



Partie 13 — Règlements d'aviron de mer

Table des matières

Partie 13 — Règlements d'aviron de mer.....	1
Section 1.0 – Aviron de mer – Généralités.....	2
13.1.1 Application	2
13.1.2 Régates d'aviron de mer	2
13.1.3 Sécurité et santé des rameurs	3
13.1.4 Embarcations et équipement d'aviron de mer	3
13.1.6 Numéros d'embarcation et numéros d'identification des équipages	4
13.1.7 Rôles généraux dans l'organisation des régates d'aviron de mer	5
Section 2.0 – Régates d'aviron de mer d'endurance	6
13.2.1 Catégories d'âge	6
13.2.2 Catégories d'embarcations	6
13.2.3 Exigences particulières.....	6
13.2.4 Parcours d'aviron de mer de format d'endurance – Caractéristiques et exigences.....	7
13.2.5 Composition du jury.....	9
13.2.6 Rôles du jury dans les régates d'aviron de mer d'endurance	9
13.2.7 Organisation des régates – Rôles et obligations.....	11
13.2.8 Système de progression en aviron de mer d'endurance	14
13.2.9 Le départ.....	14
13.2.10 Pendant la course	21
13.2.11 L'arrivée de la course	23
13.2.12 Pénalités	24
13.2.13 Objections, protêts et appels	26
Section 3.0 – Régates de sprints sur plage.....	27
13.3.1 Catégories d'âge	27
13.3.2 Catégories d'embarcations	28
13.3.3 Embarcations et équipement.....	28

13.3.4 Programme de l'événement	28
13.3.5 Embarcations partagées	29
13.3.6 Parcours de course	29
13.3.7 Format de course.....	34
13.3.8 Sécurité – Principes généraux.....	38
13.3.9 Composition du jury	38
13.3.10 Système de progression des sprints sur plage	42
13.3.11 Tirage et détermination des couloirs.....	43
13.3.12 Retraits, exclusions, disqualifications après le tirage et classement final..	44
13.3.13 Nouveau départ.	45
13.3.14 Conditions météorologiques défavorables.....	45
13.3.15 Assistants.....	45
13.3.16 Le (La) coureur(euse) et les autres membres de l'équipage.....	46
13.3.17 Au départ et procédure de départ	47
13.3.18 Responsabilité des rameurs	51
13.3.19 Obstruction.....	52
13.3.20 Arrivée de la course	52
13.3.21 Pénalités	53
13.3.22 Contestations	54

Section 1.0 – Aviron de mer – Généralités

13.1.1 Application

Les présents règlements s'appliquent aux régates d'aviron de mer, conjointement avec, et non en exclusion, du Code de course de RCA. Le Code de course de RCA s'applique, sauf disposition contraire dans les présents règlements.

13.1.2 Régates d'aviron de mer

Il existe deux formats de régates en aviron de mer. Ils sont définis ci-dessous :

13.1.2.1 Aviron de mer d'endurance

Dans une régate d'aviron de mer en format d'endurance, les rameurs doivent compétitionner dans des embarcations d'aviron de mer telles que définies aux présents règlements, et le parcours de compétition se déroule en mer ouverte ou sur un vaste plan d'eau intérieur.

13.1.2.2 Sprint sur plage d'aviron de mer

Dans une régate de sprint sur plage d'aviron de mer, les rameurs doivent compétitionner dans des embarcations d'aviron de mer telles que définies aux présents règlements. Le parcours de compétition commence sur la plage, où les rameurs courent vers l'eau pour monter dans l'embarcation; s'ensuit un sprint autour de marqueurs fixes, puis une transition de retour vers la plage, où les rameurs courent jusqu'à la ligne d'arrivée.

13.1.3 Sécurité et santé des rameurs

Chaque athlète est responsable de sa propre santé et condition physique. Dans les régates d'aviron de mer dans les formats d'endurance et de sprint sur plage, chaque athlète doit s'assurer que :

- a) il (elle) possède un état de santé et une condition physique lui permettant de compétitionner à un niveau correspondant au niveau de compétition de l'événement; et
- b) il (elle) possède des compétences de natation de base, incluant la capacité de nager 50 m et de garder la tête hors de l'eau sans assistance pendant trois minutes.

Le comité d'organisation d'une régate d'aviron de mer peut exiger qu'un(e) athlète certifie qu'il (elle) satisfait aux exigences mentionnées ci-dessus.

Tout membre du jury peut interdire à un(e) athlète ou à un équipage de se rendre sur l'eau s'il (elle) considère que cet(te) athlète ou cet équipage constitue un danger pour lui(elle)-même ou pour les autres équipages sur l'eau.

13.1.4 Embarcations et équipement d'aviron de mer

Les embarcations d'aviron de mer utilisées dans les régates d'aviron de mer de RCA doivent respecter les exigences de construction et de mesure telles qu'énoncées dans les Règlements d'aviron de mer de World Rowing. Si les embarcations ne respectent pas ces exigences, toutes les embarcations d'un même événement doivent être généralement comparables.

Tout lest doit être fixé de manière sécuritaire à la structure de l'embarcation.

13.1.4.1 Embarcations traditionnelles d'aviron de mer de conception différente

Le comité d'organisation d'une régates d'aviron de mer peut créer des épreuves distinctes pour des embarcations d'aviron de mer de conception différente ou traditionnelle, ou permettre à ces embarcations de compétitionner dans les mêmes courses que des embarcations d'autres conceptions, et, à la discrétion du comité d'organisation, chaque conception peut ou non être catégorisée individuellement aux fins de la compétition.

13.1.6 Numéros d'embarcation et numéros d'identification des équipages

Pour les régates d'aviron de mer de format d'endurance, chaque embarcation peut être tenue par le comité d'organisation d'afficher un numéro d'embarcation unique ainsi qu'un numéro d'identification de l'équipage.

Pour les régates de sprint sur plage d'aviron de mer, il n'y a aucune exigence concernant les numéros d'embarcation et les numéros d'identification des équipages. Toutefois, le comité d'organisation peut apposer des marques d'identification sur chaque embarcation afin d'assurer la bonne identification et l'attribution des embarcations partagées aux couloirs.

13.1.6.1 Numéros d'enregistrement des embarcations d'aviron de mer d'endurance

Toutes les embarcations participant à une régates d'aviron de mer de format d'endurance doivent être enregistrées auprès du comité d'organisation avant de se rendre sur l'eau, que ce soit pour l'entraînement ou la compétition, et peuvent se voir attribuer un numéro d'identification d'enregistrement.

Si un numéro d'identification d'enregistrement est requis, chaque embarcation doit afficher ce numéro sur les deux côtés de la proue, de la manière décrite ci-dessous, à des fins d'identification et de sécurité. L'enregistrement est sous la responsabilité de l'association d'aviron ou du club au nom duquel l'équipage est inscrit, ainsi que de l'équipage concerné. Tout équipage qui omet d'enregistrer son embarcation ou de toujours afficher correctement le numéro d'identification dans une régates peut faire l'objet de sanctions.

Les chiffres et/ou lettres constituant le numéro d'identification d'enregistrement sur l'embarcation doivent mesurer au minimum 20 cm de hauteur et être d'une couleur contrastante par rapport à l'arrière-plan.

Le (la) capitaine d'équipage de chaque embarcation doit être identifié(e) par écrit au comité d'organisation au moment de l'enregistrement de l'équipage.

13.1.6.2 Numéros de course des équipages

Dans les régates d'aviron de mer de format d'endurance où les équipages utilisent des embarcations partagées, chaque équipage en compétition peut être tenu d'afficher un numéro de course supplémentaire en plus du numéro d'enregistrement de l'embarcation.

Pour les courses avec arrivée sur la plage nécessitant qu'un ou plusieurs membres de l'équipage quittent l'embarcation et franchissent la ligne d'arrivée à pied, chaque membre de l'équipage franchissant la ligne d'arrivée doit afficher clairement son numéro de course sur sa personne.

13.1.7 Rôles généraux dans l'organisation des régates d'aviron de mer

13.1.7.1 Juge-arbitre en chef

Il doit y avoir un(e) juge-arbitre en chef qui attribue les fonctions à chaque membre du jury et supervise leurs activités. Le (la) juge-arbitre en chef doit assurer une coordination adéquate avec le comité d'organisation et coopérer étroitement avec le (la) président(e) de la régate.

En cas de conditions dangereuses, le (la) juge-arbitre en chef est habilité à prendre toutes les décisions nécessaires et à communiquer toute modification requise au starter ainsi qu'aux juges-arbitres sur le parcours.

13.1.7.2 Président(e) de la régate

Le comité d'organisation doit nommer un(e) président(e) de la régate qui connaît très bien les conditions locales sur l'eau et qui possède de l'expérience ou a reçu une formation pour les événements d'aviron de mer. Dans les cas où le (la) président(e) de la régate n'a pas d'expérience, mais a reçu une formation, le document de sanction doit être examiné par une personne possédant l'expérience pertinente.

Le (la) président(e) de la régate doit coopérer étroitement avec le (la) juge-arbitre en chef et participer à toute décision en cas de conditions météorologiques défavorables. Dans tout cas où le (la) président(e) de régate et le (la) juge-arbitre en chef ne seraient pas d'accord sur une question de sécurité, la décision du (de la) juge-arbitre en chef prévaut.

13.1.7.3 Sécurité des équipages

Les équipages doivent se familiariser avec toutes les exigences de sécurité énoncées dans les présents règlements afin d'assurer la sécurité de l'équipage.

Section 2.0 – Régates d'aviron de mer d'endurance

13.2.1 Catégories d'âge

Les catégories d'âge suivantes pour les rameurs sont reconnues pour les compétitions d'aviron de mer d'endurance :

Seniors
Moins de 23 ans
Moins de 19 ans
Maîtres

Les catégories d'âge pour les épreuves des maîtres doivent être précisées dans la trousse de renseignements de la régate.

13.2.2 Catégories d'embarcations

Les catégories d'embarcations suivantes sont reconnues pour les compétitions d'aviron de mer d'endurance :

- 1) Skiff (1x)
- 2) Deux de couple (2x)
- 3) Quatre de couple avec barreur(euse) (C4x+)
- 4) Quatre de pointe avec barreur(euse) (C4+)

13.2.3 Exigences particulières

Pour l'entraînement comme pour la compétition, toutes 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 toujours porter un VFI dans l'embarcation.

Les embarcations doivent être munies d'un œillet de remorquage relié à 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(e) rameur(euse) qui pourra la lancer à l'embarcation de sauvetage au besoin.

Dans les courses d'aviron de mer d'endurance, pour des raisons de sécurité, chaque embarcation est autorisée à transporter l'équipement radio ou de télécommunication permis ou exigé par le comité d'organisation ou par d'autres autorités maritimes pour ce type d'épreuve.

13.2.4 Parcours d'aviron de mer de format d'endurance – Caractéristiques et exigences

13.2.4.1 Caractéristiques des parcours de course pour les régates d'aviron de mer d'endurance

Le parcours de course des régates d'aviron de mer d'endurance doit offrir, dans la mesure du possible, des conditions de course justes et équitables à tous les équipages. Cela nécessite une largeur suffisante de la ligne de départ pour permettre à tous les équipages de chaque course de prendre le départ en même temps.

Dans la mesure du possible, le comité d'organisation doit concevoir le parcours de manière que le déroulement de la course et les embarcations en compétition soient visibles par les spectateurs depuis la rive.

Dans la conception du parcours, le comité d'organisation doit tenir compte de la direction du vent et des vagues, des caractéristiques côtières et des plages. Cela peut inclure des départs et/ou arrivées sur la plage.

La distance de course peut varier d'une régate à l'autre, car, en principe, aucune distance de course particulière n'est fixée. Toutefois, tous les participants doivent être informés de la longueur du parcours dans la trousse de renseignements de la régate. La distance de course peut être modifiée par le (la) juge-arbitre en chef en cas de conditions météorologiques défavorables, en consultation avec le comité d'organisation.

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.

Le parcours peut être effectué plus d'une fois. En principe, aucun marqueur de virage ne doit se trouver à moins d'un kilomètre (1 km) du départ si l'angle de virage requis à ce marqueur dépasse 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.

Les régates d'aviron de mer se déroulent normalement sans limites quant au nombre d'équipages dans chaque course. Cela est toutefois soumis aux dimensions de la ligne de départ, à la longueur du parcours et à toutes les considérations de sécurité, y compris les conditions météorologiques et la disponibilité des bateaux de sécurité. Il n'y a pas de couloirs délimités. Quand la largeur de la ligne de départ est limitée, le comité

d'organisation doit indiquer dans la trousse de renseignements de la régate le nombre maximum d'embarcations pouvant être alignées sur la ligne de départ en même temps pour chaque catégorie.

13.2.4.2 Marqueurs de parcours

Un plan des parcours indiquant l'emplacement de tous les marqueurs avec une description du marqueur et sa position GPS doit être inclus dans la trousse de renseignements de la régate. Le plan doit aussi être affiché à la commission de contrôle.

Pour des raisons de sécurité, quand des bouées sont utilisées pour marquer un virage, le comité d'organisation doit, dans la mesure du possible, utiliser des bouées flottantes de type marqueur plutôt que des bouées d'amarrage ou des balises.

Le comité d'organisation 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.

13.2.4.3 Marqueur de virage clé

Un marqueur de virage clé est un emplacement où le risque d'une interférence importante entre les équipages est accru en raison d'éléments tels que, par exemple, mais sans si limiter, l'angle du virage et/ou sa proximité avec le départ. Le (la) juge-arbitre en chef doit déterminer quels marqueurs de virage seront désignés comme marqueurs de virage clés.

13.2.4.4 Ligne de départ et ligne d'arrivée

13.2.4.4.1 Départ et arrivée flottants

La ligne de départ et la ligne d'arrivée doivent être marquées visuellement par l'alignement de deux repères terrestres ou bouées.

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.

Pour toutes les courses, sauf celles au format contre-la-montre où les équipages partent les uns après les autres et où le résultat est basé sur le temps écoulé de chaque équipage pour parcourir le parcours, la ligne de départ doit être suffisamment large pour permettre à toutes les embarcations de la course de s'aligner et de prendre le départ en même temps. Le type de départ à utiliser doit être indiqué dans la trousse de renseignements de la régate.

13.2.4.4.2 Départ sur la plage

Les embarcations doivent être alignées le long du bord de l'eau.

