le but : créer un vrai collectif et intégrer dans le groupe les éléments les plus prometteurs.

Ouest-France  
Publié le 01/03/2025 à 07h15

Abonnez-vous

UNE PLUS TARD

Partager

Newsletter Sport

Chaque jour, l'essentiel de l'actualité sportive dans votre boîte mail.

Votre e-mail

OK



Une partie de l'équipage du Nantes, remonte en haut : Maud Sureau, Quentin Babin, Anna Frouin et Ombeline Lucas (de gauche à droite). | BAPTISTE MURA

# ANALYSE DES ARTICLES SUR LE SITE INTERNET

3 articles rédigés sur le site internet  
(1 d'annonce et 1 chaque jour)

## Statistiques récoltées les 3 jours autour de la publication

| Nom de l'article                                        | Nombre de vues | Pourcentage |
|---------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| <i>Une édition pleine de promesse<br/>(19 février)</i>  | 3064           | 17%         |
| <i>Une entrée en matière exigeante<br/>(1 mars)</i>     | 3525           | 10%         |
| <i>Une deuxième journée sous le soleil<br/>(3 mars)</i> | 3262           | 14%         |
| <i>Page du championnat</i>                              | 5405           | 19%         |

### Les sources du trafic :

- 85% Organic search
- 5% réseaux sociaux
- 5% email
- 5% referral (vient d'un autre site)

## RESSOURCES HUMAINES DÉPLOYÉES



**Melvin Lasimant** : vidéaste, il a pris les contenus vidéos pour réaliser les vidéos « Mais Pourquoi ? » et le club de Joinville

> Temps de travail = 3 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de montage vidéo

**Romain Gauthier** : community manager et journaliste : s'est chargé des contenus en direct sur les réseaux sociaux les photos et vidéos. Il coordonne le photographe mandaté par la fédération sur l'événement. Il a rédigé les articles chaque jour

> Temps de travail = 3 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de communication

**Alexis De Villèle** : chargé de l'événement : s'est chargé du lien avec le club organisateur et l'organisation des podiums

> Temps de travail = 3 jours d'événement (déplacement compris)

**Sébastien Roure** : speaker de l'événement. Un commentateur suffit sur ce championnat et un commentateur local éventuellement pour prendre le relais si besoin

> Temps de travail = 3 jours d'événement (déplacement compris)

**Photographe (Eric Marie)**



Pour ce championnat, et la tonalité que nous avons voulu lui donner en 2025, le ratio du nombre de personnes déployé a été correct.

## RÉCAPITULATIF

**12** Publications Facebook

**54** Stories Instagram

**2** Carrousels Instagram

**3** Reels Instagram



Gain d'abonnés après l'événement : **+103**

*(Période du 29/02 au 09/03)*



Gain d'abonnés après l'événement : **+147**

*(Période du 29/02 au 09/03)*

**INFO EN + : Le pôle a également loué 3 GoPro pour l'événement  
Et donc dernier Reel Instagram publié le 10 mars**

L'objectif en termes de communication de ce championnat est d'animer un public qui est en demande de compétition autre que les sélections en bateau court sur cette période de l'année, rendre le championnat attractif pour les saisons suivantes afin de le pérenniser.

Les nouveaux formats proposés ont très bien fonctionné, ce qui conforte le choix éditorial instauré.

Côté presse : un oubli d'envoi du communiqué de presse post-événement. Cela nous a peut-être desservi face à une PQR très active.

**TOTAL DÉPENSÉ (HORS TEMPS RH) SUR CE CHAMPIONNAT = 2 667 €**

A photograph of two rowers in a double scull on a body of water, with a green shoreline in the background. The image is overlaid with a semi-transparent green filter and white text. The text 'CHAMPIONNATS DE FRANCE' is prominently displayed in the center, with '2025' written vertically to the right. Below this, 'BATEAUX COURTS' and 'CAZAUBON' are written in a smaller font, followed by the dates '11 AU 13 AVRIL'. Logos for 'world rowing', 'FRA', and 'CNR' are visible on the side of the boat.

# CHAMPIONNATS DE FRANCE

2025

BATEAUX COURTS CAZAUBON

11 AU 13 AVRIL

world rowing

FRA

CNR

Philips

# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 1/2 - Exemples -



Mais pourquoi parle-t-on du fameux rendez-vous à la digue ?

*Publié le jeudi 10/04*

Vues : **28 298**

Couverture : **11 303**

Interactions : **1 684**

Followers : **+11**

Répartition des followers

Follower

18 981

Non-follower

7 732



Suivi de Milla Massemin et son entraîneur  
Léo Ronchard 🙌

*Publié le vendredi 18/04*

Vues : **25 469**

Couverture : **10 242**

Interactions : **1 271**

Followers : **+2**

Répartition des followers

Follower

15 136

Non-follower

9 064

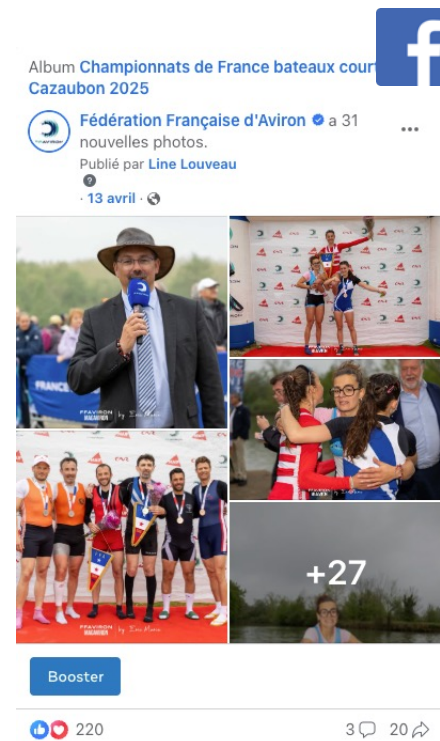
# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 2/2 - Exemples -



Publié le dimanche 13/04  
Vues : **27 893**  
Couverture : **25 384**  
Interactions : **506**  
Followers : **+0**



Publié le dimanche 13/04  
Vues : **36 851**  
Couverture : **23 008**  
Interactions : **298**  
Followers : **+0**



Publié le dimanche 13/04  
Vues : **35 158**  
Couverture : **22 687**  
Interactions : **237**  
Followers : **+0**



# ACTIONS DE COMMUNICATION : RETRANSMISSION LIVE VIDÉO



## Type d'appareil

Durée de visionnage (heures) · Depuis la mise en ligne (depuis toujours)



Vues : 25 000 (dont 17 000 en live)  
 Pics de vues simultanées : 1 225  
 Durée moyenne de visionnage : 10min 37  
 % moyen de vidéo regardé : 4,2%  
 Abonnés : +17

Coût :  
 14 725 € TTC production vidéo  
 3 840 € TTC location écran géant  
**TOTAL : 18 565 €**



## RELATIONS PRESSE

## 2 communiqués de presse



CHAMPIONNATS DE FRANCE BATEAUX COURTS  
2025 : UNE NOUVELLE PAGE QUI S'OUVRE POUR  
L'AVIRON FRANÇAIS

Envoyé le 07/04

- 1 322 destinataires
- 35% de taux d'ouverture

Envoyé le 14/04

- 1 308 destinataires
- 24% de taux d'ouverture

voir les directs (1)

**L'EQUIPE**

Aviron, Championnats de France bateaux courts

**Hugo Boucheron quatrième temps de la tête  
de rivière en ouverture des Championnats de  
France bateaux courts**

Retombées presse

voir les directs (4)

**L'EQUIPE**

**Devancé en demies, Hugo Boucheron se  
présente en outsider pour la finale du skiff  
aux Championnats de France bateaux courts**



Hugo Boucheron a été devancé en demi-finales du skiff par Théophile Onfroy. (Facebook/Hugo Boucheron - Aviron)

Ce samedi, aux Championnats de France bateaux courts de Cazaubon (Gers), Hugo Boucheron a été devancé en demi-finales du skiff par Théophile Onfroy. La finale de dimanche s'annonce disputée.

**L'EST**  
Républicain

Actualité ▾ Régions ▾ Faits-divers ▾ Sport ▾ Vidéos ▾

**ER Quatre titres lorrains à Cazaubon**

Dix équipes lorraines ont réussi à entrer en finales A des championnats de France bateaux courts, qui se tenaient à Cazaubon du 11 au 13 avril, remportant cinq médailles dont quatre en or.

L'Est Républicain – 13 avr. 2025 à 18:35 | mis à jour le 13 avr. 2025 à 21:30 – Temps de lecture : 2 min

**LA DÉPÊCHE**

16° / 30° Toulouse

Rechercher Journaux

mercredi 09 juillet 2025, Sainte-Anne

Accueil / Sport / Sports nautiques

**Championnats de France d'aviron au lac de l'Uby de  
Cazaubon du vendredi 11 au dimanche 13 avril**



# ANALYSE DES ARTICLES SUR LE SITE INTERNET

4 articles rédigés sur le site internet  
(1 d'annonce et 1 chaque jour)

Statistiques récoltées les 3 jours autour de la publication

| Nom de l'article                                                | Nombre de vues | Pourcentage |
|-----------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| <i>Nouvelle donne pour le rendez-vous à la digue (07 avril)</i> | 4129           | 19%         |
| <i>Premiers débats sur l'Uby (11 avril )</i>                    | 3932           | 8%          |
| <i>On connaît désormais les finalistes (12 avril)</i>           | 4203           | 10%         |
| <i>Du beau spectacle sur l'Uby (13 avril)</i>                   | 3701           | 11%         |
| <i>Page du championnat</i>                                      | 8383           | 20%         |

## Les sources du trafic :

- 73% Organic search
- 18% réseaux sociaux
- 5% email
- 2% organic vidéo
- 2% referral (vient d'un autre site)

## RESSOURCES HUMAINES DÉPLOYÉES



**Melvin Lasimant** : vidéaste, il a pris les contenus vidéos pour réaliser les vidéos « Mais Pourquoi ? » et Milla Massemin avec Léo Ronchard

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de montage vidéo

**Romain Gauthier** : community manager : s'est chargé des contenus en direct sur les réseaux sociaux les photos et vidéos. Il coordonne le photographe mandaté par la fédération sur l'événement.

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de communication

**Pauline Parsy et Gwendal Le Moigne** : lien avec le club organisateur, la société de production et l'organisation des podiums

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris) X 2

**Sébastien Roure et Luc Poncelet** : speakers de l'événement. Deux commentateurs absolument nécessaires pour ce championnat notamment avec la retransmission live.

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris)

**Mag Aviron (Fabrice Petit)** : rédaction des articles pour la Ffaviron

**Photographe : Eric Marie**

**Production vidéo** : Marie Image Production équipe de 6 personnes

**Ecran géant** : 1 technicien écran géant



Pour ce championnat, et la tonalité que nous avons voulu lui donner en 2025, le ratio du nombre de personnes déployé a été correct.

## RÉCAPITULATIF

**43** Publications Facebook

**98** Stories Instagram

**4** Carrousels Instagram

**11** Reels Instagram



Gain d'abonnés après l'événement : **+174**

*(Période du 1er au 15 avril)*



Gain d'abonnés après l'événement : **+219**

*(Période du 1er au 15 avril)*

L'objectif en termes de communication pour ce championnat est de valoriser LE championnat qui réunit l'élite de l'aviron français et qui est une étape de sélection pour rejoindre les rangs de l'équipe de France (junior, senior, para aviron).

Sur ce championnat, une vidéo supplémentaire sous forme de micro-trottoir avec un quizz sur les palettes a été réalisée, et très appréciée.

Le live révèle de bons chiffres, mais reste mesuré en termes de portée vs les publications traditionnelles réalisées.

C'est le seul championnat national qui attire la presse nationale : l'Equipe

TOTAL DÉPENSÉ (HORS TEMPS RH) SUR CE CHAMPIONNAT = **22 800 €**



# CHAMPIONNATS DE FRANCE

2025

AVIRON DE MER AIX-LES-BAINS

8 AU 11 MAI

# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 1/2 - Exemples -



Publié le vendredi 09/05

Vues : **58 431**

Couverture : **26 677**

Interactions : **2 798**

Followers : **+26**



Publié le vendredi 09/05

Vues : **26 137**

Couverture : **11 130**

Interactions : **1 403**

Followers : **+4**



# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 2/2 - Exemples -



Publié le jeudi 08/05  
Vues : **66 093**  
Couverture : **52 970**  
Interactions : **272**  
Followers : **+0**



Publié le jeudi 08/05  
Vues : **93 982**  
Couverture : **69 710**  
Interactions : **447**  
Followers : **+0**



Publié le jeudi 08/05  
Vues : **93 982**  
Couverture : **69 710**  
Interactions : **447**  
Followers : **+0**



# RELATIONS PRESSE

2 communiqués de presse

Placeholder Logo COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Mardi 6 mai

RENDEZ-VOUS SUR LE LAC DU BOURGET POUR  
LE BEACH ROWING SPRINT ET L'ENDURO

Envoyé le 06/05

- 1 308 destinataires
- 40% de taux d'ouverture

Envoyé le 13/05

- 1 301 destinataires
- 38% de taux d'ouverture

## Retombées presse

**LE DAUPHINÉ**  
libéré

**SAVOIE NEWS**

**SUD  
OUEST**

ouest  
france

**SPORTMAG**

3 auvergne  
rhône-alpes

[changer de région](#)

Accueil / Auvergne-Rhône-Alpes / Savoie

**"Les conditions sont très stables" : pourquoi le lac du Bourget accueille les Championnats de France d'aviron de mer**

# ANALYSE DES ARTICLES SUR LE SITE INTERNET

5 articles rédigés sur le site internet  
(1 d'annonce et 1 chaque jour)

Statistiques récoltées les 3 jours autour de la publication

| Nom de l'article                                        | Nombre de vues | Pourcentage |
|---------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| <i>Rdv sur le lac du bourget (05 mai)</i>               | 2500           | 9%          |
| <i>Premières médailles sur le bourget (8 mai)</i>       | 1849           | 7%          |
| <i>Une fin ensoleillée (9 mai)</i>                      | 1487           | 6%          |
| <i>Journée chargée sous le soleil savoyard (10 mai)</i> | 1358           | 5%          |
| <i>La matinée des mixtes (11 mai)</i>                   | 1231           | 5%          |
| <i>Page du championnat</i>                              | 4028           | 14%         |

## Les sources du trafic :

- 83% Organic search
- 8% réseaux sociaux
- 6% email
- 3% referral (vient d'un autre site)

# RESSOURCES HUMAINES DÉPLOYÉES



**Romain Gauthier** : community manager : s'est chargé des contenus en direct sur les réseaux sociaux les photos et vidéos. Il coordonne le photographe mandaté par la fédération sur l'événement.

> Temps de travail = 5 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de communication

**Gwendal Le Moigne et Virginie Ranvier** : chargés de l'événement. Lien avec le club organisateur, et l'organisation des podiums

> Temps de travail = 5 jours d'événement (déplacement compris) X 2

**Sébastien Roure** : speaker de l'événement.

> Temps de travail = 5 jours d'événement (déplacement compris)

**Mag Aviron (Fabrice Petit)** : rédaction des articles pour la FFaviron

**Marie Image Production** : Alexis Marie : réalisation de 2 vidéos pour la FFaviron sur le BRS, avec du contenu pour être envoyé aux médias

**Photographe** : Eric Marie

> Il n'était pas nécessaire d'être deux personnes chargées de l'événement sur ce championnat.



Pour ce championnat, et la tonalité que nous avons voulu lui donner en 2025, le ratio du nombre de personnes déployé a été trop important. Il semblait risqué d'envoyer Gwendal tout seul ne sachant pas si un live vidéo aurait lieu. Au final, Gwendal et Virginie n'étaient pas surchargés.

# RÉCAPITULATIF

**22** Publications Facebook

**150** Stories Instagram

**5** Carrousels Instagram

**3** Reels Instagram



Gain d'abonnés après l'événement : **+154**

(Période du 1er au 15 mai)



Gain d'abonnés après l'événement : **+247**

(Période du 1er au 15 mai)

L'objectif en termes de communication de ce championnat est de séduire notre communauté et rendre attractif l'aviron de mer, encore plus le beach rowing, discipline olympique à Los Angeles.

- Susciter des vocations, de la ferveur populaire
- Intéresser les médias

Les vidéos réalisées par Alexis Marie sur place ont permis de mettre en avant la discipline auprès des médias (même si ce ne sont pas les plus grosses audiences enregistrées sur les réseaux sociaux, car pas montées avec l'outil Instagram).

TOTAL DÉPENSÉ (HORS TEMPS RH) SUR CE CHAMPIONNAT = **8 750 €**

A photograph of four female rowers in a boat on a river, with trees in the background. The image is overlaid with a semi-transparent teal banner containing white text.

# CHAMPIONNATS DE FRANCE

2025

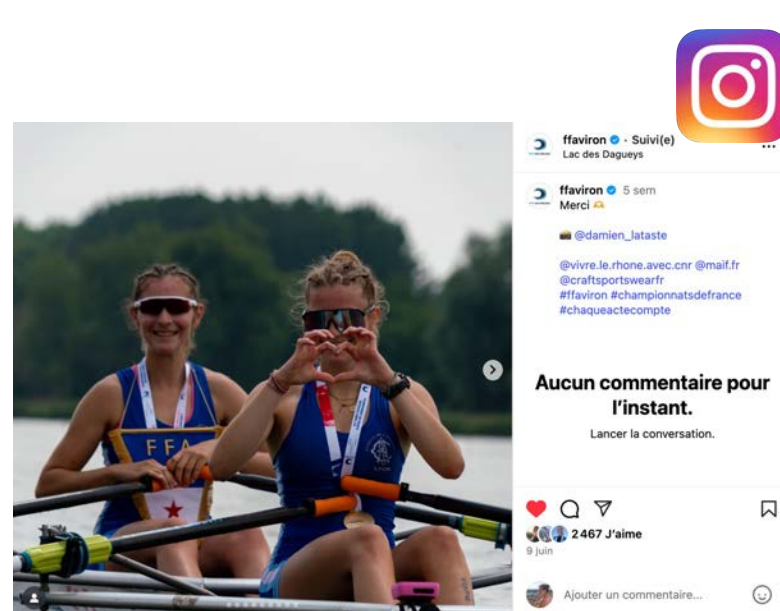
BATEAUX LONGS  
SÉNIORS SPRINTS

LIBOURNE  
6 AU 8 JUIN

# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 1/3 - Exemples -



Publié le lundi 02/06  
Vues : **35 460**  
Couverture : **15 907**  
Interactions : **1 359**  
Followers : **+8**



Publié le lundi 09/06  
Vues : **49 686**  
Couverture : **17 869**  
Interactions : **2 553**  
Followers : **+10**



# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 2/3 - Exemples -



*Mais pourquoi s'entraîner autant pour ne ramer que 500m ?!*

*Publié le vendredi 06/06*

**Vues : 27 569**

**Couverture : 11 536**

**Interactions : 1 484**

**Followers : +22**

Répartition des followers



*Quatre qui ne font qu'un 🐉*

*Publié le mercredi 11/06*

**Vues : 26 079**

**Couverture : 8 989**

**Interactions : 1 343**

**Followers : +1**



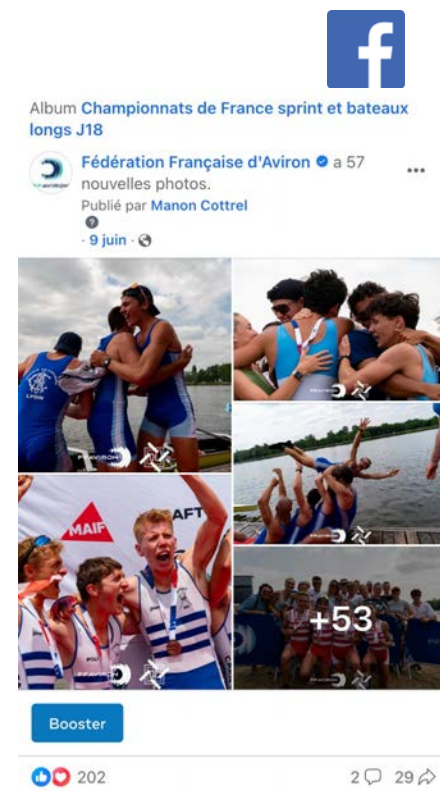
# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 3/3 - Exemples -



Publié le dimanche 08/06  
Vues : **37 795**  
Couverture : **19 906**  
Interactions : **335**  
Followers : **+0**



Publié le dimanche 08/06  
Vues : **31 376**  
Couverture : **19 403**  
Interactions : **307**  
Followers : **+0**



Publié le lundi 09/06  
Vues : **21 393**  
Couverture : **12 053**  
Interactions : **217**  
Followers : **+0**



## ACTIONS DE COMMUNICATION : RETRANSMISSION LIVE VIDÉO



### SPRINT

Vues : 15 700 (dont 8 000 en live)  
Spectateurs uniques : 8 000  
Pics de vues simultanées : 706  
Durée moyenne de visionnage : 6min 59  
% moyen de vidéo regardé : 3,9%  
Abonnés : +18

#### Type d'appareil

Durée de visionnage (heures) · Depuis la mise en ligne (depuis toujours)



### J18

Vues : 14 000 (dont 6 000 en live)  
Spectateurs uniques : 7 900  
Pics de vues simultanées : 645  
Durée moyenne de visionnage : 9min 34  
% moyen de vidéo regardé : 5,3%  
Abonnés : +25

#### Coût :

16 231 € TTC production vidéo  
4 122 € TTC location écran géant  
**TOTAL : 20 353 €**



## RELATIONS PRESSE

### 1 communiqué de presse

Placeholder Logo

#### COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Jeudi 5 juin

LE LAC DES DAGUEYS, LIEU DE RENDEZ-VOUS  
POUR LES CHAMPIONNATS DE FRANCE BATEAUX  
LONGS J18 ET LES SPRINTS SENIORS !

### Retombées presse

LA DÉPÊCHE

DNA Dernières  
Nouvelles  
d'Alsace

L'hebdo de la région libournaise  
le RÉSISTANT

L'EST  
Républicain

Midi Libre

ouest  
france



### Aviron (Championnats de France sprint) : neuf bateaux picards à Libourne

Neuf embarcations picardes sont attendues aux Championnats de France de sprint, du 6 au 8 juin à Libourne, dont trois de Compiègne, le club phare.

Envoyé le 05/06

- 1 274 destinataires
- 29% de taux d'ouverture

# ANALYSE DES ARTICLES SUR LE SITE INTERNET

4 articles rédigés sur le site internet  
(1 d'annonce et 1 chaque jour)

*Statistiques récoltées les 3 jours autour de la publication*

| Nom de l'article                                                    | Nombre de vues | Pourcentage |
|---------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| <i>Le lac des dagueys, lieu de rdv des J18 et seniors (04 juin)</i> | 3878           | 10%         |
| <i>Une première journée explosive sur 500m (6 juin)</i>             | 2940           | 6%          |
| <i>La compétition s'intensifie à Libourne (7 juin)</i>              | 3096           | 7%          |
| <i>Une dernière journée riche en médailles (8 juin)</i>             | 2589           | 8%          |
| <i>Page du championnat</i>                                          | 3601           | 9%          |

## Les sources du trafic :

- 89% Organic search
- 6% réseaux sociaux
- 3% email
- 2% referral (vient d'un autre site)

# RESSOURCES HUMAINES DÉPLOYÉES



**Manon Cottrel** : community manager : s'est chargé des contenus en direct sur les réseaux sociaux les photos et vidéos. Il coordonne le photographe mandaté par la fédération sur l'événement.

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de communication

**Pauline Parsy et Gwendal Le Moigne** : chargée de l'événement. Lien avec le club organisateur, et l'organisation des podiums, et tout la partie logistique complexe sur cette édition à Libourne (500m au départ, etc).

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris) X 2

**Melvin Lasimant** : vidéaste, il a pris les contenus vidéos pour réaliser les vidéos « Mais Pourquoi ? » et Meulan-les-Mureaux avec son quatre mixte.

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de montage vidéo

**Luc Poncelet et Mathieu Lucchini** : speakers de l'événement. Nécessaire d'avoir 2 speakers étant donné la densité du programme et le live

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris)

**Photographe : Damien Lataste**

**Production Live : Marie Image Production**

Une équipe de 7 personnes

**Ecran géant** : 1 technicien



Pour ce championnat, et la tonalité que nous avons voulu lui donner en 2025, le ratio du nombre de personnes déployé a été correct.

# RÉCAPITULATIF

**12** Publications Facebook

**61** Stories Instagram

**4** Carrousels Instagram

**3** Reels Instagram



Gain d'abonnés après l'événement : **+118**

(Période du 2 au 13 juin)



Gain d'abonnés après l'événement : **+223**

(Période du 2 au 13 juin)

Ce championnat nous montre que les vidéos MAIS POURQUOI ? Et le suivi d'un équipage avec un entraîneur a moins bien fonctionné qu'à Cazaubon/Mâcon, et moins que des vidéos ou photos de podium.

Peut-être une explication via un contexte de championnat compliqué avec les courses sur 500m, qui se sont déroulées au niveau de la zone de départ.

Les statistiques des deux lives – un le matin pour les sprints, un l'après-midi pour les J18 – sont assez équivoques : beaucoup de dépenses pour un ratio de nombre de vues assez faible vs d'une part le nombre de licenciés d'aviron, d'autre part le nombre de personnes que nous souhaiterions toucher.

Côté presse : oubli de l'envoi du communiqué de presse à la fin de l'événement, ce qui nous a peut-être desservi face à une PQR toujours très active.

