

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES SOCIÉTÉS D'AVIRON

ANNEXE 7.1

CODE DES RÉGATES

SOMMAIRE

Chapitre I Objet.....	4
Article 1 : Objet.....	4
Chapitre II Définitions.....	4
Article 2 : Compétiteurs, rameurs et barreurs	4
Article 3 : Équipage	4
Article 4 : Bateau d'aviron	4
Article 5 : Régate.....	4
Chapitre III Compétiteurs	5
Article 6 : Obligation de licence.....	5
Article 7 : Certificat médical.....	5
Article 8 : Assurance des compétiteurs étrangers.....	5
Article 9 : Comportement du compétiteur.....	5
Article 10 : Classification	5
1) Catégories d'âge	5
2) Catégories de poids	6
Article 11 : Limitation des participations et des parcours des courses en ligne	6
1) Distance maximale des courses en ligne :	6
2) Distance maximale parcourue en course en ligne par rameur et par jour.....	6
3) Intervalle entre les courses en ligne.....	7
4) Catégorie benjamin	7
Article 12 : Dispositions particulières concernant les barreurs.....	7
Article 13 : Équipement des compétiteurs.....	7
Chapitre IV Bateaux.....	7
Article 14 : Classes de bateaux.....	7
Article 15 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons	8
1) L'étrave des bateaux.....	8
2) Les cale-pieds ou les chaussures	8
3) La place du barreur	8
4) Le poids du matériel.....	8
5) La longueur minimum des bateaux	9
6) Les palettes des avirons.....	9
7) La yolette.....	9
8) Les appareils de télécommunication	9
9) Les produits chimiques.....	9
Chapitre V Organisation d'une régata	9
Article 16 : Obligations de l'organisateur.....	9
Article 17 : Obligations pour les plans d'eau des courses en ligne	10
Article 18 : Avant-programme d'une régata.....	10
1) Des informations sur la régata	11
2) Des informations sur les parcours.....	11
3) Des informations sur les engagements et le tirage au sort	11

4) Des informations générales.....	11
Article 19 : Engagements, forfait, remplacement, équipage incomplet	11
1) Engagements	11
2) Forfait	12
3) Remplacement	12
4) Équipage incomplet.....	12
Article 20 : Jury	12
1) Collaboration avec le comité d'organisation	12
2) Composition du jury.....	12
3) Missions du jury.....	13
e) Starter.....	13
4) Rapport du jury.....	14
5) Sanctions	14
Article 21 : Délégués	14
Chapitre VI Déroulement d'une régata.....	15
Article 22 : Sécurité des compétiteurs.....	15
1) Incident, accident, malaise d'un compétiteur	15
2) Plans de circulation	15
3) Horaires d'entraînement.....	16
4) Conditions de compétition défavorables et prévisibles à l'avance	16
5) Conditions de compétition devenues subitement défavorables	16
Article 23 : Épreuves qualificatives et règles d'attribution des couloirs	16
1) Épreuves qualificatives.....	16
2) Attribution des couloirs	16
Article 24 : 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	17
Article 25 : Procédures principales.....	17
1) Signal de départ	17
2) Observation à un équipage	18
3) Arrêt d'un équipage	18
4) Arrêt d'une course	18
5) Validation d'une course	18
6) Non validation d'une course	18
Article 26 : 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
6) Arrivée.....	27
7) Ex æquo.....	28
8) Sur le chemin du retour et au débarquement.....	29
9) Réclamation	29
Article 27 : Recours contre une décision du jury	30
1) Modalités de recours	30
2) Exécution de la sentence	30
Chapitre VII Publicité	30

Article 28 : Principes généraux	30
Article 29 : Dispositions communes à la publicité sur les avirons et les vêtements	31
Article 30 : Identifications sur les avirons	31
1) Fabricant	31
2) Partenaire	31
3) Autres identifications	31
Article 31 : Identifications sur les vêtements	32
1) Fabricant	32
2) Partenaire	32
Annexe à l'Article 20 : Jury : Barème des sanctions	33

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

Ce code ne s'applique pas aux régates en mer qui sont réglementées par un code des régates spécifique.