13.2.4.4.3 Arrivées sur la plage

La ligne d'arrivée doit être matérialisée par une ligne, un drapeau ou un bouton situé à un point désigné sur la plage, et un équipage aura terminé la course quand un membre de l'équipage aura franchi la ligne, touché le drapeau ou appuyé sur le bouton, selon les exigences. Le type d'arrivée à utiliser doit être indiqué dans la trousse de renseignements de la régates.

13.2.5 Composition du jury

En principe, le jury doit être composé de personnes qui rempliront les tâches suivantes :

- Juge-arbitre en chef
- Starter
- Juge au départ
- Juge-arbitre(s) sur l'eau
- Juge(s)-arbitre(s) des marqueurs de virage clés
- Juge-arbitre des pénalités
- Juge à l'arrivée
- Responsable de la commission de contrôle et membres.

Le (la) starter, le (la) juge au départ, le (la) juge-arbitre sur l'eau, les juges-arbitres des marqueurs de virage clés, le (la) juge-arbitre des pénalités, le (la) juge à l'arrivée et le (la) responsable de la commission de contrôle doivent être (au minimum) des juges-arbitres de RCA.

Les membres du jury peuvent avoir plusieurs rôles. Le comité d'organisation, en consultation avec le (la) juge-arbitre en chef, peut aussi nommer des bénévoles pour appuyer le jury dans son travail.

13.2.6 Rôles du jury dans les régates d'aviron de mer d'endurance

13.2.6.1 Juge-arbitre en chef

Le (la) juge-arbitre en chef attribue les rôles à chaque membre du jury et supervise leurs activités. Le (la) juge-arbitre en chef doit assurer une coordination adéquate avec le comité d'organisation et coopérer étroitement avec le (la) président(e) de la régates.

13.2.6.2 Starter et juge au départ

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

Sauf dans le cas d'un départ sur la plage, le (la) juge au départ n'est pas tenu de donner des instructions à un équipage concernant son alignement sur la ligne de départ. Il incombe entièrement aux équipages de ne pas se trouver du côté du parcours de la ligne de départ au moment où le signal de départ est donné.

13.2.6.3 Juge-arbitre sur l'eau

Le (la) juge-arbitre en chef décide du nombre nécessaire de juges-arbitres sur l'eau pour superviser chaque course. Quand il y a plus d'un juge-arbitre sur l'eau, tous ont le même statut dans leurs zones de responsabilité respectives.

Toutes les embarcations des juges-arbitres en activité doivent transporter un drapeau ou un marqueur d'identification pour les distinguer des autres embarcations. Le comité d'organisation doit fournir ce drapeau ou marqueur et s'assurer qu'il est correctement placé sur toutes les embarcations des juges-arbitres. La couleur et le type de drapeau ou de marqueur doivent être présentés aux équipages à la réunion des capitaines d'équipage.

Le (la) juge-arbitre sur l'eau doit veiller au bon déroulement de la course et à la sécurité des rameurs. En particulier, il (elle) doit observer si un équipage tire un avantage ou subit un désavantage par rapport à ses adversaires ou en raison de facteurs externes, et peut imposer des pénalités appropriées aux équipages en faute. Le (la) juge-arbitre sur l'eau ne doit pas diriger les équipages. Il (elle) doit toutefois veiller à éviter les accidents.

Si nécessaire, le (la) juge-arbitre sur l'eau peut imposer des pénalités pendant la course. Il (elle) peut aussi arrêter la course, appliquer les pénalités nécessaires et ordonner de donner le départ de nouveau de la course, soit depuis le départ, soit depuis un autre point (auquel cas il (elle) peut ordonner aux équipages de repartir dans les positions qu'ils occupaient au moment de l'arrêt de la course), immédiatement ou ultérieurement. Dans ce dernier cas, il (elle) doit décider de la nouvelle heure de départ en consultation avec le (la) juge-arbitre en chef et informer les équipages concernés.

Quand le (la) juge-arbitre sur l'eau a de sérieux doutes quant au fait qu'un obstacle ait influencé le résultat de la course, ou estime que l'effet de cet obstacle n'est pas significatif ou ne constitue pas une infraction selon le présent règlement, il (elle) peut choisir de ne prendre aucune mesure.

Le (la) juge-arbitre sur l'eau peut aussi permettre à la course de se poursuivre et exclure un ou plusieurs équipages après la fin de la course. Toutefois, si un équipage doit se voir attribuer une sanction, le (la) juge-arbitre doit informer l'équipage au moment où la sanction est appliquée en disant à l'équipage : « (Numéro de l'embarcation) – (motif de la sanction) – (action requise par la sanction, par exemple boucle de pénalité) ». Le (la) juge-arbitre doit aussi informer immédiatement le (la) juge-arbitre des pénalités.

13.2.6.4 Juge-arbitre des pénalités

Le (la) juge-arbitre des pénalités doit enregistrer en temps réel les pénalités attribuées par le (la) starter, le(s) juge(s)-arbitre sur l'eau et tout juge-arbitre des marqueurs de virage clés. Le (la) juge-arbitre des pénalités doit informer les équipages des pénalités de temps qui leur ont été attribuées et veiller à ce que les équipages purgent ces pénalités soit par des boucles de pénalité ou des virages de pénalité pour les arrivées sur l'eau, soit par une zone des pénalités pour les arrivées sur la plage, ou par une pénalité de temps.

13.2.6.5 Juges à l'arrivée

Les juges à l'arrivée déterminent l'ordre dans lequel les proues des embarcations franchissent la ligne d'arrivée. Dans le cas d'une arrivée sur la plage, ils déterminent l'ordre dans lequel le ou les rameurs désignés franchissent la ligne d'arrivée, touchent le drapeau, appuient sur le bouton ou utilisent tout autre moyen requis pour terminer la course. Ils s'assurent que la course s'est déroulée correctement et sont responsables de la validation des résultats.

13.2.6.6 Commission de contrôle

En plus de ses autres fonctions, la commission de contrôle des régates d'aviron de mer doit vérifier le bon affichage des numéros d'enregistrement des embarcations et s'assurer que les numéros que les membres de l'équipage doivent porter sont correctement affichés. Le (la) responsable de la commission de contrôle supervise les activités de la commission de contrôle.

13.2.7 Organisation des régates – Rôles et obligations

13.2.7.1 Capitaine d'équipage

Chaque équipage inscrit à une régate d'aviron de mer d'endurance doit désigner un(e) membre de l'équipage comme capitaine d'équipage. Le (la) capitaine d'équipage est responsable de la sécurité de l'équipage et de la navigation de l'embarcation.

13.2.7.2 Réunion des capitaines d'équipage

Avant le début de la compétition, une réunion doit être convoquée par le comité d'organisation à laquelle tous les gestionnaires d'équipe, entraîneurs, barreurs et capitaines d'équipage doivent participer. Pendant cette réunion, tous les participants recevront toutes les informations raisonnablement nécessaires pour assurer le bon déroulement et la sécurité de l'événement (y compris les schémas de circulation, les règles maritimes locales, les mouvements de marée, les courants, la topographie particulière, les dangers connus, les règles de sécurité et les pénalités pouvant être appliquées selon les présents règlements). Si cela est jugé nécessaire, les barreurs et les capitaines d'équipage peuvent être invités à observer le parcours depuis un bateau moteur.

13.2.7.3 Obligations des rameurs

Tous les rameurs et barreurs doivent :

- connaître et respecter les règles maritimes locales;
- porter ou avoir à bord des VFI appropriés;
- savoir quoi faire en cas de chavirement ou de retournement de leur embarcation et si leur embarcation doit être remorquée.

13.2.7.4 Obligations des capitaines 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 (de la) capitaine d'équipage de chaque embarcation doit être transmis au comité d'organisation par écrit au moment de l'inscription de l'équipage. C'est l'organisation au nom de laquelle ou duquel l'équipage concourt qui est responsable de transmettre ces renseignements au comité d'organisation. Les équipages dont le nom du (de la) capitaine n'a pas été précisé ne peuvent aller sur l'eau.

Le (la) 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;
- 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 :

- remplir le registre pour indiquer le retour de l'équipage;
- informer la commission de contrôle de tout incident ou problème de sécurité;
- consigner et rapporter au comité d'organisation tout dommage à une embarcation partagée.
- veiller à ce que les bénévoles ou les juges à la commission de contrôles remplissent le registre pour indiquer le retour de l'équipage.

13.2.7.5 Règles de circulation générales

Les rameurs et les barreurs doivent se familiariser avec les règles générales de navigation maritime ainsi que les conditions précises de la région.

Les athlètes doivent être conscients que l'aviron en mer, en dehors des voies navigables et des ports, exige une attention particulière aux conditions météorologiques, aux marées, aux courants et à la circulation maritime en général.

13.2.7.6 Règles pour l'aviron en eau libre

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

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

13.2.7.7 Éviter les collisions

Quand 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 (de la) rameur(euse) assis(e) dans l'embarcation dos à la proue.

13.2.7.8 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 d'organisation 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.

13.2.7.9 Chavirement

Les équipages devraient s'exercer régulièrement aux procédures de chavirement et se familiariser avec toutes les étapes nécessaires afin d'assurer la sécurité de l'équipage en cas de chavirement.

13.2.7.10 Capacités générales des équipages

Tout membre du jury peut interdire à un équipage de se rendre sur l'eau s'il considère que cet équipage représente un danger pour lui-même ou pour les autres équipages sur l'eau. En cas de litige, le (la) juge-arbitre en chef tranchera la question.

13.2.7.11 Conditions météorologiques défavorables

Le (la) juge-arbitre en chef, après consultation avec le (la) président(e) de la régate et le comité d'organisation, 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 conditions météorologiques défavorables 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, le (la) 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.

13.2.8 Système de progression en aviron de mer d'endurance

Si le nombre d'équipages participant à une régate d'aviron de mer de format d'endurance est

Supérieur au nombre d'embarcations pouvant être alignées simultanément sur la ligne de départ ou le nombre d'embarcations disponibles, un système de progression doit être utilisé pour déterminer les finalistes. La progression doit, en principe, être déterminée selon le classement et non selon les temps. Le comité d'organisation doit déterminer le système de progression qui sera utilisé et l'inclure dans la trousse de renseignements de la régate.

Le nombre d'équipages dans chaque manche doit être égal autant que possible et, en principe, le même nombre d'équipages de chaque manche doit progresser au tour suivant.

Le comité d'organisation peut limiter le nombre d'embarcations dans chaque manche et/ou le nombre d'embarcations devant se qualifier pour la finale. Les détails du système de progression doivent être inclus dans la trousse de renseignements de la régate.

13.2.9 Le départ

Il n'y a aucune zone de départ dans les régates d'aviron de mer de format d'endurance.

Les équipages doivent se trouver à proximité de la ligne de départ deux minutes avant l'heure de départ prévue.

Le (la) starter peut donner le départ sans tenir compte des absents. Les équipages sont en tout temps responsables de s'assurer que l'équipement qu'ils utilisent est en bon état et prêt pour la course à l'heure prévue. Les courses ne seront ni retardées ni arrêtées pour un équipage dont l'équipement est endommagé. Toutefois, si de tels dommages résultent d'une collision sévère causée par un autre équipage, le (la) juge-arbitre en chef peut faire une exception à cette règle s'il (elle) estime, à sa seule discrétion, qu'une telle exception est nécessaire pour rétablir l'équité.

Le type de départ – départ flottant ou départ à la plage – doit être publié dans la trousse de renseignements de la régata, mais peut être modifié par le (la) juge-arbitre en chef, après consultation avec le comité d'organisation, à tout moment pendant l'événement pour des raisons de sécurité ou pour d'autres raisons exceptionnelles.

13.2.9.1 Départ flottant

Chaque embarcation est libre de choisir sa position sur la ligne de départ, mais il incombe à chaque équipage de s'assurer qu'il ne cause pas d'obstruction aux autres embarcations. Quand une telle obstruction se produit ou est imminente, chaque équipage doit prendre les mesures d'évitement appropriées, tout en suivant les instructions du (de la) starter ou du (de la) juge-arbitre sur l'eau quand de telles instructions sont données.

Le (la) starter peut être assisté(e) par d'autres juges-arbitres sous son autorité. La position du (de la) starter doit, en principe, être située à environ 50 à 100 m derrière la ligne centrale du départ et doit permettre au starter d'avoir une vue dégagée sur toutes les embarcations et que les signaux de départ soient clairement visibles par tous les équipages sur la ligne de départ.

Il doit y avoir un(une) juge-arbitre au départ placé(e) exactement sur la ligne de départ, dans une position permettant de voir clairement toutes les embarcations alignées sur la ligne de départ.

Le (la) juge-arbitre au départ est responsable d'identifier toute embarcation qui se trouverait du côté du parcours par rapport à la ligne de départ au moment où le signal de départ est donné (faux départ) et doit prendre la décision appropriée conformément à ces règles concernant les faux départs. Il (elle) doit informer immédiatement le (la) starter et les juges-arbitres sur l'eau de sa décision à cet égard.

13.2.9.2 Procédure de départ flottant

La procédure de départ pour un départ flottant est la suivante :

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. Le (la) juge-arbitre 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 (de la) starter ou du (de la) juge-arbitre sur l'eau. Les équipages qui ne respectent pas les directives peuvent recevoir une pénalité.

Après avoir donné les signaux de 3 minutes, 2 minutes et 1 minute, respectivement, le (la) starter peut donner le départ de la course à l'heure prévue sans tenir compte de la position d'aucun équipage.

À exactement trois minutes avant le départ, le (la) starter doit simultanément :

- (1) hisser trois ballons dans les airs, 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),
- (2) donner trois petits coups clairs de klaxon.

Toutes les embarcations doivent demeurer près du départ. Le départ peut être donné quand les trois (3) minutes se sont écoulées, même si les embarcations n'ont pas encore atteint leur position de départ.

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 (la) juge-arbitre au départ considère que trop d'embarcations dépassent la ligne de départ et que la course ne peut démarrer de manière sécuritaire ou équitable.

À exactement deux (2) minutes avant le départ, le (la) starter doit simultanément :

- (1) abaisser un des trois ballons qui ont été hissés dans les airs;
- (2) donner deux petits coups clairs de klaxon.

À exactement une (1) minute avant le départ, le (la) starter doit simultanément :

- (1) abaisser un des deux ballons restants;
- (2) donner un petit coup net de klaxon.

Au moment du départ, le (la) starter doit donner le signal de départ en effectuant ce qui suit simultanément :

- (1) abaisser le dernier ballon;
- (2) donner un long coup de klaxon.

