



CODE DE COURSE DE RCA

APPROUVÉ LE 28 JANVIER 2018



ROWING
CANADA
AVIRON



TABLE DES MATIÈRES

Partie 1	Champs d'application	6
1.1	TITRE	6
1.2	AVIRON	6
1.3	RÉGATE	6
1.4	ROWING REGATTA	6
1.5	APPLICATION DU CODE DE COURSE	6
1.6	EXCEPTIONS	7
1.7	RÉGATES NATIONALES CANADIENNES	7
1.8	RÉGATES INTERNATIONALES	8
1.9.	AUTORISATION POUR DES COMPÉTITIONS INTERNATIONALES	8
1.10	MODIFICATIONS AU CODE DE COURSE	8
Partie 2	Compétiteurs	9
2.1	DÉFINITION D'UN COMPÉTITEUR	9
2.2	ÉQUIPAGE	9
2.3	CATÉGORIES DE RAMEURS ET PREUVE D'ÂGE ET D'IDENTITÉ	10
2.4	BARREURS	11
2.5	POIDS DES BARREURS	11
2.6	PESÉE DES BARREURS	12
2.7	COMPÉTITEURS DE CATÉGORIE DES MAÎTRES	12
2.8	SYSTÈME D'AJUSTEMENT DES TEMPS EN FONCTION DE L'ÂGE POUR LA CATÉGORIE DES MAÎTRES	14
2.9	ÉPREUVES MIXTES	14
2.10	COMPÉTITEURS POIDS LÉGERS	14
2.11	PESÉE DES ATHLÈTES DANS LES ÉPREUVES DE POIDS RÉGLEMENTÉES	15
2.12	RAMEURS DE PARA-AVIRON	16
Partie 3	Équipement	17
3.1	CATÉGORIES D'EMBARCATIONS	17
3.2	FABRICATION D'EMBARCATIONS D'AVIRON ET DE L'ÉQUIPEMENT	17
3.3	PROUE DES BATEAUX	22
3.4	SUBSTANCE OU STRUCTURE	22
3.5	CALE-PIEDS À LIBÉRATION RAPIDE	22
3.6	COCKPIT DU BARREUR	23
3.7	ÉPAISSEUR DES PELLERES	23
3.8	EXIGENCE DE FLOTTAISON	23
3.9	ÉQUIPEMENT DE PARA-AVIRON	24

TABLE DES MATIÈRES

Partie 4	Installations de régates	28
4.1	LONGUEUR, BALISAGE ET NOMBRE DE COULOIRS DU PARCOURS	28
4.2	PLANS D'EAU – PARCOURS STANDARD	28
4.3	CONDITIONS DE VENT ET DE PLAN D'EAU	29
4.4	PLAN DU SITE DE LA RÉGATE	29
4.5	PARCOURS NON STANDARD	29
4.6	INSTALLATIONS TECHNIQUES – CATÉGORIE A	29
4.7	INSTALLATIONS TECHNIQUES – CATÉGORIE B	29
Partie 5	Organisation d'une régates	30
5.1	TÂCHES DU COMITÉ ORGANISATEUR	30
5.2	PRÉSIDENT DE LA RÉGATE	30
5.3	PARCOURS, INSTALLATIONS, TIRAGE AU SORT, JURY, COMMISSION DE CONTRÔLE	31
5.4	COMMUNICATIONS AVEC RADIO ET TÉLÉPHONE	32
Partie 6	Publicité	33
6.1	PRINCIPES GÉNÉRAUX	33
6.2	VÊTEMENTS DE RAMEUR	33
6.3	ÉQUIPEMENT DU COMITÉ ORGANISATEUR ET INSTALLATIONS DE LA RÉGATE	33
6.4	PRODUITS DU TABAC ET D'ALCOOL	33
6.5	RÉGATES SANS TABAC	33
Partie 7	Programme et date de la régates	34
7.1	COMITÉ ORGANISATEUR	34
7.2	INSCRIPTIONS	34
7.3	FAUSSES DÉCLARATIONS	34
7.4	OBJECTION ENVERS UNE INSCRIPTION	35
7.5	RETRAITS (FORFAITS)	35
7.6	MODIFICATIONS D'ÉQUIPAGE AVANT LA PREMIÈRE ÉLIMINATOIRE	35
7.7	MODIFICATIONS D'ÉQUIPAGE APRÈS LA PREMIÈRE ÉLIMINATOIRE	36
7.8	REPLACEMENTS EXTRAORDINAIRES	36
Partie 8	Sécurité et équipé	37
8.1	SÉCURITÉ – PRINCIPES GÉNÉRAUX	37
8.2	CONSEILLER EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ	38

TABLE DES MATIÈRES

8.3	CONSEILLER MÉDICAL	38
8.4	EMBARCATIONS DE JUGES ET DE SÉCURITÉ	38
8.5	SERVICES DE SECOURS – PENDANT LES COURSES	39
8.6	RÉUNIONS DES ENTRAÎNEURS ET DES REPRÉSENTANTS D'ÉQUIPE OU DE CLUB	39
8.7	PLAN DE CIRCULATION SUR LE PARCOURS	39
8.8	AUTRES EMBARCATIONS SUR LE PLAN D'EAU	40
8.9	ÉQUIPEMENT ENDOMMAGÉ	40
8.10	ÉQUITÉ – PRINCIPES GÉNÉRAUX	40
Partie 9 Tirage au sort et système de progression vers les finales		41
9.1	PRINCIPES GÉNÉRAUX	41
9.2	FINALES IMMÉDIATES (2 À 6 INSCRIPTIONS)	41
9.3	ÉPREUVES AVEC 7 INSCRIPTIONS OU PLUS	41
9.4	TIRAGE AU SORT	42
9.5	RETRAITS	42
9.6	MAUVAISES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES ET COMITÉ D'ÉQUITÉ	43
Partie 10 Course		44
10.1	ZONE DE DÉPART	44
10.2	PROCÉDURE DE DÉPART	44
10.3	PROCÉDURE DE DÉPART (AVEC DRAPEAUX)	44
10.4	POUR LES ÉPREUVES DE PARA-AVIRON (DÉFICIENCE VISUELLE)	45
10.5	PROCÉDURE DE DÉPART (AVEC FEUX DE CIRCULATION)	46
10.6	DÉPART RAPIDE	47
10.7	FAUX DÉPART	47
10.8	OBJECTION AU DÉPART	48
10.9	RESPONSABILITÉ DES RAMEURS	49
10.10	INTERFÉRENCE	49
10.11	ENTRAÎNEMENT (COACHING) DURANT LES COURSES	51
10.12	ARRIVÉE DE LA COURSE	51
10.13	OBJECTIONS À L'ARRIVÉE	52
10.14	ARRIVÉE EX ÆQUO	53
10.15	PROTÈTS	54
10.16	RÉSULTAT D'UN PROTÊT	55
10.17	PÉNALITÉS	55
10.18	SUSPENSIONS	57
10.19	APPELS	58

TABLE DES MATIÈRES

Partie 11 Jury et soutien au jury	60	
11.1	JUGE-ARBITRE DE NIVEAU 2 (JUGE-ARBITRE DÉTENANT UNE LICENCE DE RCA)	60
11.2	SUSPENSION DE LA LICENCE D'UN JUGE-ARBITRE	60
11.3	ADJOINT AU JUGE-ARBITRE ET JUGE-ARBITRE STAGIAIRE	60
11.4	JUGE-ARBITRE DÉTENANT UNE LICENCE D'UNE AUTRE FÉDÉRATION NATIONALE D'AVIRON	60
11.5	CODE D'ÉTHIQUE DES JUGES-ARBITRES	61
11.6	COMPOSITION DU JURY	61
11.7	RÔLE DU JURY	62
11.8	COLLABORATION AVEC LE COMITÉ ORGANISATEUR	62
11.9	CONSEIL DU JURY	62
11.10	CODE VESTIMENTAIRE DES JUGES-ARBITRES	62
11.11	JUGE-ARBITRE EN CHEF DE NIVEAU 3 (L3)	63
11.12	SÉCURITÉ DES RAMEURS	63
11.13	STARTER ET JUGE AU DÉPART	63
11.14	TÂCHES DU STARTER – TÂCHES GÉNÉRALES	64
11.15	TÂCHES DU JUGE AU DÉPART	65
11.16	RESPONSABILITÉ GÉNÉRALE DU JUGE-ARBITRE SUR L'EAU	66
11.17	TÂCHE DU JUGE-ARBITRE SUR L'EAU	67
11.18	JUGES À L'ARRIVÉE	70
11.19	TÂCHES DU JUGE RESPONSABLE À L'ARRIVÉE	70
11.20	POSITION	71
11.21	ÉQUIPAGES AVEC DES RAMEURS OU DES BARREURS MANQUANTS	71
11.22	CHRONOMÉTRAGE ET PHOTO D'ARRIVÉE (PHOTO FINISH)	71
11.23	COMMISSION DE CONTRÔLE	72
11.24	TÂCHES DE LA COMMISSION DE CONTRÔLE	72
Partie 12 Antidopage	75	
12.1	USAGE	75
12.2	CONTRÔLE ANTIDOPAGE	75
12.3	SANCTIONS POUR DOPAGE	75

TABLE DES MATIÈRES

Annexe		76
Annexe 1	Options en matière de systèmes de progression	76
Annexe 1a	Système de qualification de la FISA (voir les textes d'application de la Règle 67 dans le Livre des règles de la FISA)	80
Annexe 1b	Course à deux paliers (Dueling Over a Grand)	81
Annexe 1c	Exemples de cas où la course distincte est permise	82
Annexe 2	Règlement sur les courses de tête de rivière	83
Annexe 3	Code d'aviron en salle	88
Annexe 4	Script de la procédure de départ	91
Annexe 4a	Script des aligneurs	94
Annexe 5	Options d'ajustement des temps en fonction de l'âge pour la catégorie des maîtres	95
Annexe 6	Code de régates d'aviron de mer	106
Annexe 7	Régates nationales canadiennes – Mandat du comité d'équité	128
Annexe 8	Règlement relatif aux épreuves contre la montre	131
Annexe 9	Comment effectuer le tirage au sort	134

PARTIE 1 – CHAMPS D'APPLICATION

Dans le présent Code de course, l'utilisation du genre masculin a été adoptée afin de faciliter la lecture et n'a aucune intention discriminatoire.

1.1 Titre

Ces règles ont été établies par l'Association canadienne d'aviron amateur (Rowing Canada Aviron – RCA) et sont reconnues et peuvent être citées en tant que Code de course de RCA.

1.2 Aviron

L'aviron est la propulsion d'une embarcation, avec ou sans barreur, en utilisant la force musculaire d'un ou de plusieurs rameurs assis avec leurs dos à la direction du mouvement de l'embarcation, lesquels utilisent un aviron ou deux avirons de couple comme levier de deuxième ordre pour déplacer l'embarcation.

L'aviron sur un dispositif ou dans un réservoir, lequel simule le mouvement de l'aviron dans une embarcation, est aussi considéré comme de l'aviron.

1.3 Embarcation d'aviron

Dans une embarcation d'aviron, toutes les sections porteuses, incluant les axes d'éléments mobiles, doivent être solidement fixées à la coque de l'embarcation, mais le siège du rameur peut se déplacer le long de l'axe de l'embarcation.

1.4 Régate

Une régata est une compétition sportive entre deux ou plusieurs clubs se composant d'une ou plusieurs épreuves d'aviron partagées, si nécessaire, parmi un certain nombre de courses, parmi une ou plusieurs catégories d'embarcations et parmi des catégories diverses de sexe, d'âge ou de poids du corps.

1.5 Application du Code de course

Ce Code de course s'applique à toutes les régates organisées au Canada. Toute association, tout club ou toute personne membre qui participe en tout titre à une compétition d'aviron régie selon ce Code est considéré comme ayant accepté, sans exception ou sans réserve, l'application de ce Code. Nonobstant ce qui précède, en vertu de la règle 1.6, le comité organisateur peut faire une demande d'exception aux présentes règles.

PARTIE 1 – CHAMPS D'APPLICATION

Ces règles ne s'appliquent pas aux régates qui peuvent avoir lieu au Canada et qui sont sous la juridiction exclusive et l'autorité exclusive de la Fédération internationale des sociétés d'aviron (FISA), ou qui sont autrement assujetties au Livre des règles de la FISA.

1.6 Exceptions

Un comité organisateur d'une régate peut déroger au Code de course de RCA seulement si :

1.6.1 Les règles « propres » à la régate sont clairement décrites dans la demande de sanction de RCA et sont approuvées par RCA au préalable;

1.6.2 Tous les participants sont avisés, avant la régate des règles « propres » à la régate avant la tenue de celle-ci dans la trousse ou le bulletin de renseignements publié avant l'événement;

1.6.3 Les règles de la régate doivent prévoir un niveau de sécurité et d'équité sensiblement égal à celui du Code de course de RCA.

1.6.4 Les règles et les exigences des rencontres multisports provinciales, nationales ou internationales peuvent avoir préséance sur le Code de course de RCA.

1.7 Régates nationales canadiennes

Toutes les régates nationales canadiennes sont sous l'autorité de RCA, y compris :

- Championnats canadiens d'aviron des maîtres
- Régate royale canadienne d'Henley
- Coupe du Canada
- Championnats nationaux d'aviron
- Toute régate organisée dans le cadre d'une compétition nationale multisports ou dans le cadre du processus de sélection de l'équipe de haute performance de RCA
- Toute autre régate considérée comme une régate nationale canadienne par le conseil d'administration de RCA

PARTIE 1 – CHAMPS D'APPLICATION

1.8 Régates internationales

Les régates internationales sont placées sous l'autorité de la FISA et/ou d'une fédération nationale d'aviron.

1.9 Autorisation pour des compétitions internationales

Un équipage ou un rameur peut représenter le Canada dans une régate internationale s'il a obtenu à l'avance une approbation écrite de RCA.

1.10 Modifications au Code de course

Le Code de course, y compris les annexes, peut être modifié une fois au cours de la période quadriennale suivant les Jeux olympiques d'été. De plus, si nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'équité, des modifications extraordinaires peuvent être apportées par le conseil d'administration de RCA, sous réserve de l'approbation des membres lors de l'assemblée des membres suivante.

PARTIE 2 – COMPÉTITEURS

2.1 Définition d'un compétiteur

Pour participer à une régates sanctionnée par RCA, tous les rameurs et les barreaux doivent être des membres en règle inscrits d'un club d'aviron de RCA (lesquels sont aussi des membres en règle de leur association provinciale ou territoriale) et doivent représenter ce club ou la province ou le territoire de l'athlète.

Tout rameur qui se définit comme transgenre doit respecter les critères énoncés dans la politique sur les personnes transgenres de RCA.

Les compétiteurs de l'étranger participant à des régates de RCA doivent être des membres d'un club d'aviron, lequel est membre de sa fédération nationale d'aviron reconnue par la FISA (et/ou son comité olympique national), et doivent représenter ce club.

Aux régates nationales de RCA où l'on présente des épreuves pour « l'élite » (p. ex. les épreuves de championnat de la Régate royale canadienne d'Henley), les compétiteurs membres actuels de l'équipe nationale canadienne peuvent concourir pour leur club ou leur province seulement dans ces épreuves.

À ces fins, un compétiteur peut être un membre de plus d'un club, mais aucun compétiteur ne peut concourir pour deux clubs différents à la même régates, à l'exception qu'un rameur peut concourir pour son club et/ou université et/ou province et/ou école à la même régates.

Dans le cas d'épreuves d'écoles secondaires, définies comme des épreuves dans une régates qui sont ouvertes aux écoles secondaires, un participant qui est :

1. un membre inscrit d'un club d'aviron de RCA fréquentant une école secondaire qui n'a pas de programme d'aviron et que l'école n'est donc pas un membre de RCA, peut représenter son école, pourvu que l'école le permette;

De plus,

2. un rameur d'une école sans programme d'aviron peut se joindre à l'équipage d'une autre école sans programme d'aviron lorsque les équipages composés sont permis par les organisateurs de la régates.

Dans les circonstances ci-dessus, les organisateurs de la régates peuvent demander, en plus d'une preuve de membre de RCA du rameur, une

PARTIE 2 – COMPÉTITEURS

preuve de l'école stipulant que ce compétiteur fréquente bien cette école et qu'il a obtenu la permission de cette école de la représenter lors de la compétition.

2.2 Équipage

Aux fins de ce Code de course, un équipage est une équipe d'aviron d'un ou plusieurs rameurs dans une embarcation avec ou sans barreur.

2.3 Catégories de rameurs et preuve d'âge et d'identité

Chaque compétiteur doit démontrer une preuve d'âge et d'identité en présentant, sur demande, une pièce d'identité avec photo émise par un gouvernement.

RCA reconnaît les catégories suivantes de compétiteurs chez les hommes et les femmes :

Catégories d'âge :

1. **Moins de 17 ans** — Un rameur ou barreur peut concourir comme un compétiteur de moins de 17 ans jusqu'au 31^e jour de décembre de l'année dans laquelle il atteint l'âge de 16 ans.
2. **Moins de 19 ans** — Un rameur ou un barreur peut concourir comme compétiteur de moins de 19 ans jusqu'au 31^e jour de décembre de l'année dans laquelle il atteint l'âge de 18 ans.
3. **Moins de 23 ans** — Un rameur ou barreur peut concourir comme un compétiteur de moins de 23 ans jusqu'au 31^e jour de décembre de l'année dans laquelle il atteint l'âge de 22 ans.
4. **Senior** — Un rameur ou barreur de tout âge peut concourir comme senior.
5. **Maître** — Un rameur peut concourir comme maître dès le début de l'année dans laquelle il atteint l'âge de 21 ans.
6. Les rameurs ou barreurs sont admissibles à concourir aux Jeux du Canada/Canada Games s'ils ont moins de 21 ans au 31^e jour de décembre de l'année dans laquelle les Jeux sont présentés.

PARTIE 2 – COMPÉTITEURS

Catégories supplémentaires :

7. **Poids légers** — se reporter à 2.10
8. **Para-aviron** — se reporter à 2.12

2.3.1 Santé

Chaque compétiteur est responsable de sa propre condition physique et de sa santé. Dans le cas d'une personne mineure, le club, la province ou l'autre organisation qui inscrit le compétiteur à une régata est responsable de la condition physique et de la santé de ce compétiteur.

2.4 Barreurs

Un barreur est un membre d'équipage dont les fonctions principales sont de diriger l'embarcation, de donner des instructions et d'encourager l'équipage. Un équipage féminin peut être barré par un barreur masculin et un équipage masculin par un barreur féminin.

Les catégories d'âge s'appliquent aussi aux barreurs, à l'exception des épreuves de maîtres.

2.5 Poids des barreurs

Le poids minimum d'un barreur d'un équipage de moins de 17 ans ou de moins de 19 ans, et qui porte l'uniforme de compétition, est de 45 kilogrammes et le poids minimum d'un barreur d'un équipage de toute autre catégorie, et qui porte l'uniforme de compétition, est de 55 kg.

Un barreur, s'il est sous le poids minimum, doit transporter un poids mort pour combler la différence entre le minimum requis et son poids, jusqu'à un maximum de 15 kg de poids mort. Si plus de 15 kg de poids mort sont requis pour combler l'écart de poids, le barreur ne peut pas participer à la course. Le poids mort doit être placé le plus près possible du barreur dans l'embarcation. Aucune partie d'équipement de compétition ne peut être considérée comme faisant partie de ce poids mort. En tout temps, avant ou immédiatement après la course, la commission de contrôle ou le juge-arbitre sur l'eau peut exiger une nouvelle pesée du poids mort.

PARTIE 2 – COMPÉTITEURS

2.6 Pesée des barreaux

Le comité organisateur veillera à mettre à la disposition des barreaux une balance étalonnée lors des heures d'ouverture du parcours pour l'entraînement et les courses et lors des périodes prévues pour la pesée officielle. Les barreaux seront pesés avec leur uniforme de compétition sur une balance étalonnée au minimum une heure et au maximum deux heures et demie avant la première course barrée chaque jour de la compétition. Si la première course est par la suite remise, le barreur n'a pas besoin d'être pesé plus tard dans la même journée pour cette épreuve. On pèsera le barreur qu'une seule fois par jour.

Les balances devraient indiquer le poids du barreur à 0,1 kg près. Le barreur devra pouvoir lire le poids affiché sur la balance lors de la pesée officielle. Si c'est impossible, alors le personnel responsable de la pesée annoncera le poids à voix haute à la demande de l'athlète ou de l'entraîneur. La commission de contrôle exigera, lors de la première pesée ou d'une pesée subséquente, la présentation d'une carte d'identité officielle avec photo.

Au moment de la pesée, le poids sera noté ainsi que la ou les épreuves applicables. Les barreaux ne complétant pas la procédure de pesée seront rapportés à la commission de contrôle au moins 30 minutes avant le départ de l'épreuve du barreur.

2.7 Compétiteurs de catégorie des maîtres

Un rameur peut concourir dans des épreuves de non-maîtres pendant la même année que le rameur concourt comme maître, pourvu que les exigences suivantes soient satisfaites :

- Le rameur n'est pas un membre d'une équipe ayant représenté le Canada lors d'une compétition internationale au cours des deux années précédant la date de la compétition.
- Le rameur concourt exclusivement dans des épreuves de maîtres ou des épreuves de non- maîtres à une régatelle quelconque.
- Le rameur satisfait toujours aux autres exigences de la catégorie dans laquelle il est inscrit (comme le poids).

PARTIE 2 – COMPÉTITEURS

Un maître sera placé dans la catégorie d'âge présentée ci-dessous correspondant à l'âge atteint pendant l'année civile courante :

Classification

AA	âge: 21 à 26 ans
A	âge: 27 à 35 ans
B	âge: 36 à 42 ans
C	âge: 43 à 49 ans
D	âge: 50 à 54 ans
E	âge: 55 à 59 ans
F	âge: 60 à 64 ans
G	âge: 65 à 69 ans
H	âge: 70 à 74 ans
I	âge: 75 à 79 ans
J	âge: 80 à 84 ans
K	âge: 85 à 89 ans
L	âge: 90 ans et plus

Les catégories d'âge ne s'appliquent pas aux barreurs. La catégorie d'âge d'un équipage maître sera déterminée en fonction de la moyenne d'âge des rameurs membres de l'équipage, arrondi au nombre entier inférieur le plus proche. L'âge du barreur ne compte pas. Il n'est pas nécessaire que l'âge de chaque rameur de l'équipage corresponde à la catégorie d'âge, tant que chaque rameur fait partie de la catégorie des maîtres et tant que la moyenne d'âge de l'équipage correspond à la catégorie applicable.

Un équipage ou un rameur (skiff) de la catégorie des maîtres peut participer à une épreuve d'une catégorie d'âge inférieure (plus jeune), mais pas à une épreuve d'une catégorie d'âge supérieure. Dans ce cas, aucun ajustement de temps en fonction de l'âge ne sera appliqué.

PARTIE 2 – COMPÉTITEURS

2.8 Système d'ajustement des temps en fonction de l'âge pour la catégorie des maîtres

Conformément à la règle 7.2, la course aura lieu s'il y a au moins deux inscriptions dans une catégorie d'âge. Toutefois, à la discrétion du comité organisateur, les épreuves de catégorie des maîtres peuvent être jumelées s'il y a un nombre insuffisant d'inscriptions dans au moins une catégorie. Les temps ajustés en fonction de l'âge ne seront appliqués que lorsque deux catégories ou plus sont combinées et il n'y aura pas d'ajustement du temps en fonction de l'âge au sein d'une catégorie.

De plus, si le nombre d'inscriptions est insuffisant pour permettre une course dans une catégorie d'âge, le comité organisateur peut, à sa discrétion, jumeler des épreuves et appliquer un temps ajusté en fonction de l'âge au temps d'arrivée réel des équipages ou des rameurs (skiff) plus âgés, en utilisant un système d'ajustement du temps en fonction de l'âge (voir les exemples à l'annexe 5).

La méthode d'application du temps ajusté en fonction de l'âge dépend du système utilisé. Le processus d'application des systèmes d'ajustement du temps en fonction de l'âge est décrit à l'annexe 5.

Le comité organisateur doit indiquer dans la trousse ou le bulletin de renseignements le système d'ajustement du temps en fonction de l'âge qui sera utilisé. Le comité organisateur applique le temps ajusté en fonction de l'âge au temps d'arrivée réel.

2.9 Épreuves mixtes

Il peut y avoir des épreuves mixtes dans toutes les catégories pour les équipages où la moitié des rameurs sont des femmes et la moitié sont des hommes, excluant le barreur.

2.10 Compétiteurs poids légers

Les poids légers seront classés comme suit :

Hommes : Aucun rameur ne pèsera plus de 72,5 kg.

- Exception : Épreuves pour 64 kg. Les hommes poids légers sont aussi reconnus où le poids maximum permis pour des rameurs est de 64 kg.

PARTIE 2 – COMPÉTITEURS

Femmes : Aucune rameuse ne pèsera plus de 59 kg.

- Exception : Épreuves pour 52 kg. Les femmes poids légers sont aussi reconnues où le poids maximum permis pour des rameuses est de 52 kg.

2.10.1 Pesée pour épreuves de poids réglementés

Les épreuves poids légers prévues lors des régates doivent comporter une pesée.

2.11 Pesée des athlètes dans les épreuves de poids réglementées

Le comité organisateur veillera à mettre une balance étalonnée à la disposition des rameurs poids légers ainsi que des épreuves de 52 kg et de 64 kg, respectivement, lors des heures d'ouverture du parcours pour l'entraînement et les courses en plus de lors des périodes prévues pour la pesée officielle.

Lors de la pesée officielle, les athlètes porteront leur uniforme de compétition. De plus, pour les épreuves en équipe, l'équipage au complet doit se présenter au centre pour la procédure de pesée. L'horaire suivant s'appliquera pour la pesée officielle :

- Tous les rameurs poids légers participant à des épreuves poids légers et les rameurs inscrits aux épreuves de 64 kg et de 52 kg seront pesés au minimum une heure et au maximum deux heures et demie avant la première épreuve poids légers, pour homme ou femme, ou de 64 kg ou de 52 kg, respectivement, de la journée.
- Tous les participants aux épreuves poids légers, de 64 kg et de 52 kg, ne seront pesés qu'une seule fois dans la journée peu importe le nombre d'épreuves poids légers, de 64 kg ou de 52 kg auxquelles ils participeront dans cette même journée. L'athlète n'aura pas à recommencer les procédures de la pesée dans le cas où le départ de la première course poids légers, de 64 kg ou de 52 kg est retardé ou annulé pour cette journée, et ce, pour toutes les épreuves poids légers, de 64 kg ou de 52 kg, respectivement, de la journée.

Les balances devraient indiquer le poids du rameur à 0,1 kg près. Le rameur devra pouvoir lire le poids affiché sur la balance lors de la pesée officielle. Si c'est impossible, alors le personnel responsable de la pesée annoncera le poids à voix haute à la demande de l'athlète ou de l'entraîneur.

PARTIE 2 – COMPÉTITEURS

Si un rameur excède le poids permis ou qu'un équipage excède le poids individuel permis avant l'expiration du temps alloué pour la pesée, le rameur (et l'équipage du rameur) ou l'équipage en question ne sera plus admissible et sera exclu de l'épreuve poids légers, de 64 kg ou de 52 kg à laquelle il est inscrit.

2.12 Rameurs de para-aviron

Un rameur de para-aviron est un rameur avec un handicap qui satisfait aux critères prescrits dans les règles de la FISA qui portent sur la classification en para-aviron.

Voici les trois catégories de para-aviron :

1. **PR1** (bras et épaules)
2. **PR2** (tronc et bras)
3. **PR3** (jambes, tronc, bras)

Tous les rameurs de para-aviron qui participent à des régates nationales doivent être classés par deux classificateurs nommés par RCA (sur le plan médical et technique). Ils doivent être classés conformément aux règles de la FISA qui portent sur la classification en para-aviron.

Les rameurs de para-aviron sont admissibles à participer aux épreuves d'aviron ou de para-aviron d'une même régate qui offre un contexte de compétition convenable.

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

3.1 Catégories d'embarcations

Ouverte	Para-aviron	Autre
Skiff (1x)	Skiff (PR1 1x, PR2 1x)*	Aviron de mer C1x
Deux de couple (2x)	Deux de couple (PR2 2x, PR3 2x)*	Aviron de mer C2x
Deux de pointe (2-)	Deux de pointe (PR 3 2-)*	
Quatre de couple (4x)		
Quatre de pointe (4-)		
Quatre de pointe avec barreur (4+)	Quatre de pointe avec barreur (PR3 4+)*	Aviron de mer C4+
Quatre de couple avec barreur (4x+)		Aviron de mer C4x+
		Six de pointe siège fixe (6+)
Huit de pointe (8+)		

*Selon le règlement sur la classification en para-aviron de la FISA.

3.2 Fabrication d'embarcations d'aviron et de l'équipement

La construction, la forme et les dimensions des embarcations et des avirons doivent respecter les limites fixées dans les présentes règles et particulièrement aux Règles 1.2 et 1.3. Toutes les règles du Code de course de RCA s'appliquant aux avirons s'appliqueront aussi aux avirons de couple à moins qu'il en soit indiqué autrement.

3.2.1 Poids des embarcations

Le comité organisateur des Championnats nationaux d'aviron, ou de toute régata d'aviron organisée en lien avec un processus de sélection d'une équipe de haute performance de RCA peut exiger que toutes les embarcations respectent un poids minimum, comme suit :

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

Désignation	Type d'embarcation	Poids minimum
1x	Skiff	14 kg
2x	Deux de couple	27 kg
2-	Deux de pointe	27 kg
4x	Quatre de couple	52 kg
4-	Quatre de pointe	50 kg
4+	Quatre de pointe avec barreur	51 kg
8+	Huit de pointe avec barreur	96 kg

Les poids minimums des embarcations de para-aviron sont les suivants :

Désignation	Type d'embarcation	Poids minimum
PR1 1x	PR1 (skiff)	24 kg
PR2 2x	PR2 (deux de couple)	37 kg
PR3 2x	PR3 (deux de couple)	27 kg
PR3 4+	Quatre de pointe avec barreur	51 kg

Le poids minimum de l'embarcation comprend l'équipement indispensable à son emploi, notamment les portants, les cale-pieds, les chaussures, les coulisses, les sièges et toute extension de la coque.

