



CODE DE COURSE

JANVIER 2026

Version: 8 février, 2026

Final

PARTIE 1 - CHAMPS D'APPLICATION.......... 7

1.1 TITRE	7
1.2 AVIRON	7
1.3 EMBARCATION D'AVIRON	7
1.4 RÉGATE	7
1.5 APPLICATION DU CODE DE COURSE	7
1.6 EXCEPTIONS	8
1.7 RÉGATES NATIONALE	8
1.8 RÉGATES INTERNATIONALES	9
1.9 AUTORISATION POUR DES COMPÉTITIONS INTERNATIONALES	9
1.10 MODIFICATIONS AU CODE DE COURSE	9
1.11 PRÉPONDÉRANCE	9

PARTIE 2 - COMPÉTITEURS.......... 10

2.1 DÉFINITION D'UN COMPÉTITEUR	10
2.2 ÉQUIPAGE	10
2.3 CATÉGORIES DE RAMEURS ET PREUVE D'ÂGE ET D'IDENTITÉ	10
2.4 BARREURS	11
2.5 POIDS DES BARREURS	12
2.6 PESÉE DES BARREURS	12
2.7 COMPÉTITEURS DE CATÉGORIE DES MAÎTRES	12
2.8 SYSTÈME D'AJUSTEMENT DES TEMPS EN FONCTION DE L'ÂGE POUR LA CATÉGORIE DES MAÎTRES	14
2.9 ÉPREUVES MIXTES	14
2.10 ÉPREUVES DE POIDS RÉGLEMENTÉS	14
2.11 PESÉE DES ATHLÈTES DANS LES ÉPREUVES DE POIDS RÉGLEMENTÉS	15
2.12 RAMEURS DE PARA-AVIRON	15

PARTIE 3 - ÉQUIPEMENT.......... 17

3.1 CATÉGORIES D'EMBARCATIONS	17
3.2 FABRICATION D'EMBARCATIONS D'AVIRON ET DE L'ÉQUIPEMENT	17
3.3 PROUE DES BATEAUX	21
3.4 SUBSTANCE OU STRUCTURE	21
3.5 CALE-PIEDS À LIBÉRATION RAPIDE	21
3.6 COCKPIT DU BARREUR	22
3.7 ÉPAISSEUR DES PELLES	22
3.8 EXIGENCE DE FLOTTAISON	22
3.9 ÉQUIPEMENT DE PARA-AVIRON ET COURROIES	22

PARTIE 4 - INSTALLATIONS DE RÉGATE 25

4.1 LONGUEUR, BALISAGE ET NOMBRE DE COULOIRS DU PARCOURS	25
--	----

4.2 PLANS D'EAU — PARCOURS STANDARD	25
4.3 CONDITIONS DE VENT ET DE PLAN D'EAU	25
4.4 PLAN DU SITE DE LA RÉGATE	26
4.5 PARCOURS NON STANDARD	26
PARTIE 5 - ORGANISATION D'UNE RÉGATE	27
5.1 TÂCHES DU COMITÉ ORGANISATEUR	27
5.2 PRÉSIDENT DE LA RÉGATE	27
5.3 PARCOURS, INSTALLATIONS, TIRAGE AU SORT, JURY, COMMISSION DE CONTRÔLE	27
5.4 RADIO ET TÉLÉCOMMUNICATIONS	28
PARTIE 6 - PUBLICITÉ	29
6.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX	29
6.2 VÊTEMENTS DE RAMEUR	29
6.3 ÉQUIPEMENT DU COMITÉ ORGANISATEUR ET INSTALLATIONS DE LA RÉGATE	29
6.4 CANNABIS, CIGARETTES ÉLECTRONIQUES, PRODUITS DU TABAC ET D'ALCOOL	29
6.5 SITE DE COMPÉTITION SANS ALCOOL NI DROGUES	29
PARTIE 7 - PROGRAMME ET DATE DE LA RÉGATE	31
7.1 COMITÉ ORGANISATEUR	31
7.2 INSCRIPTIONS	31
7.3 FAUSSES DÉCLARATIONS	31
7.4 OBJECTION ENVERS UNE INSCRIPTION	32
7.5 RETRAITS (FORFAITS)	32
7.6 MODIFICATIONS D'ÉQUIPAGE AVANT LA PREMIÈRE ÉLIMINATOIRE	32
7.7 MODIFICATIONS D'ÉQUIPAGE APRÈS LA PREMIÈRE ÉLIMINATOIRE	33
7.8 REMPLACEMENTS EXTRAORDINAIRES	33
PARTIE 8 - SÉCURITÉ ET ÉQUITÉ	34
8.1 SÉCURITÉ — PRINCIPES GÉNÉRAUX	34
8.2 CONSEILLER EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ	35
8.3 CONSEILLER MÉDICAL	35
8.4 EMBARCATIONS DE JUGES-ARBITRES ET DE SÉCURITÉ	35
8.5 SERVICES DE SECOURS — PENDANT LES COURSES	36
8.6 RÉUNIONS DES ENTRAÎNEURS ET DES REPRÉSENTANTS D'ÉQUIPE OU DE CLUB	36
8.7 PLAN DE CIRCULATION SUR LE PARCOURS	36
8.8 AUTRES EMBARCATIONS SUR LE PLAN D'EAU	37
8.9 ÉQUIPEMENT ENDOMMAGÉ	37
8.10 ÉQUITÉ — PRINCIPES GÉNÉRAUX	38
PARTIE 9 - TIRAGE AU SORT ET SYSTÈME DE PROGRESSION VERS LES FINALES.	39

*9.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX	39
9.2 FINALES IMMÉDIATES (2 À 6 INSCRIPTIONS)	39
9.3 SYSTÈMES DE PROGRESSION	39
9.4 TIRAGE AU SORT	40
9.5 RETRAITS ET INCIDENCE SUR LE TIRAGE AU SORT	40
9.6 ÉQUIPAGES HORS-CONCOURS	41
9.7 ASSISTANCE À UN ÉQUIPAGE PENDANT UNE COURSE	41
9.8 MAUVAISES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES ET COMITÉ D'ÉQUITÉ	41
PARTIE 10 - COURSE	43
10.1 ZONE DE DÉPART	43
10.2 PROCÉDURE DE DÉPART	43
10.3 PROCÉDURE DE DÉPART (AVEC DRAPEAUX)	43
10.4 POUR LES ÉPREUVES PR3	44
10.5 PROCÉDURE DE DÉPART (AVEC FEUX DE CIRCULATION)	44
10.6 DÉPART RAPIDE	45
10.7 FAUX DÉPART	46
10.8 OBJECTION AU DÉPART	46
10.9 RESPONSABILITÉ DES RAMEURS	46
10.10 INTERFÉRENCE	47
10.11 ENTRAÎNEMENT (COACHING) DURANT LES COURSES	48
10.12 ARRIVÉE DE LA COURSE	48
10.13 OBJECTIONS À L'ARRIVÉE	49
10.14 PROTÈTS	50
10.15 ARRIVÉE EX AÉQUO	51
10.16 RÉSULTAT D'UN PROTÈT	51
10.17 PÉNALITÉS	52
10.18 APPELS	53
10.19 PLAINTES	54
PARTIE 11 - JURY ET SOUTIEN AU JURY	55
11.1 SÉCURITÉ DES RAMEURS	55
11.2 JUGE-ARBITRE DE NIVEAU 2 (JUGE-ARBITRE DÉTENANT UNE LICENCE DE RCA)	55
11.3 ADJOINT AU JUGE-ARBITRE ET JUGE-ARBITRE STAGIAIRE	55
11.4 JUGE-ARBITRE DÉTENANT UNE LICENCE D'UNE AUTRE FÉDÉRATION NATIONALE D'AVIRON	55
11.5 CODE D'ÉTHIQUE DES JUGES-ARBITRES	55
*11.6 COMPOSITION DU JURY	56
11.7 RÔLE DU JURY	57
11.8 COLLABORATION AVEC LE COMITÉ ORGANISATEUR	57
11.9 CONSEIL DU JURY	57
11.10 CODE VESTIMENTAIRE DES JUGES-ARBITRES	57
11.11 JUGE-ARBITRE EN CHEF	57
11.12 STARTER ET JUGE AU DÉPART	58
11.13 TÂCHES DU STARTER – TÂCHES GÉNÉRALES	58

11.14 TÂCHES DU JUGE AU DÉPART	59
11.15 RESPONSABILITÉ GÉNÉRALE DU JUGE-ARBITRE SUR L'EAU	60
11.16 TÂCHE DU JUGE-ARBITRE SUR L'EAU	61
11.17 JUGES À L'ARRIVÉE	63
11.18 TÂCHES DU JUGE RESPONSABLE À L'ARRIVÉE	63
11.19 POSITION	63
11.20 ÉQUIPAGES AVEC DES RAMEURS OU DES BARREURS MANQUANTS	63
11.21 CHRONOMÉTRAGE ET PHOTO D'ARRIVÉE (PHOTO FINISH)	64
11.22 COMMISSION DE CONTRÔLE	64
11.23 TÂCHES DE LA COMMISSION DE CONTRÔLE	64
PARTIE 12 - ANTIDOPAGE	66
12.1 USAGE	66
12.2 CONTRÔLE ANTIDOPAGE	66
12.3 SANCTIONS POUR DOPAGE	66
PARTIE 13 - RÈGLEMENT D'AVIRON DE MER	67
1. AVIRON DE MER - GÉNÉRALITÉS	67
13.1.1 PORTÉE	67
13.1.2 RÉGATES D'AVIRON DE MER	67
13.1.3 SÉCURITÉ ET SANTÉ DES RAMEURS	67
13.1.4 EMBARCATIONS ET ÉQUIPEMENT D'AVIRON DE MER	68
13.1.5 NUMÉROS D'ENREGISTREMENT D'EMBARCATION ET NUMÉROS DE COURSE D'ÉQUIPAGE	68
13.1.6 RÔLES GÉNÉRAUX DANS L'ORGANISATION DES RÉGATES D'AVIRON DE MER	69
2. RÉGATES D'AVIRON DE MER D'ENDURANCE	71
13.2.1 CATÉGORIES D'ÂGE	71
13.2.2 CATÉGORIES D'EMBARCATIONS	71
13.2.3 EXIGENCES PARTICULIÈRES	71
13.2.4 PARCOURS D'AVIRON DE MER D'ENDURANCE – CARACTÉRISTIQUES ET EXIGENCES	72
13.2.5 COMPOSITION DU JURY	74
13.2.6 RÔLES DU JURY DANS LES RÉGATES D'AVIRON DE MER D'ENDURANCE	74
13.2.7 ORGANISATION DES RÉGATES – RÔLES ET OBLIGATIONS	76
13.2.8 SYSTÈME DE PROGRESSION EN AVIRON DE MER D'ENDURANCE	79
13.2.9 LE DÉPART	79
13.2.10 PENDANT LA COURSE	85
13.2.11 ARRIVÉE DE LA COURSE	87
13.2.12 PÉNALITÉS	88
13.2.13 OBJECTIONS, PROTÈTS ET APPELS	90
3. RÉGATES DE SPRINTS DE PLAGE	91

13.3.1 CATÉGORIES D'ÂGE	91
13.3.2 CATÉGORIES D'EMBARCATIONS	92
13.3.3 EMBARCATIONS ET ÉQUIPEMENT	92
13.3.4 PROGRAMME DE L'ÉVÉNEMENT	92
13.3.5 EMBARCATIONS PARTAGÉES	92
13.3.6 PARCOURS DE COURSE	93
13.3.7 FORMAT DE COURSE	96
13.3.8 SÉCURITÉ – PRINCIPES GÉNÉRAUX	99
13.3.9 COMPOSITION DU JURY	100
13.3.10 SYSTÈME DE PROGRESSION DES SPRINTS DE PLAGE	103
13.3.11 TIRAGE ET DÉTERMINATION DES COULOIRS	105
13.3.12 RETRAITS, EXCLUSIONS, DISQUALIFICATIONS APRÈS LE TIRAGE ET CLASSEMENT FINAL	105
13.3.13 REPRISE DE LA COURSE	106
13.3.14 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DÉFAVORABLES	106
13.3.15 ASSISTANTS	107
13.3.16 LE COUREUR ET LES AUTRES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE	108
13.3.17 AU DÉPART ET PROCÉDURE DE DÉPART	109
13.3.18 RESPONSABILITÉ DES RAMEURS	111
13.3.19 INTERFÉRENCE	112
13.3.20 ARRIVÉE DE LA COURSE	113
13.3.21 PÉNALITÉS	114
13.3.22 CONTESTATIONS	114
ANNEXES	116
ANNEXE 1 – RÈGLEMENT RELATIF AUX ÉPREUVES CONTRE LA MONTRE	116
ANNEXE 2 – RÈGLEMENT SUR LES COURSES DE TÊTE DE RIVIÈRE	119
ANNEXE 3 – CODE D'AVIRON EN SALLE	123
ANNEXE 4 – SCRIPT DE LA PROCÉDURE DE DÉPART	125
ANNEXE 4A – SCRIPT DU JUGE AU DÉPART LORS DE L'ALIGNEMENT	127
ANNEXE 5 – RÉGATES NATIONALES – MANDAT DU COMITÉ D'ÉQUITÉ	128
ANNEXE 6 – TENUE D'UN TIRAGE AU SORT	130
ANNEXE 7 – SYSTÈMES D'AJUSTEMENT DES TEMPS EN FONCTION DE L'ÂGE POUR LA CATÉGORIE DES MAÎTRES	132
ANNEXE 8 – OPTIONS EN MATIÈRE DE SYSTÈMES DE PROGRESSION	141

PARTIE 1 - CHAMPS D'APPLICATION

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

1.1 Titre

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

1.2 Aviron

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

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

1.3 Embarcation d'aviron

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

1.4 Régate

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

1.5 Application du Code de course

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

Ces règles ne s'appliquent pas aux régates qui peuvent avoir lieu au Canada et qui sont sous la juridiction exclusive et l'autorité exclusive de World Rowing, ou qui sont autrement assujetties au Livre des règles de World Rowing.

1.6 Exceptions

Un comité organisateur ne peut faire aucune exception concernant les règlements suivants :

- i. **2.10.1** Épreuves de poids réglementés - Âge minimum (à compter du 1er avril 2028)
- ii. **2.10.4** Épreuves de poids réglementés - Pesée
- iii. **9.1** Système de progression - Principes généraux
- iv. **11.6** Composition du jury¹

Dans tous les autres cas, un comité organisateur d'une régate peut déroger au Code de course de RCA seulement si :

- 1.6.1 Les règles « propres » à la régate sont clairement décrites dans la demande de sanction de RCA et sont approuvées par RCA au préalable;
- 1.6.2 Tous les participants sont avisés, avant la régate des règles « propres » à la régate avant la tenue de celle-ci dans la trousse de renseignements de la régate ou les bulletins d'information;
- 1.6.3 Les règles de la régate doivent prévoir un niveau de sécurité et d'équité sensiblement égal à celui du Code de course de RCA.
- 1.6.4 Les règles et les exigences des rencontres multisports provinciales, nationales ou internationales peuvent avoir préséance sur le Code de course de RCA.

1.7 Régates nationale

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

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

¹ De plus, un astérisque (*) sera ajouté à chacun des règlements ci-dessus afin d'indiquer que le règlement ne peut être modifié par une demande d'exception.

Les jurys de toutes les régates nationales doivent comprendre des juges-arbitres de partout à travers le pays nommés par RCA.

1.8 Régates internationales

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

1.9 Autorisation pour des compétitions internationales

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

1.10 Modifications au Code de course

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

1.11 Prépondérance

Le Code de course est publié en version anglaise et en version française. La version anglaise prévaudra en cas de conflit.