Le dernier ballon doit être abaissé 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.

Si le (la) juge-arbitre au départ avise le (la) starter que plusieurs équipages se trouvent du côté course de la ligne de départ à l'heure prévue, ou que plusieurs équipages sont en

retard pour des raisons indépendantes de leur volonté, il incombe exclusivement au (à la) starter de décider s'il convient de retarder le départ. Alternativement, le (la) starter peut donner le départ à l'heure et, si approprié, attribuer des sanctions.

13.2.9.3 Départ sur la plage

Les embarcations doivent être alignées sur la plage près de l'eau. Si la position de départ des embarcations a été désignée, les embarcations doivent être alignées en fonction de ces positions.

13.2.9.4 Assistants

Pour les départs sur la plage, il peut y avoir jusqu'à deux assistants par embarcation. Par conditions météorologiques défavorables ou mer agitée, le (la) juge-arbitre en chef peut autoriser ou exiger que le nombre d'assistants par embarcation soit augmenté.

Quand il y a deux assistants ou plus par embarcation, il doit y avoir au moins un homme et au moins une femme parmi les assistants.

Les assistants sont en principe fournis par les équipes et reconnus comme membres d'équipe de soutien officiel.

Le rôle de l'assistant est d'aider son équipe au départ et à l'arrivée de celle-ci sur la plage en manipulant la direction afin de réduire le risque de dommages ou de blessures.

Les assistants de chaque équipage portent un uniforme assorti ou un dossard clairement reconnaissable de celui de l'équipage.

Les assistants soutiendront les équipages en maintenant la meilleure direction de l'embarcation pour que les membres de l'équipage puissent monter à bord et partir, et peuvent aider l'équipage de toute autre manière, y compris pour la fixation du gouvernail, etc. Les assistants ne doivent pas monter à bord du bateau ni se déplacer dans une position où ils ont de l'eau au-dessus des épaules quand ils sont debout.

Les assistants peuvent assister l'équipage en fournissant une aide verbale et visuelle pour la direction. Cependant, il est interdit d'utiliser tout dispositif électrique, électronique ou autre pour donner des instructions verbales ou audio et aucune aide visuelle technique ou artificielle ne peut être utilisée, autre que les vêtements uniformes portés par les assistants.

Dans le cas d'une arrivée sur la plage, quand l'embarcation revient à la plage, les assistants, qui peuvent être des membres de l'équipe ou des bénévoles fournis par le comité d'organisation, peuvent « attraper » l'embarcation pour ralentir sa progression et un membre de l'équipage débarque pour courir jusqu'à la ligne d'arrivée.

Après que le membre de l'équipage a débarqué pour courir, les assistants sont responsables du retrait rapide de l'embarcation afin de s'assurer qu'elle n'entrave pas les équipages arrivant ensuite. Quand ils attendent l'arrivée des embarcations et au moment du retrait d'une embarcation, les assistants doivent veiller à ne pas causer une interférence en aucun cas aux autres équipages ou coureurs. Quand le (la) coureur(euse) sort de l'eau, les assistants doivent rester avec l'embarcation et ne pas courir avec le membre de l'équipage jusqu'à la ligne d'arrivée.

Les assistants doivent se conformer à toutes les instructions des officiels de course et sont en tout temps soumis aux Code de course.

13.2.9.5 Procédure de départ sur la plage

Quand le (la) starter demande aux équipages de mettre leurs embarcations à l'eau, ceux-ci doivent maintenir leurs embarcations à flot à environ huit (8) mètres les uns des autres au bord de l'eau. Dans un départ sur la plage, tous les membres de l'équipage doivent se tenir dans l'eau à côté de leur embarcation et ne doivent pas commencer à monter à bord ni placer une quelconque partie du torse ou des jambes d'un(e) rameur(euse) dans ou sur l'embarcation avant que le signal de départ ne soit donné.

Le (la) starter ordonnera ensuite aux équipages de se préparer et de placer leurs embarcations en ligne. Le (la) de départ sera le seul juge pour déterminer si les embarcations sont correctement alignées.

Il incombe à chaque équipage de s'assurer qu'il ne cause pas une obstruction aux autres embarcations. Quand une telle obstruction se produit ou est sur le point de se produire, chaque équipage doit prendre les mesures d'évitement appropriées, tout en suivant les instructions du starter ou du (ou de la) juge-arbitre dès qu'elles sont données. Un équipage causant une interférence à un autre équipage peut être sanctionné par le (la) starter ou le (la) juge-arbitre.

Le (la) starter peut être assisté(e) par d'autres juges-arbitres sous son autorité. Le (la) starter doit se placer de manière à avoir une vue dégagée sur toutes les embarcations, et les signaux de départ doivent être clairement visibles pour tous les rameurs au départ.

Il doit y avoir un(e) juge de départ, placé(e) à un endroit lui permettant d'accomplir correctement ses responsabilités. Le (la) juge-arbitre en chef peut assigner des juges de départ supplémentaires à cette fin. Le (la) juge de départ est responsable d'identifier tout équipage dont un ou plusieurs membres commencent à monter à bord de leur embarcation avant que le signal de départ ne soit donné.

Le (la) starter doit informer les équipages quand il reste cinq, quatre et trois minutes avant l'heure de départ.

La procédure de départ pour un départ sur la plage doit être la suivante :

- i) Les équipages doivent se tenir à leur position de départ et sous la supervision du (de la) starter au plus tard deux minutes avant l'heure de départ de leur course.
- ii) Le (la) starter peut attribuer une pénalité à un équipage qui n'est pas à sa position de départ deux minutes avant l'heure de départ prévue et peut donner le départ de la course sans tenir compte des équipages absents.
- iii) À deux minutes du départ, le (la) starter dit : « Deux minutes! » À tout moment par la suite, le starter demande aux équipages de placer leur bateau sur l'eau en disant, « Déplacez-vous sur l'eau ». Une fois que l'ordre de placer les bateaux dans l'eau est donné, les équipages sont sous les ordres du starter qui peut donner le départ de la course à tout moment.
- iv) À l'heure de départ, le (la) starter doit être clairement visible pour les équipages. Le (la) starter doit dire « ATTENTION! » et, après une pause claire, lever le drapeau rouge. Après une nouvelle pause, le (la) starter donne le signal de départ en laissant tomber rapidement le drapeau rouge sur un côté et en déclenchant simultanément un long coup de klaxon distinct.
- v) Le départ officiel de la course correspond au moment où le drapeau commence à tomber.

13.2.9.6 Retards au départ

Quand le départ d'une course est retardé pour quelque raison que ce soit, le (la) starter doit informer les équipages du retard.

Quand toute la course doit être retardée :

1. Dans le cas d'un départ flottant, le (la) starter doit baisser tous les signaux et recommencer le compte à rebours de 3 minutes conformément à la nouvelle heure de départ, après en avoir informé les équipages en attente.
2. Dans le cas d'un départ sur la plage, après s'être assuré que les équipages sont en position et prêts, le (la) starter doit poursuivre la procédure de départ conformément à la nouvelle heure de départ. Quand ce retard est inférieur à deux minutes et que les embarcations ont déjà été mises à l'eau, le (la) starter n'est pas tenu(e) de répéter « Deux minutes! », mais peut poursuivre le départ en annonçant « Attention! » et en levant le drapeau rouge, puis, après une pause claire, en donnant le signal de départ.

13.2.9.7 Faux départ

Départ flottant – Un équipage commet un faux départ quand une quelconque partie de son équipage, de son embarcation ou de son matériel se trouve du côté parcouru de la ligne de départ au moment où le signal de départ est donné.

Quand le (la) juge de départ peut identifier tous les équipages ayant commis un faux départ, il (elle) doit déclarer un faux départ individuel et chacun des équipages concernés se verra imposer une pénalité.

Quand, du fait qu'un grand nombre d'équipages ont commis un faux départ, le (la) juge de départ ne peut pas identifier tous les équipages concernés, il (elle) doit déclarer un faux départ de masse.

Départ sur la plage – Un équipage commet un faux départ si un membre de l'équipage commence à monter à bord de son embarcation ou si une quelconque partie du torse ou des jambes d'un(e) rameur(euse) se trouve dans ou sur l'embarcation avant que le signal de départ ne soit donné.

Le (la) juge de départ est le (la) seul(e) juge pour décider d'un faux départ.

13.2.9.8 Conséquences d'un faux départ

Départ flottant

Faux départ individuel

Sur un départ flottant, quand le (la) juge de départ peut identifier tous les équipages ayant commis un faux départ, il (elle) permettra à la course de se poursuivre et informera immédiatement le (la) starter des équipages ayant causé un faux départ. Quand les conditions le permettent, un seul ballon doit être levé par le (la) starter pour indiquer qu'un ou plusieurs équipages sont sanctionnés d'une pénalité de temps pour faux départ. Tout équipage ayant commis un faux départ se verra imposer une pénalité de temps de deux (2) minutes.

Faux départ de masse

- (1) Si, sur un départ flottant, le (la) juge de départ ne peut pas identifier tous les équipages ayant commis un faux départ, il (elle) doit demander au (à la) starter d'arrêter la course et de donner le départ de nouveau. Le (la) starter doit arrêter la course en levant le drapeau rouge et en donnant des coups de klaxon rapides, puis donner le départ de nouveau sans imposer de pénalités.
- (2) Quand un faux départ de masse est causé par les conditions météorologiques ou d'autres influences externes, mais que le (la) juge de départ considère que le départ a été équitable, il (elle) peut conseiller au (à la) starter de permettre à la course de se poursuivre sans imposer de pénalités aux équipages individuels.

Départ sur la plage

Sur un départ sur la plage, en cas de faux départ, le (la) starter ne doit pas arrêter la course. Tout équipage commettant un faux départ se verra imposer une pénalité de temps de deux (2) minutes.

13.2.10 Pendant la course

13.2.10.1 Responsabilité des rameurs

Tous les équipages doivent concourir conformément au Code de course. Si, selon le jugement exclusif d'un membre du jury, un équipage ne respecte pas le Code, notamment s'il gêne ou interfère avec une autre embarcation, provoque une collision grave ou en tire un avantage, il peut se voir imposer une pénalité.

Tous les équipages doivent contourner tous les marqueurs de virage dans le sens correct et doivent effectuer le parcours complet tel que désigné par le comité d'organisation. Les équipages n'effectuant pas le parcours complet ne seront pas classés et seront inscrits dans les résultats comme n'ayant pas terminé sa course (Did Not Finish/DNF).

Un équipage qui, pour quelque raison que ce soit, n'effectue pas le parcours complet doit en informer le (la) juge d'arrivée ou un(e) juge-arbitre à la fin de la course.

13.2.10.2 Obstruction

Obstruction

Un équipage cause une obstruction envers un autre équipage s'il :

- a) change de direction pour empêcher un autre équipage de passer;
- b) s'il ne cède pas le passage à un autre équipage quand il doit le faire;
- c) 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.

Tout membre du jury qui observe l'interférence peut imposer une pénalité appropriée à cet équipage. Il n'y a aucun droit d'objection ou de protêt contre une pénalité imposée à un équipage considéré comme ayant causé une interférence.

13.2.10.3 Collision grave

Une collision grave se produit quand un équipage cause une obstruction avec un autre équipage par un contact réel entre les embarcations ou entre les rameurs et toute partie de l'embarcation ou des rames, entraînant :

- a) Blessure à un(e) rameur(euse) ;
- b) Dommages causés à l'autre embarcation ;
- c) Un(e) rameur(euse) ou un(e) barreur(euse) de l'autre embarcation est touché(e) par les avirons de l'embarcation fautive;
- d) Un(e) rameur(euse) ou un(e) barreur(euse) est projeté(e) hors de l'une ou l'autre embarcation par la force de la collision;
- e) L'autre embarcation contrainte de quitter le parcours;
- f) L'autre embarcation manquant un marqueur de virage ;
- g) L'autre embarcation entrant en collision avec un obstacle.

Tout membre du jury qui observe un équipage causant une collision grave (tel que défini) doit imposer à l'équipage fautif une pénalité de temps de 60 secondes ou, dans les cas graves où l'infraction, selon le jugement exclusif du membre du jury, est considérée comme délibérée ou particulièrement dangereuse, attribuer un carton rouge (EXC) à l'équipage fautif. Il n'y a aucun droit d'objection ou de protest concernant une pénalité imposée à un équipage considéré comme ayant causé une collision grave.

13.2.10.4 Règles de céder le passage

Quand trois embarcations ou plus se trouvent sur la même ligne et qu'un équipage considère raisonnablement qu'il n'y a pas assez d'espace entre son embarcation et les autres, il peut interpellé l'un des équipages en criant « ATTENTION! » - « CÉDEZ LE PASSAGE! ». L'embarcation interpellée doit alors modifier sa trajectoire suffisamment pour laisser assez d'espace à l'embarcation en situation de congestion, faute de quoi l'équipage fautif peut être pénalisé par un membre du jury.

Aucun équipage ne peut causer de l'obstruction en toute connaissance de cause envers un autre équipage qui se dirige vers un marqueur de virage ou tout autre marqueur.

Si deux équipages ou plus coopèrent pour désavantager un autre équipage ou plusieurs équipages, ou pour aider un autre équipage ou plusieurs équipages, tous les équipages du(s) club(s) ou de la(les) fédération(s) membre(s) impliqués dans une telle manœuvre peuvent être disqualifiés (DSQ).

13.2.10.5 Dépassement

Un équipage qui en dépasse un autre doit éviter de causer de l'obstruction envers l'équipage qui se fait dépasser;

L'équipage qui se fait dépasser doit maintenir sa direction et ne doit pas causer de l'obstruction à l'endroit de l'équipage qui le dépasse.

13.2.10.6 Faire le tour d'un marqueur de virage

Aux marqueurs de virage, les équipages sont autorisés à toucher les marqueurs avec leur embarcation ou leurs avirons, mais la quille de l'embarcation doit passer du côté désigné du marqueur de virage.

Aux marqueurs de virage, il incombe à chaque équipage d'éviter toute obstruction ou collision grave avec les autres équipages et de respecter les règles de dépassement.

Les équipages sont responsables de leur propre direction.

13.2.11 L'arrivée de la course

Arrivée flottante – Un équipage a terminé la course quand la proue de son embarcation a franchi la ligne d'arrivée entre les deux marqueurs de la ligne d'arrivée. Tous les membres de l'équipage doivent être à bord de l'embarcation depuis le début de l'aviron au départ et jusqu'à l'arrivée de la course.