Il comprend également :

- 1.1** les haut-parleurs s'ils sont fermement fixés à l'embarcation et les fils de raccordement nécessaires;
- 1.2** les boîtiers ou attaches fermement fixés à l'embarcation et nécessaires à la tenue de l'équipement électronique ou autre;
- 1.3** les câbles et fils de raccordement nécessaires à la connexion de l'équipement qui fournit des « données autorisées »;

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

1.4 les coussins des sièges fixés aux sièges.

Le poids minimum de l'embarcation ne comprend pas les avirons ou les rames, le numéro de proue, ni tout autre élément non essentiel à son usage et non fermement fixé à l'embarcation.

Tout poids supplémentaire transporté dans l'embarcation pour atteindre le poids minimum requis est fermement attaché à l'embarcation ou à l'équipement indispensable décrit ci-dessus.

2. **Responsabilité** – L'équipage est l'unique responsable du respect du poids minimal de l'embarcation.
3. **Balance de pesée** – Les balances employées lors de la pesée sont fournies par le comité organisateur et indiquent le poids de l'embarcation à 0,1 kg près. Au début de chaque journée officielle d'entraînement et de chaque journée de course, la balance est vérifiée au moyen de poids calibrés (jauges), par un membre de la commission de contrôle responsable de la pesée des bateaux.
4. **Pesée de contrôle des embarcations** – La balance est mise à la disposition des équipages 24 heures au moins avant la première course de la régata pour qu'ils puissent vérifier le poids de leurs embarcations. La balance est installée sur une base horizontale à l'intérieur d'un bâtiment ou sous une tente à l'abri du vent. L'espace de pesée des embarcations est aisément accessible depuis les quais et demeure exclusivement réservé à cette fin durant la régata.
5. **Sélection des embarcations à peser** – Le juge-arbitre en chef ou son délégué procède à un tirage au sort avant le départ de chaque course pour sélectionner les embarcations à peser. Il a également le droit de sélectionner des embarcations à tout moment avant la fin de la course de l'embarcation concernée, s'il y a raison de croire que le poids de certaines embarcations est inférieur au poids réglementaire. Il fournit une copie de la liste des embarcations à peser à la personne responsable au sein de la commission de contrôle. La liste des embarcations sélectionnées demeure confidentielle jusqu'à ce que tous les équipages des embarcations sélectionnées aient été mis au courant de la sélection.

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

- 6. Notification aux équipages** – Un membre de la commission de contrôle avise les équipages sélectionnés au moment où ces derniers sortent de l'eau après leur course. Ce membre, ou les personnes nommées à cet effet, accompagne chaque embarcation à la pesée.

Dès que l'équipage est informé que son embarcation a été sélectionnée pour la pesée, l'équipage est tenu d'apporter son embarcation directement à la balance. S'il ne le fait pas, l'équipage en question peut être pénalisé comme si son embarcation était trop légère.

Lorsque l'équipage est avisé que l'embarcation a été sélectionnée pour la pesée, aucun poids supplémentaire, quel qu'il soit, ne peut être ajouté à l'embarcation jusqu'à ce que celle-ci ait été pesée.

- 7. Pièces d'équipement additionnelles à enlever** – Toute pièce d'équipement qui n'est pas comprise dans le poids de l'embarcation est enlevée avant la pesée. Au cours de la pesée officielle de l'embarcation, il est admis que la coque du bateau soit encore humide. Toutefois, toute l'eau stagnante doit être retirée avant la pesée, notamment l'eau des bas-côtés et sous la toile de la proue et de la poupe. Toutes les autres pièces (outils, vêtements, éponges, bouteilles, etc.) doivent également être retirées de l'embarcation avant la pesée.
- 8. Pesée officielle** – L'embarcation est officiellement pesée.
- 9. Non-respect du poids minimum** – Si une embarcation pèse moins que le poids minimum, le membre de la commission de contrôle responsable de la pesée des embarcations note le poids de l'embarcation (voir la section 11 ci-dessous pour une suggestion de formulaire) et procède de la manière suivante :

9.1 Il inscrit les termes « première pesée de l'embarcation » sur la feuille de résultat de la pesée.

9.2 Il vérifie la balance au moyen des jauges en présence du représentant de l'équipage et note le résultat de cette vérification. Il écrit le nom de l'équipage et l'épreuve et inscrit les termes : « pesée de contrôle ». Le représentant de l'équipage et le membre de la commission de contrôle signent la feuille de résultat de cette vérification.

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

9.3 L'embarcation concernée est alors pesée une deuxième fois. Si le poids de l'embarcation n'est pas inférieur au minimum permis lors de la deuxième pesée, aucune autre mesure n'est requise. Mais si le poids de l'embarcation est toujours inférieur au minimum permis, le membre de la commission de contrôle écrit le nom de l'équipage, l'épreuve ainsi que le nombre et le type de pièces d'équipement comprises dans la pesée sur la feuille de résultat et y inscrit les termes : « deuxième pesée de l'embarcation ». Le représentant de l'équipage et le membre de la commission de contrôle signent la feuille de résultat de la pesée. Aucune autre pesée ou pesée ultérieure n'est valable.

9.4 La pénalité appropriée est accordée à l'équipage (conformément à la règle 3.2.1.10 ci-dessous).

9.5 Les feuilles de résultats (première pesée de l'embarcation, contrôle du poids des balances et deuxième pesée de l'embarcation) sont remises au juge-arbitre en chef.

10. Pénalités pour embarcations dont le poids est en dessous du poids réglementaire – Si un équipage prend part à une course avec une embarcation plus légère que le poids réglementaire, il est relégué à la dernière place du classement de la course en question. Si deux embarcations ou plus ont un poids en dessous du poids réglementaire dans une même course, ils sont tous relégués et classés dans l'ordre décroissant du poids de leur embarcation à la deuxième pesée. Si le poids de leur embarcation à la deuxième pesée est identique, ils sont classés selon leur ordre d'arrivée de la course. Si l'équipage participe à une autre manche de la même épreuve avec une embarcation qui ne respecte pas le poids réglementaire, l'équipage sera exclu.

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

11. Le formulaire suivant peut être utilisé comme feuille de résultat :

Épreuve :			
Équipage :			
Course :			
	Poids	Signature du juge-arbitre responsable de la vérification	Signature du représentant de l'équipage
Première pesée de l'embarcation			
Contrôle du poids			
Deuxième pesée de l'embarcation			

3.3 Proue des bateaux

La proue de tous les bateaux doit être équipée d'une boule blanche solide d'un diamètre minimum de 4 cm, couvrant la pointe de la proue. S'il s'agit d'une partie extérieure, elle devra être fermement fixée à la proue du bateau de sorte qu'elle ne puisse pas dévier en cas de pression latérale. Si elle fait partie intégrante de la coque, elle devra offrir les mêmes caractéristiques de sécurité et de visibilité qu'une balle.

Toute embarcation de compétition qui ne satisfait pas les critères susmentionnés se verra refuser l'accès au parcours de course.

3.4 Substance ou structure

Aucune substance ou structure capable de modifier les propriétés naturelles de l'eau ou de sa couche de surface ne sera appliquée à l'équipement.

3.5 Cale-pieds à libération rapide

Tous les bateaux doivent être équipés de cale-pieds, de chaussures ou d'autres dispositifs de fixation des pieds permettant aux rameurs de se dégager du bateau sans tarder en cas d'urgence. Si les chaussures ou autres dispositifs de fixation des pieds sont fixés au bateau, chaque chaussure ou autre dispositif doit être fixé indépendamment de l'autre

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

de telle sorte que le talon de chaque chaussure ou dispositif de fixation du pied ne puisse pas se décoller de plus de 7 cm. En outre, si avant de pouvoir dégager ses pieds des chaussures ou autres dispositifs de fixation, le rameur doit défaire des lacets, des Velcros ou autres matériaux, ces attaches doivent pouvoir être défaits immédiatement et d'un simple geste rapide de la main en tirant sur une attache facilement accessible. Si les chaussures ou autres dispositifs de fixation des pieds ne demeurent pas dans l'embarcation, le rameur doit pouvoir libérer ces chaussures ou ces dispositifs sans qu'il ait à utiliser ses mains ou d'un geste rapide en tirant sur une attache ou sur un dispositif de libération facilement accessible.

3.6 Cockpit du barreur

Pour éviter des accidents suite à un chavirement, l'ouverture de la place prévue pour le barreur de proue doit être d'au moins 70 cm de longueur et se doit d'être aussi large que l'embarcation sur une longueur d'au moins 50 cm. La surface intérieure de la partie fermée doit être lisse et aucun élément ne doit restreindre la largeur intérieure de la place réservée au barreur.

3.7 Épaisseur des pelles

L'épaisseur des pelles ne peut pas être inférieure à 5 mm pour les avirons de pointe et à 3 mm pour les avirons de couple. Cette épaisseur se mesure à 3 mm du bord extérieur de la pelle pour les avirons de pointe et à 2 mm pour les avirons de couple.

3.8 Exigence de flottaison

Les embarcations fabriquées ou livrées après le 1er janvier 2007 doivent indiquer sur la plaque de fabrication si l'embarcation satisfait aux lignes directrices de la FISA pour la pratique sécuritaire de l'aviron. « Un bateau plein d'eau avec un équipage assis en position de ramer d'un poids moyen correspondant au poids pour lequel il a été construit selon la plaque apposée par le fabricant, doit flotter de manière à ce que le haut des sièges soit à 5 cm maximum en dessous de la ligne d'eau statique ».

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

3.9 Équipement de para-aviron

3.9.1 Dispositions générales

L'équipement de para-aviron est défini dans le règlement des compétitions de para-aviron de la FISA, y compris en ce qui a trait aux exigences liées aux embarcations et aux courroies standards. Le règlement actuel des compétitions de para-aviron de la FISA relatif aux embarcations et à l'équipement indique ce qui suit (avec la numérotation du règlement de la FISA) :

8.1 Dispositions générales

- 8.1.1** L'usage des bateaux standards de para-aviron de la FISA est obligatoire pour toutes les épreuves PR1 1x et PR2 2x.
- 8.1.2** Le Conseil détermine la conception des bateaux standards de para-aviron de la FISA et tout changement qui s'y applique. La conception fait partie du présent règlement. La conception standard de la FISA est disponible sur demande auprès de la FISA et tous les bateaux utilisés dans les épreuves PR1 1x et PR2 2x lors des régates internationales en vertu des règles et de la réglementation doivent se conformer spécifiquement à la présente conception standard de la FISA.
- 8.1.3** Les pièces des bateaux standards de para-aviron non spécifiées dans le présent règlement peuvent être modifiées, sous réserve du règlement et dans le respect de la règle 40 de la FISA.
- 8.1.4** Il ne peut y avoir aucun changement dans la conception standard des bateaux de para-aviron de la FISA sauf dans l'année qui suit les Jeux paralympiques.
- 8.1.5** Le poids minimum standard des bateaux de para-aviron de la FISA est spécifié dans le règlement (Règle 9 : Poids des bateaux).

8.2 Bateaux de para-aviron PR3 Mix4+ et PR3 Mix2x

- 8.2.1** Les bateaux utilisés dans les épreuves PR3 Mix4+ sont sujets aux mêmes restrictions que ceux utilisés pour les épreuves de quatre de pointe avec barreur (4+), conformément au Code des courses de la FISA. Aucune restriction supplémentaire ne s'applique.

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

- 8.2.2** Les bateaux utilisés dans les épreuves de PR3 Mix2x sont sujets aux mêmes restrictions que ceux utilisés pour les épreuves de deux de couple (2x), conformément au Code des courses de la FISA.

8.3 Bateau standard de para-aviron PR2 Mix2x

- 8.3.1** Le bateau de para-aviron PR2 Mix2x standard de la FISA a un siège fixe et peut disposer de deux flotteurs stabilisateurs. La coque, les flotteurs (s'il y en a) et la fixation du siège doivent être conformes aux exigences de conception standard de la FISA. Le siège lui-même et la conception des fixations du bateau standard de para-aviron PR2 Mix2x ne présentent pas de restrictions, à l'exception de la conception du siège qui doit être compatible avec la conception standard de la FISA en matière de fixation de siège.

- 8.3.2** Les rameurs de PR2 Mix2x doivent satisfaire aux exigences concernant les courroies conformément au point 5 du règlement.

8.4 Bateau standard de para-aviron PR1 1x

- 8.4.1** Le skiff de para-aviron standard de la FISA a un siège fixe et doit avoir des flotteurs stabilisateurs installés, attachés aux portants à une distance d'au moins 60 cm du centre de la ligne du flotteur au centre de la ligne du bateau, de sorte que lorsqu'un rameur est assis dans le bateau en équilibre, les deux flotteurs sont à l'horizontale vus de l'extérieur et, au minimum, touchent l'eau. La coque et les flotteurs doivent être conformes aux spécifications de conception standard de la FISA.
- 8.4.2** Le siège lui-même et la conception des fixations du bateau de para-aviron PR1 1x standard ne présentent pas de restriction, sauf en ce qui concerne la conception du siège qui doit être compatible avec la conception standard des fixations de la FISA et la conception du portant qui doit permettre aux flotteurs stabilisateurs d'être fixés correctement.
- 8.4.3** Les rameurs de PR1 1x doivent satisfaire aux exigences concernant les courroies indiquées au point 5 du règlement.

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

8.5 Courroies

- 8.5.1** Exigences concernant les courroies des PR2 2x – Les rameurs sont retenus par des courroies pour empêcher la flexion et l'extension du (des) genou(x) durant l'épreuve. La courroie doit être fixée sous le siège ou les rails et sur les cuisses aussi près que possible des genoux.
- 8.5.2** Exigences concernant les courroies des PR1 1x – Les rameurs utilisent une courroie qui doit être fixée au dos du siège et autour du torse. Elle doit couvrir l'apophyse xiphôïde (structure osseuse dans la partie inférieure du sternum). La région lombaire du rameur doit demeurer en contact avec le siège quand le rameur se penche pour ramer durant l'entraînement, l'échauffement, la récupération et en compétition. La courroie a pour objet d'empêcher la région lombaire de quitter le dos du siège et doit être, à cette fin, suffisamment serrée. La conception et l'emplacement du siège et toutes les courroies doivent laisser visible la région lombaire sur le côté quand on rame. Les courroies doivent être attachées au siège des deux côtés. Le point d'attache de la courroie sur le siège ne doit pas être situé plus bas que le bord supérieur de la portion de la courroie qui soutient le devant du torse. Les courroies doivent être vérifiées quand le rameur est en position statique, la colonne vertébrale maintenue droite en faisant passer le poids du haut du corps sur les bras, tandis que les fesses et le dos demeurent en contact avec le siège. Le mouvement du rameur doit être observé et évalué durant l'aviron (entraînement et course) par les classificateurs de RCA. La portion du siège sur lequel repose le dos ne doit pas être plus basse que le point d'attache de la courroie de devant. Le dos du siège peut être recouvert d'un matériau souple pour prévenir les blessures, mais le matériel de couverture ne doit pas dépasser 2 cm d'épaisseur. Si un tasseau est attaché à la courroie, il ne doit pas tourner autour du point d'attache.
- 8.5.3** De plus, le rameur de PR1 1x est retenu par une courroie pour empêcher la flexion et l'extension du(des) genou(x) pendant le coup d'aviron. La courroie doit être fixée sous le siège ou les rails et au-dessus des cuisses, aussi près que possible des genoux.

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

8.6 Exigences générales concernant les courroies, les chaussures et les cale-pieds

- 8.6.1** Toutes les courroies doivent mesurer au moins 50 mm de largeur, être faites d'un matériau non élastique, sans boucle mécanique et doivent pouvoir être détachées immédiatement par le rameur d'une simple et rapide action de la main en tirant sur la partie libre de la courroie.
- 8.6.2** Les couleurs de toutes les courroies doivent contraster avec l'uniforme de course des rameurs afin d'être bien visibles.
- 8.6.3** Toutes les courroies doivent pouvoir être détachées de la même manière et dans la même direction.
- 8.6.4** Toute courroie de main doit pouvoir être détachée immédiatement par l'athlète de manière indépendante.
- 8.6.5** Tout rameur peut utiliser des courroies supplémentaires, sous réserve que celles-ci soient conformes au règlement.
- 8.6.6** Pour éviter les accidents en cas de chavirage, tous les bateaux sont équipés de cale-pieds ou de chaussures qui permettent aux rameurs de quitter le bateau sans utiliser les mains et dans les plus brefs délais.
- 8.6.7** Il est de la seule responsabilité du rameur de veiller à ce que toutes les courroies, les souliers, les cale-pieds et autres pièces d'équipement sont conformes au règlement.
- 8.6.8** Pénalité en cas de non-conformité
La pénalité pour avoir fait la course avec des courroies non conformes et/ou, dans le cas d'un rameur PR1x, si la région lombaire du rameur ne demeure pas en contact avec le siège quand il se penche en avant, est la relégation à la dernière place de la course en question. Si au moins deux équipages d'une même course ont des courroies ou des mouvements non conformes, ils sont relégués et classés dans l'ordre décroissant de leur arrivée. Si l'équipage participe de nouveau à une course avec une courroie ou un mouvement non conforme dans un tour ultérieur de la même épreuve, la pénalité est l'exclusion de l'équipage.

PARTIE 4 – INSTALLATIONS DE RÉGATE

Des régates nationales canadiennes doivent comprendre un parcours approprié pour un plan d'eau et l'équipement technique qui respectent les articles appropriés du Code de course de RCA.

4.1 Longueur, balisage et nombre de couloirs du parcours

La longueur du parcours et toutes les distances intermédiaires doivent être mesurées par un arpenteur compétent et un plan précis doit être fourni par le comité organisateur.

Les distances normales de parcours sont les suivantes :

1. Pour les Seniors, les Moins de 23 ans, les Moins de 19 ans, les Moins de 17 ans et les épreuves de para-aviron – 2000 mètres en ligne droite.
2. Pour les Maîtres – 1000 mètres en ligne droite.

Le parcours doit être balisé comme suit :

1. Le marqueur « 0 » (zéro) constitue la ligne de départ. Chaque 250 mètres subséquent doit être indiqué ainsi que la longueur exacte du parcours à la ligne d'arrivée.
2. Le parcours standard a normalement six couloirs numérotés. Les couloirs sont numérotés de 1 à 6 à partir de la gauche selon la perspective du starter lorsque le starter est situé derrière la ligne de départ. Les couloirs ont une largeur minimale de 13,5 mètres.

4.2 Plans d'eau – Parcours standard

Le plan d'eau doit être au moins aussi long et aussi large qu'il est requis pour le parcours et il doit y avoir une zone libre suffisante au-delà de la ligne d'arrivée. Le parcours est en ligne droite et comporte au moins 2 couloirs, offrant des conditions de course équitables et égales pour les équipages concourant dans des couloirs distincts et parallèles sur une longueur de 2000 mètres. La profondeur de l'eau doit être d'au moins 3 mètres au point le moins profond si la profondeur sur le parcours est inégale. Si la profondeur est la même sur tout le parcours, elle ne doit pas être de moins de 2 mètres. Pour les nouveaux parcours, une profondeur minimale de 3,5 mètres est recommandée.

PARTIE 4 – INSTALLATIONS DE RÉGATE

4.3 Conditions de vent et de plan d'eau

Le parcours doit être à l'abri du vent, autant que possible. Sinon, il ne doit pas y avoir d'obstacles naturels ou artificiels (comme des arbres, des bâtiments, des digues) dans les alentours immédiats des rives, lesquels pourraient créer des conditions inégales sur le plan d'eau. Les courants existants doivent être si faibles qu'ils ne créent aucune condition inégale dans les différents couloirs. L'exécution de la course ne doit pas être influencée par des vagues naturelles ou artificielles. Les rives doivent être conçues de façon à absorber les vagues et ne pas les renvoyer.

4.4 Plan du site de la régate

Un plan d'ensemble du site indiquant à la fois la position du parcours de course sur le plan d'eau, le nombre de couloirs et la configuration des installations techniques du parcours de course doit être inclus dans la trousse ou le bulletin de renseignements de la régate et être affiché sur le site ou près de la zone de mise à l'eau.

4.5 Parcours non standard

Le parcours de course non standard peut être plus court (p.ex. pour les sprints, les épreuves contre la montre, les épreuves d'habiletés) ou plus long (p.ex. pour courses de tête de rivière) que le parcours de course standard. Il n'est pas nécessaire que le parcours soit en ligne droite, mais il doit permettre la tenue d'une compétition sécuritaire et équitable.

4.6 Installations techniques – Catégorie A

Un parcours de catégorie A est conforme à toutes les exigences techniques des championnats de la FISA telles qu'énoncées dans la réglementation de la FISA pour les championnats d'aviron.

4.7 Installations techniques – Catégorie B

Les autres parcours de course sont classés comme ayant des installations techniques de catégorie B.

PARTIE 5 – ORGANISATION D'UNE RÉGATE

5.1 Tâches du comité organisateur

Le comité organisateur de la régata est responsable de fournir le parcours de course, les installations techniques ainsi que le personnel de soutien pour aider au déroulement de la régata, et ce, dans le respect du Code de course de RCA.

Le comité organisateur doit nommer un président de régata. Le comité organisateur est responsable de faire la demande de sanction de la régata, en collaboration avec le juge-arbitre en chef et conformément à la politique de sanction des régates de RCA.

Pour les régates nationales canadiennes, le chef de la direction de RCA, en collaboration avec le comité organisateur, peut nommer des membres des divers comités ou du personnel de RCA, au besoin, pour aider à l'organisation et au déroulement de l'événement.

Le chef de la direction peut déléguer toute responsabilité assignée à ce poste, comme décrit dans le présent Code de course.

5.2 Président de la régata

Le président de la régata a pour tâches de :

1. Participer à la procédure de planification de la régata et veiller à la participation directe du juge-arbitre en chef dans le cadre de la planification.
2. Représenter le comité organisateur lors de la régata.
3. Coordonner le volet logistique de la régata.
4. Collaborer avec le juge-arbitre en chef pour veiller à la tenue d'une régata sécuritaire et équitable conformément au Code de course de RCA.
5. Ne pas participer à la régata comme compétiteur

PARTIE 5 – ORGANISATION D'UNE RÉGATE

5.3 Parcours, Installations, Tirage au sort, Jury, Commission de contrôle

1. Le comité organisateur est responsable de la disponibilité du plan d'eau, des installations et des équipements requis, sur la terre et sur l'eau. Le comité organisateur est aussi responsable de l'organisation générale de la régata.
2. Le comité organisateur fournira un système de chronométrage convenable ou un nombre approprié de chronomètres et le personnel pour chronométrer les courses. Le juge à l'arrivée sera muni d'un drapeau d'arrivée et d'un drapeau blanc, d'un avertisseur sonore à air (ou d'un avertisseur sonore d'arrivée équivalent) qui pourra être entendu de tous les compétiteurs et d'un moyen de communication avec le juge-arbitre en chef, le starter et le responsable de la commission de contrôle.
3. Aux régates nationales canadiennes, le comité organisateur est aussi responsable de fournir l'équipement de photo d'arrivée (photo-finish) et le personnel responsable du fonctionnement de cet équipement.
4. Le site de la régata doit avoir suffisamment d'eau potable et d'installations sanitaires/toilettes pour répondre aux besoins de tous les participants présents.
5. Le comité organisateur inclura aussi dans la trousse de renseignements de la régata, la description du type d'installations du parcours et les règles de circulation sur l'eau pour les courses et les périodes d'entraînement, et sera responsable de la distribution de cette trousse de renseignements de la régata.
6. Pour toutes les régates (sauf les régates nationales canadiennes), l'association provinciale d'aviron (APA) déterminera le processus de nomination du juge-arbitre en chef et des membres du jury. Pour les régates nationales, le chef de la direction de RCA nommera les membres du jury soutenu par RCA. Le comité des juges-arbitres de RCA, après consultation avec le comité organisateur, recommandera au chef de la direction de RCA la nomination du juge-arbitre en chef et des membres du jury qui seront en fonction lors de toutes les régates nationales.

PARTIE 5 – ORGANISATION D'UNE RÉGATE

7. Le comité organisateur collaborera aussi avec le juge-arbitre en chef pour nommer les membres du comité organisateur assignés à la commission de contrôle. Le responsable de la commission de contrôle sera un membre du jury.

5.4 Communications avec radio et téléphone

Il est essentiel qu'il y ait des communications directes par téléphone et/ou par radio entre le juge-arbitre en chef, la ligne de départ, la ligne d'arrivée et la commission de contrôle pour permettre aux membres du jury d'effectuer leurs tâches. Il est aussi essentiel que les communications radio soient offertes entre le service de secours sur le plan d'eau et le responsable des services médicaux en devoir sur le site de la régate, pour traiter toute urgence. Les embarcations des juges-arbitres sur l'eau doivent être équipées de communications radio ou téléphoniques permettant aux juges de communiquer entre eux et avec les services de secours sur le plan d'eau et pour communiquer avec le juge-arbitre en chef, le starter, la commission de contrôle et les juges à l'arrivée.

PARTIE 6 – PUBLICITÉ

6.1 Principes généraux

La publicité et les marques d'identification de fabricants d'équipements et de vêtements et de commanditaires d'équipages ou de clubs sont autorisées sur les embarcations, les rames, l'équipement et les vêtements lors d'une régates. À moins d'indication contraire énoncée dans le présent Code de course, le contenu, l'emplacement, la taille et la densité de la publicité ne sont pas limités.

Cependant, les publicités faisant la promotion de produits contenant du tabac et de produits contenant de l'alcool, y compris la bière, le vin et les spiritueux, est interdite.

6.2 Vêtements de rameur

Les membres d'un même équipage concourent en portant des vêtements identiques (maillots, shorts et tout autre vêtement supplémentaire), à l'exception des chapeaux qui n'ont pas à être uniformes ou qui ne sont pas obligés d'être portés par tous les membres d'un même équipage. L'uniforme de course des membres d'un équipage peut être allongé si nécessaire, dans la mesure où l'uniforme du club, de l'école ou de l'équipe provinciale ou nationale est visible. Dans le cas d'un équipage composé, chaque coéquipier portera son uniforme de club.

6.3 Équipement du comité organisateur et installations de la régates

Le comité organisateur peut imposer certaines limites quant à la publicité sur tout équipement fourni par le comité organisateur ou sur les installations du parcours ou dans la zone de remise des médailles.

6.4 Produits du tabac et d'alcool

Toutes les publicités faisant la promotion de produits contenant du tabac et de produits contenant de l'alcool, y compris la bière, le vin et les spiritueux, sont interdites partout sur le site de la régates.

6.5 Régates sans tabac

Pour la santé et la sécurité des participants, il ne peut y avoir aucun produit contenant du tabac sur le site de compétition d'une régates présentée au Canada. Le site de compétition comprend le parcours et les installations de la régates ainsi que les zones d'entreposage des embarcations, les hangars à bateaux, les quais et la zone supervisée par la commission de contrôle. Cela exclut les espaces réservés aux spectateurs et au public.

PARTIE 7 – PROGRAMME ET DATE DE LA RÉGATE

7.1 Comité organisateur

Le comité organisateur fixe la date de la régata, la date limite des inscriptions, la date du tirage au sort, le système de progression et le système d'ajustement du temps en fonction de l'âge, le cas échéant, et il distribue ou affiche sur un site web la séquence des épreuves de la régata (ainsi que la date et l'heure de la réunion des entraîneurs) au moins 30 jours avant la date de la régata. Il s'agit de la « trousse de renseignements de la régata ». La trousse doit indiquer clairement toute dérogation au Code de course de RCA. Les mises à jour de la trousse de renseignements de la régata sont désignées sous le nom de « bulletins de régata ».

7.2 Inscriptions

L'inscription d'un équipage doit se faire conformément à la politique d'inscription des membres de RCA, dans le système en ligne de RCA. Tous les compétiteurs doivent être inscrits auprès de RCA ou de leur fédération nationale. L'organisation qui fait l'inscription est responsable de la conduite de ses rameurs, ses entraîneurs et ses officiels d'équipe.

Conformément à la politique d'adhésion à RCA, les inscriptions doivent être reçues au plus tard à la date de fermeture mentionnée. Elles doivent être accompagnées du paiement des frais d'inscription désignés et des frais par siège, tel que déterminé par RCA et/ou l'association provinciale d'aviron ou le comité organisateur. Les inscriptions tardives peuvent être acceptées (selon des frais déterminés par le comité organisateur) seulement si l'acceptation de l'inscription n'entraîne pas la tenue de courses supplémentaires.

Il doit y avoir au moins deux inscriptions dans une épreuve pour qu'une course ait lieu.

Les résultats du tirage au sort préliminaire doivent être communiqués au moins 5 jours avant le début de la régata.

7.3 Fausses déclarations

Toute fausse déclaration concernant le nom, la catégorie ou l'affiliation au club d'un compétiteur peut entraîner une disqualification de tous les membres de l'équipage concerné pour toutes les courses pour lesquelles ils sont inscrits à cette régata.

PARTIE 7 – PROGRAMME ET DATE DE LA RÉGATE

7.4 Objection envers une inscription

Toute objection envers une inscription doit être présentée rapidement au comité organisateur. Le comité organisateur informera l'association provinciale ou le chef de la direction de RCA dans le cas de régates nationales, aussitôt que possible. Après avoir consulté le comité organisateur, l'association provinciale, ou le chef de la direction de RCA dans le cas de régates nationales, décidera si l'objection était bien fondée. Dans le cas d'une différence d'opinions, l'opinion de l'association provinciale d'aviron ou du chef de la direction de RCA, dans le cas de régates nationales, prédominera.