PARTIE 2 - COMPÉTITEURS

2.1 Définition d'un compétiteur

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

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

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

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

À ces fins, un compétiteur peut être un membre de plus d'un club, mais aucun compétiteur ne peut concourir pour deux clubs différents à la même régate, à l'exception qu'un rameur peut concourir pour son club et/ou université et/ou province et/ ou école à la même régate, quand cela est permis par la régate et détaillé dans la trousse de renseignements de la régate.

2.2 Équipage

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

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

Sur demande, chaque compétiteur doit démontrer une preuve d'âge et d'identité en présentant une pièce d'identité avec photo émise par un gouvernement ou une autre pièce d'identité acceptable, comme stipulé par le comité organisateur et indiqué dans la trousse ou le bulletin de la régate.

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

Catégories d'âge :

- 1. Moins de 17 ans** — Un rameur ou barreur peut concourir comme un compétiteur de moins de 17 ans jusqu'au 31e jour de décembre de l'année dans laquelle il atteint l'âge de 16 ans.

2. **Moins de 19 ans** — Un rameur ou un barreur peut concourir comme compétiteur de moins de 19 ans jusqu'au 31e jour de décembre de l'année dans laquelle il atteint l'âge de 18 ans.
3. **Moins de 23 ans** — Un rameur ou barreur peut concourir comme un compétiteur de moins de 23 ans jusqu'au 31e jour de décembre de l'année dans laquelle il atteint l'âge de 22 ans.
4. **Senior** — Un rameur ou barreur de tout âge peut concourir comme senior.
5. **Maître** — Un rameur peut concourir comme maître dès le début de l'année dans laquelle il atteint l'âge de 21 ans.
6. Les rameurs ou barreurs sont admissibles à concourir aux Jeux du Canada/Canada Games conformément à l'âge d'admissibilité approuvé par le conseil des Jeux du Canada.
7. Un comité organisateur peut tenir des événements en utilisant des catégories différentes, mais il doit proposer des catégories différentes de celles indiquées ci-dessus dans la trousse de renseignements de la régate soumise avec la demande de sanction de la régate.

Catégories supplémentaires :

8. **Poids réglementés** — se reporter à 2.10
9. **Para-aviron** — se reporter à 2.12
10. **Novice** — Les compétiteurs novices sont ceux qui en sont à leur première année de participation à des courses, à moins d'avis contraire dans les documents de la régate.
11. **Composé(s)** — Le comité organisateur peut permettre l'inscription d'équipages composés dans la trousse de renseignements de la régate. Un équipage composé compte des membres de plus d'un club différent.

2.3.1 Santé

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

2.4 Barreurs

Un barreur est un membre d'équipage dont la fonction principale est, au minimum, de diriger l'embarcation, de donner des instructions et d'encourager l'équipage. Un équipage peut être barré par un barreur de n'importe quelle identité de genre.

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

2.5 Poids des barreurs

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

Un barreur, s'il est sous le poids minimum, doit transporter un poids mort pour combler la différence entre le minimum requis et son poids.

Le poids mort ne peut excéder 15 kg. Si plus de 15 kg de poids mort est requis pour compléter la différence de poids, le barreur sera autorisé à compétitionner. Le poids mort doit être placé le plus près possible du barreur dans l'embarcation, sans être attaché au barreur et la sanction pour l'omission de placer le poids mort aussi près du barreur dans l'embarcation comme requis est la relégation. La sanction pour ne pas avoir placé le poids mort dans l'embarcation pour la course sera l'exclusion. Aucune partie d'équipement de compétition ne peut être considérée comme faisant partie de ce poids mort. En tout temps, avant ou immédiatement après la course, la commission de contrôle ou le juge-arbitre sur l'eau peut exiger une nouvelle pesée du poids mort.

2.6 Pesée des barreurs

Le comité organisateur veillera à mettre à la disposition des barreurs une balance d'essai lors des heures d'ouverture du parcours pour l'entraînement et les courses et lors des périodes prévues pour la pesée officielle. Le poids indiqué sur la balance d'essai doit être équivalent à celui indiqué sur la balance officielle. Les barreurs seront pesés avec leur uniforme de compétition sur une balance vérifiée le jour de leur épreuve au moment décidé par le comité organisateur et publié dans la trousse de renseignements de la régate. On pèsera le barreur qu'une seule fois par jour.

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

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

2.7 Compétiteurs de catégorie des maîtres

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

- Le rameur n'est membre d'aucune équipe représentant le Canada dans une compétition internationale au cours des deux années précédant la date de la compétition.
- Le rameur satisfait toujours aux autres exigences de la catégorie dans laquelle il est inscrit (comme le poids).

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

Catégories d'âge

AA	Âge minimum : 21 ans
A	Âge minimum : 27 ans
B	Âge moyen : 36 ans ou plus
C	Âge moyen : 43 ans ou plus
D	Âge moyen : 50 ans ou plus
E	Âge moyen : 55 ans ou plus
F	Âge moyen : 60 ans ou plus
G	Âge moyen : 65 ans ou plus
H	Âge moyen : 70 ans ou plus
I	Âge moyen : 75 ans ou plus
J	Âge moyen : 80 ans ou plus
K	Âge moyen : 83 ans ou plus
L	Âge moyen : 86 ans ou plus

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

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

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

Conformément à la règle 7.2, la course aura lieu s'il y a au moins deux inscriptions dans une catégorie d'âge.

De plus, si le nombre d'inscriptions est insuffisant pour permettre une course dans une catégorie d'âge, le comité organisateur peut jumeler des épreuves et appliquer un temps ajusté en fonction de l'âge au temps d'arrivée réel des équipages ou des rameurs (skiff) plus âgés, en utilisant un système d'ajustement du temps en fonction de l'âge. Deux exemples d'options d'ajustement du temps en fonction de l'âge se trouvent à l'annexe 7.

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

2.9 Épreuves mixtes

Il peut y avoir des épreuves mixtes dans toutes les catégories. Dans une épreuve mixte, pas plus de la moitié des rameurs dans chaque équipage ne peut s'identifier comme un homme, excluant le barreur.

2.10 Épreuves de poids réglementés

***2.10.1 Épreuves de poids réglementés – Âge minimum**

Les épreuves de poids réglementés sont des épreuves où un maximum de poids est établi pour les rameurs et à compter du 1er avril 2028, ces épreuves seront réservées aux athlètes âgés de 19 ans et plus, le jour de la compétition.

2.10.2 Épreuves de poids réglementés – Poids maximum

Les poids maximums suivants sont reconnus pour les épreuves de poids réglementés :

1. Hommes : 72,5 kg
2. Hommes : 64 kg
3. Femmes : 59 kg
4. Femmes : 52 kg

2.10.3 Épreuves de poids réglementés – Pouvoir discrétionnaire du comité organisateur

Un comité organisateur peut offrir des limites de poids différentes pour les épreuves de poids réglementés dans la trousse de renseignements de la régate soumise avec la demande de sanction de la régate.

***2.10.4 Épreuves de poids réglementés – Pesée**

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

2.11 Pesée des athlètes dans les épreuves de poids réglementés

En plus des périodes prévues pour la pesée officielle, et lors des heures d'ouverture du parcours pour l'entraînement et les courses, le comité organisateur veillera à mettre une balance vérifiée à la disposition des rameurs inscrits aux épreuves de poids réglementés. Une balance étalonnée-devrait être utilisée pour veiller à ce que le poids soit le même sur la pesée d'essai et sur la pesée officielle.

Lors de la pesée officielle, les athlètes porteront leur uniforme de compétition. De plus, pour les épreuves en équipe, l'équipage au complet doit se présenter au centre pour la procédure de pesée. Les athlètes doivent aussi présenter une pièce d'identité avec photo émise par le gouvernement, indiquant leur date de naissance. L'horaire suivant s'appliquera pour la pesée officielle :

- Tous les rameurs à poids réglementés qui participent à des épreuves de poids réglementés seront pesés au moment choisi par le comité organisateur et publié dans la trousse de renseignements de la régate.
- Tous les participants aux épreuves de poids réglementés ne seront pesés qu'une seule fois dans la journée, peu importe le nombre d'épreuves de poids réglementés auxquelles ils participeront dans cette même journée.

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

Si un rameur excède le poids limite avant l'expiration du temps alloué pour la pesée, le rameur (et l'équipage du rameur) ou l'équipage en question ne sera plus admissible et sera exclu des épreuves de poids réglementés auxquelles le rameur ou l'équipage est inscrit. Si un rameur ou un équipage omet la pesée avant l'expiration du temps alloué pour la pesée, en principe, le rameur ou l'équipage peut être exclu.

2.12 Rameurs de para-aviron

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

Voici les trois catégories de para-aviron :

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

Les rameurs de para-aviron qui participent à des régates nationales doivent être classés par deux classificateurs nommés par RCA (sur le plan médical et

technique). Ils doivent être classés conformément aux règles de WR qui portent sur la classification en para-aviron. Le comité organisateur peut, à sa discrétion, accommoder des rameurs de para-aviron non classés dans le but d'offrir des possibilités de course.

Les rameurs de para-aviron peuvent participer à une catégorie plus fonctionnelle que celle qui leur a été attribuée, mais pas à une catégorie moins fonctionnelle. Cela peut inclure la participation à des épreuves non-para-aviron qui offrent un contexte de compétition convenable, en plus de la participation à des épreuves de para-aviron lors de la même régate.

PARTIE 3 - ÉQUIPEMENT

3.1 Catégories d'embarcations

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

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

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

1. Poids des embarcations

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

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

PR1 1x	PR1 (skiff)	24 kg
PR2 1x	PR2 (skiff)	22 kg
PR2 2x	PR2 (deux de couple)	37 kg
PR3 2x	PR3 (deux de couple)	27 kg
PR3 2-	PR3 (deux de pointe)	27 kg
PR3 4+	Quatre de pointe avec barreur	51 kg
C1x	Aviron de mer Solo	35 kg
C2x	Aviron de mer deux de couple	60 kg
C4+, C4x+	Aviron de mer quatre de pointe avec barreur, Aviron de mer quatre de couple avec barreur	130 kg

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

Il comprend également :

- 1.1 les haut-parleurs s'ils sont fermement fixés à l'embarcation et les fils de raccordement nécessaires;
- 1.2 les boîtiers ou attaches fermement fixés à l'embarcation et nécessaires à la tenue de bouteilles d'eau, d'équipement électronique ou autre;
- 1.3 les câbles et fils de raccordement nécessaires à la connexion de l'équipement qui fournit des « données autorisées »;
- 1.4 les coussins des sièges fixés aux sièges.

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

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

2. **Responsabilité** - L'équipage est l'unique responsable du respect du poids minimal de l'embarcation.
3. **Balance de pesée** - Les balances employées lors de la pesée sont fournies par le comité organisateur et indiquent le poids de l'embarcation à 0,1 kg près. Au début de chaque journée officielle d'entraînement et de chaque journée de course, la balance est vérifiée au moyen de poids calibrés (jauges), par un membre de la commission de contrôle responsable de la pesée des bateaux.

4. **Pesée de contrôle des embarcations** – La balance est mise à la disposition des équipages 24 heures au moins avant la première course de la régate pour qu'ils puissent vérifier le poids de leurs embarcations. La balance est installée sur une base horizontale à l'intérieur d'un bâtiment ou sous une tente à l'abri du vent. L'espace de pesée des embarcations est aisément accessible depuis les quais et demeure exclusivement réservé à cette fin durant la régate.
5. **Sélection des embarcations à peser** – Le juge-arbitre en chef ou son délégué procède à un tirage au sort avant le départ de chaque course pour sélectionner les embarcations à peser. Il a également le droit de sélectionner des embarcations à tout moment avant la fin de la course de l'embarcation concernée, s'il y a raison de croire que le poids de certaines embarcations est inférieur au poids réglementaire. Il fournit une copie de la liste des embarcations à peser à la personne responsable au sein de la commission de contrôle. La liste des embarcations sélectionnées demeure confidentielle jusqu'à ce que tous les équipages des embarcations sélectionnées aient été mis au courant de la sélection.
6. **Notification aux équipages** – Un membre de la commission de contrôle avise les équipages sélectionnés au moment où ces derniers sortent de l'eau après leur course. Ce membre, ou les personnes nommées à cet effet, accompagne chaque embarcation à la pesée. Dès que l'équipage est informé que son embarcation a été sélectionnée pour la pesée, l'équipage est tenu d'apporter son embarcation directement à la balance. S'il ne le fait pas, l'équipage en question peut être pénalisé comme si son embarcation était trop légère. Lorsque l'équipage est avisé que l'embarcation a été sélectionnée pour la pesée, aucun poids supplémentaire, quel qu'il soit, ne peut être ajouté à l'embarcation jusqu'à ce que celle-ci ait été pesée.
7. **Pièces d'équipement additionnelles à enlever** – Toute pièce d'équipement qui n'est pas comprise dans le poids de l'embarcation est enlevée avant la pesée. Au cours de la pesée officielle de l'embarcation, il est admis que la coque du bateau soit encore humide. Toutefois, toute l'eau stagnante doit être retirée avant la pesée, notamment l'eau des bas-côtés et sous la plateforme de la proue et de la poupe. Toutes les autres pièces (outils, vêtements, éponges, bouteilles, etc.) doivent également être retirées de l'embarcation avant la pesée.
8. **Pesée officielle** – L'embarcation est officiellement pesée. Si l'embarcation respecte le poids minimum, aucune autre action n'est nécessaire. Si l'embarcation ne respecte pas le poids minimum, passer à l'article 9.
9. **Non-respect du poids minimum** – Si une embarcation pèse moins que le poids minimum, le membre de la commission de contrôle responsable de la pesée des embarcations prépare une feuille de résultat de la pesée et procède de la manière suivante :

- 9.1 Le membre de la commission de contrôle note sur la feuille de résultat de la première pesée de l'embarcation, le nom de l'équipage, l'épreuve, le poids de l'embarcation, la quantité et le type d'équipement inclus dans la pesée et les termes « *première pesée de l'embarcation* » (voir article 11 ci-dessous pour une suggestion de forme). Le représentant de l'équipage et le membre de la commission de contrôle signent tous les deux la feuille de résultat de la première pesée de l'embarcation.
- 9.2 Il vérifie la balance au moyen des jauge en présence du représentant de l'équipage et note le résultat de cette vérification sur la feuille de résultat créée à 9.1. Le représentant de l'équipage et le membre de la commission de contrôle signent la feuille de résultat de cette vérification.
- 9.3 L'embarcation concernée est alors pesée une deuxième fois. Si le poids de l'embarcation n'est pas inférieur au minimum permis lors de la deuxième pesée, aucune autre mesure n'est requise. Mais si le poids de l'embarcation est toujours inférieur au minimum permis, le membre de la commission de contrôle écrit la deuxième pesée du poids de l'embarcation sur la feuille de résultat et y inscrit les termes : « *deuxième pesée de l'embarcation* ». Le représentant de l'équipage et le membre de la commission de contrôle signent la feuille de résultat imprimée de la pesée. Aucune autre pesée ou pesée ultérieure n'est valable.
- 9.4 La pénalité appropriée est accordée à l'équipage (conformément à la règle 3.2.10 ci-dessous).
- 9.5 La feuille de résultats (première pesée de l'embarcation, contrôle du poids des balances et deuxième pesée de l'embarcation) est remise au juge-arbitre en chef.
- 10. Pénalités pour embarcations dont le poids est en dessous du poids réglementaire** - Si un équipage prend part à une course avec une embarcation plus légère que le poids réglementaire, il est relégué à la dernière place du classement de la course en question. Si deux embarcations ou plus ont un poids en dessous du poids réglementaire dans une même course, ils sont tous relégués et classés dans l'ordre décroissant du poids de leur embarcation à la deuxième pesée. Si le poids de leur embarcation à la deuxième pesée est identique, ils sont classés selon leur ordre d'arrivée de la course. Si l'équipage participe à une autre manche de la même épreuve avec une embarcation qui ne respecte pas le poids réglementaire, l'équipage sera exclu.
- 11. Le formulaire suivant peut être utilisé comme feuille de résultat :**

Épreuve :
Équipage :
Course :

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

3.3 Proue des bateaux

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

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

3.4 Substance ou structure

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

3.5 Cale-pieds à libération rapide

Tous les bateaux doivent être équipés de cale-pieds, de chaussures ou d'autres dispositifs de fixation des pieds permettant aux rameurs de se dégager du bateau sans tarder en cas d'urgence.