Arrivée sur la plage – Un équipage a terminé la course quand un membre de l'équipage (le coureur) a effectué l'action requise pour le type d'arrivée (atteint la ligne, touché le drapeau ou appuyé sur le bouton sur la plage). Tous les membres de l'équipage doivent être à bord de l'embarcation depuis le début de l'aviron au départ et à l'arrivée sur la plage.

Les équipages sont responsables de leur arrivée en toute sécurité sur la plage.

Les équipages doivent faire tout leur possible pour garder leur embarcation sous contrôle, en position verticale, avec tous les membres de l'équipage en contact avec l'embarcation jusqu'à l'arrivée sur la plage. Dans le cas où l'embarcation chavirerait en revenant vers la plage, l'équipage est responsable de s'assurer que tous les membres et le matériel sont en sécurité, cette responsabilité prime sur l'achèvement de la course.

Les équipages doivent aborder sur une plage dégagée des embarcations des autres équipages et suivre les instructions des officiels au moment de l'atterrissage.

Avec l'appui du comité d'organisation, les équipages sont responsables du retrait sécuritaire et rapide de leur embarcation de la zone de la plage désignée pour l'atterrissage.

Un équipage contrevenant à ces exigences ne sera pas classé dans la course et son résultat sera indiqué comme n'ayant pas terminé (DNF).

Les équipages seront classés selon l'ordre d'arrivée de la proue de leur embarcation à la ligne d'arrivée (arrivée sur l'eau) ou de leur coureur(euse) à la fin de la course (arrivée sur la plage), en tenant compte des éventuelles pénalités de temps.

Le temps de chaque équipage doit être mesuré au dixième de seconde. Il est donc possible que deux équipages ou plus aient le même temps enregistré, mais soient classés séparément si la différence entre eux à l'arrivée peut être déterminée. Si la différence entre deux équipages ou plus ne peut pas être déterminée, il faut déclarer une arrivée ex aequo. Une course est terminée quand le (la) juge-arbitre l'indique en levant un drapeau blanc ou confirme autrement le résultat.

13.2.11.1 Arrivée ex aequo

En cas d'arrivée ex aequo, la procédure qui s'applique est la suivante :

- 1) Si des équipages terminent ex aequo dans une manche préliminaire, et qu'un seul équipage concerné peut être qualifié pour la manche suivante, alors, à condition

qu'il y ait suffisamment d'espace sur la ligne de départ et que suffisamment d'embarcations soient disponibles à cet effet, tous les équipages arrivés ex aequo passeront à la prochaine manche. Dans le cas contraire, le (la) juge-arbitre en chef procédera à un tirage parmi les équipages impliqués dans l'ex aequo pour déterminer quels équipages passeront au tour suivant, en fonction de l'espace disponible sur la ligne de départ ou sur la plage.

- 2) Dans une finale, si un ex aequo se produit entre des équipages, ils se verront attribuer le même classement dans l'ordre final et le(s) classement(s) suivant(s) restera(ont) vacant(s). Si le classement à égalité concerne une position de médaille, le comité d'organisation devra fournir des médailles supplémentaires.

13.2.12 Pénalités

Dans tout cas de violation des règles, un membre du jury peut imposer des pénalités appropriées. Les pénalités en aviron de mer d'endurance disponibles en plus des pénalités standard prévues par le Code de course de RCA sont :

Pénalité de temps : il s'agit d'une pénalité imposée à un équipage qui enfreint le Code.

- a) Une pénalité de temps doit être purgée par l'équipage fautif en restant dans une zone des pénalités désignée pendant la durée de la pénalité attribuée;
- b) Quand une zone des pénalités n'est pas disponible, la ou les pénalités de temps attribuées seront ajoutées au temps d'arrivée de l'équipage.
- c) Les exigences relatives à l'exécution d'une pénalité de temps doivent être communiquées aux équipages à la réunion des capitaines d'équipage avant la course.

Dans les régates d'aviron de mer d'endurance, le membre du jury peut aussi ordonner qu'un équipage ayant subi une obstruction soit autorisé à passer à la prochaine manche d'une épreuve (quand de telles manches ont lieu) s'il estime que, sans cette interférence, l'équipage y aurait normalement accédé.

13.2.12.1 Exécution des pénalités de temps

Un équipage tenu d'effectuer une pénalité de temps dans une zone des pénalités doit accomplir les exigences de la pénalité de temps sous la supervision et les instructions du (de la) juge-arbitre des pénalités avant de franchir la ligne d'arrivée.

Un équipage qui ne remplit pas entièrement les exigences d'une pénalité de temps sera disqualifié (EXC).

13.2.12.2 Juge-arbitre des pénalités

Le (la) juge-arbitre des pénalités doit surveiller de manière centralisée la progression des équipages sur le parcours et enregistrer en temps réel toutes les pénalités de temps ou

autres pénalités imposées par le (la) starter, le(s) juge(s)-arbitre sur l'eau et tout juge-arbitre des marqueurs de virage clés.

Le (la) juge-arbitre des pénalités doit s'assurer que tout équipage ayant écopé d'une pénalité de temps en soit informé dès que possible après l'infraction.

Le (la) juge-arbitre des pénalités doit s'assurer qu'un équipage pénalisé exécute les exigences de sa pénalité de temps.

Le (la) juge-arbitre des pénalités peut être assisté(e) par d'autres membres du jury ou par des bénévoles du comité d'organisation dans l'exécution de ses fonctions.

Les exigences pour l'exécution des pénalités de temps et le rôle du (de la) juge-arbitre des pénalités sont les suivants :

13.2.12.3 Arrivée sur l'eau - Zone des pénalités

Dans le cas d'une arrivée sur l'eau, une zone des pénalités sur l'eau sera établie pour permettre aux équipages d'exécuter une pénalité de temps.

Quand la pénalité de temps doit être purgée dans une zone des pénalités sur l'eau, une zone située à l'extérieur de la ligne de course, entre la dernière bouée et la ligne d'arrivée, sera désignée et délimitée comme zone des pénalités.

Le (la) juge-arbitre des pénalités informera un équipage ayant reçu une ou plusieurs pénalités de la nature de la ou des pénalités et de la durée à purger en annonçant (par exemple) : « Équipage (nom), zone des pénalités, 1 minute! ».

L'équipage entrera dans la zone des pénalités désignée. L'équipage cessera de ramer et maintiendra son embarcation à l'intérieur de la zone des pénalités pendant la durée requise. Le (la) juge-arbitre des pénalités chronométrera l'équipage à partir du moment où l'embarcation entière se trouve à l'intérieur de la zone des pénalités.

Dès que l'équipage a purgé le temps requis dans la zone des pénalités, le (la) juge-arbitre des pénalités annoncera : « ÉQUIPAGE (nom), GO! », moment où l'équipage pourra recommencer à ramer et terminer la course.

Quand un équipage ayant reçu une pénalité de temps rejoint le (la) juge-arbitre des pénalités, celui-ci annoncera à l'équipage son nom et la durée à purger dans la zone des pénalités.

En principe, le (la) juge-arbitre des pénalités doit enregistrer l'heure réelle à laquelle l'équipage passe pour la première fois devant le (la) juge-arbitre des pénalités et l'heure à laquelle l'équipage revient sur le parcours après avoir purgé le temps requis dans la zone des pénalités.

Un équipage qui exécute les exigences d'une pénalité de temps doit céder le passage aux autres équipages et ne causer aucune interférence en revenant sur le parcours.

13.2.12.4 Arrivée sur la plage – Zone des pénalités

Dans le cas d'une arrivée sur la plage, une zone des pénalités sera établie sur la plage entre les points désignés où les coureurs débarquent de leur embarcation et la ligne d'arrivée.

Après que le (la) coureur(euse) de l'équipage pénalisé a débarqué de l'embarcation, le (la) juge-arbitre des pénalités informera le (la) coureur(euse) que l'équipage a reçu une pénalité de temps et de la durée totale à purger dans la zone des pénalités en annonçant (par exemple) : « Équipage (nom), zone des pénalités, 1 minute! ». Le nom de l'équipage et la durée à passer dans la zone des pénalités doivent aussi être affichés sur un tableau visible par le (la) coureur(euse) de l'équipage pénalisé.

Le (la) coureur(euse) se rapporte à la zone des pénalités. Le (la) juge-arbitre des pénalités commencera à calculer le temps de la pénalité dès que le (la) coureur(euse) est entré(e) dans la zone des pénalités.

Une fois que le (la) coureur(euse) a passé le temps requis dans la zone des pénalités, le (la) juge-arbitre des pénalités annoncera : « ÉQUIPAGE (nom), GO! », moment où le (la) coureur(euse) pourra terminer la course en se rendant à la ligne d'arrivée.

En plus d'informer le (la) juge-arbitre des pénalités qu'une pénalité de temps a été imposée, le (la) juge-arbitre sur l'eau informera, si possible, l'équipage au moment où la pénalité de temps est imposée en annonçant à l'équipage :
Numéro de l'embarcation – Nom de l'équipage – Motif de la pénalité de temps – Zone de pénalité – durée (exemple : « Embarcation 001 – Ontario 01 – Interférence – Zone de pénalité – 1 minute »).

Le fait que le (la) juge-arbitre ayant imposé la pénalité de temps ne notifie pas l'équipage au moment où la pénalité est imposée conformément à cette disposition, ou que l'équipage n'entende pas cette notification, ne constitue pas un motif d'objection, de protêt ou d'appel concernant cette pénalité de temps, à condition que le (la) juge-arbitre des pénalités soit informé(e) et notifie dûment l'équipage quand il atteint la zone où la pénalité de temps doit être purgée.

13.2.13 Objections, protêts et appels

13.2.13.1 Objections

Il n'existe aucun droit d'objection concernant une obstruction ou une décision d'un membre du jury d'imposer, ou de ne pas imposer, une pénalité de quelque nature que ce soit à un équipage pour avoir causé une obstruction envers un autre équipage ou d'autres équipages. Toute autre objection au déroulement de la course peut être formulée par l'équipage selon les modalités décrites dans le Code de course.

13.2.13.2 Protêts

Il n'existe aucun droit de protêt contre une décision d'un membre du jury d'imposer, ou de ne pas imposer, une pénalité de quelque nature que ce soit à un équipage pour avoir causé une obstruction envers un autre équipage ou d'autres équipages.

Sous réserve de ce qui précède, un protêt auprès du conseil du jury ne peut être présenté que par :

- a) un équipage dont l'objection a été rejetée;
- b) un équipage dont le classement dans une course a été affecté par l'acceptation d'une objection ;
- c) un équipage qui a été exclu ou disqualifié;
- d) un équipage qui conteste les résultats publiés.

La procédure de dépôt et de jugement d'un protêt est décrite dans le Code de course de RCA.

Pour les régates d'aviron de mer d'endurance, en plus des options disponibles au conseil du jury selon le Code de course de RCA, le conseil du jury peut aussi ordonner qu'un équipage ayant subi une interférence soit autorisé à passer à la prochaine manche d'une épreuve (quand de telles manches sont prévues), s'il estime que, sans cette obstruction, l'équipage y aurait normalement accédé.

13.2.13.3 Appels

Aucun droit d'appel n'existe pour un équipage qui prétend avoir été pénalisé à tort pour avoir causé une obstruction envers un autre équipage ou d'autres équipages pendant une course.

Les appels doivent être faits conformément à la procédure prévue dans le Code de course de RCA.

Section 3.0 – Régates de sprints sur plage

13.3.1 Catégories d'âge

Les catégories d'âge suivantes pour les rameurs sont reconnues pour la compétition de sprints sur plage :

Seniors
Moins de 23 ans

Moins de 19 ans
Maîtres

Les catégories d'âge pour les épreuves des maîtres doivent être précisées dans la trousse de renseignements de la régates.

13.3.2 Catégories d'embarcations

Les catégories d'embarcations suivantes sont reconnues pour les compétitions de sprints sur plage :

- 1) Skiff (C1x)
- 2) Deux de couple (C2x)
- 3) Quatre de couple avec barreur(euse) (C4x+)

13.3.3 Embarcations et équipement

Il n'est pas obligatoire d'avoir des VFI à bord du bateau, mais le comité d'organisation doit mettre à disposition un nombre suffisant de VFI pour tous les membres d'équipage qui en font la demande.

Il n'est pas obligatoire d'installer un œillet de remorquage ou une corde de flottaison.

13.3.4 Programme de l'événement

La compétition de sprints sur plage peut inclure les épreuves suivantes dans toutes les catégories d'âge :

- 1) Hommes (H) 1x
- 2) Femmes (F) 1x
- 3) Mixte (Mix) 2x, 4x+
- 4) Mixte inclusif 2x

Un équipage mixte inclusif 2x doit comprendre une rameuse pouvant participer à une épreuve féminine et un homme. Un(e) seul rameur(euse) peut être un(e) rameur(euse) de para-aviron, classé(e) PR3.

Un comité d'organisation peut choisir les épreuves qu'il inclura dans une régates de sprints sur plage et proposer d'autres épreuves. Cependant, il doit proposer les épreuves dans la trousse de renseignements de la régates soumis pour approbation avec la demande de sanction de la régates.

13.3.5 Embarcations partagées

Le comité d'organisation peut fournir des embarcations partagées.

Le réglage de toutes les embarcations partagées sera réglé selon des mesures standard, publiées dans la trousse de renseignements de la régata, et ne devra pas être modifié pendant la régata.

13.3.6 Parcours de course

13.3.6.1 Principes généraux

Le parcours des régates de sprints sur plage doit répondre aux exigences suivantes :

La zone de course doit être située sur une plage de sable en pente douce, exempte de rochers ou d'autres obstacles susceptibles d'endommager les embarcations au départ et à l'arrivée sur la plage.

La zone de départ doit être suffisamment large pour permettre aux équipages de chaque course de prendre le départ sans interférence des autres équipages.

La ligne de départ, la ligne d'arrivée, les drapeaux de virage et les bouées doivent être placés de manière à offrir la même distance sur tous les couloirs, tant pour les sections de course que pour les sections d'aviron du parcours.