Chapitre II Définitions

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 régate 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 III Compétiteurs

Article 6 : Obligation de licence

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

La licence doit être signée par son titulaire.

La licence 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 FFSA 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 : Classification

La FFSA classe les compétiteurs 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 compétiteurs sont répartis en cinq catégories d'âge.

Tous les âges donnés ci-dessous sont ceux atteints dans le courant de l'année figurant sur la licence.

Est compétiteur de catégorie :

- 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.

Le surclassement consiste en l'assimilation d'un compétiteur d'une catégorie d'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 et minime.

Il est également interdit aux compétiteurs de la catégorie cadet, sauf à titre exceptionnel et après autorisation du directeur technique national pour participer à des épreuves du chemin de sélection dans la catégorie junior.

Le surclassement est possible pour les compétiteurs de la catégorie junior.

Dans la catégorie senior, il existe :

- une classification vétéran pour les rameurs âgés au minimum de 27 ans. Celle-ci s'appuie sur les mêmes classes d'âge que celles figurant au code FISA (A : 27 ans minimum ; B : 36 ans moyen ; C : 43 ans moyen ; D : 50 ans moyen ; E : 55 ans moyen ; F : 60 ans moyen ; G : 65 ans moyen ; H : 70 ans moyen). Un rameur appartient à la classe correspondant à l'âge qu'il atteint durant l'année courante. 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.
- une classification novice qui concerne les compétiteurs ayant pris leur première licence en sénior depuis moins de 3 saisons et n'ayant jamais été licenciés auparavant dans une autre catégorie d'âge.

Il existe aussi une classification open qui permet dans certaines compétitions dont l'avant programme doit être validé par la FFSA, de composer des équipages avec des rameurs de catégories d'âges différentes.

2) Catégories de poids

Il existe pour les seniors 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 pesés chaque jour de compétition au plus tôt deux heures et au plus tard une heure avant la première course de chaque épreuve 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 : Limitation des participations et des parcours des courses en ligne

1) Distance maximale des courses en ligne :

- course minime : 1 000 mètres ;
- course cadet : 1 500 mètres ;
- course junior : 2 000 mètres ;
- course vétéran : 1 000 mètres ;
- Course handi-aviron : 1 000 mètres.

2) Distance maximale parcourue en course en ligne par rameur et par jour

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

- course minime : 2 000 mètres ;
- course cadet : 3 000 mètres ;
- course junior : 4 000 mètres .

- course vétéran : chaque compétiteur vétéran est seul responsable de sa participation aux épreuves de la catégorie vétéran en fonction de son âge, de son état de santé et de sa condition physique.

3) Intervalle entre les courses en ligne

Pour chaque rameur, l'intervalle entre deux courses est d'au moins deux heures pour les distances indiquées au paragraphe 1, sauf en cas de course recourue où l'intervalle est laissé à l'appréciation du président du jury.

Pour les rameurs de la catégorie minime, il est de deux heures quelle que soit la distance de course.

4) Catégorie benjamin

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

Article 12 : 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 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 13 : 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.

Chapitre IV Bateaux

Article 14 : Classes de bateaux

La FFSA 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 15 : 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 ni les accessoires (sonorisation, capteur de vitesse, compte-cadences, ...) 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.

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 FFSA et agréées par elle.

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

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.

Chapitre V Organisation d'une régata

Article 16 : Obligations de l'organisateur

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

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 FFSA ;
- prévoir la présence d'une sécurité sur l'eau et à terre ;
- diffuser un avant-programme de la régates ;
- doit s'assurer que tous les compétiteurs participant à la régates répondent aux obligations de licence et de certificat médical définies au chapitre 3 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 FFSA 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 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 17 : 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 18 : 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 ;
- 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 19 : 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 prescrits 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. Cette restriction s'applique également au barreur lors des championnats de France et des critères nationaux.