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

3.6 Cockpit du barreur

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

3.7 Épaisseur des pelles

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

3.8 Exigence de flottaison

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

3.9 Équipement de para-aviron et courroies

3.9.1 Dispositions générales

Les embarcations et les équipements (y compris les courroies) utilisés pour les épreuves de para-aviron décrites dans cette section sont adaptés (réglementés ou standardisés) afin de permettre aux athlètes ayant un handicap de participer à la compétition. La classification est le processus par lequel les athlètes sont évalués et regroupés pour la compétition en fonction de leurs capacités fonctionnelles liées à l'aviron (fonction). Aucune adaptation supplémentaire des équipements susceptible d'améliorer la fonction d'un athlète de manière incompatible avec ce qui a été représenté dans le cadre de la classification n'est autorisée.

L'utilisation des embarcations standards de para-aviron de WR est obligatoire pour toutes les épreuves de para-aviron PR1 1x, PR2 1x et PR2 2x.

3.9.2 Équipement

a) Équipement PR1

- i) Le siège de l'embarcation PR1 doit être fixe. La base et le dossier doivent être statiques afin de ne pas améliorer la fonction de

l'athlète. L'utilisation d'un rembourrage sur ou dans le siège est autorisée à condition qu'il n'améliore pas la fonction de l'athlète.

- ii) L'embarcation PR1 doit être équipée de flotteurs stabilisateurs fixés aux portants à une distance minimale de 60 cm entre l'axe central du flotteur stabilisateur et l'axe central de l'embarcation. La conception des portants de l'embarcation PR1 doit permettre de fixer solidement les flotteurs stabilisateurs.

b) Équipement PR2

- i) Le siège de l'embarcation PR2 doit être fixe. La base et le dossier, quand ils sont utilisés, doivent être statiques afin de ne pas améliorer la fonction de l'athlète. L'utilisation de rembourrage sur ou dans le siège est autorisée à condition qu'il n'améliore pas la fonction de l'athlète et qu'il soit conforme à tout équipement présenté au moment de la classification.
- ii) La conception du portant de l'embarcation PR2 doit permettre de fixer solidement les flotteurs stabilisateurs lorsqu'ils sont utilisés.

c) Équipement PR3

Les embarcations utilisées pour les épreuves PR3 sont soumises aux mêmes exigences que tous les autres équipements d'aviron classiques. Aucune exigence supplémentaire ne s'applique

3.9.3 Courroies

a) Exigences générales

- i) Quand elles sont utilisées, toutes les courroies, qu'elles soient facultatives ou obligatoires, doivent avoir une largeur minimale de 5 cm, être fabriquées dans un matériau non élastique, ne comporter aucune boucle mécanique et pouvoir être libérées immédiatement par le rameur d'un simple geste rapide de la main consistant à tirer sur l'extrémité libre de la courroie.
- ii) La couleur de toutes les courroies doit contraster avec celle de la tenue de course des rameurs afin qu'elles soient clairement visibles.
- iii) Toutes les courroies de chaque rameur doivent être détachées de la même manière et dans la même direction.
- iv) Toute courroie de main doit pouvoir être détachée immédiatement et indépendamment par le rameur d'un seul mouvement de la main.
- v) Tout rameur peut utiliser des courroies supplémentaires à condition de respecter les exigences de la règle 3.9.3.
- vi) Les cale-pieds, les chaussures et tout autre dispositif servant à maintenir les pieds doivent être conformes à la règle 3.5.
- vii) Il incombe uniquement au rameur de s'assurer que toutes les courroies, les chaussures, les cale-pieds et tout autre équipement sont conformes au Code de course.

b) Courroies PR1

Les rameurs de la catégorie PR1 doivent utiliser une courroie de tronc obligatoire, qui sert uniquement à des fins de sécurité. Cette courroie doit être fixée au dossier du siège et faire le tour du tronc du rameur.

En plus de la courroie de tronc obligatoire, les rameurs peuvent utiliser des courroies supplémentaires. Celles-ci doivent être attachées au siège des deux côtés.

c) Courroies PR2

L'utilisation de courroies pour les jambes est facultative pour les rameurs de la catégorie PR2.

d) Courroies PR3

Aucune courroie n'est requise pour les rameurs de la catégorie PR3.

3.9.4 Pénalité pour avoir ramé sans l'équipement ou les courroies requis

La pénalité pour avoir participé à une course sans l'équipement ou les courroies requis, ou avec un équipement ou des courroies non conformes, est la relégation en dernière place de la course concernée. Le résultat officiel de cet équipage portera la mention REL. Si deux équipages ou plus ont participé à la même course sans l'équipement ou les courroies requis, ou avec un équipement ou des courroies non conformes, ils seront tous relégués et recevront le même classement. Si l'équipage participe de nouveau sans l'équipement ou les courroies requis dans une manche ultérieure de la même épreuve, la pénalité sera l'exclusion de l'équipage.

3.9.5 Considérations de sécurité supplémentaires pour les rameurs de para-aviron

Les rameurs des catégories PR1 et PR2 nécessitent des procédures de sécurité particulières pendant l'entraînement et les courses. Ces procédures doivent être convenues entre le comité organisateur et le juge-arbitre en chef, avec la participation des entraîneurs concernés, s'il y a lieu. En particulier, le comité organisateur ou le juge-arbitre en chef peut exiger la présence de bateaux de sécurité supplémentaires sur le parcours pendant toutes les périodes d'entraînement et de compétition impliquant des équipages de para-aviron, surtout pour les épreuves de PR1 1x. Une attention particulière doit être portée aux conditions météorologiques susceptibles de provoquer des variations extrêmes et incontrôlées de la température corporelle chez les rameurs de para-aviron.

PARTIE 4 - INSTALLATIONS DE RÉGATE

Un parcours d'aviron est un plan d'eau avec une ligne de départ clairement indiquée et une ligne d'arrivée clairement indiquée.

4.1 Longueur, balisage et nombre de couloirs du parcours

La longueur du parcours et toutes les distances intermédiaires doivent être mesurées et offrir une course juste et équitable. Le comité organisateur doit fournir un plan précis dans la demande de sanction de la régate et dans la trousse de renseignements de la régate.

Les distances normales de parcours sont les suivantes :

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

Le parcours doit être balisé comme suit :

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

4.2 Plans d'eau — Parcours standard

Le plan d'eau doit être au moins aussi long et aussi large qu'il est requis pour le parcours et il doit y avoir une zone libre suffisante au-delà de la ligne d'arrivée. Le parcours est en ligne droite et comporte au moins 6 couloirs, offrant des conditions de course équitables et égales pour les équipages concourant dans des couloirs distincts et parallèles sur une longueur de 2000 mètres. La profondeur de l'eau doit être d'au moins 3 mètres au point le moins profond si la profondeur sur le parcours est inégale. Si la profondeur est la même sur tout le parcours, elle ne doit pas être de moins de 2 mètres.

4.3 Conditions de vent et de plan d'eau

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

4.4 Plan du site de la régate

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

4.5 Parcours non standard

Un parcours de course non standard doit permettre la tenue d'une compétition sécuritaire et équitable.

PARTIE 5 - ORGANISATION D'UNE RÉGATE

5.1 Tâches du comité organisateur

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

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

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

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

5.2 Président de la régate

Le président de la régate a pour tâches de :

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

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

1. Le comité organisateur est responsable de la disponibilité du plan d'eau, de services médicaux et de secours, des installations et des équipements requis, sur la terre et sur l'eau. Le comité organisateur est aussi responsable de l'organisation générale de la régate.
2. Le comité organisateur fournira un système de chronométrage convenable ou un nombre approprié de chronomètres et le personnel pour chronométrer les courses. La zone d'arrivée sera dotée d'un drapeau d'arrivée (qui définit la ligne d'arrivée), d'un drapeau rouge, d'un drapeau blanc, d'un avertisseur sonore à air (ou d'un avertisseur

sonore d'arrivée équivalent) qui pourra être entendu de tous les compétiteurs et d'un moyen de communication avec le juge-arbitre en chef, le starter et le responsable de la commission de contrôle.

3. Aux régates nationales, le comité organisateur est aussi responsable de fournir l'équipement de photo d'arrivée (photo-finish) et le personnel responsable du fonctionnement de cet équipement.
4. Le site de la régate doit avoir suffisamment d'eau potable et d'installations sanitaires/toilettes pour répondre aux besoins de tous les participants présents.
5. Le comité organisateur inclura aussi dans la trousse de renseignements de la régate, la description du type d'installations du parcours et les règles de circulation sur l'eau pour les courses et les périodes d'entraînement, le moment de la pesée, les catégories de poids et les catégories de compétiteurs. Le comité organisateur est responsable de la distribution de cette trousse de renseignements de la régate et de la publication du tirage au sort.
6. Pour toutes les régates (sauf les régates nationales), l'association provinciale d'aviron (APA) déterminera le processus de nomination du juge-arbitre en chef et des membres du jury. Pour les régates nationales, le chef de la direction de RCA nommera les membres du jury soutenu par RCA. Le comité des juges-arbitres de RCA, après consultation avec le comité organisateur de chaque régate nationale, recommandera au chef de la direction de RCA la nomination du juge-arbitre en chef et des membres du jury ayant l'appui de RCA qui seront en fonction lors de toutes les régates nationales.
7. Le comité organisateur collaborera aussi avec le juge-arbitre en chef pour nommer des personnes qui aideront les membres du jury à différents postes d'arbitrage.

5.4 Radio et télécommunications

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

PARTIE 6 - PUBLICITÉ

6.1 Principes généraux

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

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

6.2 Vêtements de rameur

Les membres d'un même équipage concourront en portant l'uniforme de leur équipe. L'uniforme de course d'un ou de plusieurs membres d'un équipage peut être allongé, et ces extensions n'ont pas besoin d'être identiques, tant que l'uniforme de l'équipe demeure visible. Les chapeaux ne sont pas tenus d'être identiques ni d'être portés par tous les membres de l'équipage. Dans le cas d'un équipage composé, chaque coéquipier portera l'uniforme de son équipe respective.

6.3 Équipement du comité organisateur et installations de la régate

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

6.4 Cannabis, cigarettes électroniques, produits du tabac et d'alcool

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

6.5 Site de compétition sans alcool ni drogues

Pour la santé et la sécurité des participants, il ne peut y avoir aucun produit contenant du cannabis, de l'alcool et du tabac de même que des cigarettes électroniques sur le site de compétition d'une régate présentée au Canada. Le site de compétition comprend le parcours et les installations de la régate ainsi que les zones d'entreposage des embarcations, les hangars à bateaux, les

quais et la zone supervisée par la commission de contrôle. Cela exclut les espaces réservés aux spectateurs et au public.

PARTIE 7 - PROGRAMME ET DATE DE LA RÉGATE

7.1 Comité organisateur

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

7.2 Inscriptions

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

Conformément aux exigences relatives à l'adhésion de RCA (politiques et procédures), les inscriptions doivent être reçues au plus tard à la date de fermeture mentionnée. Elles doivent être accompagnées du paiement des frais d'inscription désignés et des frais par siège, tel que déterminé par RCA et/ou l'association provinciale d'aviron ou le comité organisateur. Les inscriptions tardives peuvent être acceptées (selon des frais déterminés par le comité organisateur).

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

Les résultats du tirage au sort préliminaire doivent être communiqués au moins 4 jours avant le début de la régate.

7.3 Fausses déclarations

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

7.4 Objection envers une inscription

Toute objection envers une inscription doit être présentée rapidement au comité organisateur. Le comité organisateur informera l'association provinciale ou le chef de la direction de RCA dans le cas de régates nationales, aussitôt que possible, en précisant les motifs pour lesquels il y a une objection envers une inscription. Après avoir consulté le comité organisateur, l'association provinciale, ou le chef de la direction de RCA dans le cas de régates nationales, tranchera la question. Dans le cas d'une différence d'opinions, l'opinion de l'association provinciale d'aviron ou du chef de la direction de RCA, dans le cas de régates nationales, prédominera.

7.5 Retraits (Forfaits)

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

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

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

7.6 Modifications d'équipage avant la première éliminatoire

Équipages – Les clubs peuvent modifier la composition des équipages qu'elles ont inscrits, à concurrence de la moitié des rameurs (plus le barreur, le cas échéant), à condition que les remplaçants appartiennent au même club, à la même école ou à la même université (ou, dans le cas d'équipages composés ou provinciaux, un des clubs concernés ou, dans le cas des équipages de l'équipe nationale, à la même fédération). La modification est annoncée par écrit au comité organisateur dans un délai à être précisé par le comité organisateur dans la trousse de renseignements de la régate soumise avec la demande de sanction de la régate.

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

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

7.7 Modifications d'équipage après la première éliminatoire

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

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

7.8 Remplacements extraordinaires

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

PARTIE 8 - SÉCURITÉ ET ÉQUITÉ

8.1 Sécurité — Principes généraux

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

Le comité organisateur est responsable des questions liées à la sécurité.

1. La sécurité et la santé de tous les participants à l'aviron sont d'une importance primordiale. Les rameurs qui s'inscrivent à une régate sont responsables de veiller à avoir un état de santé et la forme qui leur permet de compétitionner au niveau requis par l'épreuve déterminée.
2. Bien que le comité organisateur d'une régate doive prendre toutes les mesures raisonnables pour assurer des conditions d'aviron sécuritaires et mettre en place des mesures de sécurité appropriées, la responsabilité ultime de concourir en toute sécurité incombe à chaque rameur individuellement et, le cas échéant, à leurs officiels d'équipe.
3. Dans le cas d'une personne d'âge mineur, le club, la province ou toute autre organisation qui inscrit le compétiteur à une régate est responsable de la santé et de la condition physique de ce compétiteur.
4. Chaque comité organisateur doit se conformer à l'ensemble des exigences liées à la sécurité et à la santé de RCA et de toute autre autorité compétente. Il doit s'assurer que toutes les installations de la régate respectent des normes appropriées pour offrir un environnement sécuritaire, hygiénique et sain pour les rameurs et les autres participants à la régate.
5. Les comités organisateurs doivent répondre rapidement et pleinement à toute demande de RCA portant sur une exigence en matière de santé et de sécurité prévue par le présent Code de course.

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

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

Le comité organisateur annoncera le moment précis de l'ouverture officielle du parcours pour l'entraînement. Il annoncera aussi les heures d'ouverture et de fermeture du plan d'eau pour chaque jour de la régate. À tout moment, si

le juge-arbitre en chef juge que les conditions ne sont pas sécuritaires, le juge-arbitre en chef peut déclarer la fermeture du parcours jusqu'à nouvel ordre.

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

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

8.2 Conseiller en matière de sécurité

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

8.3 Conseiller médical

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

8.4 Embarcations de juges-arbitres et de sécurité

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

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

Pour le para-aviron, quand des courroies sont utilisées pour attacher la main et/ou l'abdomen du rameur, un bateau de sécurité distinct devrait être prévu pour suivre chaque équipage.

