

## RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

### ANNEXE 7.2

### CODE DES RÉGATES EN MER

#### SOMMAIRE

<b>CHAPITRE I OBJET .....</b>	<b>3</b>
<b>Article 1</b> : Objet.....	3
<b>Article 2</b> : Compétiteurs, rameurs et barreurs.....	3
<b>Article 3</b> : Équipage.....	3
<b>Article 4</b> : Bateau d'aviron .....	3
<b>Article 5</b> : Régate .....	3
<b>CHAPITRE II COMPÉTITEURS.....</b>	<b>4</b>
<b>Article 6</b> : Obligation de licence .....	4
<b>Article 7</b> : Certificat médical.....	4
<b>Article 8</b> : Assurance des compétiteurs étrangers.....	4
<b>Article 9</b> : Comportement du compétiteur .....	4
<b>Article 10</b> : Catégories de rameurs .....	4
<b>Article 11</b> : Épreuves hommes, femmes ou mixtes .....	5
<b>Article 12</b> : Limitations.....	5
1) Distance maximale parcourue en course avec départ groupé par rameur et par jour, hors épreuves de longue distance.....	5
2) Intervalle entre deux courses.....	5
<b>Article 13</b> : Dispositions particulières concernant les barreurs.....	5
<b>Article 14</b> : Équipement des compétiteurs .....	6
<b>CHAPITRE III BATEAUX .....</b>	<b>6</b>
<b>Article 15</b> : Classes de bateaux .....	6
<b>Article 16</b> : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons.....	6
1) Identification des bateaux.....	6
2) Les cale-pieds ou les chaussures.....	7
3) La jauge de restriction.....	7
4) Les avirons.....	7
5) Les appareils de télécommunication.....	8
6) Les produits chimiques.....	8
<b>CHAPITRE IV ORGANISATION D'UN RÉGATE .....</b>	<b>8</b>
<b>Article 17</b> : Obligations de l'organisateur .....	8
<b>Article 18</b> : Lignes de départ et d'arrivée .....	8
<b>Article 19</b> : Marques de parcours.....	9
<b>Article 20</b> : Avant-programme d'une régata.....	9
1) Des informations sur la régata.....	9
2) Des informations sur les parcours.....	9
3) Des informations sur les engagements et le tirage au sort.....	9
<b>Article 21</b> : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet.....	10
1) Engagements .....	10
2) Forfait.....	10
3) Remplacement .....	10
4) Équipage incomplet .....	11
<b>Article 22</b> : Directeur de course .....	11
<b>Article 23</b> : Jury.....	11
1) Collaboration avec le comité d'organisation .....	11

2) Composition du jury .....	11
3) Missions du jury .....	11
4) Rapport du jury .....	12
5) Sanctions .....	12
<b>Article 24</b> : Comité d'équité .....	13
<b>Article 25</b> : Délégués .....	13
<b>Article 26</b> : Équipier référent .....	14
<b>Article 27</b> : Réunion d'information .....	14
<b>CHAPITRE V DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE .....</b>	<b>15</b>
<b>Article 28</b> : Sécurité des compétiteurs .....	15
1) Incident, accident, malaise d'un compétiteur .....	15
2) Plans de circulation .....	15
3) Heures d'entraînement sur le parcours de compétition .....	15
4) Conditions de compétition défavorables et prévisibles .....	15
5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables .....	15
<b>Article 29</b> : Règles générales .....	16
1) Équipement des bateaux .....	16
2) Avaries .....	16
3) Infractions aux règles de circulation .....	16
4) Accidents matériels et/ou corporels entre équipages .....	16
5) Conseils aux compétiteurs depuis l'extérieur du bateau .....	16
<b>Article 30</b> : Procédures principales .....	16
1) Pavillons, matériels et schémas de départ .....	16
2) Observation à un équipage .....	18
3) Arrêt d'un équipage .....	18
<b>Article 31</b> : Règles de déroulement d'une course .....	18
1) La pesée des barreaux et le contrôle de jauge .....	18
2) À l'embarquement .....	18
3) Sur le chemin du départ .....	19
4) Au départ .....	19
5) Pendant la course .....	20
6) Arrivée .....	22
7) Ex æquo .....	23
8) Sur le chemin du retour et le débarquement .....	23
9) Réclamation .....	23
10) Conséquence d'une réclamation ou d'une course irrégulière .....	23
<b>Article 32</b> : Modalités de recours contre une décision du bureau du jury .....	24
1) Modalités de recours .....	24
2) Exécution de la sentence .....	24
<b>CHAPITRE VI PUBLICITÉ .....</b>	<b>24</b>
<b>Article 33</b> : Principes généraux .....	24
1) Définition des identifications .....	24
2) Disposition des identifications .....	24
3) Mesure des identifications .....	25
4) Cumul des surfaces d'identification .....	25
<b>Article 34</b> : Identifications sur les avirons .....	25
1) Fabricant .....	25
2) Partenaire .....	25
3) Autres identifications .....	26
<b>Article 35</b> : Identifications sur les vêtements .....	26
1) Fabricant .....	26
2) Partenaire .....	26