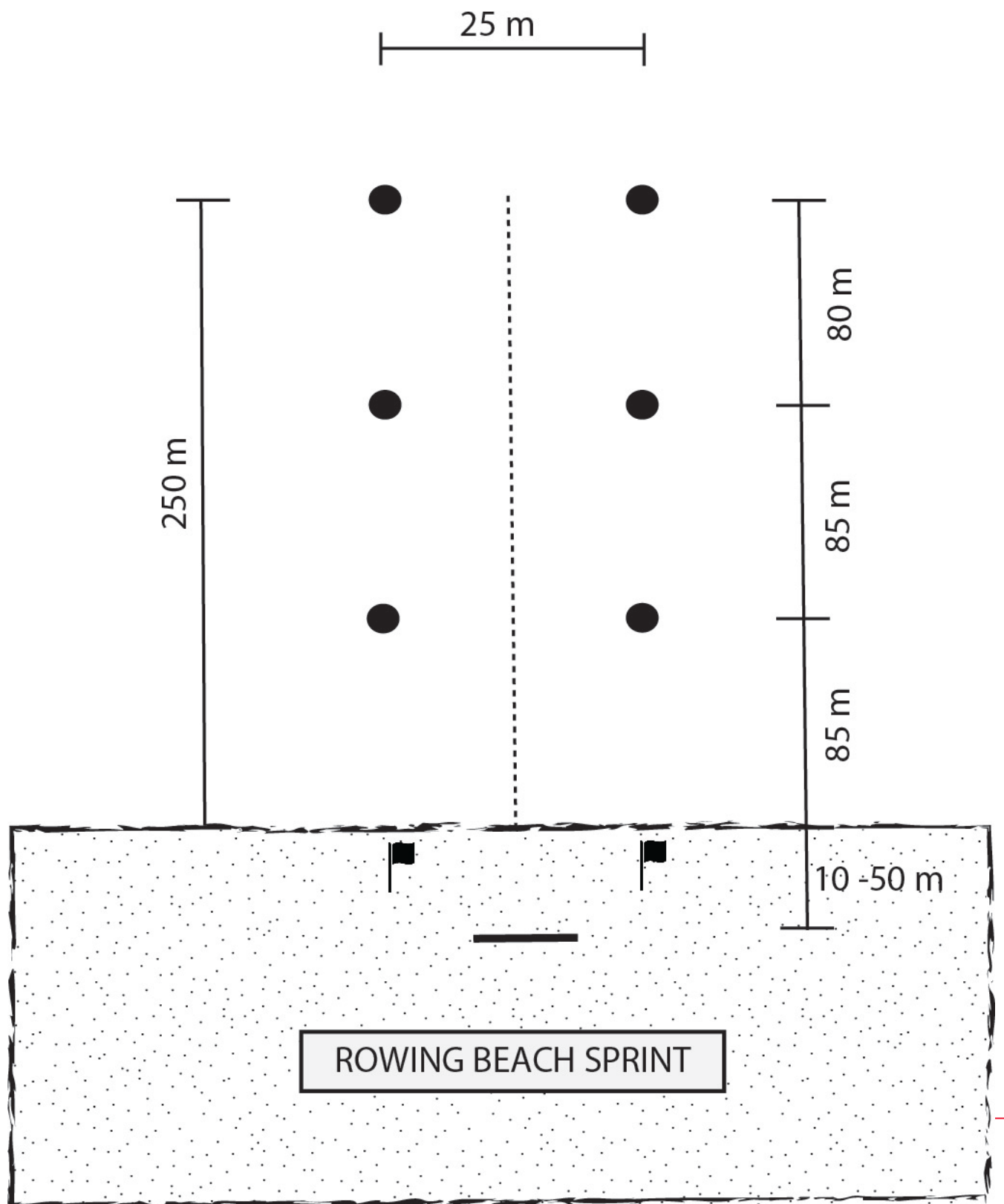
13.3.6.2 Exigences du parcours

Le parcours comprendra, dans cet ordre :

- i) une section de course – la première section du parcours doit être une ligne droite entre un point situé sur la plage (la ligne de départ/d'arrivée) et le bord de l'eau, d'une longueur comprise entre 10 et 50 mètres environ.
- ii) une section sur l'eau – la deuxième section du parcours comprendra, pour chaque couloir, une série de trois bouées de couloirs dans chaque couloir de course, la première bouée est placée à environ 85 mètres du bord de l'eau, la deuxième 85 mètres plus loin et la troisième 80 mètres plus loin, toutes en ligne droite. Le nombre de couloirs dépend de la nature de l'événement, mais en général, il y a entre deux et quatre couloirs.
- iii) une section finale sur terre - la troisième section du parcours doit se situer à environ 10 m à 50 mètres à terre, entre le bord de l'eau et la ligne de départ/d'arrivée.

Les distances indiquées ici sont données à titre indicatif, mais dépendent des conditions locales. En particulier, la première bouée est placée un peu après le point de déferlement de la vague et à l'écart de celui-ci. Vous trouverez ci-dessous un plan illustrant le tracé d'un parcours de sprints sur plage.

Coastal Rules of Racing
World Rowing Beach Sprints
RCB 6 Race Course



13.3.6.3 Marqueurs de parcours

Un plan du parcours indiquant l'emplacement de tous les marqueurs doit être inclus dans la trousse de renseignements de la régate et dans les informations remises à tous les équipages à leur arrivée à l'événement. Le plan doit aussi être affiché à la commission de contrôle.

Pour des raisons de sécurité et de visibilité, les bouées utilisées pour marquer les points de virage doivent être gonflables ou de tout autre type à surface souple, de manière à ne pas endommager les embarcations et l'équipement, et chacune doit mesurer environ 150 cm de hauteur. Les deux premières bouées depuis la plage dans chaque couloir doivent avoir un diamètre d'environ 30 cm, et la bouée de virage la plus éloignée doit avoir un diamètre compris entre 50 cm et 100 cm.

Le comité d'organisation doit prendre toutes les précautions au moment de placer les marqueurs de parcours et de définir le parcours pour éviter que les embarcations ne s'échouent en eau peu profonde.

Le comité d'organisation doit s'assurer que les distances entre les bouées dans chaque couloir sont égales et que la distance de la bouée la plus éloignée depuis la plage dans chaque couloir est aussi égale, toutes les distances devant respecter une tolérance raisonnable pour des eaux libres.

Si le parcours est situé sur un plan d'eau soumis à d'importantes marées, le comité d'organisation prend les dispositions nécessaires pour effectuer des vérifications régulières et, si nécessaire, repositionner le parcours. Il peut notamment utiliser des portes et des marqueurs supplémentaires pour veiller à la sécurité des rameurs et à l'équité des équipages.

À des fins de sécurité, le parcours ne permet pas aux embarcations de se diriger en sens inverse sur le même plan d'eau et la distance entre le centre de deux couloirs adjacents est d'au moins 25 mètres.

Le point d'arrivée désigné de chaque embarcation sur la plage doit être marqué par un drapeau planté sur la plage, près du bord de l'eau, en alignement avec les bouées du couloir. Les coureurs doivent passer à l'extérieur de ce drapeau pendant leur course vers la ligne d'arrivée après avoir quitté l'embarcation, afin de garantir que le parcours offre une distance égale jusqu'à la ligne d'arrivée.

13.3.6.4 La ligne de départ

La ligne de départ doit être visuellement marquée sur la plage de manière claire et fixe, de façon à conserver sa position dans toutes les situations de course. La ligne de départ doit mesurer au minimum trois (3) mètres. La distance entre la ligne de départ et le point de départ désigné pour chaque embarcation dans la course doit être égale.

L'orientation de la ligne de départ doit, en principe, être perpendiculaire au parcours de course.

13.3.6.5 La ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée doit mesurer au minimum trois (3) mètres.

Quand seulement deux couloirs de course sont utilisés, la ligne d'arrivée peut avoir une conception étroite en « entonnoir » pour rapprocher les coureurs de chaque équipage à l'arrivée.

Quand trois couloirs de course ou plus sont utilisés, la ligne d'arrivée doit avoir une longueur suffisante pour garantir que le (la) coureur(euse) de chaque équipage parcourt une distance égale entre le point d'arrivée désigné de son embarcation et la ligne d'arrivée.

La méthode de marquage de la ligne d'arrivée, et donc de l'arrivée de la course, peut être au moins l'une des suivantes ou une disposition similaire :

- i) Une ligne clairement identifiable sur la plage que le (la) coureur(euse) de chaque équipage doit franchir (cette méthode peut être utilisée en conjonction avec des puces de chronométrage portées par chaque coureur);
- ii) Un ruban que le (la) coureur(euse) de chaque équipage doit traverser en courant;
- iii) Un drapeau ou un dispositif similaire pour chaque équipage, planté verticalement dans le sable. Le (La) coureur(euse) de chaque équipage doit toucher son propre drapeau désigné;
- iv) Un bouton ou un dispositif similaire pour chaque équipage, que le (la) coureur(euse) de chaque équipage doit presser. Quand il est pressé, le bouton enregistre le temps écoulé pour cet équipage et peut simultanément émettre un signal sonore et/ou un affichage visuel.

Le comité d'organisation doit décider de la méthode de marquage de l'arrivée, et celle-ci doit être incluse dans la trousse de renseignements de la régate.

13.3.6.6 Nombre de couloirs

Il doit y avoir un minimum de deux couloirs et, en principe, un maximum de quatre couloirs. Le nombre de couloirs dépend de l'espace disponible sur la plage et sur l'eau ainsi que du nombre d'équipages inscrits à chaque épreuve. Dans tous les cas, la distance de course sur la plage et les conditions sur l'eau doivent être égales pour tous les équipages. Des couloirs supplémentaires peuvent être prévus si le format de la compétition l'exige. Le nombre de couloirs doit être communiqué dans la trousse de renseignements de la régate.

13.3.7 Format de course

Il existe deux options pour le format de la section d'aviron des sprints sur plage.

- a) Course côte à côte
- b) Course en procession

Le format « course côte à côte » doit être utilisé pour les courses dans des conditions normales. Dans la Course côte à côte, le résultat est déterminé par l'ordre d'arrivée des équipages, sous réserve de l'application de toute pénalité de temps.

Pour la « course en procession », les résultats sont déterminés par le temps pris par chaque équipage pour terminer le parcours, après prise en compte de toute pénalité de temps imposée à un ou plusieurs équipages. La « course en procession » peut être utilisée dans les circonstances suivantes :

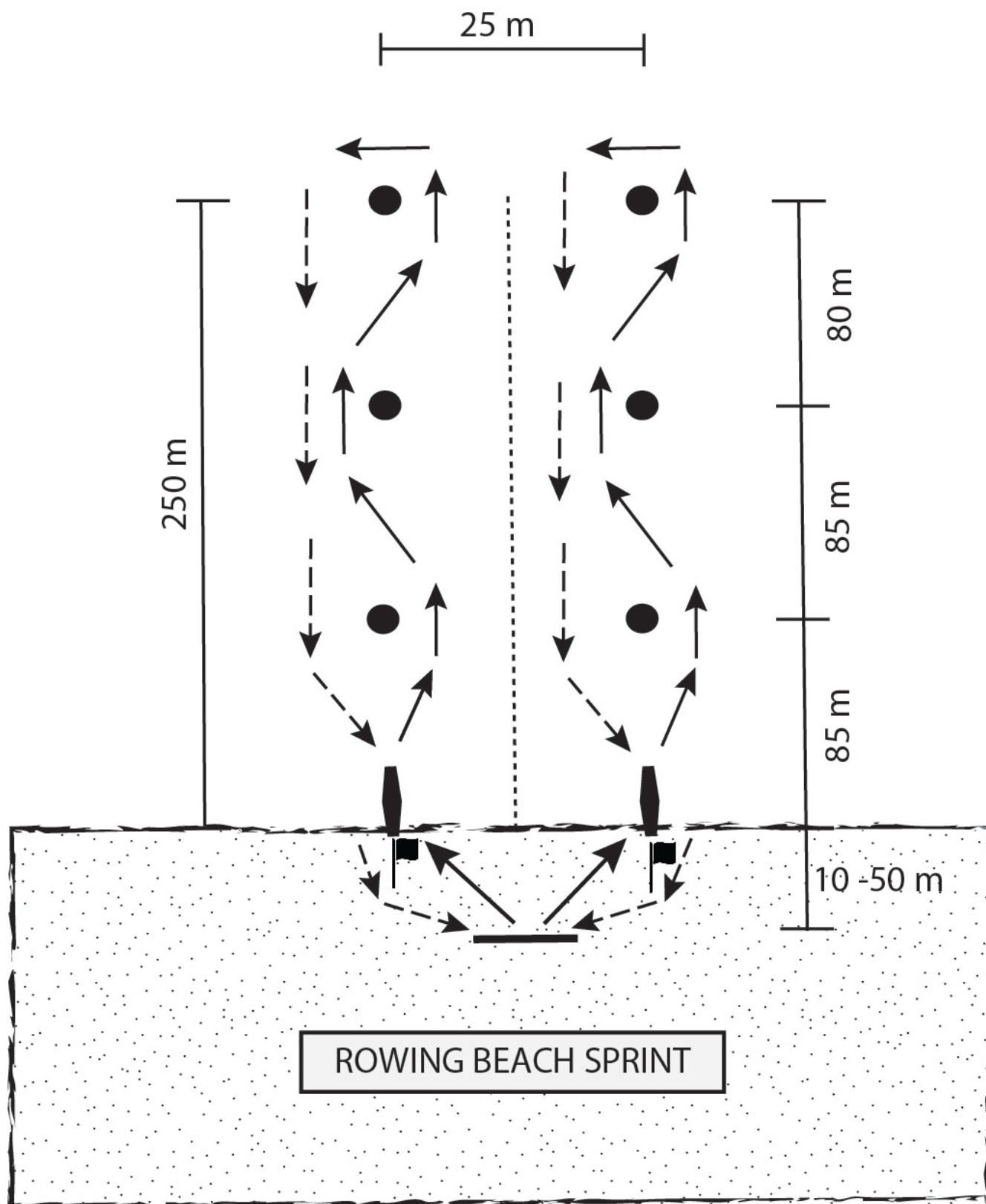
- i) Elle peut être utilisée pour les manches préliminaires.
- ii) À toute étape de la régates où le (la) juge-arbitre en chef décide que des conditions défavorables ont réduit le temps disponible pour les courses et que le temps restant n'est pas suffisant pour des courses côte à côte

Si le format de course est modifié à une quelconque étape de la régates, tous les équipages doivent en être informés dès que possible après la prise de décision.