7.5 Retraits (Forfaits)

Si un club se retire d'une épreuve dans laquelle il était inscrit, il doit en aviser le comité organisateur le plus tôt possible, par écrit, et au moins une heure avant le départ de la course dont il s'agit. Un retrait, une fois donné, est irrévocable et les frais d'inscription payés ou dus ne seront pas remboursés.

Dans le cas de plusieurs retraits, le comité organisateur, en collaboration avec le juge-arbitre en chef, peut effectuer un nouveau tirage au sort.

Des frais de retrait (forfait), lesquels sont déterminés par le comité organisateur, seront imposés à tout club d'aviron inscrit à la régata si un compétiteur ou un équipage se retire après que le tirage au sort a été fait, à l'exception d'un retrait effectué pour des raisons médicales. Un certificat médical doit être présenté au comité organisateur pour considérer les frais de retrait lorsque ce retrait est fait pour des raisons médicales.

7.6 Modifications d'équipage avant la première éliminatoire

Équipages – Les clubs peuvent modifier la composition des équipages qu'elles ont inscrits, à concurrence de la moitié des rameurs (plus le barreur, le cas échéant), à condition que les remplaçants appartiennent au même club, à la même école ou à la même université (ou, dans le cas d'équipages composés ou provinciaux, un des clubs concernés ou, dans le cas des équipages de l'équipe nationale, à la même fédération). La modification est annoncée par écrit au comité organisateur au moins une heure avant la première manche de l'épreuve.

PARTIE 7 – PROGRAMME ET DATE DE LA RÉGATE

Rameurs en skiff – Un rameur en skiff inscrit qui tombe malade ou est blessé après l'échéance du délai d'inscription peut être remplacé sur présentation d'un certificat médical, et ce jusqu'à une heure avant le début de la première manche, à condition que son remplaçant appartienne au même club, à la même école ou à la même université (ou, dans le cas d'équipages composés ou provinciaux, un des clubs concernés, ou, dans le cas des équipages de l'équipe nationale, à la même fédération). Le changement doit être communiqué par écrit au comité organisateur au moins une heure avant la première manche de la compétition.

Les compétiteurs de remplacement doivent être énumérés sur le formulaire d'inscription ou sur la liste alphabétique du club.

7.7 Modifications d'équipage après la première éliminatoire

Équipages – Aucune substitution de rameur ne peut être effectuée au sein d'un équipage qui a déjà participé à la première manche d'une épreuve, sauf en raison d'une maladie ou d'une blessure attestée par certificat médical. Le changement de rameur est communiqué par écrit au comité organisateur. Toute décision requise est prise par le juge-arbitre en chef. Un rameur remplacé ne peut plus participer à cette régata, même s'il est rétabli. Pas plus de la moitié des rameurs d'un équipage (sans compter le barreur, le cas échéant) ne peut être changée conformément à cette règle. Tout rameur de remplacement doit appartenir au même club, à la même école ou à la même université (ou, dans le cas d'équipages composés ou provinciaux, un des clubs concernés, ou, dans le cas des équipages de l'équipe nationale, à la même fédération).

Rameurs en skiff – Un rameur en skiff ne peut être remplacé s'il a déjà participé à une manche de son épreuve.

7.8 Remplacements extraordinaires

À tout moment, le juge-arbitre en chef peut, à sa seule discrétion, approuver une substitution pour des raisons extraordinaires. Il peut s'agir d'urgences familiales ou d'autres circonstances imprévisibles pouvant empêcher un compétiteur de ramer. Un rameur qui a été remplacé en vertu de cette règle ne peut plus concourir dans une épreuve de la même régata. Cette clause ne peut pas être utilisée pour permettre le remplacement d'un rameur en skiff.

PARTIE 8 – SÉCURITÉ ET ÉQUITÉ

8.1 Sécurité – Principes généraux

À toutes les régates, on prendra soin d'offrir les conditions les plus sécuritaires possible à tous les participants de la régate. Le comité organisateur de la régate, conformément à la politique de sanction des régates de RCA, soumettra une demande de sanction de régate en collaboration avec le juge-arbitre en chef. Le juge-arbitre en chef doit s'assurer que la demande de sanction permet la tenue d'une régate sécuritaire et équitable. Le comité organisateur et le juge-arbitre en chef doivent vérifier les questions de sécurité de la régate et peuvent imposer d'autres mesures de sécurité comme l'exige la sanction de la régate ou selon le besoin.

Les dangers graves pouvant porter atteinte à la sécurité et à la santé des participants de la régate doivent être rapportés rapidement à un juge-arbitre ou à un membre du comité organisateur pour que le danger puisse être évalué et qu'une mesure appropriée soit prise. Les dangers ainsi rapportés doivent être rapportés au juge-arbitre en chef le plus vite possible.

Lorsque le parcours de course est officiellement ouvert, un service de secours et de premiers soins doit être sur les lieux et doit être prêt à agir sur le site et sur le plan d'eau.

Le comité organisateur annoncera le moment précis de l'ouverture officielle du parcours pour l'entraînement. Il annoncera aussi les heures d'ouverture et de fermeture du plan d'eau pour chaque jour de la régate. À tout moment, si le juge-arbitre en chef juge que les conditions ne sont pas sécuritaires, le juge-arbitre en chef peut déclarer la fermeture du parcours jusqu'à nouvel ordre.

Tous les rameurs concourront dans leurs courses dans le respect des règles relatives à la sécurité de leurs embarcations, de leurs avirons de pointe ou de couple et de tout autre équipement. De plus, il relève de la responsabilité des rameurs, des entraîneurs et de leur club de s'assurer que l'ensemble de leurs équipements soit dans un état convenable d'utilisation, compte tenu des conditions de l'eau. Ils doivent en outre respecter les directives du juge-arbitre en chef et des membres du jury et du comité organisateur en ce qui a trait aux questions de sécurité.

Les rameurs de para-aviron peuvent nécessiter certaines conditions spéciales de sécurité. On fera preuve de prudence lors de conditions météorologiques qui peuvent entraîner une chute importante et incontrôlable de la température corporelle pour des catégories précises de rameurs.

PARTIE 8 – SÉCURITÉ ET ÉQUITÉ

8.2 Conseiller en matière de sécurité

Le comité organisateur nommera une personne qui agira comme conseiller en matière de sécurité pour la régata. L'objectif du conseiller en matière de sécurité est de veiller à ce que les mesures de sécurité nécessaires soient mises en place pour que la régata se déroule de façon sécuritaire. Il doit également observer tout non-respect des pratiques sécuritaires pendant la régata. Ces mesures comprennent, mais sans s'y limiter, le plan d'urgence, les règles de circulation (entraînement et course), des embarcations sécuritaires (y compris des directives claires pour les conducteurs des embarcations de sécurité) et la surveillance des conditions météorologiques.

Néanmoins, c'est l'ensemble du comité organisateur qui assume la responsabilité en matière de sécurité.

8.3 Conseiller médical

Le comité organisateur nommera une personne compétente comme conseiller médical de la régata avec des responsabilités précises pour s'assurer qu'un soutien médical approprié et des installations médicales appropriées soient facilement accessibles lors de la régata. Les installations de premiers soins et le service de secours sur le plan d'eau doivent être disponibles en tout temps.

8.4 Embarcations de juges et de sécurité

Le comité organisateur fournira les embarcations pour les juges-arbitres sur l'eau et le personnel de sécurité, équipées selon les règlements de Transports Canada et avec des conducteurs certifiés par Transports Canada qui ont les compétences pour conduire les embarcations assignées. De plus, au moins deux des embarcations de sécurité seront munies de vestes de flottaison en nombre suffisant pour venir en aide au plus grand équipage, au besoin. Le personnel se trouvant à bord de l'embarcation de sécurité doit pouvoir sortir des rameurs de l'eau de manière sécuritaire.

Le comité organisateur doit s'assurer que tous les conducteurs d'embarcations motorisées respectent la procédure d'attacher la courroie de coupe-moteur, s'il y en a une, à leur vêtement lorsqu'ils sont en fonction et que, dans les embarcations des juges-arbitres sur l'eau, les juges-arbitres sur l'eau vérifient l'application de cette procédure.

PARTIE 8 – SÉCURITÉ ET ÉQUITÉ

8.5 Services de secours – pendant les courses

Dans le cas où un participant tombe à l'eau, les juges-arbitres sur l'eau doivent être satisfaits de l'assistance fournie au participant par l'embarcation de sécurité. Sinon, les juges-arbitres sur l'eau doivent aider eux-mêmes le participant. S'il n'y a qu'une embarcation de juge-arbitre sur l'eau qui suit la course et qu'aucune autre embarcation de juge-arbitre sur l'eau n'est à proximité pour poursuivre la course, le juge-arbitre sur l'eau doit arrêter la course et s'occuper du participant qui se trouve dans l'eau.

8.6 Réunions des entraîneurs et des représentants d'équipe ou de club

Il y aura une réunion des entraîneurs et des représentants d'équipe ou de club avant le début de la régata. Un représentant de chaque équipe ou club devra obligatoirement être présent à cette réunion.

Le juge-arbitre en chef participera à cette réunion des entraîneurs et des représentants d'équipe ou du club et communiquera l'information concernant les courses et la sécurité à tous les rameurs et entraîneurs par l'entremise des représentants de chaque équipe ou club. Les entraîneurs et les représentants d'équipe ou de club doivent transmettre l'information à leurs équipages.

8.7 Plan de circulation sur le parcours

Le comité organisateur publiera et affichera distinctement le plan de circulation qui montre la configuration de la circulation pour l'entraînement et pour les courses, de façon à gérer les déplacements des embarcations sur le plan d'eau et sur la terre, le cas échéant. Chaque rameur, entraîneur et représentant de club est responsable de lire et de suivre tous les plans de circulation.

De plus, lors de réchauffement ou de la récupération, les rameurs devront :

8.7.1 S'abstenir de traverser la ligne d'arrivée (dans toute direction) alors que des embarcations d'une autre course sont à terminer leur course;

8.7.2 Arrêter lorsque les équipages en course s'approchent de leur position;

8.7.3 Ne pas suivre entièrement ou en partie une course, même à l'extérieur de la zone balisée, lorsqu'ils ne font pas partie d'une course.

PARTIE 8 – SÉCURITÉ ET ÉQUITÉ

Pour des raisons de sécurité, le comité organisateur peut introduire un plan de circulation spécial pour le para-aviron.

La raison de ces changements devrait être expliquée et transmise aux athlètes et aux entraîneurs.

8.8 Autres embarcations sur le plan d'eau

Pendant les heures officielles réservées à l'entraînement et à la compétition, aucune embarcation (en mouvement ou fixe) ne sera autorisée sur le parcours de course de la régata ou dans les zones d'entraînement sans une autorisation formelle du juge-arbitre en chef. Le juge-arbitre en chef déterminera la position et les déplacements de tous les bateaux autorisés sur le plan d'eau pendant la compétition, c.-à-d., les embarcations des juges-arbitres sur l'eau, les bateaux de secours, les bateaux des médias, etc.

8.9 Équipement endommagé

Si un équipage subit des dommages à son embarcation ou à ses rames, le conseil du jury essayera, à la demande de l'un ou de l'autre équipage impliqué, de décider qui est responsable. Si nécessaire, le conseil du jury peut désigner un équipage fautif.

8.10 Équité – principes généraux

Tous les rameurs s'engagent à concourir de façon équitable et à respecter leurs adversaires, les juges-arbitres et les bénévoles du comité organisateur. En particulier, ils feront preuve de ponctualité quant aux délais prescrits pour la zone de départ, demeureront dans le couloir qui leur a été assigné pendant la course et obéiront aux directives des juges-arbitres en tout temps.

Ne pas se conformer à ces exigences peut entraîner une pénalité pour l'équipage. Le juge-arbitre doit veiller à ce que les règles du Code de course soient appliquées équitablement à tous les concurrents.

PARTIE 9 – TIRAGE AU SORT ET SYSTÈME DE PROGRESSION VERS LES FINALES

9.1 Principes généraux

Si le nombre d'équipages participant à une épreuve est supérieur au nombre de couloirs disponibles, un système de progression sera utilisé pour déterminer les finalistes.

Le système de progression sera déterminé par le comité organisateur, en consultation avec le juge-arbitre en chef et il sera publié dans la trousse de renseignements de la régates.

Toute manche d'une épreuve devra être terminée au moins deux heures avant le prochain tour de la même épreuve.

9.2 Finales immédiates (2 à 6 inscriptions)

Il se peut qu'on doive tenir une course qui déterminera les couloirs des équipages.

9.2.1 Course distincte

Advenant le cas où l'équipage se trouve seul à la ligne de départ, le comité organisateur doit suivre les instructions de l'annexe 1c (Cas de course distincte) pour déterminer si l'équipage peut faire la course.

Une course distincte consiste à effectuer une course sans adversaire, à cadence de course.

9.3 Épreuves avec 7 inscriptions ou plus

Voici des types de systèmes de progression qui peuvent être utilisés lors d'une régates.

Un système de progression autre que ceux présentés ici peut être utilisé pourvu que le comité organisateur ait obtenu l'autorisation au préalable lors de la demande de sanction avant la publication dans la trousse ou le bulletin de renseignements de la régates.

9.3.1 Système de progression de la FISA par manches, repêchages, quart de finales, demi-finales et finales

9.3.2 Épreuves contre la montre

PARTIE 9 – TIRAGE AU SORT ET SYSTÈME DE PROGRESSION VERS LES FINALES

9.3.3 Gagnants des manches et deuxième meilleur chrono

9.3.4 Progression simple des manches, demi-finales et finales

9.3.5 Diverses formes de régates à deux paliers

On retrouve les détails des systèmes susmentionnés à l'annexe 1.

9.4 Tirage au sort

Le comité organisateur effectuera le tirage selon le système de progression choisi ou sélectionné, en principe, avec le juge-arbitre en chef. Dans le cas d'une finale seulement, le tirage au sort pour les couloirs s'effectuera aussi lors du tirage au sort principal.

Le comité organisateur peut permettre le classement des équipages impliqués dans le tirage au sort. Si le classement est utilisé, le comité organisateur détermine les critères de classement et les publie dans la trousse de renseignements de la régate. De plus amples directives sur le processus de tirage au sort sont indiquées à l'annexe 9.

9.5 Retraits

Si un équipage se retire après le tirage au sort, mais moins d'une heure avant le départ de la première manche éliminatoire et si le nombre d'équipages restant dans l'épreuve implique une autre variante des manches éliminatoires et repêchages, ou si le retrait produit un déséquilibre évitable entre le nombre d'équipages dans chaque manche éliminatoire, le comité organisateur peut effectuer un nouveau tirage, après avoir consulté le juge-arbitre en chef.

Si un équipage se retire, est exclu ou est disqualifié après le tirage au sort et avant le départ de la première manche éliminatoire ou le départ du premier repêchage ou le départ de la première demi-finale de l'épreuve, le juge-arbitre en chef peut suivre les étapes appropriées pour modifier le tirage au sort ou pour effectuer un nouveau tirage au sort.

PARTIE 9 – TIRAGE AU SORT ET SYSTÈME DE PROGRESSION VERS LES FINALES

9.6 Mauvaises conditions météorologiques et comité d'équité

Le juge-arbitre en chef collaborera avec les membres appropriés du jury et avec le président de la régata si le mauvais temps crée des conditions inéquitables ou impraticables. Cependant, c'est le juge-arbitre en chef qui décidera des changements pertinents à apporter au programme de course.

Pour les régates nationales canadiennes (et de manière facultative pour toutes les autres régates), le juge-arbitre en chef, le président de la régata, le responsable de la sécurité de la régata et un représentant des chefs d'équipe ou des entraîneurs qui participent à la régata formeront un comité d'équité. Le comité d'équité pourra faire des recommandations au juge-arbitre en chef quant aux changements à apporter au programme au besoin si les conditions sont inéquitables ou impraticables en raison du mauvais temps. Cependant, c'est le juge-arbitre en chef qui décidera des changements pertinents à apporter au programme de course.

Le mandat du comité d'équité est défini à l'annexe 7.

PARTIE 10 – COURSE

LE DÉPART

Les directives à communiquer verbalement et les procédures de départ pour le starter figurent dans le « Script de départ » à l'annexe 4.

10.1 Zone de départ

Les 100 premiers mètres du parcours de la régata forment la zone de départ. Un équipage peut être invité par le starter à entrer dans la zone de départ à tout moment une fois que tous les équipages de la course précédente ont quitté la zone de départ. Le starter attribue un couloir à l'équipage à son entrée dans la zone de départ. Les équipages doivent se trouver à leur ponton de départ, tenus, au moins deux minutes avant le temps de départ désigné pour leur course. Un équipage qui se présente au départ à moins de deux minutes du signal de départ est considéré comme étant en retard et peut se voir remettre un carton jaune par le starter.

Le starter peut donner le départ au temps prévu sans égard pour les absents.

10.2 Procédure de départ

Quand le starter invite les équipages sur le parcours, il leur indique leur place de départ et le temps avant le départ de leur course. Il donne le départ lorsque les équipages sont prêts et que, selon les indications du juge au départ, ils sont alignés. Le juge au départ décide seul si les bateaux sont alignés et si un ou plusieurs équipages ont commis un faux départ.

Se reporter au « Script de départ » à l'annexe 4 pour les instructions à communiquer verbalement et pour connaître le moment opportun pour aviser un équipage qu'il reçoit un carton jaune, le cas échéant.

10.3 Procédure de départ (avec drapeaux)

Le drapeau de départ est un drapeau rouge avec une croix blanche en diagonale. Les équipages doivent être attachés à leurs pontons de départ au moins deux minutes avant le temps de départ de leur course. Deux minutes avant l'heure de départ, le starter annonce « Deux minutes » et cette annonce doit être considérée comme une directive donnée aux équipages pour qu'ils se préparent à la course, c'est-à-dire qu'ils doivent enlever les vêtements superflus, vérifier l'équipement, etc.

PARTIE 10 – COURSE

Avant de donner les consignes de départ, le starter doit s'assurer que le juge-arbitre sur l'eau et le juge au départ sont prêts. Quand les bateaux sont alignés, et que les équipages sont prêts à prendre le départ, le starter procède à l'appel des équipages en annonçant — dans l'ordre des couloirs — le nom de chaque équipage de la course. Lorsque cet appel commence, les équipages doivent s'assurer que leur bateau est droit. Chaque équipage est responsable de l'alignement de son bateau et il doit être prêt à prendre le départ à la fin de l'appel.

Lorsque l'appel commence, le starter, à sa discrétion, ne se préoccupe pas des équipages qui indiquent qu'ils ne sont pas prêts ou que leur bateau n'est pas droit. Après avoir procédé à l'appel du dernier équipage, le starter s'assure que le juge au départ indique que les équipages sont toujours correctement alignés. Il dit alors : « Attention ».

Le starter lève ensuite le drapeau de départ.

Après une pause marquée, le starter donne le départ en abaissant rapidement le drapeau de départ sur le côté et en disant simultanément : « Go ».

La pause entre la présentation du drapeau et l'ordre de départ (abaissement du drapeau de départ et prononciation du « Go ») sera marquée et variable.

Si la procédure de départ est interrompue pour une quelconque raison (indépendante des équipages) ou en raison d'un faux départ, le starter doit recommencer la procédure à partir de l'appel des équipages.

10.4 Pour les épreuves de para-aviron (déficience visuelle)

Le starter devra modifier comme suit la procédure stipulée à la règle 10.3.

Après que le dernier équipage a été nommé lors de l'appel des équipages, le starter s'assure que le juge au départ a toujours son drapeau blanc levé et dit alors : « Attention, drapeau de départ » (ou si un feu de signalisation est utilisé « feu rouge »). Ensuite, la procédure de départ continue comme stipulé au paragraphe 10.3.

PARTIE 10 – COURSE

10.5 Procédure de départ (avec feux de circulation)

Les équipages doivent être attachés à leur ponton de départ au moins deux minutes avant le temps de départ de leur course. À cette étape, les feux de départ sont à la position neutre. Deux minutes avant l'heure de départ, le starter annonce « Deux minutes », et cette annonce doit être considérée comme une directive donnée aux équipages pour qu'ils se préparent à la course, c'est-à-dire qu'ils doivent enlever les vêtements superflus, vérifier l'équipement, etc.

Avant de donner les consignes de départ, le starter doit s'assurer que le juge-arbitre sur l'eau et le juge au départ sont prêts. Quand les bateaux sont alignés et que les équipages sont prêts à prendre le départ, le starter procède à l'appel des équipages en annonçant – dans l'ordre des couloirs – le nom de chaque équipage de la course.

Lorsque cet appel commence, les équipages doivent s'assurer que leur bateau est droit. Chaque équipage est responsable de l'alignement de son bateau et il doit être prêt à prendre le départ à la fin de l'appel.

Lorsque l'appel commence, le starter, à sa discrétion, ne se préoccupe pas des équipages qui indiquent qu'ils ne sont pas prêts ou que leur bateau n'est pas droit.

Après avoir procédé à l'appel du dernier équipage, le starter s'assure que le juge au départ indique que les équipages sont toujours correctement alignés. Il dit alors : « Attention » et appuie ensuite sur le bouton pour faire passer les feux de signalisation de la position neutre (rien d'allumé) au rouge.

Après une pause marquée, le starter donne le départ en appuyant sur le bouton qui, simultanément :

1. fait passer le feu rouge au feu vert;
2. produit un signal sonore par les haut-parleurs;
3. actionne le système de chronométrage de la course.

La pause entre le feu rouge et l'ordre de départ (le feu vert et le signal sonore) doit être marquée et variable.

Si la procédure de départ est interrompue pour une quelconque raison indépendante des équipages ou en raison d'un faux départ, le starter doit recommencer la procédure à partir de l'appel des équipages.

PARTIE 10 – COURSE

10.6 Départ rapide

Le starter peut décider de ne pas appliquer la procédure normale avec l'appel des équipages. Le départ rapide peut être utilisé dans des circonstances exceptionnelles, comme en cas de mauvais temps, de départs flottants ou pour accélérer le déroulement de la régata. Dans ce cas, le starter doit informer les équipages en disant : « Ce sera un départ rapide ».

Dans le départ rapide, plutôt que de procéder à l'appel des équipages, le starter dit : « Départ rapide » et ensuite il dit : « Attention ».

Alors, le starter :

1. lève le drapeau de départ, ou
2. appuie le bouton qui fait passer le feu au rouge.

Après une pause marquée, le starter donne le départ :

3. en abaissant rapidement le drapeau de départ sur le côté et en disant simultanément : « Go », ou
4. en appuyant sur le bouton pour faire passer le feu rouge au feu vert et en donnant un signal sonore.

Pour les épreuves de para-aviron (déficience visuelle), le starter doit modifier la procédure ci-dessus. Lorsque le starter dit « départ rapide », il doit ensuite dire : « Attention, drapeau de départ » (ou si un feu de signalisation est utilisé, « feu rouge »). Ensuite la procédure de départ continue.

Se reporter à l'annexe 4 pour les procédures de départ rapide.

Si la régata ne possède pas les installations de départ indiquées, la trousse de renseignements de la régata doit préciser qu'il s'agira d'un départ flottant.

10.7 Faux départ

Un bateau qui franchit la ligne de départ après que le starter ait levé le drapeau de départ ou que le feu rouge ait été présenté et avant que le départ ait été donné commet un faux départ. Si plus d'un bateau franchit la ligne de départ avant que le départ ait été donné, le juge au départ détermine lequel (ou lesquels) a effectivement causé le faux départ et doit recevoir un carton jaune.

PARTIE 10 – COURSE

Lorsque le signal de départ a été donné, le starter regarde vers le juge au départ pour s'assurer que le départ s'est déroulé correctement. Si le juge au départ indique que ce n'est pas le cas, le starter interrompt la course en actionnant un klaxon ou un signal sonore puis en agitant son drapeau rouge pour signaler l'interruption de la course.

Si le système de départ avec feux de signalisation comprend des signaux visuels et sonores pour indiquer un faux départ, ces signaux sont alors utilisés (au lieu du signal sonore ou klaxon et du drapeau de départ) en actionnant la lumière rouge et en faisant résonner le signal sonore de manière répétée.

En cas de faux départ, le juge au départ informe le starter du nom de l'équipage ou des équipages à sanctionner et le starter remet un carton jaune lorsque l'équipage est revenu à son ponton de départ en disant : « nom de l'équipage, faux départ, carton jaune ».

Le starter demande à l'officiel de la régata sur les pontons de départ de placer un témoin jaune à côté de la place de départ de l'équipage fautif. Ce carton jaune vaut jusqu'à ce que la manche soit disputée, il s'applique donc également en cas de report ou de nouveau départ.

Si un équipage accumule deux cartons jaunes, il est exclu de la course. Alors le starter lui indique à quel moment et comment quitter la zone de départ pour retourner au quai.

10.8 Objection au départ

Un équipage exclu ou disqualifié au départ peut présenter une objection au juge-arbitre sur l'eau ou au starter à ce moment-là. Le juge-arbitre sur l'eau ou le starter rend sa décision immédiatement et la communique verbalement aux équipages de la manche, au juge-arbitre en chef et aux autres officiels impliqués dans la manche.

PARTIE 10 – COURSE

PENDANT LA COURSE

10.9 Responsabilité des rameurs

Tous les rameurs disputent leurs courses selon les règles de RCA. Les rameurs sont responsables de leur direction. Chaque équipage dispose d'un couloir qui lui est réservé et dans lequel il doit demeurer complètement (y compris avec ses avirons) durant toute la course. Si un équipage quitte son couloir, il le fait alors à ses propres risques. Et si par là, il gêne l'un de ses concurrents, interfère dans la course de l'un d'entre eux, ou en tire un avantage quelconque, il peut être pénalisé.

10.10 Interférence

Un équipage commet une interférence en gênant ses concurrents, que ce soit par ses rames ou que son bateau empiète sur le couloir d'un compétiteur par contact, par ses remous, ou de toute autre façon. Seul le juge-arbitre sur l'eau décide si l'équipage se trouve dans son couloir ou désavantage un autre équipage en gênant celui-ci. Si un équipage a gêné un autre équipage et de l'avis du juge-arbitre sur l'eau, a affecté le classement à la ligne d'arrivée de cet équipage, alors cet équipage peut être exclu par le juge-arbitre sur l'eau. En cas de collision entre des bateaux ou des avirons, le juge-arbitre sur l'eau peut exclure l'équipage ayant provoqué la collision même si aucun avertissement préalable n'a été donné à l'équipage concerné.

Le juge-arbitre sur l'eau ne peut en aucun cas modifier un classement.

Dans les cas d'interférence, il peut se produire une ou plusieurs des conséquences ci-dessous :

10.10.1 Avertir un équipage

Lorsqu'un équipage s'apprête à gêner un autre équipage, le juge-arbitre sur l'eau devrait, si possible, lever son drapeau blanc, interpeller l'équipage fautif, en précisant son nom, et lui signaler le changement de direction applicable en abaissant le drapeau blanc de côté dans la direction voulue. En principe, le juge-arbitre sur l'eau ne peut donner de directions verbales à un équipage que si un obstacle se trouve dans son couloir.

PARTIE 10 – COURSE

Pour les épreuves de para-aviron :

Le juge-arbitre sur l'eau, lorsqu'il abaisse son drapeau sur un côté, ajoutera le mot « rouge » pour le côté bâbord et « vert » pour le côté tribord.

10.10.2 Arrêter un équipage

Pour assurer la sécurité des compétiteurs et pour prévenir les dommages aux bateaux et à l'équipement, le juge-arbitre sur l'eau peut intervenir en levant son drapeau blanc, en interpellant l'équipage et lui donnant l'ordre d'« arrêter ».

10.10.3 Alerter le juge-arbitre sur l'eau

Si, durant une course, un équipage considère qu'il subit une interférence de la part d'un autre équipage le désavantageant, un membre de cet équipage doit, si possible, attirer l'attention du juge-arbitre sur l'eau sur cette interférence au moment où elle se produit pour indiquer qu'il a l'intention de présenter une objection. Le juge-arbitre sur l'eau fournira alors des instructions additionnelles à l'équipage.

10.10.4 Remédier à un désavantage

Si un bateau subit un désavantage, il convient avant tout de rétablir ses chances de l'emporter. La prise de toute sanction appropriée est secondaire. Si les chances de gagner de l'équipage sont compromises, le juge-arbitre sur l'eau doit prendre la mesure réglementaire la plus appropriée. Cela signifie qu'il peut, par exemple, interrompre la manche, imposer une sanction et recommencer la course. Selon les circonstances, il peut aussi laisser la course se terminer et rendre sa décision après l'arrivée. Mais il ne peut pas simplement punir l'équipage fautif, sans rétablir les chances de victoire de l'équipage gêné.

10.10.5 Arrêter la course

Si le juge-arbitre sur l'eau estime qu'il doit arrêter la course, alors il interviendra en levant et en agitant son drapeau rouge et en faisant entendre un signal sonore indiquant l'arrêt de la course. (*Se reporter également à la règle 11.17.4)

PARTIE 10 – COURSE

10.11 Entraînement (coaching) durant les courses

Il est interdit de donner des indications ou des conseils aux rameurs ou équipages en course et de les diriger, directement ou indirectement, avec des appareils électriques ou électroniques ou d'autres moyens techniques ou mécaniques, de l'extérieur de l'embarcation.