TOTAL DÉPENSÉ (HORS TEMPS RH) SUR CE CHAMPIONNAT = **19 700 €**

# CHAMPIONNAT NATIONAL JEUNE



# CHAMPIONNATS DE FRANCE MASTER



BRIVE-LA-GAILLARDE  
2025

# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 1/2 - Exemples -



*Mais pourquoi les masters font autant de courses ?!*

Publié le samedi 28/06  
Vues : **22 459**  
Couverture : **9 785**  
Interactions : **1 090**  
Followers : **+7**



*Mise en avant du rôle de barreur*

Publié le mercredi 02/07  
Vues : **26 841**  
Couverture : **9 908**  
Interactions : **1 302**  
Followers : **+0**



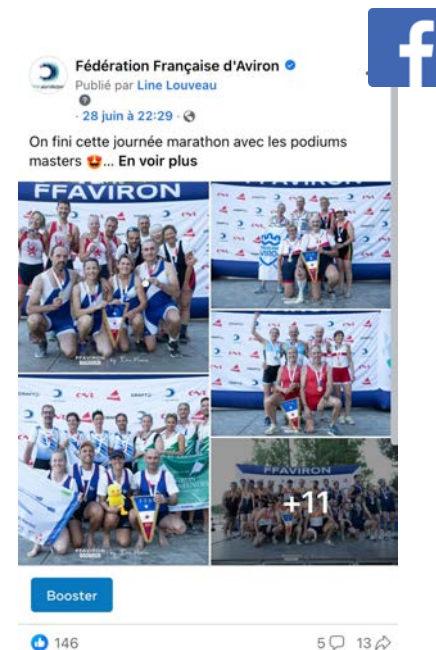
# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 2/2 - Exemples -



Publié le dimanche 29/06  
Vues : **35 649**  
Couverture : **26 339**  
Interactions : **222**  
Followers : **+0**



Publié le vendredi 27/06  
Vues : **29 400**  
Couverture : **14 614**  
Interactions : **263**  
Followers : **+0**



Publié le samedi 28/06  
Vues : **23 160**  
Couverture : **12 494**  
Interactions : **154**  
Followers : **+0**



## RELATIONS PRESSE

### 1 communiqué de presse

Placeholder Logo

#### COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Jeudi 26 juin

CAP SUR BRIVE POUR UNE ÉDITION RECORD

Envoyé le 26/06

- 1 262 destinataires
- 40% de taux d'ouverture



### Retombées presse

# LA MONTAGNE

LA DÉPÊCHE

LE DAUPHINÉ  
libéré

La gazette  
Val d'Oise

ici

ouest  
france

la Nouvelle  
République.fr

# ANALYSE DES ARTICLES SUR LE SITE INTERNET

4 articles rédigés sur le site internet  
(1 d'annonce et 1 chaque jour)

Statistiques récoltées les 3 jours autour de la publication

| Nom de l'article                                                              | Nombre de vues | Pourcentage |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| <i>Cap sur Brive pour une édition record (25 juin)</i>                        | 4938           | 8%          |
| <i>Les masters lancent le championnat à Brive (27 juin)</i>                   | 1707           | 3%          |
| <i>Sous une chaleur accablante, les J14 entrent en lice à Brive (28 juin)</i> | 2426           | 6%          |
| <i>Clap de fin sur le Lac de Causse (29 juin)</i>                             | 2149           | 5%          |
| <i>Page du championnat</i>                                                    | 1252           | 3%          |

## Les sources du trafic :

- 80% Organic search
- 7% réseaux sociaux
- 11% email
- 2% referral (vient d'un autre site)

# RESSOURCES HUMAINES DÉPLOYÉES



**Romain Gauthier** : community manager : s'est chargé des contenus en direct sur les réseaux sociaux les photos et vidéos. Il coordonne le photographe mandaté par la fédération sur l'événement.

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de communication

**Pauline Parsy** : chargée de l'événement. Lien avec le club organisateur, et l'organisation des podiums, et tout la partie logistique complexe sur cette édition avec un gros volumen de participant et la canicule

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris)

**Melvin Lasimant** : vidéaste, il a pris les contenus vidéos pour réaliser les vidéos « Mais Pourquoi ? » et une vidéo pour mettre en avant le rôle du barreur

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de montage vidéo

**Luc Poncelet et Sébastien Roure** : speakers de l'événement. Nécessaire d'avoir 2 speakers étant donné la densité du programme

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris)

**Photographe : Damien Lataste**



Pour ce championnat, et la tonalité que nous avons voulu lui donner en 2025, le ratio du nombre de personnes déployé a été correct.

## RÉCAPITULATIF

**23** Publications Facebook

**40** Stories Instagram

**2** Carrousels Instagram

**3** Reels Instagram



Gain d'abonnés après l'événement : **+197**

*(Période du 18 juin au 2 juillet)*



Gain d'abonnés après l'événement : **+267**

*(Période du 18 juin au 2 juillet)*

Ce championnat nous montre que les vidéos MAIS POURQUOI ? Et la mise en valeur du rôle du barreur sont des contenus novateurs qui fonctionnent bien.  
Conditions de travail complexes sur ce championnat avec la canicule.

Côté presse : le communiqué de presse post-événement a été oublié, ce qui nous a peut-être desservi face à une PQR toujours très investie.

TOTAL DÉPENSÉ (HORS TEMPS RH) SUR CE CHAMPIONNAT = **3 400 €**

A rowing team in a boat on a lake, with spectators in the background. The image is overlaid with a semi-transparent teal filter.

# CHAMPIONNATS DE FRANCE 2025

J16 / U23 4 AU 6 JUILLET VICHY

# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 1/2 - Exemples -



*Quizz combinaisons*

*Publié le vendredi 04/07*

Vues : **26 359**

Couverture : **10 591**

Interactions : **1 306**

Followers : **+4**



*Mais pourquoi le combo claquettes / chaussettes ?!*

*Publié le samedi 05/07*

Vues : **25 397**

Couverture : **10 122**

Interactions : **1 188**

Followers : **+1**



*Deux sœurs dans un même bateau*

*Publié le mardi 08/07*

Vues : **23 886**

Couverture : **9 007**

Interactions : **909**

Followers : **+2**



# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 2/2 - Exemples -



Fédération Française d'Aviron

Publié par Line Louveau · 6 juillet à 17:46 ·

C'est la fin pour ces championnats de France J16 et U23 à Vichy 🔥 ... En voir plus



Booster

226

34

Publié le dimanche 06/07

Vues : 35 743

Couverture : 20 199

Interactions : 241

Followers : +0



Fédération Française d'Aviron

Publié par Line Louveau · 5 juillet à 19:52 ·

Après une belle deuxième journée consacrée aux demi-finales des J16 et U23, nous connaissons l'ensemble des finalistes 🏆 ... En voir plus



Booster

212

16

Publié le samedi 05/07

Vues : 27 800

Couverture : 16 701

Interactions : 228

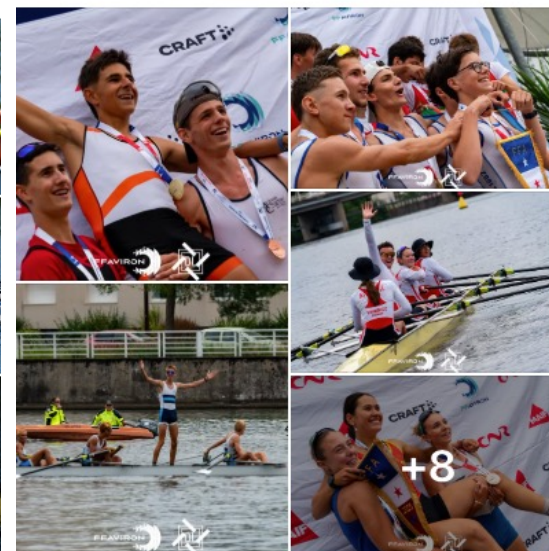
Followers : +0



Fédération Française d'Aviron

Publié par Line Louveau · 6 juillet à 14:14 ·

Une matinée magique sur le lac d'Allier pour les finales des J16 🏆 ... En voir plus



Booster

164

7

Publié le dimanche 06/07

Vues : 25 170

Couverture : 14 750

Interactions : 170

Followers : +0



## RELATIONS PRESSE



2 communiqués de presse



COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Mercredi 2 juillet

DERNIER GRAND RENDEZ-VOUS DE LA SAISON  
POUR LES JEUNES À VICHY

### Retombées presse



Envoyé le 02/07

- 1 236 destinataires
- 46% de taux d'ouverture

Envoyé le 07/07

- 1 234 destinataires
- 40% de taux d'ouverture



## LA MONTAGNE

## LE DAUPHINÉ

libéré



# ANALYSE DES ARTICLES SUR LE SITE INTERNET

4 articles rédigés sur le site internet  
(1 d'annonce et 1 chaque jour)

*Statistiques récoltées les 3 jours autour de la publication*

| Nom de l'article                                       | Nombre de vues | Pourcentage |
|--------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| Dernier grand rendez-vous national à Vichy (2 juillet) | 2439           | 10%         |
| Des débuts maîtrisés pour les J16 (4 juillet)          | 8147           | 21%         |
| Les finalistes sont connus à Vichy (5 juillet)         | 8673           | 26%         |
| Du suspense et de l'émotion à Vichy (6 juillet)        | 1030           | 4%          |
| Page du championnat                                    | 1459           | 4%          |

**Les sources du trafic :**

- 78% Organic search
- 17% réseaux sociaux
- 3% email
- 2% referral (vient d'un autre site)

# RESSOURCES HUMAINES DÉPLOYÉES



**Romain Gauthier** : community manager : s'est chargé des contenus en direct sur les réseaux sociaux les photos et vidéos. Il coordonne le photographe mandaté par la fédération sur l'événement.

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de communication

**Angèle Frazzetta** : chargée de l'événement. Lien avec le club organisateur, et l'organisation des podiums, et toute la partie logistique complexe sur cette édition avec un gros volume de participant et la canicule

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris)

**Melvin Lasimant** : vidéaste, il a pris les contenus vidéos pour réaliser les vidéos « Mais Pourquoi ? » et une vidéo pour mettre en avant le rôle du barreur

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de montage vidéo

**Luc Poncelet et Mathieu Lucchini** : speakers de l'événement. Nécessaire d'avoir 2 speakers étant donné la densité du programme

> Temps de travail = 4 jours d'événement (déplacement compris)

**Photographe : Damien Lataste**



Pour ce championnat, et la tonalité que nous avons voulu lui donner en 2025, le ratio du nombre de personnes déployé a été correct.

# RÉCAPITULATIF

**13** Publications Facebook

**96** Stories Instagram

**3** Carrousels Instagram

**5** Reels Instagram



Gain d'abonnés après l'événement : **+167**

*(Période du 30 juin au 11 juillet)*



Gain d'abonnés après l'événement : **+278**

*(Période du 30 juin au 11 juillet)*

Lors de ce championnat, plusieurs stories Instagram nouvelles ont été réalisées :

- L'invitation à venir commenter les courses
- Les différents jeunes qui se sont essayés aux commentaires

Sur ce championnat, une vidéo micro-trottoir sous forme de quizz sur les combinaisons de clubs a été réalisée.

Beaucoup d'efforts fournis pour diversifier les contenus, et cela se ressent par le gain d'abonnés à l'issue du championnat.

TOTAL DÉPENSÉ (HORS TEMPS RH) SUR CE CHAMPIONNAT = **3 600 €**

A photograph of several rowers in white shirts and dark vests, captured in a rowing stroke on a body of water. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter and serves as the background for the event title.

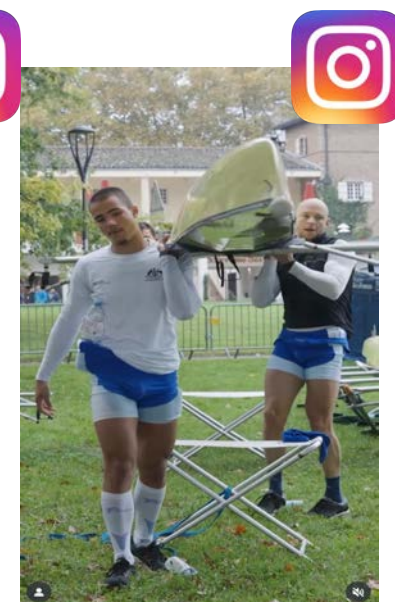
# CHAMPIONNATS DE FRANCE

2025

BÂTEAUX LONGS MÂCON

11 ET 12 OCTOBRE

# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 1/2 - Exemples -



*Mais pourquoi les barreurs crient-ils autant ?* *Quelle matinée nous avons vécue sur les bords de Saône*

**Publié le samedi 11/10**

**Vues : 36 450**

**Couverture : 17 903**

**Interactions : 1 981**

**Followers : +39**

Répartition des followers



**Publié le samedi 12/10**

**Vues : 57 685**

**Couverture : 14 344**

**Interactions : 1 579**

**Followers : +7**

Répartition des followers



*Jeunesse et expérience – un bateau pour la transmission*

**Publié le mercredi 15/10**

**Vues : 53 492**

**Couverture : 23 842**

**Interactions : 2 905**

**Followers : +23**

Répartition des followers



# ACTIONS DE COMMUNICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX - 2/2 - Exemples -

**Fédération Française d'Aviron** •  
Publié par Line Louveau • 11 octobre, 09:05 •

C'est parti pour cette première journée des championnats de France bateaux longs à Mâcon 🔥  
Suivez les résultats en direct 📺 <https://ffaviron.regatta.time-team.fr/cdfbls/2025/live>  
CNR MAIF Craft Sportswear Ville de Mâcon Département de Saône-et-Loire  
#championnatsdefrance #aviron



Voir les statistiques et les publicités

Booster la publication

👍 Ville de Mâcon et 142 autres personnes 9 partages

Publié le samedi 11/10  
Vues : **17 878**  
Couverture : **11 759**  
Interactions : **152**  
Followers : **+0**



**Fédération Française d'Aviron** • a 108 nouvelles photos.  
Publié par Line Louveau • 11 octobre, 19:33 •



Voir les statistiques et les publicités

Booster la publication

👍 Ville de Mâcon, L'AVI SOURIRE et 137 autres personnes 2 commentaires 23 partages

Publié le samedi 11/10  
Vues : **19 248**  
Couverture : **9 324**  
Interactions : **149**  
Followers : **+0**



**Fédération Française d'Aviron** •  
Publié par Line Louveau • 13 octobre à 12:54 •

Découvrez les podiums des championnats de France bateaux longs 2025 🔥 ... En voir plus



Booster

👍 130 22

Publié le lundi 12/10  
Vues : **20 043**  
Couverture : **10 764**  
Interactions : **147**  
Followers : **+0**



## RELATIONS PRESSE

2 communiqués de presse



COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Mercredi 8 octobre

CAP SUR MÂCON POUR LES CHAMPIONNATS DE FRANCE BATEAUX LONGS SENIOR

Envoyé le 08/10

- 1 175 destinataires
- 31% de taux d'ouverture

Envoyé le 13/10

- 1 170 destinataires
- 28% de taux d'ouverture

### Retombées presse



LA MONTAGNE

LE DAUPHINÉ  
libéré



# ANALYSE DES ARTICLES SUR LE SITE INTERNET

3 articles rédigés sur le site internet  
(1 d'annonce et 1 vendredi, 1 dimanche)

*Statistiques récoltées les 3 jours autour de la publication*

| Nom de l'article                                                         | Nombre de vues | Pourcentage |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| Cap sur Mâcon pour les championnats de France bateaux longs 2025 (3 oct) | 1121           | 6%          |
| Premiers affrontements sur le Breuil à Macôn (11 oct)                    | 2748           | 7%          |
| Du spectacle pour clôturer la saison nationale 2025 (13 oct)             | 1408           | 5%          |
| Page du championnat                                                      | 1031           | 7%          |

## Les sources du trafic :

- 85% Organic search
- 10% réseaux sociaux
- 1% email
- 4% referral (vient d'un autre site)

## RESSOURCES HUMAINES DÉPLOYÉES



**Romain Gauthier** : community manager : s'est chargé des contenus en direct sur les réseaux sociaux les photos et vidéos. Il coordonne le photographe mandaté par la fédération sur l'événement + Malo le droniste.

> Temps de travail = 3 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de communication

**Pauline Parsy** : chargée de l'événement. Lien avec le club organisateur, et l'organisation des podiums, et toute la partie logistique

> Temps de travail = 3 jours d'événement (déplacement compris)

**Nolan Pialat** : en charge de la boutique fédérale et soutien à l'événementiel

> Temps de travail = 3 jours d'événement (déplacement compris)

**Melvin Lasimant et Antonin Lesage** : vidéaste, il a pris les contenus vidéos pour réaliser les vidéos « Mais Pourquoi ? » et une vidéo en immersion avec le 4-SH du CA Lyon

> Temps de travail = 3 jours d'événement (déplacement compris) + 3 jours de montage vidéo

**Sébastien Roure** : speaker de l'événement. Il y avait également les 2 Jean-Pierre, finalement nécessaire à Mâcon si les podiums sont après chaque course

> Temps de travail = 3 jours d'événement (déplacement compris)

**Photographe** : Frank Leloire puis Eric Marie

**Droniste** : Malo (Marie Image Production)



Pour ce championnat, la question se pose d'avoir une personne mobilisée pour gérer la boutique fédérale (peu de recettes avec ce public).

## RÉCAPITULATIF

**11** Publications Facebook**37** Stories Instagram**3** Carrousels Instagram**5** Reels InstagramGain d'abonnés après l'événement : **+138***(Période du 02 au 23 octobre)*Gain d'abonnés après l'événement : **+315***(Période du 02 au 23 octobre)*

Ce championnat avait un staff étoffé en termes de communication. Cela nous a permis de réaliser une vidéo de l'équipage du 4- du CA Lyon assez complète, avec plusieurs angles de vue car filmé à deux caméras.

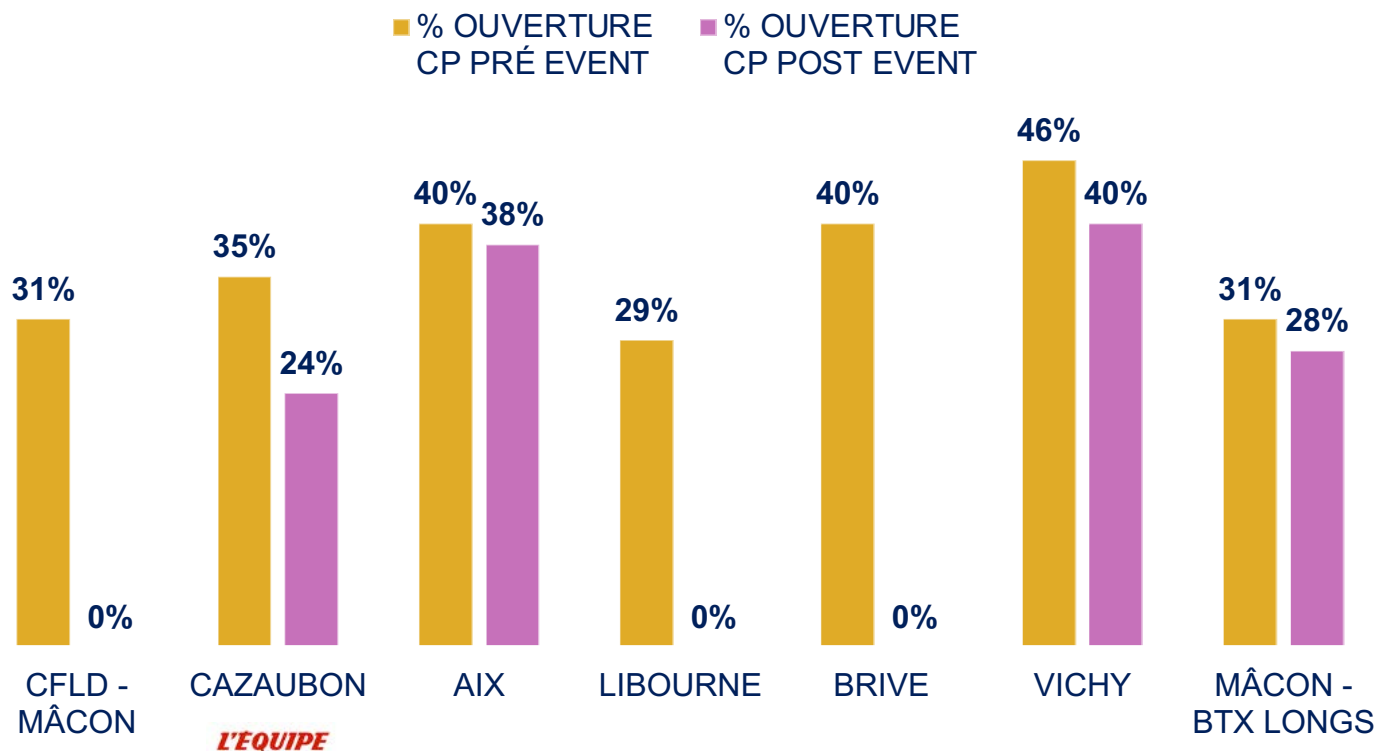
C'était également le dernier championnat de notre apprenti Melvin, qui a pour l'occasion réalisé une vidéo « Mais pourquoi c'est fini ? » puisqu'il avait créé du lien avec notre audience tout au long des championnats de l'année.

Nous avons aussi des vues drone avec Marie Image Production, qui ont pu mettre en avant les arrivées serrées dans la catégorie reine : finale A du 8+SF et 8+ SH. Des vidéos spécifiques uniquement avec vues drone ont été relayées par la suite.