Le remplacement est déclaré par écrit au président de jury lors de la réunion des délégués ou au plus tard une heure avant la première 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 20 : 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 régata.

1) Collaboration avec le comité d'organisation

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

2) Composition du jury

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 régates.

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

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

Il assure la coordination avec le comité d'organisation.

Il établit le procès-verbal de la 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

L'arbitre de parcours est le chef hiérarchique de la course qui lui est confiée. Il veille à la régularité de la course dont il a la charge et à la sécurité des compétiteurs.

h) Juge à l'arrivée

Les juges à l'arrivée établissent le classement et s'assurent que la course s'est déroulée correctement.

4) Rapport du jury

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

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 FFSA en cas d'incident ou d'accident déclarés.

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

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 :

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 qui court du moment où il a été notifié à l'équipage jusqu'à l'arrivée de la prochaine course à laquelle il participe dans la régates.

Un deuxième avertissement durant cette période entraîne la disqualification de l'équipage.

c) Exclusion

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

d) 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 régates concernée.

e) Amende

L'amende est une sanction financière appliquée à une association. Le président du jury informe au cours de la régates le délégué des amendes appliquées à l'association qu'il représente et lui remet une notification à les payer dans un délai d'un mois.

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

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

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

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

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 21 : Délégués

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 régates ;
- ne peut être un compétiteur engagé dans la régates sauf s'il s'agit d'un compétiteur majeur 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 régates lors desquelles sont communiquées les informations nécessaires au bon déroulement de la régates ;
- indique par écrit tout forfait ou changement intervenu dans la composition des équipages qu'il représente ;
- porte à la connaissance des entraîneurs et équipages qu'il représente toutes les informations les concernant (modifications éventuelles d'horaires, compositions des courses, règles de circulation, etc.).

La mission du délégué commence à la première réunion des délégués où il doit signer un état de présence. Sa mission prend fin 30 minutes après la dernière course des équipages qu'il représente sauf en cas de réclamation où il doit attendre la réponse apportée par le jury.

Chapitre VI

Déroulement d'une régates

Article 22 : Sécurité des compétiteurs

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

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 régates 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 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 23 : 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 24 : 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.

Toutefois, si un bris de matériel survient dans la zone des 100 mètres le starter et/ou l'arbitre de parcours doit arrêter la course à la demande de l'équipage.

Cette mesure ne s'applique pas aux parcours contre la montre.

Un équipage est considéré dans la zone des 100 mètres si la boue d'étrave de son bateau n'a pas encore franchi la ligne des 100 mètres.

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.

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 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.

Article 25 : 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.

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 26 : 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 FFSA (sécurités, numéro d'étrave, publicités, poids, ...)
- revêtir une tenue de compétition qui respecte les règlements de la FFSA ;
- 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 l'épreuve concernée ;
- contrôlent l'identité du barreur au vu de sa licence avec photo ou, par défaut, d'une pièce d'identité avec photo ;
- 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 l'épreuve concernée ;
- contrôlent l'identité du rameur au vu de sa licence avec photo ou, par défaut, d'une pièce d'identité avec photo ;
- 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 barreurs ou rameurs. Si plusieurs rameurs ou barreurs 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 barreurs,
 - l'identité des membres de l'équipage par le contrôle des licences ou, par défaut, d'une pièce d'identité avec photo,
 - la conformité du bateau et des avirons,
 - la tenue de compétition des rameurs et barreurs ;
- 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. Il peut également le disqualifier.

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 de la ligne de départ s'il n'y a pas de départ tenu ;
- s'informe des décisions du juge de départ ;
- informe les équipages fautifs en les appelant par leur nom et en leur indiquant qu'ils reçoivent un avertissement ;
- vérifie que les teneurs de bateau installent une marque d'avertissement près des bateaux avertis ;
- s'il n'y a pas de faux départ, informe les équipages en prononçant les termes : "pas de faux départ – pas d'avertissement" ;
- peut donner un avertissement aux équipages qui ont tardé à s'arrêter ou à revenir se mettre sous ses ordres ;

- disqualifie 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 ;
- disqualifie 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.