L'ARRIVÉE

10.12 Arrivée de la course

Un équipage est arrivé lorsque la proue de son embarcation franchit la ligne d'arrivée. La course est valable même si l'équipage est incomplet. Toutefois, si l'équipage d'un bateau barré franchit la ligne d'arrivée sans son barreur, il n'est pas classé. Une course est terminée lorsque le dernier équipage a traversé la ligne d'arrivée. (À moins qu'un équipage arrête de concourir pour une raison particulière et qu'il ne traverse pas la ligne d'arrivée.) Les embarcations des juges-arbitres sur l'eau et de sécurité ne doivent pas traverser la ligne d'arrivée tant que tous les bateaux en course n'ont pas traversé la ligne d'arrivée, à moins qu'un sauvetage soit nécessaire.

Si la course s'est bien déroulée :

Une course n'est terminée que lorsque le dernier équipage a franchi la ligne d'arrivée. Le juge-arbitre sur l'eau doit toujours vérifier qu'aucun équipage ne fait objection, conformément à la règle 10.13, et s'il y a un deuxième juge-arbitre sur l'eau, il doit consulter le deuxième juge-arbitre sur l'eau, avant d'indiquer au juge à l'arrivée que la course s'est bien déroulée en levant son drapeau blanc. Avant de quitter la zone d'arrivée, le juge-arbitre sur l'eau doit s'assurer qu'un juge à l'arrivée ait vu son signal.

S'il y a un deuxième juge-arbitre sur l'eau, la décision relative à une objection et relativement au bon déroulement de la course est prise par le principal juge-arbitre sur l'eau.

Si la course ne s'est pas bien déroulée :

Si un juge-arbitre sur l'eau juge que la course était inéquitable, ou si un équipage fait objection, le juge-arbitre sur l'eau doit lever son drapeau rouge.

Si une objection est signifiée par un ou des équipages, le juge-arbitre sur l'eau s'adressera à l'équipage ou aux équipages concernés pour comprendre les raisons de l'objection.

PARTIE 10 – COURSE

Ensuite, le juge-arbitre sur l'eau informe les équipages et les juges à l'arrivée de sa décision concernant l'objection et note l'heure où la décision a été communiquée aux équipages. Les juges à l'arrivée, dans ce cas, ne peuvent pas annoncer le résultat « officiel » de la course.

Pour des précisions, voir le paragraphe 10.13.

Pour les épreuves de para-aviron (déficiência visuelle) :

Lorsque le juge-arbitre sur l'eau lève son drapeau blanc, il dit également : « drapeau blanc ». Lorsque le juge-arbitre sur l'eau lève son drapeau rouge, il dit également : « drapeau rouge ».

10.13 Objections à l'arrivée

Un équipage qui estime qu'une course s'est déroulée de manière incorrecte peut présenter une objection en ayant un membre de l'équipage qui lève le bras. Dans tous les cas d'objections, le juge-arbitre sur l'eau doit lever le drapeau rouge. Le juge-arbitre sur l'eau doit consulter l'équipage pour vérifier si celui-ci a l'intention de faire objection.

Après avoir évalué l'objection, le juge-arbitre sur l'eau peut accepter l'objection, refuser l'objection ou chercher à obtenir des renseignements supplémentaires avant de prendre une décision.

10.13.1 Si le juge-arbitre sur l'eau accepte l'objection, il lève le drapeau rouge et transmet sa décision aux équipages concernés, aux juges à l'arrivée et au juge-arbitre en chef.

10.13.2 Si le juge-arbitre sur l'eau n'accepte pas l'objection, le juge-arbitre sur l'eau demande à l'équipage qui a fait l'objection et à tout équipage concerné, s'ils ont l'intention de s'opposer à la décision du juge-arbitre sur l'eau. Si un équipage annonce son intention de faire un protêt, le juge-arbitre sur l'eau avise le juge responsable de l'arrivée et le juge-arbitre en chef d'un possible protêt et lève le drapeau rouge.

Dans tous les cas, quand le juge-arbitre sur l'eau transmet sa décision à un équipage, il doit :

- a) indiquer à l'équipage qu'il a le droit de présenter un protêt;
- b) informer l'équipage de l'heure;

PARTIE 10 – COURSE

- c) informer l'équipage que s'il souhaite présenter un protêt, il doit le faire dans l'heure et par écrit au juge-arbitre en chef, et l'accompagner des frais requis (voir la règle 10.15 pour connaître le montant).

Si aucun équipage n'a l'intention de déposer de protêt, le juge-arbitre doit tout de même lever le drapeau rouge et informer les juges à l'arrivée et le juge-arbitre en chef de la situation. Le juge-arbitre en chef décidera si les résultats seront annoncés ou si l'annonce des résultats sera retardée.

10.13.3 Le juge-arbitre sur l'eau peut souhaiter obtenir des informations supplémentaires relativement à l'objection. Le cas échéant, le juge-arbitre sur l'eau lève son drapeau rouge et prend ensuite toutes les mesures nécessaires pour résoudre la question concernant l'objection (p. ex. il peut consulter les autres juges-arbitres sur l'eau, d'autres personnes, le juge-arbitre en chef, etc.). Lorsque le juge-arbitre sur l'eau lève le drapeau rouge, les juges à l'arrivée ne peuvent annoncer le résultat officiel de la course tant que la décision finale n'a pas été rendue.

10.14 Arrivée ex æquo

Lorsque l'ordre d'arrivée entre deux ou plusieurs équipages ne peut pas être déterminé, on déclare alors une manche ex æquo pour les équipages concernés. En cas d'arrivée ex æquo, la procédure suivante s'applique :

10.14.1 Si, dans une manche éliminatoire, un repêchage ou une demi-finale, il y a arrivée ex æquo et qu'un seul des équipages concernés peut être qualifié pour la manche suivante, et qu'il y a un couloir libre dans la manche suivante, les deux équipages peuvent passer au tour suivant, l'attribution des couloirs étant décidée par un tirage au sort. Si tous les couloirs sont déjà attribués, tous les équipages ex æquo doivent alors répéter la manche sur la totalité du parcours. La nouvelle manche doit se disputer le jour même, mais pas moins de deux heures après la course ex æquo. Si tous les équipages concernés se qualifient de toute façon pour la manche suivante, la manche n'est pas répétée et le tirage au sort détermine les positions qu'ils occuperont au tour suivant.

PARTIE 10 – COURSE

10.14.2 Si des équipages terminent ex æquo en finale, le même rang leur est attribué et la (ou les) place(s) suivante(s) est (sont) laissée(s) vacantes(s). Si l'arrivée ex æquo concerne une place donnant droit à une médaille, le comité organisateur fournira les médailles supplémentaires.

PROTÊTS, RÉSULTAT DE PROTÊT, APPELS

10.15 Protêts

Un protêt doit être déposé par écrit auprès du juge-arbitre en chef au plus tard une heure après que le juge-arbitre sur l'eau ait rendu son jugement concernant l'objection ou, dans le cas d'une contestation des résultats publiés, une heure après que les résultats aient été publiés.

Un protêt peut être déposé par :

1. l'équipage qui a présenté une objection sur le parcours de la course ou avant de quitter la zone d'arrivée du parcours;
2. un équipage dont l'objection a été rejetée;
3. le ou les équipages touchés par une objection retenue;
4. un équipage qui conteste les résultats affichés; cependant, une telle contestation ne peut être liée à une question qui aurait dû être soulevée par un équipage en présentant une objection.

Le protêt sera accompagné d'un versement de 100 \$ CAD. Les versements peuvent être présentés en espèces, par chèque certifié, traite bancaire, mandat, carte de crédit ou de débit, si disponible. Le versement sera remboursé si le protêt ou l'appel est jugé bien fondé.

Le conseil du jury juge du bien-fondé du protêt et communique sa décision avant le prochain tour de l'épreuve concernée et au plus tard deux heures après la dernière course de la journée.

En principe, lorsqu'un protêt concernant la finale d'une épreuve a été déposé, la remise de médailles de cette épreuve est reportée jusqu'à ce que le conseil du jury ait pris sa décision.

PARTIE 10 – COURSE

10.16 Résultat d'un protêt

Le conseil du jury se prononce sur le protêt et sur les mesures qui en découlent :

1. Réprimande
2. Carton jaune
3. Carton rouge
4. Disqualification
5. Reprise de la course
6. Rejet du protêt
7. Relégation

Après avoir appliqué la mesure appropriée, s'il y a lieu, le conseil du jury prendra toute autre mesure appropriée pour que les chances de victoire soient restituées à l'équipage qui a subi un désavantage, y compris la décision de placer l'équipage dans le tour de courses suivant.

10.17 Pénalités

Le jury imposera les pénalités appropriées dans tout cas de violation des règles. Les pénalités disponibles au jury sont :

10.17.1 Réprimande

Un membre du jury peut réprimander un rameur, un équipage ou un entraîneur lorsqu'une violation mineure du Code de course s'est produite. Il est à la discrétion du membre du jury de décider, selon la situation et les circonstances (p. ex., dans la première course d'une régata, un équipage sort et revient du/au mauvais quai, ou n'a pas le bon uniforme), si un équipage reçoit une réprimande et si une mesure corrective doit être prise rapidement. Une réprimande pourrait aussi être pour l'entraînement. Selon la situation, un entraîneur peut recevoir une réprimande et être averti de ne pas récidiver. Il peut y avoir réprimande pour (sans s'y limiter) conduite turbulente, comportement injuste, comportement antisportif ou tout autre comportement indigne.

PARTIE 10 – COURSE

10.17.2 Carton jaune

Un carton jaune (avertissement) est donné à un rameur, un équipage ou un entraîneur par tout membre du jury lorsqu'une infraction à une règle s'est produite. Le rameur, l'équipage ou l'entraîneur sera informé quant à la nature de l'infraction et sera avisé qu'il se voit remettre un « carton jaune ».

L'équipage, le rameur ou l'entraîneur qui se voit remettre un carton jaune en est informé verbalement et un carton jaune lui est présenté, si le juge-arbitre a un carton jaune papier. L'information est transmise comme suit : « le nom de l'équipage, du club ou de l'entraîneur, l'infraction, carton jaune ».

Un carton jaune remis à un rameur ou à un équipage après la fin de la course s'appliquera à la prochaine manche dans laquelle le rameur ou l'équipage concourt (p. ex., une infraction aux règles de circulation qui se produit après la course s'appliquera à la prochaine manche). Un équipage qui reçoit deux cartons jaunes s'appliquant à la même course recevra automatiquement un carton rouge et sera exclu de l'événement.

Lorsqu'un carton jaune est remis à un entraîneur qui commet une infraction par un membre du jury, le carton jaune est valide pour la durée de la régata au cours de laquelle il a été remis. La remise d'un deuxième carton jaune entraîne un carton rouge et le retrait immédiat de l'entraîneur du site de la régata pour le reste de la régata.

10.17.3 Carton rouge

Le carton rouge entraîne l'exclusion de l'équipage de toutes les manches de l'épreuve en question. Les causes pour l'attribution d'un carton rouge par un membre du jury comprennent, mais sans s'y limiter, une infraction au Code de course (p. ex., interférence avec un autre équipage, inconduite, comportement injuste, comportement antisportif ou tout autre comportement indigne. Un équipage exclu ne peut plus participer à l'épreuve. Un équipage ou un rameur exclu n'est pas classé et tous les équipages qui finissent après lui avancent d'un rang. Les équipages qui ne se conforment pas aux exigences du Code de course pour les épreuves auxquelles ils s'inscrivent (p. ex. âge, poids, etc.) seront exclus pour ces épreuves.

PARTIE 10 – COURSE

Un carton rouge doit être communiqué verbalement, et si le juge-arbitre a un carton rouge papier, le carton rouge est présenté à l'équipage, au rameur ou à l'entraîneur. L'information est transmise comme suit : « le nom de l'équipage, du club ou de l'entraîneur, l'infraction, carton rouge ».

10.17.4 Disqualification

La disqualification entraîne le retrait d'un équipage ou d'un rameur de toutes les épreuves de la régates.

Les causes de disqualification comprennent, mais sans s'y limiter, des infractions sérieuses ou répétées au Code de course ou des infractions graves en matière de sécurité, une tricherie intentionnelle, des cas graves de mauvaise conduite ou des comportements injustes, des violations des règles antidopage, etc.

Les rameurs, les équipages, les entraîneurs ou les clubs disqualifiés ne peuvent plus participer à aucune épreuve à la régates après que la disqualification ait été annoncée. Le juge-arbitre en chef ou le conseil du jury peut, à sa discrétion, rayer rétroactivement les résultats de rameurs, d'équipages ou de clubs qui ont reçu une disqualification. Les équipages pénalisés ne sont pas classés et tous les équipages finissant après eux avancent d'un rang.

10.17.5 Relégation

Les athlètes sont relégués à la dernière position. La relégation n'est utilisée que dans les cas prévus au présent Code de course.

10.18 Suspensions

Les suspensions sont décidées par le chef de la direction de RCA. Cette pénalité est un retrait des privilèges de participation d'un rameur, d'un barreur, d'un entraîneur, d'un bénévole, d'un juge-arbitre ou d'un club à tout événement sanctionné par RCA. Elle peut aussi comprendre le retrait des privilèges de vote aux réunions de membres. Si le manquement à la règle est suffisamment sérieux, il peut y avoir résiliation du statut de membre.

PARTIE 10 – COURSE

Les causes de suspension comprennent, mais sans s'y limiter :

1. Une infraction sérieuse aux politiques et aux règles d'antidopage;
2. Un manque de respect continu et grossier envers les juges, les organisateurs de la régata, d'autres compétiteurs ou RCA;
3. Une indifférence intentionnelle et sérieuse envers la sécurité;
4. Une tricherie intentionnelle pour obtenir un avantage déloyal;
5. L'acceptation d'inscriptions ou la tenue d'une régata couverte par le présent règlement sans avoir obtenu une sanction de RCA;
6. La tenue d'une régata qui a été suspendue par des juges-arbitres de RCA ou la participation à celle-ci.

Les recommandations pour les suspensions doivent être présentées par écrit au chef de la direction de RCA avec preuve à l'appui nécessaire. (Voir l'article 23 des Règlements administratifs de RCA).

10.19 Appels

10.19.1 Un appel envers la décision du conseil du jury peut être effectué, par écrit, auprès du chef de la direction de RCA au plus tard 72 heures après que le conseil jury ait communiqué sa décision au club.

10.19.2 L'appel doit aussi être accompagné d'un versement de 500 \$ CAD (espèces, chèque certifié, traite bancaire, carte de crédit ou de débit). Cette somme sera remboursée si l'appel est confirmé.

L'appel devrait établir les motifs et préciser en quoi le conseil du jury :

1. n'a pas suivi les procédures décrites dans le Code de course;
2. a mal interprété les procédures décrites dans le Code de course;
3. n'a pas correctement appliqué le Code de course selon les faits;
4. n'a pas pris en considération les faits pertinents pour arriver à sa décision;
5. a été influencé.

PARTIE 10 – COURSE

Le chef de la direction de RCA nommera un comité d'appel composé de trois personnes qui connaissent le Code de course et qui sont indépendantes des parties impliquées dans le différend, pour entendre l'appel et prendre une décision. Le comité d'appel donnera un avis aux parties concernées de l'heure et de la date à laquelle l'appel sera entendu, au plus tard 21 jours avant la date de l'audience.

Aucun des juges s'étant initialement prononcés sur la question visée par l'appel, que ce soit pour l'objection ou à titre de membre du conseil du jury, ne doit être membre du comité d'appel et il ne doit pas être impliqué dans la décision du comité d'appel; il est toutefois possible que le comité d'appel lui demande de présenter des preuves.

La décision du comité d'appel sera définitive.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

11.1 Juge-arbitre de niveau 2 (juge-arbitre détenant une licence de RCA)

Un juge-arbitre de niveau 2 (L2) est une personne qui satisfait aux exigences de la procédure d'obtention de licence de juge-arbitre de RCA et qui détient une licence valide de juge-arbitre de RCA. Tous les juges-arbitres de niveau 2 (L2) doivent suivre un atelier d'arbitrage pour le renouvellement de la certification tous les trois ans, au minimum, et doivent être évalués dans trois des cinq postes tous les trois ans, conformément à la politique de RCA, afin de conserver leur licence. Les cinq postes sont les suivants : starter, juge au départ, juge-arbitre à la commission de contrôle, juge-arbitre à l'arrivée et juge-arbitre sur l'eau.

11.2 Suspension de la licence d'un juge-arbitre

La licence d'un juge-arbitre peut être suspendue ou retirée conformément à la politique de RCA qui porte sur la licence de juge-arbitre.

11.3 Adjoint au juge-arbitre et juge-arbitre stagiaire

Une personne peut devenir adjoint au juge-arbitre ou juge-arbitre stagiaire en apprenant à connaître le Code de course et en participant à un atelier d'arbitrage de RCA. Un adjoint au juge-arbitre ou un juge-arbitre stagiaire peut être membre du comité organisateur et peut être nommé pour soutenir le jury dans ses tâches, mais ne peut pas occuper un poste nécessitant la présence d'un juge-arbitre détenant une licence de RCA parce que l'adjoint au juge-arbitre ou le juge-arbitre stagiaire n'a pas encore satisfait aux exigences de la procédure d'attribution de licence de juge-arbitre de RCA.

11.4 Juge-arbitre détenant une licence d'une autre fédération nationale d'aviron

Toute personne possédant une licence valable de juge-arbitre d'une fédération nationale d'aviron membre de la FISA peut être considérée comme ayant une certification équivalente aux juges-arbitres détenant une licence de RCA pour les régates canadiennes. Les juges-arbitres en chef sont autorisés à assigner de telles personnes comme membres d'un jury à toute régate de RCA. Le juge-arbitre en chef s'assurera que ces juges-arbitres sont bien renseignés quant aux différences dans les règles, coutumes et pratiques prévues au Code de course de RCA.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

11.5 Code d'éthique des juges-arbitres

Un juge-arbitre :

1. conserve une attitude serviable et professionnelle envers les organisateurs et les participants à la régates;
2. traite toutes les infractions d'une façon qui est ferme, cohérente et juste;
3. respecte le code vestimentaire des juges-arbitres de RCA;
4. suit les directives du juge-arbitre en chef et tient le juge-arbitre en chef informé des faits de sorte que les problèmes puissent être résolus rapidement et efficacement;
5. est disponible pour les participants pendant toutes les phases de la régates.

11.6 Composition du jury

Le jury est nommé par l'association provinciale d'aviron respective, en collaboration avec le comité organisateur. Pour les régates nationales de RCA ou toute régates nationale de jeux multisports (p. ex. les Jeux du Canada) le jury est nommé par le comité des juges-arbitres de RCA en collaboration avec le comité organisateur.

Le jury se composera de juges-arbitres détenant une licence de RCA qui rempliront les tâches suivantes :

1. Juge-arbitre en chef
2. Starter
3. Juge au départ
4. Juges-arbitres sur l'eau
5. Juge responsable à l'arrivée et juges à l'arrivée
6. Responsable de la commission de contrôle et membres

Les membres du jury posséderont une licence de juge-arbitre de RCA ou comme décrit au paragraphe 11.4. Pour toutes les régates, il y aura au moins quatre (4) juges-arbitres détenant une licence de RCA (niveau 2), ce qui peut comprendre le juge-arbitre en chef.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

11.7 Rôle du jury

Le jury s'assurera que la régata est exécutée d'une manière aussi sécuritaire que possible et selon le Code de course et veillera à ce que chaque équipage bénéficie de conditions équivalentes.

11.8 Collaboration avec le comité organisateur

Le bon déroulement d'une régata nécessite une collaboration étroite entre le comité organisateur et le jury. Les membres du jury doivent, dans les limites de leurs tâches, vérifier si l'équipement technique sur le parcours fonctionne correctement et rapporter toute défaillance ou panne de l'équipement au juge-arbitre en chef.

11.9 Conseil du jury

Le conseil du jury se composera du juge-arbitre en chef et de deux (2) autres membres du jury nommés par le juge-arbitre en chef avant le début de la compétition. Pour une régata nationale canadienne, le juge-arbitre en chef nommera aussi deux remplaçants et affichera les noms du conseil du jury sur le tableau d'affichage chaque jour.

Ce conseil statuera sur tout protêt déposé conformément à la règle 10.15 (Protêts). Dans le cas d'un protêt, tout membre du conseil du jury impliqué directement dans le différend ne pourra être membre du conseil qui entend l'affaire et prend la décision sur cette affaire. Au besoin, le juge-arbitre en chef remplacera le membre par un autre membre du jury parmi les remplaçants désignés.

11.10 Code vestimentaire des juges-arbitres

Lorsqu'ils sont en devoir, les membres du jury doivent porter l'uniforme exigé par RCA. Pour les hommes, cet uniforme se compose d'un blazer bleu marine, d'une chemise bleu pâle avec le logo de RCA, de la cravate de RCA et d'un pantalon kaki; pour les femmes, un blazer bleu marine, une blouse ou un chemisier bleu pâle avec le logo de RCA, un foulard ou une cravate de RCA et une jupe ou une jupe-short kaki ou un pantalon kaki. Les chapeaux et les vêtements d'extérieur pour le temps froid ou pour la pluie sont bleu foncé. Le juge-arbitre en chef, en considérant les

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

conditions météorologiques, prendra la décision sur l'habillement. Les adjoints aux juges-arbitres et les juges-arbitres stagiaires portent une chemise bleu pâle sans le logo de RCA et un pantalon kaki (hommes et femmes) ou une jupe ou une jupe-short (femmes).

11.11 Juge-arbitre en chef de niveau 3 (L3)

Le juge-arbitre en chef est chargé de l'application du Code de course dans le cadre d'une régates sanctionnée et s'engage à faire respecter les principes de sécurité, d'équité et d'esprit sportif.

Le juge-arbitre en chef est responsable du jury et assignera les tâches à chaque membre et supervisera leurs activités. Le juge-arbitre en chef présidera les réunions du jury et participera aux réunions du comité organisateur pour s'assurer d'une bonne collaboration avec le comité organisateur.

Lorsqu'un juge-arbitre en chef adjoint est nommé, ce dernier assiste le juge-arbitre en chef dans l'exercice de ses fonctions et le remplace au besoin. Le juge-arbitre en chef adjoint est un juge-arbitre détenant une licence de RCA (niveau 3). Si des décisions extraordinaires doivent être prises, elles peuvent être prises par le juge-arbitre en chef ou le juge-arbitre en chef adjoint.

11.12 Sécurité des rameurs

La sécurité des rameurs doit être la préoccupation principale du jury en tout temps pendant la régates. Le juge-arbitre en chef s'assurera de la bonne collaboration entre le jury et le comité organisateur, particulièrement avec les conseillers nommés pour la sécurité et l'aspect médical.

11.13 Starter et juge au départ

Le starter et le juge au départ doivent veiller à l'application de la procédure de départ.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

11.14 Tâches du starter – Tâches générales

Avant d'entrer en fonction, le starter doit s'assurer que toutes les installations et tout l'équipement requis selon le Code en ce qui concerne le départ et le parcours soient en place et en bon état de fonctionnement. Le starter vérifie le fonctionnement de la communication radio, téléphonique, sans fil ou vidéo, selon le cas, avec le juge au départ, le juge-arbitre en chef, le juge responsable à l'arrivée, le ou les préposés au chronométrage et la commission de contrôle. Le starter doit aussi veiller à ce que tous les équipages qui sont sur l'eau dans la zone de départ respectent les plans de circulation prescrits.

1. Langues

En principe, le starter et le juge-arbitre sur l'eau donnent leurs consignes en anglais. Si, pour une raison quelconque, l'usage d'une autre langue permet à un membre du jury de mieux se faire comprendre d'un équipage, d'un officiel ou d'un accompagnateur, il est autorisé à répéter ses consignes dans cette langue.

2. Conditions inéquitables

Le starter doit s'enquérir du vent. Si celui-ci est susceptible de créer des conditions inégales pour les concurrents, il prend, après consultation avec le juge-arbitre en chef, les mesures qui permettront que la manche se déroule de manière équitable et conformément aux présentes règles.

3. Informations aux équipages

Le starter informe les équipages du temps qu'il reste avant le départ et, quand ils entrent dans la zone de départ, leur indique dans quel couloir ils disputeront leur course. Le starter peut inviter les équipages dans la zone de départ à tout moment une fois que tous les équipages de la course précédente ont quitté la zone de départ. En outre, le starter informe les équipages lorsqu'il reste « cinq, quatre, trois et deux » minutes avant le départ. Le starter doit s'assurer que tout est en ordre quant à l'équipement et aux vêtements des athlètes et au poids des barreaux.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

4. Procédures de départ

Les procédures de départ que le starter doit appliquer (y compris pour le « départ rapide ») sont décrites dans la partie 10 du Code de course. C'est après l'avertissement des deux minutes avant le départ et avant l'appel des équipages, que les cartons jaunes sont remis aux équipages concernés, le cas échéant, de la manière indiquée au paragraphe 10.7 (se reporter aux procédures de départ à l'annexe 4).

5. Arrivée tardive (retard)

Le starter peut donner un carton jaune aux équipages qui arrivent en retard (moins de 2 minutes avant le temps prescrit du départ) à leurs positions de départ ou qui ne sont pas prêts à concourir au temps de départ prescrit. Le starter peut exclure un équipage arrivant après le temps de départ.

6. Exclusion

Le starter doit exclure un équipage qui a reçu deux cartons jaunes qui s'appliquent à même course.

7. Report

S'il est nécessaire de retarder une course ou s'il se produit un autre événement imprévu (un éclair par exemple), le starter consulte le juge-arbitre sur l'eau et le juge-arbitre en chef. Il informe alors les équipages de la nouvelle heure de départ. Le starter informe également la commission de contrôle, le juge à l'arrivée et les préposés au chronométrage de la nouvelle heure de départ. Dans tous les cas de report d'une course, les équipages doivent s'informer de tout changement auprès d'un membre du jury avant de sortir de leur embarcation. Les rameurs sont responsables de leur équipement et un bris d'équipement n'entraîne pas de report.

11.15 Tâches du juge au départ

1. Communications

Avant d'entrer en fonction, le juge au départ doit vérifier la liaison radio/téléphonique avec le starter et/ou l'aligneur et le personnel de soutien sur les pontons de départ. Le juge au départ est assis à l'avant de la baraque de l'aligneur, aligné sur la ligne de départ.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

2. Alignement des bateaux

(si le comité organisateur ne fournit pas d'aligneur, le juge au départ cumule les fonctions d'aligneur et de juge au départ)

L'aligneur est assis de manière à être aligné sur la ligne de départ, derrière et au-dessus du juge de départ, en regardant par-dessus sa tête. L'aligneur demande aux teneurs de bateaux d'ajuster la position des bateaux jusqu'à ce qu'ils soient correctement alignés. (Voir l'annexe 4A pour les scripts à utiliser pour aligner les équipages.)

Le juge au départ s'assure que l'aligneur a positionné les bateaux et que la proue est exactement sur la ligne de départ. Lorsque le juge au départ estime que tout est en ordre, il l'indique au starter en levant son drapeau blanc. (Lorsque les feux blanc et rouge sont disponibles, le juge au départ utilisera les feux au lieu des drapeaux blanc et rouge.) Si, par la suite, les bateaux ne sont plus alignés, il abaisse son drapeau blanc (ou il éteint la lumière blanche) jusqu'à ce que les bateaux soient réalignés.

3. Faux départ

Si le juge au départ estime qu'un bateau est parti trop tôt, il en informe le starter et le juge-arbitre sur l'eau, en agitant un drapeau rouge ou en allumant un feu rouge. Le starter, à son tour, arrête la course en agitant le drapeau rouge ou en activant le signal sonore. Après interruption de la course, le juge au départ indique au starter quel(s) bateau(x) a (ont) provoqué le faux départ. Seul le juge au départ peut décider si un ou plusieurs équipages ont causé un faux départ.

4. Contact avec le juge-arbitre sur l'eau

Avant le départ, le juge au départ confirme que le juge-arbitre sur l'eau est prêt pour la course.

11.16 Responsabilité générale du juge-arbitre sur l'eau

Le juge-arbitre sur l'eau veille au bon déroulement des courses et à la sécurité des rameurs. Il doit en particulier faire tout en son pouvoir pour éviter qu'un équipage soit avantagé ou désavantagé par ses adversaires ou par des éléments extérieurs. Lorsque le juge-arbitre sur l'eau estime qu'un équipage a été réellement gêné, il doit veiller à lui restituer toutes

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

ses chances de l'emporter ou de passer à la manche suivante. Le juge-arbitre sur l'eau impose les sanctions appropriées aux équipages fautifs. Le juge-arbitre sur l'eau ne doit pas diriger les équipages. Il doit toutefois veiller à éviter les accidents et à empêcher que les équipages soient gênés par leurs adversaires. Si nécessaire, le juge-arbitre sur l'eau peut arrêter la course, imposer les sanctions nécessaires et demander à ce que la course soit reprise depuis le départ, immédiatement ou plus tard. Dans ce dernier cas, le juge-arbitre sur l'eau et le starter doivent convenir d'une nouvelle heure de départ (en consultation avec le juge-arbitre en chef), et le starter et/ou le juge-arbitre sur l'eau informent les équipages concernés.

Le juge-arbitre sur l'eau peut aussi permettre à la course de se poursuivre et exclure des équipages une fois la course terminée. Dans le cas d'une reprise de la course, le juge-arbitre sur l'eau peut limiter la reprise aux équipages qu'il désigne. Avant de sélectionner les équipages qui devraient reprendre la course, le juge-arbitre sur l'eau doit tenir compte de la position relative des équipages dans l'ordre d'arrivée et de toute progression applicable. Néanmoins, si le juge-arbitre sur l'eau considère que l'entrave était sans importance par rapport à l'ordre d'arrivée ou à la progression des équipages, il peut ne pas exiger de reprise de course.

11.17 Tâche du juge-arbitre sur l'eau

1. Hiérarchie

Une fois la course commencée, en dehors des compétences qui leur sont expressément attribuées, le starter et le juge au départ sont hiérarchiquement soumis au juge-arbitre sur l'eau.