TOTAL DÉPENSÉ (HORS TEMPS RH) SUR CE CHAMPIONNAT = **3 200 €**

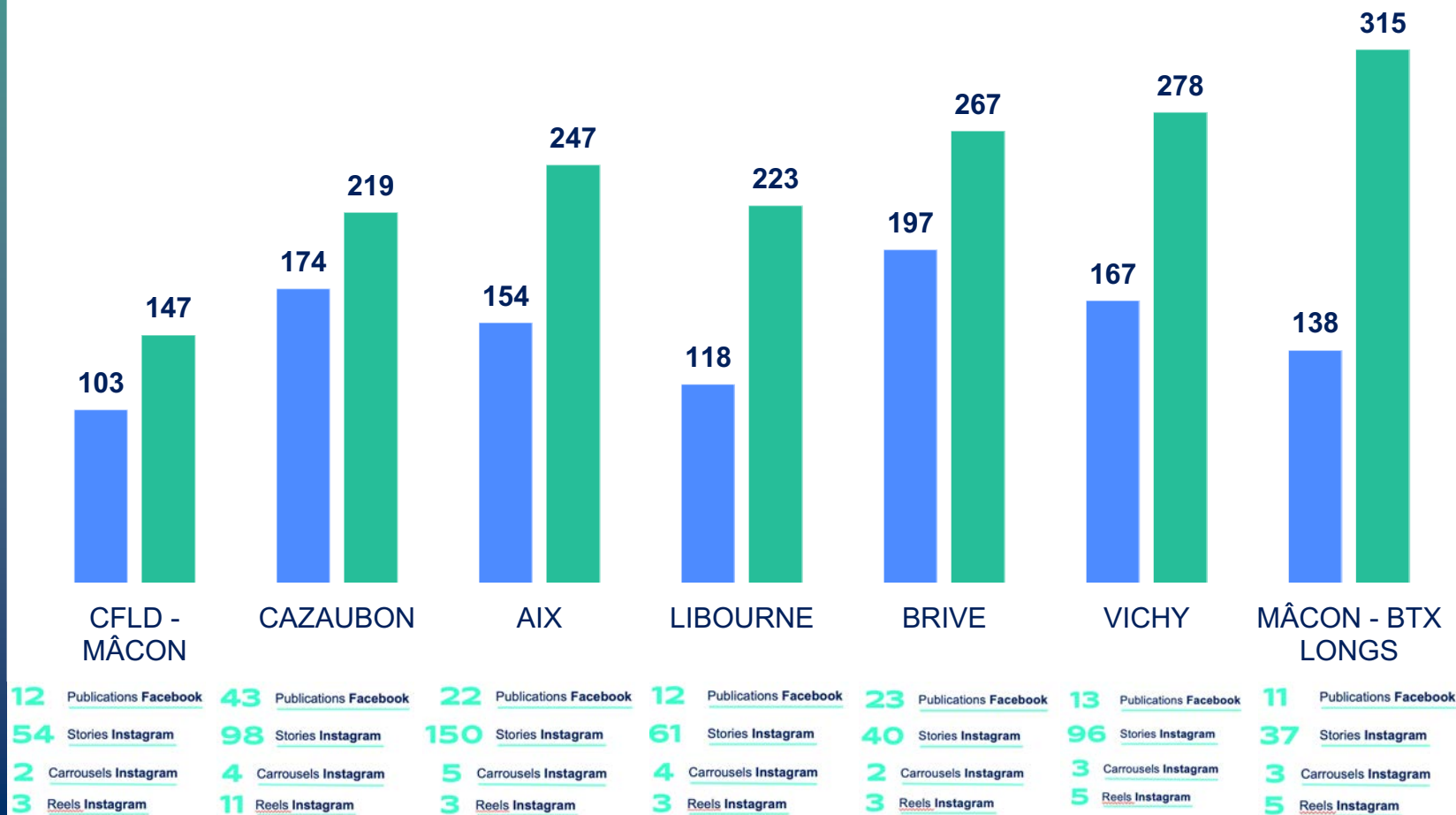
# **BILAN GLOBAL 2025**

## TAUX D'OUVERTURE - COMMUNIQUÉS DE PRESSE (CP) PAR ÉVÉNEMENT



## GAIN D'ABONNÉS FACEBOOK (FB) ET INSTAGRAM (IG) PAR ÉVÉNEMENT

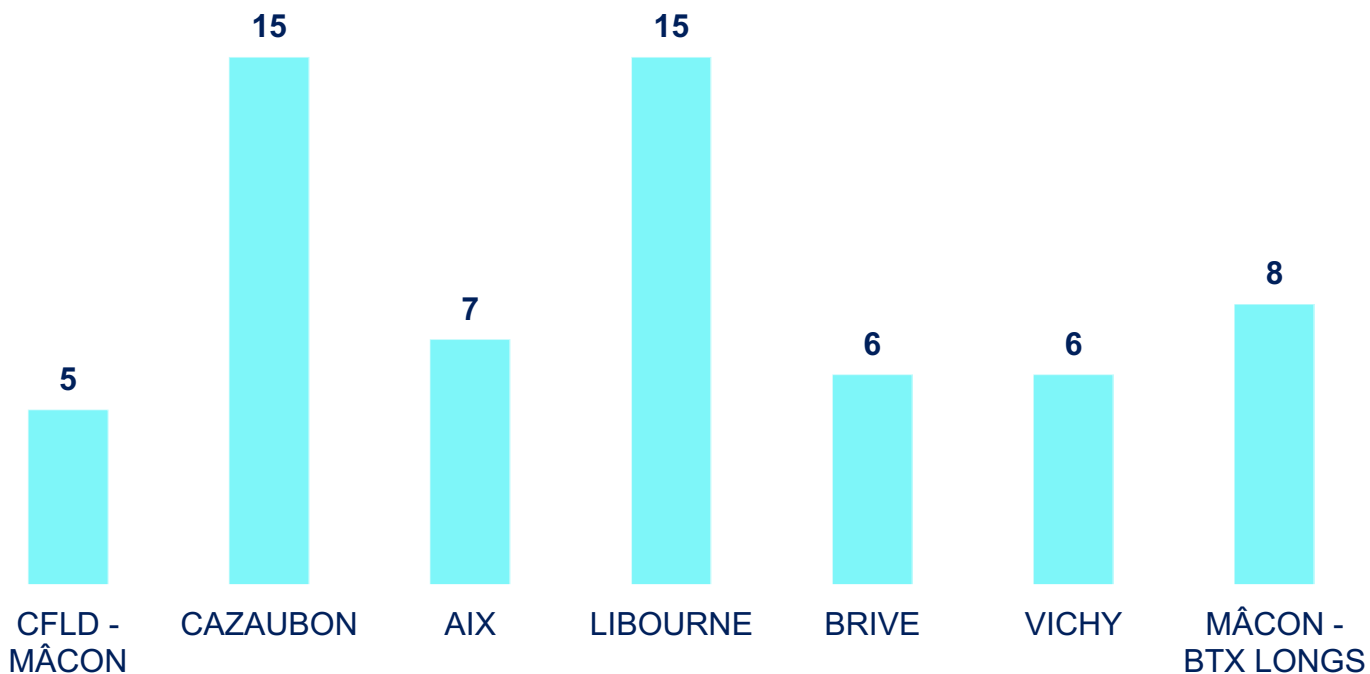
■ GAIN D'ABONNÉS FB ■ GAIN D'ABONNÉS IG





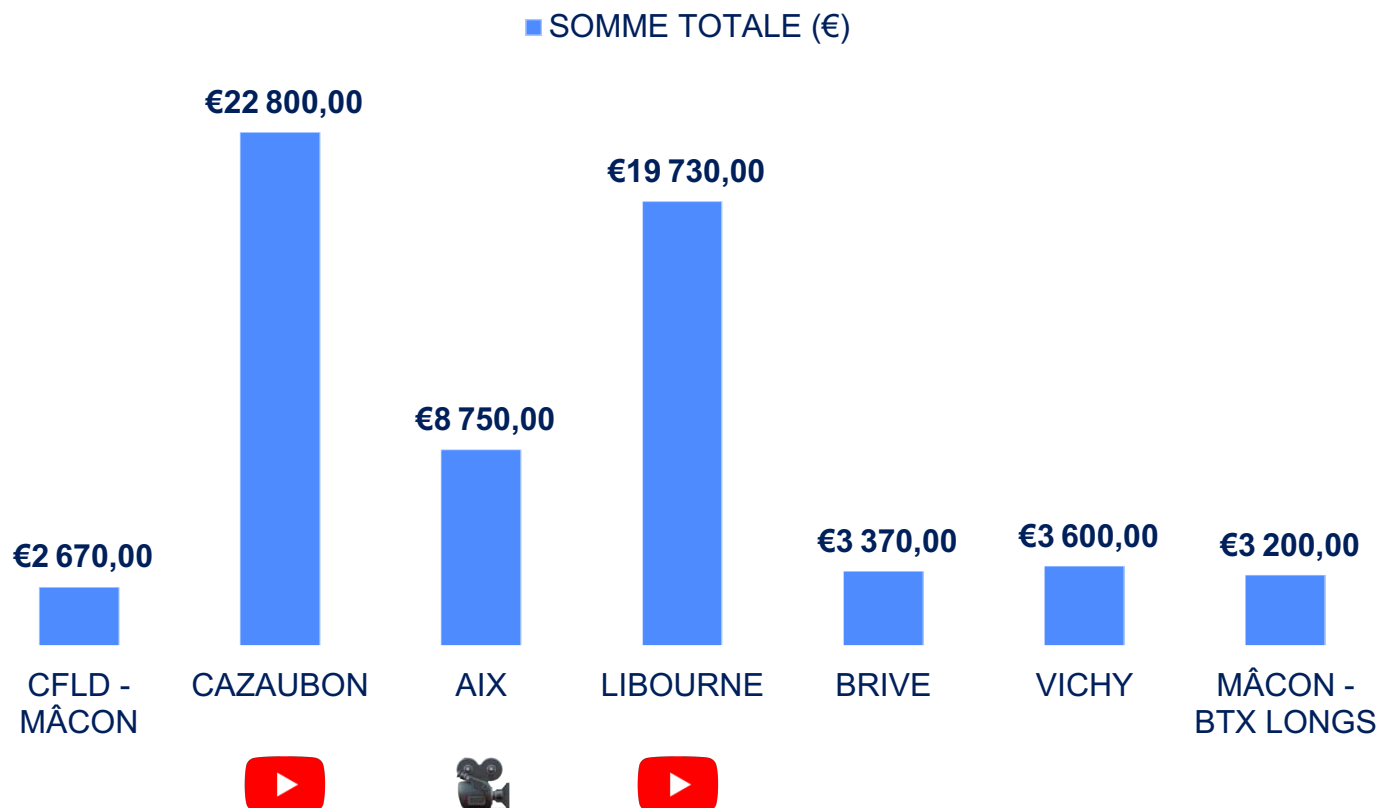
## RESSOURCES HUMAINES DÉPLOYÉES PAR CHAMPIONNAT

■ NOMBRE PERSONNES



## GRAPHIQUES BILANS

### SOMME TOTALE DÉPENSÉE PAR CHAMPIONNAT



## ANALYSE GLOBALE

La mini série « Mais pourquoi » sur chaque championnat a été un succès sur les réseaux sociaux.

Un contenu innovant et qui s'inscrit sur l'année.

La Fédération a réussi à produire des contenus nouveaux et plus modernes.

Les vidéos de suivi d'un club par championnat sont plus contrastés : certaines ont très bien marché, d'autres un peu moins, et certaines publications (comme les publications de podium) ont pris le dessus.

Globalement, on note une activité importante sur les réseaux sociaux de la Fédération à l'occasion des championnats. Et nous gagnons des abonnés à chaque championnat (Facebook et Instagram). Le ratio de non-follower par publication est très encourageant. Les statistiques Instagram sont excellentes.

Cazaubon est le seul événement qui intéresse la presse nationale (l'Equipe). La PQR nous suit beaucoup sur les événements nationaux et le taux d'ouverture de nos communiqués de presse sont très bons. Le CP envoyé en amont fonctionne mieux que le CP envoyé post-championnat.

---

Pour la saison 2025-2026, il sera nécessaire de réinventer une ligne éditoriale « décalée » et continuer les micros-trottoirs qui plaisent bien.

Se pose la question du retour sur investissement des live, qui reste à étudier selon les objectifs du projet fédéral 2025-2028. En effet, certaines publications sur les réseaux sociaux touchent un public plus large que le live YouTube.



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

### ANNEXE 5.1

#### RÈGLEMENT RELATIF À LA SÉCURITÉ PRATIQUE EN EAUX INTÉRIEURES, PORTS ET CHENAUX MARITIMES, ET INDOOR

Ce texte doit être affiché dans un lieu visible de tous dans les associations sportives concernées.

Relèvent du présent règlement les ~~groupements sportifs~~ associations sportives affiliées à la FFA FFAviron qui organisent la pratique de l'aviron.

~~Le présent règlement ne peut se substituer aux règlements officiels fixant les règles de navigation.~~

Le règlement de sécurité et son annexe aident chacun des membres du ~~du groupement sportif~~ de l'association sportive à situer ses responsabilités en édictant :

- Les obligations et interdictions à respecter ;
- Les recommandations essentielles à connaître.

Ils sont donc les garants d'une pratique sécurisée.

Pratiquants, ~~cadres~~ encadrants et dirigeants, lisez ce texte.

## 1 RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ DE LA FFA FFAviron

### 1.1 ~~Les groupements sportifs~~ Les associations sportives.

**Affichage obligatoire visible de tous les pratiquants, sur les lieux de pratique**

#### *Le tableau du plan d'eau*

Il comprend :

- L'indication des zones dangereuses et les zones interdites ;
- Les limites autorisées de la navigation pour les embarcations à l'aviron ;
- ~~Le tracé et le sens des parcours d'évolution~~
- ~~Les tracés-délimitations des zones d'évolution et les sens de circulation des parcours d'évolution~~

Ce tableau permet d'organiser les sorties en fonction du niveau des pratiquants, du matériel utilisé, de l'état du plan d'eau et des conditions météorologiques.

#### *Le tableau d'organisation des secours*

Il indique entre autres les procédures à suivre et les coordonnées des organismes de secours.

~~Le présent règlement de sécurité et ses annexes.~~

## Le tableau des diplômes et cartes professionnelles en cours de validité pour les encadrants rémunérés

### Les équipements obligatoires

#### **Un registre des sorties**

~~Un membre de l'équipage doit inscrire la sortie sur le registre des sorties où sont mentionnés :~~

Toutes les sorties doivent être inscrites sur ce registre où sont mentionnés :

Avant l'embarquement :

- La date et l'heure du départ ;
- L'identification du bateau ;
- Les noms des membres de l'équipage.
- ~~La destination ;~~
- Si besoin, l'itinéraire et la durée prévue de la sortie ;
- ~~Les noms des équipiers ;~~
- ~~La durée prévue de la sortie ;~~

Au retour :

- L'heure du retour ;
- Les incidents éventuels.

#### **Un téléphone moyen de communication**

Un téléphone moyen de communication accessible par tous doit permettre à l'encadrant responsable de la séance et au rameur pratiquant en autonomie de joindre les secours et de consulter les bulletins météorologiques.

#### **Une trousse à pharmacie de premiers secours**

Une trousse de premiers secours doit être à la disposition des pratiquants.

#### **Une embarcation de sécurité**

Une embarcation de sécurité, munie d'un moteur et/ou des équipements de sécurités lorsque les circonstances l'exigent, doit permettre une intervention rapide.

### Obligation d'information

L'association sportive groupement sportif doit dispenser aux pratiquants une information portant sur :

- les risques que peut présenter l'activité dans laquelle ils s'engagent ;
- les comportements propres à assurer leur sécurité ;
- le rôle et la responsabilité des encadrants responsables d'une sortie ;
- la possibilité ou non de la pratique.

~~Le groupement sportif doit informer les pratiquants de la possibilité ou non de la pratique.~~

## Suspension de l'activité

La décision de suspendre l'activité est prise par ~~le responsable~~ l'encadrant responsable en fonction des conditions de température de l'air et de l'eau, des conditions météorologiques et hydrologiques.

Ces conditions ~~doivent~~ peuvent être précisées dans le règlement intérieur ~~du groupement sportif~~ de l'association sportive.

## 1.2 Les pratiquants

### Obligations générales

~~Être membre du groupement sportif,~~ Être en possession d'un titre ou d'une licence fédérale valide, ou tout du moins être inscrit identifié sur un registre ~~ou un carnet à souche,~~ la mention de l'inscription comportant : ~~l'année, le mois et le jour de l'inscription~~ le nom, le prénom, l'année de naissance, et la date de l'inscription (jour, mois, année).

Être capable de nager 25 mètres et de s'immerger (attestation d'aptitude fournie par les pratiquants majeurs ou leur représentant légal pour les mineurs).

Inscrire sa sortie sur le registre.

Respecter l'interdiction de naviguer de nuit.

Respecter les interdictions de naviguer.

Respecter le code de navigation fluviale en vigueur.

Ne pas équiper les barreaux allongés à l'avant des bateaux d'une aide à la flottabilité. Toute surcharge éventuellement embarquée doit être désolidarisée du barreur.

Se conformer aux directives du responsable de la sortie.

### Obligations pour l'initiation, les pratiquants inexpérimentés et la catégorie ~~benjamins et minimes~~ U12, U15 et U17 Jeune (U10, U12, U15)

Ces pratiquants ne sont autorisés à sortir en bateau que lors des séances encadrées.

### Organisation des séances encadrées visées au point précédent

La sécurité doit être adaptée au niveau des pratiquants et aux conditions de pratique.

En fonction des conditions de pratique, la personne qui encadre la séance peut imposer ~~le port d'une aide à la flottabilité d'un Équipement Individuel de flottabilité (EIF).~~

Pour ces pratiquants l'encadrement est assuré ~~par un ou plusieurs responsables qualifiés et habilités par une ou plusieurs personnes qualifiées et habilitées par les responsables du groupement sportif~~ de l'association sportive (par exemple président, comité directeur, commission sportive, ...).

L'encadrement s'effectue à partir ou à proximité d'une ou plusieurs embarcations de sécurité, ou directement à la barre du bateau. Dans le cas de plans d'eau très étroits, l'encadrement peut s'effectuer de la berge.

Le nombre maximum de pratiquants autorisés par cadre est de 20.

Ce nombre est réduit à 10 pour la pratique en bateau individuel, sauf si la zone d'évolution est un périmètre calme, abrité et délimité.

## Obligations pour les pratiquants expérimentés

Ce sont les ~~cadets, juniors~~ rameurs des catégories U17 et plus ~~partir de U19 (J17-J18)~~ et seniors ~~ayant acquis leur autonomie de pratique~~ aptes à pratiquer en auto-sécurité et autorisés, par le responsable ~~du groupement sportif~~ de l'association sportive, à sortir hors des séances encadrées.

Dans le cas des pratiquants mineurs, cette autorisation doit être validée par le représentant légal.

Ces pratiquants doivent respecter les obligations générales et les réglementations en vigueur.

Ils sont responsables du matériel qu'ils utilisent et de leur propre sécurité.

## Obligations de l'encadrant responsable de la sortie et du rameur en autonomie de pratique

Il doit :

Avant la sortie\* :

- s'informer des prévisions météorologiques et hydrologiques ;
- renseigner le registre des sorties ;
- vérifier l'état du matériel ;

*\* Pour les sorties non encadrées : s'assurer qu'un contact de sécurité à terre a été prévenu. Cette personne informée de l'itinéraire et de l'horaire de retour doit être capable de prévenir les secours en cas de nécessité.*

Pendant la sortie :

- Respecter les règlements de navigation et de sécurité ;
- Interrompre la sortie en cas de dégradation des conditions de navigation.

Après la sortie\*\* :

- Renseigner le registre des sorties

*\*\* Pour les sorties non encadrées : Tenir le contact sécurité informé du retour de l'embarcation*

## Obligations pour les scolaires

Ces pratiquants sont soumis aux textes officiels de l'Éducation Nationale.

En l'absence de texte, le présent règlement s'applique.

### 1.3 Le matériel

Les matériels doivent être conformes à la réglementation en vigueur et maintenus en bon état, en particulier :

- L'étrave de tous les bateaux présentant un profil dangereux en cas de collision doit être munie d'un dispositif de protection approprié ;
- Tous les bateaux équipés de cale-pieds ou de chaussures de sport, doivent permettre au pratiquant de se dégager **rapidement** sans l'aide des mains en cas de chavirage ;
- Les arêtes des palettes doivent présenter sur tout leur pourtour une épaisseur minimale de 3 mm pour les avirons de couple et 5 mm pour les avirons de pointe ;
- L'ouverture de la place prévue pour le barreur doit avoir une longueur d'au moins 70 cm et doit être aussi large que le bateau, sur une longueur d'au moins 50 cm. La surface intérieure de la partie fermée doit être lisse et aucun élément ne doit restreindre la largeur de la place réservée au barreur.

## 1.4 La compétition

Une compétition d'aviron (régate) est une manifestation sportive consistant en une pluralité d'épreuves, elles-mêmes composées de manches, disputées dans diverses classes de bateaux par des rameurs répartis en différentes catégories, selon leur sexe, leur âge, leur poids **et leur handicap**.

Le terme compétition s'applique aussi bien aux épreuves en bateau qu'aux épreuves au sol sur **ergomètres** d'aviron (ergomètres).

Sont considérées comme compétitions d'aviron les épreuves sur l'eau, et comme compétitions **d'ergo-aviron**, **d'aviron indoor**, les épreuves en salle, inscrites au calendrier officiel de la Fédération Française **des Sociétés d'Aviron**, **et** de ses ligues régionales ou **de World Rowing de la Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron**.

~~Les règles de sécurité pour les compétitions nationales sont contenues dans les codes des régates de la FFA et dans le cahier des charges des manifestations nationales.~~

**Les règles de sécurité pour les compétitions nationales sont contenues dans les annexes de références du règlement intérieur de la FFAviron et dans le cahier des charges des manifestations nationales.**

~~Les règles de sécurité pour les compétitions d'ergo-aviron sont contenues dans le code des compétitions d'ergo-aviron.~~

## 2 ANNEXE DU RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ DE LA **FFA FFAviron**

### 2.1 Règles générales de circulation et de pratique

La navigation en rivière se fait le plus près des berges, l'embarcation devant tenir sa droite, sauf indication contraire. Des arrêtés des services de la navigation peuvent modifier ces règles.

Le départ et le retour au ponton se font contre le courant ou le vent si celui-ci est dominant. Des conditions locales peuvent modifier cette consigne.

Il est interdit d'approcher un barrage à une distance de moins de 200 mètres en aval et de 100 mètres en amont.

Avant de faire demi-tour, il faut s'assurer que la rivière est dégagée en amont et en aval sur une distance suffisante et que l'on est éloigné d'un pont ou d'un obstacle sur lequel le courant ou le vent pourrait déporter le bateau.

La navigation commerciale est prioritaire.

Les embarcations commerciales étant lourdes, volumineuses, peu manoeuvrables et génératrices de vagues, il est donc important de se rappeler :

- Qu'il est impossible à un bâtiment de commerce de s'arrêter rapidement et que, lorsqu'il est vide, le marinier ne voit pas les objets proches ;
- Qu'il est extrêmement dangereux de couper la route d'un bâtiment de commerce ou d'effectuer des manoeuvres sur son axe de déplacement ;
- Qu'il ne faut pas tenter de suivre un bâtiment de commerce sur le côté ou immédiatement derrière ;
- Qu'en cas de croisement de bâtiments de commerce générant des vagues, il faut arrêter l'embarcation, l'orienter parallèlement aux vagues et maintenir les palettes des avirons à plat sur l'eau.

Lorsque deux bateaux d'aviron suivent des routes qui font craindre une collision, la priorité à droite s'applique.

Les bateaux d'aviron doivent s'écarter de la route des voiliers.

En principe les bateaux à moteur de plaisance doivent s'écarter de la route des bateaux d'aviron.

## 2.2 Risques liés à la pratique

### Le chavirage

Le chavirage peut être causé par :

- Un bris de matériel ;
- Les vagues dues aux conditions atmosphériques ou aux autres utilisateurs ;
- La collision avec d'autres utilisateurs ou des obstacles ;
- Une faute technique.

En cas de chavirage :

- Si cela est possible, redresser l'embarcation et remonter à bord,
- Sinon, utiliser le bateau comme flotteur, mettre le buste hors de l'eau et attendre du secours ;
- Ne quitter le bateau, qui est un gage de sécurité, qu'en cas de danger immédiat ;
- Dans ce cas et dans la mesure du possible, utiliser les avirons comme flotteurs sans chercher à récupérer le bateau ;
- En cas d'eau froide, veiller à ce que le corps ne perde pas trop de chaleur (ne pas faire trop de mouvements, se tenir recroquevillé le plus possible ; à plusieurs, se tenir serrés les uns contre les autres). Les risques d'hydrocution en cas de chavirage sont accrus en eau froide, en cas d'allergie à l'eau ou de crise d'urticaire, après les bains de soleil, lors d'une séance après un repas copieux, lors d'une séance à jeun en état d'hypoglycémie et lors d'un effort intense, etc.
- En cas d'ingestion d'eau ou de projection dans les yeux, prendre une douche si nécessaire.
- ~~En cas d'eau froide, veiller à ce que le corps ne perde pas trop de chaleur :~~
  - ~~Ne pas faire trop de mouvements ;~~
  - ~~Se tenir recroquevillé le plus possible ;~~
  - ~~À plusieurs, se tenir serrés les uns contre les autres.~~

~~Les risques d'hydrocution en cas de chavirage sont accrus :~~

- ~~En eau froide ;~~
- ~~En cas d'allergie à l'eau ;~~
- ~~En cas de crise d'urticaire ;~~
- ~~Après les bains de soleil ;~~
- ~~Lors d'une séance après un repas copieux ;~~
- ~~Lors d'une séance à jeun en état d'hypoglycémie ;~~
- ~~Lors d'un effort intense.~~

### La foudre

En cas d'orage les bateaux se déplaçant sur un plan d'eau sont des cibles privilégiées. L'emploi de fibres de carbone dans leur construction et celle des avirons augmente le danger. Il est donc **important nécessaire** d'annuler la sortie ou d'interrompre l'activité **dans ces conditions** et de se mettre à l'abri.

### La crue

La crue est l'élévation du niveau de la rivière. La notion de risque est associée à la crue en raison des changements qu'elle provoque :

- Augmentation de la vitesse du courant et des remous ;

- Passages d'épaves pouvant occasionner des avaries sérieuses et dangereuses aux embarcations ;
- Modification des repères habituels de pratique.

Le danger pouvant être variable en fonction des conditions locales, l'éventuelle interdiction de naviguer sera prise par le président ou un responsable habilité, après examen sur place des conditions de navigation ou prise d'informations auprès des autorités. Cette interdiction doit être clairement notifiée sur le cahier de sortie.

Cette interdiction de naviguer peut être totale ou partielle ; n'intéresser que les pratiquants les plus inexpérimentés et/ou ne viser que des zones d'évolution délimitées.

### Le brouillard

Le brouillard diminue dans de grandes proportions la visibilité des utilisateurs des plans d'eau et est donc générateur de danger :

- Les embarcations peuvent s'égarer et atteindre des zones dangereuses ;
- Elles peuvent ne pas être détectées par les bâtiments navigant au radar ;
- En cas de chavirage ou autre accident il est difficile de leur porter secours.

Il est donc **important** **nécessaire** **d'interrompre** **d'adapter** **ou de suspendre** l'activité dans ces conditions.

### Les bateaux sans barreur

Une des caractéristiques du sport de l'aviron est que les rameurs se déplacent à reculons.

L'observation de leur espace arrière est donc pour les rameurs une action ni naturelle, ni aisée, bien qu'elle soit indispensable pour leur sécurité lorsqu'ils utilisent des bateaux sans barreur. Elle doit être effectuée à intervalles réguliers et rapprochés même sur **des bassins** **plans d'eau** peu fréquentés ou bien connus des utilisateurs.

Il est donc important de prévoir l'apprentissage des gestes permettant cette observation dans la phase d'initiation et de demander leur utilisation permanente lors de toute sortie en bateau sans barreur.

### L'utilisation de matériel d'entraînement au sol et de musculation

Lors de sa préparation physique, le rameur utilise généralement du matériel d'entraînement au sol (type ergomètre) ou de musculation (type barre d'haltérophilie).

L'utilisation de ces matériels en particulier pour les pratiquants des jeunes catégories ou les débutants doit être :

- Précédée d'une formation technique ;
- Adaptée aux possibilités physiques et physiologiques du pratiquant.

Une vigilance particulière doit être observée lors des tests d'évaluation ou de contrôle de type maximal.

## 2.3 Pratique en auto sécurité – Autonomie

Le pratiquant est jugé apte à organiser sa sortie en auto sécurité s'il est capable de :

- Organiser matériellement sa sortie ;
- Réaliser la sortie en parfaite sécurité dans le respect des règlements en vigueur.
- ~~Réintégrer son embarcation seul après chavirage en skiff~~

Cette autonomie dépend toutefois de différents facteurs :

- Le matériel utilisé ;
- Le plan d'eau ;

- L'expérience et la **condition physique** du pratiquant.

Les épreuves des brevets de rameur font partie des outils privilégiés pour l'évaluer. ~~au plan de la technique.~~

## 2.4 Encadrement

### L'encadrement bénévole

Il est recommandé que :

- L'encadrement d'accueil et de sécurité à titre bénévole dans une ~~du groupement sportif association sportive~~ soit effectué par un cadre titulaire au minimum du diplôme d'Initiateur ~~de la FFAviron correspondant à l'environnement de pratique.~~ ~~« eaux intérieures »~~ de la ~~FFSA FFAviron~~ ;
- L'encadrement pédagogique à titre bénévole dans un groupement sportif soit effectué par un cadre titulaire au minimum du diplôme d'Éducateur de la ~~FFSA FFAviron~~ correspondant à l'environnement de pratique.

### L'encadrement rémunéré

~~La loi sur le sport du 16 juillet 1984, modifiée le 1er août 2003, dans son article 43 devenu article L.363-1 du code de l'éducation, précise que « seuls peuvent, contre rémunération, enseigner, animer, ou encadrer une activité physique ou sportive, ou entraîner ses pratiquants, à titre d'occupation principale ou secondaire, de façon habituelle, saisonnière ou occasionnelle, les titulaires d'un diplôme, titre à finalité professionnelle ou certificat de qualification inscrit au Répertoire National des Certifications Professionnelles ».~~

~~En aviron, les personnes titulaires des diplômes suivants peuvent encadrer en autonomie :~~

- ~~Brevet Professionnel JEPS des activités nautiques, mention aviron, dans les limites des prérogatives liées à la mention ;~~
- ~~Brevet d'État d'éducateur sportif, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> degré d'aviron.~~

~~Les personnes titulaires du diplôme suivant peuvent encadrer sous l'autorité d'un tuteur :~~

- ~~Diplôme d'entraîneur fédéral de la FFA obtenu avant le 27 août 2007.~~

~~Pour les titulaires de ce diplôme, l'encadrement doit s'effectuer dans les conditions suivantes : « initiation à l'aviron sous l'autorité d'un breveté d'État d'éducateur sportif option aviron, canoë-kayak ou voile durant les vacances scolaires et, en dehors de cette période, dans la limite de 200 heures annuelles, dans les établissements affiliés à la Fédération Française des Sociétés d'Aviron ou agréés par elle. »~~

~~Pour intervenir dans le domaine scolaire primaire, quelle que soit leur qualification, les cadres doivent avoir reçu un agrément de l'inspecteur d'Académie.~~

~~Les enseignants d'éducation physique, les instituteurs, les professeurs des écoles, les agents des collectivités territoriales de la filière sport, dans le cadre de leur fonction et des textes qui la réglementent, sont habilités à enseigner l'aviron.~~

### L'encadrement rémunéré

Les articles **L212-1 et suivants** du code du sport précisent notamment que :

*« Seuls peuvent, contre rémunération, enseigner, animer ou encadrer une activité physique ou sportive ou entraîner ses pratiquants, à titre d'occupation principale ou secondaire, de façon habituelle, saisonnière ou occasionnelle, sous réserve des dispositions du quatrième alinéa du présent article et de l'article L. 212-2 du présent code, les titulaires d'un diplôme, titre à finalité professionnelle ou certificat de qualification professionnelle :*

*1° Garantissant la compétence de son titulaire en matière de sécurité des pratiquants et des tiers dans l'activité considérée ;*

2° Et enregistré au répertoire national des certifications professionnelles dans les conditions prévues à l'article L. 6113-5 du code du travail.

*Peuvent également exercer contre rémunération les fonctions mentionnées au premier alinéa ci-dessus les personnes en cours de formation pour la préparation à un diplôme, titre à finalité professionnelle ou certificat de qualification professionnelle conforme aux prescriptions des 1° et 2° ci-dessus, dans les conditions prévues par le règlement de ce diplôme, titre ou certificat. »*

La liste des diplômes et qualifications permettant l'encadrement contre-rémunération des activités de l'aviron sont précisées dans l'annexe II-1 relative à l'article A. 212-1 du code du sport.

Tout encadrant exerçant une activité aviron à titre professionnel doit disposer d'une carte professionnelle d'éducateur sportif en cours de validité.

### **Autre encadrement**

Les enseignants d'éducation physique **et sportive (EPS)**, les instituteurs, les professeurs des écoles, les agents des collectivités territoriales de la filière sport, dans le cadre de leur fonction et des textes qui la réglementent sont habilités à enseigner l'aviron.

Il est à noter que la participation en tant qu'intervenant extérieur à l'encadrement de l'aviron dans le milieu scolaire (école, collège et lycée) est toujours soumise à l'appréciation du directeur d'école ou du chef d'établissement ainsi qu'à l'appréciation des équipes pédagogiques.

