



RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AVIRON

ANNEXE 7.1

CODE DES RÉGATES

SOMMAIRE

CHAPITRE I OBJET	4
Article 1 : Objet	4
Article 2 : Compétiteurs, rameurs et barreurs	4
Article 3 : Équipage	4
Article 4 : Bateau d'aviron	4
Article 5 : Régate	4
CHAPITRE II COMPÉTITEURS	4
Article 6 : Obligation de licence	4
Article 7 : Certificat médical	5
Article 8 : Assurance des compétiteurs étrangers	5
Article 9 : Comportement du compétiteur	5
Article 10 : Catégories de rameurs	5
1) Catégories d'âge	5
2) Catégories de poids	6
Article 11 : Classification fonctionnelle	6
Article 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes	7
Article 13 : Limitation des participations et des parcours des courses en ligne	7
1) Distance maximale des courses en ligne	7
2) Nombre maximum de parcours en course en ligne par rameur et par jour	7
3) Intervalle entre les courses en ligne	7
Article 14 : Dispositions particulières concernant les barreurs	7
Article 15 : Équipement des compétiteurs	8
Article 16 : Équipement spécifique aux rameurs handi-aviron	8
CHAPITRE III BATEAUX	8
Article 17 : Classes de bateaux	8
Article 18 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons	9
1) L'étrave des bateaux	9
2) Les cale-pieds ou les chaussures	9
3) La place du barreur	9
4) Le poids du matériel	9
5) La longueur minimum des bateaux	9
6) Les palettes des avirons	10
7) La yolette	10
8) Les appareils de télécommunication	10
9) Les produits chimiques	10
Article 19 : Réglementation pour certains bateaux handi-aviron	10
1) Flotteurs et dossiers	10
2) Poids du matériel	10
CHAPITRE IV ORGANISATION D'UNE RÉGATE	10
Article 20 : Obligations de l'organisateur	10
Article 21 : Obligations pour les plans d'eau des courses en ligne	11
Article 22 : Avant-programme d'une régata	11

1) Des informations sur la régata.....	12
2) Des informations sur les parcours.....	12
3) Des informations sur les engagements et le tirage au sort.....	12
4) Des informations générales.....	12
Article 23 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet.....	12
1) Engagements.....	12
2) Forfait.....	13
3) Remplacement.....	13
4) Équipage incomplet.....	13
Article 24 : Jury.....	13
1) Collaboration avec le comité d'organisation.....	13
2) Composition du jury.....	13
3) Missions du jury.....	13
4) Rapport du jury.....	14
5) Sanctions.....	14
Article 25 : Délégués.....	15
CHAPITRE V DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE.....	16
Article 26 : Sécurité des compétiteurs.....	16
1) Incident, accident, malaise d'un compétiteur.....	16
2) Plans de circulation.....	16
3) Horaires d'entraînement.....	16
4) Conditions de compétition défavorables et prévisibles à l'avance.....	17
5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables.....	17
Article 27 : Épreuves qualificatives et règles d'attribution des couloirs.....	17
1) Épreuves qualificatives.....	17
2) Attribution des couloirs.....	17
Article 28 : Règles générales.....	17
1) Équipement des bateaux.....	17
2) Avaries.....	17
3) Infractions aux règles de circulation.....	17
4) Accidents matériels et/ou corporels entre équipages.....	17
5) Conseils aux compétiteurs depuis l'extérieur du bateau.....	18
Article 29 : Procédures principales.....	18
1) Signal de départ.....	18
2) Observation à un équipage.....	18
3) Arrêt d'un équipage.....	19
4) Arrêt d'une course.....	19
5) Validation d'une course.....	19
6) Non validation d'une course.....	19
Article 30 : Règles de déroulement d'une course.....	19
1) Avant l'embarquement.....	19
2) Au ponton d'embarquement.....	20
3) Sur le chemin du départ.....	20
4) Au départ.....	21
5) Pendant la course.....	24
6) Arrivée.....	26
7) Ex æquo.....	27
8) Sur le chemin du retour et au débarquement.....	27
9) Réclamation.....	28
Article 31 : Recours contre une décision du jury.....	28
1) Modalités de recours.....	28
2) Exécution de la sentence.....	29
CHAPITRE VI PUBLICITÉ.....	29
Article 32 : Principes généraux.....	29
Article 33 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements.....	29