## CHAPITRE I OBJET

### Article 1 : Objet

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

Ce code s'applique aux régates en mer. Il ne s'applique ni aux régates eaux intérieures, ni aux régates à banc fixe, 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.

Les bateaux sont armés en pointe ou en couple :

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

### Article 5 : Régate

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

- Les courses avec départ groupé :  
Une course avec départ groupé est une course dans laquelle un départ commun est donné aux équipages.
- Les courses contre la montre :  
Une course contre la montre est une course dans laquelle un départ séparé est donné à chaque équipage.

## CHAPITRE II COMPÉTITEURS

### Article 6 : Obligation de licence

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

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

### Article 7 : Certificat médical

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

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

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

### Article 8 : Assurance des compétiteurs étrangers

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

### Article 9 : Comportement du compétiteur

Tout compétiteur doit respecter le présent code avec loyauté, respect d'autrui, et sans mettre quiconque en danger.

### Article 10 : Catégories de rameurs

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

- Jeune ;
- Junior ;
- Senior.

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

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

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

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

- J10 : tout rameur âgé de 10 ans ou moins ;
- J11 : tout rameur âgé de 11 ans ;
- J12 : tout rameur âgé de 12 ans ;
- J13 : tout rameur âgé de 13 ans ;
- J14 : tout rameur âgé de 14 ans.

Les J10 ne peuvent participer qu'à des animations adaptées à leur âge non régies par ce code des régates. Ils ne peuvent concourir dans les catégories d'âge supérieur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 11 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes**

Les femmes peuvent participer aux épreuves hommes.

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

## **Article 12 : Limitations**

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

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

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

### **2) Intervalle entre deux courses**

Pour chaque rameur, l'intervalle entre deux départs de courses est d'au moins deux heures, sauf en cas de manche recourue où l'intervalle est laissé à l'appréciation du président du Jury.

## **Article 13 : Dispositions particulières concernant les barreurs**

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.

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

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

## Article 14 : Équipement des compétiteurs

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

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

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

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

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

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

Pendant la compétition le barreur doit porter le gilet de sécurité il est autorisé à compléter sa tenue de compétition par des vêtements adaptés aux conditions atmosphériques.

## CHAPITRE III BATEAUX

### Article 15 : Classes de bateaux

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

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

ainsi que les bateaux issus des pratiques traditionnelles régionales.

### Article 16 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons

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

#### 1) Identification des bateaux

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

Les chiffres composant ce numéro doivent mesurer 18 cm de haut et 3 cm de large. Ils doivent être de couleur noir sur fond jaune :

**389**

#### 2) Matériel de sécurité

##### a) dispositif de remorquage :

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

- un point d'accroche à la proue (taquet ou anneau par exemple) suffisamment résistant pour permettre le remorquage de l'embarcation par mer formée,
- un bout de remorquage d'une longueur minimale de 15 m. Ce bout peut être composé d'un bout simple et/ou d'un bout logé dans un sac à lancer. Il doit être à poste, et utilisable facilement par le rameur de proue en cas de nécessité.

- **b) gilets de sauvetage :**

Les bateaux doivent avoir à bord autant de gilets de sauvetage que d'équipiers. Le barreur doit porter son gilet de sauvetage pendant toute la durée de la compétition.