De plus, un encadrant des activités de l'aviron devra être spécifiquement agréé par l'Inspecteur d'Académie – Directeur Académique des Services de l'Education Nationale (IA – DASEN) pour pouvoir intervenir dans l'enseignement du premier degré (école primaire) (Bulletin officiel n°34 du 12 octobre 2017).



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

### ANNEXE 5.2

#### RÈGLEMENT RELATIF À LA SÉCURITÉ PRATIQUE MARITIME

Ce texte doit être affiché dans un lieu visible de tous. ~~Dans tous les groupements sportifs concernés~~

Relèvent du présent règlement les ~~groupements sportifs~~ associations sportives affiliées à la FFA FFAviron qui organisent la pratique de l'aviron.

Le règlement de sécurité et son annexe aident chacun des membres de l'association sportive du groupement sportif à situer ses responsabilités en édictant :

- Les obligations et interdictions à respecter ;
- Les recommandations essentielles à connaître.

Ils sont donc les garants d'une pratique sécurisée.

Pratiquants, ~~cadres~~ encadrants et dirigeants, lisez ce texte.

### 1 RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ DE LA FFA FFAviron

#### 1.1 ~~Les groupements sportifs~~ Les associations sportives.

**Affichage obligatoire visible de tous les pratiquants, sur les lieux de pratique.**

##### *Le tableau du plan d'eau*

C'est une carte marine sur laquelle l'association sportive du groupement sportif fait figurer :

- L'indication des zones dangereuses et les zones interdites ;
- Les limites autorisées de la navigation pour les embarcations à l'aviron ;
- Les tracés des parcours d'évolution en fonction :
  - du niveau des pratiquants ;
  - de l'approbation des bateaux et du matériel obligatoire embarqué ;
  - de l'état de mer et des conditions météorologiques.
- Les abris accessibles en fonction des conditions de marées et de météo.

##### *Le tableau d'organisation des secours*

Il indique entre autres les procédures à suivre et les coordonnées des organismes de secours.

**~~Le présent règlement de sécurité et son annexe~~**

**Le tableau des diplômes et cartes professionnelles en cours de validité pour les encadrants rémunérés**

## Les équipements obligatoires

### Un registre des sorties

Toutes les sorties doivent être inscrites sur ce registre où sont mentionnés :

Avant l'embarquement :

- La date et l'heure du départ ;
- L'identification du bateau ;
- L'itinéraire et la durée prévue de la sortie ;
- Les noms des membres de l'équipage et du chef de bord le cas échéant.

Au retour :

- L'heure du retour ;
- Les incidents éventuels.

### Un téléphone moyen de communication

Un téléphone moyen de communication accessible par tous doit permettre de joindre les secours (VHF et éventuellement téléphone portable) et de consulter les bulletins météorologiques.

### Une trousse à pharmacie de premiers secours

Une trousse à pharmacie de premiers secours doit être à la disposition des pratiquants.

### Une embarcation de sécurité

Une embarcation de sécurité, munie d'un moteur lorsque les circonstances l'exigent, doit peut permettre une intervention rapide.

## Obligation d'information

Le groupement sportif doit dispenser aux pratiquants une information portant sur :

- les risques que peut présenter l'activité dans laquelle ils s'engagent ;
- les comportements propres à assurer leur sécurité ;
- le règlement international pour prévenir les abordages en mer ;
- le rôle et les responsabilités des cadres encadrants responsables d'une sortie et des chefs de bords ;
- la possibilité ou non de la pratique spécifiques à l'environnement et au niveau des pratiquants.

## Autorisation ou Suspension de l'activité

La décision d'autorisation ou de suspension de l'activité est prise par l'encadrant responsable en fonction des conditions de température de l'air et de l'eau, des conditions météorologiques et des conditions de mer.

Ces conditions peuvent être précisées dans le règlement intérieur de l'association sportive.

## 1.2 Les pratiquants

### Obligations générales

Être membre du groupement sportif, Être en possession d'un titre ou d'une licence fédérale valide, ou tout du moins être inscrit identifié sur un registre ou un carnet à souche, la mention de l'inscription comportant : l'année, le mois et le jour de l'inscription le nom, le prénom, l'année de naissance, et la date de l'inscription (jour, mois, année).

Être capable de nager 25 mètres et de s'immerger (attestation d'aptitude fournie par les pratiquants majeurs ou leur représentant légal pour les mineurs).

Inscrire sa sortie sur le registre.

Respecter l'interdiction de naviguer de nuit.

Respecter les interdictions de naviguer.

Respecter ~~le la réglementation~~ ~~code de navigation~~ maritime en vigueur.

Embarquer lors de toutes les sorties ~~les brassières de sauvetage et le matériel obligatoire~~ le matériel de sécurité obligatoire en accord avec les réglementations maritimes en vigueur.

Se conformer aux directives ~~du cadre de l'encadrant~~ responsable de la sortie ~~pour les sorties encadrées~~ ou du chef de bord pour les sorties non encadrées.

### Obligations pour l'initiation, les pratiquants inexpérimentés et les catégories ~~benjamins, minimes et cadets~~ jeunes (U10, U12, U15) et U17

Ces pratiquants ne sont autorisés à sortir en bateau que lors des séances encadrées.

#### Organisation des séances encadrées visées au point précédent

La sécurité doit être adaptée au niveau des pratiquants et aux conditions de pratique.

En fonction des conditions de pratique, l'encadrant responsable peut imposer le port d'un Équipement Individuel de flottabilité (EIF).

Pour ces pratiquants, l'encadrement est assuré ~~par un ou plusieurs membres du groupement sportif~~ par une ou plusieurs personnes qualifiées et habilitées par les responsables ~~de celui-ci~~ de l'association sportive.

L'encadrement s'effectue à partir ou à proximité d'une ou plusieurs embarcations de sécurité, ou directement à la barre du bateau.

Le nombre maximum de pratiquants autorisés par ~~encadrant~~ est de 20.

Ce nombre est réduit à 10 pour la pratique en bateau individuel, sauf si la zone d'évolution est un périmètre calme, abrité et délimité.

~~La sécurité doit être adaptée au niveau des pratiquants et aux conditions de pratique.~~

~~En fonction des conditions de pratique, l'encadrement peut imposer le port d'une brassière de sauvetage d'un équipement individuel de flottabilité adapté (EIF).~~

### Obligations pour les pratiquants expérimentés

Ce sont les juniors rameurs des catégories U19 et seniors ayant acquis leur autonomie de pratique aptes à pratiquer en auto-sécurité et autorisés, par le responsable de l'association sportive, à sortir hors des séances encadrées.

Dans le cas des pratiquants mineurs, cette autorisation doit être validée par le représentant légal.

Ces pratiquants doivent respecter les obligations générales et les réglementations en vigueur.

Ils sont responsables du matériel qu'ils utilisent et de leur propre sécurité.

Ils doivent se conformer aux directives du chef de bord embarqué qui est responsable de la sortie. ~~C'est un pratiquant expérimenté.~~ Il peut être indifféremment le barreur ou ~~un des~~ rameurs.

### Obligations ~~du cadre de l'encadrant~~ responsable de la sortie ~~ou du chef de bord~~ pour les sorties non encadrées et du rameur en autonomie de pratique

Il doit :

Avant la sortie\* :

- s'informer des prévisions météorologiques et, le cas échéant, des horaires des marées ;
- renseigner le registre des sorties ;
- vérifier l'état du matériel y compris le matériel de sécurité embarqué ;
- ~~S'assurer qu'un contact de sécurité à terre a été prévenu. Cette personne informée de l'itinéraire et de l'heure de retour doit être capable de prévenir les secours en cas de nécessité.~~

*\* Pour les sorties non encadrées : s'assurer qu'un contact de sécurité à terre a été prévenu. Cette personne informée de l'itinéraire et de l'heure de retour doit être capable de prévenir les secours en cas de nécessité.*

Pendant la sortie :

- Respecter les règlements de navigation et de sécurité ;
- ~~Imposer~~ Décider, si nécessaire, le port de ~~la brassière de sauvetage~~ l'EIF ;
- Interrompre la sortie en cas de dégradation des conditions de navigation.

Après la sortie\*\* :

- ~~Tenir le contact sécurité informé du retour de l'embarcation ;~~
- Renseigner le registre des sorties

*\*\* Pour les sorties non encadrées : Tenir le contact sécurité informé du retour de l'embarcation*

## Obligations pour les scolaires

Ces pratiquants sont soumis aux textes officiels de l'Éducation Nationale.

En l'absence de texte, le présent règlement s'applique.

## 1.3 Le matériel

~~Les bateaux doivent satisfaire aux textes réglementaires (Arrêté relatif à la sécurité des navires division 240). Ces textes précisent aussi les conditions de navigation des embarcations au regard de leur catégorie et les distances maximales d'éloignement d'un abri.~~

*Les bateaux et le matériel de sécurité embarqué doivent satisfaire aux textes réglementaires en vigueur.*

Les matériels doivent être maintenus en bon état, ~~de plus~~ en particulier :

- l'étrave de tous les bateaux présentant un profil dangereux en cas de collision doit être munie d'un dispositif de protection approprié ;
- ~~Tous les bateaux équipés de cale-pieds ou de chaussures de sports doivent être équipés d'un système permettant de se dégager du bateau sans l'aide des mains, dans les délais les plus brefs. Cette sécurité doit consister au moins en un lacet par chaussure reliant le talon de celle-ci au fond du bateau et limitant à 6 cm le débattement du talon.~~
- *tous les bateaux équipés de cale-pieds ou de chaussures de sports doivent être équipés d'un système permettant de se dégager rapidement du bateau sans l'aide des mains en cas de dessalage.*
- les arêtes des palettes doivent présenter sur tout leur pourtour une épaisseur minimale de 3 mm pour les avirons de couple et 5 mm pour les avirons de pointe.

## 1.4 La compétition

Une compétition d'aviron (régate) est une manifestation sportive consistant en une pluralité d'épreuves, elles-mêmes composées de manches, disputées dans diverses classes de bateaux par des rameurs répartis en différentes catégories, selon leur sexe, leur âge ~~et leur poids~~ *et leur handicap ou état de santé.*

Le terme compétition s'applique aussi bien aux épreuves en bateau qu'aux épreuves au sol ~~sur ergomètres d'aviron.~~

Sont considérées comme compétitions d'aviron les épreuves sur l'eau, et comme compétitions **d'ergo-aviron**, **d'Aviron Indoor**, les épreuves en salle, inscrites au calendrier officiel de la Fédération Française **des Sociétés d'Aviron**, **et** de ses ligues régionales ou **de World Rowing de la Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron**.

~~Les règles de sécurité pour les compétitions nationales sont contenues dans les codes des régates de la FFA et dans le cahier des charges des manifestations nationales.~~

Les règles de sécurité pour les compétitions nationales sont contenues dans les annexes **de référence** du règlement intérieur de la FFAviron et dans le cahier des charges des manifestations nationales.

~~Les règles de sécurité pour les compétitions d'ergo-aviron sont contenues dans le code des compétitions d'ergo-aviron.~~

## 2 ANNEXE DU RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ DE LA **FFA FFAviron**

### 2.1 Règles générales de circulation et de pratique

En raison des conditions atmosphériques, des marées, des courants et du trafic maritime, les conditions de pratique en mer réclament une attention particulière. Les caractéristiques de la zone d'évolution doivent être bien connues ; les consignes de sécurité et les règlements locaux doivent être appliqués avec rigueur.

~~D'une manière générale, toute embarcation est tenue de respecter « le règlement international pour prévenir les abordages en mer. »~~

D'une manière générale, les clubs doivent respecter les obligations de la division 240, concernant la pratique de l'aviron en mer. De plus, toute embarcation est tenue de respecter le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).

~~Tout groupement sportif pratiquant l'aviron de mer doit posséder ce document de référence et le mettre à disposition de ses pratiquants.~~

Les associations sportives pratiquant l'aviron de mer doivent permettre l'accès à ces documents à tout adhérent.

#### Rappel de quelques règles importantes

Les embarcations à l'aviron sont des embarcations mues par l'énergie humaine. **A ce titre, elles** ne sont en aucun cas privilégiées sur les autres embarcations et ne doivent pas gêner le passage :

- Des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès ;
- Des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

Les navires de fort tonnage étant peu manoeuvrables et handicapés par leur tirant d'eau, il est donc important de se rappeler :

- Qu'il est impossible à ces navires de s'arrêter rapidement et que l'homme de barre ne voit pas les objets proches ;
- Qu'il est extrêmement dangereux de couper leur route ou d'effectuer des manœuvres sur leur axe de déplacement ;
- Qu'il ne faut pas tenter de les suivre sur le côté ou immédiatement derrière.

Lorsque deux bateaux d'aviron suivent des routes qui font craindre une collision, celui qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de ce dernier.

~~Notion d'abri Sont considérés comme abri les ports ou plans d'eau où une embarcation peut facilement trouver refuge et où les personnes embarquées peuvent être mises en sécurité. L'abri est très dépendant des conditions de marée, de vent et de courant. Selon ces conditions, un emplacement peut être considéré~~

comme un abri à un moment donné et être inaccessible ou dangereux à un autre. Quel que soit le parcours utilisé par les pratiquants, ceux-ci doivent connaître toutes les possibilités d'accès à un abri en accord avec les limites de navigation autorisées à leur embarcation.

## 2.2 Catégorie de bateaux en mer

En l'absence d'approbation, toutes les embarcations mues exclusivement à l'énergie humaine sont considérées comme engins de plage et doivent rester dans la bande littorale des 300 m. — Pratique maritime — Seules celles qui ont été soumises à la procédure de conformité sont appelées embarcations légères de plaisance et peuvent naviguer seules jusqu'à 2 milles d'un abri et, par groupe de deux embarcations minimum et à vue, jusqu'à 5 milles. Elles doivent posséder à bord le matériel de sécurité obligatoire relatif à chaque distance d'éloignement.

## 2.3 Risques liés à la pratique

### Le chavirage / dessalage

Le chavirage ou le dessalage peut être causé par :

- Un bris de matériel ;
- Les vagues dues aux conditions atmosphériques et maritimes ;
- La collision avec d'autres utilisateurs et des obstacles ;
- Une faute technique.

En cas de chavirage / dessalage :

- **Mettre les brassières de sécurité S'équiper des EPI ;**
- Si cela est possible, redresser l'embarcation et remonter à bord,
- Sinon, se hisser à califourchon sur la coque ou s'y accrocher en mettant le buste hors de l'eau et attendre **du les** secours ;
- Mettre en œuvre tout moyen pour se signaler (**ex. :** sifflet, miroir, mouvements de bras, etc.) ;
- Ne quitter l'embarcation, qui est un gage de sécurité, qu'en cas de danger immédiat (**ex. :** collision avec un obstacle). Dans ce cas et dans la mesure du possible, utiliser les avirons comme flotteurs sans chercher à récupérer l'embarcation ;
- **En cas d'eau froide, veiller à ce que le corps ne perde pas trop de chaleur (ne pas faire trop de mouvements, se tenir recroquevillé le plus possible; à plusieurs, se tenir serrés les uns contre les autres). Les risques d'hydrocution en cas de chavirage sont accrus en eau froide, en cas d'allergie à l'eau, en cas de crise d'urticaire, après les bains de soleil, lors d'une séance après un repas copieux, lors d'une séance à jeun en état d'hypoglycémie et lors d'un effort intense, etc.**
- **En cas d'eau froide, veiller à ce que le corps ne perde pas trop de chaleur :**
- **Ne pas faire trop de mouvements ;**
- **Se tenir recroquevillé le plus possible ;**
- **À plusieurs, se tenir serrés les uns contre les autres.**

**Les risques d'hydrocution en cas de chavirage sont accrus :**

- **En eau froide ;**
- **En cas d'allergie à l'eau ;**
- **En cas de crise d'urticaire ;**
- **Après les bains de soleil ;**
- **Lors d'une séance après un repas copieux ;**
- **Lors d'une séance à jeun en état d'hypoglycémie ;**
- **Lors d'un effort intense.**

## La foudre

En cas d'orage les bateaux se déplaçant sur un plan d'eau sont des cibles privilégiées. L'emploi de fibres de carbone dans leur construction et celle des avirons augmente le danger. **Il est nécessaire d'annuler une sortie sur l'eau si le risque d'orage est très élevé.** De même, lorsqu'un orage se déclenche sans que cela n'ait été prévisible, il est donc **important indispensable de** d'interrompre l'activité dans ces conditions **et de se mettre à l'abri.**

## Le brouillard La brume

**Le brouillard La brume** diminue dans de grandes proportions la visibilité des utilisateurs des plans d'eau et est donc **générateur génératrice** de danger :

- Les embarcations peuvent s'égarer et atteindre des zones dangereuses ;
- Elles peuvent ne pas être détectées par les bâtiments navigant au radar ;
- En cas de chavirage ou autre accident il est difficile de leur porter secours.

Il est donc **important nécessaire d'interrompre d'adapter ou de suspendre** l'activité dans ces conditions.

## Les bateaux sans barreur

Une des caractéristiques du sport de l'aviron est que les rameurs se déplacent à reculons.

L'observation de leur espace arrière est donc pour les rameurs une action ni naturelle, ni aisée, bien qu'elle soit indispensable pour leur sécurité lorsqu'ils utilisent des bateaux sans barreur. Elle doit être effectuée à intervalles réguliers et rapprochés même sur **des bassins plans d'eau** peu fréquentés ou bien connus des utilisateurs.

Il est donc important de prévoir l'apprentissage des gestes permettant cette observation dans la phase d'initiation et de demander leur utilisation permanente lors de toute sortie en bateau sans barreur.

## L'utilisation de matériel d'entraînement au sol et de musculation

Lors de sa préparation physique, le rameur utilise généralement du matériel d'entraînement au sol (type ergomètre) ou de musculation (type barre d'haltérophilie).

L'utilisation de ces matériels doit être :

- Précédée d'une formation technique ;
- Adaptée aux possibilités physiques et physiologiques du pratiquant, en particulier pour les pratiquants des jeunes catégories ou les débutants.

Une vigilance particulière doit être observée lors des tests d'évaluation ou de contrôle de type maximal.

## 2.4 Pratique en auto sécurité – Autonomie

Le pratiquant est jugé apte à organiser sa sortie en auto sécurité s'il est capable de :

- Organiser matériellement sa sortie ;
- Réaliser la sortie en parfaite sécurité dans le respect des règlements en vigueur ;
- Réintégrer son embarcation seul après dessalage.

Cette autonomie dépend toutefois de différents facteurs :

- Le matériel utilisé ;
- Le plan d'eau ;

- L'expérience **et la condition physique** du pratiquant.

Les épreuves des brevets de rameur font partie des outils privilégiés pour l'évaluer **au plan de la technique**.

## 2.5 Encadrement

### L'encadrement bénévole

Il est recommandé que :

- L'encadrement d'accueil et de sécurité à titre bénévole dans une **groupement sportif** association **sportive** soit effectué par un cadre titulaire au minimum du diplôme d'Initiateur « mer » de la **FFSA FFAviron** ;
- L'encadrement pédagogique à titre bénévole dans un groupement sportif soit effectué par un cadre titulaire au minimum du diplôme d'Éducateur de la **FFSA FFAviron** correspondant à l'environnement de pratique.

### L'encadrement rémunéré

La loi sur le sport du 16 juillet 1984, modifiée le 1er août 2003, dans son article 43 devenu article L.363-1 du code de l'éducation, précise que « seuls peuvent, contre rémunération, enseigner, animer, ou encadrer une activité physique ou sportive, ou entraîner ses pratiquants, à titre d'occupation principale ou secondaire, de façon habituelle, saisonnière ou occasionnelle, les titulaires d'un diplôme, titre à finalité professionnelle ou certificat de qualification inscrit au Répertoire National des Certifications Professionnelles ».

En aviron, les personnes titulaires des diplômes suivants peuvent encadrer en autonomie :

- Brevet Professionnel JEPS des activités nautiques, mention aviron, dans les limites des prérogatives liées à la mention ;
- Brevet d'État d'éducateur sportif, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> degré d'aviron.

Les personnes titulaires du diplôme suivant peuvent encadrer sous l'autorité d'un tuteur :

- Diplôme d'entraîneur fédéral de la FFA obtenu avant le 27 août 2007.

Pour les titulaires de ce diplôme, l'encadrement doit s'effectuer dans les conditions suivantes : « initiation à l'aviron sous l'autorité d'un breveté d'État d'éducateur sportif option aviron, canoë-kayak ou voile durant les vacances scolaires et, en dehors de cette période, dans la limite de 200 heures annuelles, dans les établissements affiliés à la Fédération Française des Sociétés d'Aviron ou agréés par elle. »

Pour intervenir dans le domaine scolaire primaire, quelle que soit leur qualification, les cadres doivent avoir reçu un agrément de l'inspecteur d'Académie.

Les enseignants d'éducation physique, les instituteurs, les professeurs des écoles, les agents des collectivités territoriales de la filière sport, dans le cadre de leur fonction et des textes qui la réglementent, sont habilités à enseigner l'aviron.

### L'encadrement rémunéré

Les articles **L212-1 et suivants** du code du sport précisent notamment que :

« Seuls peuvent, contre rémunération, enseigner, animer ou encadrer une activité physique ou sportive ou entraîner ses pratiquants, à titre d'occupation principale ou secondaire, de façon habituelle, saisonnière ou occasionnelle, sous réserve des dispositions du quatrième alinéa du présent article et de l'article L. 212-2 du présent code, les titulaires d'un diplôme, titre à finalité professionnelle ou certificat de qualification professionnelle :

1° Garantissant la compétence de son titulaire en matière de sécurité des pratiquants et des tiers dans l'activité considérée ;

2° Et enregistré au répertoire national des certifications professionnelles dans les conditions prévues à l'article L. 6113-5 du code du travail.

*Peuvent également exercer contre rémunération les fonctions mentionnées au premier alinéa ci-dessus les personnes en cours de formation pour la préparation à un diplôme, titre à finalité professionnelle ou certificat de qualification professionnelle conforme aux prescriptions des 1° et 2° ci-dessus, dans les conditions prévues par le règlement de ce diplôme, titre ou certificat. »*

La liste des diplômes et qualifications permettant l'encadrement contre-rémunération des activités de l'aviron sont précisées dans l'annexe II-1 relative à l'article A. 212-1 du code du sport.

Tout encadrant exerçant une activité aviron à titre professionnel doit disposer d'une carte professionnelle d'éducateur sportif en cours de validité.

### **Autre encadrement**

Les enseignants d'éducation physique **et sportive (EPS)**, les instituteurs, les professeurs des écoles, les agents des collectivités territoriales de la filière sport, dans le cadre de leur fonction et des textes qui la réglementent sont habilités à enseigner l'aviron.

Il est à noter que la participation en tant qu'intervenant extérieur à l'encadrement de l'aviron dans le milieu scolaire (école, collège et lycée) est toujours soumise à l'appréciation du directeur d'école ou du chef d'établissement ainsi qu'à l'appréciation des équipes pédagogiques.

De plus, un encadrant des activités de l'aviron devra être spécifiquement agréé par l' Inspecteur d'Académie – Directeur Académique des Services de l'Education Nationale (IA – DASEN) pour pouvoir intervenir dans l'enseignement du premier degré (école primaire) (Bulletin officiel n°34 du 12 octobre 2017).

FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

AVIRON



# **RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON**

## **Document de travail** **CODE DES REGATES EN EAUX INTÉRIEURES**

## Table des matières

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

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

|                                                                                         |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4) Arrêt d'une course .....                                                             | 22        |
| 5) Validation d'une course .....                                                        | 22        |
| 6) Non-validation d'une course .....                                                    | 22        |
| Article 30 : Règles de déroulement d'une course .....                                   | 22        |
| 1) Avant l'embarquement.....                                                            | 22        |
| 2) Au ponton d'embarquement .....                                                       | 23        |
| 3) Sur le chemin du départ.....                                                         | 24        |
| 4) Au départ.....                                                                       | 24        |
| 5) Pendant la course .....                                                              | 27        |
| 6) Arrivée .....                                                                        | 30        |
| 7) Ex-æquo.....                                                                         | 31        |
| 8) Sur le chemin du retour au calme et au ponton de débarquement.....                   | 31        |
| 9) Réclamation .....                                                                    | 32        |
| 10) Cérémonie protocolaire .....                                                        | 32        |
| Article 31 : Recours contre une décision du jury.....                                   | 32        |
| 1) Modalités de recours .....                                                           | 32        |
| 2) Application de la sanction.....                                                      | 33        |
| <b>CHAPITRE VI – PUBLICITÉ .....</b>                                                    | <b>33</b> |
| Article 32 : Principes généraux.....                                                    | 33        |
| Article 33 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements..... | 33        |
| Article 34 : Identifications sur les avirons.....                                       | 34        |
| 1) Fabricant.....                                                                       | 34        |
| 2) Partenaire.....                                                                      | 34        |
| 3) Autres identifications .....                                                         | 34        |
| Article 35 : Identifications sur les vêtements .....                                    | 34        |
| 1) Fabricant .....                                                                      | 34        |
| 2) Partenaire.....                                                                      | 34        |

## CHAPITRE I – OBJET

### Article 1 : Objet

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

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

### Article 2 : Compétiteurs, rameurs et barreurs

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

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

### Article 3 : Équipage

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

### Article 4 : Bateau d'aviron

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

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

Les bateaux sont armés en pointe ou en couple :

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

### Article 5 : Régate

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

- Les courses avec départ groupé :

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

On distingue dans ces courses les courses en ligne pour lesquelles chaque équipage dispose d'une ligne d'eau, matérialisée ou non par un balisage.

- Les **parcours** contre la montre, appelés aussi têtes de rivière, ~~Un **parcours** contre la montre~~ sont des courses dans lesquelles un départ séparé est donné à chaque équipage.

## CHAPITRE II – COMPÉTITEURS

### Article 6 : Obligation de licence

Tous les compétiteurs doivent être titulaires d'une licence « Compétition » annuelle AC, UC ou événementielle EC, intégrant une couverture assurantielle, délivrée par la FFAviron ou par une fédération affiliée à World Rowing.

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

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

## Article 7 : Certificat médical ou questionnaire de santé

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

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

Les modalités de présentation de ces documents sont définies dans le Règlement médical de la FFAviron.

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

## Article 8 : Assurance des compétiteurs non licenciés FFAviron

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

## Article 9 : Comportement des compétiteurs et entraîneurs

Toute personne présente sur un bassin de compétition doit respecter le présent code avec loyauté, respect d'autrui et sans mettre quiconque en danger ainsi que la charte d'éthique et de déontologie. Elle doit également respecter l'environnement du bassin de compétition et de la ville hôte.

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

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

## Article 10 : Catégories de rameurs

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

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

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

### 1) Catégories d'âge

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

- Jeune .
- Junior .
- Senior .

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

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

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

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

- U10 : tout rameur âgé de 9 ans et moins.