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 disqualifiés. 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.

h) Incident dans la zone des 100 mètres

Définition

Est considéré comme incident dans la zone des 100 mètres tout incident constaté dans les cent premiers mètres du parcours. Seul l'arbitre de parcours est habilité pour déterminer si l'incident a eu lieu dans la zone des 100 mètres.

Les compétiteurs

S'ils subissent un bris de matériel dans la zone des 100 mètres, les compétiteurs doivent demander l'arrêt de course en s'arrêtant et en levant bien visiblement le bras pour alerter le starter et/ou l'arbitre de parcours.

Le starter

Le starter doit impérativement arrêter la course s'il voit un équipage qui s'arrête et qui lève bien visiblement le bras pour demander l'arrêt de course dans la zone des 100 mètres.

L'arbitre de parcours

Si le starter tarde à arrêter la course, l'arbitre de parcours doit impérativement le faire.

Après l'arrêt de course, l'arbitre de parcours doit immédiatement demander aux autres équipages de rejoindre leur ponton de départ, puis, après s'être rendu auprès de l'équipage accidenté, décide alors des mesures et des éventuelles sanctions à prendre :

- s'il s'agit d'un bris matériel mineur qui peut être réparé sur place rapidement, le départ est redonné immédiatement ;

- s'il s'agit d'un bris matériel qui peut être réparé sur place et dans un délai raisonnable, le départ est différé après accord du président du jury. Le starter demande aux équipages de rester près du départ et leur indique la nouvelle heure de départ verbalement et par écrit en se servant de son tableau ;
- s'il s'agit d'un bris matériel qui ne peut être réparé sur place, le départ est différé après accord du président du jury. Le starter demande aux équipages de rejoindre le parc à bateau où des informations leur seront données. Il doit alors leur indiquer quand et comment rejoindre le parc à bateau ;
- si l'équipage a demandé l'arrêt de la course sans motif valable, l'arbitre décide de la sanction à appliquer (avertissement, exclusion ou disqualification) selon les circonstances ;
- si un équipage chavire dans la zone des 100 mètres le starter et/ou l'arbitre de parcours doit arrêter la course et appliquer les procédures ci-dessus ;
- si le chavirage n'est pas dû à un bris de matériel, l'arbitre de parcours peut autoriser l'équipage à reprendre le départ après lui avoir donné un avertissement ou l'exclure.

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.

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.

Il peut, à ses propres risques, quitter son couloir, pour autant qu'il :

- ne se procure aucun avantage ;
- ne gêne pas l'un ou l'autre de ses concurrents ou tout autre usager du plan d'eau ;
- ne porte pas atteinte à sa sécurité.

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.

L'arbitre de parcours

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

Il ne doit pas diriger les équipages. Il décide néanmoins des indications qu'il doit éventuellement donner aux concurrents en fonction des situations créées par le déroulement de la course et l'équipement du plan d'eau.

Il doit veiller à la sécurité des compétiteurs et s'efforcer d'éviter des dégâts matériels.

En principe, l'arbitre de parcours ne peut donner des indications à un équipage que si un obstacle se trouve dans son couloir.

Lui seul peut apprécier si un équipage se trouve dans son couloir ou non.

Il doit 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 le point de créer un incident ou un accident ;
- sont le point d'être victime d'un accident.

Il peut aussi arrêter la course.

Il signale dans son rapport tout équipage n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée.