### 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 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 7 cm.

### 4) La jauge de restriction

**a) Les coques doivent être auto-videuses**

**b) Les surcharges mobiles ne sont pas autorisées**

**c) Dimensions et poids**

La jauge de restriction concerne 4 mesures :

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

Ces mesures sont fixées comme suit :

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

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

### 4) Les avirons

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

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

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

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

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

#### **5) Les appareils de télécommunication**

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

#### **6) Les produits chimiques**

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

## **CHAPITRE IV ORGANISATION D'UN RÉGATE**

### **Article 17 : Obligations de l'organisateur**

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

L'organisateur doit en temps utile :

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

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

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

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

### **Article 18 : 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 de la marque la plus proche (alignement au compas de relèvement).



À l'intention des juges, la ligne d'arrivée doit être marquée, par un fil parfaitement tendu verticalement, droit devant eux, dans son axe.

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

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

## Article 19 : 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 20 : 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 (Internet ou formulaire type) ;
- L'adresse et le numéro de téléphone du destinataire des inscriptions et de la correspondance ;

- La date et l'heure de la clôture des inscriptions ;
- Les modalités d'information des associations et des membres du jury concernant les engagements, le résultat du tirage au sort et l'horaire des courses. Ceux-ci doivent être portés à la connaissance des intéressés au moins 48 heures avant le début des compétitions ;
- Le lieu, le jour et l'heure du tirage au sort.

#### **4) Des informations générales**

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

### **Article 21 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet**

#### **1) Engagements**

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

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

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

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

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

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

#### **2) Forfait**

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

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

Après la réunion d'information, seul est accepté le forfait pour raison médicale constatée par un médecin. Dans ce cas, le forfait est déclaré par écrit par le délégué de l'association au président du jury.

#### **3) Remplacement**

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

Le rameur engagé en solo ne peut pas être remplacé.

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

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

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

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

#### 4) Équipage incomplet

Un équipage incomplet ne peut pas prendre le départ.

#### Article 22 : Directeur de course

Le directeur de course :

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

#### Article 23 : Jury

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

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

##### 1) Collaboration avec le comité d'organisation

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

##### 2) Composition du jury

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

- Commission de contrôle ;
- Starter ;
- Juge au 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 « postes fixes ».

##### 3) Missions du jury

###### *a) Président du jury*

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

Il est titulaire d'un titre d'arbitre national.

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

Il assure la coordination avec le comité d'organisation.

Il établit le procès-verbal de la régata.

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

###### *b) Bureau du Jury*

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

Les arbitres ne pouvant être juges et parties dans une réclamation, le président désigne deux suppléants au moment du dépôt de la réclamation.

###### *c) Commission de contrôle*

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

Un des membres de cette commission en assure la direction.

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

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

#### **d) Starter**

Le starter donne le départ.

#### **e) Juge au départ**

Le juge au 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 ou 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.

### **4) Rapport du jury**

Le jury se réunit au terme de la régates et établit un rapport sur un le formulaire type fourni par la FFA.

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 avec copie à la FFA en cas d'incident ou d'accident déclarés.

Dans le cas des régates organisées par la FFA, ce rapport est transmis à la FFA.

### **5) Sanctions**

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

#### **a) Réprimande**

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

#### **b) Avertissement**

L'avertissement court du moment où il a été notifié à l'équipage jusqu'à son prochain passage d'arrivée. Un deuxième avertissement durant cette période entraîne la disqualification 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) 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. Il s'accompagne d'un gain d'une place pour les équipages initialement devancés par l'équipage sanctionné.

#### **e) Exclusion**

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

#### **f) Disqualification**

La disqualification d'un équipage consiste en l'interdiction pour tous les compétiteurs de cet équipage de participer à toute autre course dans la régata concernée. Seul le président du jury peut prononcer une disqualification.

#### **g) Amende**

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

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

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

Le barème des sanctions est joint en annexe du présent code des régates.