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

Les U10 ne peuvent participer qu'à des animations adaptées à leur âge non régies par ce code des régates. Ils ne peuvent concourir dans les catégories d'âge supérieur .

Les U12 ne peuvent participer qu'à des compétitions ~~en~~ U12.

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

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

Les rameurs de la catégorie Jeune ne peuvent pas concourir dans des épreuves de catégories Junior ou Senior .

#### **b) Catégorie Junior : tout rameur âgé de 15 à 18 ans**

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

- U17 : tout rameur âgé de 15 et 16 ans .
- U19 : tout rameur âgé de 17 et 18 ans .

Les U17 et U19 peuvent participer ~~aux~~ compétitions de la catégorie Junior sous réserve de respecter la notion d'âge maximum .

#### **c) Catégorie Senior : tout rameur âgé de 19 ans et plus**

Les compétitions de la catégorie Senior sont ouvertes à tous les rameurs ~~seniors~~ juniors.

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

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

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

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

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

## 2) Catégories de poids

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

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

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

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

Dans l'épreuve «un rameur de couple», c'est le poids maximal individuel qui est retenu.

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

## Article 11 : Classification fonctionnelle para-aviron

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

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

- PR1 : Bras - Épaules.
- PR2 : Tronc - Bras.
- PR3 : Jambes - Tronc - Bras :
  - PR3-PD : handicap physique.
  - PR3-VI (B1, B2 ou B3) : déficience visuelle.

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

## Article X : Classification para-aviron adapté

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

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

La classification FFSA comprend les catégories suivantes :

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

## Article 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes

Les femmes peuvent participer aux épreuves hommes.

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

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

### 1) Distance maximale des animations U10

Animations U10 : 500 mètres

### 2) Distance maximale des courses en ligne

- Courses U12 : 500 mètres.
- Courses U15 : 1 000 mètres.
- Courses U17 et U19 : 2 000 mètres.
- Course master : 2 000 mètres.
- Course para-aviron : 2 000 mètres.

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

Les compétiteurs de la catégorie Jeune ne peuvent réaliser, sauf en cas de course recourue, plus de deux fois la distance maximale de course ~~parcours~~ par jour.

# Document de travail

~~quelle que soit la distance de course.~~

#### 4) Intervalle entre les courses en ligne

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

Pour les rameurs de la catégorie U17, l'intervalle minimum entre deux parcours est d'une heure, quelle que soit la distance de course, sauf en cas de course recourue où l'intervalle est laissé à l'appréciation du Président du jury.

### Article 14 : Dispositions particulières concernant les barreurs

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

Son poids minimal est fixé à :

- 50 kg pour les épreuves de la catégorie Jeune.
- 55 kg pour toutes les autres épreuves.

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

Celle-ci ne peut être constituée d'un liquide. Elle doit être placée le plus près possible du barreur.

En cas de non-conformité ou si cette surcharge n'est pas présente, l'équipage sera exclu de l'épreuve.

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

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

Tout barreur en retard à la pesée recevra un avertissement.

Tout barreur non pesé exclura son équipage de l'épreuve.

### Article 15 : 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.

### ~~Article 16 : Équipement spécifique aux rameurs para-aviron~~

## CHAPITRE III – BATEAUX

### Article 17 : Classes de bateaux

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

| Désignation de la classe de bateaux         | Code abrégé |
|---------------------------------------------|-------------|
| 1 rameur en couple                          | 1x          |
| 2 rameurs en couple                         | 2x          |
| 4 rameurs en couple sans barreur            | 4x          |
| 4 rameurs en couple avec barreur            | 4x+         |
| 4 rameurs en Yolette de couple avec barreur | 4Yx+        |
| 8 rameurs en couple avec barreur            | 8x+         |
| 2 rameurs en pointe sans barreur            | 2-          |
| 2 rameurs en pointe avec barreur            | 2+          |
| 4 rameurs en pointe sans barreur            | 4-          |
| 4 rameurs en pointe avec barreur            | 4+          |
| 4 rameurs en Yolette de pointe avec barreur | 4Y+         |
| 8 rameurs en pointe avec barreur            | 8+          |

### Article 18 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons

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

#### 1) La coque des bateaux

Elle doit être équipée au niveau de l'étrave :

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

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

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

#### 2) Les cale-pieds ou les chaussures

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

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

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

#### 3) La place du barreur

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

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

#### 4) Le poids du matériel

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

|                                                 |       |
|-------------------------------------------------|-------|
| • 1 rameur en couple :                          | 14 kg |
| • 2 rameurs en couple :                         | 27 kg |
| • 4 rameurs en couple sans barreur :            | 52 kg |
| • 4 rameurs en couple avec barreur :            | 53 kg |
| • 4 rameurs en Yolette de couple avec barreur : | 65 kg |
| • 8 rameurs en couple avec barreur :            | 96 kg |
| • 2 rameurs en pointe sans barreur :            | 27 kg |
| • 2 rameurs en pointe avec barreur :            | 32 kg |
| • 4 rameurs en pointe sans barreur :            | 50 kg |
| • 4 rameurs en pointe avec barreur :            | 51 kg |
| • 4 rameurs en Yolette de pointe avec barreur : | 65 kg |
| • 8 rameurs en pointe avec barreur :            | 96 kg |

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

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

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

#### 5) La longueur minimum des bateaux

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

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

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

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

#### 6) Les palettes des avirons

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

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

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

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

Elles doivent être peintes d'une manière identique sur les deux faces aux couleurs de l'association, conformément aux dispositions déclarées à la FFAviron et agréées par elle. Toute non-conformité pourra donner lieu à un avertissement et/ou une interdiction d'embarquer.

### 7) La Yolette

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

### 8) Les appareils de télécommunication

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

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

### 9) Les produits chimiques

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

## Article 19 : Réglementation et équipements des bateaux para-aviron

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).

### 1) Bateaux

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

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

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

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

Les flotteurs sont facultatifs pour les rameurs PR2.

### 2) Sièges

Pour les rameurs PR1 : sièges fixes avec dossiers.

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

### 3) Sangles

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

Les sangles doivent :

- Avoir une largeur minimale de 50 mm.

- Avoir une couleur différente de celle de la tenue du rameur pour être visible.
- Être non élastiques, sans boucle mécanique. -
- Permettre une ouverture rapide d'un seul mouvement, dans le même sens pour toutes les sangles, en tirant sur la

# Document de travail

partie libre de la sangle.

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

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

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

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

## CHAPITRE IV – ORGANISATION D'UNE RÉGATE

### Article 20 : Obligations de l'organisateur

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

L'organisateur doit en temps utile :

- Désigner un Comité d'Organisation.
- **Obtenir l'autorisation écrite de la ligue régionale lorsqu'il s'agit d'un club ou d'un comité départemental, l'inscription sur le calendrier de la ligue valant autorisation.**
- Solliciter les autorisations nécessaires auprès des pouvoirs publics.
- Demander la désignation d'un jury au président de la commission des arbitres de la ligue ou, le cas échéant, de la FFAviron.
- Prévoir un dispositif de sécurité adapté sur l'eau et à terre pour un public valide et en situation de handicap;
- Communiquer un avant-programme de la régate. Sauf s'il s'agit d'une régate organisée par la FFAviron, cet avant-programme doit être validé préalablement par le président de la ligue régionale après avis du président de la commission régionale des arbitres. Dans la mesure du possible, il comprendra des épreuves para-aviron.
- S'assurer que tous les compétiteurs participant à la régate répondent aux obligations de licence et de certificat médical définies au chapitre II du présent code.
- Diffuser publiquement les résultats de la régate.
- Le Comité d'Organisation doit tout mettre en œuvre pour que la compétition dont il a la charge se déroule dans les meilleures conditions de sécurité et de régularité en respectant les règlements de la FFAviron et, le cas échéant, le cahier des charges correspondant à la compétition qu'il organise.

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

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

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

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

- Sur un plan d'eau ne disposant pas d'un balisage de type Albano, chaque équipage doit disposer d'un couloir de 15 m minimum sur toute la longueur du parcours.
- La ligne de départ doit être exactement repérée afin que les embarcations soient alignées par l'étrave.
- À l'intention des juges les lignes de départ et d'arrivée doivent être marquées par un fil parfaitement tendu verticalement, droit devant eux et par une marque correspondante bien visible sur la rive opposée. Deux fils (alidade) peuvent remplacer ce dispositif s'il ne peut être mis en place.

- À l'intention des compétiteurs, la ligne d'arrivée doit être matérialisée et marquée par des bouées rouges ou des drapeaux rouges placés à l'extérieur des lignes d'eau ou sur la berge, exactement sur la ligne d'arrivée sans toutefois gêner la vue des juges à l'arrivée.
- Un signal sonore, audible par tous les compétiteurs, doit marquer le passage de la ligne d'arrivée de chaque équipage.
- Après avoir franchi la ligne d'arrivée, les équipages doivent disposer d'un espace suffisant pour arrêter leur bateau.
- Les plans d'utilisation du plan d'eau pour les heures d'entraînement et pour les heures de compétition doivent être affichés près des pontons d'embarquement et dans le parc à bateaux.

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

## Article 22 : Avant-programme d'une régate

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

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

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

### 1) Des informations sur la régate

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

### 2) Des informations sur les parcours

- La longueur des parcours.
- Le type des parcours, s'ils sont en ligne droite ou non, en eau morte ou en eau courante, et, dans ce dernier cas, la direction de la course par rapport au courant.
- Les dispositions de balisage et de départ adoptées.
- L'existence éventuelle d'un arbitrage par zone.
- Le plan de circulation sur le plan d'eau à l'entraînement et en compétition et les horaires d'entraînement officiel.

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

- Le mode d'engagement (~~via l'intranet fédéral Internet ou formulaire type~~).
- L'adresse et le numéro de téléphone du destinataire des inscriptions et de la correspondance.
- La date et l'heure de la clôture des inscriptions.
- Les modalités d'information des associations et des membres du jury concernant les engagements, le résultat du tirage au sort et l'horaire des courses ; ceux-ci doivent être portés à la connaissance des intéressés au moins 48 heures avant le début des compétitions.
- Le lieu, le jour et l'heure du tirage au sort.

#### 4) Des informations générales

- Le lieu et le numéro de téléphone de la permanence de l'organisation .
- Le lieu et le numéro de téléphone de la permanence de l'organisation le jour de la régate .
- Le lieu et l'heure de la réunion des délégués .
- Le lieu de la pesée des barreaux et des rameurs poids légers .
- L'emplacement du service de secours et de sauvetage ainsi que ses horaires de fonctionnement.

### Article 23 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet

#### 1) Engagements

L'association qui désire participer à une 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 sont remplies ~~et parviennent à l'organisateur~~ selon les modalités et dans le délai prescrit à l'avant-programme.

Un compétiteur ne peut participer à une 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 clubs engagé comme tel .

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

Un compétiteur engagé dans plusieurs épreuves de la 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.

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

#### 2) Forfait

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

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

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

Le forfait non déclaré à la réunion des délégués ou sans raison médicale constatée par un médecin ou les services de secours de la régate peut être sanctionné d'une amende de 50 euros.

#### 3) Remplacement

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

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

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

Le remplacement est déclaré par écrit au président de jury lors de la réunion des délégués ou au plus tard une heure avant la première épreuve de l'équipage .

Passé ce délai, et pour les épreuves suivantes, le remplacement n'est autorisé par le Président du jury que pour raison médicale constatée par un médecin ~~ou service de secours~~.

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

Les remplaçants des compétiteurs soumis à condition de poids doivent être pesés. S'agissant d'un équipage poids léger, le poids moyen de l'équipage est recalculé avec le poids des remplaçants .

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

# Document de travail

#### **4) Équipage incomplet**

Un équipage incomplet ne peut pas prendre le départ.

### **Article 24 : Jury**

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

Il est en fonction à partir d'une heure avant le début de la réunion des délégués jusqu'à la signature du procès-verbal de la régate.

#### **1) Collaboration avec le Comité d'Organisation**

Le bon déroulement d'une régate requiert une étroite collaboration entre le Comité d'Organisation et le jury.

#### **2) Composition du jury**

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

- Commission de contrôle.
- Starter.
- Aligneur.
- Juge au départ.
- Arbitre de parcours.
- Juge à l'arrivée.

#### **3) Missions du jury**

##### **a) Président du jury**

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

Il est titulaire du module président de jury.

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

Il assure la coordination avec le Comité d'Organisation.

Il établit le procès-verbal de la régate.

##### **b) Bureau du Jury**

En cas de réclamation, le Président du jury désigne deux arbitres qui composent avec lui le bureau du jury. Le bureau du jury se prononce sur les réclamations déposées par les associations.

##### **c) Commission de contrôle**

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

Un des membres de cette commission en assure la direction.

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

- L'identité des compétiteurs.
- Le ticket de pesée des barreaux, le poids des rameurs poids léger et le poids des bateaux.
- Le matériel utilisé, notamment les équipements de sécurité.
- La tenue des compétiteurs.
- L'application des règles relatives à la publicité.

##### **d) Aligneur**

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

**e) Starter**

Le starter donne le départ.

**f) Juge au départ**

Le juge au départ décide de la régularité du départ.

**g) Arbitre de parcours**

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

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

Ils peuvent assurer leurs fonctions depuis une embarcation ou un véhicule permettant de suivre la course ou bien encore à point fixe.

**h) Juge à l'arrivée**

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

**4) Procès-verbal de régates**

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

Ce procès-verbal, signé par le président et les membres du jury, doit être établi au plus tard 2 heures après la dernière course et transmis sous 48 heures à la ligue.

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

**5) Sanctions**

En cas de non-respect des règles du code des régates, ou de tout comportement contraire à l'article 9, tout membre du jury prend les sanctions appropriées parmi les mesures suivantes à l'exception de la disqualification qui ne pourra être prise que par le Président du jury. Ces sanctions sont susceptibles d'entraîner une modification du classement.

**a) Réprimande**

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

**b) Avertissement**

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

**c) Déclassement**

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

**d) Exclusion**

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

**e) Disqualification**

La disqualification d'un équipage consiste en l'interdiction pour tous les compétiteurs de cet équipage de participer à toutes les épreuves où ils sont engagés dans la régate concernée.

Un compétiteur ou une équipe peut être disqualifié(e) pour tout engagement ou comportement faisant preuve de manquement au respect des conditions de participation, pour fraude ou tentative de fraude lors de l'épreuve et/ou toute

autre raison de nature à perturber la compétition de manière significative.

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

#### **f) Amende**

L'amende est une sanction financière appliquée à une association. Le Président du jury inscrit les amendes au PV de la régate. L'annonce aux associations ainsi que le recouvrement des amendes est à la charge de la ligue organisatrice, de la zone pour les épreuves interrégionales, ou de la FFAviron pour les épreuves nationales.

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

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

### **Article 25 : Délégués**

Chaque association doit être représentée auprès du jury et du Comité d'Organisation par un délégué officiel licencié à la FFAviron.

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

Le délégué :

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

Les changements de délégué sont signalés par écrit à l'ouverture de la réunion des délégués.

Le délégué :

- Est l'interlocuteur unique de l'association ou des associations qu'il représente auprès du jury et du Comité d'Organisation.
- Est tenu de participer aux réunions de délégués de la régate lors desquelles sont communiquées les informations nécessaires au bon déroulement de la régate.
- Indique par écrit tout forfait ou changement intervenu dans la composition des équipages qu'il représente.
- Porte à la connaissance des entraîneurs et équipages qu'il représente toutes les informations les concernant (modifications éventuelles d'horaires, compositions des courses, règles de circulation, etc.).

La mission du délégué commence à la première réunion des délégués où il doit signer un état de présence. Sa mission prend fin 30 minutes après la dernière course des équipages qu'il représente sauf en cas de réclamation où il doit attendre la réponse apportée par le jury. L'absence du délégué à la réunion des délégués est sanctionnée d'une amende de 50 euros, sauf s'il se fait représenter par un tiers.

## CHAPITRE V – DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE

### Article 26 : Sécurité des compétiteurs

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

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

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

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

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

#### 1) Incident, accident, malaise d'un compétiteur

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

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

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

#### 2) Plans de circulation

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

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

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

Ces plans doivent :

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

#### 3) Horaires d'entraînement

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

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

#### 4) Conditions de compétition défavorables et prévisibles à l'avance

Le déroulement de la compétition peut être modifié si les conditions atmosphériques ou autres le nécessitent.

Dans ce cas, la décision est prise par un « comité d'équité ».

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

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

#### 5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables

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

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

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

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

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.

**Le Président de Jury ou le comité d'équité, sur avis éventuel d'un membre du jury, peut décider de ne pas (faire) donner le départ, ou de (faire) arrêter l'épreuve s'il juge à le sentiment que les conditions sont devenues dangereuses.**

# Document de travail

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

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

### 1) Épreuves qualificatives

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

### 2) Attribution des couloirs

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

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

L'organisateur, **le comité d'équité ou la Fédération dans le cadre d'un Championnat**, peut se réserver le droit d'utiliser un autre système de répartition des couloirs. Par exemple, le choix du couloir peut se faire par les équipages en fonction des résultats du tour précédent (place, temps, etc.).

## Article 28 : Règles générales

### 1) Équipement des bateaux

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

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

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

### 2) Avaries

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

### 3) Infractions aux règles de circulation

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

### 4) Accidents matériels et/ou corporels entre équipages

Si un ou plusieurs équipages subissent un dommage matériel et/ou corporel, il incombe au jury d'établir un constat en entendant les équipages concernés.

Le jury établit ensuite un procès-verbal d'accident qui est transmis à la FF Aviron 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 au tiers.

### **5) Conseils aux compétiteurs depuis l'extérieur du bateau**

Il est interdit de donner des indications ou conseils aux équipages en course et de les diriger au moyen d'appareils d'amplification ou de transmission depuis la terre ou un autre bateau, à l'exception du Jury et des équipes de sécurité.

## **Article 29 : Procédures principales**

### **1) Signal de départ**

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

Départ avec un drapeau :

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

Départ avec un système de feux lumineux :

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

Départ pour les rameurs déficients visuels :

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

### **2) Observation à un équipage**

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

- Se rapproche de lui.
- Lève son drapeau blanc verticalement.
- L'appelle par son nom.
- Lui transmet l'observation.

L'observation est faite :

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

dehors de son couloir ou en lui montrant la direction à prendre si l'obstacle est dans son couloir.

### 3) Arrêt d'un équipage

Pour arrêter un équipage, l'arbitre de parcours :

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

### 4) Arrêt d'une course

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

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

### 5) Validation d'une course

Pour valider une course, l'arbitre de parcours :

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

### 6) Non-validation d'une course

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

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

## Article 30 : Règles de déroulement d'une course

### 1) Avant l'embarquement

#### Les compétiteurs

Les compétiteurs doivent respecter les points suivants :

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

#### Les membres de la commission de contrôle à la pesée

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

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

- Contrôlent l'horaire de la course concernée .

- Contrôlent l'identité du barreur au vu de sa licence avec photo sur papier ou appareil électronique ou, par défaut, d'une pièce d'identité avec photo .
- Pèsent le barreur seul en tenue de compétition (combinaison ou ensemble short-maillot) sans chaussures, ni équipement de sonorisation .
- Pèsent le barreur avec sa surcharge si elle existe .
- Pèsent la surcharge seule si elle existe .
- Renseignent le ticket de pesée du barreur **ou sur le logiciel de gestion de course**, mentionnant à minima le nom et prénom du barreur, le poids de la tare, la date, l'épreuve et le nom du club .
- Remettent le ticket de pesée au barreur **si nécessaire**.
- Inscrivent sur le programme la surcharge du barreur . Un système dématérialisé peut être utilisé .

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

- Contrôlent l'horaire de la course concernée .
- Contrôlent l'identité du rameur .
- Pèsent chaque rameur individuellement en tenue de compétition : les compétiteurs doivent se présenter déjà en tenue .
- Calculent la moyenne de l'équipage s'il y a lieu .
- Notent le poids de chaque rameur individuellement et le poids moyen de l'équipage .
- Renvoient le cas échéant les équipages ne satisfaisant pas au poids maximum exigé pour une pesée ultérieure.

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

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

## 2) Au ponton d'embarquement

### Les compétiteurs

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

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

Ils doivent embarquer le plus rapidement possible .

### Les membres de la commission de contrôle

Vérifient de manière aléatoire :

- Les tickets de pesée des barreaux et leurs surcharges éventuelles , **le cas échéant vérifie les informations sur le logiciel de gestion de course**.
- Le positionnement de cette surcharge dans le bateau .
- L'identité des membres de l'équipage par le contrôle des licences avec photo ou, à défaut, d'une pièce d'identité.
- La conformité du bateau, des avirons et de la publicité.
- La tenue de compétition des rameurs et barreaux .
- Peuvent noter les équipages qui ont embarqués .
- Peuvent autoriser ou suspendre l'embarquement des équipages en fonction du programme des courses, ou de tout autre évènement le justifiant.

Si un bateau contrôlé n'est pas conforme, les membres de la commission de contrôle n'autorisent pas l'équipage à embarquer. Ils demandent à l'équipage de libérer le ponton d'embarquement et de retourner au parc à bateau pour la mise en conformité, à moins que celle-ci puisse être faite sur place dans un délai très court.

### 3) Sur le chemin du départ

#### Les compétiteurs

Sur le chemin du départ, les compétiteurs :

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

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

#### Les arbitres de parcours

En allant vers leur position et durant l'ensemble des épreuves, les arbitres de parcours doivent :

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

### 4) Au départ

#### a) Avant l'appel « DEUX MINUTES »

#### Les compétiteurs

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

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

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

#### Le starter

Si le champ de courses est libre, il autorise les équipages à pénétrer sur le champ de course en leur précisant leur couloir et le temps restant avant le départ .

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

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

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

**b) Après l'appel annonce « DEUX**

**MINUTES » Les compétiteurs**

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

Tout retard se verra sanctionné d'un avertissement

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

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

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

**L'aligneur**

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

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

**Le juge de départ**

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

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

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

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

**Le starter**

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

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

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

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

**c) Commandement de départ – Procédure de départ normal**

**Le starter**

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

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

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

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

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

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

### **L'aligneur**

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

### **Le juge de départ**

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

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

S'il estime qu'un équipage a provoqué un faux départ, il cache rapidement le drapeau blanc et montre le drapeau rouge. Le juge de départ est le seul membre du jury habilité à décider de la régularité ou non d'un départ.

### **Les compétiteurs**

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

#### **d) Commandement de départ – Procédure de départ rapide**

Ce mode de commandement de départ est utilisé à l'appréciation du starter. Il doit en informer les équipages.

Après s'être assuré que le juge au départ ait son drapeau blanc levé, le starter prononce les termes « DÉPART RAPIDE », et donne le commandement de départ.

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

#### **e) Cumul de fonction des juges**

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

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

#### **f) Faux départ**

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

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

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

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

Un équipage qui refuse de prendre un second départ, sera exclu.

### **Le juge de départ**

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

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

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

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

### **Le starter**

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

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

### **L'arbitre de parcours**

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

### **Les compétiteurs**

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

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

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

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

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

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

## **5) Pendant la course**

### **Les compétiteurs**

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

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

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

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

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

concurrents .

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

### **Les arbitres de parcours**

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

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

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

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

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

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

Ils peuvent aussi arrêter la course .

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

Ils appliquent les procédures suivantes :

- Si un équipage est sorti de son couloir pour en tirer un avantage, les arbitres de parcours :
  - Appliquent la procédure d'observation à un équipage en lui indiquant la direction à prendre pour revenir dans son couloir .
  - Donnent un avertissement si l'équipage n'obtempère pas après deux appels .
  - Appliquent la procédure d'arrêt à l'équipage s'il n'obtempère toujours pas et lui signifie son déclassement ou son exclusion .
- Si un équipage sorti de son couloir est sur le point de gêner ou d'accidenter un autre équipage, les arbitres de parcours :
  - Appliquent la procédure d'observation à un équipage.
  - Donnent un avertissement si l'équipage n'obtempère pas après deux appels .
  - Appliquent la procédure d'arrêt à l'équipage s'il n'obtempère toujours pas et lui signifie son déclassement ou son exclusion
  - Si cette manœuvre est impossible, par exemple si le bateau incriminé précède le bateau gêné, ils le laissent terminer le parcours et prennent la sanction qu'ils jugent utile après avoir consulté le résultat final ou bien ils arrêtent la course si la gêne a manifestement enlevé toute chance au bateau gêné.
  - Peuvent immédiatement arrêter et sanctionner l'équipage incriminé sans avoir donné les injonctions préalables, si le changement de direction de l'équipage est très subit .
- Si un équipage sort de son couloir sans en tirer un avantage, sans gêner, et sans se mettre en danger, les arbitres de parcours n'interviennent pas .
- Si un équipage sort de son couloir et, sans en tirer un avantage, se dirige vers un obstacle, les arbitres de parcours :
  - Appliquent la procédure d'observation à un équipage.

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

### **Validité de la course**

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

## 6) Arrivée

### Définition

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

Le franchissement de la boule d'un bateau est signalé par un signal sonore différent d'un son de cloche.

Une course est déclarée terminée lorsque le dernier équipage a franchi la ligne d'arrivée.

### Les compétiteurs

Pour être classé :

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

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

Si l'arbitre de parcours n'a pu être joint, l'équipage doit s'efforcer de rapidement contacter les juges à l'arrivée.

Les rameurs **para**-aviron avec mains sanglées doivent crier « OBJECTION » et s'assurer qu'un arbitre les a entendus.

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

### L'arbitre de parcours

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

L'arbitre de parcours attend que le dernier équipage franchisse la ligne d'arrivée, observe les équipages pour s'assurer qu'ils n'ont pas de problèmes de santé et qu'ils ne portent pas de réclamation .

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

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

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

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

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

### Les juges à l'arrivée

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

Les juges à l'arrivée :

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

- Vérifient la feuille de résultats et le tirage des courses ultérieures le cas échéant.

Si les juges à l'arrivée n'ont pu déterminer l'ordre d'arrivée et disposent d'une photo-finish ou d'un système vidéo, dès que le dernier équipage a franchi la ligne d'arrivée, le responsable des juges à l'arrivée réalise les actions suivantes :

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

## 7) Ex-æquo

### a) Définition

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

### b) Ex-æquo lors de courses donnant lieu à qualification

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

L'heure de ce nouveau parcours est décidée par le Président du jury en accord avec le président du Comité d'Organisation .

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

### c) Ex-æquo lors d'une finale

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

Si ces équipages sont médaillés, le Comité d'Organisation doit fournir les médailles correspondantes.

## 8) Sur le chemin du retour au calme et au ponton de débarquement

### L'arbitre de parcours

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

### Les compétiteurs

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

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

### La commission de contrôle

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

- Les tickets de pesée des barreaux **et/ou logiciel de gestion de course**, le poids et l'emplacement des surcharges éventuelles .
- L'identité des membres de l'équipage par le contrôle des licences avec photo ou, par défaut, d'une pièce d'identité avec photo .

- Le poids du bateau.

Ils peuvent noter les équipages qui ont débarqué.