8.5 Services de secours — pendant les courses

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

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

Avant le début de la régate, une réunion doit être tenue par un représentant du comité organisateur conjointement avec le juge-arbitre en chef. Cette réunion a pour but de communiquer les renseignements essentiels concernant les courses et la sécurité à l'ensemble des rameurs et des entraîneurs. Chaque club doit désigner un représentant pour assister à cette réunion. Les équipages ne pourront pas prendre le départ si le représentant de leur club n'est pas présent à la réunion ou n'a pas pris les dispositions nécessaires pour recevoir directement les mêmes renseignements du représentant du comité organisateur.

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

8.7 Plan de circulation sur le parcours

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

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

- 8.7.1. S'abstenir de traverser la ligne d'arrivée (dans toute direction) alors que des embarcations d'une autre course sont à terminer leur course;
- 8.7.2. Arrêter lorsque les équipages en course s'approchent de leur position;
- 8.7.3. Ne pas suivre entièrement ou en partie une course, même à l'extérieur de la zone balisée, lorsqu'ils ne font pas partie d'une course.

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

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

8.8 Autres embarcations sur le plan d'eau

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

- 8.8.1. Pendant les heures officielles réservées à l'entraînement et à la compétition, si l'entraînement (et les zones d'échauffement) se trouve sur le parcours de course à proprement parler, le juge-arbitre en chef approuve l'accès de toute embarcation (en mouvement ou fixe) sur le parcours et détermine la position et les déplacements desdites embarcations sur le parcours, c.-à-d., les embarcations des juges-arbitres sur l'eau, les bateaux de secours, les bateaux des médias, etc.
- 8.8.2. Si les zones d'entraînement et d'échauffement se trouvent à l'extérieur du parcours de course à proprement parler, le juge-arbitre en chef approuve le positionnement des embarcations de sécurité et des embarcations des surveillants du comité organisateur.
- 8.8.3. Nonobstant ce qui précède, si le contrôle du plan d'eau va au-delà du pouvoir conféré au comité organisateur et que d'autres embarcations ou utilisateurs du plan d'eau sont présents dans la zone d'échauffement et/ou la zone d'entraînement décrite à 8.8.2, le comité organisateur fournit un nombre suffisant de surveillants de la circulation pour veiller à la sécurité des participants de la régate et des autres plaisanciers en avisant les autres plaisanciers et utilisateurs du plan d'eau des plans de circulation de la régate.

8.9 Équipement endommagé

Si un équipage subit des dommages à son embarcation ou à ses rames, le conseil du jury essayera, à la demande de l'un ou de l'autre équipage impliqué,

de décider qui est responsable. Si nécessaire, le conseil du jury peut désigner un équipage fautif.

8.10 Équité – principes généraux

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

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

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

***9.1 Principes généraux**

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

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

Dans le cas d'une épreuve suivant un système de progression et dont la distance de course est supérieure à 1000 m, chaque manche doit se terminer au moins deux heures avant la manche suivante de la même épreuve.

9.2 Finales immédiates (2 à 6 inscriptions)

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

9.2.1 Course distincte

Advenant le cas où l'équipage se trouve seul à la ligne de départ, le comité organisateur doit suivre les instructions de l'annexe 8B (Cas de course distincte) pour déterminer si l'équipage peut faire la course. Une course distincte consiste à effectuer une course sans adversaire, à cadence de course.

9.3 Systèmes de progression

Voici des types de systèmes de progression qui peuvent être utilisés lors d'une régate. Les comités organisateurs ont la possibilité de choisir de planifier plusieurs finales pour la même épreuve.

Des systèmes de progression autre que ceux présentés ici peuvent être utilisés et le comité organisateur doit les soumettre dans le cadre de la demande de sanction avant la publication dans la trousse de renseignements de la régate.

9.3.1 Épreuves contre la montre

9.3.2 Gagnants des manches et deuxième meilleur chrono

9.3.3 Progression simple des manches, demi-finales et finales

9.3.4 Diverses formes de régates à deux paliers

On retrouve les détails des systèmes susmentionnés à l'annexe 8.

9.4 Tirage au sort

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

Le comité organisateur peut permettre le classement des équipages impliqués dans le tirage au sort. Si le classement est utilisé, le comité organisateur détermine les critères de classement et les publie dans la trousse de renseignements de la régate. De plus amples directives sur le processus de tirage au sort sont indiquées à l'annexe 6.

9.5 Retraits et incidence sur le tirage au sort

Si un équipage se retire, est exclu ou disqualifié après le tirage au sort, les procédures suivantes s'appliquent :

1. Si le retrait, l'exclusion ou la disqualification a lieu avant le départ de la première manche éliminatoire, du premier quart de finale ou de la première demi-finale de l'épreuve, le juge-arbitre en chef peut prendre les mesures appropriées pour modifier le tirage ou effectuer un nouveau tirage. De plus:
 - a) Le résultat de la course indiquera que l'équipage est DNS (n'a pas pris le départ), EXC (exclu) ou DSQ (disqualifié).
 - b) Un équipage qui ne participe pas au premier tour d'une épreuve ou qui est exclu ou disqualifié à tout moment de l'épreuve ne sera pas classé dans cette épreuve.
 - c) Dans le classement final d'une épreuve, un équipage se retirant après sa manche éliminatoire mais avant le départ de son quart de finale ou de sa demi-finale sera classé dernier dans le tour qu'il aurait complété s'il ne s'était pas retiré. S'il y a plusieurs équipages dans ce cas, ils seront tous classés à égalité en dernière place.
2. Si un équipage cesse de ramer pendant une épreuve contre-la-montre, une manche éliminatoire, un quart de finale ou une demi-finale et ne termine pas la course :
 - a) Le résultat de la course indiquera que l'équipage est DNF.
 - b) Les dispositions suivantes s'appliqueront, sauf si le comité organisateur a précisé autrement dans la trousse de renseignements de la régate :
 - i. L'équipage qui ne termine pas la course ne sera pas classé dans cette course et ne participera plus à l'épreuve;
 - ii. Au classement général de cette épreuve, l'équipage sera classé dernier dans le tour qu'il n'a pas terminé; et
 - iii. Le nombre d'équipages prévu dans le système de progression passera au tour suivant.

3. Si un équipage est exclu ou disqualifié après le départ de la première manche éliminatoire de l'épreuve :
 - a) Le résultat de la course indiquera que l'équipage est EXC ou DSQ.
 - b) Le nombre d'équipages prévu dans le système de progression passera au tour suivant sans l'équipage EXC ou DSQ.
 - c) L'équipage qui a été exclu ou disqualifié ne participera plus à l'épreuve et ne sera pas classé dans cette épreuve.
4. Dans toute finale, si un équipage se retire avant le départ de la course ou si un équipage cesse de ramer pendant la course et ne termine pas la course :
 - a) Le résultat de la course indiquera que l'équipage est DNS ou DNF.
 - b) L'équipage qui se retire ou cesse de ramer pendant la course sera classé dernier dans cette finale.
5. Dans le classement final d'une épreuve, un équipage qui cesse de ramer pendant une course (DNF) sera classé devant un équipage qui se retire avant le départ de la course (DNS) dans le même tour
6. Sous réserve du paragraphe 9.5.5 ci-dessus, quand deux équipages ou plus sont DNF ou DNS dans le même tour, l'équipage ayant obtenu le meilleur classement dans le tour précédent sera classé devant dans le classement final de l'épreuve.
7. Un équipage relégué (REL) sera classé derrière un équipage qui est DNF ou DNS dans le même tour.

9.6 Équipages hors-concours

Pour offrir à un équipage une occasion de course qu'il n'aurait pas autrement, les équipages qui ne sont pas admissibles à participer dans leur catégorie peuvent participer comme hors-concours (EXH), à la discréTION du comité organisateur et tel que décrit dans la trousse de renseignements de la régate. Les équipages EXH ne sont pas admissibles à passer au tour suivant, ne peuvent pas remporter de médaille et ne peuvent pas cumuler de points pour le classement général de la régate.

9.7 Assistance à un équipage pendant une course

Un équipage qui a chaviré peut remonter dans une embarcation pendant une course, avec ou sans assistance, terminer la course, être classé et être admissible à passer au tour suivant, sauf indication contraire dans la trousse de renseignements de la régate.

9.8 Mauvaises conditions météorologiques et comité d'équité

Le juge-arbitre en chef, après consultation avec le président de la régate et le comité d'organisateur, prendra toutes les décisions concernant tout retard,

report ou annulation de courses, ainsi que tout changement de parcours résultant de conditions météorologiques défavorables, d'autres questions liées à la sécurité des compétiteurs et des arbitres sur l'eau, ou à l'équité du parcours.

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

Le mandat du comité d'équité est défini à l'annexe 5.

PARTIE 10 - COURSE

LE DÉPART

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

10.1 Zone de départ

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

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

10.2 Procédure de départ

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

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

10.3 Procédure de départ (avec drapeaux)

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

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

de l'alignement de son bateau et il doit être prêt à prendre le départ à la fin de l'appel.

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

Le starter lève ensuite le drapeau de départ.

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

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

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

10.4 Pour les épreuves PR3

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

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

10.5 Procédure de départ (avec feux de circulation)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10.6 Départ rapide

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

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

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

Après une pause marquée, le starter donne le départ :

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

Pour les épreuves PR3, le starter doit modifier la procédure ci-dessus. Lorsque le starter dit « Tous les équipages », il doit ensuite dire : « Attention, drapeau de départ » (ou si un feu de signalisation est utilisé, « feu rouge »). Ensuite la procédure de départ continue.

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

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

10.7 Faux départ

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

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

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

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

Ce carton jaune vaut jusqu'à ce que la manche soit disputée, il s'applique donc également en cas de report ou de nouveau départ.

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

10.8 Objection au départ

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

PENDANT LA COURSE

10.9 Responsabilité des rameurs

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

interfère dans la course de l'un d'entre eux, ou en tire un avantage quelconque, il peut être pénalisé.

10.10 Interférence

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

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

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

10.10.1 Avertir un équipage

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

Pour les épreuves de para-aviron :

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

10.10.2 Arrêter un équipage

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

10.10.3 Alerter le juge-arbitre sur l'eau

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

10.10.4 Remédier à un désavantage

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

10.10.5 Arrêter la course

Si le juge-arbitre sur l'eau estime qu'il doit arrêter la course, alors il interviendra en levant et en agitant son drapeau rouge et en faisant entendre un signal sonore indiquant l'arrêt de la course. (Se reporter également à la règle 11.16.4)

10.11 Entraînement (coaching) durant les courses

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

L'ARRIVÉE

10.12 Arrivée de la course

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

Si la course s'est bien déroulée :

Le juge-arbitre sur l'eau doit toujours vérifier qu'aucun équipage ne fait objection, conformément à la règle 10.13, et s'il y a un deuxième juge-arbitre sur l'eau, il doit consulter le deuxième juge-arbitre sur l'eau, et doit ensuite montrer un drapeau blanc aux équipages pour indiquer qu'il considère que la course s'est bien déroulée. Si aucun équipage ne lève la main pour formuler une objection, le juge-arbitre sur l'eau doit montrer un drapeau blanc à un juge à l'arrivée pour confirmer que la course s'est bien déroulée. Avant de

quitter la zone d'arrivée, le juge-arbitre sur l'eau doit s'assurer qu'un juge à l'arrivée ait vu son signal.

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

Si la course ne s'est pas bien déroulée :

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

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

Ensuite, le juge-arbitre sur l'eau informe les équipages et les juges à l'arrivée de sa décision concernant l'objection et note l'heure où la décision a été communiquée aux équipages. Les juges à l'arrivée, dans ce cas, ne peuvent pas annoncer le résultat « officiel » de la course. Pour des précisions, voir le paragraphe 10.13.

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

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

10.13 Objections à l'arrivée

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

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

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

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

- a) indiquer à l'équipage qu'il a le droit de présenter un protêt;
- b) informer l'équipage de l'heure;
- c) informer l'équipage que s'il souhaite présenter un protêt, il doit le faire dans l'heure et par écrit au juge-arbitre en chef, et l'accompagner des frais requis (voir la règle 10.14 pour connaître le montant).

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

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

10.14 Protêts

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

Un protêt peut être déposé par :

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

Le protêt sera accompagné d'un versement de 150 \$ CA ou l'équivalent dans une forme acceptable pour le comité organisateur. Le versement sera remboursé si le protêt est jugé bien fondé.

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

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

10.15 Arrivée ex æquo

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

- 10.15.1 Si, dans une manche éliminatoire ou une demi-finale, il y a arrivée ex æquo et qu'un seul des équipages concernés peut être qualifié pour la manche suivante, et qu'il y a un couloir libre dans la manche suivante, les deux équipages peuvent passer au tour suivant, l'attribution des couloirs étant décidée au hasard. Si tous les couloirs sont déjà attribués, tous les équipages ex æquo doivent alors répéter la manche sur la totalité du parcours. La nouvelle manche doit se disputer le jour même, mais pas moins de deux heures après la course ex æquo. Si tous les équipages concernés se qualifient de toute façon pour la manche suivante, la manche n'est pas répétée et les positions qu'ils occuperont au tour suivant sont décidées au hasard.
- 10.15.2 Si des équipages terminent ex æquo en finale, le même rang leur est attribué et la (ou les) place(s) suivante(s) est (sont) laissée(s) vacante(s). Si l'arrivée ex æquo concerne une place donnant droit à une médaille, le comité organisateur fournira les médailles supplémentaires.

RÉSULTAT DE PROTÊT, PÉNALITÉS, APPELS

10.16 Résultat d'un protêt

Le conseil du jury peut :

1. Rejeter le protêt;
2. Maintenir le protêt et offrir une mesure appropriée au besoin pour restituer les chances de chaque équipage dans la course ou pour corriger les résultats publiés. Les mesures offertes au conseil du jury sont les suivantes :
 - i. Réprimander un équipage
 - ii. Carton jaune
 - iii. Exclure un équipage de l'épreuve
 - iv. Disqualifier un équipage
 - v. Reléguer un équipage à la dernière place dans une course, dans les cas expressément prévus dans le présent Code de course
 - vi. Ordonner une reprise de la course entre certains ou tous les équipages.

Après avoir appliqué la mesure appropriée, s'il y a lieu, le conseil du jury prendra toute autre mesure appropriée pour que les chances de victoire

soient restituées à l'équipage qui a subi un désavantage, y compris la décision de placer l'équipage dans le tour de courses suivant.

10.17 Pénalités

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

10.17.1 Réprimande

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

10.17.2 Carton jaune

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

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

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

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

10.17.3 Carton rouge

Le carton rouge entraîne l'exclusion de l'équipage de toutes les manches de l'épreuve en question. Les causes pour l'attribution d'un carton rouge par un membre du jury comprennent, mais sans s'y limiter, une infraction au Code de course (p. ex., interférence avec un autre équipage, inconduite,

comportement injuste, comportement antisportif ou tout autre comportement indigne. Un carton rouge peut être émis sans que deux cartons jaunes aient été préalablement émis. Un équipage exclu ne peut plus participer à l'épreuve. Un équipage ou un rameur exclu n'est pas classé et tous les équipages qui finissent après lui avancent d'un rang. Les équipages qui ne se conforment pas aux exigences du Code de course pour les épreuves auxquelles ils s'inscrivent (p. ex. âge, poids, etc.) seront exclus pour ces épreuves.

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

10.17.4 Disqualification

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

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

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

10.17.5 Relégation

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

10.18 Appels

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

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

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

- 10.18.1. n'a pas suivi les procédures décrites dans le Code de course;
- 10.18.2. a mal interprété les procédures décrites dans le Code de course;

- 10.18.3. n'a pas correctement appliqué le Code de course selon les faits;
- 10.18.4. n'a pas pris en considération les faits pertinents pour arriver à sa décision;
- 10.18.5. a été influencé.