2. Fonctions en route vers le départ

Le juge-arbitre sur l'eau s'assure que les installations du parcours sont en bon état et qu'aucun obstacle ne se trouve sur le parcours de course. S'il constate une défectuosité aux installations, il en informe le juge-arbitre en chef ainsi que tout équipage qui peut être affecté. Le juge-arbitre sur l'eau s'assure aussi que tout équipage sur le plan d'eau respecte les règles de circulation prescrites.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

3. Équipement et communication

Le juge-arbitre sur l'eau devra avoir tout l'équipement nécessaire selon le Code de course pour le déroulement sécuritaire de la régatée. En particulier, le juge-arbitre sur l'eau devra avoir un drapeau rouge, un drapeau blanc, un bon porte-voix, un carton jaune, un carton rouge et un klaxon ou un dispositif sonore. Le juge-arbitre sur l'eau s'assurera que son embarcation transporte l'équipement de sécurité prescrit par Transports Canada.

4. Fonctions pendant la procédure de départ

Pendant la procédure de départ, le juge-arbitre sur l'eau devrait se tenir debout dans le bateau, dans la mesure où le bateau est assez large et stable pour le faire de manière sécuritaire. Le bateau du juge-arbitre sur l'eau se trouve soit à côté du juge au départ soit derrière les équipages, au milieu du parcours. Si pour une raison quelconque, le départ ne se déroule pas correctement, le juge-arbitre sur l'eau interrompt la course en faisant entendre un signal sonore et en agitant le drapeau rouge. Une fois la course commencée, le bateau du juge-arbitre sur l'eau suit immédiatement les équipages au centre du parcours ou dans les couloirs occupés pour cette course.

5. Position du bateau du juge-arbitre

Pendant la course, le juge-arbitre sur l'eau doit veiller à placer son bateau de manière à pouvoir intervenir de la façon la plus adéquate possible. La position du juge-arbitre sur l'eau est déterminée en fonction du système de progression, du déroulement de la course et de l'ordre d'arrivée possible des équipages; elle peut aussi dépendre du vent et d'autres conditions météorologiques. Le juge-arbitre sur l'eau doit s'assurer que les équipages qu'il interpelle peuvent l'entendre. S'il devait être nécessaire de dépasser un ou plusieurs équipages, le juge-arbitre sur l'eau doit s'assurer que les remous de son embarcation affectent le moins possible les équipages. Le juge-arbitre sur l'eau devrait avertir les équipages dépassés de la possibilité de sillage ou de vagues.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

La décision du juge-arbitre sur l'eau peut être influencée par le type de course (éliminatoire, repêchage, demi-finale ou finale). Le juge-arbitre sur l'eau doit donc tenir compte de ce facteur et de la position dans les courses suivantes lorsqu'il est question de mesures à prendre en vertu de ces règles.

6. Arbitrage par zone

Le comité organisateur d'une régatée présentée dans le cadre du processus de sélection de l'équipe de la haute performance de RCA peut prévoir l'arbitrage de certaines courses à partir de bateaux stationnaires ou qui ne suivent pas toute la course ou qui se fait par des juges-arbitres situés sur la terre adjacente au parcours, et qui vont donner des directives et des indications en conséquence. Si le juge-arbitre en chef considère que les conditions météorologiques ou autres sont telles que l'arbitrage par zone compromet la sécurité des équipages, il peut décider d'y mettre fin.

7. Sécurité

Le juge-arbitre sur l'eau devra veiller à la sécurité des compétiteurs. Il devra également faire de son mieux pour éviter que des dommages soient causés aux bateaux et à l'équipement. Si nécessaire, le juge-arbitre sur l'eau peut interpeller un équipage en levant son drapeau blanc, en appelant l'équipage par son nom et en lui donnant l'ordre de s'arrêter en disant « arrêtez ». Si un ou plusieurs compétiteurs tombent à l'eau ou si un bateau chavire, le juge-arbitre sur l'eau doit s'assurer que les services de secours sur l'eau sont au courant et qu'ils s'occupent de la situation. S'il y a un autre bateau de juge-arbitre sur l'eau, ce dernier peut être appelé à intervenir. Sinon, le juge-arbitre sur l'eau doit prendre lui-même les mesures de sécurité nécessaires.

8. Mauvaises conditions météorologiques

Si le temps se gâte sur l'eau ou que des rafales font leur apparition, il appartient au juge-arbitre sur l'eau de décider si le départ peut être donné, si la course doit être interrompue ou si elle peut se poursuivre. La sécurité des compétiteurs est plus importante que toute autre disposition du Code de course.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

9. Connaissances générales

- i) **Chronométrage** – Les juges-arbitres doivent être en mesure de chronométrer des courses.
- ii) **Entraînement** – Le juge-arbitre doit se tenir au courant, d'une façon générale, des développements en aviron. Il est aussi souhaitable qu'il connaisse les caractéristiques de course des différents équipages et des entraîneurs. Comme l'entraînement avec des appareils électriques, électroniques, mécaniques ou d'autres moyens techniques est interdit durant les compétitions, le juge-arbitre sur l'eau doit aussi constamment surveiller les abords du parcours de course et s'assurer que les équipages ne sont pas en possession de tels équipements.

11.18 Juges à l'arrivée

Les juges à l'arrivée constatent l'ordre dans lequel les proues des bateaux passent la ligne d'arrivée. Ils doivent valider auprès du juge-arbitre sur l'eau que la manche s'est déroulée correctement. Ils assument la responsabilité de valider les résultats.

11.19 Tâches du juge responsable à l'arrivée

Les tâches du juge responsable à l'arrivée consistent à encadrer les juges-arbitres et les bénévoles à l'arrivée et à veiller à :

1. Constater l'ordre dans lequel les proues des bateaux ont traversé la ligne d'arrivée;
2. S'assurer, par la présentation du drapeau blanc du juge-arbitre sur l'eau, que la course s'est déroulée correctement et signifier au juge-arbitre sur l'eau qu'il a pris note de son signal en levant un drapeau blanc (ou en allumant un feu blanc);
3. Noter le classement dans l'ordre correct d'arrivée;
4. Vérifier que les résultats affichés sont corrects sur les feuilles de résultats et sur le tableau d'affichage.

Le juge responsable à l'arrivée doit vérifier la feuille des résultats et, le cas échéant, la signer avant qu'elle soit publiée.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

Si un équipage sur l'eau présente une objection, et selon la décision du juge-arbitre sur l'eau, le juge responsable à l'arrivée indiquera les résultats comme étant des « Résultats non officiels ». La course peut être contestée (protêt), dans l'heure qui suit, par le club et pourrait être assujettie à une décision du conseil du jury.

11.20 Position

Pour être à même de remplir leurs tâches convenablement, les juges-arbitres à l'arrivée doivent être assis en escalier l'un derrière l'autre dans le prolongement de la ligne d'arrivée. En principe, il doit y avoir au moins deux juges-arbitres à l'arrivée, dont un responsable qui agira comme juge responsable à l'arrivée.

11.21 Équipages avec des rameurs ou des barreurs manquants

Une course sera considérée comme officielle, même s'il manque un ou plusieurs rameurs dans un équipage dans une partie quelconque de la course. Cependant, tout équipage qui est sans son barreur lorsqu'il traverse la ligne d'arrivée ne sera pas classé.

11.22 Chronométrage et photo d'arrivée (photo finish)

Dans le cas où l'ordre d'arrivée des équipages peut être clairement déterminé à l'œil nu, les temps de course obtenus avec de l'équipement de chronométrage opéré manuellement peuvent être utilisés. Dans le cas de la photo d'arrivée, les temps de course présentés sur les feuilles de résultats et sur le tableau d'affichage seront obtenus du système de photo d'arrivée pour tous les équipages dans la course. Sauf pour les temps d'arrivée, l'équipement de chronométrage automatisé est géré par des spécialistes qui ne font pas partie de l'équipe des juges à l'arrivée. Les temps d'arrivée sont enregistrés au 1/100 e de seconde sur les feuilles de résultats des régates nationales canadiennes. Dans le cas d'une arrivée serrée, l'ordre d'arrivée doit être déterminé grâce à un équipement spécial comme un système de photo d'arrivée pouvant mesurer et afficher les différences au moins au 1/100e de seconde près.

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

11.23 Commission de contrôle

La commission de contrôle doit vérifier la composition de l'équipage et s'assurer que tout est en ordre en ce qui a trait à l'équipement.

Elle aide aussi à l'identification des rameurs et des barreurs désignés pour se soumettre à un contrôle antidopage après leur course.

11.24 Tâches de la commission de contrôle

Le comité organisateur, en collaboration avec le juge-arbitre en chef, désigne des membres de la commission de contrôle en tenant compte du programme de la régata. Un membre du jury est responsable de la commission de contrôle et supervise les activités de cette commission. En particulier, la commission de contrôle est responsable de ce qui suit :

1. Les changements dans la composition des équipages avant la course
2. Le remplacement de rameurs qui sont tombés malades après la première manche
3. Le poids des barreurs
4. Les compléments de poids (poids mort) des barreurs
5. Le poids des concurrents de la catégorie des poids légers
6. La catégorisation des rameurs
7. Bateaux et équipements :
 - a) la boule blanche à la proue du bateau (ou une construction équivalente)
 - b) les numéros de proue
 - c) la présence d'émetteurs-récepteurs d'entraînement non autorisés et des produits chimiques hydrosolubles qui ont pour but de modifier la performance du bateau
 - d) les sangles de talon et les cale-pieds ou mécanismes de soulèvements à déclenchement
 - e) pesée des embarcations, si requis

PARTIE 11 – JURY ET SOUTIEN AU JURY

- 8.** Épreuves de para-aviron : les mesures de sécurité tels les calepieds, les courroies et/ou les flotteurs qui doivent être vérifiés par la commission de contrôle.
- 9.** L'uniformité de l'habillement des compétiteurs et leur conformité avec les règles relatives à la publicité.
- 10.** En cas de contrôle antidopage, la commission de contrôle doit veiller à ce que le compétiteur qui doit subir un tel test antidopage soit identifié et sous l'escorte de l'officiel antidopage désigné, sitôt débarqué du bateau.
- 11.** En para-aviron : en cas de contrôle antidopage pour les compétiteurs avec déficience visuelle ou déficience intellectuelle, la commission de contrôle doit obtenir l'aide d'un des membres de l'équipe avant de mener le compétiteur à l'officiel du contrôle antidopage désigné.

PARTIE 12 – ANTIDOPAGE

12.1 Usage

L'usage volontaire ou involontaire de substances interdites et/ou d'une méthode interdite qui peut améliorer la performance est strictement interdit.

12.2 Contrôle antidopage

Tous les contrôles antidopage s'effectueront selon les exigences du Centre canadien pour l'éthique dans le sport et de la politique antidopage de RCA.

12.3 Sanctions pour dopage

Un compétiteur en violation de ces règles antidopage ou qui refuse de subir un test sera disqualifié selon les directives du Centre canadien pour l'éthique dans le sport et la politique antidopage de RCA. RCA peut aussi imposer des pénalités supplémentaires telle une suspension (voir Règle 10.19).

RCA peut aussi imposer des pénalités à toute personne, club ou association provinciale impliquée dans l'usage de substances et/ou méthodes interdites d'un compétiteur, ou pour un manque de coopération relativement à l'exécution de tests antidopage, particulièrement avec un membre d'un jury à toute régates de RCA.

ANNEXE 1 – OPTIONS EN MATIÈRE DE SYSTÈMES DE PROGRESSION

Le comité organisateur d'une régates doit publier le système de progression qui a été approuvé dans la demande de sanction de régates par l'association provinciale d'aviron ou Rowing Canada Aviron, selon le cas, dans la trousse ou le bulletin de renseignements de la régates.

L'extrait suivant du sommaire sur l'analyse de la compétition de RCA (2007) est repris ici à titre de guide pour aider les comités organisateurs à déterminer le mode de progression approprié :

« Adopter un mode de progression au sein des régates et entre les régates qui encourage la tenue de compétitions « significatives » et de grande qualité pour tous les participants au Canada peu importe leur phase. Créer des divisions pour chacune des épreuves (pour les athlètes de S'entraîner à s'entraîner, Apprendre à faire de la compétition, ceux en formation de S'entraîner à faire de la compétition et Actif pour la vie) où les rameurs de même calibre seraient regroupés (selon des épreuves contre la montre) pour participer aux finales de division. Mettre en place un mécanisme de qualification pour les régates nationales à tous les niveaux (local, régional ou provincial et national) qui permet aux rameurs de progresser au niveau supérieur immédiat selon le calibre. »

Voici les options pour les comités organisateurs de régates :

OPTION 1

Système de progression de la FISA

Veillez vous reporter au Livre des règles de la FISA, annexe 12, textes d'application de la Règle 67 – Système de qualification de la FISA

OPTION 2

Épreuves contre la montre

Pour les règles sur la façon de tenir une épreuve contre la montre, veuillez consulter l'annexe 8 – Règlement relatif aux épreuves contre la montre.

OPTION 3

Meilleurs chronos subséquents

Voici des exemples des meilleurs chronos subséquents (MCS) utilisés lors de Championnats CSSRA :

ANNEXE 1 – OPTIONS EN MATIÈRE DE SYSTÈMES DE PROGRESSION

PLAN A			
Nombre d'inscriptions		Manches du vendredi	Demi-finales du samedi
1	6	Finale	Finale
7	12	2 gagnants de manche + 4 MCS	Finale
13	18	3 gagnants de manche + 3 MCS	Finale
19	24	4 gagnants de manche + 8 MCS	2 demi-finales 3 en finale
25	30	5 gagnants de manche + 7 MCS	2 demi-finales 3 en finale
31	36	6 gagnants de manche + 12 MCS	3 demi-finales 2 en finale
37	42	7 gagnants de manche + 11 MCS	3 demi-finales 2 en finale
43	48	8 gagnants de manche + 10 MCS	3 demi-finales 2 en finale
49	54	9 gagnants de manche + 9 MCS	3 demi-finales 2 en finale
55	60	10 gagnants de manche + 8 MCS	3 demi-finales 2 en finale
61	66	11 gagnants de manche + 7 MCS	3 demi-finales 2 en finale

ANNEXE 1 – OPTIONS EN MATIÈRE DE SYSTÈMES DE PROGRESSION

PLAN B			
Nombre d'inscriptions		Manches du vendredi	Demi-finales du samedi
1	7	Finale	Finale
8	14	2 gagnants de manche + 4 MCS	Finale
15	21	3 gagnants de manche + 3 MCS	Finale
22	28	4 gagnants de manche + 8 MCS	2 demi-finales 3 en finale
29	35	5 gagnants de manche + 7 MCS	2 demi-finales 3 en finale
36	42	6 gagnants de manche + 12 MCS	3 demi-finales 2 en finale
43	49	7 gagnants de manche + 11 MCS	3 demi-finales 2 en finale
50	56	8 gagnants de manche + 10 MCS	3 demi-finales 2 en finale
57	63	9 gagnants de manche + 9 MCS	3 demi-finales 2 en finale

ANNEXE 1 – OPTIONS EN MATIÈRE DE SYSTÈMES DE PROGRESSION

OPTION 4

Progression simple :

- La progression simple consiste à avancer les embarcations des manches, aux demi-finales à la finale selon le nombre d'inscriptions et le classement dans la manche.
- Exemple : 18 inscriptions
- 3 manches de 6 où les 3 premières embarcations de chaque manche se qualifient pour la demi-finale A et B. Les 3 premières embarcations de la demi-finale A et B respectivement se qualifient pour la finale A.

OPTION 5

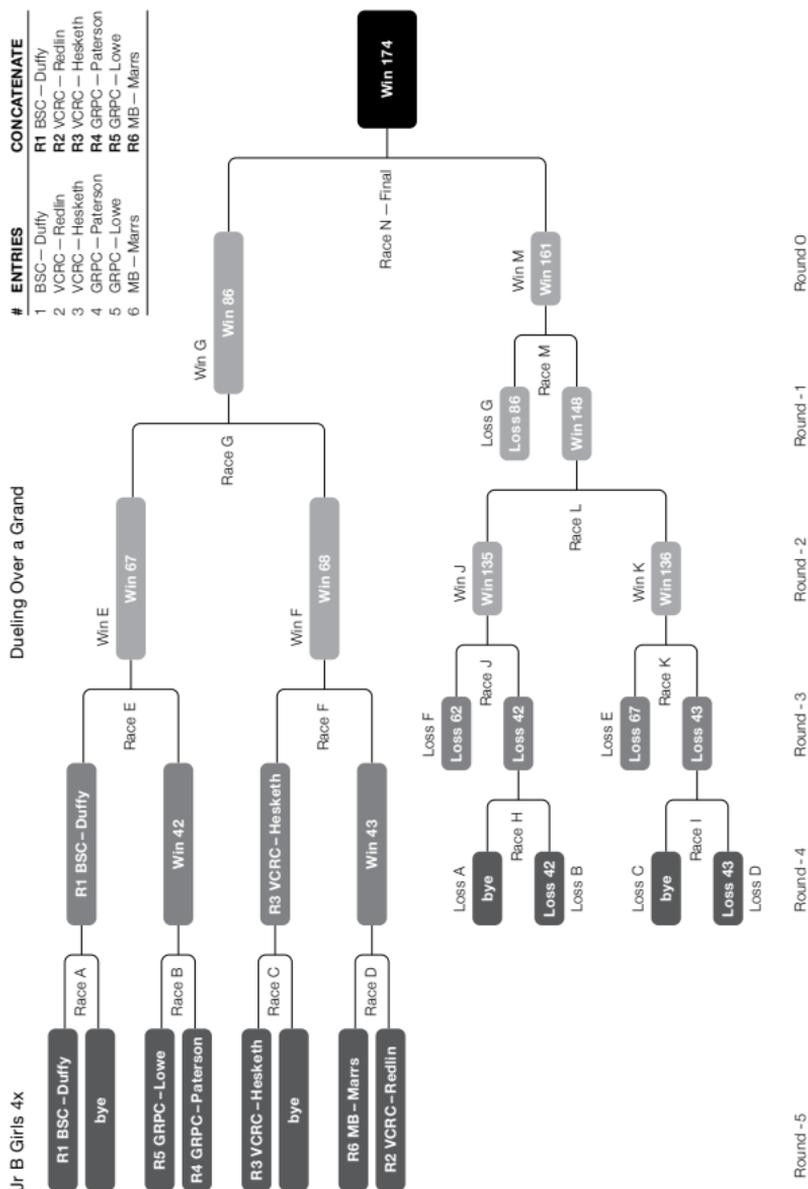
Régate à deux paliers :

- La régata à deux paliers peut se présenter sous de nombreuses formes. Elle varie du scénario à course « simple », grandement utilisé lors des compétitions des collèges américains, à des formes plus élaborées qui se développent au point de constituer une régata. Les régates peuvent devenir très complexes avec plusieurs paliers d'élimination. Une élimination simple ou à deux paliers, une élimination simple ou à deux paliers qui fait chuter l'équipage dans une fourchette inférieure et plus encore. On retrouve l'exemple de la course à deux paliers « Dueling over a grand » qui se tient au Victoria City Rowing Club.
- Si un équipage se présente seul au départ, les autres équipages ne s'étant pas présentés ou ayant été exclus par le starter, l'équipage doit faire une course distincte en ramant à cadence de course. Voir également le point 7.5 Retraits (forfaits).
- Chaque équipage qui a un passe-droit doit effectuer le départ et suivre le parcours à cadence de course.
- Se reporter à l'exemple ci-joint d'une régata à deux paliers (Dual racing).

ANNEXE 1 A – SYSTÈME DE QUALIFICATION DE LA FISA

Voir les textes d'application de la Règle 67 dans le Livre des règles de la FISA.

ANNEXE 1A – COURSE À DEUX PALIERS (DUELING OVER A GRAND)



ANNEXE 1C – EXEMPLES DE CAS OÙ LA COURSE DISTINCTE EST PERMISE

CAS 1

- Il y a deux inscriptions dans le tirage au sort préliminaire (frais d'inscription payés)
- Il y a un retrait (forfait) dans le tirage au sort définitif (frais de retrait payés)
- Résultat : l'épreuve n'a pas lieu

CAS 2

- Il y a deux inscriptions dans le tirage au sort définitif (frais d'inscription payés)
- Un équipage ne se présente pas au départ
- Résultat : course distincte à cadence de course et le temps compte pour la progression ou les résultats finaux

CAS 3

- Il y a deux inscriptions dans le tirage au sort définitif (frais d'inscription payés)
- Un équipage reçoit un carton jaune pour avoir enfreint les règles de circulation et reçoit un deuxième carton jaune puisqu'il est en retard au départ
- Résultat : course distincte à cadence de course et le temps compte pour la progression ou les résultats finaux

CAS 4

- Il y a deux inscriptions dans le tirage au sort définitif (frais d'inscription payés)
- Un équipage excède le poids permis
- Résultat : course distincte à cadence de course et le temps compte pour la progression ou les résultats finaux

ANNEXE 2 – RÈGLEMENT SUR LES COURSES DE TÊTE DE RIVIÈRE

Une tête de rivière est une course où les compétiteurs se disputent la course sur un même parcours, mais où les départs se font successivement. Le format des têtes de rivière est semblable à celui des épreuves contre la montre décrit à l'annexe 8. Le Code de course de RCA s'applique intégralement sauf dans les situations indiquées plus bas.

1. Parcours

- 1.1 La course doit se dérouler sur un parcours suffisamment large pour permettre à un équipage participant de ramer en toute sécurité et d'effectuer des manœuvres de dépassement et permettre la circulation des équipages avant la course et après celle-ci vers la zone d'arrivée ou de départ sans nuire aux équipages en course.
- 1.2 Un système de balisage sur l'eau doit clairement indiquer le parcours et il doit y avoir des marqueurs de distance sur la terre aux endroits appropriés le long du parcours.
- 1.3 Les zones dangereuses, comme les endroits peu profonds, les écueils, les zones étroites et les endroits où le trafic maritime croise le parcours de course, doivent être clairement identifiées aux moyens de balises ou autres marques visibles autant dans une direction que dans l'autre du parcours.
- 1.4 La zone de départ doit prévoir suffisamment d'espace derrière la ligne de départ pour l'accueil et l'organisation de tous les équipages d'une épreuve sans gêner le passage des équipages à la ligne de départ.
- 1.5 La ligne de départ doit être clairement indiquée afin de diriger les équipages vers le départ.
- 1.6 La ligne d'arrivée doit être clairement indiquée.
- 1.7 Il doit y avoir amplement d'espace dans la zone située derrière la ligne d'arrivée pour permettre aux équipages qui ont terminé la course de se diriger vers le quai sans nuire aux équipages en course.
- 1.8 Le plan de circulation sur l'eau et les risques de navigation sur le parcours doivent être affichés bien en vue dans la zone de mise à l'eau.
- 1.9 Le comité organisateur est responsable d'appliquer les directives en matière de sécurité de RCA et de satisfaire aux exigences de sanction de régates de RCA.

ANNEXE 2 – RÈGLEMENT SUR LES COURSES DE TÊTE DE RIVIÈRE

2. Règles propres à la régata

- 2.1** Pour chaque tête de rivière, le comité organisateur doit rédiger et afficher les règles de course régissant le déroulement de la course selon les caractéristiques particulières du parcours. Les règles en question doivent inclure :
- 2.1.1** Le plan de circulation à suivre par les équipages pour la mise à l'eau, le déplacement vers la zone de départ, l'attente au départ, la course même et le déplacement une fois la course terminée.
 - 2.1.2** Les règles de priorité de passage pendant la course, y compris toute circonstance où le dépassement est interdit.
 - 2.1.3** Des secondes de pénalité seront applicables pour toute violation relative au plan de circulation, à la priorité de passage et aux lignes de délimitation du parcours.
 - 2.1.4** Les procédures de départ comprennent l'heure convenue de l'arrivée de l'équipage dans la zone de départ, l'intervalle de départ et les procédures d'organisation du départ.
 - 2.1.5** Les méthodes de communication des directives aux équipages pendant la course.
 - 2.1.6** Le plan du parcours qui indique la zone de départ, la zone d'arrivée, le circuit à suivre pour la mise à l'eau ou le débarquement, l'endroit prévu pour les premiers soins et le circuit de la course. Sur le plan du circuit de course, on indiquera les courbes et toutes les conditions dangereuses connues, les points de repère, les positions prévues des juges et toutes les zones d'interdiction de dépassement.
 - 2.1.7** Le comité organisateur doit prévoir un moyen de communication instantanée comme le walkie-talkie ou le cellulaire entre les juges-arbitres au départ, à l'arrivée et sur l'eau et les surveillants sur le parcours.
 - 2.1.8** Le comité organisateur fournira un numéro d'embarcation ou plaque de proue propre à l'épreuve à toutes les embarcations.
 - 2.1.9** Le comité organisateur est responsable de fournir un système de chronométrage pour la course.

ANNEXE 2 – RÈGLEMENT SUR LES COURSES DE TÊTE DE RIVIÈRE

3. Juges-arbitres

3.1 Afin de satisfaire aux exigences de sanction de régates de RCA, une tête de rivière devra comprendre au moins quatre juges autorisés y compris le juge-arbitre en chef. En général, on affecte les quatre juges à la zone de départ, à la zone d'arrivée, à la commission de contrôle (la zone de mise à l'eau) ainsi que sur l'eau.

3.2 La responsabilité du chronométrage de la course incombe au comité organisateur.

3.3 Pour chaque course, le juge-arbitre en chef de la régates assignera les tâches suivantes aux juges en collaboration avec le président de la régates :

3.3.1 Starter : Le starter sera posté à la ligne de départ et sera responsable de la procédure de départ incluant le maintien de l'ordre et de l'intervalle entre les départs.

3.3.2 Surveillant : Le surveillant est posté dans la zone de départ et est responsable d'organiser les embarcations selon le rang de départ prévu des équipages participants.

3.3.3 Chronométrage : Le préposé au chronométrage est posté à la ligne de départ et enregistre le temps de départ de chaque équipage. Il est nécessaire d'avoir une méthode de chronométrage des courses.

Le juge-arbitre en chef approuve la méthode de chronométrage des courses et doit veiller à ce que le comité organisateur sache comment mettre en œuvre cette méthode afin que la régates soit équitable. Cependant, le comité organisateur est responsable de veiller à l'exactitude des temps des courses. Il doit y avoir au moins un système de chronométrage analogique de secours, en cas de panne du système électronique.

3.3.4 Juges-arbitres sur l'eau ou surveillants : Les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants doivent être postés à des endroits stratégiques le long du parcours et doivent établir des points de repère qui feront en sorte qu'aucun secteur du parcours ne soit à un moment donné hors de vue d'une ou plusieurs embarcations de juges-arbitres sur l'eau ou de surveillants.

ANNEXE 2 – RÈGLEMENT SUR LES COURSES DE TÊTE DE RIVIÈRE

- 3.3.5** En général, les embarcations de juges-arbitres sur l'eau ou de surveillants s'immobiliseront lors du déroulement de la course, mais pourront se déplacer dans les situations d'urgence. Les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants noteront toute violation des règles de la régate, y compris en ce qui a trait au plan de circulation, à la priorité de passage, aux règles de dépassement et aux zones sans dépassement, et signaleront les infractions en question au juge responsable à l'arrivée ou au juge-arbitre en chef qui appliquera la pénalité prévue. Les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants donneront des directives aux équipages pour éviter les accidents et les collisions.
- 3.3.6** Juge à l'arrivée : Le juge à l'arrivée notera l'ordre d'arrivée, surtout dans les cas où un ou plusieurs équipages franchissent la ligne d'arrivée en même temps. Un membre du comité organisateur consignera le temps d'arrivée de chaque équipage.
- 3.3.7** Un ou des surveillants viendront appuyer le travail du juge à l'arrivée.
- 3.3.8** Il y aura un juge-arbitre sur l'eau ou un surveillant dans la zone d'arrivée pour veiller à ce que les équipages ayant terminé leur course s'éloignent en sécurité de la ligne d'arrivée et que les équipages qui retournent aux quais n'interfèrent pas avec les équipages qui terminent la course.

4. Zone de mise à l'eau

- 4.1** La zone de mise à l'eau sera dotée d'un système de communication qui annoncera les mises à jour concernant les heures de départ, la progression et les délais.

5. Le départ

- 5.1** Avant le départ de chaque épreuve, le surveillant, le starter et le préposé au chronométrage vérifieront la présence des équipages inscrits. Tout équipage qui ne se présente pas dans les délais prescrits conformément aux règles de la régate pourrait recevoir un avertissement du surveillant ou du starter ou être exclu.

ANNEXE 2 – RÈGLEMENT SUR LES COURSES DE TÊTE DE RIVIÈRE

6. Pénalité

6.1 Secondes de pénalité : Le comité organisateur peut prévoir dans ses règles de régate l'imposition de pénalités de temps. Ce temps sera ajouté au temps chronométré d'un équipage en cas de violation des règles relatives au plan de circulation, à un droit de passage, aux règles de dépassement ou de non-dépassement et aux lignes de délimitation du parcours.

7. Directives des juges-arbitres

Le départ :

Les équipages se rassemblent dans la zone de départ avec l'aide des surveillants de la zone de départ. Les équipages se placeront dans le bon ordre de départ de la course derrière la ligne de départ pour attendre les directives du starter.

7.1 Voici les consignes qui doivent être données :

7.1.1 Le starter ou le surveillant indique à l'équipage ce qui suit :
« Équipage 1, Alberta, ramez ».

7.1.2 Alors que l'équipage approche de la ligne, le starter dit :
« L'équipage 1, Alberta, s'approche de la ligne ».

7.1.3 Alors que l'équipage passe la ligne, le starter dit :
« Go » ou émet un signal sonore.

7.2 Lorsqu'un équipage franchit la ligne d'arrivée, le juge à l'arrivée dit :
« Cessez de ramer » ou émet le signal sonore de l'arrivée.