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

### **Article 24 : Comité d'équité**

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

### **Article 25 : Délégués**

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

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

Le délégué :

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

Les changements de délégué sont signalés par écrit à l'ouverture de la réunion 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 d'information de la régates lors desquelles sont communiquées les informations nécessaires au bon déroulement de la régates ;
- Indique par écrit tout forfait ou changement intervenu dans la composition des équipages qu'il représente ;
- Porte à la connaissance des entraîneurs et équipages qu'il représente toutes les informations les concernant (modifications éventuelles d'horaires, compositions des courses, règles de circulation, etc.).

La mission du délégué commence à la première réunion 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.

## **Article 26 : Équipier référent**

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

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

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

## **Article 27 : Réunion d'information**

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

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

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

Elle informe :

- Des conditions générales de courses (parcours, repères, marées, etc.) ;
- Du dispositif relatif à leur sécurité ;
- Des prévisions météorologiques ;
- De toute modification apportée à l'avant programme ;
- De la procédure de modification, suspension ou annulation d'une épreuve.

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

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

## CHAPITRE V DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE

### Article 28 : Sécurité des compétiteurs

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

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

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

#### 1) Incident, accident, malaise d'un compétiteur

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

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

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

#### 2) Plans de circulation

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

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

#### 3) Heures d'entraînement sur le parcours de compétition

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

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

#### 4) Conditions de compétition défavorables et prévisibles

Le déroulement du programme 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 pratiques et des moyens à sa disposition pour garantir la sécurité des concurrents.

#### 5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables

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

L'arbitre de parcours peut aussi décider d'arrêter une épreuve pendant son déroulement.  
Les compétiteurs doivent alors s'arrêter immédiatement et suivre les consignes qui leur sont données.

## **Article 29 : Règles générales**

### **1) Équipement des bateaux**

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

### **2) Avaries**

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

### **3) Infractions aux règles de circulation**

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

### **4) Accidents matériels et/ou corporels entre équipages**

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

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

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

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

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

### **5) Conseils aux compétiteurs depuis l'extérieur du bateau**

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

## **Article 30 : Procédures principales**


### **1) Pavillons, matériels et schémas de départ**

Pour donner le départ, le starter et le juge de départ doivent disposer de :

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




**Annonce du départ dans 3 minutes**

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



**Annonce du départ dans 2 minutes**

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



**Annonce du départ dans 1 minute**

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

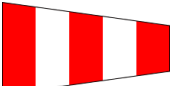
**Annonce du départ**

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


**Faux départ de masse**

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

**Annonce d'un retard de départ**

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

**Changement de parcours**

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

## 2) Observation à un équipage

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

- Se rapproche de lui ;
- L'appelle par son nom ou son identification en utilisant les moyens de communication en course mis à sa disposition (VHF, walky-talk, 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 (VHF, walky-talk ; 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.

## Article 31 : Règles de déroulement d'une course

### 1) La pesée des barreurs et le contrôle de jauge

#### a) La pesée des barreurs

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

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

- Contrôle l'horaire de l'épreuve concernée ;
- Contrôle l'identité du barreur au vu de sa licence avec photo sur papier ou appareil électronique ou, par défaut, d'une pièce d'identité avec photo ;
- Pèse le barreur sans surcharge ;
- Pèse le barreur avec sa surcharge ;
- Pèse la surcharge seule ;
- Renseigne la fiche du barreur.

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

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

#### b) Le contrôle de la jauge

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

### 2) À l'embarquement

#### 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.

#### La commission de contrôle vérifie de manière aléatoire

- La fiche de pesée et la surcharge éventuelle des barreurs ;

- La conformité de la composition de l'équipage par le contrôle des licences, ou par défaut, d'une pièce avec photo ;
- La conformité du bateau et des avirons ;
- La tenue de compétition des rameurs et barreaux.

#### **La commission de contrôle**

- Contrôle l'émargement et note les marques d'identification ;
- Autorise l'embarquement des équipages après émargement en fonction du programme des courses ;
- Note les équipages qui ont embarqué et leur marque d'identification.

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

### **3) Sur le chemin du départ**

#### **Les compétiteurs**

Sur le chemin du départ, les compétiteurs :

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

### **4) Au départ**

#### **a) À trois minutes du départ**

##### **Le starter**

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

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

##### **Les compétiteurs**

Chaque équipage a la liberté de se positionner où il le souhaite en arrière de la ligne de départ, mais il est de sa responsabilité de s'assurer que cela ne cause pas de gêne aux autres équipes. 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 (environ 150 mètres avant).