13.3.7.1 Course côte à côte

Les équipages doivent partir côte à côte et parcourir la section de course à partir de la plage en zigzaguant autour des trois bouées l'une après l'autre, dans leur couloir respectif et contournant la dernière bouée. Après avoir contourné la dernière bouée, ils doivent ensuite revenir directement en ligne droite jusqu'au point désigné sur la plage. Les équipages qui ne suivent pas une trajectoire en ligne droite vers la plage ou qui arrivent à un autre point que le point désigné ne seront pas pénalisés tant qu'ils ne causent pas d'interférence à un autre équipage. Les équipages doivent veiller à contourner les trois bouées, l'une après l'autre, dans la bonne direction, du côté extérieur. Le diagramme ci-dessous illustre le parcours requis :

World Rowing Beach Sprints - Coastal Rules of Racing
RCB 7 Race Formats - Option 1
Slalom out / Straight back



13.3.7.2 Course en procession

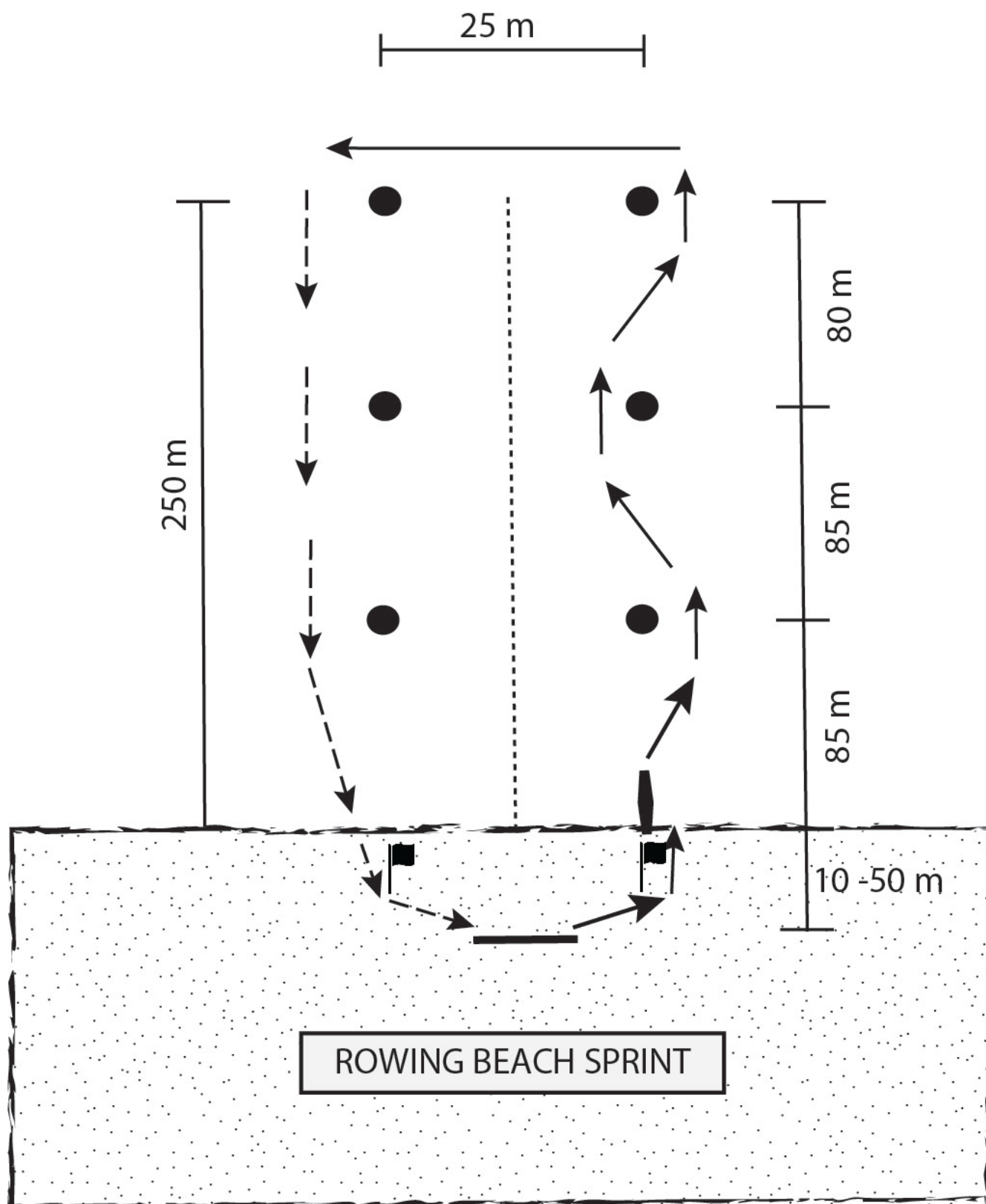
Dans une course en procession, tous les équipages doivent prendre le départ les uns après les autres à des intervalles prescrits, en utilisant le même couloir. L'intervalle devrait être de 30 secondes, mais si des embarcations de réserve sont utilisées, l'intervalle peut être plus long selon la disponibilité des embarcations.

Les équipages doivent parcourir la section de course à partir de la plage en slalom autour de chacune des trois bouées à tour de rôle dans le couloir désigné comme couloir aller, en tournant à 90 degrés à la bouée la plus éloignée, puis en rame directe vers la bouée la plus éloignée du couloir désigné pour le retour et, après avoir contourné cette bouée, revenir directement en ligne droite jusqu'au point désigné sur la plage, où un membre de l'équipage débarque et court jusqu'à la ligne d'arrivée.

Les équipages doivent contourner chaque bouée dans le bon ordre et dans le bon sens et ne doivent pas interférer avec les autres équipages. Un équipage rattrapé par un équipage suivant doit se ranger pour laisser passer l'équipage plus rapide sans lui causer d'interférence.

Le diagramme ci-dessous illustre le parcours requis :

World Rowing Beach Sprints - Coastal Rules of Racing
RCB 7 Race Formats - Option 2
Processional Time Trial



13.3.8 Sécurité – Principes généraux

Bien que le comité d'organisation d'une régates doive prendre toutes les mesures raisonnables pour assurer des conditions de course sécuritaires et des mesures de sécurité adéquates, la responsabilité ultime de concourir en toute sécurité incombe à chaque athlète et aux officiels de son équipe.

13.3.8.1 Réunion des compétiteurs

Tous les entraîneurs et rameurs sont tenus d'assister à la réunion des compétiteurs, qui constitue le principal moyen pour le comité d'organisation de communiquer avec les équipes à l'occasion des régates de sprints sur plage. L'heure et le lieu de la réunion des compétiteurs doivent être inclus dans la trousse de renseignements de la régates.

La réunion transmettra les informations essentielles concernant la course et la sécurité à tous les rameurs et entraîneurs. Les équipages ne doivent pas concourir à moins que chaque athlète soit présent(e) à la réunion ou ait pris des dispositions pour recevoir directement les mêmes informations d'un(e) représentant(e) du comité d'organisation.

13.3.8.2 Obligations générales

Tous les rameurs et barreaux doivent :

- (1) Se familiariser avec et respecter le Code de course de RCA et les règles de sprint sur plage.
- (2) Savoir quoi faire en cas de naufrage ou de chavirement de leur embarcation.

13.3.8.3 Capacités générales des équipages

Tout membre du jury peut interdire à un équipage de se rendre sur l'eau s'il considère que cet équipage représente un danger pour lui-même ou pour les autres équipages sur l'eau. En cas de litige, le (la) juge-arbitre en chef tranchera la question.

13.3.9 Composition du jury

Le jury des régates de sprint sur plage sera composé de membres du jury qui rempliront les tâches suivantes :

- a) Juge-arbitre en chef
- b) Starter
- c) Juge au départ
- d) Juge(s)-arbitre(s) sur l'eau

- e) Juges-arbitres de couloir (un(e) (1) par couloir)
- f) Juge-arbitre des marqueurs de virage
- g) Juge à l'arrivée
- h) Juge-arbitre des contestations
- i) Membres de la commission de Contrôle, dont l'un devra être le membre responsable.

Les membres du jury peuvent avoir plusieurs rôles. Le comité d'organisation, en consultation avec le (la) juge-arbitre en chef, peut aussi nommer des bénévoles pour appuyer le jury dans son travail.

Il doit y avoir au moins un(e) juge-arbitre de marqueur de virage positionné(e) de manière à avoir une vue dégagée sur les bouées de virage finales. Des juges-arbitres de marqueur de virage supplémentaires peuvent être nécessaires si la course se déroule sur plus de deux couloirs.

Si une régates de sprints sur plage compte un grand nombre d'inscriptions nécessitant plus de deux couloirs, le nombre de membres du jury peut être augmenté en conséquence.

13.3.9.1 Commission de contrôle

En plus de ses autres fonctions, la commission de contrôle des régates de sprint sur plage doit vérifier l'affichage correct des numéros d'enregistrement des embarcations et que les équipages concourent dans les embarcations qui leur sont attribuées.

13.3.9.2 Starter et juge au départ

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

Le (la) starter et le (la) juge au départ doivent tous deux être positionnés de manière à avoir une vue claire de la ligne de départ/arrivée et du parcours de course, et à être clairement visibles par tous les équipages. Si le (la) starter utilise un drapeau pour donner le départ, il/elle doit être placé(e) devant les coureurs afin qu'ils puissent voir clairement le drapeau de départ.

Le (la) juge au départ détermine si un(e) coureur(euse) ou un équipage a causé un faux départ. Le (la) juge au départ doit prendre note d'un départ faux ou incorrect d'un membre de l'équipage qui n'est pas le coureur, tel que déterminé par un(e) juge-arbitre sur l'eau de voie, et consulter ce(tte) dernier(ère) pour déterminer si un équipage a causé un faux départ ou si le départ était incorrect.

Un équipage commet un faux départ si, dans le cas d'un départ en course, le (la) coureur(euse) désigné(e) de l'équipage franchit la ligne de départ avant que le signal de départ ne soit donné et, dans tous les cas, si un membre de l'équipage commence à embarquer dans son embarcation avant que le signal de départ ne soit donné. Un faux

départ est attribuable à un ou plusieurs équipages, tandis qu'un départ incorrect n'est attribuable à aucun équipage en particulier.

Le (la) juge-arbitre en chef peut décider que, quand le (la) starter est positionné(e) sur la ligne de départ et peut déterminer si un faux départ a eu lieu, le (la) starter peut aussi servir de juge au départ. Le (la) juge au départ peut aussi servir de juge à l'arrivée.

13.3.9.3 Juge-arbitre en chef

Le (la) juge-arbitre en chef, en consultation avec le comité d'organisation, décide du nombre de juges-arbitres nécessaires pour superviser chaque course. Quand il y a plus d'un(e) juge-arbitre, tous ont un statut égal dans leur domaine de responsabilité.

13.3.9.4 Juge-arbitre sur l'eau

Le (la) juge-arbitre sur l'eau sera positionné(e) sur la terre ferme, surélevé(e) si nécessaire, afin d'avoir une vue dégagée sur tous les équipages pendant la course. Le (la) juge-arbitre sur l'eau aura la priorité sur le(s) juge(s)-arbitre de couloir et le(s) juge(s)-arbitre(s) de marqueur de virage. En général, le (la) juge-arbitre sur l'eau ne communiquera pas avec les équipages pendant la course, mais prendra ses décisions sur la base de ses propres observations et des conseils du (de la) juge-arbitre de couloir et du (de la) juge-arbitre de marqueur de virage.

Le (la) juge-arbitre sur l'eau doit veiller au bon déroulement de la course et à la sécurité des rameurs. Il (elle) observera si un équipage tire un avantage ou subit un désavantage de la part de ses adversaires ou de facteurs externes et imposera des pénalités appropriées aux équipages en faute. Le (la) juge-arbitre sur l'eau ne doit donner aucune instruction de direction aux équipages.

Si nécessaire, le (la) juge-arbitre sur l'eau peut arrêter la course, imposer toutes les pénalités nécessaires et ordonner de donner le départ de nouveau immédiatement depuis le départ. Si, pour une raison quelconque, le nouveau départ doit être retardé, il (elle) décidera d'un nouvel horaire de départ en consultation avec le (la) juge-arbitre en chef et informera les équipages concernés.

Quand un équipage subit une interférence ou un autre obstacle et que le (la) juge-arbitre sur l'eau considère que l'obstacle n'a pas affecté le résultat de la course ou que son effet n'a pas été significatif, il (elle) peut décider de ne prendre aucune mesure ou de prendre toute mesure qu'il (elle) juge appropriée dans les circonstances.

Quand tous les équipages ont terminé la course, le (la) juge-arbitre sur l'eau doit indiquer si la course s'est déroulée correctement en levant un drapeau blanc. Si la course ne s'est pas déroulée correctement, il (elle) doit lever un drapeau rouge. Le (la) juge à l'arrivée ne doit pas publier les résultats de la course tant que le (la) juge-arbitre sur l'eau n'a pas statué sur l'infraction signalée par le drapeau rouge.

13.3.9.5 Juge-arbitre de couloir

Les juges-arbitres de couloir doivent être positionnés sur la plage, en position surélevée si nécessaire, afin d'avoir une vue claire de leur couloir, chacun en alignement avec son couloir. Ils doivent s'assurer que les embarcations restent en ligne avec leur couloir pendant l'attente du signal de départ et doivent avertir le (la) juge au départ si, selon eux, les embarcations ne sont pas correctement alignées au moment du signal de départ (un mauvais départ) ou si un membre de l'équipage commence à embarquer avant le signal de départ (un faux départ). Ils transmettent cette notification au (à la) juge au départ en levant un drapeau rouge et en faisant retentir un klaxon. Le (la) juge-arbitre de couloir doit informer le (la) juge au départ si un équipage a commis un faux départ ou si le départ était un mauvais départ.

13.3.9.6 Juge-arbitre de marqueur de virage

Sous réserve de la décision du (de la) juge-arbitre en chef, un(e) juge-arbitre de marqueur de virage peut être positionné(e) dans une embarcation au point le plus éloigné du parcours. Le (la) juge-arbitre de marqueur de virage observe la course et vérifie que tous les équipages contournent correctement toutes les bouées, conformément aux exigences. Le (la) juge-arbitre de marqueur de virage signale au (à la) juge-arbitre sur l'eau en levant un drapeau après que les équipages ont contourné la bouée la plus éloignée de la plage. Le drapeau doit être levé comme suit :

- i) un drapeau blanc si l'équipage a contourné correctement toutes les bouées;
- ii) un drapeau rouge si l'équipage n'a pas contourné correctement les bouées.