## **9) Réclamation**

### **a) Définition**

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

### **b) Modalité de dépôt de la réclamation**

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

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

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

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

### **c) Suspension du résultat**

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

### **d) Étude de la réclamation**

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

Sa décision est applicable immédiatement.

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

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

## **10) Cérémonie protocolaire**

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

## **Article 31 : Recours contre une décision du jury**

### **1) Modalités de recours**

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

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

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

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

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

## 2) Application de la sanction

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

# CHAPITRE VI – PUBLICITÉ

## Article 32 : Principes généraux

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

- La publicité sur les bateaux est possible sans limitation, excepté sur les trente premiers centimètres de la pointe avant qui ne doivent comporter aucune identification.
- La publicité sur les avirons et les vêtements des compétiteurs est possible suivant les dispositions des articles 33, 34 et 35 qui s'appliquent pendant les heures de compétition de la régates et à tout moment, à proximité et sur le ponton ou le podium de remise des prix.

## Article 33 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements

Les identifications concernées sont celles des partenaires et des fabricants d'aviron et de vêtements des compétiteurs. Elles peuvent consister en divers éléments tels que : un nom, une marque, un logotype ou un produit représentatif d'une marque et elles doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

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

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

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

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

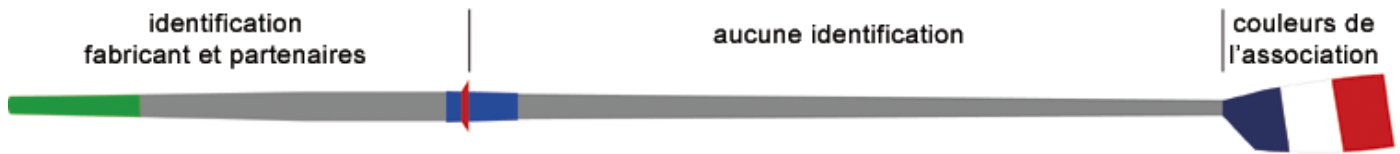


Si un fabricant est en même temps partenaire de l'association, il peut, en plus, utiliser l'espace réservé aux partenaires, mais sans pouvoir cumuler les deux surfaces attribuées au fabricant et au partenaire pour en faire une seule.

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

## Article 34 : Identifications sur les avirons

Les possibilités d'identification sont les suivantes :



### 1) Fabricant

Un aviron doit comporter au maximum une identification de fabricant. Celle-ci doit être apposée uniquement entre le collier et la poignée. Sa surface maximale est de 72 cm<sup>2</sup> pour un aviron de couple et de 100 cm<sup>2</sup> 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 cm<sup>2</sup> (hauteur maximum 4 cm et longueur maximum 18 cm) pour un aviron de couple et de 100 cm<sup>2</sup> (hauteur maximum 5 cm et longueur maximum 20 cm) pour un aviron de pointe.

### 3) Autres identifications

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

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

## Article 35 : Identifications sur les vêtements

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

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

### 1) Fabricant

Surface maximale de 16 cm<sup>2</sup> par pièce de vêtement.

### 2) Partenaire

Tenue de compétition : surface maximale de 200 cm<sup>2</sup>.

Couvre-chef : surface maximale de 50 cm<sup>2</sup>.

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

FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

AVIRON



# RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

**Annexe 7.2**

**CODE DES RÉGATES EN MER**

## Table des matières

|                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>CHAPITRE I - OBJET</b>                                                | <b>6</b>  |
| 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         |
| <b>CHAPITRE II - COMPÉTITEURS</b>                                        | <b>6</b>  |
| Article 6 : Obligation de licence                                        | 6         |
| Article 7 : Certificat médical                                           | 7         |
| Article 8 : Assurance des compétiteurs étrangers                         | 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 fonctionnelle                                | 8         |
| Article 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes                           | 8         |
| Article 13 : Limitations                                                 | 9         |
| 1) Distance maximale                                                     | 9         |
| 2) Intervalle entre deux courses                                         | 9         |
| Article 14 : Dispositions particulières concernant les barreurs          | 9         |
| Article 15 : Tenue des compétiteurs                                      | 9         |
| <b>CHAPITRE III - BATEAUX</b>                                            | <b>10</b> |
| Article 16 : Classes de bateaux                                          | 10        |
| Article 17 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons | 10        |
| 1) Identification des bateaux                                            | 10        |
| 2) Matériel de sécurité                                                  | 10        |
| 3) Les cale-pieds ou les chaussures                                      | 11        |
| 4) La jauge de restriction                                               | 11        |
| 5) Les avirons                                                           | 11        |
| 6) Les appareils de télécommunication                                    | 12        |
| 7) Les produits chimiques                                                | 12        |
| <b>CHAPITRE IV - ORGANISATION D'UNE RÉGATE</b>                           | <b>12</b> |
| Article 18 : Obligations de l'organisateur                               | 12        |
| Article 19 : Lignes de départ et d'arrivée                               | 13        |
| Article 20 : Marques de parcours                                         | 13        |
| Article 21 : Avant-programme d'une régata                                | 13        |
| 1) Des informations sur la régata                                        | 13        |
| 2) Des informations sur les parcours                                     | 13        |

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

|                                                                                                          |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4) Au départ.....                                                                                        | 24        |
| 5) Pendant la course .....                                                                               | 26        |
| 6) Arrivée .....                                                                                         | 28        |
| 7) Ex-æquo.....                                                                                          | 29        |
| 8) Sur le chemin du retour et le débarquement .....                                                      | 29        |
| 9) Réclamation .....                                                                                     | 29        |
| Article 33 : Modalités de recours contre une décision du bureau du jury.....                             | 30        |
| 1) Modalités de recours .....                                                                            | 30        |
| 2) Application de la sanction .....                                                                      | 30        |
| <b>CHAPITRE VI - Publicité.....</b>                                                                      | <b>30</b> |
| Article 34 : Principes généraux.....                                                                     | 30        |
| Article 35 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements .....                 | 31        |
| Article 36 : Identifications sur les avirons .....                                                       | 31        |
| 1) Fabricant .....                                                                                       | 31        |
| 2) Partenaire.....                                                                                       | 31        |
| 3) Autres identifications .....                                                                          | 31        |
| Article 37 : Identifications sur les vêtements .....                                                     | 32        |
| 1) Fabricant .....                                                                                       | 32        |
| 2) Partenaire.....                                                                                       | 32        |
| <b>CHAPITRE VII - Organisation des courses de Beach Rowing Sprints (Sprints d'aviron de plage) .....</b> | <b>32</b> |
| Article 38 : Réunion d'information Beach Rowing Sprints .....                                            | 32        |
| Article 39 : Caractéristiques du parcours.....                                                           | 32        |
| Article 40 : Marques de parcours.....                                                                    | 33        |
| 1) Plan du parcours .....                                                                                | 33        |
| 2) Caractéristiques des bouées de virement .....                                                         | 33        |
| 3) Matérialisation de la zone d'arrivée .....                                                            | 33        |
| 4) Maintien de la distance entre les bouées de virement.....                                             | 33        |
| 5) Incidence d'un marnage important sur le parcours .....                                                | 33        |
| Article 41 : Lignes de départ et d'arrivée .....                                                         | 34        |
| 1) Largeur de la ligne de départ et d'arrivée à terre .....                                              | 34        |
| 2) Matérialisation de la ligne d'arrivée .....                                                           | 34        |
| 3) Procédure de fin de course.....                                                                       | 34        |
| Article 42 : Format des courses.....                                                                     | 34        |
| 1) 1 <sup>ère</sup> option : « Slalom aller et retour ».....                                             | 35        |
| 2) 2 <sup>ème</sup> option : « Slalom aller, retour en ligne droite » .....                              | 36        |
| 3) 3 <sup>ème</sup> option : « Aller et retour en ligne droite » .....                                   | 37        |
| Article 43 : Nombre de lignes de bouées.....                                                             | 38        |
| Article 44 : Système de progression.....                                                                 | 38        |
| 1) Choix du système de progression .....                                                                 | 38        |
| 2) Phase finale (les huit derniers équipages) .....                                                      | 38        |

|                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------|----|
| Article 45 : Attribution des lignes de bouées.....                | 38 |
| Article 46 : Le départ .....                                      | 38 |
| 1) Le départ.....                                                 | 38 |
| 2) Les teneurs .....                                              | 39 |
| 3) Les coureurs .....                                             | 39 |
| Article 47 : La procédure de départ .....                         | 39 |
| Article 48 : Faux départ .....                                    | 40 |
| 1) En format duel .....                                           | 40 |
| 2) En format contre la montre .....                               | 40 |
| Article 49 : Responsabilité et obligations des compétiteurs ..... | 40 |
| 1) Virement de bouée .....                                        | 40 |
| 2) Pénalités pour virement non conforme .....                     | 40 |
| 3) Le barreur.....                                                | 40 |
| 4) Le coureur final sur la plage .....                            | 40 |
| 5) Respect de l'intégrité physique .....                          | 40 |
| Article 50 : Gênes.....                                           | 40 |
| Article 51 : Arrivée de la course.....                            | 41 |
| Article 52 : Ex-æquo .....                                        | 41 |
| Article 53 : Composition du jury.....                             | 41 |
| Article 54 : Les juges de parcours .....                          | 41 |
| Article 55 : Le juge de virement.....                             | 41 |
| Article 56 : Juge à l'arrivée .....                               | 42 |

## CHAPITRE I - OBJET

### Article 1 : Objet

Le présent code régleme les régates à l'aviron disputées en France sous l'égide de la Fédération Française d'Aviron (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 barreurs

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

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

### Article 3 : Équipage

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

### Article 4 : Bateau d'aviron

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

Un bateau ne répondant pas à cette définition sera exclu de la compétition. Les bateaux sont armés en pointe ou en couple :

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

### Article 5 : Régate

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

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

## CHAPITRE II - COMPÉTITEURS

### Article 6 : Obligation de licence

Tous les compétiteurs doivent être titulaires d'une licence « 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 d'un questionnaire de santé dont le contenu est précisé par arrêté du ministre chargé des sports.

Les modalités de présentation de ces documents sont définies dans le Règlement médical de la FFAviron.

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

## Article 8 : Assurance des compétiteurs étrangers 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 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 en U12.

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

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

Les rameurs de la catégorie Jeune ne peuvent pas concourir dans des épreuves de catégories Junior ou Senior.

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

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

## Article 11 : Classification fonctionnelle 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 X : Classification para-aviron adapté

En lien avec la convention signée entre la FF Sport Adapté 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 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes

Les femmes peuvent participer aux épreuves hommes.

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

## Article 13 : Limitations

### 1) Distance maximale

Sauf en cas de manche recourue ou de séries, 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 de la catégorie 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 14 : Dispositions particulières concernant les barreaux

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 15 : 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 16 : 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 17 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons

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

#### 1) Identification des bateaux

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

**Lettre 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.

**A 389**

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) Equipement 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.

Document de travail

### 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'horizontale.

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.~~

~~Les VHF sur canal Jury peuvent être autorisés.~~

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 XX : 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 18 : Obligations de l'organisateur

Toute régata 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 régata. Sauf s'il s'agit d'une régata 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 régata répondent aux obligations de licence et de certificat médical définies au chapitre II du présent code.
- Diffuser publiquement les résultats de la régata.

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

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

## Article 19 : Lignes de départ et d'arrivée

La ligne de départ, comme la ligne d'arrivée, est la droite reliant deux bouées placées à cet effet ou marques naturelles. Les lignes de départ et d'arrivée doivent être perpendiculaires en leur centre à la route normale vers ou depuis la marque la plus proche (alignement au compas de relèvement).

A l'intention des juges, la ligne d'arrivée doit être marquée, si possible par un fil parfaitement tendu verticalement, droit devant eux, dans son axe.

Un signal sonore, audible par tous les compétiteurs, doit marquer le passage de la ligne d'arrivée de chaque équipage. Après avoir franchi la ligne d'arrivée, les équipages doivent disposer d'un espace suffisant pour arrêter leur bateau et libérer le plan d'eau.

## Article 20 : Marques de parcours

Les marques de parcours doivent être clairement définies sur les instructions de course, plans ou autres documents. Ces marques sont de préférence des bouées mouillées.

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

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

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

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



## Article 21 : Avant-programme d'une régates

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

- 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 régates

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

### 2) Des informations sur les parcours

- La longueur des parcours.
- Le type des parcours.

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

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

- Le mode d'engagement (~~préférentiellement~~ via l'intranet fédéral ~~Internet~~).
- L'adresse et le numéro de téléphone du destinataire des inscriptions et de la correspondance.
- La date et l'heure de la clôture des inscriptions.
- Les modalités d'information des associations et des membres du jury concernant les engagements, le résultat du tirage au sort et l'horaire des courses. Ceux-ci doivent être portés à la connaissance des intéressés au moins 48 heures avant le début des compétitions.
- Le lieu, le jour et l'heure du tirage au sort.

### 4) Des informations générales

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

## Article 22 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet

### 1) Engagements

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

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

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

Les équipages doivent être composés de compétiteurs appartenant à la même association sauf dans le cas d'équipage mixte ~~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 régates ne prenant pas le départ de l'une de ses courses se verra refuser le départ des courses suivantes (sauf en cas d'exclusion de l'une des épreuves) et se verra éventuellement retirer le bénéfice du classement et les prix remportés dans les épreuves précédentes ~~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 d'information.~~

~~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 d'information, seul est accepté le forfait pour raison médicale constatée par un médecin. Dans ce cas, le forfait est déclaré par écrit par le délégué de l'association au Président du jury.~~

**+ en raison de l'état de la mer sans pénalité financière ??**

~~Le forfait non déclaré/non justifié à la réunion d'information ou sans raison médicale/non déclaré à l'issue de celle-ci est sanctionné d'une amende de 100 50 euros.~~

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

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

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

Le forfait non déclaré à la **réunion des délégués** ou sans raison médicale constatée par un médecin ou les services de secours de la régate peut être 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 d'information** ou au plus tard une heure avant la première course de l'équipage.

Passé ce délai, et pour les épreuves suivantes, le remplacement n'est autorisé par le Président du jury que pour raison médicale constatée par un médecin **ou service de secours**.

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

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

### 5) Équipage incomplet

Un équipage incomplet ne peut pas prendre le départ.

## Article 23 : Directeur de course

Le directeur de course :

- Est l'interlocuteur unique des autorités maritimes et gestionnaires du plan d'eau le cas échéant pour transmettre et recevoir des informations.
- S'assure que tous les dispositifs de secours sont opérationnels avant d'autoriser le départ des épreuves.
- Est en relation permanente avec le Président du jury.
- Membre du comité d'équité, prend toutes les décisions nécessaires (annulation, report...) dans le cas de conditions de compétition défavorables en matière de sécurité.

## Article 24 : Jury

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

Il est présent une heure avant le début de la réunion **d'information 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 25: Comité d'équité

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

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

Document de travail

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 26 : 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 **d'information 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 **d'information 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.).

~~Les équipages non représentés à la réunion **d'information des délégués** ne peuvent prendre le départ de la régate (exclusion).~~

La mission du délégué commence à la première réunion **d'information 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 **d'information des délégués** est sanctionnée d'une amende de **400 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 27 : Chef de bord

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

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.

Document de travail

- S'assurer que l'équipage respecte toutes les règles de navigation, de sécurité et de circulation.
- Prendre les décisions nécessaires pour la sécurité de l'équipage si les conditions météorologiques se détériorent.

## Article 28 : Réunion d'information des délégués

La réunion d'information 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
- ~~Les chefs de bord (facultatif en fonction de la capacité d'accueil de la salle)~~

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

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

Il est mis à disposition de tous les équipages :

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

## CHAPITRE V - DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE

### Article 29 : Sécurité des compétiteurs

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

Document de travail

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

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

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

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

~~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 30 : Règles générales

## 1) Équipement des bateaux

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

## 2) Avaries

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

## 3) Infractions aux règles de circulation

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

Document de travail

#### 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 au tiers.

#### 5) Conseils aux compétiteurs depuis l'extérieur du bateau

Il est interdit de donner des indications ou conseils aux équipages en course et de les diriger au moyen d'appareils d'amplification ou de transmission depuis la terre ou un autre bateau, à l'exception du jury et des équipes de sécurité.

### Article 31 : Procédures principales

#### 1) Pavillons, matériels et schémas de départ

Pour donner le départ, le starter doit disposer de :

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

[Revoir le schéma](#)

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 première 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 32 : Règles de déroulement d'une course

## 1) La pesée des barreaux et le contrôle de jauge

### a) La pesée des barreaux

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 barreaux. Si plusieurs barreaux 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 barreaux 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 barreaux.

### **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

Document de travail

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 », (bravo) 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.

Document de travail

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, ~~ou 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 ~~est interdite~~ 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.

Document de travail

### ***Virement d'une marque de parcours***

Lors du virement d'une marque de parcours, les équipages doivent veiller à éviter tout abordage, rester maître de leurs trajectoires et respectueux des autres équipages.

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

Tout équipage provoquant une collision sera sanctionné à minima d'un avertissement.

### **L'arbitre de parcours**

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

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

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

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

- Applique la procédure d'observation à un équipage.
- Donne un avertissement si l'équipage n'obtempère pas après deux appels.
- Applique la procédure d'arrêt à l'équipage s'il n'obtempère toujours pas et lui signifie son exclusion.
- Peut immédiatement arrêter l'équipage incriminé sans avoir donné les injonctions préalables, si le changement de direction de l'équipage est très subit.

Si cette manœuvre est impossible, il le laisse terminer le parcours et prend la sanction qu'il juge utile après avoir consulté le résultat final.

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

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

- S'efforcer de mettre les équipages en sécurité.
- Rester près d'eux jusqu'à ce que les secours interviennent.

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

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

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

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

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

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

- Juge la course régulière s'il estime que l'incident n'a pas faussé le résultat.
- Juge la course irrégulière dans le cas contraire. Dans ce dernier cas, 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 33 : Modalités de recours contre une décision du bureau du jury**

#### **1) Modalités de recours**

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

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

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

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

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

#### **2) Application de la sanction**

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

## **CHAPITRE VI - PUBLICITÉ**

### **Article 34 : Principes généraux**

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

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

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

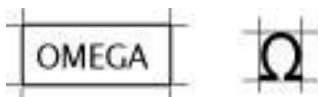
Les identifications concernées sont celles des partenaires et des fabricants d'aviron et de vêtements des compétiteurs. Elles peuvent consister en divers éléments tels que : un nom, une marque, un logotype ou un produit représentatif d'une marque et elles doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

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

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

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

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



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

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

### Article 36 : Identifications sur les avirons

Les possibilités d'identification sont les suivantes :



#### 1) Fabricant

Un aviron doit comporter au maximum une identification de fabricant. Celle-ci doit être apposée uniquement entre le collier et la poignée. Sa surface maximale est de 72 cm<sup>2</sup> pour un aviron de couple et de 100 cm<sup>2</sup> 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 cm<sup>2</sup> (hauteur maximum 4 cm et longueur maximum 18 cm) pour un aviron de couple et 100 cm<sup>2</sup> (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 37 : Identifications sur les vêtements

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

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

#### 1) Fabricant

Surface maximale de 16 cm<sup>2</sup> par pièce de vêtement.

#### 2) Partenaire

Tenue de compétition : surface maximale de 200 cm<sup>2</sup>.

Couvre-chef : surface maximale de 50 cm<sup>2</sup>.

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

### Article 38 : Réunion ~~d'information~~ des délégués Beach Rowing Sprints

La réunion ~~d'information~~ 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 39 : Caractéristiques du parcours

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

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

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

- La première zone du parcours, située sur la plage, entre la ligne de départ et le point d'embarquement, a une distance de 10 à 50 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 40 : Marques de parcours

### 1) Plan du parcours

Un plan du parcours indiquant l'emplacement de toutes les marques de parcours doit être inclus dans l'avant programme de la régate. Les consignes de navigation sont précisées lors de la réunion **d'information 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 41 : Lignes de départ et d'arrivée

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

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

### 2) Matérialisation de la ligne d'arrivée

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

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

### 3) Procédure de fin de course

Le Comité d'Organisation détermine la procédure de fin de course. Ceci est indiqué dans l'avant-programme et précisé lors de la réunion **d'information des délégués**.

## Article 42 : Format des courses

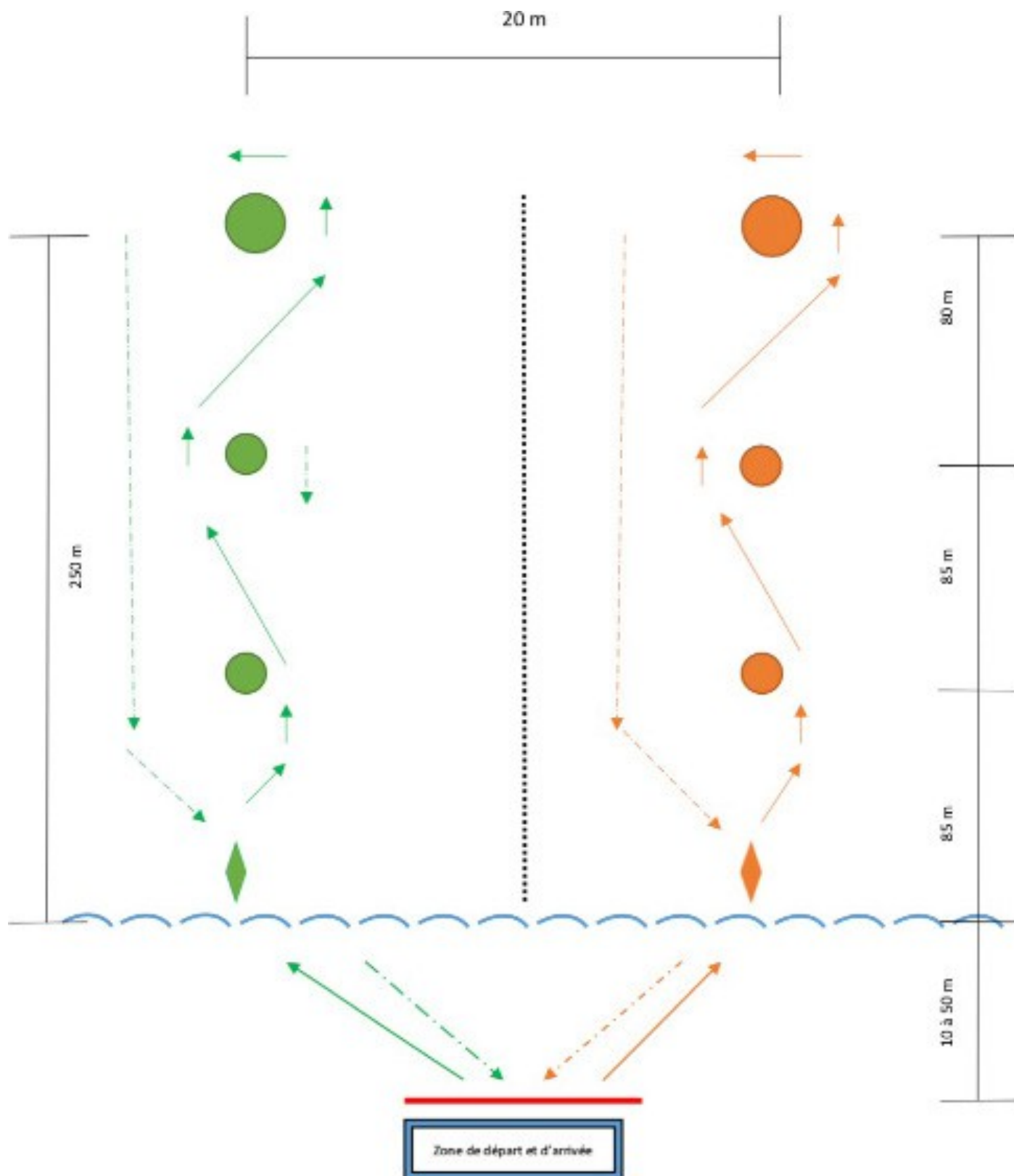
Trois options standard sont possibles .

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

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

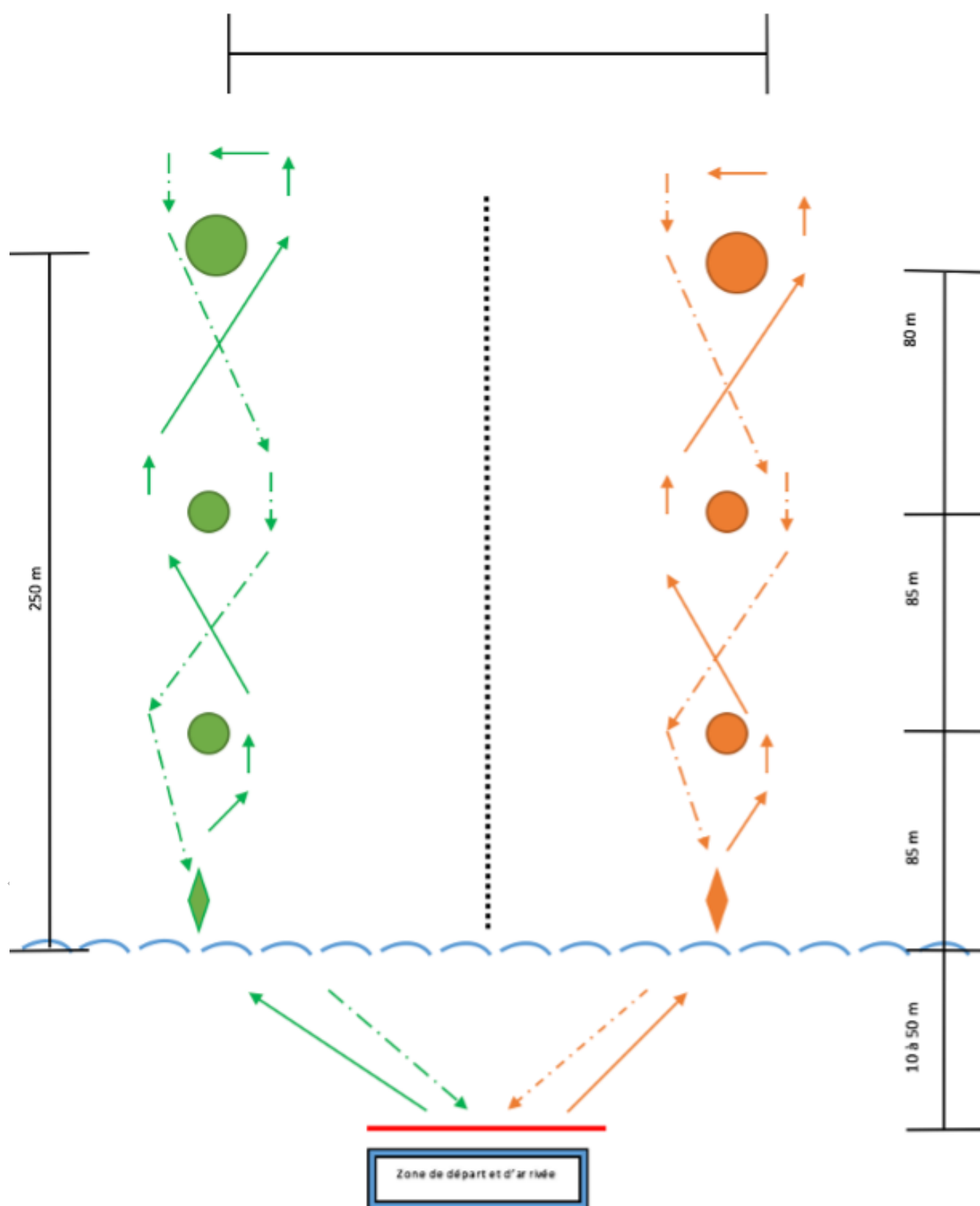
### 1) 1<sup>ère</sup> option : « Slalom aller, retour en ligne droite »

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.