7.3 Le juge à l'arrivée prend note de l'ordre d'arrivée de chaque équipage.

ANNEXE 3 – CODE D'AVIRON EN SALLE

- 1. Format :** Le comité organisateur doit respecter les normes et les exigences du présent règlement.
- 2. Ergomètres :** Sans égard au format de course, le comité organisateur (CO) doit fournir des ergomètres identiques à chacun des compétiteurs et doit veiller à ce que le fonctionnement de chacun des ergomètres corresponde aux spécifications du fabricant. Chaque compétiteur doit utiliser l'ergomètre qui lui a été attribué par le CO et ne peut pas choisir l'appareil qu'il utilisera pour la course. Aucun ergomètre ne peut être adapté, sauf pour les rameurs de para-aviron. Le CO doit fournir des ergomètres additionnels dans une salle distincte de la salle de course et ces ergomètres serviront aux exercices de réchauffement des athlètes.
- 3. Ajustement de l'ergomètre :** Les compétiteurs peuvent choisir leur ajustement préféré (p.ex. le facteur de résistance) avant le début de la course. Le réglage ne peut être modifié pendant la course.
- 4. Emplacement des ergomètres :** Le CO désigne une zone de course précise et place les ergomètres dans cette zone de course à une distance d'au moins 41 cm les uns des autres à partir des pieds avant de l'ergomètre. Les ergomètres doivent être à au moins 1,5 mètre du mur le plus près devant la roue d'inertie.
- 5. Tenue vestimentaire :** Les compétiteurs doivent porter des vêtements qui ne gêneront pas le fonctionnement de l'ergomètre.
- 6. Écouteurs :** Pour des raisons de sécurité, les compétiteurs doivent s'abstenir de porter des écouteurs ou tout autre appareil de communication pendant la course. Le port d'un appareil de protection de l'ouïe est permis. Si le compétiteur utilise un appareil de protection de l'ouïe, celui-ci ne peut être utilisé pour la transmission de directives d'entraînement pendant la course (voir la règle 10).
- 7. Définition de compétiteur :** Dans le cadre d'une course d'aviron en salle, le « compétiteur » satisfait à l'un des critères suivants : est un membre d'un club d'aviron, un membre affilié à un club sportif, un membre d'un club de conditionnement physique ou de santé, un étudiant ou un adulte. La définition favorise la participation du plus grand nombre d'athlètes possible conformément au modèle du programme Au Canada, le sport c'est pour la vie et aux objectifs de RCA de développer le sport de l'aviron, et n'est pas conforme à la règle 2.3 de RCA.

ANNEXE 3 – CODE D'AVIRON EN SALLE

- 8. Sécurité :** Le CO doit rédiger un plan d'urgence qui traite des athlètes nécessitant des soins médicaux, du contrôle de la foule et d'autres questions de sécurité. Le plan doit être joint à la demande de sanction. Le CO doit communiquer les procédures d'urgence adéquatement aux bénévoles et aux juges-arbitres avant le début de la compétition.
- 9. Médailles :** Le CO doit indiquer la structure d'attribution des médailles et les critères d'admissibilité pour chacune des catégories de course dans les bulletins qui précéderont la tenue de la compétition.
- 10. Entraînement :** L'accompagnement des athlètes est permis pendant les courses d'aviron en salle, mais les entraîneurs ou les barreurs ne peuvent pas accéder à la zone de course. Les athlètes ne peuvent recevoir de conseils pendant la course au moyen d'un appareil électronique ou d'un appareil de communication, y compris par l'entremise d'écouteurs-boutons portés par l'athlète.
- 11. Juges-arbitres :** Toute compétition d'aviron en salle requiert la présence d'au moins deux juges-arbitres détenant une licence de RCA : l'un d'eux agit comme juge-arbitre en chef et l'autre s'occupe de la pesée.
- 12. Âge des compétiteurs :** Le CO doit publier les catégories d'âge dans la trousse ou le bulletin de renseignements de la régates. Les catégories d'âge de RCA, y compris la classification par âge des maîtres, doivent être appliquées dans la mesure du possible dans le cadre de compétitions nationales d'aviron en salle, sauf si l'épreuve satisfait aux normes de qualification d'une compétition internationale.
- 13. Épreuves poids légers :** Dans le cadre d'une course d'aviron en salle, le CO décidera du poids individuel maximum permis et de l'heure de la pesée, et les publiera dans la trousse ou le bulletin de renseignements de la régates.
- 14. Épreuves de para-aviron :** Pour les courses d'aviron en salle, les athlètes de para-aviron doivent satisfaire aux critères d'admissibilité des régates de para-aviron sur l'eau. Le CO adapte les ergomètres pour les courses de para-aviron.

ANNEXE 3 – CODE D'AVIRON EN SALLE

- 15. Relais :** Quand les règles locales précisent un format de course comprenant un relais, pendant le changement de compétiteur, il est interdit à quiconque de continuer à faire tourner la roue de l'ergomètre dans le but de modifier la distance totale ou le temps enregistré à l'ergomètre.

ANNEXE 4 – SCRIPT DE LA PROCÉDURE DE DÉPART

- 1. But :** Le but de la procédure de départ est de veiller à ce que les barreaux, les rameurs, les équipages, les juges-arbitres sur l'eau et tous les autres juges-arbitres entendent les mêmes formules lors du départ d'une course. Le rôle du starter, du juge au départ, de l'aligneur et du juge-arbitre sur l'eau est décrit dans les parties 10 et 11 du présent Code de course. La procédure de départ vise à aider le starter en ce qui a trait à ce qui est décrit.
- 2. Script :** Ci-dessous se trouvent les mots que les équipages et les autres juges-arbitres présents dans la zone de départ doivent entendre de la part du starter. Il est inutile d'ajouter d'autres paroles, mais des écarts utiles sont permis.
 - 2.1** Le starter doit annoncer la course comme suit : « Huit féminin senior, manche numéro__ (ou demi-finale numéro__ ou finale) ».
 - 2.2** Le starter peut inviter les équipages à entrer dans la zone de départ à n'importe quel moment une fois que tous les équipages de la course précédente sont sortis de la zone de départ. Lorsqu'un équipage est prêt à entrer dans la zone de départ, le starter annonce le couloir des équipages comme suit : Colombie-Britannique, couloir 1. Le starter peut informer l'équipage du temps qu'il reste avant la course, arrondi à la minute près lorsque l'équipage entre dans la zone de départ, mais le starter doit annoncer le temps qu'il reste avant le départ comme suit : « 5 minutes », « 4 minutes », « 3 minutes », « 2 minutes ».
 - 2.3** Deux minutes avant le départ, les équipages doivent être attachés aux pontons de départ. À ce moment-là, le starter :
 - a)** Vérifie le poids des barreaux : « Barreur de la Saskatchewan, est-ce que je peux voir votre poids? Merci. » (Si le barreur doit avoir un poids, mais qu'il ne l'a pas avec lui, le starter communique avec le juge-arbitre en chef.)
 - b)** Vérifie l'uniforme des athlètes et pose la question comme suit : « Rameur 2 de l'Alberta, votre uniforme ». (Si un ou plusieurs membres de l'équipage n'ont pas le bon uniforme, le starter peut remettre un carton jaune à l'équipage.)
 - c)** Annonce tout autre carton jaune : « Ontario, retard au départ, carton jaune ».

ANNEXE 4 – SCRIPT DE LA PROCÉDURE DE DÉPART

3. Le starter vérifie auprès du juge au départ ou de l'aligneur si les équipages sont alignés. Ceux-ci indiquent le bon alignement en levant le drapeau blanc.
4. Le starter s'assure qu'il n'y a rien sur le parcours et que les juges-arbitres sont en position et qu'ils sont prêts à partir.
5. Le starter commence l'appel des équipages en commençant par le couloir 1 : « Colombie-Britannique, Alberta, Manitoba, Ontario, Saskatchewan, Québec ».
6. S'il y a plus d'un équipage d'un même club, il doit ajouter le numéro de couloir comme suit : « Colombie-Britannique couloir 1, Alberta, Manitoba, Ontario, Colombie-Britannique couloir 5, Québec ».
7. Avec feux de circulation
 - a) Le starter revérifie auprès du juge au départ pour s'assurer que les équipages sont alignés et il dit « Attention », avant d'appuyer sur le bouton rouge.
 - b) Le starter appuie ensuite sur le bouton de départ qui active la lumière verte en émettant un signal sonore. Le starter ne prononce aucune parole.
8. Avec drapeau
 - a) Le starter revérifie auprès du juge au départ pour s'assurer que les équipages sont alignés et il dit « Attention », avant de lever le drapeau de départ.
 - b) Il abaisse le drapeau de départ d'un côté et dit « Go » en même temps.

ANNEXE 4 – SCRIPT DE LA PROCÉDURE DE DÉPART

DÉPART RAPIDE

1. Le starter suit les étapes 1 à 4 de la procédure indiquée ci-dessus.
2. Le starter informe les équipages de la tenue d'un départ rapide comme suit : « Ce sera un départ rapide ».
3. Avec feux de circulation
 - a) Plutôt que de procéder à l'appel des équipages, le starter dit : « Départ rapide ».
 - b) Le starter revérifie auprès du juge au départ pour s'assurer que les équipages sont alignés et il dit « Attention », avant d'appuyer sur le bouton rouge.
 - c) Il appuie ensuite sur le bouton de départ qui active la lumière verte en émettant un signal sonore. Le starter ne prononce aucune parole.
4. Avec drapeau
 - a) Plutôt que de procéder à l'appel des équipages le starter dit : « Départ rapide ».
 - b) Le starter revérifie auprès du juge au départ pour s'assurer que les équipages sont alignés et il dit « Attention », avant de lever le drapeau de départ.
 - c) Il abaisse le drapeau de départ d'un côté et dit « Go » en même temps.

ANNEXE 4A – SCRIPT DES ALIGNEURS

Départ flottant

Pour aligner des embarcations lors d'un départ flottant :

1. Adressez-vous à l'équipage en utilisant son numéro de proue.
2. Utilisez des distances linéaires pour expliquer le mouvement requis de l'embarcation vers la proue ou la poupe (1 siège, 2 sièges, ½ ponton, un ponton, ½ embarcation, etc.).
3. Le ton de voix et la portée de la voix doivent être les mêmes, peu importe le couloir de l'équipage auquel vous vous adressez.
4. Utilisez un vocabulaire uniforme :
 - a) Pour que l'équipage se déplace vers la proue : « Un petit coup en ramant (+ une distance linéaire, comme un ponton) ».
 - b) Pour que l'équipage se déplace vers la poupe : « Un petit coup en déramant (+ une distance linéaire, comme un siège) ».
 - c) Pour que l'embarcation se laisse dériver : « Laissez glisser ».
 - d) Pour que l'embarcation s'arrête : « Pelles au carré dans l'eau ».
 - e) Pour que la proue se déplace de côté, en cas de vent transversal : « Des petits coups (d'un côté, comme à bâbord) ».
 - f) S'il y a lieu, levez le drapeau blanc ou dites au starter : « Équipages alignés ».

Départ avec teneurs de bateaux

Pour aligner des embarcations lors d'un départ avec teneurs de bateaux :

1. Adressez-vous aux teneurs de bateaux en utilisant le numéro de couloir (p.ex. couloir 1).
2. Dites « vers l'extérieur » pour que le teneur de bateau pousse l'embarcation loin de lui : « Couloir 1, vers l'extérieur ».
3. Dites « vers l'intérieur » pour que le teneur de bateau tire l'embarcation vers lui : « Couloir 2, vers l'intérieur ».
4. Dites « Arrêtez » lorsque l'embarcation est dans la position désirée.

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS EN FONCTION DE L'ÂGE POUR LA CATÉGORIE DES MAÎTRES

Ci-dessous se trouvent des options que peuvent utiliser les comités organisateurs pour calculer les temps ajustés en fonction de l'âge pour la catégorie des maîtres.

1. Système d'ajustement des temps en fonction de l'âge pour la catégorie des maîtres aux Henley

Le système utilise l'âge moyen de chaque catégorie ainsi que le temps associé à cet âge, conformément au système actuel de Garrett. Le temps ajusté selon l'âge est seulement attribué à une catégorie d'âge et non aux individus dans chaque catégorie. Par conséquent, si l'âge d'un rameur correspond à la catégorie C et que ce rameur est inscrit dans la catégorie C d'une épreuve, il n'aura pas d'ajustement de temps puisqu'il concourt dans sa catégorie d'âge.

Si un équipage ou un skiffeur choisit de s'inscrire à une course dans une catégorie d'âge plus jeune, il n'aura pas d'ajustement de temps puisque c'est lui qui a décidé de participer à l'épreuve de cette catégorie.

Le système d'ajustement des temps pour la catégorie des maîtres aux Henley est seulement utilisé lorsque le comité organisateur de la régata combine des épreuves. Par exemple, pour l'épreuve M1x, il y a des rameurs qui correspondent aux catégories d'âge F, G, H et I. Ainsi, « F » aurait un temps ajusté de 0 (c'est-à-dire que son temps d'arrivée correspondrait à celui indiqué au chrono). Pour le rameur de la catégorie « G », 9,98 secondes seraient soustraites de son temps d'arrivée (calculé dans le tableau ci-dessous en soustrayant 20.24 de 30.32). De même, pour le rameur de la catégorie « H », 24,68 secondes seraient soustraites de son temps d'arrivée et pour le rameur de la catégorie « I », 39,38 secondes seraient soustraites de son temps d'arrivée. S'il s'agissait d'une épreuve éliminatoire, qu'il y avait deux manches et qu'aucun skiffeur de catégorie F ne passait en finale, le groupe d'âge le plus jeune serait à 0 et les temps ajustés seraient appliqués aux autres concurrents de manière semblable à ce qui est décrit ci-dessus.

Les temps ajustés selon l'âge devraient être ajustés juste avant la publication du tirage final pour tenir compte des annulations.

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS EN FONCTION DE L'ÂGE POUR LA CATÉGORIE DES MAÎTRES

Catégorie d'âge	Type dembarcations	Hommes (sec)	Femmes (sec)	Mixte (sec)
AA	8 & 4x	0,00	0,00	0,00
A	8 & 4x	0,54	0,94	0,74
B	8 & 4x	1,63	2,81	2,22
C	8 & 4x	2,58	4,45	3,52
D	8 & 4x	5,34	9,13	7,22
E	8 & 4x	10,86	18,49	14,62
F	8 & 4x	16,39	27,85	22,02
G	8 & 4x	24,46	37,21	30,90
H	8 & 4x	36,36	46,57	42,00
I	8 & 4x	48,26	55,93	53,10
 				
AA	2x & 4+	0,00	0,00	0,00
A	2x & 4+	0,61	1,06	0,82
B	2x & 4+	1,82	3,17	2,46
C	2x & 4+	2,89	5,02	3,90
D	2x & 4+	5,97	10,30	8,00
E	2x & 4+	12,14	20,86	16,20
F	2x & 4+	18,32	31,42	24,40
G	2x & 4+	27,34	41,98	34,24
H	2x & 4+	40,64	52,54	46,54
I	2x & 4+	53,94	63,10	58,84

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS EN FONCTION DE L'ÂGE POUR LA CATÉGORIE DES MAÎTRES

Catégorie d'âge	Type debarcations	Hommes (sec)	Femmes (sec)
AA	1x & 2-	0,00	0,00
A	1x & 2-	0,67	1,13
B	1x & 2-	2,02	3,38
C	1x & 2-	3,19	5,36
D	1x & 2-	6,59	11,00
E	1x & 2-	13,42	22,28
F	1x & 2-	20,24	33,56
G	1x & 2-	30,22	44,84
H	1x & 2-	44,92	56,12
I	1x & 2-	59,62	67,40
J	1x	74,32	78,68

2. Système de Garrett pour l'ajustement des temps en fonction de l'âge pour la catégorie des maîtres

Temps ajustés en fonction de l'âge
pour la catégorie des maîtres de RCA 2017
John Garrett
Club d'aviron de Victoria

Ces temps ajustés sont basés sur 15 % des meilleurs temps d'arrivée sur 1000 mètres des finales des Championnats des maîtres des États-Unis et des Championnats du monde des maîtres de la FISA. Ils représentent la performance de rameurs qui ont décidé de s'inscrire dans la catégorie des maîtres. Il peut y avoir des rameurs élités plus rapides dans les groupes d'âge AA, A et B.

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS EN FONCTION DE L'ÂGE POUR LA CATÉGORIE DES MAÎTRES

Les temps alloués visent à offrir aux équipages plus âgés une chance égale de remporter une épreuve lorsqu'ils participent à une course dans la catégorie d'âge FISA plus jeune suivante. Ils ont été établis pour minimiser la corrélation entre l'âge et l'ordre de classement. Ils ne compenseront pas les différences en matière d'entraînement, de compétences et d'attitude.

Les temps peuvent être calculés d'une des trois manières suivantes :

- 1. Utilisation du « temps normal ».** Pour les courses qui se déroulent dans de bonnes conditions sur un parcours de 1000 mètres, le processus peut être simplifié en utilisant les « allocations cumulées » calculées à partir du « temps normal » pour chaque type d'embarcation. Pour chaque embarcation dans une course, il faut soustraire « l'allocation cumulée » appropriée à l'âge de l'équipage et au type d'embarcation des temps d'arrivée bruts pour calculer le temps ajusté pour cette embarcation.
- 2. Utilisation des tableaux de « ratios cumulatifs ».** Le temps alloué pour chaque embarcation dans une course est calculé en déterminant le « ratio cumulatif » pour l'âge moyen de l'équipage et en multipliant ce chiffre par le temps le plus rapide pour ce type d'embarcation (p. ex. W 2-) pour cette régate, exprimé en secondes. Cela est utile dans les cas où le « temps normal » n'est pas représentatif, notamment si le débit fluvial est différent ou si la longueur du parcours n'est pas de 1000 mètres. Cette allocation de temps est alors soustraite du temps d'arrivée brut pour chaque embarcation pour calculer le temps ajusté.
- 3. Utilisation des formules linéaires.** Le chiffre obtenu devrait être le même que celui de l'option 1 ci-dessus.

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS

		Men					
			M1x,M2-	M2x,M4+	M4-	M4x,M8+	
		increase/ year in ratio to standard time	sec/yr if standard time in seconds is				
Standard time (seconds)			210	190	180	170	
handicap 21-26			-0.006	-1.26	-1.14	-1.08	-1.02
handicap 27-49			0.0008	0.168	0.152	0.144	0.136
handicap 50-64			0.0065	1.365	1.235	1.17	1.105
handicap 65+			0.014	2.94	2.66	2.52	2.38
FISA	Age	cumulative ratio to standard time (-1.00)	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	
AA	21	0.036	7.6	6.8	6.5	6.1	
AA	22	0.030	6.3	5.7	5.4	5.1	
AA	23	0.024	5.0	4.6	4.3	4.1	
AA	24	0.018	3.8	3.4	3.2	3.1	
AA	25	0.012	2.5	2.3	2.2	2.0	
AA	26	0.006	1.3	1.1	1.1	1.0	
A	27	0.000	0.0	0.0	0.0	0.0	
A	28	0.001	0.2	0.2	0.1	0.1	
A	29	0.002	0.3	0.3	0.3	0.3	
A	30	0.002	0.5	0.5	0.4	0.4	
A	31	0.003	0.7	0.6	0.6	0.5	
A	32	0.004	0.8	0.8	0.7	0.7	
A	33	0.005	1.0	0.9	0.9	0.8	
A	34	0.006	1.2	1.1	1.0	1.0	
A	35	0.006	1.3	1.2	1.2	1.1	
B	36	0.007	1.5	1.4	1.3	1.2	
B	37	0.008	1.7	1.5	1.4	1.4	
B	38	0.009	1.8	1.7	1.6	1.5	
B	39	0.010	2.0	1.8	1.7	1.6	
B	40	0.010	2.2	2.0	1.9	1.8	
B	41	0.011	2.4	2.1	2.0	1.9	
B	42	0.012	2.5	2.3	2.2	2.0	
C	43	0.013	2.7	2.4	2.3	2.2	
C	44	0.014	2.9	2.6	2.4	2.3	
C	45	0.014	3.0	2.7	2.6	2.4	
C	46	0.015	3.2	2.9	2.7	2.6	
C	47	0.016	3.4	3.0	2.9	2.7	
C	48	0.017	3.5	3.2	3.0	2.9	
C	49	0.018	3.7	3.3	3.2	3.0	
D	50	0.018	3.9	3.5	3.3	3.1	
D	51	0.025	5.2	4.7	4.5	4.2	
D	52	0.031	6.6	6.0	5.7	5.3	
D	53	0.038	8.0	7.2	6.8	6.4	
D	54	0.044	9.3	8.4	8.0	7.5	

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS

FISA	Age	Men				
		cumulative ratio to standard time (-1.00)	M1x,M2- cumulative allowance, seconds	M2x,M4+ cumulative allowance, seconds	M4- cumulative allowance, seconds	M4x,M8+ cumulative allowance, seconds
E	55	0.051	10.7	9.7	9.2	8.7
E	56	0.057	12.1	10.9	10.3	9.8
E	57	0.064	13.4	12.1	11.5	10.9
E	58	0.070	14.8	13.4	12.7	12.0
E	59	0.077	16.1	14.6	13.8	13.1
F	60	0.083	17.5	15.8	15.0	14.2
F	61	0.090	18.9	17.1	16.2	15.3
F	62	0.096	20.2	18.3	17.4	16.4
F	63	0.103	21.6	19.6	18.5	17.5
F	64	0.109	23.0	20.8	19.7	18.6
G	65	0.116	24.3	22.0	20.9	19.7
G	66	0.130	27.3	24.7	23.4	22.1
G	67	0.144	30.2	27.3	25.9	24.5
G	68	0.158	33.2	30.0	28.4	26.8
G	69	0.172	36.1	32.7	30.9	29.2
H	70	0.186	39.0	35.3	33.5	31.6
H	71	0.200	42.0	38.0	36.0	34.0
H	72	0.214	44.9	40.6	38.5	36.4
H	73	0.228	47.9	43.3	41.0	38.7
H	74	0.242	50.8	46.0	43.5	41.1
I	75	0.256	53.7	48.6	46.1	43.5
I	76	0.270	56.7	51.3	48.6	45.9
I	77	0.284	59.6	53.9	51.1	48.3
I	78	0.298	62.6	56.6	53.6	50.6
I	79	0.312	65.5	59.3	56.1	53.0
J	80	0.326	68.4	61.9	58.7	55.4
J	81	0.340	71.4	64.6	61.2	57.8
J	82	0.354	74.3	67.2	63.7	60.2
J	83	0.368	77.3	69.9	66.2	62.5
J	84	0.382	80.2	72.6	68.7	64.9
K	85	0.396	83.1	75.2	71.3	67.3

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS

		Women				
		W1x,W 2-	W2x,W4+	W4-	W4x,W8+	
		increase /year in ratio to standard time	sec/yr if standard time in seconds is			
Standard time (seconds)			235	205	210	195
handicap 21-26		-0.006	-1.175	-1.025	-1.05	-0.975
handicap 27-42		0.0007	0.1645	0.1435	0.147	0.1365
handicap 43-59		0.0049	1.1515	1.0045	1.029	0.9555
handicap 60+		0.011	2.585	2.255	2.31	2.145
FISA	Age	cumulative ratio to standard time (-1.00)	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds
AA	21	0.030	7.1	6.2	6.3	5.9
AA	22	0.025	5.9	5.1	5.3	4.9
AA	23	0.020	4.7	4.1	4.2	3.9
AA	24	0.015	3.5	3.1	3.2	2.9
AA	25	0.010	2.4	2.1	2.1	2.0
AA	26	0.005	1.2	1.0	1.1	1.0
A	27	0.000	0.0	0.0	0.0	0.0
A	28	0.001	0.2	0.1	0.1	0.1
A	29	0.001	0.3	0.3	0.3	0.3
A	30	0.002	0.5	0.4	0.4	0.4
A	31	0.003	0.7	0.6	0.6	0.5
A	32	0.004	0.8	0.7	0.7	0.7
A	33	0.004	1.0	0.9	0.9	0.8
A	34	0.005	1.2	1.0	1.0	1.0
A	35	0.006	1.3	1.1	1.2	1.1
B	36	0.006	1.5	1.3	1.3	1.2
B	37	0.007	1.6	1.4	1.5	1.4
B	38	0.008	1.8	1.6	1.6	1.5
B	39	0.008	2.0	1.7	1.8	1.6
B	40	0.009	2.1	1.9	1.9	1.8
B	41	0.010	2.3	2.0	2.1	1.9
B	42	0.011	2.5	2.2	2.2	2.0
C	43	0.015	3.6	3.2	3.2	3.0
C	44	0.020	4.8	4.2	4.3	4.0
C	45	0.025	5.9	5.2	5.3	4.9
C	46	0.030	7.1	6.2	6.3	5.9
C	47	0.035	8.2	7.2	7.4	6.8
C	48	0.040	9.4	8.2	8.4	7.8
C	49	0.045	10.5	9.2	9.4	8.7
D	50	0.050	11.7	10.2	10.4	9.7
D	51	0.055	12.8	11.2	11.5	10.6
D	52	0.060	14.0	12.2	12.5	11.6
D	53	0.064	15.1	13.2	13.5	12.6
D	54	0.069	16.3	14.2	14.6	13.5

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS

FISA	Age	Women				
		cumulative ratio to standard time (-1.00)	W1x,W 2-	W2x,W4+	W4-	W4x,W8+
			cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds
E	55	0.074	17.4	15.2	15.6	14.5
E	56	0.079	18.6	16.2	16.6	15.4
E	57	0.084	19.7	17.2	17.6	16.4
E	58	0.089	20.9	18.2	18.7	17.3
E	59	0.094	22.0	19.2	19.7	18.3
F	60	0.105	23.5	20.5	21.0	19.5
F	61	0.116	26.1	22.7	23.3	21.6
F	62	0.127	28.6	25.0	25.6	23.8
F	63	0.138	31.2	27.2	27.9	25.9
F	64	0.149	33.8	29.5	30.2	28.1
G	65	0.160	36.4	31.8	32.5	30.2
G	66	0.171	39.0	34.0	34.8	32.4
G	67	0.182	41.6	36.3	37.1	34.5
G	68	0.193	44.2	38.5	39.5	36.6
G	69	0.204	46.7	40.8	41.8	38.8
H	70	0.215	49.3	43.0	44.1	40.9
H	71	0.226	51.9	45.3	46.4	43.1
H	72	0.237	54.5	47.5	48.7	45.2
H	73	0.248	57.1	49.8	51.0	47.4
H	74	0.259	59.7	52.0	53.3	49.5
I	75	0.270	62.3	54.3	55.6	51.7
I	76	0.281	64.8	56.6	57.9	53.8
I	77	0.292	67.4	58.8	60.2	55.9
I	78	0.303	70.0	61.1	62.6	58.1
I	79	0.314	72.6	63.3	64.9	60.2
J	80	0.325	75.2	65.6	67.2	62.4
J	81	0.336	77.8	67.8	69.5	64.5
J	82	0.347	80.3	70.1	71.8	66.7
J	83	0.358	82.9	72.3	74.1	68.8
J	84	0.369	85.5	74.6	76.4	71.0
K	85	0.380	88.1	76.9	78.7	73.1

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS

		Mixed				
		Mixed 2-		Mixed 2x, 4+	Mixed 4-	Mixed 4x, 8+
		increase /year in ratio to standard time	sec/yr if standard time in seconds is			
Standard time (seconds)			225	205	195	185
handicap 21-26		-0.0055	-1.24	-1.13	-1.07	-1.02
handicap 27-49		0.0014	0.32	0.29	0.27	0.26
handicap 50-64		0.0067	1.51	1.37	1.31	1.24
handicap 65+		0.012	2.70	2.46	2.34	2.22
FISA	Age	cumulative ratio to standard time (-1.00)	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds
AA	21	0.033	7.4	6.8	6.4	6.1
AA	22	0.028	6.2	5.6	5.4	5.1
AA	23	0.022	5.0	4.5	4.3	4.1
AA	24	0.017	3.7	3.4	3.2	3.1
AA	25	0.011	2.5	2.3	2.1	2.0
AA	26	0.006	1.2	1.1	1.1	1.0
A	27	0.000	0.0	0.0	0.0	0.0
A	28	0.001	0.3	0.3	0.3	0.3
A	29	0.003	0.6	0.6	0.5	0.5
A	30	0.004	0.9	0.9	0.8	0.8
A	31	0.006	1.3	1.1	1.1	1.0
A	32	0.007	1.6	1.4	1.4	1.3
A	33	0.008	1.9	1.7	1.6	1.6
A	34	0.010	2.2	2.0	1.9	1.8
A	35	0.011	2.5	2.3	2.2	2.1
B	36	0.013	2.8	2.6	2.5	2.3
B	37	0.014	3.2	2.9	2.7	2.6
B	38	0.015	3.5	3.2	3.0	2.8
B	39	0.017	3.8	3.4	3.3	3.1
B	40	0.018	4.1	3.7	3.5	3.4
B	41	0.020	4.4	4.0	3.8	3.6
B	42	0.021	4.7	4.3	4.1	3.9
C	43	0.022	5.0	4.6	4.4	4.1
C	44	0.024	5.4	4.9	4.6	4.4
C	45	0.025	5.7	5.2	4.9	4.7
C	46	0.027	6.0	5.5	5.2	4.9
C	47	0.028	6.3	5.7	5.5	5.2
C	48	0.029	6.6	6.0	5.7	5.4
C	49	0.031	6.9	6.3	6.0	5.7
D	50	0.032	7.2	6.6	6.3	6.0
D	51	0.039	8.8	8.0	7.6	7.2
D	52	0.046	10.3	9.3	8.9	8.4
D	53	0.052	11.8	10.7	10.2	9.7
D	54	0.059	13.3	12.1	11.5	10.9

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS

FISA	Age	Mixed				
		Mixed 2-		Mixed 2x, 4+	Mixed 4-	Mixed 4x, 8+
		cumulative ratio to standard time (-1.00)	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds	cumulative allowance, seconds
E	55	0.066	14.8	13.5	12.8	12.2
E	56	0.072	16.3	14.8	14.1	13.4
E	57	0.079	17.8	16.2	15.4	14.6
E	58	0.086	19.3	17.6	16.7	15.9
E	59	0.093	20.8	19.0	18.0	17.1
F	60	0.099	22.3	20.3	19.3	18.4
F	61	0.106	23.8	21.7	20.7	19.6
F	62	0.113	25.3	23.1	22.0	20.8
F	63	0.119	26.8	24.5	23.3	22.1
F	64	0.126	28.4	25.8	24.6	23.3
G	65	0.133	29.9	27.2	25.9	24.5
G	66	0.145	32.6	29.7	28.2	26.8
G	67	0.157	35.3	32.1	30.6	29.0
G	68	0.169	38.0	34.6	32.9	31.2
G	69	0.181	40.7	37.0	35.2	33.4
H	70	0.193	43.4	39.5	37.6	35.6
H	71	0.205	46.1	42.0	39.9	37.9
H	72	0.217	48.8	44.4	42.3	40.1
H	73	0.229	51.5	46.9	44.6	42.3
H	74	0.241	54.2	49.3	46.9	44.5
I	75	0.253	56.9	51.8	49.3	46.7
I	76	0.265	59.6	54.3	51.6	49.0
I	77	0.277	62.3	56.7	54.0	51.2
I	78	0.289	65.0	59.2	56.3	53.4
I	79	0.301	67.7	61.6	58.6	55.6
J	80	0.313	70.4	64.1	61.0	57.8
J	81	0.325	73.1	66.6	63.3	60.1
J	82	0.337	75.8	69.0	65.7	62.3
J	83	0.349	78.5	71.5	68.0	64.5
J	84	0.361	81.2	73.9	70.3	66.7
K	85	0.373	83.9	76.4	72.7	68.9

ANNEXE 5 – OPTIONS D'AJUSTEMENT DES TEMPS

Seconds per year of age difference (older - younger) by boat type, based on Standard Times over 1000m

Men		Boat type	M1x	M2-	M2x	M4+	M4-	M4x	M8+
	Standard time, seconds		210	210	190	190	180	170	170
	Ages	RSA							
	21-26	AA	-1.26	-1.26	-1.14	-1.14	-1.08	-1.02	-1.02
	27-49	A,B,C	0.17	0.17	0.15	0.15	0.14	0.14	0.14
	50-64	D,E,F	1.37	1.37	1.24	1.24	1.17	1.11	1.11
	65+	G,H,I,J	2.94	2.94	2.66	2.66	2.52	2.38	2.38
Women		Boat type	W1x	W2-	W2x	W4+	W4-	W4x	W8+
	Standard time, seconds		235	235	205	205	210	195	195
	Ages	RSA							
	21-26	AA	-1.18	-1.18	-1.03	-1.03	-1.05	-0.98	-0.98
	27-42	A,B	0.16	0.16	0.14	0.14	0.15	0.14	0.14
	43-59	C,D,E	1.15	1.15	1.00	1.00	1.03	0.96	0.96
	60+	F,G,H,I,J	2.59	2.59	2.26	2.26	2.31	2.15	2.15
Mixed		Boat type	Mix 1x	Mix 2-	Mix 2x	Mix 4+	Mix 4-	Mix 4x	Mix 8+
	Standard time, seconds			225	205	205	195	185	185
	Ages	RSA							
	21-26	AA	na	-1.24	-1.13	-1.13	-1.07	-1.02	-1.02
	27-49	A,B,C	na	0.32	0.29	0.29	0.27	0.26	0.26
	50-64	D,E,F	na	1.51	1.37	1.37	1.31	1.24	1.24
	65+	G,H,I,J	na	2.70	2.46	2.46	2.34	2.22	2.22

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

PARTIE 1 – PORTÉE

1.1 Aviron, embarcations et régates

Une régata d'aviron de mer est une régata dans le cadre de laquelle tous les compétiteurs utilisent des embarcations d'aviron de mer au sens où l'entend le présent règlement et dans le cadre de laquelle le parcours est situé en mer ou sur un grand plan d'eau intérieur et conformément au présent règlement.