Il applique les procédures suivantes :

- si un équipage est sorti de son couloir pour en tirer un avantage, l'arbitre de parcours :
 - applique la procédure d'observation à un équipage en lui montrant la direction à prendre pour revenir dans son couloir ;
 - 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 un équipage sorti de son couloir 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, par exemple si le bateau incriminé précède le bateau gêné, il le laisse terminer le parcours et prend la sanction qu'il juge utile après avoir consulté le résultat final ou bien il arrête la course si la gêne a manifestement enlevé toute chance au bateau gêné ;
 - peut 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, l'arbitre de parcours :

N'intervient pas ;

- si un équipage sort de son couloir et, sans en tirer un avantage, se dirige vers un obstacle, l'arbitre de parcours :
 - applique la procédure d'observation à un équipage ;
 - applique la procédure d'arrêt d'un équipage si celui-ci n'obtempère pas et qu'il se rapproche dangereusement de l'obstacle ;
 - peut 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, l'arbitre de parcours doit arrêter la course en appliquant la procédure d'arrêt de course ;
- s'il s'agit d'un arrêt de course dû aux conditions atmosphériques, l'arbitre de parcours :
 - s'efforce de mettre les équipages en sécurité ;
 - reste près d'eux jusqu'à ce que les secours interviennent ;
- s'il s'agit d'un accident entre plusieurs équipages, l'arbitre de parcours peut, selon la distance parcourue :
 - disqualifier le ou les équipages fautifs ;
 - décider de renvoyer les équipages au départ pour un nouveau départ ;
 - différer un nouveau départ : dans ce cas, il indique aux équipages comment rejoindre le parc à bateau où des instructions leur seront données et reste auprès des équipages accidentés jusqu'à l'arrivée des secours ;

- en cas de danger immédiat, il doit tenter de porter secours en intervenant lui-même dans la mesure de ses moyens ;
- s'il s'agit d'un obstacle qui gêne gravement un ou plusieurs équipages, l'arbitre de parcours peut, selon la distance parcourue :
 - décider de renvoyer les équipages au départ pour un nouveau départ ;
 - différer le nouveau départ : dans ce cas, il indique 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 que l'arbitre de parcours estime qu'il peut lui permettre d'éviter l'obstacle sans nuire à son résultat, il :
 - applique la procédure d'observation à un équipage ;
 - répète la procédure si nécessaire ;
- si un accrochage entre plusieurs équipages se produit et que 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, l'arbitre de parcours :
 - peut laisser se dérouler la course après avoir évalué le temps perdu par l'équipage gêné ;
 - applique une des solutions suivantes à la fin de la course, après s'être enquit du résultat :
 - dans le cas où l'incident n'a pas eu d'incidence sur le classement, il entérine 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, il entérine le résultat ;
 - si l'équipage gêné n'est pas qualifié, il doit disqualifier l'équipage fautif. Si alors l'équipage gêné est qualifié pour le tour suivant, il entérine le résultat. Sinon, il décide d'un nouveau départ avec seulement les équipages qui auraient pu bénéficier de l'incident, c'est-à-dire tous ceux qui ont précédé l'équipage gêné ;
 - si l'incident a lieu lors d'une finale, après avoir disqualifié l'équipage fautif, il décide d'un nouveau départ avec seulement les équipages qui auraient pu bénéficier de l'incident, c'est-à-dire tous ceux qui ont précédé l'équipage gêné.

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.

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 problèmes de santé et qu'ils ne posent pas de réclamation.

Si pour lui la course a été régulière, il utilise la procédure de validation de la course.

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 ;
- 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. 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 ;
- écoutent le cas échéant les décisions et les explications de l'arbitre de parcours si celui-ci a montré son drapeau rouge et en tiennent compte pour l'établissement de la feuille de résultats ;
- vérifient la feuille de résultats et le tirage des courses ultérieures le cas échéant.

Si les juges à l'arrivée n'ont pu déterminer l'ordre d'arrivée et disposent d'une photo-finish ou d'un système vidéo, 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

A l'issue de la course, l'arbitre de parcours 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 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 par l'équipage qui conteste la décision.

La réclamation est confirmée par écrit par le délégué du groupement sportif concerné 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 FFSA 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 du groupement sportif dont la réclamation est jugée bien fondée.