Article 34 : Identifications sur les avirons.....	30
1) Fabricant.....	30
2) Partenaire.....	30
3) Autres identifications	30
Article 35 : Identifications sur les vêtements.....	30
1) Fabricant.....	30
2) Partenaire	30

CHAPITRE I OBJET

Article 1 : Objet

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

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

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

CHAPITRE II COMPÉTITEURS

Article 6 : Obligation de licence

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

La licence doit être signée par son titulaire.

La licence, avec photo sur papier ou support électronique, ou une pièce d'identité en cours de validité doit être présentée à toute demande du jury.

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

Article 7 : Certificat médical

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

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

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

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

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 :

- 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 compétitions de la catégorie jeune, sous réserve de respecter la notion d'âge maximum.

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

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

b) 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 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

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

- Senior moins de 23 ans : tout rameur âgé de 19 à 22 ans ;
- Vétéran : tout rameur âgé 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 FISA :
 - A : Age minimum 27 ans ;
 - B : Age moyen 36 ans ou plus ;
 - C : Age moyen 43 ans ou plus ;
 - D : Age moyen 50 ans ou plus ;
 - E : Age moyen 55 ans ou plus ;
 - F : Age moyen 60 ans ou plus ;
 - G : Age moyen 65 ans ou plus ;
 - H : Age moyen 70 ans ou plus ;
 - I : Age moyen 75 ans ou plus ;
 - J : Age moyen 80 ans ou plus ;
 - K : Age moyen 85 ans ou plus.

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

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

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

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 de leur tenue de compétition.

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

Article 11 : Classification fonctionnelle

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

La classification fonctionnelle permet de classer les rameurs handi-aviron selon les mêmes modalités que celles du code FISA :

- AS (Arms and Shoulders) : Bras, Épaules ;
- TA (Trunk and Arms) : Tronc, Bras ;
- LTA (Legs, Trunk and Arms) : Jambes, Tronc, Bras :
 - LTA-PD : handicap physique ;
 - LTA-B1, 2 ou 3 : troubles visuels ;
 - LTA-ID : handicap mental.

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

Article 12 : Épreuves hommes, femmes ou mixtes

Les femmes peuvent participer aux épreuves hommes.

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

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

1) Distance maximale des courses en ligne

- Courses J11 et J12 : 500 mètres ;
- Courses J13 et J14 : 1 000 mètres ;
- Courses J15 et J16 : 1 500 mètres ;
- Courses J17 et J18 : 2 000 mètres ;
- Course vétéran : 1 000 mètres ;
- Course handi-aviron : 2000 mètres.

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

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

3) Intervalle entre les courses en ligne

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

Article 14 : Dispositions particulières concernant les barreurs

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

Son poids minimal est fixé à :

- 55 kg pour les épreuves homme J17, J18 et senior ;
- 50 kg pour toutes les autres épreuves (y compris pour les épreuves handi-aviron et mixtes).

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 15 : Équipement des compétiteurs

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

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, les compétiteurs doivent porter la tenue de compétition de leurs associations respectives.

Article 16 : Équipement spécifique aux rameurs handi-aviron

Les rameurs handi-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).

La largeur minimale des sangles est de 5 cm. Leur couleur doit être différente de celle de la tenue du rameur pour être visible. Elles sont non élastiques et doivent permettre une ouverture rapide d'un seul mouvement et dans le même sens pour toutes les sangles.

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

Pour la catégorie AS, deux sangles à velcro sont obligatoires :

- Une sous la poitrine, positionnée horizontalement ;
- Une au-dessus et au plus près des genoux pour prévenir les flexions ou extensions des genoux en ramant.

Pour la catégorie TA, une sangle à velcro est obligatoire, au-dessus et au plus près des genoux, pour prévenir les flexions ou extensions des genoux en ramant.