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

##### **Le juge de ligne de départ**

Contrôle 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**

- 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 de ligne de 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.

#### ***Le juge au départ***

- Vérifie que le ou les arbitres de parcours 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 ;
- Informe le starter si le départ peut être donné.

#### ***d) Au départ***

##### ***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.

##### ***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 juge de départ***

S'informe auprès du juge de ligne de départ des embarcations concernées.

##### ***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***

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

##### ***g) Retardement du départ***

Lorsque le départ d'une ou plusieurs catégories 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 juge de départ envoie le pavillon « C » qui devra rester à poste durant toute la procédure de départ

### **5) Pendant la course**

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

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.

#### ***Les compétiteurs***

Toute embarcation a obligation de respecter le parcours annoncé.

#### ***Aide extérieure***

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

#### Rattrapage – Obstruction

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

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

#### Risque d'abordage

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

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

#### Abordage

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

#### Virement d'une marque de parcours

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

#### **L'arbitre de parcours**

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

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

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

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

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

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

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

L'arbitre de parcours 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 ;

- L'arrêter s'il estime sa régularité faussée et renvoyer les équipages pour un nouveau départ immédiat ou différé.

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

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

- Juge la course régulière s'il estime que l'incident n'a pas faussé le résultat ;
- Juge la course irrégulière dans le cas contraire. Dans ce dernier cas, le bureau du jury peut :
- Prononcer une sanction à l'égard de l'équipage fautif ;
- Qualifier un équipage gêné s'il s'agit d'une série qualificative.

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

### **Commissaire de virage**

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

## **6) Arrivée**

### **Définition**

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

### **Les compétiteurs**

Pour être classé :

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

### **L'arbitre de parcours**

L'arbitre de parcours attend que le dernier équipage franchisse la ligne d'arrivée, observe les équipages pour s'assurer qu'ils n'ont pas de problème de santé et vérifie si des équipages portent réclamation.

Il informe ensuite les juges à l'arrivée de la régularité ou non de la course.

### **Le juge à l'arrivée**

- Classe les bateaux selon leur ordre d'arrivée en notant leur identification ;
- Relève le temps mis par chaque équipage ;
- Attend que tous les équipages aient franchi la ligne d'arrivée ;
- Vérifie si des équipages portent réclamation ;
- S'assure auprès des arbitres de parcours de la régularité de la course ;
- Mentionne les pénalités éventuelles ;
- 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 les actions suivantes :

- Immédiatement au passage des équipages concernés, les juges à l'arrivée :
  - Demandent la photo-finish ou la vidéo ;
  - Font effacer le tableau d'affichage s'il y en a un.
- Dès que le dernier équipage a franchi la ligne d'arrivée, le responsable des juges à l'arrivée :
  - Consulte la photo-finish ;
  - Décide de l'ordre d'arrivée ;
  - Annonce l'ordre d'arrivée au commentateur s'il y en a un ;

- Relève ou contrôle les temps de tous les concurrents pour que ceux-ci apparaissent sur le tableau d'affichage et sur la feuille de résultats officielle.

## 7) Ex æquo

### **Définition**

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

### **Ex æquo lors de manches donnant lieu à qualification**

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

### **Ex æquo lors d'une finale**

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

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

## 8) Sur le chemin du retour et le débarquement

### **Les équipages**

Sur le chemin du retour, les équipages :

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

### **La commission de contrôle**

Au débarquement, la commission de contrôle :

- Peut vérifier les fiches de pesée et le poids des surcharges éventuelles ;
- Peut vérifier la conformité de la composition de l'équipage par le contrôle des identités ;
- Peut vérifier la conformité à la jauge du bateau ;
- Note, à partir de la liste des équipages ayant embarqué, les équipages qui ont débarqué ;
- Les compétiteurs ont l'obligation d'émarger immédiatement après leur débarquement.

## 9) Réclamation

### **Définition**

Une réclamation est la contestation du résultat par un équipage lorsqu'il estime que la course s'est courue d'une manière anormale, qu'elle a été mal jugée ou que des éléments extérieurs en ont perturbé le résultat.