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

Article 27 : Recours contre une décision 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 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 VII Publicité

Article 28 : Principes généraux

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

- la publicité sur les bateaux est possible sans limitation, excepté sur les trente premiers centimètres de la pointe avant qui ne doivent comporter aucune identification ;

- la publicité sur les avirons et les vêtements des compétiteurs est possible suivant les dispositions des articles 28, 29 et 30 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 29 : 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 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 30 : 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

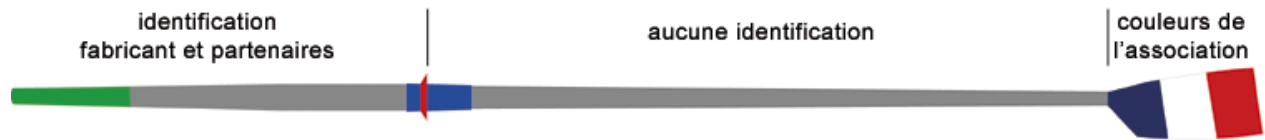
Un aviron doit comporter au maximum une identification de partenaire.

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 31 : 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.

Annexe à l'Article 20 : Jury : Barème des sanctions

Barème de sanctions rivière						
Nom clef	Nom clef	Infraction	N° article	Sanction sportive	Sanction financière	Observation
Concernant le Matériel						
Contrôle	Équipement bateau	Bateau ne répondant pas à la définition de l'aviron (portants mobiles par exemple)	II-4	Disqualification	100 pts	Interdiction de courir
Contrôle	Équipement bateau	Présence d'un moyen auxiliaire de transmission sans fil avec l'équipe ou le rameur .	IV-15-8	Disqualification	100 pts	Interdiction de courir
Contrôle	Équipement bateau	Absence de boule protectrice ou non-conformité de celle-ci	IV-15-1	Avertissement	50 pts	Obligation de réparer avant l'embarquement
Contrôle	Équipement bateau	Non conformité des cale-pieds	IV-15-2	Avertissement	50 pts	Obligation de réparer avant l'embarquement
Contrôle	Équipement bateau	Non conformité de la place du barreur	IV-15-3	Disqualification	50 pts	Interdiction de courir
Contrôle	Équipement bateau	Non conformité de l'épaisseur des palettes des avirons	IV-15-5	Avertissement	50 pts	Obligation de réparer avant l'embarquement
Contrôle	Équipement bateau	Absence de numéro sur le bateau ou numéro incorrect	IV-15-1	Avertissement	20 pts	Obligation de réparer avant l'embarquement
Contrôle	Équipement bateau	Non conformité du poids minimum du bateau	IV-15-4	Déclassement	50 pts	
Contrôle	Équipement bateau	Non conformité de la couleur des palettes des avirons (peintes sur les 2 faces d'une manière identique)	IV-15-5	Avertissement	20 pts	
Contrôle	Équipement bateau	Non conformité du bateau avec les règles relatives à la publicité	VII-28	Avertissement	20 pts	Obligation de modifier avant l'embarquement
Contrôle	Équipement bateau	Non conformité des avirons avec les règles relatives à la publicité	VII-29-3	Avertissement	20 pts	Obligation de modifier avant l'embarquement
Concernant le Groupement Sportif et les équipes						
Engagement	Licence	Engagement sans licence enregistree pour la saison en cours	III-6	Disqualification	100 pts	Interdiction de courir et prix retiré le cas échéant
Engagement	Certificat médical	Engagement sans certificat médical valide	III-7	Disqualification	100 pts	Interdiction de courir et prix retiré le cas échéant
Engagement	Catégories	Engagement dans une catégorie d'âge non autorisée, pourcentage d'étrangers non conforme	III-10-1	Disqualification	100 pts	Interdiction de courir et prix retiré le cas échéant
Délégué	Réunion(s) des délégués	Absence de délégué officiel aux réunions	V-21		40 pts	