Le chef de la direction de RCA nommera un comité d'appel composé de trois personnes qui connaissent le Code de course et qui sont indépendantes des parties impliquées dans le différend, pour entendre l'appel et prendre une décision. Le comité d'appel donnera un avis aux parties concernées de l'heure et de la date à laquelle l'appel sera entendu, au plus tard 7 jours avant la date de l'audience. Aucun des juges s'étant initialement prononcés sur la question visée par l'appel, que ce soit pour l'objection ou à titre de membre du conseil du jury, ne doit être membre du comité d'appel et il ne doit pas être impliqué dans la décision du comité d'appel. Il est toutefois possible que le comité d'appel lui demande de présenter des preuves.

La décision du comité d'appel sera la décision définitive de RCA.

10.19 Plaintes

Les plaintes concernant la conduite, les comportements ou les incidents qui ne peuvent faire l'objet d'une réclamation en vertu du Code de course peuvent être signalées à un tiers indépendant conformément aux dispositions de la Politique sur la discipline et les plaintes de RCA.

PARTIE 11 - JURY ET SOUTIEN AU JURY

11.1 Sécurité des rameurs

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

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

Les personnes admissibles à faire partie du jury d'une régate sont des juges-arbitres de RCA détenant une licence de RCA qui satisfont aux exigences de la procédure d'obtention de licence de juge-arbitre de RCA, qui sont inscrits et sont membres en règle de RCA et de l'association provinciale à laquelle ils sont affiliés.

11.3 Adjoint au juge-arbitre et juge-arbitre stagiaire

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

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

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

11.5 Code d'éthique des juges-arbitres

Un juge-arbitre :

1. conserve une attitude serviable et professionnelle envers les organisateurs et les participants à la régate;
2. traite toutes les infractions d'une façon qui est ferme, cohérente et juste;
3. respecte toutes les politiques de RCA;

4. suit les directives du juge-arbitre en chef et tient le juge-arbitre en chef informé des faits de sorte que les problèmes puissent être résolus rapidement et efficacement;
5. est disponible pour les participants pendant toutes les phases de la régate.

***11.6 Composition du jury**

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

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

Les membres du jury posséderont une licence de juge-arbitre de RCA ou comme décrit au paragraphe 11.4.

1. **Pour les régates de sprint**, il doit y avoir au moins cinq (5) juges-arbitres détenant une licence RCA, ce qui peut comprendre le juge-arbitre en chef.
2. **Pour les épreuves contre la montre**, il doit y avoir au moins cinq (5) juges-arbitres détenant une licence RCA, ce qui peut comprendre le juge-arbitre en chef.
3. **Pour les régates de courses de tête de rivière**, il doit y avoir au moins cinq (5) juges-arbitres détenant une licence RCA, ce qui peut comprendre le juge-arbitre en chef.
4. **Pour les régates d'aviron en salle**, il doit y avoir au moins deux (2) juges-arbitres détenant une licence RCA, ce qui peut comprendre le juge-arbitre en chef.
5. **Pour les régates de sprints de plage d'aviron de mer**, il doit y avoir au moins cinq (5) juges-arbitres détenant une licence RCA, ce qui peut comprendre le juge-arbitre en chef.
6. **Pour les régates d'aviron de mer d'endurance**, un calcul déterminera le nombre de juges-arbitres détenant une licence RCA (ce qui peut comprendre le juge-arbitre en chef) : un minimum de quatre (4) juges-arbitres détenant une licence RCA, plus un (1) juge-arbitre détenant une licence RCA pour chaque marqueur de virage clé.

11.7 Rôle du jury

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

11.8 Collaboration avec le comité organisateur

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

11.9 Conseil du jury

Le conseil du jury se composera du juge-arbitre en chef, ou son mandataire, et de deux (2) autres membres du jury nommés par le juge-arbitre en chef avant le début de la compétition. Le juge-arbitre en chef, ou son mandataire, préside la réunion. Pour une régate nationale, le juge-arbitre en chef nommera aussi deux remplaçants et affichera les noms du conseil du jury sur le tableau d'affichage chaque jour. Ce conseil statuera sur tout protêt déposé conformément à la règle 10.14 (Protêts). Dans le cas d'un protêt, tout membre du conseil du jury impliqué directement dans le différend ne pourra être membre du conseil qui entend l'affaire et prend la décision sur cette affaire. Au besoin, le juge-arbitre en chef remplacera le membre par un autre membre du jury parmi les remplaçants désignés.

11.10 Code vestimentaire des juges-arbitres

Les membres du jury doivent porter l'uniforme exigé par RCA. Cet uniforme se compose d'un blazer bleu marine, d'une chemise bleu pâle ou d'un polo bleu pâle avec le logo de RCA, de la cravate de RCA et d'un pantalon, d'un short, d'une jupe ou d'une jupe-short kaki, bleu foncé ou noir. Les chapeaux et les vêtements d'extérieur pour le temps froid ou pour la pluie sont bleu foncé. Le juge-arbitre en chef, en considérant les conditions météorologiques, prendra la décision sur l'habillement. Les adjoints aux juges-arbitres et les juges-arbitres stagiaires portent une chemise bleu pâle ou un polo bleu pâle sans le logo de RCA et un pantalon, un short, une jupe ou une jupe-short kaki, bleu foncé ou noir. Les juges-arbitres, les adjoints aux juges-arbitres et les juges-arbitres stagiaires peuvent aussi porter un chapeau bleu foncé.

11.11 Juge-arbitre en chef

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

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

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

11.12 Starter et juge au départ

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

11.13 Tâches du starter – Tâches générales

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

1. Langues

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

2. Conditions inéquitables

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

3. Informations aux équipages

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

4. Procédures de départ

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

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

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

6. Arrivée tardive (retard)

Le starter peut attribuer un carton jaune aux équipages qui arrivent en retard (moins de 2 minutes avant l'heure de départ) à leurs positions de départ ou qui ne sont pas prêts à courir à l'heure de départ désignée. Le Starter peut exclure un équipage arrivant après l'heure de départ.

7. Exclusion

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

8. Report

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

11.14 Tâches du juge au départ

1. Communications

Avant de prendre ses fonctions, le juge au départ doit s'assurer que les télécommunications avec le starter et/ou le juge au départ et le personnel d'assistance sur les plates-formes de départ sont en état de marche. Le juge au départ est assis en ligne avec la ligne de départ.

2. Alignement des bateaux

Le juge au départ est placé le plus près possible de la ligne de départ. Le juge au départ demande aux teneurs de bateaux d'ajuster la position des bateaux jusqu'à ce qu'ils soient correctement alignés. (Voir l'annexe 4A pour les scripts à utiliser pour aligner les équipages.)

Le juge au départ s'assure que les bateaux sont placés avec la proue exactement sur la ligne de départ. Lorsque le juge au départ estime que

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

3. Faux départ

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

11.15 Responsabilité générale du juge-arbitre sur l'eau

Le juge-arbitre sur l'eau veille au bon déroulement des courses et à la sécurité des rameurs.

1. Il doit en particulier faire tout en son pouvoir pour éviter qu'un équipage soit avantagé ou désavantagé par ses adversaires ou par des éléments extérieurs.
2. Lorsque le juge-arbitre sur l'eau estime qu'un équipage a été réellement gêné, il doit veiller à lui restituer toutes ses chances de l'emporter ou de passer à la manche suivante.
3. Le juge-arbitre sur l'eau impose les sanctions appropriées aux équipages fautifs.
4. Le juge-arbitre sur l'eau ne doit pas diriger les équipages. Il doit toutefois veiller à éviter les accidents et à empêcher que les équipages soient gênés par leurs adversaires.
5. Si nécessaire, le juge-arbitre sur l'eau peut arrêter la course, imposer les sanctions nécessaires et demander à ce que la course soit reprise depuis le départ, immédiatement ou plus tard. Dans ce dernier cas, le juge-arbitre sur l'eau et le starter doivent convenir d'une nouvelle heure de départ (en consultation avec le juge-arbitre en chef), et le starter et/ou le juge-arbitre sur l'eau informer les équipages concernés.

Le juge-arbitre sur l'eau peut aussi permettre à la course de se poursuivre et exclure des équipages une fois la course terminée. Dans le cas d'une reprise de la course, le juge-arbitre sur l'eau peut limiter la reprise aux équipages qu'il désigne. Avant de sélectionner les équipages qui devraient reprendre la course, le juge-arbitre sur l'eau doit tenir compte de la position relative des équipages dans l'ordre d'arrivée et de toute progression applicable.

Néanmoins, si le juge-arbitre sur l'eau considère que l'entrave était sans importance par rapport à l'ordre d'arrivée ou à la progression des équipages, il peut ne pas exiger de reprise de course.

11.16 Tâche du juge-arbitre sur l'eau

1. Hiérarchie

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

2. Fonctions en route vers le départ

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

3. Équipement et communication

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

4. Fonctions pendant la procédure de départ

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

5. Position du bateau du juge-arbitre

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

La décision du juge-arbitre sur l'eau peut être influencée par le type de course (éliminatoire, demi-finale ou finale). Le juge-arbitre sur l'eau doit

donc tenir compte de ce facteur et de la position dans les courses suivantes lorsqu'il est question de mesures à prendre en vertu de ces règles.

6. Arbitrage par zone

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

7. Sécurité

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

8. Mauvaises conditions météorologiques

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

9. Connaissances générales

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

11.17 Juges à l'arrivée

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

11.18 Tâches du juge responsable à l'arrivée

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

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

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

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

11.19 Position

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

11.20 Équipages avec des rameurs ou des barreurs manquants

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

11.21 Chronométrage et photo d'arrivée (photo finish)

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

11.22 Commission de contrôle

La commission de contrôle peut vérifier la composition de l'équipage et s'assure que leur équipement est sécuritaire et en ordre.

11.23 Tâches de la commission de contrôle

Un membre du jury fait partie de la commission de contrôle et supervise ses activités. En particulier, la commission de contrôle est responsable de vérifier ce qui suit:

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

8. Épreuves de para-aviron : les mesures de sécurité tels les cale-pieds, les courroies et/ou les flotteurs qui doivent être vérifiés par la commission de contrôle.
9. L'uniformité de l'habillement des compétiteurs (conformément à la règle 6.2) et leur conformité avec les règles relatives à la publicité.
10. En cas de contrôle antidopage lors d'un événement, la commission de contrôle aidera les autorités pertinentes responsables du contrôle antidopage à identifier les athlètes qui doivent subir un tel contrôle.
11. En para-aviron : en cas de contrôle antidopage pour les compétiteurs avec déficience visuelle ou déficience intellectuelle, la commission de contrôle doit obtenir l'aide d'un des membres de l'équipe avant de mener le compétiteur à l'officiel du contrôle antidopage désigné.
12. Suivi et comptabilisation des équipages dans le cadre de l'évacuation du parcours de course en cas de mauvais temps ou pour toute autre raison.

PARTIE 12 - ANTIDOPAGE

12.1 Usage

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

12.2 Contrôle antidopage

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

12.3 Sanctions pour dopage

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

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

PARTIE 13 - RÈGLEMENT D'AVIRON DE MER

1. Aviron de mer – Généralités

13.1.1 Portée

Les présents règlements s'appliquent aux régates d'aviron de mer, conjointement avec le Code de course de RCA, et sans l'exclure. Le Code de course de RCA s'applique en entier, sauf dans les cas indiqués ci-dessous.

13.1.2 Régates d'aviron de mer

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

13.1.2.1 Aviron de mer d'endurance

Dans une régate d'aviron de mer 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 Sprints de plage

Dans une régate de sprints de plage, 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 sprints de plage, chaque athlète doit s'assurer que :

1. il 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
2. il 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 organisateur d'une régate d'aviron de mer peut exiger qu'un athlète certifie qu'il satisfait aux exigences mentionnées ci-dessus.

Tout membre du jury peut interdire à un athlète ou à un équipage de se rendre sur l'eau s'il considère que cet athlète ou cet équipage constitue un danger pour lui-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 règles des compétitions 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 organisateur d'une régate 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 organisateur, chaque conception peut ou non être catégorisée individuellement aux fins de la compétition.

13.1.5 Numéros d'enregistrement d'embarcation et numéros de course d'équipage

Pour les régates d'aviron de mer d'endurance, chaque embarcation peut être tenue par le comité organisateur d'afficher un numéro d'enregistrement d'embarcation unique ainsi qu'un numéro de course d'équipage.

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

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

Toutes les embarcations participant à une régate d'aviron de mer d'endurance doivent être enregistrées auprès du comité organisateur avant d'être mises à l'eau, que ce soit pour l'entraînement ou la compétition, et peuvent se voir attribuer un numéro d'enregistrement d'embarcation.

Si un numéro 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. Un équipage qui omet d'enregistrer son

embarcation ou de toujours afficher correctement le numéro d'enregistrement au cours de la régate peut être pénalisé.

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

Le capitaine d'équipage de chaque bateau doit être identifié par écrit au comité organisateur au moment de l'inscription de l'équipage.

13.1.5.2 Numéros de course d'équipage

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

Dans le cadre des courses qui se terminent sur la plage nécessitant qu'un ou plusieurs membres de l'équipage sortent de l'embarcation pour traverser la ligne d'arrivée à pied, chaque membre de l'équipage franchissant la ligne d'arrivée doit afficher clairement son numéro de course d'équipage sur sa personne.

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

13.1.6.1 Juge-arbitre en chef

Il doit y avoir un juge-arbitre en chef qui est responsable de la répartition des tâches de membre du jury et supervise leurs activités. Le juge-arbitre en chef doit assurer une coordination adéquate avec le comité organisateur et coopérer étroitement avec le président de la régate.

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

13.1.6.2 Président de la régate

Le comité organisateur doit nommer un président de la régate qui connaît bien les conditions de l'eau de la région et qui a de l'expérience ou a reçu une formation en matière de régates d'aviron de mer. Dans les cas où le président de la régate n'a pas d'expérience, mais a reçu une formation, le document de sanction doit être revu par une personne ayant de l'expérience.

Le président de la régate doit travailler en étroite collaboration avec le juge-arbitre en chef et participer à la prise de décisions en cas de mauvaises conditions météorologiques. Advenant le cas où le président de la régate et le juge-arbitre en chef ne s'entendent pas sur une question de sécurité, la décision du juge-arbitre en chef prévaudra.

13.1.6.3 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.

2. 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 :

- Senior
- Moins de 23 ans
- Moins de 19 ans
- Maître

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. Solo (C1x)
2. Deux de couple (C2x)
3. Quatre de couple avec barreur (C4x+)
4. Quatre de pointe avec barreur (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 porter un VFI en tout temps 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 rameur 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 organisateur ou par d'autres autorités maritimes pour ce type d'événement.

13.2.4 Parcours d'aviron de mer 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 organisateur doit concevoir le parcours de sorte que la course et les embarcations puissent être vues par les spectateurs sur la rive.

Au moment d'élaborer le plan du parcours, le comité organisateur doit tirer profit de la direction du vent et des vagues, ainsi que des caractéristiques côtières et des plages. Cela peut signifier que le départ et/ou l'arrivée aura lieu sur la plage.

La distance de parcours peut varier de régate en régate puisque, en principe, il n'y a aucune distance de parcours précise. Toutefois, la longueur du parcours doit être indiquée à tous les participants dans la trousse de renseignements de la régate. La distance du parcours peut être modifiée par le juge-arbitre en chef en cas de mauvaises conditions météorologiques, en consultation avec le comité organisateur.

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

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

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

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 organisateur doit, dans la mesure du possible, utiliser des bouées flottantes de type marqueur plutôt que des bouées d'amarrage ou des balises.

Le comité organisateur doit prendre toutes les précautions nécessaires au moment de placer les marqueurs et de définir le parcours pour éviter que les embarcations ne s'échouent en eau peu profonde, en indiquant notamment ces endroits et en plaçant des bouées d'avertissement aux endroits appropriés.

