

# REGLEMENT INTERIEUR DE LA FEDERATION FRANCAISE DES SOCIETES D'AVIRON

## ANNEXE 7.2

### CODE DES REGATES MER

#### Sommaire

<b>CHAPITRE I OBJET .....</b>	<b>3</b>
Article 1 : Objet.....	3
<b>CHAPITRE II DÉFINITIONS.....</b>	<b>3</b>
Article 2 : Compétiteur, rameur, barreur et équipage.....	3
Article 3 : Bateau d'aviron.....	3
Article 4 : Régate .....	3
<b>CHAPITRE III COMPÉTITEURS.....</b>	<b>3</b>
Article 5 : Obligation de licence.....	3
Article 6 : Certificat médical.....	4
Article 7 : Assurance des compétiteurs étrangers.....	4
Article 8 : Comportement du compétiteur .....	4
Article 9 : Catégories d'âges et classification .....	4
Article 10 : Limitations.....	4
Article 11 : Dispositions particulières concernant les barreurs .....	5
Article 12 : Équipement des compétiteurs .....	5
<b>CHAPITRE IV BATEAUX.....</b>	<b>5</b>
Article 13 : Classes de bateaux d'aviron de mer .....	5
Article 14 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons.....	5
<b>CHAPITRE V ORGANISATION D'UNE REGATE .....</b>	<b>7</b>
Article 15 : Obligations de l'organisateur .....	7
Article 16 : Lignes de départ et d'arrivée .....	7
Article 17 - Marques de parcours.....	8
Article 18 : Avant-programme d'une régata.....	8

Article 19 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet.....	9
Article 20 : Directeur de course.....	9
Article 21 : Jury .....	9
Article 22 : Comité d'équité .....	11
Article 23 : Délégué .....	11
Article 24 : Équipier référent.....	12
Article 25 : Réunion d'information .....	12
<b>CHAPITRE VI DÉROULEMENT D'UNE RÉGATE.....</b>	<b>13</b>
Article 26 : Sécurité des compétiteurs .....	13
Article 27 : Règles générales .....	13
Article 28 : Procédures principales .....	14
Article 29 : Règles de déroulement d'une course .....	16
Article 30 : Modalités de recours contre une décision du bureau du jury .....	22
<b>CHAPITRE VII PUBLICITÉ .....</b>	<b>22</b>
Article 31 : Principes généraux .....	22
Article 32 : Identifications sur les avirons de couple et de pointe.....	23
Article 33 : Identifications sur les vêtements .....	24
Annexe à l'Article 21 : Jury : Barème des sanctions .....	24

## 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 des Sociétés d'Aviron (FFSA), autres que les compétitions internationales inscrites au calendrier de la Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron (FISA).

Ce code s'applique aux régates mer.

Il peut être utilisé pour des régates sur des plans d'eau apparentés, grands lacs par exemple.

## CHAPITRE II DÉFINITIONS

### Article 2 : Compétiteur, rameur, barreur et équipage

Le terme compétiteur désigne aussi bien un rameur qu'un barreur.

Les termes compétiteur, rameur et barreur s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes sauf distinction expresse.

Le terme équipage désigne les compétiteurs composant un bateau.

### Article 3 : Bateau d'aviron

Un bateau d'aviron est un bateau mu à la rame – aviron – par la seule force humaine 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 4 : Régate

Une régata à l'aviron de mer est une compétition donnant lieu à l'établissement d'un classement.

Elle peut être organisée en ligne droite ou avec virements de marques, en distinguant :

- les courses avec départ groupé ;
- les courses contre la montre.

## CHAPITRE III COMPÉTITEURS

### Article 5 : Obligation de licence

Tous les compétiteurs doivent être titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFSA ou par une fédération affiliée à la FISA. La licence D n'ouvre pas droit à la compétition.

## **Article 6 : Certificat médical**

La participation aux compétitions est subordonnée à la présentation d'un certificat médical datant de moins d'un an au jour de la compétition, mentionnant l'absence de contre-indication à la pratique sportive en compétition.

## **Article 7 : Assurance des compétiteurs étrangers**

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

## **Article 8 : Comportement du compétiteur**

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

## **Article 9 : Catégories d'âges et classification**

Tous les âges indiqués ci-après sont ceux atteints dans le courant de l'année correspondant au millésime de la saison au titre duquel est délivrée la licence.

a) La FFSA classe les compétiteurs en cinq catégories d'âge :

Benjamin	tout compétiteur de 12 ans ou moins ;
Minime	tout compétiteur de 13 et 14 ans ;
Cadet	tout compétiteur de 15 et 16 ans ;
Junior	tout compétiteur de 17 et 18 ans ;
Senior	tout compétiteur âgé de 19 ans et plus.

b) Le surclassement consiste en l'assimilation d'un compétiteur de la catégorie correspondant à son âge à une catégorie d'âge supérieure. Il n'est autorisé qu'après une visite médicale spécifique d'aptitude telle que précisée dans le règlement médical de la FFSA.