## 2) 2<sup>ème</sup> option : « Slalom aller et retour »

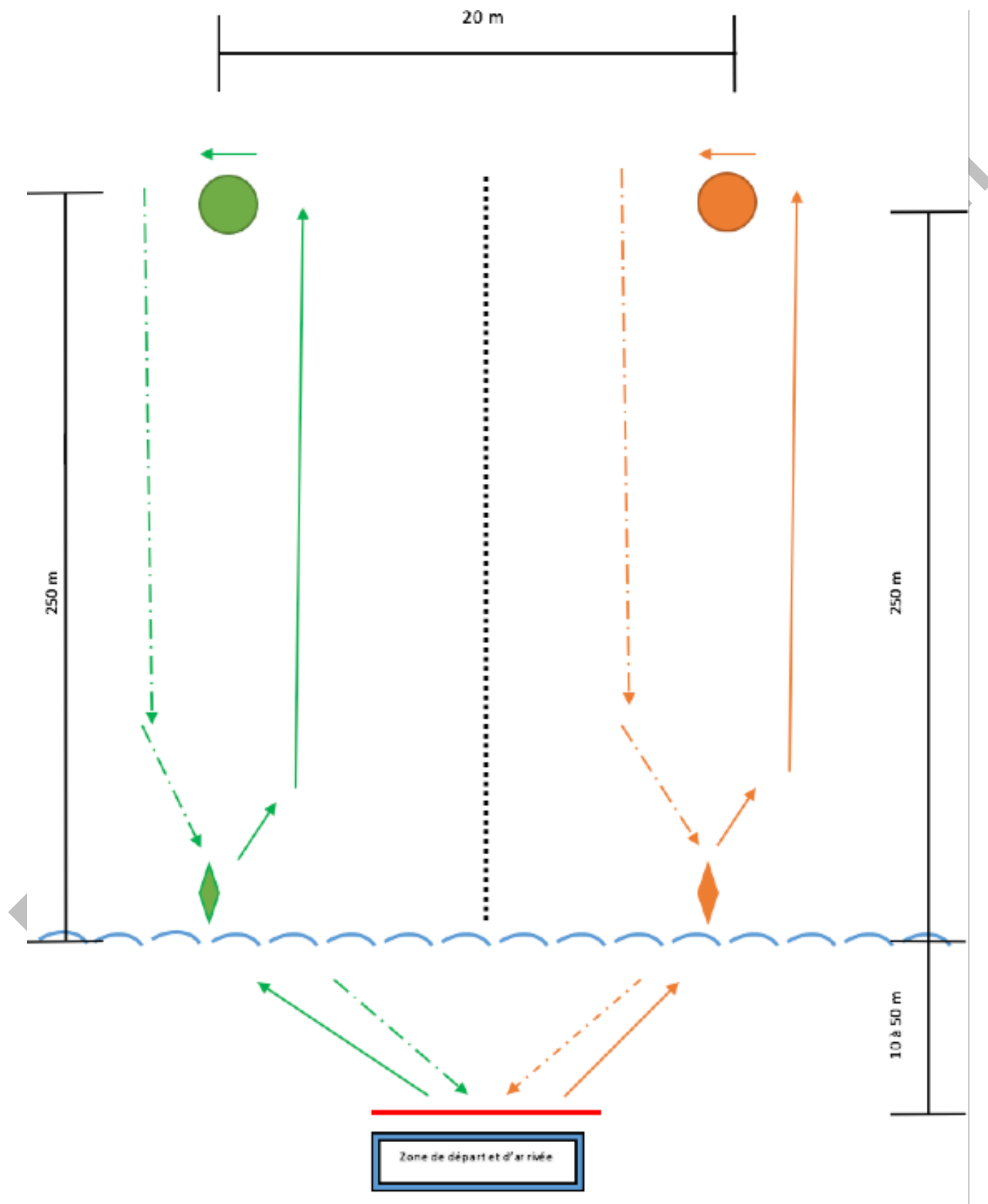
Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau effectue un slalom entre les trois bouées en respectant le sens imposé et en restant dans le couloir alloué. Le coureur débarque au point prévu à cet effet.



Document de travail

### 3) 3<sup>ème</sup> 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 43 : Nombre de lignes de bouées

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

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

## Article 44 : Système de progression

### 1) Choix du système de progression

Le Comité d'Organisation définit le système de progression parmi l'un des formats suivants :

- Parcours contre la montre.
- Plusieurs parcours de qualification, qui 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 **d'information 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 45 : Attribution des lignes de bouées

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

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

- L'équipage avec le temps le plus rapide au tour précédent choisit sa ligne de bouées, l'autre équipage accepte le couloir restant.
- Un rameur passant par les repêchages n'est pas prioritaire face à un concurrent qualifié directement au tour suivant.
- S'il venait à y avoir un ex æquo, le juge de départ réalise un tirage au sort pour identifier l'équipage qui aura le choix de sa ligne de bouées.

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

## Article 46 : Le départ

### 1) Le départ

Pendant la procédure de départ, les bateaux doivent être maintenus sur l'eau par les membres de l'équipage (sauf en

solo) et l'aide de teneurs .

Document de travail

## 2) Les teneurs

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

Les teneurs ne peuvent pas monter à bord du bateau. Ils aident les équipiers à s'installer dans le bateau et peuvent pousser le bateau pour partir. Ils ont toute liberté pour indiquer aux rameurs la trajectoire à prendre.

Les teneurs ne 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

**Chaque équipage est libre du choix de son « coureur » pour le départ et l'arrivée. Le coureur au départ peut être différent du coureur à l'arrivée. Les coureurs doivent se tenir derrière la ligne de départ. Si des flammes ou des drapeaux sont utilisés sur le parcours, le coureur ne doit pas toucher ces derniers sous peine d'une pénalité de 10 secondes.**

**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 47 : La procédure de départ

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

Le starter informe de manière audible les équipages du décompte des minutes jusqu'au départ. La procédure de départ doit être la suivante :

|               |                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| - 3:00        | Tous les équipiers doivent se tenir dans la zone de départ aux ordres du starter.<br>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.<br>À partir de ce moment, le starter peut lancer la course à tout moment. |

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

Le coureur doit contourner, dans le sens prévu, 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.

Document de travail

## Article 48 : Faux départ

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

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

### 1) En format duel

En cas de faux départ, le starter arrête la course en agitant son drapeau et en faisant retentir sa cloche jusqu'à ce que tous les équipages se soient arrêtés. Il rappelle les équipages. Il s'informe des décisions auprès des juges de départ et de parcours. Il informe l'équipage fautif qu'il reçoit un avertissement. Il reprend la procédure de départ à l'annonce « UNE MINUTE ».

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

### 2) En format contre la montre

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

## Article 49 : Responsabilité et obligations des compétiteurs

### 1) 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

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

### 4) Pénalités pour virement non conforme

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

- Faute de virement sur la première ou deuxième bouée : +30 secondes (par bouée).
- Faute de virement sur la troisième bouée : +60 secondes.

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.

### 5) 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.

### 6) Le coureur final sur la plage

A l'issue du parcours sur l'eau, un membre de l'équipage débarque et court en respectant les marques de parcours jusqu'à la ligne d'arrivée, le circuit imposé par les marques de parcours, et sans touches ces dernières, jusqu'à la ligne d'arrivée.

### 7) Respect de l'intégrité physique

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

### **Article 50 : Gênes**

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

Document de travail

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 51 : Arrivée de la course

Un drapeau est installé en face de chaque parcours sur l'eau, positionné à distance égale de la ligne d'arrivée. Le coureur doit contourner, dans le sens prévu par le Comité d'Organisation, son ou ses drapeaux avant de franchir la ligne d'arrivée. Dans le cas contraire, une pénalité de 10 secondes par marque non franchie correctement sanctionne l'équipage.

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

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

**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 52 : 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 53 : Composition du jury

Le jury sera composé des fonctions suivantes :

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

### Article 54 : Les juges de parcours

Les juges de parcours sont à terre, en hauteur, de manière à voir l'intégralité du parcours sur l'eau et à terre. Ils s'assurent que les embarcations restent sur leur alignement et que les équipiers sont à côté du bateau lors de la procédure de départ, que les équipages réalisent le parcours convenu et qu'ils n'occasionnent aucune gêne. **Ils indiquent toute faute en levant un drapeau rouge**, consignent ceci par écrit et transmettent leur décision au juge à l'arrivée. Ils ne donnent aucune consigne

de trajectoire aux rameurs.

### **Article 55 : Le juge de virement**

Le juge de virement est positionné sur l'eau au-delà de la troisième bouée à virer. Il veille à ce que tous les équipages

Document de travail

virent la troisième bouée conformément au sens indiqué. Après le virement, il communique par signal visuel avec l'arbitre de parcours en levant un drapeau rouge, pour indiquer que le virement de la troisième bouée n'est pas conforme.

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

### **Article 56 : Juge à l'arrivée**

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

### **Article 57 : Challenge**

#### **a) 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.

**b) 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.

**c) 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.

**d) 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.

Document de travail

FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

AVIRON



# **RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON**

## **RÈGLEMENT DES CHAMPIONNATS ET CRITÉRIUMS INDOOR**

## Table des matières

|                                                                                                                                                                                                |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Article 1 : Objet.....                                                                                                                                                                         | 3 |
| Article 2 : Organisation .....                                                                                                                                                                 | 3 |
| Article 3 : Licence .....                                                                                                                                                                      | 3 |
| Article 4 : Mutation.....                                                                                                                                                                      | 3 |
| Article 5 : Nationalité.....                                                                                                                                                                   | 4 |
| Article 6 : Avant-programme prévisionnel .....                                                                                                                                                 | 4 |
| Article 7 : Engagements (ou modifications d'engagements) hors délai .....                                                                                                                      | 4 |
| Article 8 : Comité d'équité.....                                                                                                                                                               | 5 |
| Article 9 : Classement performance des clubs .....                                                                                                                                             | 5 |
| Article 10 : Classement performance mer des clubs .....                                                                                                                                        | 5 |
| Article 11 : Autres classements.....                                                                                                                                                           | 5 |
| Article 12 : Accès des journalistes, des personnels des entreprises d'information et des photographes et vidéastes aux enceintes sportives lors des régates des championnats et critères ..... | 5 |
| 1) Les photographes et vidéastes: .....                                                                                                                                                        | 5 |
| Article 13 : Images et vidéos des régates des championnats et critères .....                                                                                                                   | 6 |

## Article 1 : Objet

Le présent règlement s'applique aux championnats de France, championnats nationaux et critères nationaux, ainsi qu'à leurs éventuelles épreuves qualificatives, relatifs à l'aviron indoor.

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

## Article 2 : Organisation

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

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

Toute décision de report, d'annulation ou de transfert d'un championnat ou d'un critérium ne peut être prise que par le bureau de la fédération.

## Article 3 : Licence

Tous les compétiteurs doivent être titulaires d'une licence « Annuelle Compétition » AC, « Indoor Compétition » annuelle IC ou IIC, « Événementiel compétition » EC. L'année figurant sur cette licence doit correspondre au millésime du championnat ou du critérium. Lorsque la date d'un championnat ou d'un critérium est postérieure au 30 septembre, la durée de validité de la licence est prolongée jusqu'à cette date.

## Article 4 : Mutation

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

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

## Article 5 : Rameur formé localement

Un(e) rameur(se) est considéré (e) comme formé (e) localement quand il (elle) remplit les conditions suivantes indépendamment de sa nationalité :

- Pour les **catégories rameurs U17** à U19 **surclassés en U23 ou en senior**, avoir été licencié (A ou U) pendant 2 saisons (consécutives ou non) au titre d'un ou plusieurs clubs affiliés à la FFAviron.
- Pour les seniors, avoir été licencié (A ou U) pendant 3 saisons (consécutives ou non) au titre d'un ou plusieurs clubs affiliés à la FFAviron.

Pour être classés aux championnats de France, les relais doivent être composés de rameurs formés localement selon le quotas suivants :

- Avec un quota de 75 % minimum

Pour être classés aux championnats de France individuel les rameurs doivent être formés localement.

## Article 6 : Règlementation sportive

Chaque année, avant le 30 novembre de **l'année N-1**, le comité directeur de la fédération approuve la Règlementation sportive **de l'année N** qui constitue l'avant-programme prévisionnel des championnats et critères de **la saison sportive en cours**.

Cet avant-programme prévisionnel comprend au minimum :

- Le calendrier des inscriptions.
- Le programme des épreuves.
- Les modalités d'engagement.
- Les règles de participation.
- Les points spécifiques du Code indoor inhérents à l'événement ou ses spécificités.

## Article 8 : Comité d'équité

Pour les championnats et critères indoor, le comité d'équité est composé du président du jury, du président du comité d'organisation, du délégué fédéral et s

## Article 9 : Classement(s) Indoor

Les modalités d'attribution des points de chaque classement sont définies dans la Règlementation sportive de la saison sportive .

## Article 10 : Accès aux enceintes sportives lors des régates des championnats et critères

### 1) Les journalistes et les personnels des entreprises d'information

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

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

### 1) Les photographes et vidéastes :

Est considéré comme photographe ou vidéaste un individu équipé d'un objectif, d'une caméra prenant des photos ou des prises de vue des équipages pendant la durée de la manifestation.

On distingue :

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

Les photographes et vidéastes sous contrat ou accrédités peuvent avoir accès à l'ensemble des zones réservées selon les modalités définies par l'organisation :

- Plateau de course
- Zone de podiums.
- Autres zones définies par le comité d'organisation.

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

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

## Article 11 : Images et vidéos des régates des championnats et critères

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

**Dans le cadre du respect de la réglementation française et européenne, l'utilisation des drones est interdite sur**

**les sites des compétitions sauf autorisation préalable du service communication de la Fédération et des autorités préfectorales.**

**L'utilisation de lunettes « connectées » n'est pas autorisée dans le cadre des courses. Son utilisation dans le cadre de l'entraînement et la diffusion des images est autorisée dans le respect du droit à l'image.**

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

#### **Article X – Communication et distribution de supports**

La distribution ou l'affichage de tout document (prospectus, tracts, publicité, enquêtes, offres commerciales...) est soumis à l'accord préalable et écrit du service communication de la Fédération.

À défaut d'autorisation, l'organisateur se réserve le droit de faire cesser immédiatement toute distribution et de prendre les mesures nécessaires au bon déroulement de l'événement.

Document de travail

FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

AVIRON



# **RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON**

## **CODE DES COMPÉTITIONS D'AVIRON INDOOR**

## Table des matières

|                                                                           |           |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>CHAPITRE I : OBJET .....</b>                                           | <b>4</b>  |
| Article 1 : Objet.....                                                    | 4         |
| Article 2 : Compétition .....                                             | 4         |
| <b>CHAPITRE II : COMPÉTITEURS .....</b>                                   | <b>4</b>  |
| Article 3 : Obligation de licence .....                                   | 4         |
| Article 4 : Certificat médical ou questionnaire de santé .....            | 4         |
| Article 5 : Comportement du compétiteur .....                             | 4         |
| Article 6 : Catégories de compétiteurs .....                              | 4         |
| 1) Catégories d'âge .....                                                 | 5         |
| 2) Catégories de poids .....                                              | 6         |
| Article 7 : Classification fonctionnelle .....                            | 6         |
| Article 8 : Épreuves individuelles et par équipe .....                    | 7         |
| <b>CHAPITRE III : MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT .....</b>                        | <b>7</b>  |
| Article 9 : Types de machines à ramer .....                               | 7         |
| Article 10 : Équipement des compétiteurs .....                            | 7         |
| Article 11 : Équipements spécifiques des compétiteurs para-aviron.....    | 8         |
| 1) PR1 .....                                                              | 8         |
| 2) PR2 .....                                                              | 8         |
| <b>CHAPITRE IV : ORGANISATION D'UNE COMPÉTITION D'AVIRON INDOOR.....</b>  | <b>8</b>  |
| Article 12 : Obligations de l'organisateur .....                          | 8         |
| 1) Démarches administratives .....                                        | 8         |
| 2) Sécurité et régularité .....                                           | 8         |
| Article 13 : Avant-programme d'une compétition .....                      | 8         |
| 1) Informations sur la compétition .....                                  | 9         |
| 2) Informations sur le mode d'engagement (serveur fédéral ou autre) ..... | 9         |
| 3) Informations générales.....                                            | 9         |
| Article 14 : Engagements .....                                            | 9         |
| Article 15 : Arbitrage .....                                              | 9         |
| 1) Collaboration avec le comité d'organisation .....                      | 10        |
| 2) Missions du jury .....                                                 | 10        |
| 3) Rapport du jury.....                                                   | 10        |
| 4) Sanctions .....                                                        | 10        |
| Article 16 : Sécurité des compétiteurs .....                              | 11        |
| <b>CHAPITRE V : DÉROULEMENT D'UNE COMPÉTITION D'AVIRON INDOOR .....</b>   | <b>11</b> |
| Article 17 : Avant une course.....                                        | 11        |
| 1) Périodes d'échauffement.....                                           | 11        |
| 2) Accès à la zone de compétition.....                                    | 11        |
| 3) Avant le départ .....                                                  | 12        |
| 4) Présence au départ.....                                                | 12        |

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| Article 18: Règles de déroulement d'une course.....  | 12 |
| 1) Le départ.....                                    | 12 |
| 2) Signal de départ.....                             | 12 |
| 3) Faux départ.....                                  | 12 |
| 4) Responsabilité des compétiteurs.....              | 13 |
| 5) L'arrivée .....                                   | 13 |
| 6) Ex-æquo.....                                      | 13 |
| 7) Réclamation .....                                 | 14 |
| Article 19: Recours contre une décision du jury..... | 14 |
| 1) Modalités de recours .....                        | 14 |
| 2) Application de la décision .....                  | 14 |

## CHAPITRE I : OBJET

### Article 1 : Objet

Le présent code régleme les compétitions d'aviron indoor, disputées en France, sous l'égide de la Fédération Française d'Aviron (FFAviron) et inscrites au calendrier de la fédération ou de ses ligues régionales.

### Article 2 : Compétition

Une compétition d'aviron indoor est une manifestation sportive qui permet d'établir un classement à partir d'une ou plusieurs performances réalisées entièrement ou en partie sur un ergomètre d'aviron.

Ces compétitions peuvent être organisées de différentes manières :

- La compétition est dite présentielle lorsque tous les concurrents sont réunis dans un même lieu.
- La compétition est dite distancielle lorsque tout ou partie des concurrents se trouvent dans des lieux différents.

F

Les machines utilisées (ergomètres) peuvent être connectées entre elles par un système filaire (Ethernet, USB...), **ou sans fil (WIFI, Bluetooth...)** en fonction du modèle des machines et du système de gestion de course utilisé.

## CHAPITRE II : COMPÉTITEURS

### Article 3 : Obligation de licence

Tous les compétiteurs doivent être titulaires d'une licence « Compétition » annuelle (AC, UC, BFC, IC, IIC) ou événementielle (EC) délivrée par la FFAviron .

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

### Article 4 : Certificat médical ou questionnaire de santé

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

- Soit d'un certificat médical mentionnant l'absence de contre-indication à la pratique de l'aviron en compétition qui doit dater de moins d'un an à la date de sa présentation .
- Soit d'une attestation fournie par le licencié, ou par son représentant légal, mentionnant qu'il a répondu par la négative à chacune des rubriques 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 entrainera l'exclusion **du participant ou du relais de l'équipage** en question.

### Article 5 : Comportement du compétiteur

Tout compétiteur 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.

### Article 6 : Catégories de compétiteurs

La FFAviron classe les compétiteurs en catégories d'âge et en catégories de poids.

## 1) Catégories d'âge

Les compétiteurs 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 compétiteur dans le courant de l'année figurant sur sa licence.

### a) Catégorie Jeune : tout compétiteur 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'aux** animations adaptées à leur âge non-régies par ce Code. Ils ne peuvent pas concourir dans les catégories d'âge supérieures .

Les U12 ne **peuvent participer qu'aux compétitions de leur sous-catégorie. Ils ne peuvent pas concourir dans les catégories ou sous-catégories d'âge supérieures.**

Les U15 **ne peuvent participer qu'aux compétitions de leur sous-catégorie la catégorie Jeune sous réserve de respecter la notion d'âge maximum. Ils** ne peuvent pas concourir dans les catégories Junior et Senior .

### b) Catégorie Junior : tout compétiteur âgé de 15 ans 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 à toutes les compétitions de la catégorie Junior sous réserve de respecter la notion d'âge maximum .

### c) Catégorie Senior : tout compétiteur âgé de 19 ans et plus le jour de l'épreuve

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

- Senior .
- U23 .
- Master .

Les compétitions de la catégorie Senior sont ouvertes à tous les compétiteurs **juniors sans surclassement âgés de 15 ans et plus.**

La classification relative aux Masters est spécifique aux compétitions d'aviron indoor et comporte les catégories suivantes :

- 30 à 39 ans .
- 40 à 44 ans .

- 45 à 49 ans
- 50 à 54 ans.

55 à 59 ans

Document de travail

- 60 à 64 ans .
- 65 à 69 ans .
- 70 à 74 ans .
- 75 à 79 ans .
- 80 à 84 ans .
- 85 ans et plus .

Pour les besoins de la compétition, plusieurs catégories masters peuvent être regroupées dans une seule et même catégorie d'âge, avec un classement unique.

Lors d'une épreuve master en équipe comprenant deux ou plusieurs compétiteurs, tous les compétiteurs de cette équipe doivent avoir atteint l'âge requis par la catégorie dans laquelle ils sont engagés.

## 2) Catégories de poids

Il existe pour les seniors, et également pour les masters, une catégorie poids léger . Dans cette catégorie, le poids maximal d'une compétitrice est de 61,5 kg et le poids maximal d'un compétiteur est de 75 kg .

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

En cas d'épreuve connectée, la procédure de pesée est mise à disposition dans l'avant programme de la compétition .

Un compétiteur engagé en catégorie poids léger et n'étant pas au poids réglementaire est considéré « hors classement » . Le rameur déclaré hors classement pourra se voir proposer de courir sur l'épreuve « toute catégorie » en fonction du programme et sous réserve de disponibilité d'un ergomètre .

Tout compétiteur engagé en catégorie poids léger ne se présentant pas à la pesée sera considéré comme forfait.

Lors de la pesée, les compétiteurs doivent être habillés en tenue de compétition . La tenue de compétition est composée d'une combinaison ou d'un ensemble short-maillot.

## Article 7 : Classification fonctionnelle para-aviron

La FFAviron reconnaît également des catégories para-aviron pour lesquelles des compétitions spécifiques sont organisées en fonction d'un handicap.

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

- PR1 : Bras - Épaules.
- PR2 : Tronc - Bras.
- PR3 : Jambes - Tronc - Bras, distinguant 2 sous-catégories :
  - PR3 (PD) : Déficience physique.
  - PR3 (VI) : Déficience visuelle.
  - ~~PR3 (II) : Déficience intellectuelle.~~
  - ~~PR3 (AK) : Amputation au-dessus du genou.~~
  - ~~PR3 (SA) : Un seul bras fonctionnel.~~

Selon l'organisation, ~~toutes-ces~~ les catégories PR3 (PD et VI) peuvent concourir au sein d'une seule et même catégorie : PR3 toutes catégories .

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

## Article X : Classification para-aviron adapté

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

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

La classification FFSA comprend les catégories suivantes :

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

## Article 8 : Épreuves individuelles et par équipe

Les épreuves individuelles comportent :

- Des épreuves homme dans lesquelles seuls les hommes peuvent participer.
- Des épreuves femme dans lesquelles seules les femmes peuvent participer.

Les épreuves par équipe indiquées ci-dessous sont reconnues par la FFAviron. Elles peuvent se dérouler dans les catégories homme, femme et mixte. Pour les épreuves mixtes, le pourcentage d'hommes et de femmes par équipe est précisé dans l'avant-programme de chaque compétition.

Les épreuves par équipes comportent :

- Des relais où les participants doivent prendre des relais à des intervalles de temps ou de distances fixés dans le règlement de l'avant-programme de la compétition.
- Des courses où les différents membres de l'équipe se répartissent les durées d'effort comme ils le veulent sur l'ensemble de l'épreuve.
- Des épreuves où les ordinateurs de bord des ergomètres utilisés par une même équipe sont reliés informatiquement entre eux pour obtenir une performance moyenne.
- Pour toutes ces épreuves, les ergomètres peuvent être installés individuellement ou reliés mécaniquement entre eux par l'emploi de « slide » par exemple.

Toutes ces épreuves peuvent être combinées à une ou plusieurs épreuves autres (ex : course à pied, tir, autres types d'ergomètres)

Toutes ces épreuves peuvent être organisées en présentiel comme en distanciel.

Le règlement spécifique de ces épreuves sera communiqué dans l'avant-programme de la compétition.

## CHAPITRE III : MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT

### Article 9 : Types d'ergomètre d'aviron machines à ramer

Tous les compétiteurs d'une épreuve doivent utiliser des ergomètres d'aviron machines à ramer de marque et de modèle identiques, la volonté étant que chaque compétiteur ait des conditions de course identiques à celles de tous les autres.

Aucune pièce ne peut être ajoutée/remplacée ou aucune connexion effectuée à une machine sans l'approbation du Président du jury.

Chaque machine doit avoir un écran de contrôle afin que le compétiteur puisse suivre sa propre performance pendant la course.

Un compétiteur n'est pas autorisé à utiliser sa propre machine dans une compétition, mais utilise la machine qui lui est attribuée par le comité d'organisation, sauf demande expresse de celui-ci formulée au plus tard 2 jours avant l'épreuve, demande pouvant être acceptée ou non par le Président de jury.

Lors de compétitions connectées, les concurrents doivent préférentiellement utiliser des machines de marque et modèle précisé dans le règlement ou avant-programme de la compétition, afin de permettre une connexion adéquate au système de course.

## **Article 10 : Équipement des compétiteurs**

Les compétiteurs membres d'une association affiliée doivent porter la tenue de compétition aux couleurs de leur association.

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

Lors de compétitions connectées, le port de la tenue de compétition aux couleurs de leur association est optionnel. En cas de retransmission vidéo, le port de la tenue de compétition aux couleurs de leur association reste obligatoire.