Le (la) juge-arbitre du marqueur de virage devra aussi lever un drapeau rouge s'il (elle) estime qu'il y a eu toute autre infraction au Code de course, y compris une interférence. Il (elle) devra, dès que possible après l'arrivée de la course, informer le (la) juge-arbitre sur l'eau des raisons détaillées ayant motivé le drapeau rouge.

13.3.9.7 Juge à l'arrivée

Le (la) juge à l'arrivée déterminera l'ordre dans lequel les coureurs de chaque équipe terminent la course. Il (elle) s'assurera que la course s'est déroulée dans les règles et sera chargé(e) de valider les résultats.

13.3.9.8 Juge-arbitre des contestations

Le (la) juge-arbitre des contestations doit accepter les contestations des équipes, rassembler les éléments pertinents et soumettre la contestation au comité des contestations.

13.3.9.9 Comité des contestations

Le comité des contestations sera composé de trois arbitres de niveau 2 de RCA, y compris le (la) juge-arbitre en chef ou son (sa) représentant(e). Si un membre du comité des contestations est directement impliqué dans le litige qui a donné lieu à la contestation, le (la) juge-arbitre en chef le remplacera par un(e) autre juge-arbitre qui n'est pas impliqué(e) dans le litige afin qu'il (elle) siège au comité des contestations à la place de ce membre.

13.3.10 Système de progression des sprints sur plage

Le système de progression pour les sprints sur plage peut se présenter sous la forme suivante :

- i. Plusieurs groupes d'équipages;
- ii. Épreuves contre-la-montre;
- iii. Manches éliminatoires, pouvant inclure ou non des repêchages;
- iv. Une combinaison de ce qui précède.

L'objectif du système de progression est de réduire le nombre d'équipages encore en lice pour une médaille dans chaque épreuve à huit (8) équipages, puis de suivre le processus décrit ci-dessous pour déterminer les médaillés et le classement final.

Un comité d'organisation peut choisir d'adopter le système de progression des sprints sur plage de World Rowing.

Le comité d'organisation publiera le système de progression choisi dans la trousse de renseignements de la régates.

13.3.10.1 Les « Huit équipages en finale »

Une fois les manches préliminaires terminées et les équipages en finale déterminés, les courses se dérouleront dans tous les cas sur deux couloirs, avec des quarts de finale, des demi-finales puis des finales (le cas échéant), selon un horaire fixe, sans pause supplémentaire entre les courses. La course pour la troisième place et la quatrième place aura lieu avant la course pour la première place et la deuxième place. Des demi-finales et des finales supplémentaires pour classer tous les équipages en finale peuvent aussi être disputées selon ce format.

Le comité d'organisation peut limiter le nombre d'équipages dont les inscriptions seront acceptées. La méthode utilisée pour limiter le nombre d'équipages (c'est-à-dire la qualification, l'ordre d'inscription, le tirage aléatoire ou toute autre méthode) sera indiquée dans la trousse de renseignements de la régates.

Une fois que les courses des « Huit équipages en finale » ont commencé, les équipages doivent être prêts à concourir à l'heure prévue pour le départ de leur course. Si un équipage n'est pas prêt à concourir à l'heure prévue pour le départ, pour quelque raison que ce soit, y compris une maladie ou une blessure, cet équipage sera considéré comme ayant abandonné et le résultat de cet équipage sera indiqué par DNS.

Si un équipage se retire d'un tour des « Huit équipages en finale », cet équipage sera classé dernier dans cette manche. Un équipage qui a été remplacé en quarts de finale sera classé à la place de l'équipage qui a remplacé l'équipage retiré en quarts de finale.

Le comité d'organisation peut limiter le nombre d'équipages dont les inscriptions seront acceptées. La méthode utilisée pour limiter le nombre d'équipages (c'est-à-dire la qualification, l'ordre d'inscription, le tirage aléatoire ou toute autre méthode) sera indiquée dans la trousse de renseignements de la régate.

Le (la) juge-arbitre en chef peut prendre des décisions dans des cas exceptionnels en vertu de cette règle.

13.3.11 Tirage et détermination des couloirs

Le comité d'organisation est responsable de la tenue du tirage.

13.3.11.1 Sélection des couloirs par équipage

Après la première manche, la détermination des couloirs pour les manches suivantes qui n'utilisent pas de contre-la-montre processionnel sera effectuée comme suit :

Au plus tard 10 minutes avant l'heure prévue pour le départ de la première course de la manche suivante d'une épreuve, tous les équipages participant à cette manche doivent indiquer à un officiel désigné par le (la) juge-arbitre en chef la ligne de départ qu'ils préfèrent pour cette manche.

Le choix du couloir préféré par l'équipage pour les quarts de finale s'appliquera aussi aux demi-finales et aux finales.

Un équipage qui passe directement de la manche 1 à la manche 3 aura la priorité pour choisir son couloir pour la course de la manche 3. Dans tous les autres cas, l'équipage ayant réalisé le meilleur temps dans la manche précédente aura la priorité pour choisir son couloir. Si les deux équipages ont réalisé le même temps dans la manche précédente, un tirage au sort sera effectué pour déterminer lequel aura la priorité pour choisir son couloir.

L'équipage ayant la priorité dans le choix du couloir se verra attribuer le couloir de son choix. L'autre équipage utilisera l'autre couloir. Si l'équipage prioritaire n'a pas indiqué de couloir préféré conformément à la présente règle, l'équipage non prioritaire se verra attribuer le couloir de son choix et l'équipage prioritaire se verra attribuer le couloir restant.

Une fois l'attribution des couloirs terminée, l'officiel désigné en informera les deux équipes et avisera aussi les officiels responsables du chronométrage et des résultats afin qu'ils préparent la liste de départ.

13.3.12 Retraits, exclusions, disqualifications après le tirage et classement final

Les retraits, exclusions et disqualifications pour les régates de sprints sur plage suivent les procédures décrites dans le Code de course, sauf dans les cas décrits ci-dessous.

13.3.12.1 Les « Huit équipages en finale »

Quand la compétition atteint les « Huit équipages en finale » :

- a) Si l'un des « Huit équipages en finale » se retire au moins 30 minutes avant l'heure prévue pour le départ de la première course de la finale à huit équipages, l'équipage suivant le mieux classé sur la base des temps réalisés dans la manche précédente remplacera l'équipage retiré et le (la) juge-arbitre en chef supervisera une nouvelle répartition des équipages pour les quarts de finale en utilisant les mêmes principes que le système de progression.
- b) Si un équipage se retire moins de 30 minutes avant l'heure prévue pour la première course des quarts de finale, cet équipage ne sera pas remplacé et il n'y aura pas de nouveau tirage au sort. Les équipages restants dans la course concernée termineront la course seuls.
- c) Si un équipage se retire d'une manche dans le cadre des « Huit équipages en finale », il sera classé dernier dans cette manche. Un équipage qui a été remplacé en quarts de finale sera classé à la place de l'équipage qui a remplacé l'équipage retiré en quarts de finale.
- d) Dans toute finale, si un équipage se retire avant le début de la course ou si un équipage cesse de ramer pendant la course et ne termine pas la course, le résultat de la course indiquera que l'équipage est DNS ou DNF et l'équipage qui se retire ou s'arrête pendant la course sera classé dernier dans cette finale.

13.3.12.2 Classement final de l'événement

Le classement final de tous les équipages dans chaque épreuve d'une régata de sprints sur plage sera publié à l'issue de la régata. Le classement sera déterminé comme suit :

Les équipages participant aux finales seront classés en fonction de leur position à l'arrivée dans ces finales.

Les équipages de la Finale A seront classés avant ceux de la Finale B, etc.

Les équipages qui ne se qualifient pas pour la Finale seront classés en fonction de leur position finale dans la manche précédente la plus élevée. Ils seront classés avec les autres

équipages ayant atteint cette manche et ne se qualifiant pas pour la suite, d'abord en fonction de leur position finale dans cette manche, puis, si deux ou plusieurs équipages ont la même position finale, en fonction du temps, l'équipage le plus rapide étant classé en tête.

13.3.13 Nouveau départ.

Un nouveau départ est une deuxième course. Le (la) juge-arbitre sur l'eau décide s'il y a lieu de procéder à un nouveau départ. Le nouveau départ se déroule sur la distance totale de la course initiale. Un nouveau départ a lieu immédiatement après que le (la) juge-arbitre sur l'eau a pris la décision de procéder à un nouveau départ ou au moment où le (la) juge-arbitre, en consultation avec le (la) juge-arbitre en chef, le décide.

13.3.14 Conditions météorologiques défavorables

Tous les rameurs participant aux épreuves de sprints sur plage, ainsi que leurs clubs ou associations, doivent reconnaître la nature et les risques inhérents à la pratique de sprint sur plage d'aviron de mer, en particulier la nécessité d'avoir suffisamment d'expérience pour concourir de manière compétente et en toute sécurité dans des conditions de vagues et de surf, sans risque pour eux-mêmes et les autres équipages.

Les équipages souhaitant se retirer d'une épreuve pour des raisons de sécurité peuvent le faire en avisant par écrit le comité d'organisation.

Si des conditions météorologiques défavorables, des conditions de l'eau défavorables ou les prévisions de telles conditions affectent ou risquent d'affecter la sécurité des rameurs, de l'équipement ou des officiels sur l'eau, l'équité du parcours, l'horaire ou le programme des courses de quelque manière que ce soit, les décisions nécessaires seront prises par le (la) juge-arbitre en chef, en consultation avec le (la) président(e) de la régata et le comité d'organisation, concernant tout retard, report ou annulation des courses.

13.3.15 Assistants

Le rôle des assistants est d'aider les équipages à embarquer et débarquer sur la plage en guidant l'embarcation afin de réduire les risques de dommages ou de blessures.

Il y aura au maximum deux assistants par embarcation. En cas de conditions météorologiques défavorables ou de mer agitée, le (la) juge-arbitre en chef peut autoriser ou exiger que le nombre d'assistants par embarcation soit augmenté.

Le rôle et les responsabilités des assistants sont les suivants :

- 1) Les assistants sont en principe fournis par les équipes et reconnus comme membres d'équipe de soutien officiel.

- 2) Quand il y a deux assistants ou plus par embarcation, il doit y avoir au moins un homme et au moins une femme parmi les assistants.
- 3) Les assistants de chaque équipage portent un uniforme assorti ou un dossard clairement reconnaissable de celui de l'équipage.
- 4) Les assistants soutiendront les équipages en maintenant la meilleure direction de l'embarcation pour que les membres de l'équipage puissent monter à bord et partir, et peuvent aider l'équipage de toute autre manière, y compris pour la fixation du gouvernail, etc. Les assistants ne doivent pas monter à bord du bateau ni se déplacer dans une position où ils ont de l'eau au-dessus des épaules quand ils sont debout.
- 5) Les assistants peuvent assister l'équipage en fournissant une aide verbale et visuelle pour la direction. Cependant, il est interdit d'utiliser tout dispositif électrique, électronique ou autre pour donner des instructions verbales ou audio et aucune aide visuelle technique ou artificielle ne peut être utilisée, autre que les vêtements uniformes portés par les assistants.
- 6) Quand l'embarcation revient à la plage, les assistants peuvent « attraper » l'embarcation pour ralentir sa progression et un membre de l'équipage débarque pour courir jusqu'à la ligne d'arrivée.
- 7) Une fois que le (la) coureur(euse) est sorti(e) de l'eau, les assistants doivent rester avec l'embarcation et ne pas aider ni accompagner le membre d'équipage jusqu'à la ligne d'arrivée.
- 8) Une fois que le membre d'équipage a débarqué pour courir, les assistants sont responsables de retirer rapidement l'embarcation de l'eau.

Les assistants doivent se conformer à toutes les instructions des membres du jury et sont en tout temps soumis au Code de course.

13.3.16 Le (La) coureur(euse) et les autres membres de l'équipage

Les responsabilités du (de la) coureur(euse) sont les suivantes :

- 1) Un membre désigné de chaque équipe sera le (la) coureur(euse) (le (la) coureur(euse) au départ peut être différent(e) du (de la) coureur(euse) de la même équipe à l'arrivée, mais dans les deux cas, il doit être membre de l'équipe, sauf pour les épreuves mixtes : voir (6) ci-dessous).
- 2) Au départ, chaque coureur(euse) doit se tenir debout, les deux pieds derrière la ligne de départ qui sera clairement marquée sur la plage.

- 3) Les autres membres de l'équipage (à l'exception du skiff (1x)) doivent rester debout dans l'eau à côté de leur embarcation et ne doivent pas commencer à monter à bord ni avoir une partie du torse ou des jambes dans ou sur l'embarcation avant que le signal de départ ait été donné.
- 4) Quand le signal de départ est donné, les coureurs doivent courir directement vers leurs embarcations pour rejoindre les autres membres de l'équipage (sauf dans le cas des contre-la-montre en procession : voir (9) ci-dessous). Les autres membres de l'équipage peuvent commencer à monter à bord de leurs embarcations dès que le signal de départ est donné.
- 5) Pendant la course, les coureurs ne doivent recevoir aucune aide physique ni aucun conseil de la part des membres de leur équipe, y compris des assistants.
- 6) Pour les épreuves mixtes, à l'exception des épreuves d'inclusion qui comprennent un(e) rameur(euse) de para-aviron PR3, les coureurs au départ et à l'arrivée doivent être deux coureurs différents, l'un étant un homme et l'autre une femme.
- 7) Pour les épreuves W4x+, toutes les coureuses doivent être des femmes.
- 8) De retour à la plage et après être descendu de l'embarcation, chaque coureur(euse) doit passer à l'extérieur (par rapport à la ligne d'arrivée) du drapeau placé au bord de l'eau, dans l'alignement des bouées de son couloir, quand il (elle) court vers la ligne d'arrivée.
- 9) Épreuves contre la montre en procession - Dans les épreuves contre la montre en procession, les coureurs de chaque équipe doivent passer à l'extérieur du drapeau mentionné ci-dessus, en courant de la ligne de départ jusqu'à l'embarcation, puis à nouveau, après être sortis de l'embarcation et avoir couru jusqu'à la ligne d'arrivée.
- 10) L'équipage d'un(e) coureur(euse) qui ne passe pas du bon côté du drapeau se verra imposer une pénalité de temps de 10 secondes.