Le surclassement est interdit aux compétiteurs des catégories benjamin, minime et cadet. Il s'applique seulement aux compétiteurs de la catégorie junior.

Un rameur ne peut ramer que dans une seule catégorie d'âge par régates.

c) Dans la catégorie senior, une classification vétéran particulière peut être prévue.

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

## **Article 10 : Limitations**

### **1) Distance maximale parcourue en course avec départ groupé par rameur et par jour, hors épreuve 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 minime	3 000 mètres
Catégorie cadet	6 000 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.

### 3) Catégorie benjamin

Les rameurs de la catégorie benjamin ne sont autorisés à participer qu'à des animations adaptées à leur catégorie d'âge.

Si ces animations comportent une course, chaque rameur ne peut effectuer qu'un parcours par jour, d'une distance maximale de 500 mètres.

### 4) Catégorie minime

Les rameurs de la catégorie minime ne sont pas autorisés à courir en solo.

#### **Article 11 : 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 catégories senior homme et junior homme ;

50 kg pour toutes les autres catégories.

Pour atteindre le poids minimal, le barreur peut disposer d'une surcharge. Celle-ci ne peut être constituée d'un liquide et doit être placée le plus près possible du barreur. Le barreur est pesé chaque jour de compétition, au plus tôt deux heures et au plus tard une heure avant la première manche à laquelle il participe.

#### **Article 12 : Équipement des compétiteurs**

Chaque équipage doit porter, d'une manière uniforme, une tenue vestimentaire 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 les couleurs de leurs associations respectives.

## **CHAPITRE IV BATEAUX**

#### **Article 13 : Classes de bateaux d'aviron de mer**

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

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

ainsi que les bateaux issus des pratiques traditionnelles régionales

#### **Article 14 : 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 coté de la partie avant du bateau, doit figurer le numéro imposé par l'organisation, à défaut, le numéro d'immatriculation aux affaires maritimes ou le numéro du bateau dans sa ligue.

## 2) Les cale-pieds ou les chaussures

Lors des chavirages, un système doit permettre au compétiteur de se dégager du bateau sans l'aide des mains, dans les délais les plus brefs, en libérant complètement et automatiquement ses pieds. Dans le cas de chaussures fixées sur les planches de pieds, cette sécurité doit consister au moins en un lacet par chaussure reliant le talon de celle-ci au fond du bateau et limitant suffisamment le débattement du talon.

## 3) La jauge de restriction

a) Les bateaux doivent satisfaire aux textes réglementaires relatifs à la sécurité des navires (division 240 : annexe de l'arrêté du 11 mars 2008 relatif à la sécurité des navires)

b) Les coques doivent être auto-videuses.

c) Les ballasts mobiles ne sont pas autorisés.

d) Les contours de la coque projetés sur un plan horizontal doivent présenter une ligne convexe continue

e) 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.)

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

Les dispositions b, c, d, et e 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 FFSA et agréées par elle.

Les palettes dites « hachoir » sont interdites aux rameurs des catégories benjamin et minime.

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 V ORGANISATION D'UNE REGATE**

## **Article 15 : Obligations de l'organisateur**

L'organisateur doit, en temps utile :

- obtenir préalablement l'autorisation écrite de la ligue, l'inscription sur le calendrier de la ligue valant autorisation ;
- solliciter les autorisations nécessaires auprès des pouvoirs publics, conformément aux réglementations en vigueur (Chef du quartier des Affaires Maritimes, CROSS, capitainerie, etc.) ;
- désigner un comité d'organisation ;
- désigner un directeur de course ;
- demander la désignation d'un jury au président de la commission régionale des arbitres ;
- prévoir la présence effective d'un service de secours et de sauvetage ;
- diffuser un avant-programme de la régata ;
- diffuser les résultats de la régata à la ligue ;
- 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 maritimes en vigueur, les règlements de la FFSA et le cahier des charges correspondant à la compétition qu'il organise ;
- fournir les moyens de locomotion, les drapeaux, les porte-voix électriques, les signaux sonores et tous documents nécessaires aux membres du jury ;
- mettre en place les moyens de communication appropriés entre les membres du jury, le comité d'organisation et les différents moyens de secours.