Tous les éléments prescrits ci-dessus doivent être portés par les rameurs à tout moment sur l'eau (entraînement, échauffement, course, retour au calme).

CHAPITRE III BATEAUX

Article 17 : Classes de bateaux

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

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

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

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

1) L'étrave des bateaux

Elle doit être équipée :

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

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 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.

3) La place du barreur

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

4) Le poids du matériel

Le poids minimum des bateaux sans les avirons est fixé 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 : 100 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.

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 exclura 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.

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.

7) La yolette

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

8) Les appareils de télécommunication

La présence dans le bateau de tout appareil permettant de communiquer avec l'extérieur est interdite 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.

Article 19 : Réglementation pour certains bateaux handi-aviron

1) Flotteurs et dossiers

- Pour les rameurs classifiés AS :
 - Flotteurs obligatoires, horizontaux, ils doivent effleurer l'eau en position arrière ;
 - Fauteuils standardisés fixes avec dossiers ;
- Pour les rameurs classifiés TA :
 - Flotteurs facultatifs ;
 - Fauteuils standardisés ou assises libres, dossiers facultatifs.

2) Poids du matériel

- 1 rameur en couple handi-aviron : 24 kg ;
- 2 rameurs en couple handi-aviron : 37 kg.

CHAPITRE IV ORGANISATION D'UNE RÉGATE

Article 20 : Obligations de l'organisateur

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

L'organisateur doit en temps utile :

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 22 : Avant-programme d'une régates

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

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

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

1) Des informations sur la régata

- Le lieu, le jour et l'heure de la régata ;
- Les catégories de compétiteurs concernées ;
- La liste et l'ordre des courses ;
- Les dispositions en cas de courses qualificatives, éventuellement le dédoublement d'une course et les conditions de ce dédoublement.

2) Des informations sur les parcours

- La longueur des parcours ;
- Le type des parcours, s'ils sont en ligne droite ou non, en eau morte ou en eau courante, et, dans ce dernier cas, la direction de la course par rapport au courant ;
- Les dispositions de balisage et de départ adoptées ;
- L'existence éventuelle d'un arbitrage à point fixe ;
- Le plan de circulation sur le plan d'eau à l'entraînement et en compétition et les horaires d'entraînement officiel.

3) Des informations sur les engagements et le tirage au sort

- Le mode d'engagement (Internet ou formulaire type) ;
- L'adresse et le numéro de téléphone du destinataire des inscriptions et de la correspondance ;
- La date et l'heure de la clôture des inscriptions ;
- Les modalités d'information des associations et des membres du jury concernant les engagements, le résultat du tirage au sort et l'horaire des courses ; ceux-ci doivent être portés à la connaissance des intéressés au moins 48 heures avant le début des compétitions ;
- Le lieu, le jour et l'heure du tirage au sort.

4) Des informations générales

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

Article 23 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet

1) Engagements

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

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

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

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

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

Un compétiteur engagé dans plusieurs épreuves de la régata ne prenant pas le départ de l'une de ses courses se verra refuser le départ des courses suivantes 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 des délégués.

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

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

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 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.

Les remplaçants des compétiteurs soumis à condition de poids doivent être pesés. S'agissant d'un équipage poids léger, le poids moyen de l'équipage est recalculé avec le poids des remplaçants.

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

4) Équipage incomplet

Un équipage incomplet ne peut pas prendre le départ.

Article 24 : Jury

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

Il est en fonction à partir d'une heure avant le début de la réunion des délégués jusqu'à la signature du procès-verbal de la 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

Le jury se compose de :

- Un président ;
- Un bureau ;
- Une commission de contrôle ;
- Des membres occupant les fonctions de :
 - Aligneur ;
 - Starter ;
 - 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 régates.

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

b) Bureau du Jury

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

Les arbitres ne pouvant être juges et parties dans une réclamation, le président désigne deux suppléants.

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, rameurs poids léger et bateaux ;
- Le matériel utilisé ;
- 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 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 un véhicule suivant la course ou bien encore à point fixe.