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 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 pour les courses 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 tous les compétiteurs de s'aligner et de partir 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 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 régate.

13.2.5 Composition du jury

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

1. Juge-arbitre en chef
2. Starter
3. Juge au départ
4. Juge-arbitre(s) sur l'eau
5. Juge(s)-arbitre(s) des marqueurs de virage clés
6. Juge-arbitre responsable des pénalités
7. Juge à l'arrivée
8. Responsable de la commission de contrôle et membres.

Le starter, le juge au départ, le juge-arbitre sur l'eau, les juges-arbitres des marqueurs de virage clés, le juge-arbitre responsable des pénalités, le juge à l'arrivée et le 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 organisateur, en consultation avec le 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 juge-arbitre en chef attribue les rôles à chaque membre du jury et supervise leurs activités. Le juge-arbitre en chef doit assurer une coordination adéquate avec le comité organisateur et coopérer étroitement avec le président de la régate.

13.2.6.2 Starter et juge au départ

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

Sauf dans le cas d'un départ sur la plage, le 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 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 organisateur 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 juge-arbitre sur l'eau doit veiller au bon déroulement de la course et à la sécurité des rameurs. En particulier, il 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 juge-arbitre sur l'eau ne doit pas diriger les équipages. Il doit toutefois veiller à éviter les accidents.

Si nécessaire, le juge-arbitre sur l'eau peut imposer des pénalités pendant la course. Il 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 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 doit décider de la nouvelle heure de départ en consultation avec le juge-arbitre en chef et informer les équipages concernés.

Quand le 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 peut choisir de ne prendre aucune mesure.

Le 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 pénalité, le juge-arbitre doit informer l'équipage au moment où la pénalité est appliquée en disant à l'équipage : « (Numéro de l'embarcation) - (motif de la pénalité) - (action requise par la pénalité, par exemple pénalité de temps) ». Le juge-arbitre doit aussi informer immédiatement le juge-arbitre responsable des pénalités.

13.2.6.4 Juge-arbitre responsable des pénalités

Le juge-arbitre responsable des pénalités doit enregistrer en temps réel les pénalités attribuées par le starter, les juges-arbitres sur l'eau et tout juge-arbitre des marqueurs de virage clés. Le juge-arbitre responsable des pénalités doit informer les équipages des pénalités de temps qui leur ont été attribuées et, s'il existe une zone des pénalités, doit veiller à ce que les équipages purgent ces pénalités dans une zone des pénalités située sur l'eau (pour les arrivées sur l'eau), ou située sur la plage. S'il n'y a pas de zone des pénalités, le juge-arbitre responsable des pénalités en informe alors le juge à

l'arrivée, afin que les pénalités de temps puissent être ajoutées au temps de course des équipages.

13.2.6.5 Juges à l'arrivée

Les juges à l'arrivée déterminent l'ordre dans lequel les prores 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 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 membre de l'équipage comme capitaine d'équipage. Le 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 régate, le comité organisateur doit organiser une réunion à laquelle tous les directeurs/chefs d'équipe, entraîneurs, barreurs et capitaines d'équipage doivent participer. Dans le cadre de cette réunion, les participants recevront tous les renseignements nécessaires pour assurer le déroulement et la sécurité de la régate (y compris les plans de circulation, les règlements maritimes régionaux et l'information sur les marées, les courants, la topographie, les dangers connus, les règles de sécurité et les pénalités qui peuvent en vertu de ces règles). Au besoin, les barreurs et les capitaines d'équipage peuvent être invités à voir le parcours dans une embarcation à moteur.

13.2.7.3 Obligations des rameurs

Tous les rameurs et barreurs doivent :

1. connaître et respecter les règles maritimes de la région;
2. porter ou avoir à bord des VFI appropriés;
3. savoir ce qu'il faut faire si l'embarcation est inondée ou qu'elle chavire et si l'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 capitaine d'équipage de chaque embarcation doit être transmis au comité organisateur par écrit au moment de l'inscription de l'équipage. C'est le club au nom duquel l'équipage concourt qui est responsable de transmettre ces renseignements au comité organisateur. Les équipages dont le nom du capitaine n'a pas été précisé ne peuvent aller sur l'eau.

1. Le capitaine d'équipage est responsable de ce qui suit avant toute sortie sur l'eau :
 - a) se familiariser avec les courants et les conditions météorologiques attendues et prévues;
 - b) évaluer les risques et la capacité de l'équipage de se débrouiller dans ces conditions;
 - c) 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;
 - d) vérifier l'état de l'embarcation et du matériel de sécurité à bord de l'embarcation;
2. Pendant la sortie sur l'eau :
 - a) veiller à ce que l'équipage respecte toutes les règles de navigation et de sécurité;
 - b) veiller à ce que tous les membres de l'équipage portent leur VFI au besoin;
 - c) surveiller tout changement des conditions météorologiques ou de l'eau qui peut avoir des conséquences sur la sécurité de l'équipage;
 - d) prendre les décisions nécessaires pour veiller à la sécurité des membres de l'équipage si les conditions se détériorent.
3. Après la sortie sur l'eau :
 - a) remplir le registre pour indiquer le retour de l'équipage;
 - b) informer la commission de contrôle de tout incident ou problème de sécurité;
 - c) consigner et rapporter au comité organisateur tout dommage à une embarcation partagée.
 - d) 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 rameur assis 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 organisateur doit transmettre l'information sur ces abris à tous les équipages.

Les abris peuvent dépendre des conditions de la marée, du vent et des courants. Selon les conditions, certaines zones peuvent être considérées comme des abris à des moments précis de la journée et considérées comme dangereuses et inaccessibles à d'autres moments.

Peu importe leur trajet, les rameurs doivent connaître toutes les possibilités d'accès à ces abris conformément aux limites de navigation de leur embarcation.

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 d'aller sur l'eau s'il considère que cet équipage constitue un danger pour lui-même ou les autres équipages sur l'eau. En cas de litige, le juge-arbitre en chef tranchera la question.

13.2.7.11 Conditions météorologiques défavorables

Le juge-arbitre en chef, après consultation avec le président de la régate et le comité organisateur, est responsable de prendre toutes les décisions relatives aux retards, aux reports de courses, aux annulations de courses, aux changements de parcours engendrés par de 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 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 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 organisateur 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 organisateur 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 pas de zone de départ pour les régates d'aviron de mer d'endurance.

Les équipages doivent être à proximité de la ligne de départ deux minutes avant l'heure de départ désignée.

Le 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 juge-arbitre en chef peut faire une exception à cette règle s'il 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 régate, mais peut être modifié par le juge-arbitre en chef, après consultation avec le comité organisateur, à tout moment pendant l'événement pour des raisons de sécurité ou pour d'autres raisons exceptionnelles.

13.2.9.1 Départ flottant

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

Le starter peut être assisté par d'autres juges-arbitres sous son autorité. En principe, le starter doit être placé approximativement à 50-100 mètres derrière la ligne de départ de manière à avoir une vision claire de toutes les embarcations et de sorte que les signaux de départ soient visibles pour tous les équipages à la ligne de départ.

Un juge au départ doit être placé exactement sur la ligne de départ dans une position lui permettant de voir clairement toutes les embarcations sur la ligne de départ.

Le juge au départ est responsable de déterminer si une embarcation entre dans le parcours, c'est-à-dire qu'elle dépasse la ligne de départ au moment où le signal de départ est donné (faux départ) et doit prendre la décision appropriée conformément à ces règles concernant les faux départs. Le cas échéant, il doit aviser immédiatement le 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 :

- a. 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 juge au départ n'est pas tenu de donner des directives aux équipages à ce propos avant que le signal de départ ne soit donné.
- b. Les équipages qui se trouvent près de la ligne de départ doivent en tout temps suivre les directives du starter ou du juge-arbitre sur l'eau. Les équipages qui ne respectent pas les directives peuvent recevoir une pénalité.
- c. Après avoir donné les signaux de 3 minutes, 2 minutes et 1 minute, respectivement, le starter peut donner le départ de la course au moment prévu sans tenir compte de la position d'un équipage.
- d. À exactement trois minutes avant le départ, le starter doit simultanément :
 - 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),
 - donner trois petits coups clairs de klaxon.
- e. 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.

- f. 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.
- g. Les équipages ne recevront aucune directive quant à leur alignement à moins que le juge au départ considère que trop d'embarcations dépassent la ligne de départ et que la course ne peut démarrer de manière sécuritaire ou équitable.
- h. À exactement deux (2) minutes avant le départ, le starter doit simultanément :
 - abaisser un des trois ballons qui ont été hissés dans les airs;
 - donner deux petits coups clairs de klaxon.
- i. À exactement une (1) minute avant le départ, le starter doit simultanément :
 - abaisser un des deux ballons restants;
 - donner un petit coup net de klaxon.
- j. Au moment du départ, le starter doit donner le signal de départ en effectuant ce qui suit simultanément :
 - abaisser le dernier ballon;
 - 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 juge au départ estime que de nombreuses embarcations dépassent la ligne de départ au moment du départ, ou si le starter estime que trop d'équipages sont en retard au départ pour des raisons indépendantes de leur volonté, le starter peut retarder le départ à son unique discréction. Il peut également donner le départ à l'heure et infliger des pénalités s'il le juge nécessaire.

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 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 assistant dont l'identité de genre est masculine et au moins un dont l'identité de genre est féminine.

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 organisateur, peuvent « attraper » l'embarcation pour freiner 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 coureur 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 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 unes des autres en bordure 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 rameur dans ou sur l'embarcation avant que le signal de départ ne soit donné.

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

Chaque équipage doit veiller à ne pas causer d'interférence envers les autres embarcations. En cas d'interférence ou en cas d'interférence potentielle,

chaque équipage doit prendre les mesures nécessaires pour éviter la collision et doit suivre les directives du starter ou du juge-arbitre. Un équipage qui commet une interférence peut recevoir une pénalité de la part du starter ou du juge-arbitre.

Le starter peut être assisté par d'autres juges-arbitres sous son autorité. La position du starter est telle qu'il a une bonne vue de tous les bateaux et les signaux de départ sont clairement visibles de tous les concurrents de la course.

Un juge au départ est placé à un endroit où il lui est possible d'assumer adéquatement ses responsabilités. Le juge-arbitre en chef peut assigner des juges au départ supplémentaires à cette fin. Le juge au 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 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 :

1. Les équipages doivent se tenir à leur position de départ et sous la supervision du starter au plus tard deux minutes avant l'heure de départ de leur course.
2. Le 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 absents.
3. À deux minutes du départ, le 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.
4. Au moment du départ, le starter doit être bien visible pour les équipages. Le starter doit dire « ATTENTION! » et, après une pause bien nette, lever le drapeau de départ. Après une autre pause, le starter donne le signal du départ en abaissant rapidement le drapeau de départ sur un côté et en faisant simultanément sonner un klaxon dans un long signal.
5. Le signal de départ officiel de la course est le moment où le drapeau de départ commence à se déplacer vers le bas.

13.2.9.6 Délais de démarrage

Si le départ d'une catégorie d'embarcations est retardé pour une raison quelconque, le starter informera les équipages de cette catégorie.

Si toute la course est retardée :

1. Dans le cas d'un départ flottant - le starter abaissera tous les signaux et entamera le compte à rebours des trois (3) minutes après l'avoir annoncé aux équipages qui attendent.

2. Dans le cas d'un départ sur la plage - après s'être assuré que les équipages sont en position et prêts, le starter doit poursuivre la procédure de départ conformément à la nouvelle heure de départ. Quand ce délai est inférieur à deux minutes et que les embarcations ont déjà été mises à l'eau, le starter n'est pas tenu de répéter « Deux minutes! », mais peut poursuivre le départ en annonçant « Attention! » et en levant le drapeau de départ, 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 lorsqu'une partie de son embarcation ou de son matériel est dans le parcours, c'est-à-dire qu'il dépasse la ligne de départ au moment où le signal de départ est donné.

Quand le juge au départ peut identifier tous les équipages ayant commis un faux départ, il 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 juge au départ ne peut pas identifier tous les équipages concernés, il 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 rameur se trouve dans ou sur l'embarcation avant que le signal de départ ne soit donné.

Le juge au départ est seul à pouvoir juger qu'une embarcation a commis un faux départ.

13.2.9.8 Conséquences d'un faux départ

Départ flottant

Faux départ individuel

Sur un départ flottant, quand le juge au départ peut identifier tous les équipages ayant commis un faux départ, il permettra à la course de se poursuivre et informera immédiatement le starter des équipages ayant causé un faux départ. Quand les conditions le permettent, un seul ballon doit être levé par le 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 juge au départ ne peut pas identifier tous les équipages ayant commis un faux départ, il doit demander au starter d'arrêter la course et de donner le départ de nouveau. Le starter doit arrêter la course en levant le drapeau rouge et en donnant des petits coups de klaxon répétés, 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 juge au départ considère que le départ a été équitable, il peut conseiller au starter de poursuivre la course sans imposer de pénalités aux équipages individuels.

Départ sur la plage

Sur un départ sur la plage, en cas de faux départ, le 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 de course, 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 désigné et doivent effectuer le parcours complet tel que désigné par le comité organisateur. Les équipages n'effectuant pas le parcours complet ne seront pas classés et seront inscrits dans les résultats comme n'ayant pas terminé leur course (Did Not Finish/DNF).

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

13.2.10.2 Interférence

Un équipage commet une interférence envers un autre équipage s'il :

1. change de direction pour empêcher un autre équipage de passer;
2. ne cède pas le passage à un autre équipage quand il doit le faire;
3. cause 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 concernant 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 interfère avec un autre équipage par un contact physique entre les embarcations ou entre les rameurs et toute partie de l'embarcation ou des rames, entraînant :

1. Blessure à un rameur ;
2. Dommages à l'autre embarcation ;
3. Un rameur ou un barreur de l'autre embarcation est heurté par les pelles de l'embarcation fautive;
4. Un rameur ou un barreur est projeté hors de l'une ou l'autre embarcation par la force de la collision;
5. L'autre embarcation étant contrainte de quitter le parcours;
6. L'autre embarcation manquant un marqueur de virage ;
7. 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 protêt concernant une pénalité imposée à un équipage considéré comme ayant causé une collision grave.

13.2.10.4 Céder le passage

Lorsqu'au moins trois embarcations sont sur la même ligne et qu'un équipage considère qu'il n'y a pas suffisamment d'espace entre son embarcation et les autres, il peut avertir 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'interférence en toute connaissance de cause envers un autre équipage qui se dirige vers un marqueur de virage ou tout autre marqueur.

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

13.2.10.5 Dépassemment

Un équipage qui en dépasse un autre doit éviter de causer une interférence ou de causer une collision grave envers l'équipage qui se fait dépasser;

L'équipage qui se fait dépasser doit maintenir sa direction et ne doit pas causer d'interférence envers l'équipage qui le dépasse.

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 rames, mais la quille de l'embarcation doit passer du côté désigné du marqueur de virage.

Aux marqueurs de virage, la responsabilité individuelle d'éviter de causer toute interférence ou collision grave avec les autres équipages et de respecter les règles de dépassement incombe à chaque équipage.

Les équipages sont responsables de leur direction.

13.2.11 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 lorsque l'équipage commence à ramer au départ et lors de 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 lorsque l'équipage commence à ramer au départ et lors de 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 maîtriser leur embarcation et de la garder droite, avec tous les membres de l'équipage en contact avec l'embarcation jusqu'à l'arrivée sur 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 et 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'accostage.

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

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 à la fin de la course (arrivée sur la plage), en tenant compte des 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 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 juge-arbitre en chef procédera à un tirage parmi les équipages qui ont terminé 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 une arrivée 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 organisateur devra fournir des médailles supplémentaires.