## **Article 16 : 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 17 - 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.

## **Article 18 : Avant-programme d'une régata**

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

- 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 régata :**

- le lieu, le jour et l'heure de la régata ;
- les catégories de compétiteurs concernées ;
- la liste et l'ordre des épreuves ;
- les dispositions en cas de manches qualificatives, éventuellement le dédoublement d'une épreuve 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 avec cap 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 épreuves ; ces dernières devant être ensuite portées 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 du comité d'organisation ;
- le lieu et le numéro de téléphone de la permanence du comité d'organisation le jour de la régata ;
- le lieu et l'heure de la réunion d'information ;
- le lieu des pesées ;

- l'emplacement du service de secours et de sauvetage ainsi que ses horaires de fonctionnement.

## **Article 19 : 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 sont remplies et parviennent à l'organisateur selon les modalités et dans le délai prescrit dans l'avant-programme.

Les équipages doivent être composés de compétiteurs licenciés au sein de la même association à moins que l'organisation ne prévoie la possibilité d'inscrire des équipages mixtes engagés comme tels.

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 d'elles se verra refuser le départ des épreuves suivantes ou 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 en indiquant les motifs lors de la réunion d'information.

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 un rameur en couple ne peut pas être remplacé.

Un remplacement ne peut consister en un échange de rameurs entre deux équipages engagés. Cette restriction s'applique également au barreur lors des championnats de France et des critères nationaux.

Le remplacement est déclaré par écrit au président du jury lors de la réunion d'information 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.

### **4) Équipage incomplet**

Un équipage incomplet ne peut pas prendre le départ.

## **Article 20 : 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 (Cf. infra art 26 4) et 5)).

## **Article 21 : 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 des délégués jusqu'à la signature du procès-verbal de la régates.

### **1) Composition du jury**

Le jury se compose de :

- un président ;
- un bureau ;
- une commission de contrôle ;
- des membres occupant les fonctions de :
  - juge de ligne de départ,
  - 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 ».

### **2) Missions du président du jury et du bureau du jury**

#### *a) Président du jury*

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

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

Il est en relation permanente avec le directeur de course ;

Il assure la liaison entre le jury et le comité d'organisation.

Il intervient dans le cas de conditions de compétition défavorables en matière de sécurité (Cf. infra art 26 4) et 5)).

Il est membre du bureau du jury.

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.

### **3) Rapport du jury**

Le jury se réunit au terme de la régates et établit un rapport sur un formulaire type fourni par la FFSA dans lequel doivent figurer les renseignements suivants :

- a) les caractéristiques de la régates (type de la régates, bassin, sécurité, participants) ;
- b) la composition du jury et les postes tenus ;
- c) les observations du président du jury, du responsable du comité d'organisation et, le cas échéant, du délégué de la FFSA ou de la ligue ;
- d) le classement des épreuves ;

e) l'état des amendes ;

f) les feuillets des accidents avec leurs différentes pièces annexes.

Ce rapport, signé par le président et les membres du jury, doit être établi au plus tard 2 heures après la dernière épreuve et transmis sous 48 heures à la ligue, avec copie à la fédération en cas d'incident.

#### **4) Sanctions**

En cas de non-respect des règles du code des régates, et de tout comportement contraire à l'article 8 tout membre du jury prononce les sanctions appropriées parmi les mesures suivantes :

##### *a) Réprimande*

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

##### *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*

La pénalité consiste en l'ajout d'un temps au temps réellement réalisé par un équipage.

Cette pénalité est fixée dans le barème des sanctions.

##### *d) Disqualification*

La disqualification d'un équipage consiste en l'interdiction de participer à toutes les épreuves de la régata.

##### *d) Amende*

L'amende est une sanction financière appliquée à une association. Au cours de la régata, le président du jury transmet au délégué les amendes appliquées à l'association qu'il représente avec une notification à les payer dans un délai d'un mois. 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 22 : 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 FFSA ou de la ligue si le règlement de la compétition le prévoit.

#### **Article 23 : Délégué**

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

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.

Un changement de délégué doit être signalé par écrit à l'ouverture de la réunion d'information.

Le délégué :

- est l'interlocuteur unique de l'association qu'il représente auprès du jury et du comité d'organisation ;

- est tenu de participer aux réunions d'informations nécessaires au bon déroulement de la régata ;
- indique par écrit tout forfait ou changement intervenu dans la composition des équipages dont il a la charge ;
- porte à la connaissance des entraîneurs et équipages de son association toutes les informations les concernant (modifications éventuelles d'horaires, compositions des manches, règles de circulation, etc.).