Le présent règlement s'applique aux régates d'aviron de mer et aux régates de Championnats canadiens d'aviron de mer conjointement avec le Code de course de RCA, et sans l'exclure. Les règles énoncées dans le Code de course de RCA destinées à être appliquées à toutes les régates (comme les règles relatives aux inscriptions, à la sanction, à la sécurité ou à l'équité) s'appliquent aux régates de mer et les règles qui s'appliquent aux régates de Championnats canadiens d'aviron s'appliquent aux régates des Championnats canadiens d'aviron de mer.

PARTIE 2 – COMPÉTITEURS

2.1 Catégorie d'âge

La catégorie d'âge des rameurs suivante est la seule reconnue par RCA pour l'aviron de mer :

1. Senior

PARTIE 3 – ÉQUIPEMENT

3.1 Catégories d'embarcations

Les épreuves suivantes entrent dans le cadre des régates d'aviron de mer :

- **Hommes (M)** – C1x, C2x, C4x+, C4+
- **Femmes (W)** – C1x, C2x, C4x+, C4+
- **Mixte (Mixed)** – C2x, C4x+, C4+

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

PARTIE 4 – Embarcations et construction

4.1 Fabrication d'embarcations et d'équipement d'aviron de mer

Les embarcations d'aviron de mer utilisées dans le cadre des régates d'aviron de mer de RCA doivent être conformes aux normes de construction énoncées dans les règles des compétitions d'aviron de mer de la FISA.

Dans les embarcations d'aviron de mer, tous les rameurs doivent être assis en ligne le long de l'axe de l'embarcation et toutes les embarcations avec barreur doivent être conçues de façon à ce que le barreur puisse être assis bien droit à la poupe de l'embarcation.

En plus de respecter les normes de flottaison énumérées dans les lignes directrices de la FISA pour la pratique sécuritaire de l'aviron, conformément à la règle 3.8 du Code de course de RCA, les embarcations d'aviron de mer doivent être munies de trois (3) compartiments étanches. Ces compartiments peuvent comprendre des écoutes étanches ou orifices d'accès à ces espaces. Les embarcations doivent être conçues et fabriquées de sorte que la coque puisse s'autovider, ce qui signifie que s'il y a de l'eau dans l'embarcation, cette eau sera automatiquement évacuée par un vide-vite avec le mouvement de l'embarcation ou par un plancher ouvert à l'arrière de l'embarcation.

4.2 Exigences liées à l'aviron de mer

Toutes les embarcations doivent respecter les exigences de sécurité établies par la FISA et toute autre exigence établie par une autorité nationale, régionale ou locale pour participer à une régates d'aviron de mer, notamment les exigences minimales suivantes :

1. Les embarcations doivent respecter les normes de flottaison de base énoncées dans la règle 3.8 de RCA et les normes de construction énoncées à l'annexe 22 des règles de la FISA.
2. Les embarcations doivent être munies d'un vêtement de flottaison individuel (VFI) pour chaque membre de l'équipage, le VFI devant satisfaire aux normes canadiennes reconnues. Les barreurs doivent porter un VFI en tout temps dans l'embarcation.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

3. Les embarcations doivent être munies d'un œillet de remorquage situé approximativement à 100 mm au-dessus de la ligne de flottaison à la proue avec une corde de flottaison de 15 m. L'œillet de remorquage et la corde doivent être suffisamment solides pour permettre le remorquage sécuritaire d'une embarcation submergée avec tous les membres de l'équipage à bord et dans des conditions venteuses et où la mer est très agitée. L'extrémité libre de la corde doit être à portée de main d'un rameur qui pourra la lancer à l'embarcation de sauvetage au besoin.
4. Tout lest doit être fixé de manière sécuritaire à la structure de l'embarcation.
5. Pendant les courses d'aviron de mer, pour des raisons de sécurité, chaque embarcation doit pouvoir transporter du matériel radio ou de télécommunication comme le permet ou l'exige le comité organisateur ou toute autre autorité maritime pour ce type d'événement.
6. Le jury peut, à sa discrétion, refuser qu'une embarcation ou qu'un équipage aille sur l'eau ou que l'équipage participe à la régates s'il croit que l'embarcation n'est pas sécuritaire.

4.3 Numéros d'enregistrement d'embarcation

Toutes les embarcations utilisées dans le cadre d'une régates d'aviron de mer doivent être enregistrées auprès du comité organisateur avant d'être mises à l'eau, soit pour l'entraînement ou la compétition, et doivent être munies d'un numéro d'enregistrement qui permet de les identifier. Le numéro de chaque embarcation doit être visible des deux côtés de la proue de la manière décrite ci-dessous à des fins d'identification et de sécurité. L'enregistrement relève de la responsabilité de l'association provinciale d'aviron ou du club au nom de laquelle ou duquel l'équipage est inscrit, et de l'équipage en question. Un équipage qui n'enregistre pas son embarcation conformément au présent règlement ou dont le numéro d'enregistrement n'est pas affiché correctement en tout temps au cours de la régates peut être pénalisé.

Les lettres ou numéros individuels qui forment le numéro d'enregistrement de l'embarcation doivent être d'au moins 20 cm de haut et d'une couleur contrastante par rapport à l'arrière-plan.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

4.4 Numéros de course d'équipage

Si plusieurs équipages utilisent la même embarcation, chaque équipage doit veiller à ce que son numéro de course d'équipage soit visible en plus du numéro d'enregistrement de l'embarcation.

Dans le cadre des courses qui se terminent sur la plage et où au moins un membre de l'équipage doit sortir de l'embarcation pour traverser la ligne d'arrivée à pied, chaque membre qui traverse la ligne d'arrivée doit avoir son numéro d'équipage visible sur lui.

PARTIE 5 – PARCOURS

5.1 Caractéristiques et plan

Le parcours de course des régates d'aviron de mer doit offrir, dans la mesure du possible, des conditions de course justes et équitables à tous les équipages. La largeur du parcours à la ligne de départ doit être suffisante pour que tous les équipages puissent partir en même temps pour chaque épreuve (sauf s'il y a manche préliminaire, le cas échéant, les équipages auront alors été informés du processus au moment de leur inscription).

Dans la mesure du possible, le comité organisateur doit concevoir le parcours de sorte que la course et les embarcations puissent être vues par les spectateurs sur la rive. Au moment d'élaborer le plan du parcours, le comité organisateur doit tirer profit de la direction du vent et des vagues, ainsi que des caractéristiques côtières et des plages. Cela peut signifier que le départ ou l'arrivée aura lieu sur une plage.

La longueur du parcours est définie à la règle 5.4 du présent document.

Le parcours peut être linéaire, rectangulaire, triangulaire, en forme de W ou de M, de point à point ou d'une autre forme acceptable selon l'emplacement.

Pour des raisons de sécurité, le plan du parcours doit être conçu de sorte que les embarcations ne se déplacent pas en direction opposée sur le même plan d'eau.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

Le parcours peut être effectué plus d'une fois. En principe, il ne devrait pas y avoir de marqueur de virage à moins d'un (1) kilomètre du départ si l'angle de virage à ce marqueur est de plus de 45 degrés.

Si des manches préliminaires sont prévues, le parcours utilisé pour ces manches peut être différent d'une manche à l'autre, mais la distance du parcours pour ces manches doit être la même que la distance du parcours de course et les conditions de course de chaque parcours pendant la journée doivent être semblables.

5.2 Marqueurs de parcours

- a) Un plan des parcours indiquant l'emplacement de tous les marqueurs avec une description du marqueur et sa position GPS doit être inclus dans l'avis de la régata et dans les instructions fournies à tous les équipages à leur arrivée à la régata. Le plan doit également être affiché à la commission de contrôle.
- b) Pour des raisons de sécurité, lorsque des bouées sont utilisées pour marquer un virage, le comité organisateur doit, dans la mesure du possible, utiliser des bouées flottantes de type marqueur plutôt que des bouées d'amarrage ou des balises.
- c) Le comité organisateur doit prendre toutes les précautions nécessaires au moment de placer les marqueurs et de définir le parcours pour éviter que les embarcations ne s'échouent en eau peu profonde, en indiquant notamment ces endroits et en plaçant des bouées d'avertissement aux endroits appropriés.

5.3 Ligne de départ et ligne d'arrivée

- a) La ligne de départ et la ligne d'arrivée doivent être marquées visuellement par l'alignement de deux repères terrestres ou bouées.
- b) La ligne de départ et la ligne d'arrivée doivent en principe être placées de manière perpendiculaire au parcours à suivre ou en fonction du prochain virage ou du virage précédent, respectivement.
- c) Pour toutes les courses, sauf pour les courses contre la montre, la ligne de départ doit être suffisamment large pour permettre à tous les compétiteurs de s'aligner et de partir en même temps.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

- d)** La ligne d'arrivée peut être sur l'eau ou, là où les installations le permettent, sur la plage. Dans le cas d'une arrivée sur la plage, l'arrivée peut être constituée d'une ligne d'arrivée ou d'un drapeau situé à un endroit désigné sur la plage. Un équipage a terminé sa course lorsqu'au moins un membre de l'équipage a traversé la ligne ou touché le drapeau, selon ce qui est requis.

5.4 Longueur du parcours

- a)** La distance de parcours peut varier de régates en régates puisque, en principe, il n'y a aucune distance de parcours précise. Toutefois, la longueur du parcours doit être indiquée à tous les participants dans la trousse de renseignements de la régate. La distance du parcours peut être modifiée par le juge-arbitre en chef en cas de mauvaises conditions météorologiques, après consultation avec le comité organisateur.
- b)** Championnats d'aviron de mer de RCA : En principe, la distance de parcours doit être de 6 à 8 km et doit être la même pour les hommes et les femmes. La distance peut varier selon différents facteurs liés au site des championnats, notamment les mesures de sécurité, les conditions météorologiques, l'emplacement des marqueurs de course, la visibilité des spectateurs et les installations de départ et d'arrivée. En cas de mauvaises conditions météorologiques, la distance peut être modifiée par le juge-arbitre en chef après consultation avec le président de la régate et le comité organisateur.

5.5 Nombre de couloirs

Dans le cadre d'une régate d'aviron de mer, il n'y a habituellement pas de limite quant au nombre d'équipages pour chaque course. Cela dépend des dimensions de la ligne de départ, de la longueur du parcours et des mesures de sécurité, y compris les conditions météorologiques et la disponibilité des embarcations de sécurité. Il n'y aura aucun couloir délimité. S'il y a une limite quant à la largeur de la ligne de départ, donc au nombre d'embarcations pouvant se trouver à la ligne de départ en même temps dans une catégorie, conformément à la règle 6.2 de l'annexe 6 du présent règlement, le comité organisateur l'indiquera dans la trousse de renseignements de la régate et dans l'information transmise aux équipages.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

PARTIE 6 – ORGANISATION D'UNE RÉGATE

6.1 Sécurité : grandes lignes

Pour chaque régata, tout sera mis en œuvre pour garantir les conditions les plus sécuritaires possible conformément à la règle 8.1 du Code de course de RCA.

6.1.1 Président de la régata

Le comité organisateur doit nommer un président de régata qui connaît bien les conditions de l'eau de la région et qui a de l'expérience en matière de régates d'aviron de mer. Le président de la régata est responsable des communications avec les autorités maritimes locales et doit veiller au respect des normes de sécurité, y compris en ce qui concerne la mise en place de services de sauvetage, avant le début des courses. Il doit aussi veiller au respect de tous les règlements maritimes. Le président de la régata doit travailler en étroite collaboration avec le juge-arbitre en chef et participer à la prise de décisions en cas de mauvaises conditions météorologiques. Advenant le cas où le président de la régata et le juge-arbitre en chef ne s'entendent pas sur une question de sécurité, la décision du juge-arbitre en chef prévaudra.

6.1.2 Réunions des capitaines d'équipage

Le comité organisateur doit organiser une réunion pour les barreaux et les capitaines d'équipage avant le début de la régata. Dans le cadre de cette réunion, le président de la régata fournira aux participants tous les renseignements nécessaires pour le déroulement sécuritaire de la régata (y compris les plans de circulation, les règlements maritimes régionaux et l'information sur les marées, les courants, la topographie et les dangers connus, ainsi que les règles de sécurité). Au besoin, les barreaux et les capitaines d'équipage peuvent être invités à voir le parcours dans une embarcation à moteur fournie par le comité organisateur.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

6.1.3 Obligations des rameurs

a) Obligations générales

Tous les rameurs et les barreurs doivent :

- connaître et respecter les règlements maritimes de la région en plus du Code de course de RCA;
- porter des vêtements de flottaison individuels (VFI) appropriés ou avoir un VFI à bord pour chacun d'eux conformément à la règle 4.2.2;
- savoir ce qu'il faut faire si l'embarcation est inondée ou qu'elle chavire et si l'embarcation doit être remorquée.

b) Obligations du capitaine d'équipage

Selon le droit maritime international, il doit y avoir dans chaque embarcation de mer une personne responsable de la sécurité et de la navigation. Dans le cas de l'aviron de mer, il s'agit d'un membre de l'équipage désigné « capitaine d'équipage ». Le nom du capitaine d'équipage de chaque embarcation doit être transmis au comité organisateur par écrit au moment de l'inscription de l'équipage, conformément à la règle 4.3. C'est l'association provinciale d'aviron (pour les Championnats canadiens d'aviron de mer) ou le club (pour toutes les autres régates) au nom de laquelle ou duquel l'équipage concourt qui est responsable de transmettre ces renseignements au comité organisateur. Les équipages dont le nom du capitaine n'a pas été précisé ne peuvent aller sur l'eau.

Le capitaine d'équipage est responsable de ce qui suit avant toute sortie sur l'eau :

- se familiariser avec les courants et les conditions météorologiques attendues et prévues
- évaluer les risques et la capacité de l'équipage de se débrouiller dans ces conditions

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

- inscrire la date et l'heure de la sortie sur l'eau, la durée estimée de la sortie et le parcours prévu à la commission de contrôle
- vérifier l'état de l'embarcation et du matériel de sécurité à bord de l'embarcation

Pendant la sortie sur l'eau :

- veiller à ce que l'équipage respecte toutes les règles de navigation et de sécurité
- veiller à ce que tous les membres de l'équipage portent leur VFI au besoin
- surveiller tout changement des conditions météorologiques ou de l'eau qui peut avoir des conséquences sur la sécurité de l'équipage
- prendre les décisions nécessaires pour veiller à la sécurité des membres de l'équipage si les conditions se détériorent

Après la sortie sur l'eau :

- aviser la commission de contrôle du retour de l'équipage
- veiller à ce que les bénévoles ou les juges à la commission de contrôles remplissent le registre pour indiquer le retour de l'équipage

6.1.4 Mesures de sécurité particulières pour l'aviron de mer

a) Règles de circulation générales

L'aviron en eau libre, ailleurs que sur un canal où près d'un port, demande de porter une attention particulière aux conditions météorologiques, aux marées, aux courants et à la circulation maritime en général. Les rameurs et les barreurs doivent se familiariser avec les règles générales de navigation maritime ainsi que les conditions précises de la région.

Les mesures de sécurité et les règles locales doivent être rigoureusement mises en application par le comité organisateur et le jury et dûment respectées par les équipages.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

b) Règles importantes pour l'aviron en eau libre

Les embarcations d'aviron ne doivent pas obstruer le passage :

- d'embarcations qui peuvent uniquement naviguer de manière sécuritaire dans un canal étroit ou une voie d'accès;
- d'embarcations à moteur dans un couloir de circulation;
- de navires de charge.

c) Éviter les collisions

Lorsqu'il y a risque de collision entre deux embarcations d'aviron, les deux embarcations doivent se déplacer à tribord pour laisser passer l'autre embarcation. À des fins de clarification, « tribord » signifie du côté gauche du rameur assis dans l'embarcation dos à la proue.

6.1.5 Abris

Les abris sont des ports ou des baies où les embarcations peuvent trouver refuge en cas de mauvaises conditions météorologiques et où les membres de l'équipage peuvent facilement sortir de l'embarcation. Le comité organisateur doit transmettre l'information sur ces abris à tous les équipages. Les abris peuvent dépendre des conditions de la marée, du vent et des courants. Selon les conditions, certaines zones peuvent être considérées comme des abris à des moments précis de la journée et considérées comme dangereuses et inaccessibles à d'autres moments. Peu importe leur trajet, les rameurs doivent connaître toutes les possibilités d'accès à ces abris conformément aux limites de navigation de leur embarcation.

6.1.6 Chavirage

Les équipages doivent s'entraîner à chavirer et se familiariser avec toutes les étapes à suivre pour veiller à la sécurité des membres de l'équipage.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

6.2 Tirage au sort et système de progression vers les finales

6.2.1 Système de progression

Le comité organisateur doit définir le nombre maximum d'équipages pouvant prendre place à la ligne de départ en même temps conformément à la règle 5.6 du présent règlement. Si le nombre d'équipages prenant part à une épreuve dépasse le nombre de places disponibles à la ligne de départ, un système de progression par manche sera utilisé. Dans ce cas, le nombre d'équipages passant au prochain tour pour chaque manche correspond au nombre de places disponibles à la ligne de départ divisé par le nombre de manches. Le nombre d'équipages de chaque manche doit être le plus identique possible et le nombre d'équipages passant au prochain tour pour chaque manche doit être identique.

Advenant le cas où le nombre d'inscriptions est inférieur au nombre de places disponibles à la ligne de départ, la course est considérée comme une finale immédiate et il n'y a pas de manche préliminaire pour cette épreuve.

6.2.2 Le tirage au sort et l'attribution des couloirs

Si un système de progression par manches doit être utilisé, un tirage pour le premier tour sera effectué pendant la réunion des capitaines d'équipage le jour précédant la première manche ou plus tôt au besoin. Le tirage permettra de déterminer les équipages qui participeront à chacune des manches. Aucun couloir ne sera attribué.

Toutefois, dans le cas de départs sur la plage où la ligne de départ n'est pas perpendiculaire au premier marqueur de virage, les positions de départ des équipages seront attribuées par le jury au moyen d'un tirage aléatoire. S'il y a une manche préliminaire, les positions seront allouées en fonction de l'ordre d'arrivée des équipages dans la manche préliminaire, avec les premiers équipages placés à l'extrémité la plus près du premier marqueur de virage.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

6.2.3 Mauvaises conditions météorologiques

Le juge-arbitre en chef, après consultation avec le président de la régata et le comité organisateur, est responsable de prendre toutes les décisions relatives aux retards, aux reports de courses, aux annulations de courses, aux changements de parcours engendrés par de mauvaises conditions atmosphériques ou d'autres problèmes liés à la sécurité des compétiteurs et des juges-arbitres sur l'eau ou liés à l'équité du parcours.

De telles décisions peuvent se traduire par une diminution du nombre maximum d'embarcations des courses. S'il y a diminution du nombre d'embarcations pour une course conformément au présent règlement, le juge-arbitre en chef peut utiliser l'ordre d'arrivée des équipages dans les manches préliminaires pour organiser les courses ou procéder par tirage aléatoire, s'il n'y a pas eu de manche préliminaire.

PARTIE 7 – DÉPART

7.1 Zone de départ

Il n'y a pas de zone de départ pour les régates d'aviron de mer.

Les équipages doivent être à proximité de la ligne de départ au moins deux (2) minutes avant l'heure de départ désignée.

Le starter peut donner le départ sans tenir compte des absents. Le starter peut remettre un carton jaune aux équipages qui arrivent en retard à leur position de départ.

7.2 Procédure de départ

7.2.1 Départ (flottant)

Chaque équipage peut placer son embarcation sur la ligne de départ à l'endroit qui lui convient, mais doit veiller à ne pas obstruer le passage des autres embarcations. En cas d'interférence, ou d'interférence potentielle, chaque équipage doit prendre les mesures nécessaires pour éviter la collision, mais doit suivre les directives du starter ou du juge-arbitre sur l'eau lorsque des directives sont données.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

Le starter peut être assisté par d'autres juges-arbitres agissant sous son autorité. En principe, le starter doit être placé approximativement à 150 mètres derrière la ligne de départ de manière à avoir une vision claire de toutes les embarcations et de sorte que les signaux de départ soient visibles pour tous les équipages à la ligne de départ. En principe, le starter doit porter une veste aux couleurs vives qui permet aux rameurs de le distinguer clairement.

Un juge au départ doit être placé exactement sur la ligne de départ.

Le juge au départ est responsable de déterminer si une embarcation entre dans le parcours, c'est-à-dire qu'elle dépasse la ligne de départ au moment où le signal de départ est donné. Le cas échéant, il doit aviser immédiatement le starter et les juges-arbitres sur l'eau de sa décision, et les équipages fautifs doivent être avisés conformément à la règle 7.2.5 de l'annexe 6.

La procédure de départ est la suivante :

- a) Les équipages doivent être à proximité de la ligne de départ et suivre les ordres du starter deux (2) minutes avant le début de la course.
- b) Chaque équipage est responsable de veiller à ce qu'aucune partie de son embarcation ne se trouve dans le parcours, c'est-à-dire au-delà de la ligne de départ au moment où le signal de départ est donné, et le juge au départ n'est pas tenu de donner des directives aux équipages à ce propos avant que le signal de départ ne soit donné.

Les équipages qui se trouvent près de la ligne de départ doivent en tout temps suivre les directives du starter ou du juge-arbitre sur l'eau.

Les équipages qui ne respectent pas les directives peuvent recevoir une pénalité. Après avoir donné le signal du 3 minutes, puis du 2 minutes et du 1 minute, conformément aux paragraphes (c), (f) et (g) de la présente règle, le starter peut donner le départ au moment donné.

- c) Trois (3) minutes avant le départ, le starter doit simultanément :
 - hisser trois ballons, l'un au-dessus de l'autre (chaque ballon doit être marqué d'une croix blanche sur fond rouge, être clairement visible de la ligne de départ et avoir un diamètre d'au moins 50 cm);
 - donner trois petits coups clairs de klaxon.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

- d)** Toutes les embarcations doivent demeurer près du départ. Le départ peut être donné lorsque les trois (3) minutes se sont écoulées, même si les embarcations n'ont pas encore atteint leur position de départ.
- e)** Chaque équipage doit être conscient du temps qu'il reste avant le départ. Les équipages sont responsables de se tenir près de la ligne de départ à l'heure du départ de la course et de ne pas causer de faux départ. Les équipages ne recevront aucune directive quant à leur alignement à moins que le juge au départ considère que trop d'embarcations dépassent la ligne de départ et que la course ne peut démarrer de manière sécuritaire ou équitable.
- f)** Deux (2) minutes avant le départ, le starter doit simultanément :
- abaisser un ballon (les deux autres ballons restent en position);
 - donner deux petits coups clairs de klaxon.
- g)** Une (1) minute avant le départ, le starter doit simultanément :
- abaisser un ballon (le dernier ballon reste en position);
 - donner deux petits coups clairs de klaxon.
- h)** Au moment du départ, le starter doit donner le signal de départ en s'assurant d'être clairement visible, en élevant le drapeau de départ et en l'abaissant d'un seul mouvement vers le bas. Il doit simultanément :
- abaisser le dernier ballon;
 - donner un long coup de klaxon.

Le drapeau de départ et le ballon doivent être abaissés exactement trois (3) minutes avant le début de la séquence de départ.

L'heure de départ officielle correspond au moment où le dernier ballon commence à être abaissé.

(ix) Si le juge au départ estime que de nombreuses embarcations dépassent la ligne de départ au moment du départ, ou si le starter estime que trop d'équipages sont en retard au départ pour des raisons indépendantes de leur volonté, le starter peut retarder le

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

départ à son unique discrétion. Il peut également donner le départ à l'heure et infliger des pénalités s'il le juge nécessaire, conformément au présent règlement.

7.2.2 Départ retardé

Si le départ d'une catégorie d'embarcations est retardé pour une raison quelconque, le starter en informera les équipages de cette catégorie. Si toute la course est retardée, le starter abaissera tous les signaux et entamera le compte à rebours des trois (3) minutes après avoir annoncé le retard aux équipages qui attendent.

7.2.3 Départ sur la plage

- a) Les embarcations doivent être alignées sur la plage près de l'eau. Si, conformément à la règle 6.2.2, la position de départ des embarcations a été désignée, les embarcations doivent être alignées et elles doivent démarrer la course en fonction de ces positions.
- b) Le starter demandera aux équipages de faire flotter et de tenir leur embarcation à environ 10 mètres les unes des autres en bordure de l'eau. Tous les membres des équipages doivent se tenir dans l'eau à côté de leur embarcation. Le starter donnera l'ordre aux équipages de se préparer et d'aligner leur embarcation. La poupe de l'embarcation doit être alignée avec la plage. Le juge au départ est le seul à pouvoir décider si les embarcations sont bien alignées.
- c) Chaque équipage doit veiller à ne pas causer d'interférence envers les autres embarcations. En cas d'interférence ou en cas d'interférence potentielle, chaque équipage doit prendre les mesures nécessaires pour éviter la collision et doit suivre les directives du starter ou du juge-arbitre. Un équipage qui commet une interférence peut recevoir une pénalité de la part du starter ou du juge-arbitre.
- d) La procédure de départ est la même que pour un départ flottant. Le compte à rebours des trois (3) minutes sera annoncé lorsque le starter aura demandé aux équipages de mettre leur embarcation à l'eau.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

7.2.4 Faux départ

Un équipage commet un faux départ lorsqu'une partie de son embarcation ou de son matériel est dans le parcours, c'est-à-dire qu'il dépasse la ligne de départ au moment où le signal de départ est donné. Le juge au départ est seul à pouvoir juger qu'une embarcation a commis un faux départ.