13.2.12 Pénalités

En cas de violation des règles, un membre du jury peut imposer les pénalités appropriées. Les pénalités en aviron de mer d'endurance disponibles en plus des pénalités standards 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 de course.

1. Une pénalité de temps doit être écoulée par l'équipage fautif en restant dans une zone des pénalités désignée pendant la durée de la pénalité attribuée;
2. 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.
3. 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 victime d'interférence 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'écouler 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 juge-arbitre responsable des pénalités avant de franchir la ligne d'arrivée.

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

13.2.12.2 Juge-arbitre responsable des pénalités

Le juge-arbitre responsable 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 décernées par le starter, les juges-arbitres sur l'eau et tout juge-arbitre des marqueurs de virage clés.

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

Le juge-arbitre responsable des pénalités peut être assisté par d'autres membres du jury ou par des bénévoles du comité organisateur dans l'exécution de ses fonctions.

Les exigences pour l'exécution des pénalités de temps et le rôle du juge-arbitre responsable 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 écoulée 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 juge-arbitre responsable 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 juge-arbitre responsable 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 écoulé le temps requis dans la zone des pénalités, le juge-arbitre responsable 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 juge-arbitre responsable des pénalités, celui-ci annoncera à l'équipage son nom et la durée à écoper dans la zone des pénalités.

En principe, le juge-arbitre responsable des pénalités doit enregistrer l'heure réelle à laquelle l'équipage passe pour la première fois devant le juge-arbitre responsable des pénalités et l'heure à laquelle l'équipage revient sur le parcours après avoir écoulé 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 l'endroit où les coureurs débarquent de leur embarcation et la ligne d'arrivée.

Après que le coureur de l'équipage pénalisé a débarqué de l'embarcation, le juge-arbitre responsable des pénalités informera le coureur que l'équipage a reçu une pénalité de temps et de la durée totale à passer 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 coureur de l'équipage pénalisé.

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

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

En plus d'informer le juge-arbitre responsable des pénalités qu'une pénalité de temps a été imposée, le juge-arbitre sur l'eau informera, si possible, l'équipage au moment où la pénalité de temps est décernée 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 juge-arbitre ayant décerné la pénalité de temps ne notifie pas l'équipage au moment où la pénalité est décernée 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 juge-arbitre responsable des pénalités soit informé et notifie dûment l'équipage quand il atteint la zone où la pénalité de temps doit être passée.

13.2.13 Objections, protêts et appels

13.2.13.1 Objections

Il n'existe aucun droit d'objection concernant une interférence 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 interférence 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 la règle 10.13.

13.2.13.2 Protêts

Il n'existe aucun droit de protêt contre une décision d'un membre du jury de décerner, ou de ne pas décerner, une pénalité de quelque nature que ce soit à un équipage pour avoir causé une interférence 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 :

1. un équipage dont l'objection a été rejetée;
2. un équipage dont le classement dans une course a été affecté par l'acceptation d'une objection ;
3. un équipage qui a été exclu ou disqualifié;
4. un équipage qui conteste les résultats publiés.

La procédure de dépôt et de jugement d'un protêt est décrite dans la règle 10.14.

Pour les régates d'aviron de mer d'endurance, en plus des options disponibles au conseil du jury dans la règle 10.16, 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 interférence, 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 interférence envers un autre équipage ou d'autres équipages pendant une course.

Les appels doivent être faits conformément à la procédure prévue dans la règle 10.18.

3. Régates de sprints de plage

13.3.1 Catégories d'âge

Les catégories d'âge suivantes pour les rameurs sont reconnues pour les compétitions de sprints de plage :

1. Senior
2. Moins de 23 ans
3. Moins de 19 ans
4. Maître

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

13.3.2 Catégories d'embarcations

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

1. Solo (C1x)
2. Deux de couple (C2x)
3. Quatre de couple avec barreur (C4x+)

13.3.3 Embarcations et équipement

Il n'est pas obligatoire d'avoir des VFI à bord du bateau, mais le comité organisateur 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 de 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 un rameur dont l'identité de genre est masculine et un rameur dont l'identité de genre est féminine. Un seul rameur peut être un rameur de para-aviron, classé PR3.

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

13.3.5 Embarcations partagées

Le comité organisateur 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 régate, et ne devra pas être modifié pendant la régate.

13.3.6 Parcours de course

13.3.6.1 Principes généraux

Le parcours des régates de sprints de 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 à pied que pour les sections d'aviron du parcours.

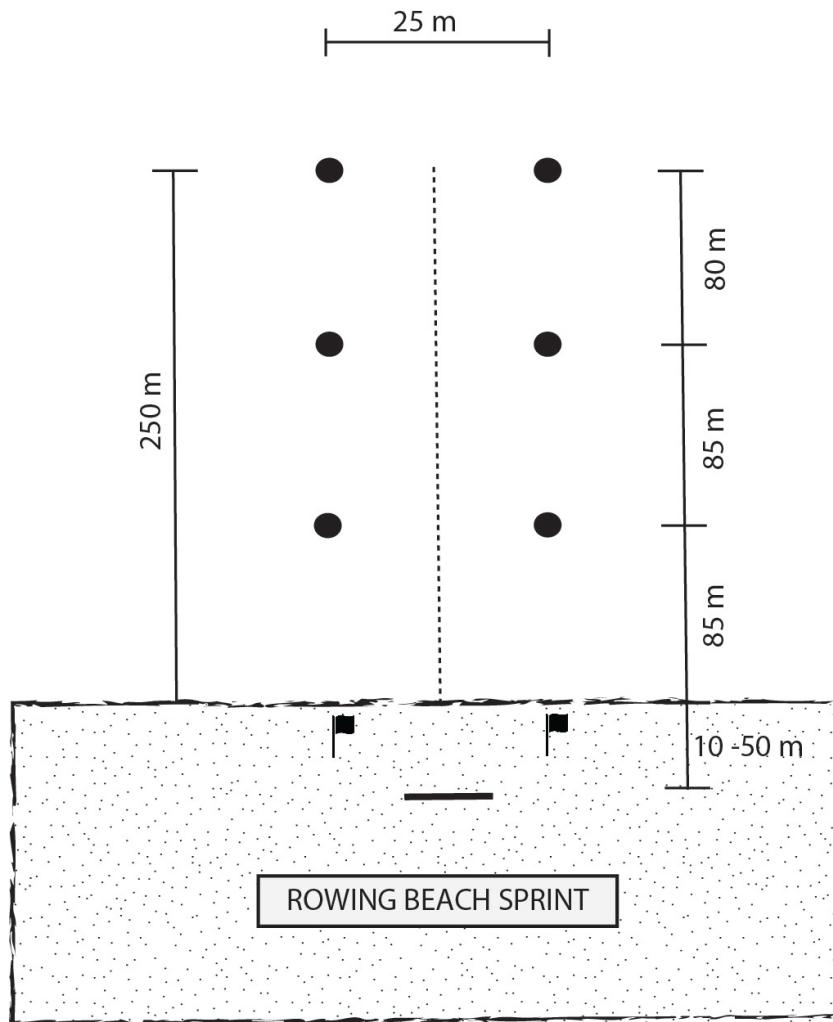
13.3.6.2 Exigences du parcours

Le parcours comprendra, dans cet ordre :

1. une partie sur terre – la première partie du parcours est une ligne droite qui part d'un point sur la plage (la ligne de départ/d'arrivée) et qui se rend jusqu'au bord de l'eau, sur une distance située entre 10 et 50 mètres, environ.
2. une partie sur l'eau – la deuxième partie du parcours comporte, 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
3. une partie sur terre – la troisième partie du parcours couvre une distance de 10 à 50 mètres du bord de l'eau et jusqu'à 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 de 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 organisateur 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 organisateur 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 organisateur doit prendre 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 coureur 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 :

1. Une ligne clairement identifiable sur la plage que le coureur de chaque équipage doit franchir (cette méthode peut être utilisée en conjonction avec des puces de chronométrage portées par chaque coureur);
2. Un ruban que le coureur de chaque équipage doit traverser en courant;
3. Un drapeau ou un dispositif similaire pour chaque équipage, planté verticalement dans le sable. Le coureur de chaque équipage doit toucher son propre drapeau désigné;
4. Un bouton ou un dispositif similaire pour chaque équipage, que le coureur de chaque équipage doit appuyer. 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 organisateur 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 de plage.

1. Course côte à côte
2. Course en procession

Le format de 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 :

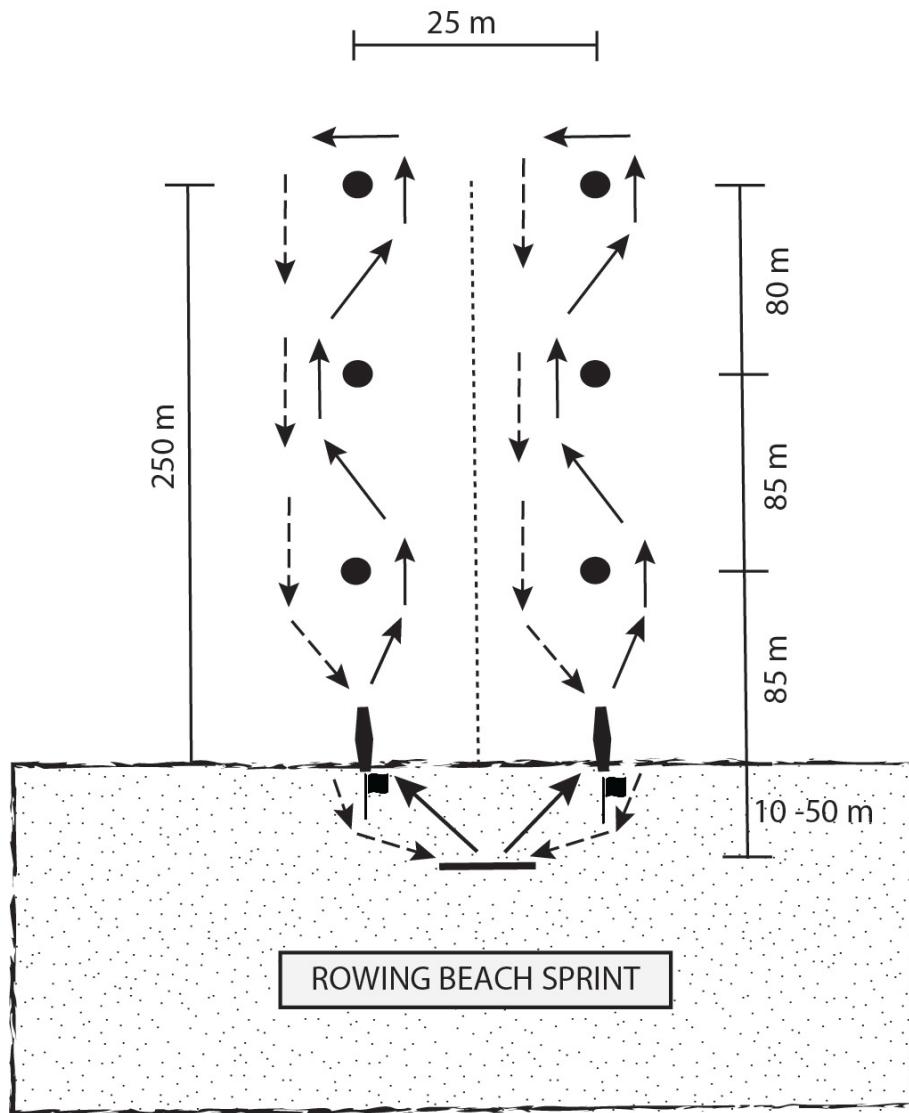
- a) Elle peut être utilisée pour les manches préliminaires.
- b) À toute étape de la régate où le juge-arbitre en chef décide que des conditions défavorables ont réduit le temps disponible pour les courses et que le temps restant n'est pas suffisant pour des courses côte à côte

Si le format de course est modifié à une quelconque étape de la régate, 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 slalom 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

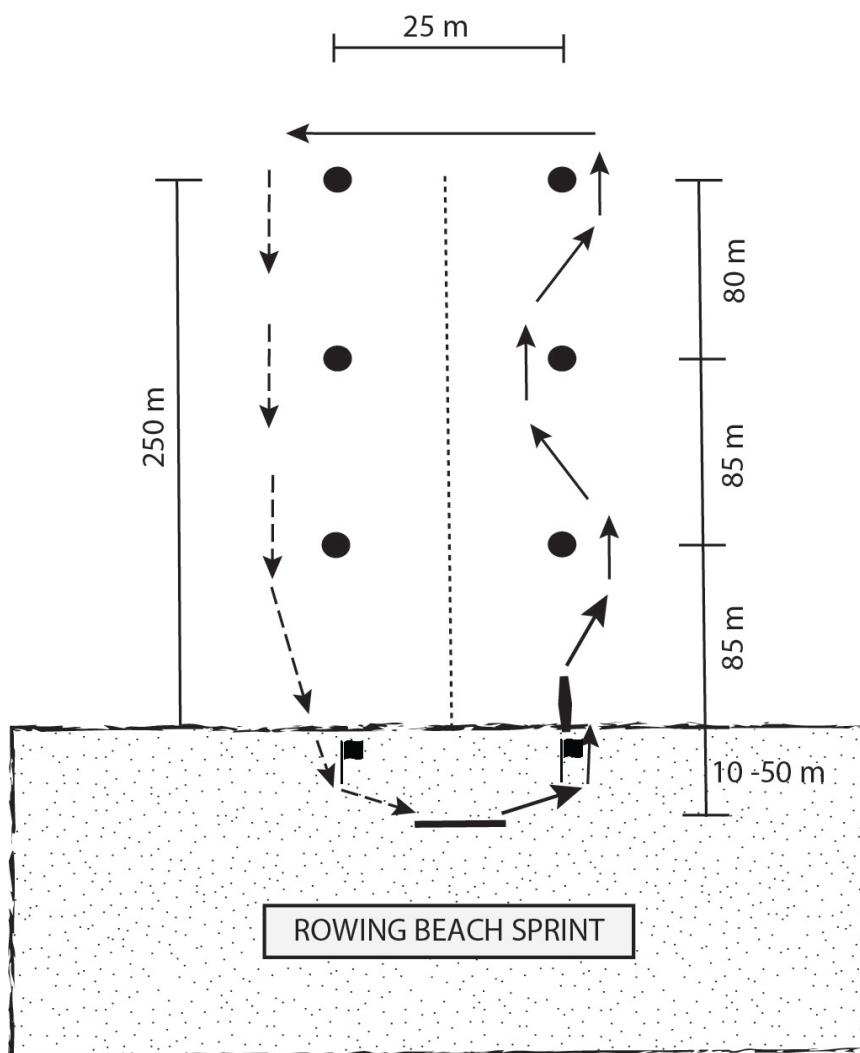
directement en ligne droite jusqu'au point désigné sur la plage, où un membre de l'équipage débarque et court jusqu'à la ligne d'arrivée.

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 organisateur d'une régate 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 organisateur de communiquer avec les équipes à l'occasion des régates de sprints de plage. L'heure et le lieu de la réunion des compétiteurs doivent être inclus dans la trousse de renseignements de la régate.

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 à la réunion ou ait pris des dispositions pour recevoir directement les mêmes informations d'un représentant du comité organisateur.

13.3.8.2 Obligations générales

Tous les rameurs et barreurs doivent :

1. Se familiariser avec et respecter le Code de course de RCA et les règles de sprints de 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 juge-arbitre en chef tranchera la question.