La mission du délégué commence à la première réunion d'information où il doit signer une feuille de présence. Sa mission prend fin 30 minutes après la dernière épreuve de l'association qu'il représente sauf en cas de réclamation où il doit attendre la réponse apportée par le jury.

#### **Article 24 : 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 régata.

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

#### **Article 25 : 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.

## **CHAPITRE VI 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. L'organisateur est tenu d'informer en temps réel le CROSS local 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 épreuve 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 à l'avance**

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".

#### **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 une épreuve s'ils ont le sentiment que les conditions sont devenues dangereuses.

L'arbitre de parcours peut aussi arrêter une épreuve pendant son déroulement.

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

### **Article 27 : 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 d'établir un constat en entendant les équipages concernés.

Le Jury établit ensuite un procès-verbal d'accident qui est transmis à la FFSA 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 groupements sportifs des équipages accidentés doivent impérativement, adresser leur déclaration à la compagnie d'assurance auprès de laquelle ils ont souscrit un contrat.

Le comité d'organisation est destinataire d'un duplicata du procès-verbal d'accident.

Dans le cas où le groupement sportif auquel appartient l'embarcation jugée responsable de l'accident ne serait pas assuré pour dommages au matériel, il 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 28 : Procédures principales**

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

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

- un pavillon d'appel de départ, de couleur vive, différente de celles des autres pavillons ou flammes utilisés (sa couleur est précisée lors de la réunion d'information) ;
- deux boules noires pouvant être hissées sur la pavillon ;
- un pavillon "P" du code international ;
- un pavillon "X" du code international ;
- un pavillon "C" du code international ;
- un pavillon "B" du code international ou un pavillon rouge ;
- une flamme "aperçu" ;
- un signal sonore audible par tous les concurrents dans la zone de départ ;
- un chronomètre.

Manque modification schéma pour introduire 2 boules

**Annnonce du départ dans 5 minutes**

*Pavillon d'appel de départ hissé accompagné de trois coups brefs du signal sonore.*



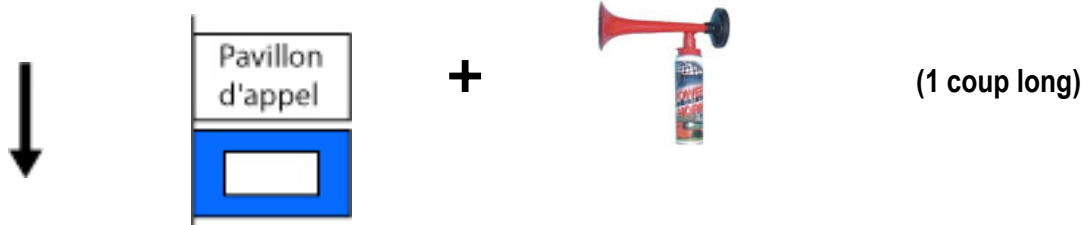
**Annnonce du départ dans 1 minute**

*Pavillon "P" du code international hissé accompagné de deux coups brefs du signal sonore.*



**Annnonce du départ**

*Pavillon d'appel de départ et pavillon "P" amenés en même temps accompagnés d'un coup long du signal sonore. Le départ est effectif dès que les pavillons amorcent leur descente.*



**Annnonce d'un faux départ et rappel des équipages**

*Pavillon "B" ou pavillon rouge hissé accompagné de deux coups longs du signal sonore*



**Annnonce d'un retard**

*Flamme "Aperçu" hissée : le départ est retardé. La procédure du départ sera faite 1 minute après l'affalée.*



**Annnonce de pénalités attribuées à un ou des équipages**

*Pavillon "X" hissé : un ou plusieurs équipages au départ ont reçu une pénalité*



**Annnonce d'un changement de parcours**

*Pavillon "C" hissé et maintenu durant toute la procédure de départ*



## **2) Observation à un équipage**

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

- se rapproche de lui ;
- lui transmet l'observation.

## **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 ;
- l'arrête en prononçant le terme « STOP ».

## **4) Arrêt d'une course après le départ**

Pour arrêter la course, l'arbitre de parcours le plus proche :

- actionne deux coups longs du signal sonore et agite son drapeau rouge ;
- après l'arrêt des équipages, informe les compétiteurs des motifs de l'arrêt et des procédures à suivre.

## **Article 29 : 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 ou d'une pièce d'identité ;
- 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.