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 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 suivantes à l'exception de la disqualification qui ne pourra être prise que par le président du jury :

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.

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

Dans le cas où un avertissement est donné en dehors d'une course, il court du moment où il a été notifié à l'équipage jusqu'à l'arrivée de la prochaine course à laquelle celui-ci participe dans la régata.

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 toute autre course dans la régata concernée.

Seul le président du jury peut prononcer une disqualification.

f) 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. Il 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 toute régata.

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

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.

CHAPITRE V DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE

Article 26 : Sécurité des compétiteurs

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

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 régata et pendant les horaires officiels d'entraînement.

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 l'exigent.

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.

Par défaut, le comité d'équité est composé du président de Jury et du président du comité d'organisation.

5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables

L'arbitre de parcours, ou le comité d'équité, peut décider de ne pas faire donner le départ s'il a le sentiment que les conditions sont devenues dangereuses.

L'arbitre de parcours, ou le comité d'équité, peut aussi décider d'arrêter une course pendant son déroulement.

Les compétiteurs doivent alors s'arrêter immédiatement.

L'arbitre de parcours s'efforce alors de mettre les équipages en sécurité et reste près d'eux jusqu'à ce que les secours interviennent.

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

1) Épreuves qualificatives

S'il y a plus d'équipages participants que de couloirs, on a recours à un système de qualifications.

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 fait par tirage au sort.

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.

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 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 d'établir un constat en entendant les équipages concernés.

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

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

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

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

5) Conseils aux compétiteurs depuis l'extérieur du bateau

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

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 vert 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 et agite son drapeau rouge ;
- 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 a pas de réclamation de la part 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 ont reçu le signal 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 FFA (sécurité, numéro d'étrave, publicités, poids, ...) ;
- Revêtir une tenue de compétition qui respecte les règlements de la FFA ;
- 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, par 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 pesage.

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 ;
- Pèsent le barreur seul en tenue de compétition ;
- Pèsent le barreur avec sa surcharge ;
- Pèsent la surcharge seule ;
- Renseignent la fiche du barreur.

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 ;
- Calculent la moyenne de l'équipage s'il y a lieu ;
- Renseignent la fiche de l'équipage sur laquelle doit figurer le poids de chaque rameur individuellement et le poids moyen de l'équipage ;
- Renvoient le cas échéant les équipages ne satisfaisant pas aux poids exigés pour une pesée ultérieure.

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

- Par ordre des courses ;
- Dans la même course, par ordre des lignes d'eau.

2) Au ponton d'embarquement

Les compétiteurs

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

Ils doivent embarquer le plus rapidement possible.

Les membres de la commission de contrôle

- Vérifient de manière aléatoire :
 - Les fiches de pesée des compétiteurs et les surcharges éventuelles des barreaux ;
 - L'identité des membres de l'équipage par le contrôle des licences ou, par défaut, d'une pièce d'identité en cours de validité ;
 - La conformité du bateau, des avirons et de la publicité ;
 - La tenue de compétition des rameurs et barreaux ;
- Peuvent noter les équipages qui ont embarqué ;
- Peuvent autoriser l'embarquement des équipages en fonction du programme des courses.

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 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.

Les arbitres de parcours

Sur le chemin du départ, 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

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 l'écart de temps entre les courses est suffisant, le starter annonce le temps restant avant le départ toutes les minutes à partir de cinq minutes avant le départ.

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

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

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

b) Après l'appel « DEUX MINUTES »

Les compétiteurs

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

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

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

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

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

L'aligneur

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

Après l'annonce « DEUX MINUTES », l'aligneur procède à l'alignement des bateaux en donnant des indications aux teneurs de bateaux ou directement aux équipages. Il continue 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 en ligne. Cependant, dans le cas d'un bassin non équipé d'une tour de départ, le starter peut décider, à condition d'en avertir les équipages, de tenir compte des bras levés.

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

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

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

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

L'aligneur

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

Le juge de départ

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

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

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

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

Les compétiteurs

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

d) Commandement de départ – Procédure de départ rapide

Ce mode de commandement de départ est utilisé à l'appréciation du starter. Il doit en informer les équipages.