Contrôle	Identité compétiteurs	Non conformité de la composition de l'équipage par rapport au programme ou changements non signalés (par équipier non identique)	VI-26-1	Disqualification	100 pts	Interdiction de courir et prix retiré le cas échéant
Contrôle	Identité compétiteurs	Non présentation de la licence ou d'une pièce d'identité officielle avant l'épreuve	V-20-3	Avertissement	20 pts	Présentation ultérieure (photocopie à Ligue ou FFSA)
Contrôle	Identité compétiteurs	Non présentation de la licence ou d'une pièce d'identité officielle après la régata	V-20-3	Disqualification	100 pts	Prix retiré le cas échéant
Engagement	Forfait	Engagements non tenus dans deux épreuves de la régata devant se tenir le même jour	V-19-1		20 pts	
Forfait	Forfait	Forfait signalé à la réunion des délégués mais non reconnu valable	V-19-2		20 pts	
Forfait	Forfait	Forfait non signalé à la réunion des délégués	V-19-2		40 pts	
Contrôle	Tenue des rameurs	Équipe ne portant pas la tenue du Groupement Sportif (maillots, culottes, ou équivalent, chaussettes)	III-13	Avertissement	20 pts	Départ peut être refusé
Contrôle	Tenue des rameurs	Équipe ne portant pas une tenue uniforme	III-13	Avertissement	20 pts	Départ peut être refusé
Contrôle	Tenue des rameurs	Non conformité des tenues des rameurs avec les règles relatives à la publicité	VII-29	Avertissement	20 pts	Départ peut être refusé
Contrôle	Pesée	Non présentation à la pesée - assimilation à un forfait non reconnu valable	III-12	Disqualification	40 pts	Interdiction de courir
Contrôle	Pesée	Rameurs poids léger - Présentation après l'heure limite de la pesée - Assimilation à un forfait non reconnu valable	III-10-2	Disqualification	40 pts	Interdiction de courir
Contrôle	Pesée	Rameurs poids léger - rameur ou équipage pas au poids	III-10-2	Interdiction de courir		Interdiction de courir
Contrôle	Pesée	Barreur - Présentation après l'heure limite de la pesée	III-12	Avertissement	20 pts	
Contrôle	Pesée	Surcharge manquante ou non conforme	III.12 VI-5-8	Disqualification	100 pts (fraude)	
Contrôle	Pesée	Surcharge pas proche du barreur ou barreur absent à l'arrivée	III-11 VI-20-3	Disqualification		
Course	Départ	Réalisation d'un faux départ,	VI-26-4	Avertissement		
Course	Départ	Refus d'un second départ	VI-26-4	Disqualification		
Course	Départ	Présentation en retard (-2 min), non suivi des indications de l'arbitre de parcours après 2 appels	VI-26-4	Au minimum avertissement		
Course	Départ	Demande injustifiée d'arrêt de course dans les 100 mètres	VI-26-4	De l'avertissement à la disqualification		
Course	En course	Non suivi des indications de l'arbitre de parcours après 2 appels	VI-26-4	De l'avertissement à la disqualification		
Course	Arrivée	Parcours non effectué entièrement ou régulièrement	VI-26-4	Disqualification		
Course	Sécurité	Dépassement de la distance cumulée autorisée par jour par rameur	III-11	Disqualification	100 pts	Disqualification de toutes les épreuves courues
Circulation	Sécurité	Non-respect des règles de circulation sur le champ de courses	VI-24-3	Avertissement	50 pts	
Circulation	Sécurité	Non-respect des horaires de circulation sur le champ de courses	VI-22-3	Avertissement	50 pts	
Contrôle	Conseils aux équipages	Conseils depuis l'extérieur avec matériel illicite	VI-24-5	Avertissement	50 pts	
Général	À tout moment	Deuxième avertissement	VI-20-4	Disqualification		Interdiction de courir
Concernant les Organisateurs de régates						
Administratio n		Non respect des critères de sécurité (au sol et sur l'eau pendant l'entraînement et les courses)	V-16	Suspension de régata	50 pts	En attente de conformité (décision Pdt Jury)
Administratio n		Non affichage des règles de trafic (à l'entraînement et en course)	V-16	Suspension de régata	50 pts	En attente de conformité (décision Pdt Jury)