### **Modalité de dépôt de la réclamation**

Les réclamations sont annoncées 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.

Les réclamations sont confirmées par écrit par le délégué de l'association dans le délai d'une heure après la fin de la course concernée auprès du président du jury et appuyées par le dépôt d'une caution de 20 points au nom de la ligue dont relève le comité d'organisation. Un récépissé du dépôt de la réclamation et du versement de la caution est alors remis au délégué.

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

Le bureau du jury étudie la réclamation ou les conditions d'une course irrégulière et fait connaître sa décision dans le délai maximum de deux heures après la dernière course de la session.

À cet effet, il entend tout arbitre, protagoniste, ou témoin qu'il juge utile. Sa décision est applicable immédiatement.

La caution est rendue à l'équipage dont la réclamation est jugée bien fondée.

La caution est acquise à la ligue dont fait partie le comité d'organisation quand la réclamation n'est pas reconnue fondée.

## **Article 32 : 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) Exécution de la sentence**

Passé le délai d'appel, ou après notification de la décision du bureau fédéral, les parties concernées doivent assurer la complète exécution de la sentence 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 33 : Principes généraux**

Les règles sur la publicité ne concernent que les avirons et les vêtements des compétiteurs. Elles ne s'appliquent pas aux coques.

#### **1) Définition des identifications**

Les identifications concernées sont celles :

- Des fabricants d'avirons ou de vêtements des compétiteurs ;
- Des partenaires.

Elles peuvent consister en divers éléments tels que : un nom, une marque, un logotype ou un produit représentatif d'une marque.

Elles doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

#### **2) Disposition des identifications**


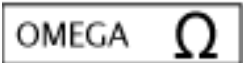
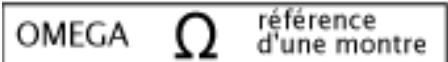
Les éléments de l'identification sont apposés sur une ou plusieurs surfaces d'un des supports suivants :

- Les avirons ;
- Les vêtements des compétiteurs.

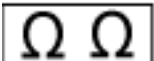
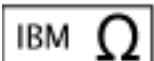
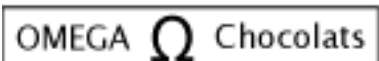
Les identifications ne doivent pas forcément être les mêmes sur les avirons et les vêtements, mais elles doivent être identiques sur un même support.



**Exemples admissibles :**

	marque
	marque + logotype
	marque + logotype + produit représentatif

**Exemples non admissibles :**

	
	partenaires différents
	partenaires différents

**3) Mesure des identifications**

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 :



**4) Cumul des surfaces d'identification**

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 règles sont valables pour tous les avirons.

**1) Fabricant**

**Emplacement**

L'identification doit être apposée uniquement entre le collier et la poignée.

**Dimensions**

- Aviron de couple : 72 cm<sup>2</sup>.
- Aviron de pointe : 100 cm<sup>2</sup>.

**2) Partenaire**

**Emplacement**

L'identification doit être apposée uniquement entre le collier et la poignée.

**Dimensions**

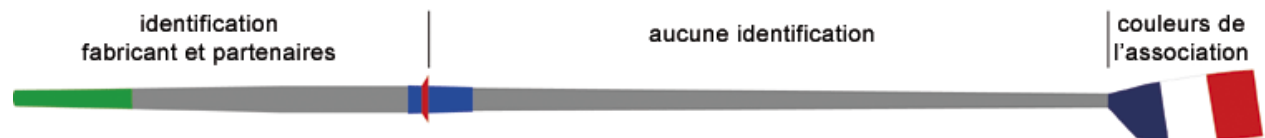
- Aviron de couple : 72 cm<sup>2</sup> (hauteur maximum 4 cm et longueur maximum 18 cm).
- Aviron de pointe : 100 cm<sup>2</sup> (hauteur maximum 5 cm et longueur maximum 20 cm).

### 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 14.

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

#### 1) Fabricant

##### *Dimensions*

Surface maximale de 16 cm<sup>2</sup> par pièce de vêtement.

#### 2) Partenaire

##### *Dimensions*

Tenue de compétition : surface maximale de 200 cm<sup>2</sup>.

Couvre-chef : surface maximale de 50 cm<sup>2</sup>.