13.3.17 Au départ et procédure de départ

13.3.17.1 Starter et juge au départ

Le (la) starter peut être assisté(e) par d'autres juges-arbitres sous son autorité.

Le (la) juge de départ doit être placé(e) à un endroit lui permettant d'exercer correctement ses fonctions. Si nécessaire, le (la) juge-arbitre en chef peut demander à un(e) ou plusieurs autres juges-arbitres d'assister le (la) juge de départ dans l'exercice de ses fonctions.

13.3.17.2 Membres de l'équipage

Tous les membres de l'équipage doivent se trouver dans la zone de départ en tenue de course et sous la supervision du (de la) starter trois minutes avant l'heure de départ.

Le (la) starter peut donner un carton jaune à un équipage qui ne se trouve pas dans la zone de départ trois (3) minutes avant l'heure de départ prévue et peut donner le départ de la course sans tenir compte des absents.

13.3.17.3 Les embarcations

Pendant la procédure de départ, une fois que les embarcations sont mises à l'eau, elles doivent être alignées dans l'eau dans la position de départ qui leur a été attribuée et doivent être maintenues par les membres de l'équipage (à l'exception du coureur) et les assistants.

Les embarcations doivent être maintenues raisonnablement alignées et positionnées de manière que leur centre soit aligné avec les bouées de leur couloir. Le (la) juge de départ, en consultation avec les juges-arbitres de couloir, détermine si les embarcations sont raisonnablement alignées avec les bouées de leur couloir et prend les mesures nécessaires pour s'en assurer. Le (la) juge de départ peut être assisté(e) par d'autres juges-arbitres.

13.3.17.4 Procédure de départ

Les annonces et les signaux de départ doivent être clairement audibles et visibles par tous les rameurs participant à la course.

Le signal officiel de départ sera donné dès que le drapeau rouge commencera à descendre ou que le feu rouge passera au vert.

La procédure de départ pour les courses de sprints sur plage, à partir de trois (3) minutes avant le départ, est la suivante :

3:00 minutes	Exactement trois (3) minutes avant l'heure de départ prévue, le (la) starter ou l'annonceur(euse) doit annoncer « TROIS MINUTES!! ».
2:45 à 1:45	L'annonceur(euse) présente les équipages aux spectateurs. Une fois les présentations terminées, les équipages doivent immédiatement se rendre à leur position de départ.

1:00 à 00:45	<p>Quand il reste exactement une (1) minute avant le départ, le (la) starter annonce « UNE MINUTE! ». Après ce signal, les coureurs doivent se placer derrière la ligne de départ et le (la) starter annonce alors : « METTEZ LES BATEAUX À L'EAU! »</p> <p>Les autres membres de l'équipage et/ou les assistants doivent immédiatement mettre les bateaux à l'eau, prêts pour le départ.</p> <p>Le (la) starter peut déléguer ces commandes à l'annonceur(euse) de course, mais il (elle) doit s'assurer qu'elles sont données correctement et précisément à temps.</p>
--------------	--

00:30 à 00:20	<p>Quand il reste entre 30 et 20 secondes avant le départ, le (la) starter avertit les équipages en annonçant « PRÉPAREZ-VOUS! », après quoi il (elle) peut donner le départ à tout moment, en tenant compte des conditions des vagues et de tout autre facteur. Il incombe aux équipages d'être prêts à prendre le départ à tout moment après que le (la) starter a annoncé « PRÉPAREZ-VOUS! », et le (la) starter peut donner le départ sans tenir compte d'un équipage indiquant qu'il n'est pas prêt.</p>
À tout moment entre les 0:20 et 0:00 secondes	<p>Le volume de la musique de départ est baissé afin que tous les rameurs puissent clairement entendre le (la) starter depuis leur position de départ.</p> <p>Pour donner le signal de départ, le (la) starter doit d'abord annoncer « ATTENTION! ».</p> <p>Après une pause clairement définie, le (la) starter doit alors SOIT lever le drapeau rouge, SOIT, quand le départ est donné à l'aide de feux de signalisation, appuyer sur un bouton (ou un interrupteur) pour faire passer les feux de signalisation de la position neutre à la position rouge;</p> <p>Après une pause clairement définie et variable, le (la) starter donnera le départ de la course SOIT en abaissant le drapeau de départ rapidement et en actionnant simultanément un klaxon avec un coup prolongé;</p> <p>OU en appuyant sur un bouton qui au même moment :</p>

	<p>fait passer le feu de signalisation du rouge au vert;</p> <p>fait résonner un signal sonore par les haut-parleurs;</p> <p>active le système de chronométrage pour la course.</p>
--	---

13.3.17.5 Faux départ

Un équipage commet un faux départ si les deux pieds du (de la) coureur(euse) désigné(e) ne se trouvent pas derrière la ligne de départ quand le signal de départ est donné, si un membre de l'équipage commence à monter à bord de son embarcation ou si une partie du torse ou des jambes d'un(e) rameur(euse) se trouve dans ou sur l'embarcation avant que le signal de départ ne soit donné.

Le (la) juge de départ est seul(e) à pouvoir juger d'un faux départ, mais il (elle) peut demander l'avis d'autres juges-arbitres avant de prendre sa décision. Si un(e) juge-arbitre de couloir constate un faux départ, il (elle) doit en informer le (la) juge de départ.

13.3.17.6 Conséquences d'un faux départ

En cas de faux départ, qu'il soit commis par un(e) coureur(euse) ou un autre membre de l'équipage, le (la) juge de départ lève immédiatement un drapeau rouge et le (la) starter arrête la course en agitant un drapeau rouge et en actionnant plusieurs fois le klaxon ou un signal sonore jusqu'à ce que tous les équipages se soient arrêtés. Les équipages s'arrêtent immédiatement et retournent à leur position de départ.

Le (la) juge de départ informe le (la) starter de l'équipage responsable du faux départ et le (la) starter attribue un carton jaune à cet équipage.

Un équipage commettant deux faux départs ou recevant deux cartons jaunes dans la même course se verra attribuer un carton rouge et sera exclu de l'épreuve par le (la) starter.

Quand un faux départ est commis par un équipage dans une épreuve contre la montre en procession, le (la) juge de départ peut autoriser l'équipage à continuer et imposer une pénalité de 10 secondes à l'équipage responsable du faux départ, qui sera ajoutée à son temps de course.

13.3.18 Responsabilité des rameurs

Les équipages utilisant des embarcations partagées doivent concourir avec le réglage standard. Tout équipage qui modifie le réglage des embarcations en violation du standard peut se voir imposer une pénalité de 30 secondes par le jury.

Dans le contournement des bouées, il est permis de toucher les bouées de virage avec leur embarcation ou leurs rames, mais la quille de l'embarcation doit passer autour du côté désigné de la bouée.

Afin de terminer la course, les équipages doivent contourner correctement les marqueurs de virages désignés et effectuer le parcours complet comme désigné par le comité d'organisation.

Un équipage qui ne contourne pas correctement toutes les bouées du parcours se verra imposer une pénalité de 30 secondes pour chaque bouée de slalom manquée et une pénalité d'une minute pour ne pas avoir contourné la bouée de virage.

Pour les embarcations avec barreur(euse), celui-ci (celle-ci) doit rester dans l'embarcation pendant toute la durée de la course. Dans le cas contraire, l'équipage ne sera pas classé dans la course et apparaîtra dans les résultats comme DNF.

Les équipages qui retournent vers la plage s'efforcent de maîtriser leur embarcation et de la garder droite, avec les membres de l'équipage en contact avec l'embarcation jusqu'à ce qu'ils atteignent la plage. Si une embarcation chavire alors que l'équipage tente de revenir vers la plage, l'équipage est responsable de veiller à ce que tous les membres de l'équipage et leur équipement soient en sécurité; la sécurité prime sur la nécessité de terminer la course.

Quand l'embarcation atteint la plage, un membre de l'équipage (le coureur) sort de l'embarcation et court le long du trajet désigné jusqu'au point d'arrivée de la course.

Les équipages doivent toujours être conscients des conditions météorologiques et des conditions de l'eau, ainsi que de leur propre sécurité et de celle des autres. Les équipages qui rament de manière dangereuse ou d'une manière considérée comme incontrôlable peuvent être exclus ou pénalisés par le (la) juge-arbitre.

13.3.19 Obstruction

Un équipage commet une obstruction si ses rames ou son embarcation empiètent sur la voie de passage de son adversaire, provoque une situation de désavantage pour son adversaire en raison d'un contact ou en poussant son adversaire à changer de direction pour éviter un contact.

Seul(e) le (la) juge-arbitre sur l'eau peut décider si un équipage a nui à un autre équipage en le plaçant en situation de désavantage.

Si un équipage a nui à un autre équipage et qu'il a, selon le (la) juge-arbitre, eu une incidence sur les résultats, le (la) juge-arbitre peut alors pénaliser l'équipage fautif en :

- a) excluant l'équipage;
- b) imposant une pénalité de temps pouvant aller jusqu'à 60 secondes;

ou en prenant d'autres mesures appropriées.

Il incombe à chaque équipage de rester dans sa voie et de rester dans ses eaux, sans gêner les autres équipages.

13.3.20 Arrivée de la course

La fin de la course de chaque équipage correspond au moment où le membre de l'équipage (le coureur) atteint le point d'arrivée et réalise l'action requise pour marquer la fin de la course

13.3.20.1 Chronométrage

Les temps d'arrivée sont enregistrés au 1/100^e (0,01) de seconde. Il est possible que deux équipages aient le même temps enregistré, mais soient classés séparément si la différence entre eux à l'arrivée peut être déterminée.

Une course est terminée quand le (la) juge-arbitre le signale en levant un drapeau blanc ou confirme le résultat d'une autre manière.

Le résultat de la course sera déterminé par l'ordre d'arrivée des équipages, sauf en cas d'attribution d'une pénalité de temps, auquel cas les temps de course écoulés de chaque équipage, ajustés en fonction de la pénalité de temps, seront utilisés pour déterminer l'ordre d'arrivée.

Toute défaillance technique entraînant un dysfonctionnement du chronométrage, du son ou de l'affichage visuel n'aura aucune incidence sur le classement de cette équipage si le (la) coureur(euse) a terminé l'épreuve comme prévu et si, de l'avis du (de la) juge d'arrivée, l'ordre d'arrivée est clair.

13.3.20.2 Arrivée ex aequo

Quand 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:

- a) En cas d'arrivée ex æquo dans une manche autre que celles des « Huit équipages en finale », une nouvelle course sera disputée sur le même parcours entre les équipages concernés, sauf dans les cas prévus ci-dessous.
- b) Si les deux équipages ex æquo se qualifient malgré tout pour le même niveau de la manche suivante, il n'y aura pas de nouvelle course et leur position relative dans la manche suivante sera déterminée par tirage aléatoire supervisé par un membre du jury.
- c) La nouvelle course doit avoir lieu au plus tard 10 minutes après la fin de la course au cours de laquelle l'arrivée ex æquo s'est produite.
- d) Si le nouveau départ de la course aboutit à une arrivée ex æquo, les équipages devront reprendre la course au plus tard 15 minutes après la fin du nouveau départ précédent. Ce processus se poursuivra jusqu'à ce qu'une décision soit prise.

« Huit équipages en finale » - En cas d'arrivée ex æquo à l'issue d'une manche des « Huit équipages en finale », à l'exception de la finale, l'équipage ayant réalisé le meilleur temps dans la dernière manche précédente à laquelle les deux équipages ex æquo ont participé se verra attribuer le meilleur classement pour passer à la manche suivante. Si ces temps sont identiques, les temps des deux équipages au cours de la manche précédente seront utilisés pour départager les deux équipages. Si cela ne permet pas d'obtenir un résultat, le passage à l'étape suivante entre les équipages ex æquo sera déterminé par tirage au sort supervisé par le jury.

Finales - En cas d'arrivée ex æquo d'une finale, les équipages concernés se verront attribuer un classement ex æquo dans l'ordre final et le ou les classements suivants resteront vacants. Si l'égalité concerne une place médaillée, le comité d'organisation fournira des médailles supplémentaires.

13.3.21 Pénalités

En cas d'infraction aux règles, un membre du jury peut imposer des pénalités appropriées. La pénalité applicable aux sprints sur plage, en plus des sanctions standard prévues par le Code de course de RCA, est la suivante :

La pénalité de temps, qui est une pénalité imposée à un équipage ayant enfreint les présents règlements, doit être ajoutée au temps de course écoulé de l'équipage pénalisé et doit être prise en compte dans la détermination du classement final des équipages dans cette course en utilisant les temps écoulés ajustés de chaque équipage.

13.3.22 Contestations

Aucun équipage, club ou association n'a le droit de déposer une objection, un protêt ou un appel sur quelque question que ce soit aux régates de sprints sur plage, sauf par le biais d'une contestation.

Un(e) rameur(euse) (ou un équipage) qui a été pénalisé ou qui souhaite contester les résultats officiels d'une course peut déposer une contestation contre cette pénalité ou contre le résultat officiel, mais uniquement de la manière suivante :

Une contestation doit être formulée par un membre de l'équipage en levant la main et en informant le (la) juge-arbitre sur l'eau qu'il formule une contestation au plus tard cinq (5) minutes après l'arrivée de la course concernée ou à partir du moment où la pénalité est imposée, selon l'événement qui survient le plus tard, ou dans le cas d'une contestation contre le résultat, à partir du moment où les résultats de la course concernée sont publiés. Toute contestation déposée après ces délais n'est pas valable.

Chaque équipage aura le droit de déposer qu'une seule contestation pendant toute la durée de l'épreuve. Un équipage qui a utilisé son droit de contestation ne sera pas autorisé à déposer une autre contestation, sauf si la contestation est acceptée, auquel cas cet équipage conservera son droit de déposer une contestation pendant les manches restantes de cette épreuve.

Une contestation sera jugée par un comité des contestations.

Le comité des contestations décidera si la contestation est fondée et, dans l'affirmative, s'il convient de l'accepter. Si elle est acceptée, le comité examinera le cas et rendra une décision qui sera notifiée à l'équipage concerné et aux autres équipages participant à l'épreuve avant le début de la manche suivante ou avant la remise des médailles dans le cas des finales A et B. La décision du comité des contestations et les motifs qui la justifient seront confirmés par écrit si l'équipage qui a déposé la contestation en fait la demande.

Si le comité des contestations estime qu'une contestation est sans fondement, il peut la rejeter sans autre explication que celle-ci.

La décision d'un comité des contestations est définitive.