Les écouteurs sont admis **dans le respect des règles de non transmission/réception permettant le coaching.**

## Article 11 : Équipements spécifiques des compétiteurs para-aviron

### 1) PR1

Les compétiteurs doivent ramer avec un siège et un dossier fixe. Ils doivent utiliser une sangle qui est attachée au dos du siège et placée autour du torse, à l'endroit qu'ils souhaitent, pour garantir leur sécurité.

Toutes les sangles doivent mesurer 50 mm de large au minimum, être composées d'un matériel non-élastique, et être d'une couleur contrastée par rapport au haut de la tenue du compétiteur.

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

Il est de la seule responsabilité du compétiteur de s'assurer que toutes les sangles soient conformes au présent règlement.

### 2) PR2

Les compétiteurs doivent ramer avec un siège fixe, avec ou sans dossier.

## CHAPITRE IV : ORGANISATION D'UNE COMPÉTITION D'AVIRON INDOOR

### Article 12 : Obligations de l'organisateur

#### 1) Démarches administratives

Toute compétition est organisée, ou coorganisée, 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.
- En cas de délivrance de titre, solliciter l'autorisation de la structure sportive (CD, ligue, FFAviron) en correspondance avec le type de titre décerné.
- Solliciter les autorisations nécessaires auprès des pouvoirs publics.
- Demander la désignation d'un arbitre ou plusieurs arbitres à la commission régionale ou nationale des arbitres.
- Diffuser un avant-programme de la compétition.
- S'assurer que tous les compétiteurs participant à la compétition répondent aux obligations de licence, d'âge et de certificat médical définies au chapitre II du présent code.
- Diffuser les résultats de la compétition à la ligue.

#### 2) Sécurité et régularité

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.

Un service de secours sur place doit notamment être prévu pendant toute la durée de la compétition.

**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.

### **Article 13 : Avant-programme d'une compétition**

L'avant-programme doit être mis à disposition par l'organisateur aux clubs et au public au moins un mois avant la compétition, après avoir été validé préalablement par le président de la ligue régionale. Il doit être porté à la connaissance

Document de travail

du monde de l'aviron par les moyens qu'il jugera utiles et envoyé au Président du jury désigné.  
L'avant programme doit au moins indiquer :

### 1) Informations sur la compétition

- Le lieu, le jour et l'heure de la compétition .
- Les catégories de compétiteurs concernés .
- La liste et l'ordre des épreuves .
- Les dispositions en cas d'éventuelles épreuves qualificatives.
- Les dispositions concernant le remplacement ou le forfait de compétiteurs.
- Les spécificités des épreuves, le cas échéant.

### 2) Informations sur le mode d'engagement (serveur fédéral ou autre)

- L'adresse mail 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 du jury concernant les engagements et les horaires des compétitions.

### 3) Informations générales

- Le lieu, l'adresse mail et le numéro de téléphone de la permanence de l'organisation .
- Le lieu, l'adresse mail et le numéro de téléphone de la permanence de l'organisation le jour de la manifestation.
- Le lieu de la pesée des compétiteurs poids léger .
- L'emplacement du service de secours ainsi que ses horaires de fonctionnement.

## Article 14 : Engagements

L'association ou le compétiteur individuel qui souhaite participer à une compétition adresse ses engagements selon les modalités prévues à l'avant programme .

L'inscription n'est valable que si toutes les rubriques du formulaire d'inscription sont correctement remplies, vérifiées et parviennent à l'organisateur selon les modalités et le délai prescrits à l'avant-programme.

En cas d'impossibilité de participer à son épreuve, le compétiteur ou l'équipe ou le délégué de l'association doit, dans la mesure du possible, en informer l'organisation et/ou le jury en signalant son forfait selon les modalités prévues à l'avant-programme .

Dans les épreuves par équipe, en cas de forfait d'un équipier, il **doit** être remplacé en le signalant à l'organisation selon les modalités prévues à l'avant-programme. **A défaut, l'équipe ne pourra pas concourir. L'équipe incomplète sera forfait.**

Si un compétiteur effectue un changement de catégorie après la publication du programme, l'organisateur peut :

- Le déplacer dans l'épreuve de sa nouvelle catégorie .
- Le laisser concourir dans l'épreuve initialement prévue, en veillant à informer les autres compétiteurs de sa catégorie.

Si le changement doit intervenir le jour de l'événement, il appartient au jury d'étudier les conditions d'équité vis-à-vis des autres compétiteurs .

## Article 15 : Arbitrage

L'arbitrage est assuré par un jury qui comprend au minimum un président du jury et un arbitre.

Ils peuvent s'adjoindre des arbitres ou assistants compétents si nécessaire .

Le jury veille à ce que la compétition se déroule conformément au présent code des compétitions d'aviron indoor. Il est en fonction à partir d'une heure avant le premier départ jusqu'à la signature du procès-verbal de la compétition.

### 1) Collaboration avec le comité d'organisation

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

### 2) Missions du jury

Le jury veille au bon déroulement de la compétition. Il peut mener tout contrôle concernant les compétiteurs et le matériel, notamment :

- L'identité des compétiteurs.
- La possession d'une licence fédérale permettant la participation aux compétitions indoor.
- Le poids des compétiteurs poids léger.
- Le matériel utilisé.
- La tenue des compétiteurs.

En cas de compétition connectée, le jury peut être amené à vérifier :

- L'identité des compétiteurs.
- Le poids des compétiteurs poids léger.
- La communication avec les compétiteurs.
- La stabilité de la connexion informatique avec le système de course.
- La validité de la course.

En cas de réclamation, le Président du jury désigne deux arbitres qui composent avec lui le bureau du jury. Le bureau du jury se prononce sur les réclamations déposées par les associations ou le compétiteur individuel.

### 3) Procès verbal de la compétition

À l'issue de la compétition, le Président du jury établit un procès-verbal sur un formulaire type fourni par la FFAviron dans lequel doivent figurer les renseignements suivants :

- Les observations du jury, du responsable du comité d'organisation et, le cas échéant, du délégué de la FFAviron ou de la ligue.
- Les feuillets des incidents survenus.

Ce rapport, 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 organisatrice avec copie à la FFAviron en cas d'incident ou d'accident déclarés.

### 4) Sanctions

En cas de non-respect du code des compétitions d'aviron indoor, de l'avant-programme, de la réglementation de la compétition, ou de tout comportement contraire à l'Article 5, le jury prend les sanctions appropriées parmi les mesures suivantes :

#### 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 .

Document de travail

#### **b) Avertissement**

L'avertissement est une sanction signifiant officiellement à un compétiteur ou à une équipe un manquement à une règle du code des compétitions d'aviron indoor.

Il court du moment où il a été notifié au compétiteur ou à l'équipe jusqu'à l'arrivée de la prochaine course à laquelle il ou elle participe.

Un compétiteur ou une équipe recevant deux avertissements pour la même course sera exclu(e) de l'épreuve.

#### **c) Déclassement**

Le déclassement d'un compétiteur ou d'une équipe consiste en la non-prise en compte de sa performance dans le résultat de sa catégorie. Il ou elle est classé(e) à la dernière place.

#### **d) Exclusion**

L'exclusion d'un compétiteur ou d'une équipe consiste en l'interdiction de participer à toutes les courses de l'épreuve concernée.

#### **e) Disqualification**

La disqualification d'un compétiteur ou d'une équipe consiste en l'interdiction de participer à toutes les épreuves de la compétition dans lesquelles il ou elle est engagé(e). 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.

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

#### **f) Hors classement**

Sont considérés hors classement les compétiteurs arrivés en retard pour leur course ou les rameurs poids léger pas au poids.

### **Article 16 : Sécurité des compétiteurs**

La sécurité des compétiteurs et du public doit constituer l'une des préoccupations principales du comité d'organisation et du jury durant la compétition d'aviron indoor.

Dans tous les cas, un service de secours doit obligatoirement être sur place et être prêt à intervenir pendant toute la durée de la compétition et pendant les horaires officiels d'entraînement.

En cas de compétition connectée, tout compétiteur est responsable de sa propre sécurité, selon les modalités inscrites dans la réglementation ou l'avant-programme de la compétition.

## **CHAPITRE V : DÉROULEMENT D'UNE COMPÉTITION D'AVIRON INDOOR**

### **Article 17 : Avant une course**

#### **1) Périodes d'échauffement**

Les horaires d'échauffement officiels doivent être affichés. Ils sont déterminés à l'issue des engagements afin que tous les compétiteurs puissent disposer de périodes d'échauffement (et de récupération, si l'organisation le permet).

#### **2) Accès à la zone de compétition**

Les compétiteurs ne doivent pas entrer dans la zone de compétition avant d'y être invités. Ils doivent être assis sur l'ergomètre qui leur est attribué au minimum deux minutes avant l'heure de leur course. Ils peuvent en disposer pour leur

échauffement jusqu'à l'annonce du lancement de la procédure de départ.

Le jury adresse un avertissement au compétiteur ou à l'équipe qui se présente en retard au départ (après les deux minutes), sauf en cas de raison valable dont il aurait été averti préalablement.

Dans les deux minutes, il observe les compétiteurs et fait, si nécessaire, les remarques qui s'imposent concernant leur tenue. Il informe les compétiteurs qui auraient reçu un avertissement et leur en donne les motifs.

En cas de compétition connectée, les compétiteurs sont tenus d'être présents dans leur antichambre dans les délais indiqués dans la réglementation ou l'avant-programme de la compétition, afin d'être pris en compte par le système de course.

### 3) Avant le départ

Avant chaque course, le jury (arbitres ou assistants) doit s'assurer que tous les ergomètres sont correctement réglés sur les distances ou les temps de course.

Autour des ergomètres, une zone peut être identifiée à l'intérieur de laquelle il est interdit de pénétrer pour donner des indications ou conseils aux compétiteurs en course.

Le jury veillera à faire évacuer cette zone avant le départ.

En cas d'épreuve connectée, le jury est en relation constante avec les techniciens de l'épreuve et constate les concurrents déconnectés ou dont la connexion est trop instable pour permettre le déroulement de l'épreuve. Selon les dispositions inscrites au règlement de la compétition connectée, ces concurrents pourront concourir hors classement dans une épreuve ultérieure, si leur connexion le leur permet.

### 4) Présence au départ

Si un compétiteur (ou une équipe) se présente après le départ de sa course, le compétiteur ou l'équipe est déclaré(e) « hors classement ».

## Article 18 : Règles de déroulement d'une course

### 1) Le départ

Lorsque le jury constate que tous les compétiteurs sont prêts et que les roues d'inertie des ergomètres sont toutes arrêtées, il autorise ou donne le départ selon une procédure définie préalablement.

Tout compétiteur qui n'est pas prêt à concourir sans raison valable au démarrage de la procédure de départ et qui, de l'avis du jury, retarde délibérément la course, est passible d'un avertissement.

### 2) Signal de départ

**Le départ automatique est donné par le système de course. La procédure de départ sera défini dans l'avant-programme de la manifestation.**

S'il n'y a pas de départ automatique, l'arbitre ou une personne désignée par lui donne le départ par tout moyen approprié (dont drapeau, signal sonore...).

Si, dans les premiers instants où le départ (automatique ou non) a été donné, les conditions ne sont pas jugées équitables par le jury, la course peut être immédiatement interrompue pour donner un nouveau départ.

En cas de course connectée, le signal de départ est donné automatiquement par le système de course.

### 3) Faux départ

Un compétiteur commet un faux départ quand il commence à ramer avant que le départ n'ait été donné. Le jury doit observer, vérifier et attribuer les responsabilités du faux départ. Il fait connaître sa décision et désigne le ou les compétiteurs auteurs du faux départ.

En cas de course connectée, le faux départ est détecté par le système de course. Le jury informe le ou les compétiteurs

auteurs du faux départ.

Document de travail

Un compétiteur qui commet un faux départ est sanctionné d'un avertissement. S'il a reçu deux avertissements, le compétiteur est exclu. Il doit alors quitter son ergomètre et la zone de compétition.

#### 4) Responsabilité des compétiteurs

Chaque compétiteur est responsable de sa propre machine pendant la course.

##### a) Réglage de la résistance

Si le compétiteur dispose d'une possibilité d'ajuster la résistance de l'ergomètre, il peut effectuer ce réglage avant le départ de la course, mais aucun réglage n'est permis pendant la course. Dans le cas des épreuves en relais, un réglage de la résistance peut être effectué durant les changements de compétiteurs, mais à aucun autre moment de la course.

En cas de course connectée, les réglages sont autorisés selon les modalités du règlement ou l'avant-programme de la compétition.

##### b) Dommages ou défaillances causées par le compétiteur

En cas de dommages causés par le compétiteur à une machine ou aux installations ou connexions l'empêchant de terminer sa course ou ne permettant pas d'enregistrer sa performance, le compétiteur sera considéré comme n'ayant pas terminé la course et ne pourra plus prendre part à aucune série ou finale de cette épreuve.

##### c) Dommages ou défaillances non causées par le compétiteur

- Si un dommage ou une défaillance de matériel se produit pendant la course et en perturbe le bon déroulement pour l'ensemble des compétiteurs, le jury arrête la course et redémarre la course avec tous les compétiteurs une fois la réparation effectuée.
- Si un dommage ou une défaillance de matériel se produit pendant la course et ne concerne que quelques compétiteurs, le jury peut décider de faire recourir le ou les compétiteur(s) lésés.

Ou le président de jury étudiera la possibilité d'intégrer au classement le concurrent sur la base du résultat figurant sur l'écran de l'ergomètre comprenant les datas horaires et le code de vérification.

Pour les courses connectées, en cas de ~~défaillance déconnexion~~ d'une machine d'un compétiteur à distance, ~~aucune réclamation ne pourra être acceptée~~, le président de jury étudiera la possibilité d'intégrer au classement le concurrent sur la base de la photo d'écran de l'ergomètre comprenant les datas horaires et le code de vérification.

##### d) Informations affichées à l'écran du compétiteur

Les écrans des ergomètres affichent un certain nombre d'informations relatives à la performance et à la position du compétiteur dans sa course. En aucun cas ces informations ne constituent un résultat officiel ; elles sont données à titre indicatif uniquement et permettent au compétiteur de se mesurer à ses concurrents.

#### 5) Interventions extérieures

Pendant la course, il est interdit de donner des instructions ou conseils aux compétiteurs au moyen d'appareils électroniques ou par tout autre moyen technique.

##### 5) L'arrivée

Un compétiteur a terminé sa course lorsque le moniteur de son ergomètre montre qu'il a réalisé la distance ou le temps programmé pour la course.

Si le jury estime que la course ne s'est pas déroulée correctement, il doit lever un drapeau rouge à la fin de la course et annoncer que les résultats sont suspendus jusqu'à proclamation officielle.

En cas de course connectée, le jury peut annoncer aux compétiteurs via le système de course la suspension des résultats jusqu'à proclamation officielle.

## 6) Ex-æquo

Si des compétiteurs ou équipes sont classés ex-æquo dans une course autre qu'une finale, ces compétiteurs ou équipes doivent passer au tour suivant.

S'ils sont classés ex-æquo lors d'une finale, ces compétiteurs ou équipes sont classés à la même place et la, ou les places suivantes sont laissées vacantes.

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

Document de travail

## 7) Réclamation

### a) Définition

Une réclamation est la contestation du résultat auprès du jury par un compétiteur ou une équipe qui s'estime lésé(e) par des conditions irrégulières de course ou qui conteste les résultats publiés.

### b) Modalités de dépôt de la réclamation

Pour une contestation portant sur des conditions irrégulières de course, la réclamation doit être annoncée verbalement par le compétiteur ou l'équipe concernée, au jury, au maximum 5 minutes après l'arrivée du dernier compétiteur de la course.

Cette réclamation est confirmée par écrit par le **compétiteur, l'équipe ou le délégué** de l'association concernée dans le délai de trente minutes après la fin de la course, auprès du Président du jury, appuyée par le dépôt d'une caution de 100€ auprès de la ligue dont fait partie le comité d'organisation ou de la FFAviron pour les épreuves nationales.

Pour une contestation portant sur la publication officielle des résultats, la réclamation doit être annoncée verbalement par le compétiteur ou l'équipe concernée, au Président du jury, au maximum trente minutes après la publication des résultats et immédiatement confirmée par écrit.

En cas de compétition connectée, toute réclamation doit être envoyée dans les mêmes délais à l'organisation selon les conditions indiquées dans la réglementation ou l'avant-programme de la compétition.

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 jury.

Si la remise des médailles a déjà eu lieu avant la réclamation et si la décision du jury modifie le résultat final de l'épreuve, le résultat officiel sera modifié en conséquence et les médailles réaffectées conformément à la décision du jury.

### c) Étude de la réclamation

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

## Article 19 : Recours contre une décision du jury

### 1) Modalités de recours

Le recours est déposé dans les 30 jours qui suivent la date de la décision du jury auprès du président de la ligue régionale dont relève le comité d'organisation de la régata 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 trois mois à compter de sa réception.

### 2) Application de la décision

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



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

### ANNEXE 8

## RÈGLEMENT DE L'ARBITRAGE

### CHAPITRE I

#### MISSION – CHAMP D'ACTION DE L'ARBITRAGE

##### Article 1 : Mission du corps arbitral

Le corps arbitral est chargé de faire appliquer le code des régates, le code des régates en mer et le code des compétitions d'aviron indoor.

##### Article 2 : Champ d'action de l'arbitrage

Toutes les compétitions inscrites au calendrier de la Fédération Française d'Aviron (FFA) doivent se dérouler sous la surveillance d'un jury tel que défini dans ces différents codes. Ce jury est constitué exclusivement de membres du corps arbitral, excepté pour les compétitions d'aviron indoor.

### CHAPITRE II LE CORPS ARBITRAL

##### Article 3 : Composition du corps arbitral

Le corps arbitral est composé des catégories d'officiels suivantes :

- Arbitre national.
- Arbitre.
- Commissaire.
- Commissaire-stagiaire.

Ce corps arbitral peut-être complété par des bénévoles « assistants arbitrage » de l'organisation sous l'autorité du président de jury et des arbitres référents par poste.

Il existe au sein du corps arbitral des titres spécifiques (rivière, mer).

##### Article 4 : Conditions de licence et d'âge

Pour être Arbitre national, Arbitre, Commissaire ou Commissaire-stagiaire, il faut être titulaire d'une licence annuelle délivrée par la FFA :

- A ou BF pour les compétitions d'aviron à banc fixe.
- A ou I pour les compétitions d'aviron indoor.
- A pour toutes les autres compétitions.

Pour être Bénévole « assistant arbitrage », Arbitre ou Commissaire, il faut être âgé de 16 ans minimum.  
Pour être Arbitre national et/ou Président de Jury, ~~Arbitre ou Commissaire~~, il faut être majeur.  
Pour arbitrer lors des championnats et critères nationaux, l'âge limite est fixé à 75 ans.

Document de travail

## Article X : Bénévole assistant arbitrage du comité d'organisation

Les bénévoles « assistant arbitrage » peuvent assurer les missions suivantes sous l'autorité du président de jury et des arbitres référents par poste :

- Aligneurs
- Pesées
- Embarquement
- Arrivée (chronométrage, klaxon, drapeau blanc...)

Ces bénévoles doivent être validés en amont par le Président du Jury et le comité d'organisation.

## Article 5 : Commissaire stagiaire

Est Commissaire stagiaire tout candidat qui s'engage dans la formation et qui a suivi une réunion d'information générale sur le rôle de l'arbitrage, à l'issue de laquelle il reçoit un livret de formation et les différents codes.

## Article 6 : Commissaire

Est Commissaire toute personne ayant obtenu, à l'issue de sa formation, la reconnaissance de ses compétences dans le domaine du contrôle (module obligatoire) et dans l'un des quatre domaines suivants :

- Le départ (fonctions d'aligneur et de juge de départ).
- Le départ (fonction de starter).
- Le parcours.
- L'arrivée.

En mer, les deux modules de départ sont regroupés.

Un Commissaire peut, le cas échéant, être reconnu compétent dans plusieurs des domaines ci-dessus.

Les formations de commissaire sont effectuées au plan interrégional par des arbitres formateurs et des tuteurs nommés par la commission nationale des arbitres.

Dans chacun des domaines ci-dessus, la formation comprend :

- Une formation théorique.
- Une formation pratique sous le contrôle d'un tuteur.
- Une validation, lors d'une régate, qui consiste en une mise en situation réelle et en un contrôle oral des connaissances théoriques liées à la fonction. Cette validation est réalisée par un examinateur désigné par le responsable de la formation, lui-même nommé par la commission nationale des arbitres. Elle est formalisée par la rédaction d'une fiche d'évaluation.

## Article 7 : Arbitre

Est Arbitre toute personne ayant obtenu la reconnaissance des compétences de commissaire dans l'ensemble des domaines cités à l'article 6.

Le titre « Arbitre rivière » permet l'accès au titre « Arbitre mer » après une formation complémentaire et une validation en compétition. L'Arbitre rivière est alors « certifié mer ».

Le titre « Arbitre mer » permet l'accès au titre « Arbitre rivière » après une formation complémentaire et une validation en compétition. L'Arbitre mer est alors « certifié rivière ».

Pour officier au poste de président de jury, l'Arbitre doit obtenir un module spécifique « Président de jury » après en avoir suivi les formations théoriques et pratiques. La validation de ce module est prononcée par le responsable de la formation.

## Article 8 : Arbitre national

Est Arbitre national tout arbitre qui obtient sa validation lors d'une régate nationale. Les titres « Arbitre rivière » et « Arbitre mer » permettent ainsi l'accès respectivement aux titres « Arbitre national rivière » et « Arbitre national mer ».

Tout candidat au titre d'Arbitre national doit être titulaire du titre d'Arbitre depuis 1 an révolu et doit postuler pour sa « Validation Nationale » en Championnat de France.

Pour conserver son titre national l'arbitre doit participer au moins une fois tous les 4 ans aux séminaires d'informations et de perfectionnement. Dans le cas contraire, il redevient Arbitre (non national).

Document de travail

## Article 9 : Formations

Les formations sont spécifiques à l'arbitrage en rivière et à l'arbitrage mer. Les formations indoor sont incluses dans ces deux formations.

## Article 10 : Présentation à l'examen d'arbitre international

Seul le titulaire d'un titre d'Arbitre national « rivière » depuis au moins 3 ans peut être proposé à l'examen d'arbitre international.

## Article 11 : Arbitre honoraire et Arbitre national honoraire

Un arbitre ou un arbitre national, qui quitte sa fonction après l'avoir exercée pendant 15 ans au moins, peut être porté à l'honorariat par décision du comité directeur de la FFA, sur proposition du président de la commission nationale des arbitres.

## Article 12 : Perte de qualités

Tout arbitre national, arbitre, commissaire ou commissaire-stagiaire non titulaire d'une licence annuelle perd de facto sa qualité d'Arbitre national, d'Arbitre, de Commissaire ou de Commissaire-stagiaire. Il peut de nouveau exercer dès la reprise de sa licence.

Tout arbitre national, arbitre, commissaire ou commissaire-stagiaire qui aurait une interruption d'exercice dans des régates officielles supérieure à 2 ans voit sa qualité suspendue. Pour exercer à nouveau, l'intéressé peut demander la levée de la suspension de sa qualité d'arbitre à la commission nationale des arbitres sur présentation d'un dossier motivé transmis par le président de la commission régionale des arbitres ou bien il doit de nouveau passer la validation des épreuves d'arbitrage dans les conditions de l'article 6 dans les fonctions qu'il désire reprendre.

Le fait de perdre sa qualité d'Arbitre national invalide de facto la licence d'arbitre international et l'intéressé doit alors repasser l'examen d'arbitre international s'il veut exercer de nouveau.

## Article 13 : Tenue

Dans l'exercice de leur fonction, les membres du corps arbitral portent :

- Le polo blanc avec logo officiel jury.
- Un pantalon ou jupe ou bermuda gris.
- La veste avec logo officiel jury.

## CHAPITRE III LA COMMISSION RÉGIONALE DES ARBITRES

### Article 14 : Constitution de la commission régionale des arbitres

Dans chaque ligue, est créée une commission régionale des arbitres chargée d'y organiser l'arbitrage.

Cette commission est constituée d'arbitres dont le nombre est fixé par les statuts ou le règlement intérieur de la ligue. Ils sont élus pour 4 ans par le comité directeur de la ligue nouvellement élu dans les conditions suivantes :

- Le président est élu sur proposition du président de ligue.
- Les autres membres sont élus sur proposition du président de la commission.
- L'élection du président et des membres se déroule à la majorité absolue des suffrages exprimés.

- Le référent formation des arbitres est désigné par la commission nationale des arbitres sur

proposition du président de la commission régionale.

Document de travail

## **CHAPITRE IV**

### **LA COMMISSION NATIONALE DES ARBITRES**

#### **Article 15 : Mission de la commission nationale des arbitres**

Les statuts de la FFA stipulent que la commission nationale des arbitres a notamment pour mission de proposer les conditions dans lesquelles sont assurés la formation et le perfectionnement des arbitres. Le règlement intérieur prévoit qu'elle est chargée d'étudier et de faire des propositions sur toutes questions et problèmes qui lui sont soumis par le comité directeur ou le bureau.

Par ailleurs, le comité directeur de la FFA attribue à la commission nationale des arbitres les missions suivantes :

- Nommer les jurys des régates nationales officielles de la FFA (championnat de France, critères nationaux, coupes de France, etc.) ainsi que des compétitions nationales indoor.
- Nommer les présidents des jurys des championnats interrégionaux.
- Nommer les présidents des jurys des régates internationales organisées en France, hormis les compétitions officielles de World Rowing (championnats du Monde, coupes du Monde), et les arbitres français y participant.
- Définir la formation et organiser des séminaires de travail, des temps de perfectionnement et remise à niveau des commissaires stagiaires, commissaires, arbitres et arbitres nationaux ainsi que la validation nationale de leurs compétences.
- Proposer, au niveau interrégional, les responsables de la formation, les arbitres formateurs et les tuteurs.
- Sélectionner les arbitres nationaux à présenter à l'examen d'arbitre international et de mettre en place leur formation.
- Présenter à World Rowing les candidatures des arbitres internationaux pour les différents jurys des compétitions internationales organisées par celle-ci.

#### **Article 16 : Composition et réunion**

La commission nationale des arbitres se compose de 5 membres ou plus, élus pour 4 ans par le comité directeur de la fédération nouvellement élu, dans les conditions suivantes :

- Le président de la commission est élu sur proposition du président de la fédération.
- Les autres membres de la commission sont élus sur proposition du président de la commission. L'élection se déroule à la majorité absolue des suffrages exprimés.

Les membres de la commission doivent remplir les mêmes conditions d'éligibilité que celles prévues pour l'éligibilité au comité directeur de la fédération.

L'un des membres est plus particulièrement chargé de l'aviron de mer. Tous ses membres sont obligatoirement arbitres nationaux.

La commission se réunit quatre fois par an sur convocation de son président qui fixe l'ordre du jour et selon la procédure fédérale en place.

Une fois par an, elle se réunit avec les présidents des commissions régionales des arbitres.