Après s'être assuré que le juge au départ a son drapeau blanc levé, le starter prononce les termes « DÉPART RAPIDE », et donne le commandement de départ.

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

e) Cumul de fonction des juges

Lors de certaines compétitions sur des champs de courses peu équipés, les fonctions d'aligneur et de juge de départ peuvent être confondues.

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.

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 du couloir 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 à point fixe, 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 et agite son drapeau rouge, 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 à point fixe.

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

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

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

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

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

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.

En principe, les arbitres de parcours ne peuvent donner des indications à un équipage que si un obstacle se trouve dans son couloir.

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

Ils doivent, dans la mesure du possible dans le cas d'un arbitrage à point fixe, 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 signalent dans leur rapport 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 montrant 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 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 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 ;
- S'il s'agit d'un arrêt de course dû aux conditions atmosphériques, les arbitres de parcours :
 - S'efforcent de mettre les équipages en sécurité ;
 - 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 :
 - Déclasser ou exclure le ou les équipages fautifs ;
 - Décider de renvoyer les équipages au départ pour un nouveau départ ;
 - Différer un nouveau départ : dans ce cas, ils indiquent aux équipages comment rejoindre le parc à bateau 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 tenter de 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 peuvent, selon la distance parcourue :
 - 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 bateau 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 après avoir évalué le temps perdu par l'équipage gêné ;
 - 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 sanctionner 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 sanctionné 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 à poste fixe, l'arbitre de parcours concerné est l'arbitre de parcours de la zone d'arrivée.

Les rameurs handi-aviron avec mains sanglées doivent crier « OBJECTION » et s'assurer qu'un arbitre les a entendus.

L'arbitre de parcours

Dans le cas d'un arbitrage à point fixe, 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 posent pas de réclamation. Dans le cas d'un arbitrage à point fixe, il collecte les informations des autres arbitres de parcours.

Si aucun équipage ne pose 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 en levant son drapeau en donnera la couleur.

Si un équipage pose une réclamation en levant le bras, l'arbitre de parcours ne lève aucun drapeau et 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, sauf en cas d'arbitrage à point fixe ;
- Accepter la réclamation de l'équipage et lever son drapeau rouge. Dans ce cas il donne aux juges à l'arrivée sa décision et les explications nécessaires à l'étude de la réclamation. Le classement de la course est réservé ;
- Chercher des informations complémentaires en relation avec la réclamation, notamment auprès des arbitres de parcours dans le cas d'un arbitrage à point fixe. Dans ce cas, il lève son drapeau rouge. Le classement de la course est réservé jusqu'au moment où il donne sa décision.

Les juges à l'arrivée

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

Les juges à l'arrivée :

- Relèvent l'ordre d'arrivée des bateaux en notant leur numéro d'étrave ;
- S'assurent que la course s'est déroulée correctement en regardant le drapeau blanc de l'arbitre de parcours ;
- Confirment à l'arbitre de parcours que son signal a été reçu en montrant un drapeau blanc ;
- Écotent 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, ils réalisent les actions suivantes :

- Immédiatement au passage des équipages concernés, les juges à l'arrivée :
 - Demandent la photo-finish ;
 - 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 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 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 par le responsable des juges à l'arrivée.

Ex æquo lors d'une finale

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

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

8) Sur le chemin du retour et au 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, les équipages :

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

La commission de contrôle

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

- Les fiches de pesée et le poids 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.

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 à point fixe ;
- Ou aux juges à l'arrivée, dans le cas où l'arbitre de parcours n'a pu être joint.

Si la réclamation faite suite à une exclusion au départ, elle est annoncée au starter ou à l'arbitre de parcours ou, dans le cas d'un arbitrage à point fixe, 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 20 points auprès de la ligue dont fait partie le comité d'organisation ou de la FFA pour les épreuves nationales.

c) Suspension du résultat

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

d) Étude de la réclamation

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

Sa décision est applicable immédiatement.

La caution est rendue au délégué de l'association dont la réclamation est jugée bien fondée.