*La commission de contrôle peut effectuer les contrôles suivants :*

- vérifier la fiche de pesée et la surcharge éventuelle des barreurs ;
- vérifier la conformité de la composition de l'équipage par le contrôle des licences ;
- vérifier la conformité du bateau et des avirons ;
- vérifier la tenue des rameurs et barreurs ;

*La commission de contrôle :*

- note les équipages qui ont embarqué et leur marque d'identification ;
- autorise l'embarquement des équipages après élargement en fonction du programme des courses.

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**

*Sur le chemin du départ, les compétiteurs :*

- doivent respecter les règles de circulation ;
- ne doivent pas accompagner une épreuve sur tout ou partie du parcours ;
- ne doivent pénétrer dans la zone de départ que lorsque le pavillon d'appel de leur épreuve est hissé et en suivant les règles de circulation prévues à cet effet.

### **4) Au départ**

#### **a) A cinq minutes du départ**

*Le starter*

La position du starter est en principe 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 envoie le pavillon d'appel et hisse une double boule noire accompagnés de cinq coups brefs du signal sonore.

*Les compétiteurs*

Chaque équipage a la liberté de se positionner où il le souhaite sur 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.

Aucun équipage ne peut plus rejoindre la ligne de départ par l'avant et un équipage qui viendrait à franchir la ligne de départ en totalité doit la contourner par l'une de ses extrémités et revenir se placer par l'arrière de la course.

*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.

#### **b) A une minute du départ**

*Le starter*

- envoie le pavillon "P" et baisse une boule noire, accompagnés de deux coups brefs du signal sonore ;
- surveille avec attention le chronomètre afin que la minute soit respectée à la seconde près ;
- vérifie que le pavillon d'appel de départ et le pavillon "P" peuvent être amenés sans encombre et que le signal sonore est accessible et opérationnel.

*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.

### **c) Au départ**

*Le starter*

Amène le pavillon "P", le pavillon d'appel de départ et la deuxième boule noire en faisant retentir un coup long du signal sonore. Le départ est effectif dès que les pavillons amorcent leur descente.

### **d) 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 ;
- hisse éventuellement le pavillon "X" du code international pour indiquer qu'un ou plusieurs équipages ont franchi la ligne de départ avant le signal.

### **e) 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*

- hisse le pavillon "B", ou un pavillon rouge, accompagné de deux coups longs du signal sonore.

### **f) 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. Il abaisse alors tous les signaux et doit reprendre à nouveau la procédure des 5 minutes dès que possible.

## **5) Pendant la course**

*Les compétiteurs*

*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 du groupement sportif, 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.

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.

#### *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, l'arbitre de parcours :*

- 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 sa disqualification ; 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.

A la fin de la course qu'il a laissé 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 .

### **6) Arrivée.**

#### *Définition*

Un équipage est arrivé lorsque 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 qu'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 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 manche 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 licences ;
- peut vérifier la conformité à la jauge du bateau ;
- note, à partir de la liste des équipages ayant embarqué, les équipages qui ont débarqué.

## **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 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.

A 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 30 : Modalités de recours contre une décision du bureau du jury**

### **1) Modalités de recours**

Le recours est déposé auprès du président de la ligue régionale dont relève le comité d'organisation de la régates.

Le bureau de la ligue examine le recours et fait connaître sa décision dans le délai de trois mois à compter de sa réception.

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 VII PUBLICITÉ**

### **Article 31 : 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.

Sur chacune des surfaces, les éléments de l'identification doivent être :

- limités à trois, chacun apparaissant une seule fois au maximum ;
- étroitement liés, c'est à dire appartenir au même fabricant ou partenaire.

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 :

OMEGA

marque

OMEGA Ω

marque + logotype

OMEGA Ω référence  
d'une montre

marque + logotype + produit représentatif

Exemples non admissibles :

IBM Ω

partenaires différents

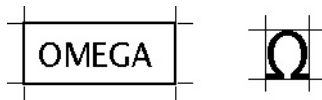
OMEGA Ω Chocolats

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 32 : Identifications sur les avirons de couple et de pointe

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.

identification  
fabricant et partenaire

|  
|

aucune identification

| couleurs  
| de l'association



### **Article 33 : Identifications sur les vêtements**

Les vêtements concernés sont ceux portés 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 cm<sup>2</sup> par pièce de vêtement.

#### **2) Partenaire**

*Dimensions*

Combinaison ou ensemble maillot et culotte : surface maximale de 200 cm<sup>2</sup>.

Couvre-chef ou bandeau : surface maximale de 50 cm<sup>2</sup> - lettres de 5 cm de hauteur au maximum.

### **Annexe à l'Article 21 : Jury : Barème des sanctions**