Conséquences d'un faux départ

a) Faux départ individuel

Un équipage qui commet un faux départ peut continuer sa course, mais recevra une pénalité de deux (2) minutes et le juge-arbitre sur l'eau doit immédiatement l'informer de sa pénalité de la manière indiquée à la règle 11.5 de l'annexe 6.

b) Faux départ de masse

Si le juge au départ considère qu'un certain nombre d'équipages ont commis un faux départ, le starter peut décider d'arrêter la course et de donner le départ de nouveau ou il peut laisser la course se poursuivre et accorder une pénalité à chaque équipage fautif. S'il décide d'arrêter la course, le starter doit hisser le drapeau rouge et donner de petits coups de klaxon répétés. Si le faux départ de masse a été causé par les conditions météorologiques ou d'autres influences externes, mais que le juge au départ considère que le départ est équitable, il peut conseiller au starter de poursuivre la course en accordant ou non une pénalité aux équipages fautifs.

PARTIE 8 – PENDANT LA COURSE

8.1 Responsabilité des rameurs

Tous les rameurs disputent leur course selon les règles. Si un équipage ne respecte pas les règles, y compris s'il commet une interférence envers une autre embarcation ou qu'il tire un avantage quelconque, il peut être pénalisé.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

Un équipage qui, pour une raison quelconque, n'effectue pas le parcours complet comme désigné par le comité organisateur, notamment s'il ne fait pas le tour de tous les marqueurs de virage, est responsable d'en aviser le juge d'arrivée ou tout autre juge-arbitre sur l'eau ou le comité organisateur à la fin de la course. L'équipage sera donc considéré comme n'ayant pas terminé sa course (Did Not Finish/DNF).

8.2 Interférence

Un équipage commet une interférence s'il change de direction pour empêcher un autre équipage de passer; s'il ne cède pas le passage à un autre équipage lorsqu'il doit le faire conformément au présent règlement; ou s'il est la cause d'une collision avec un autre équipage puisqu'il ne lui a pas cédé le passage alors qu'il devait le faire conformément au présent règlement.

a) Céder le passage

Lorsqu'au moins trois (3) embarcations sont sur la même ligne et que le barreur considère qu'il n'y a pas suffisamment d'espace entre son embarcation et les autres, le barreur peut avertir un équipage en fonction de son numéro d'embarcation et dire : « (Numéro d'embarcation), Attention! Cédez le passage! », et l'équipage en question doit changer de direction pour laisser suffisamment d'espace à l'embarcation coincée. S'il ne répond pas, l'équipage peut être pénalisé par le juge-arbitre sur l'eau. Aucun équipage ne peut causer d'interférence en toute connaissance de cause envers un autre équipage qui se dirige vers un marqueur de virage ou tout autre marqueur.

Si au moins deux embarcations travaillent de pair à désavantager un autre équipage ou pour aider un autre équipage, tous les équipages des clubs ou des fédérations nationales impliqués dans cette manœuvre pourraient être disqualifiés.

b) Collisions

En cas de collision (d'embarcations ou de pelles), et si un équipage présente une objection, le juge-arbitre sur l'eau doit déterminer qui a commis la faute et peut imposer une pénalité à l'embarcation responsable de la collision.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

c) Dépassement

Un équipage qui en dépasse un autre doit éviter de causer une interférence envers l'équipage qui se fait dépasser. L'équipage qui se fait dépasser doit maintenir sa direction et ne doit pas causer d'interférence envers l'équipage qui le dépasse. Si un équipage qui se fait dépasser gêne l'équipage qui le dépasse en changeant de direction ou de toute autre manière que ce soit, le juge-arbitre sur l'eau peut pénaliser l'équipage fautif en lui donnant une pénalité de 60 secondes ou peut exclure l'équipage de la course ou prendre toute autre mesure appropriée conformément aux règles établies.

d) Faire le tour d'un marqueur de virage

Aux marqueurs de virage, les règles relatives aux interférences et aux dépassements du présent règlement s'appliquent. Une embarcation a le droit de passage par rapport à une autre au marqueur de virage si, avant que l'une ou l'autre des embarcations n'entame le virage, elle chevauche l'embarcation et qu'elle est située à l'intérieur du virage. La règle de céder le passage s'applique jusqu'à ce que les deux embarcations aient effectué le virage. Aux fins du présent règlement, un « chevauchement » signifie que la proue d'une embarcation dépasse la poupe d'une autre embarcation, sans égard à l'étendue du chevauchement. Si une embarcation a droit de passage conformément à la présente règle, les autres embarcations doivent lui céder le passage. Sinon, les équipages peuvent recevoir une pénalité d'interférence. Pour faire partie du classement, les équipages doivent faire le tour de tous les marqueurs de virage et doivent effectuer le parcours complet comme désigné par le comité organisateur.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

PARTIE 9 – ARRIVÉE

9.1 L'arrivée de la course

Un équipage est arrivé lorsque la proue de son embarcation a passé la ligne d'arrivée. Tous les membres de l'équipage doivent franchir la ligne de départ et la ligne d'arrivée.

Si l'arrivée se déroule sur une plage, l'équipage a terminé sa course lorsqu'au moins un membre de l'équipage a franchi la ligne d'arrivée ou touché le drapeau sur la plage, selon ce qui est requis. Pour les courses où il y a un départ et une arrivée sur la plage, tous les membres de l'équipage doivent commencer la course sur la plage et arriver sur la plage.

Si un équipage ne respecte pas ces exigences, il ne pourra faire partie du classement de la course et il sera considéré comme n'ayant pas terminé sa course (did not finish/DNF).

9.2 Arrivée ex aequo

Lorsque l'ordre d'arrivée entre au moins deux équipages ne peut être déterminé, la manche est déclarée ex aequo pour les équipages concernés. En cas d'arrivée ex aequo, la procédure qui s'applique est la suivante :

- 9.2.1** Si des équipages terminent ex aequo dans une manche préliminaire, et qu'un seul équipage concerné peut être qualifié pour la manche suivante, tous les équipages arrivés ex aequo passeront à la prochaine manche, s'il y a suffisamment d'embarcations disponibles. S'il n'y a pas suffisamment d'embarcations, le juge-arbitre en chef et le président de la régates, en présence des capitaines des équipages touchés, procéderont à un tirage parmi les équipages qui ont terminé ex aequo pour déterminer l'équipage qui passera à la prochaine manche en fonction du nombre d'embarcations disponibles.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

PARTIE 10 – JURY

10.1 Composition du jury

En principe, le jury est composé des personnes qui remplissent les fonctions suivantes :

- Juge-arbitre en chef
- Starter
- Juge au départ
- Juges-arbitres sur l'eau
- Juges-arbitres responsables des marqueurs de virages
- Juges à l'arrivée dont l'un est le juge responsable à l'arrivée
- Membres de la commission de contrôle dont l'un est le responsable de la commission de contrôle

Le juge-arbitre en chef, le starter, le juge au départ, les juges-arbitres sur l'eau, le juge responsable à l'arrivée et le juge responsable de la commission de contrôle doivent tous détenir une licence de juge-arbitre de RCA.

10.2 Juge-arbitre en chef

Le juge-arbitre en chef est responsable de la répartition des tâches de chaque membre du jury et doit superviser leurs activités. Il doit présider les réunions et veiller à la coordination avec le comité organisateur. Il doit collaborer étroitement avec le président de la régata.

10.3 Starter et juge au départ

Le starter et le juge au départ doivent s'assurer que la procédure de départ est bien appliquée.

Il n'y a pas d'aligneur. Sauf s'il s'agit d'un départ sur la plage, le juge au départ n'est pas tenu de donner des directives aux équipages quant à leur alignement au départ. Les équipages sont entièrement responsables de ne pas dépasser la ligne de départ et d'entrer dans le parcours avant que le signal de départ ne soit donné.

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

10.4 Juge-arbitre sur l'eau

Le juge-arbitre en chef, après consultation avec le président de la régata, décide du nombre de juges-arbitres sur l'eau requis pour superviser chacune des courses. S'il y a plus d'un juge-arbitre sur l'eau, chaque juge-arbitre sur l'eau a le même statut dans son secteur de responsabilité.

Le juge-arbitre sur l'eau doit veiller au bon déroulement de la course et à la sécurité des rameurs. En particulier, il doit surveiller les équipages qui sont avantagés ou ceux qui sont désavantagés par leurs adversaires ou en raison de facteurs externes et il impose les pénalités appropriées aux équipages fautifs. Le juge-arbitre sur l'eau ne donne aucune indication de direction aux équipages. Toutefois, il doit veiller à ce qu'aucun accident ne se produise.

Si nécessaire, le juge-arbitre sur l'eau peut imposer des pénalités pendant la course. Il peut également arrêter la course, imposer des pénalités et donner l'ordre de recommencer la course, soit à partir du départ ou d'un autre endroit (dans ce cas, il demandera aux équipages de repartir de l'endroit où ils se sont arrêtés), soit immédiatement ou plus tard. Dans ce dernier cas, il doit fixer l'heure du nouveau départ après consultation avec le juge-arbitre en chef et il doit en informer les équipages concernés.

Si le juge-arbitre sur l'eau a de sérieux doutes par rapport aux répercussions de l'interférence sur les résultats de la course, ou s'il considère que les répercussions sont négligeables, il peut renoncer à agir ou il peut prendre une mesure appropriée dans les circonstances.

Le juge-arbitre sur l'eau peut aussi permettre à la course de se poursuivre et imposer une pénalité lorsqu'elle sera terminée. Toutefois, en principe, si un équipage reçoit une pénalité de temps, le juge-arbitre sur l'eau doit tenter d'en aviser l'équipage au moment où la pénalité est imposée en donnant l'information suivante : « (numéro de l'embarcation) – (motif de la pénalité) – pénalité de temps de (60 secondes) ».

Le juge-arbitre sur l'eau doit simultanément présenter un carton blanc à l'équipage, sur lequel il est inscrit : « Pénalité 60 sec ».

ANNEXE 6 – CODE DE RÉGATE D'AVIRON DE MER

10.5 Juges à l'arrivée

Les juges à l'arrivée doivent déterminer le moment où la proue des embarcations traverse la ligne d'arrivée. S'il s'agit d'une arrivée sur la plage, ils doivent déterminer le moment où le rameur (ou les rameurs) traverse(nt) la ligne d'arrivée ou touche(nt) le drapeau si c'est ce qui est requis. Ils doivent s'assurer que la course s'est bien déroulée. Ils sont responsables de valider les résultats.

10.6 Commission de contrôle

En plus de ses tâches habituelles, la commission de contrôle d'une régates d'aviron de mer doit veiller à ce que le numéro d'enregistrement des embarcations soit correctement affiché et à ce que les numéros que les membres de l'équipage doivent porter soient bien visibles. Elle doit également veiller à l'enregistrement des détails mentionnés aux règles 4.3 et 4.4.

ANNEXE 7 – RÉGATES NATIONALES CANADIENNES – MANDAT DU COMITÉ D'ÉQUITÉ

1. Titre

Dans le cadre de régates nationales canadiennes, ce comité est appelé « comité d'équité ».

2. Structure et objectif

- 2.1 Le comité d'équité est constitué du juge-arbitre en chef de la régata, du président du comité organisateur ou d'un délégué, du responsable de la sécurité de la régata et d'un représentant des chefs d'équipe ou des entraîneurs qui participent à la régata. Pour une régata qui a lieu dans le cadre des Jeux du Canada, le représentant technique de RCA est aussi membre du comité.
- 2.2 Le président du comité est nommé par les membres du comité d'équité parmi les membres du comité.
- 2.3 Le comité d'équité peut prendre les mesures qui s'imposent si les conditions sont inéquitables ou impraticables en raison du mauvais temps. Le comité d'équité est responsable de déterminer si le mauvais temps a créé ou est sur le point de créer des conditions inéquitables ou impraticables. Il est ensuite responsable de recommander au juge-arbitre en chef le programme approprié parmi les options décrites ci-dessous. Dans le choix de ces options, le comité d'équité doit toujours considérer d'abord les options 3.1, 3.2 et 3.3 avant de prendre en considération l'option 3.4.

3. Autres programmes en cas de mauvais temps

- 3.1 Déplacer les équipages et utiliser les corridors qui offrent les conditions les plus équitables.
- 3.2 Commencer la régata plus tôt que prévu, à condition que les nouvelles heures soient annoncées dans le cadre d'une réunion des directeurs et entraîneurs.
- 3.3 Continuer à ramer et suspendre la course lorsque les conditions sont inéquitables ou impraticables et suggérer de nouvelles heures de départ.

ANNEXE 7 – RÉGATES NATIONALES CANADIENNES – MANDAT DU COMITÉ D'ÉQUITÉ

- 3.4** Réattribuer les corridors pour chaque course selon le classement des équipages dans le tour précédent, en plaçant les équipages au classement semblable dans des corridors adjacents et en attribuant les meilleurs corridors aux équipages s'étant le mieux positionnés dans le classement. Dans le cas d'une manche, les équipages effectuent le départ dans l'ordre de leur corridor, selon le corridor qui leur a été attribué dans le tirage officiel.

Si au moins deux équipages ont le même classement au tour qui précède immédiatement la course (comme des équipages ayant tous remporté une manche), le corridor doit être déterminé par tirage.

- 3.5** Lorsque le comité d'équité décide que les options 3.1 à 3.4 ci-dessus ne conviennent pas dans les conditions météorologiques actuelles, le comité doit alors émettre des recommandations au juge-arbitre en chef qui décidera si l'une des options suivantes peut convenir à la situation afin de poursuivre la régata :
- 3.6** Reprendre la course plus tard lorsque les conditions se seront améliorées.
- 3.7** Sauter un tour (comme les demi-finales) si les mauvaises conditions retardent la course pendant une bonne période de temps ou si les prévisions indiquent que la course ne pourra être reprise au cours des jours restants. Dans ce cas, la composition des prochains tours est déterminée en fonction des résultats des tours terminés et peut comprendre plus de six équipages par course. Dans la mesure du possible, c'est le classement des équipages des tours précédents qui est utilisé pour la composition des tours suivants.
- 3.8** Mettre en œuvre un système d'épreuves contre la montre pour chaque course individuelle, par exemple, s'il y avait quatre manches issues du tirage officiel, il y aurait quatre épreuves contre la montre distinctes.
- 3.9** Diminuer la longueur du parcours de course à pas moins de 1000 mètres si les conditions sont si mauvaises qu'aucune autre option n'est possible.

ANNEXE 7 – RÉGATES NATIONALES CANADIENNES – MANDAT DU COMITÉ D'ÉQUITÉ

4. Responsabilité et mode de fonctionnement

- 4.1** Le juge-arbitre en chef doit écouter les recommandations du comité d'équité et prendre la décision qui convient.
- 4.2** Le président du comité d'équité doit rédiger un rapport sur les activités, les décisions et les recommandations du comité dans le cadre de la régates. Il soumet ce rapport au chef de la direction de RCA, au président de la régates et au juge-arbitre en chef.

ANNEXE 8 – RÈGLEMENT RELATIF AUX ÉPREUVES CONTRE LA MONTRE

Une « épreuve contre la montre » se définit comme une course où les concurrents courent contre la montre sur un parcours de sprint et dont le départ se fait de manière séquentielle. Le Code de course de RCA s'applique intégralement, sauf en ce qui a trait à ce qui est indiqué ci-dessous.

1. Parcours

- 1.1 Le comité organisateur, en consultation avec le juge-arbitre en chef, doit déterminer la distance de course et il doit définir les couloirs qui serviront aux courses et les couloirs qui serviront aux équipages qui se font dépasser.
- 1.2 Un plan du parcours comprenant les règles de circulation doit être affiché de manière bien visible dans la zone de mise à l'eau.

2. Règles de course

- 2.1 Le comité organisateur, en consultation avec le juge-arbitre en chef, détermine l'intervalle de temps entre le départ de chaque équipage. L'intervalle de temps entre les équipages doit être proportionnel au type d'embarcations. L'intervalle de temps doit permettre aux sillages de se dissiper et réduire les risques d'interférences et de dépassements. Par exemple, pour les skiffs, le temps minimum entre chaque embarcation dans un même couloir est d'une minute.
- 2.2 Le comité organisateur, en consultation avec le juge-arbitre en chef, détermine le temps avant le départ qui correspond au moment où tous les équipages doivent être présents dans la zone de départ.
- 2.3 Un équipage qui se fait dépasser doit céder le passage à l'équipage qui le dépasse en changeant de couloir ou en se plaçant dans la position déterminée pour les équipages qui se font dépasser.
- 2.4 Le comité organisateur doit prévoir des moyens de communication instantanée comme des radios ou des téléphones, entre le départ, l'arrivée et les juges-arbitres et les surveillants qui sont sur le parcours.
- 2.5 Le comité organisateur doit prévoir un numéro de proue pour chaque embarcation ou un système de numérotation propre à l'épreuve.
- 2.6 En principe, tous les efforts possibles sont déployés pour que le départ des embarcations se fasse dans l'ordre des numéros de proue.

ANNEXE 8 – RÈGLEMENT RELATIF AUX ÉPREUVES CONTRE LA MONTRE

2.7 Le comité organisateur est responsable de fournir et de gérer le système de chronométrage pour l'événement. Le juge-arbitre en chef doit approuver la méthode de chronométrage des courses et doit s'assurer que le comité organisateur sait comment faire fonctionner le système de chronométrage, afin de veiller à ce que la régate soit équitable. Il doit y avoir au moins un système de chronométrage de secours analogique en cas de panne du système électronique.

3. Juges-arbitres

3.1 Pour respecter les exigences relatives à la sanction des régates de RCA, il doit y avoir au moins quatre juges-arbitres détenant une licence de RCA aux épreuves contre la montre, y compris un juge-arbitre en chef. En principe, les quatre juges-arbitres sont répartis dans la zone de départ, dans la zone d'arrivée, à la commission de contrôle et sur l'eau.

3.2 Le comité organisateur est responsable du chronométrage de la course.

3.3 Le juge-arbitre en chef attribue diverses tâches aux juges-arbitres. Ces tâches peuvent comprendre les suivantes :

3.3.1 Starter : Le starter est posté à la ligne de départ et est responsable de la procédure de départ ainsi que du respect de l'ordre des équipages et de l'intervalle entre les équipages.

3.3.2 Surveillant : Le surveillant est placé dans la zone de départ et, avant le départ, il est responsable de placer les équipages participants dans l'ordre de départ prévu.

3.3.3 Surveillant auxiliaire : Il peut y avoir une personne chargée d'aider le surveillant à placer les équipages dans l'ordre.

3.3.4 Juges-arbitres sur l'eau ou surveillants : les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants sont stratégiquement positionnés sur le parcours.

3.3.5 Dans la mesure du possible, les embarcations des juges-arbitres sur l'eau ou des surveillants sont fixes pendant le déroulement de la course, mais elles peuvent se déplacer en cas d'urgence. Les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants prennent note

ANNEXE 8 – RÈGLEMENT RELATIF AUX ÉPREUVES CONTRE LA MONTRE

de toute violation des règles, notamment des règles de circulation et des règles relatives aux droits de passage, et ils les rapportent au juge à l'arrivée ou au juge-arbitre en chef qui appliquera les pénalités appropriées. Les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants donnent des directives aux équipages afin d'éviter les collisions et les accidents.

3.3.6 Juge à l'arrivée : Le juge à l'arrivée prend note de l'ordre d'arrivée de chaque équipage.

4. Zone de mise à l'eau

4.1 Il doit y avoir un système de communication dans la zone de mise à l'eau.

5. Le départ

5.1 Avant le départ de chaque épreuve, le surveillant et le starter s'assurent de la présence des équipages inscrits pour la course. Les équipages qui ne se présentent pas dans les délais prescrits en vertu de la règle 2.2 de l'annexe 8 peuvent recevoir un avertissement du surveillant ou du starter ou être exclus.

5.2 Le surveillant doit orienter les équipages vers leur couloir de course et veiller à ce que les équipages aient suffisamment de temps pour se préparer dans leur couloir avant d'être appelés au départ.

5.3 Voici les directives qui seront données :

5.3.1 Le surveillant dit : « Équipage 1, Alberta, ramez ».

5.3.2 Alors que l'équipage approche de la ligne, le starter dit :
« L'équipage 1, Alberta, s'approche de la ligne ».

5.3.3 Alors que l'équipage passe la ligne, le starter dit :
« Go » ou émet un signal sonore (klaxon).

6. L'arrivée

6.1 Lorsqu'un équipage franchit la ligne d'arrivée, le juge à l'arrivée dit :
« Cessez de ramer » ou émet le signal sonore de l'arrivée.

6.2 Le juge à l'arrivée prend note de l'ordre d'arrivée de chaque équipage.

ANNEXE 9 – COMMENT EFFECTUER LE TIRAGE AU SORT

1. Comme indiqué dans la règle 9.4 de la partie 9 du Code de course, le comité organisateur effectue un tirage au sort (et procède à un classement si nécessaire ou désiré), conformément au système de progression sélectionné. Le document de tirage au sort décrit l'ordre de course des participants pour la première journée de la régata (et pour toute journée subséquente s'il y a d'autres épreuves dont le nombre d'inscriptions entraîne la tenue d'une finale directe) et indique les couloirs des équipages pour chaque épreuve. Le résultat de tirage au sort, une fois imprimé, est souvent appelé « programme de course de la journée ».
2. Il y a deux façons d'effectuer le tirage au sort : manuellement ou à l'aide d'un logiciel. De plus, il est à noter que conformément à la règle 9.4, le comité organisateur doit effectuer le tirage au sort avec le juge-arbitre en chef.

Tirage manuel

3. Le nom des clubs inscrits à une épreuve (si l'inscription a été acceptée) est écrit sur de petits morceaux de papier individuels et placés dans un seau ou un bol. Le numéro des couloirs 1 à 6 (p. ex. couloir 1, couloir 2, etc.) est également inscrit sur de petits morceaux de papier individuels placés dans un deuxième seau ou un deuxième bol. Pour chaque course, le nom des clubs qui ont payé les frais d'inscription pour participer à cette course est placé dans le « seau des clubs ». Les autres noms de clubs sont retirés du « seau des clubs ».
4. La personne qui effectue le tirage prend au hasard un nom de club dans le « seau des clubs » et un numéro de couloir du « seau des couloirs », et prend note du club et du couloir sur la feuille de tirage. Par exemple, si la personne pige la Colombie-Britannique du « seau des clubs » et le couloir 5 du « seau des couloirs », cela signifie que pour cette course, le couloir 5 est attribué à l'équipage de la Colombie-Britannique. Les noms d'équipages sont tirés du « seau des clubs » jusqu'à ce que tous les couloirs aient été attribués pour la première course.

ANNEXE 9 – COMMENT EFFECTUER LE TIRAGE AU SORT

5. S'il y a plusieurs manches pour une même épreuve, certains paramètres sont appliqués. Le comité organisateur sélectionne ces paramètres. Voici quelques exemples de paramètres :
 - 5.1 Assigner un équipage par club par manche pour qu'il n'y ait pas deux équipages du même club dans la même manche. Cela peut faciliter le partage de l'équipement.
 - 5.2 Limiter le nombre de courses par jour (pour les régates de plusieurs jours).
 - 5.3 Limiter le nombre d'équipages dans une manche, par exemple, pas plus de six, s'il y en a sept, la manche est divisée en deux courses.
6. Après la première série d'épreuves éliminatoires ou épreuves contre la montre, l'évolution des équipages dépend du système de progression sélectionné. Après les épreuves éliminatoires, le principe à suivre est de placer les équipages qui ont un meilleur classement au tour éliminatoire dans les deux couloirs du centre (habituellement les couloirs 3 et 4). Les équipages suivants au classement sont placés dans les couloirs adjacents suivants (les couloirs 2 et 5, puis les couloirs 1 et 6).
7. Si les équipages ont la même position qu'au tour précédent, il y a tirage au sort au moyen d'une pièce de monnaie, supervisé par un membre du jury, pour déterminer le couloir au prochain tour.
8. Lors de la progression des équipages et de l'attribution des couloirs, les couloirs 3 ou 4 sont attribués de manière aléatoire aux équipages qui obtiennent la première position dans chaque manche précédente. Cela peut se faire par tirage au sort au moyen d'une pièce de monnaie, un générateur de numéros aléatoires informatisé ou par un processus semblable. Les couloirs 2 ou 5 et 1 ou 6 sont attribués de la même manière.

Tirage par logiciel

9. Il existe au moins deux logiciels utilisés actuellement au Canada, et il peut y en avoir d'autres.

ANNEXE 9 – COMMENT EFFECTUER LE TIRAGE AU SORT

A. RegattaMaster

- 9.1** Dans le système RegattaMaster, le processus de tirage au sort commence par l'association d'une épreuve à un type d'épreuve. De nombreux paramètres sont ainsi définis, y compris la façon dont se déroulent le tirage et le système de progression utilisé pour cette épreuve.
- 9.2** Dans le type d'épreuve, le comité organisateur peut définir la façon dont les inscriptions reçoivent un numéro de classement et la façon dont ce numéro est utilisé dans le tirage initial. Les numéros de classement peuvent être attribués manuellement ou aléatoirement (ou des deux façons à la fois), selon l'âge de l'équipage dans l'embarcation ou selon le temps de qualification associé à l'inscription.
- 9.3** Lorsque les équipages inscrits à une épreuve obtiennent un numéro de classement, les paramètres du type d'épreuve et le système de progression déterminent la manche et le couloir attribués à l'équipage inscrit (ou l'ordre de départ dans le cas d'une épreuve contre la montre). Si la première manche n'est pas une épreuve contre la montre, mais qu'il s'agit de manches éliminatoires, le type d'épreuve détermine alors la façon dont les inscriptions reçoivent la priorité d'une manche et d'un couloir et c'est le système de progression qui définit la priorité pour chacun des couloirs physiques.
- 9.4** Voici les options possibles pour le tirage des inscriptions au premier tour :
- **Course par course** : les équipages inscrits sont associés, en ordre de classement, aux couloirs dans la première manche, puis dans la suivante. Par exemple, dans une épreuve comportant 6 couloirs et 18 équipages inscrits, les 6 premiers au classement font partie de la première manche. Le premier au classement se trouve dans le premier couloir prioritaire et le sixième au classement est dans le dernier couloir prioritaire.
 - **Couloir par couloir** : les équipages inscrits sont associés, en ordre de classement, selon une priorité de couloirs précise dans la première manche, puis selon la même priorité de couloirs dans la deuxième manche, etc.

ANNEXE 9 – COMMENT EFFECTUER LE TIRAGE AU SORT

- 9.5** Si le tirage se fait de cette manière, la séquence peut se faire à la ronde (1, 2, 3; 1, 2, 3; etc.) ou inversée (1, 2, 3; 3, 2, 1; 1, 2, 3; etc.). Ainsi, dans l'exemple cité ci-dessus, le premier au classement aurait le premier couloir prioritaire dans la première manche et le deuxième au classement aurait le premier couloir prioritaire dans la deuxième manche, le troisième au classement aurait le premier couloir prioritaire dans la troisième manche, le quatrième au classement aurait le deuxième couloir prioritaire dans la troisième manche, le cinquième au classement aurait le deuxième couloir prioritaire dans la deuxième manche, etc.
- 9.6** Au-delà des premières manches, les règles de progression déterminent la progression des équipages, y compris le caractère aléatoire de la priorité des couloirs. Par exemple, si les couloirs physiques correspondant aux priorités 1-6 sont 3, 4, 2, 5, 1, 6, les couloirs suivants seraient 4, 3, 5, 2, 6, 1.
- 9.7** Lorsque des numéros de classement ont été attribués aux équipages inscrits, ils ne changent pas. Cela permet de recommencer le tirage au besoin (en cas d'annulation ou de tout autre changement) sans qu'il y ait de conséquence sur la position relative des autres équipages inscrits dans l'épreuve. Nous ne tenons pas compte des écarts puisque les équipages inscrits sont placés de manière séquentielle en ordre de classement.
- 9.8** La seule exception par rapport à ce qui est mentionné ci-dessus se produit lors d'une tentative de minimiser l'occurrence des inscriptions de clubs multiples qui s'affrontent entre eux dans la première série d'épreuves éliminatoires. Avec cette option, le numéro de classement est attribué par le système; le tirage se fait couloir par couloir et tous les équipages inscrits par un club donné dans la même épreuve reçoivent le même numéro de classement. Cela permet de les classer dans différentes manches ou du moins, de les répartir de manière équitable dans les manches. L'attribution des couloirs se fait alors aléatoirement dans chaque manche pour que les équipages d'un même club n'aient pas tous la même priorité de couloir. Pour plus de renseignements, accédez à : www.regattamaster.com

ANNEXE 9 – COMMENT EFFECTUER LE TIRAGE AU SORT

B. Regatta Data System

9.9 Regatta Data System est un outil logiciel en ligne de gestion des régates. Lorsque la période d'inscription est terminée, les organisateurs de la régate peuvent créer un tirage. Dans le cadre d'une même régate, les épreuves peuvent avoir différentes règles de progression et différents numéros de couloirs peuvent être utilisés, ce qui permet aux organisateurs de personnaliser leur régate. Le tirage peut être programmé automatiquement ou modifié manuellement au besoin. Lorsque le tirage est terminé et qu'il est diffusé par les organisateurs, le résultat du tirage est disponible en ligne. Le jour de la régate, pour que le système fonctionne, Internet doit être accessible sur le site de la régate. Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec : info@regattadata.com



PHOTOGRAPHIE

Couvertures: William Donegan

Intérieur de la couverture avant: fotolia.com

Intérieur de la couverture arrière: Merijn Soeters



321-4371 INTERURBAN ROAD • VICTORIA BC • V9E 2C5 • CANADA

TEL 1.877.722.4769 / 250.220.2577 • FAX 250.220.2503 • EMAIL rca@rowingcanada.org

Member of: F.I.S.A. / Membre de F.I.S.A.
Canadian Olympic Committee / Comité Olympique Canadien
Canadian Paralympic Committee / Comité paralympique canadien