La caution est acquise à la ligue ou à la FFA quand la réclamation n'est pas reconnue fondée.

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) Exécution de la sentence

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 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 32 : Principes généraux

Il y a lieu de distinguer d'une part les bateaux et d'autre part les avirons et les vêtements composant la tenue de compétition des compétiteurs :

- La publicité sur les bateaux est possible sans limitation, excepté sur les trente premiers centimètres de la pointe avant qui ne doivent comporter aucune identification ;
- La publicité sur les avirons et les vêtements des compétiteurs est possible suivant les dispositions des articles 33, 34 et 35 qui s'appliquent pendant les heures de compétition de la régata 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.

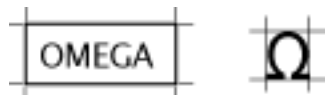
Les éléments d'identification sont apposés sur une ou plusieurs surfaces des avirons et des vêtements des compétiteurs.

Sur chacune des surfaces, les éléments d'une même identification doivent être limités à trois, chacun apparaissant une seule fois au maximum, et doivent être étroitement liés, par exemple appartenir au même fabricant ou partenaire.

Les identifications ne doivent pas forcément être les mêmes sur les avirons et les vêtements des compétiteurs, mais elles doivent être identiques sur tous les avirons d'une même embarcation ou sur tous les vêtements d'un même équipage.

La surface est mesurée en tirant des lignes verticales et horizontales, perpendiculaires entre elles, appuyées sur les points extrêmes du nom, de la marque, du logotype ou du produit représentatif de la marque ou du fond de couleur si celui-ci couvre une surface plus grande.

La surface est donc mesurée en carré ou rectangle, par exemple :



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

Si la surface réservée au fabricant n'est pas utilisée par celui-ci, elle ne peut être utilisée à d'autres fins.

Article 34 : Identifications sur les avirons

Les possibilités d'identification sont les suivantes :

1) Fabricant

Un aviron doit comporter au maximum une identification de fabricant. Celle-ci doit être apposée uniquement entre le collier et la poignée. Sa surface maximale est de 72 cm² pour un aviron de couple et de 100 cm² pour un aviron de pointe.

2) Partenaire

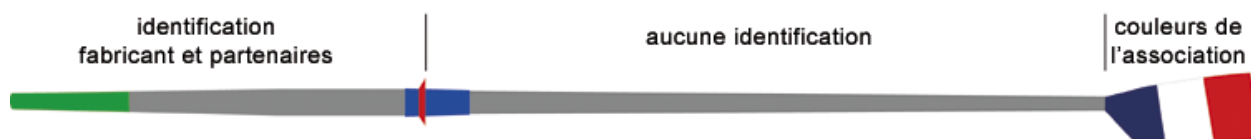
Un aviron doit comporter au maximum une identification de partenaire.

Celle-ci doit être apposée uniquement entre le collier et la poignée. Sa surface maximale est de 72 cm² (hauteur maxi 4 cm et longueur maxi 18 cm) pour un aviron de couple et de 100 cm² (hauteur maxi 5 cm et longueur maxi 20 cm) pour un aviron de pointe.

3) Autres identifications

Sur les palettes, seules peuvent apparaître les couleurs des associations. Aucune identification n'est autorisée sur la partie de l'aviron située entre la palette et le collier.

Aucune autre identification ne peut apparaître sur les avirons, notamment pas de noms d'associations, sauf des marques discrètes permettant d'identifier leur propriétaire ou le bateau et la place auxquels ils correspondent.



Article 35 : Identifications sur les vêtements

Les vêtements concernés sont ceux composant la tenue de compétition portée par les compétiteurs pendant la course : ensemble maillot et culotte, combinaison, couvre-chef, bandeau.

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

1) Fabricant

Dimensions

Surface maximale de 16 cm² par pièce de vêtement.

2) Partenaire

Dimensions

Combinaison ou ensemble maillot et culotte : surface maximale de 200 cm².

Couvre-chef ou bandeau : surface maximale de 50 cm² ; lettres de 5 cm de hauteur au maximum.

Les rameurs handi-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.