13.3.9 Composition du jury

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

1. Juge-arbitre en chef
2. Starter
3. Juge au départ
4. Juge-arbitre sur l'eau
5. Juges-arbitres responsables des couloirs (un (1) par couloir)
6. Juge-arbitre responsable des marqueurs de virage
7. Juge à l'arrivée
8. Juge-arbitre responsable des contestations

9. Membres de la commission de contrôle, dont un membre plus expérimenté.

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

Il doit y avoir au moins un juge-arbitre de marqueur de virage positionné 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 régate de sprints de 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 tâches habituelles, la commission de contrôle des régates de sprints de plage veille à ce que le numéro d'enregistrement des embarcations soit correctement affiché et à ce que les équipages prennent place dans l'embarcation qui leur a été allouée.

13.3.9.2 Starter et juge au départ

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

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

Le juge au départ détermine si un coureur ou un équipage a causé un faux départ. Le juge au départ doit prendre note d'un faux départ ou d'un mauvais départ d'un membre de l'équipage qui n'est pas le coureur, tel que déterminé par un juge-arbitre responsable des couloirs, et consulter ce dernier pour déterminer si un équipage a causé un faux départ ou si le départ était mauvais.

Un équipage commet un faux départ si, dans le cas d'un départ en course, le coureur désigné 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 mauvais départ n'est attribuable à aucun équipage en particulier.

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

13.3.9.3 Juges-arbitres

Le juge-arbitre en chef, en consultation avec le comité organisateur, décide du nombre de juges-arbitres nécessaire pour superviser chaque course. Quand il y a plus d'un juge-arbitre, tous ont le même statut dans leur domaine de responsabilité.

13.3.9.4 Juge-arbitre sur l'eau

Le juge-arbitre sur l'eau sera positionné sur la terre ferme, surélevé si nécessaire, afin d'avoir une vue dégagée sur tous les équipages pendant la course. Le juge-arbitre sur l'eau aura préséance par rapport aux juges-arbitres responsables des couloirs et aux juges-arbitres responsables des marqueurs de virage. En général, le 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 des juges-arbitres responsables des couloirs et des juges-arbitres responsables des marqueurs de virage.

Le juge-arbitre sur l'eau doit veiller au bon déroulement de la course et à la sécurité des rameurs. Il 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 fautifs. Le juge-arbitre sur l'eau ne doit donner aucune instruction de direction aux équipages.

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

Quand un équipage subit une interférence ou une autre entrave et que le juge-arbitre sur l'eau considère que l'interférence n'a pas eu d'impact sur les résultats de la course ou s'il juge que l'impact n'a pas eu d'incidence importante, il peut renoncer à poser un geste ou il peut prendre une mesure appropriée dans les circonstances.

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

13.3.9.5 Juges-arbitres responsables des couloirs

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 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 juge au départ en

levant un drapeau rouge et en faisant retentir un klaxon. Le juge-arbitre de couloir doit informer le juge au départ si un équipage a commis un faux départ ou si le départ était un mauvais départ.

13.3.9.6 Juges-arbitres responsables des marqueurs de virage

Sous réserve de la décision du juge-arbitre en chef, un juge-arbitre de marqueur de virage peut être positionné dans une embarcation au point le plus éloigné du parcours. Le juge-arbitre responsable des marqueurs de virage observe la course et vérifie que tous les équipages contournent correctement toutes les bouées, conformément aux exigences. Le juge-arbitre responsable des marqueurs de virage signale au 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 :

1. un drapeau blanc si l'équipage a contourné correctement toutes les bouées;
2. un drapeau rouge si l'équipage n'a pas contourné correctement les bouées.

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

13.3.9.7 Juge à l'arrivée

Le juge à l'arrivée déterminera l'ordre d'arrivée des coureurs de chaque équipe. Il confirmera le bon déroulement de la course et sera en outre responsable de valider les résultats.

13.3.9.8 Juge-arbitre responsable des contestations

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

13.3.10 Système de progression des sprints de plage

Pour les régates de sprints de plage, les formats de système de progression peuvent, entre autres, être les suivants :

1. Multiples bassins d'équipages;
2. Épreuves contre la montre;
3. Manches éliminatoires qui peuvent comporter des manches de repêchage;
4. Une combinaison des formats ci-dessus.

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 organisateur peut choisir d'adopter le système de progression des sprints de plage de World Rowing. Le comité organisateur 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 comité organisateur publiera le système de progression choisi dans la trousse de renseignements de la régate.

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 organisateur 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.

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 quart de finale sera classé à la place de l'équipage qui a remplacé l'équipage retiré en quart de finale.

Le 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 organisateur 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 course en procession sera effectuée comme suit :

1. 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 juge-arbitre en chef la ligne de départ qu'ils préfèrent pour cette manche.
2. Le choix du couloir préféré par l'équipage pour les quarts de finale s'appliquera aussi aux demi-finales et aux finales.
3. 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.
4. 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 de plage suivent les procédures décrites dans la règle 9.5, 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 » :

1. 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 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.

2. 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.
3. 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 quart de finale sera classé à la place de l'équipage qui a remplacé l'équipage retiré en quart de finale.
4. 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 régate de sprints de plage sera publié à l'issue de la régate. Le classement sera déterminé comme suit :

1. 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.
2. 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 Reprise de la course

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

13.3.14 Conditions météorologiques défavorables

Tous les rameurs participant aux épreuves de sprints de plage, ainsi que leurs clubs ou associations, doivent reconnaître la nature et les risques inhérents à

la pratique d'aviron de mer de format sprints de plage, 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 organisateur.

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 juge-arbitre en chef, en consultation avec le président de la régate et le comité organisateur, concernant tout délai, 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 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 assistant dont l'identité de genre est masculine et au moins un dont l'identité de genre est féminine.
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 freiner sa progression et un membre de l'équipage débarque pour courir jusqu'à la ligne d'arrivée.

7. Une fois que le coureur est sorti 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 coureur et les autres membres de l'équipage

Les responsabilités du coureur sont les suivantes :

1. Un membre désigné de chaque équipage sera le coureur (le coureur au départ peut être différent du coureur du même équipage à l'arrivée, mais dans les deux cas, il doit être membre de l'équipage, sauf pour les épreuves mixtes : voir (6) ci-dessous).
2. Au départ, chaque coureur 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 solo (C1x)) 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 courses 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 rameur de para-aviron PR3, les coureurs au départ et à l'arrivée doivent être deux coureurs différents, l'un dont l'identité de genre est masculine et l'autre dont l'identité de genre est féminine.
7. Pour les épreuves W4x+, toutes les coureuses doivent s'identifier de genre féminin.
8. De retour à la plage et après être descendu de l'embarcation, chaque coureur 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 court vers la ligne d'arrivée.
9. Dans les courses 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 coureur 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 starter peut être assisté par d'autres juges-arbitres sous son autorité.

Le juge au départ doit être placé à un endroit lui permettant d'exercer correctement ses fonctions. Si nécessaire, le juge-arbitre en chef peut demander à un ou plusieurs autres juges-arbitres d'assister le juge au 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 starter trois minutes avant l'heure de départ.

Le 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 juge au 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.

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 de départ commencera à descendre ou que le feu rouge passera au vert.

La procédure de départ pour les courses de sprints de 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 starter ou l'annonceur doit annoncer « TROIS MINUTES!! ».
2:45 à 1:45	L'annonceur 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	Quand il reste exactement une (1) minute avant le départ, le starter annonce « UNE MINUTE! ». Après ce signal, les coureurs doivent se placer derrière la ligne de départ et le starter annonce alors : « METTEZ LES BATEAUX À L'EAU! » Les autres membres de l'équipage et/ou les assistants doivent immédiatement mettre les bateaux à l'eau, prêts pour le départ. Le starter peut déléguer ces commandes à l'annonceur de course, mais il doit s'assurer qu'elles sont données correctement et précisément à temps.
00:30 à 00:20	Quand il reste entre 30 et 20 secondes avant le départ, le starter avertit les équipages en annonçant « PRÉPAREZ-VOUS! », après quoi il 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 starter a annoncé « PRÉPAREZ-VOUS! », et le starter peut donner le départ sans tenir compte d'un équipage indiquant qu'il n'est pas prêt.
À tout moment entre les 0:20 et 0:00 secondes	Le volume de la musique de départ est baissé afin que tous les rameurs puissent clairement entendre le starter depuis leur position de départ. Pour donner le signal de départ, le starter doit d'abord annoncer « ATTENTION! ». Après une pause clairement définie, le starter doit alors SOIT lever le drapeau de départ, 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; Après une pause clairement définie et variable, le 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; OU en appuyant sur un bouton qui au même moment : a) fait passer le feu de signalisation du rouge au vert;

	b) fait résonner un signal sonore par les haut-parleurs; c) active le système de chronométrage pour la course.
--	---

13.3.17.5 Faux départ

Un équipage commet un faux départ si les deux pieds du coureur désigné 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 rameur se trouve dans ou sur l'embarcation avant que le signal de départ ne soit donné.

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

13.3.17.6 Conséquences d'un faux départ

En cas de faux départ, qu'il soit commis par un coureur ou un autre membre de l'équipage, le juge au départ lève immédiatement un drapeau rouge et le 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 juge au départ informe le starter de l'équipage responsable du faux départ et le 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 starter.

Quand un faux départ est commis par un équipage dans une course en procession, le juge au 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 organisateur.

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, celui-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.

Lorsque 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 juge-arbitre.

13.3.19 Interférence

Un équipage commet une interférence 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 le 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 juge-arbitre, eu une incidence sur les résultats, le juge-arbitre peut alors pénaliser l'équipage fautif en :

1. excluant l'équipage;
2. imposant une pénalité de temps pouvant aller jusqu'à 60 secondes;

ou en prenant d'autres mesures appropriées.

Chaque équipage est responsable de rester dans sa voie et de ne pas nuire aux 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 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 cet équipage si le coureur a terminé l'épreuve comme prévu et si, de l'avis du juge à l'arrivée, l'ordre d'arrivée est clair.

13.3.20.2 Arrivée ex æquo

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:

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. Si la reprise de la course aboutit à une arrivée ex æquo, les équipages devront reprendre la course au plus tard 15 minutes après la fin de la reprise précédente. 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 organisateur 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 de plage, en plus des pénalités prévues par la règle 10.17, est la suivante :

1. 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 de plage, sauf par le biais d'une contestation.

Un rameur (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 :

1. Une contestation doit être formulée par un membre de l'équipage en levant la main et en informant le 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.
2. 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 communiquée 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.

ANNEXES

ANNEXE 1 – RÈGLEMENT RELATIF AUX ÉPREUVES CONTRE LA MONTRE

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

1. Parcours

- 1.1. Le comité organisateur, en consultation avec le juge-arbitre en chef, doit déterminer la distance de course et il doit définir les couloirs qui serviront aux courses et les couloirs qui serviront aux équipages qui se font dépasser.

2. Règles de course

- 2.1. Le comité organisateur, en consultation avec le juge-arbitre en chef, détermine l'intervalle de temps entre le départ de chaque équipage. L'intervalle de temps doit permettre aux sillages de se dissiper et réduire les risques d'interférences et de dépassements. Par conséquent, l'intervalle entre les équipages doit convenir à la catégorie d'embarcations et déterminé en fonction de l'utilisation d'un ou deux couloirs (côte à côte). Par exemple, pour des skiffs, l'intervalle de départ minimum dans le même couloir est d'une minute; avec deux couloirs, pour des skiffs, l'intervalle minimum entre les embarcations est d'une minute dans chaque couloir.
- 2.2. Le comité organisateur, en consultation avec le juge-arbitre en chef, détermine le temps avant le départ qui correspond au moment où tous les équipages doivent être présents dans la zone de départ.
- 2.3. Un équipage qui se fait dépasser doit céder le passage à l'équipage qui le dépasse en changeant de couloir ou en se plaçant dans la position déterminée pour les équipages qui se font dépasser.
- 2.4. Le comité organisateur doit prévoir des moyens de communication instantanée comme des radios ou des téléphones, entre le départ, l'arrivée et les juges-arbitres et les surveillants qui sont sur le parcours.
- 2.5. Le comité organisateur doit prévoir un numéro de proue pour chaque embarcation ou un système de numérotation propre à l'épreuve.
- 2.6. En principe, tous les efforts possibles sont déployés pour que le départ des embarcations se fasse dans l'ordre des numéros de proue.
- 2.7. Le comité organisateur est responsable de fournir et de gérer le système de chronométrage pour l'événement. Le juge-arbitre en chef doit approuver la méthode de chronométrage des courses et doit s'assurer que le comité organisateur sait comment faire fonctionner le système de chronométrage, afin de veiller à ce que la régate soit équitable. Il doit y avoir au moins un système de chronométrage de secours analogique en cas de panne du système électronique.

3. Juges-arbitres

- 3.1. Pour respecter les exigences relatives à la sanction des régates de RCA, il doit y avoir au moins cinq juges-arbitres détenant une licence de RCA aux épreuves contre la montre, y compris un juge-arbitre en chef. En principe, les cinq juges-arbitres sont répartis dans la zone de départ, dans la zone d'arrivée, à la commission de contrôle et sur l'eau.
- 3.2. Le comité organisateur est responsable du chronométrage de la course.
- 3.3. Le juge-arbitre en chef attribue diverses tâches aux juges-arbitres. Ces tâches peuvent comprendre les suivantes :
 - 3.3.1. Surveillant auxiliaire : Il peut y avoir une personne chargée d'aider le surveillant à placer les équipages dans l'ordre.
 - 3.3.2. Surveillant : Le surveillant est placé dans la zone de départ et, avant le départ, il est responsable de placer les équipages participants dans l'ordre de départ prévu.
 - 3.3.3. Starter : Le starter est posté à la ligne de départ et il est responsable de la procédure de départ ainsi que du respect de l'ordre des équipages et de l'intervalle entre les équipages.
 - 3.3.4. Juges-arbitres sur l'eau ou surveillants : les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants sont stratégiquement positionnés sur le parcours.
 - 3.3.5. Dans la mesure du possible, les embarcations des juges-arbitres sur l'eau ou des surveillants sont fixes pendant le déroulement de la course, mais elles peuvent se déplacer en cas d'urgence. Les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants prennent note de toute violation des règles, notamment des règles de circulation et des règles relatives aux droits de passage, et ils les rapportent au juge à l'arrivée ou au juge-arbitre en chef qui appliquera les pénalités appropriées. Les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants donnent des directives aux équipages afin d'éviter les collisions et les accidents. Un juge-arbitre sur l'eau situé près de la zone d'arrivée doit consulter les juges-arbitres et surveillants le long du parcours et lever un drapeau blanc ou rouge après qu'une division soit terminée, afin d'indiquer au juge à l'arrivée si l'épreuve contre-la-montre a été équitable.
 - 3.3.6. Juge à l'arrivée : Le juge à l'arrivée prend note de l'ordre d'arrivée de chaque équipage.
 - 3.3.7. Commission de contrôle : Les juges-arbitres de la commission de contrôle doivent s'assurer que la composition des équipages est en ordre et vérifier que leur équipement est sécuritaire et conforme.

4. Zone de mise à l'eau

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

5. Le départ

- 5.1. Avant le départ de chaque épreuve, le surveillant et le starter s'assurent de la présence des équipages inscrits pour la course. Les équipages qui ne se présentent pas dans les délais prescrits en vertu de la règle 2.2 de la présente annexe peuvent recevoir un avertissement du surveillant ou du starter ou être exclus.
- 5.2. Le surveillant doit orienter les équipages vers leur couloir de course et veiller à ce que les équipages aient suffisamment de temps pour se préparer dans leur couloir avant d'être appelés au départ.
- 5.3. Si le départ se fait à partir d'une position fixe, ce sont les directives de départ de l'annexe 4 qui sont utilisées. Si le départ se fait en ramant, voici les directives qui seront données :
 - 5.3.1. Le surveillant dit : « Équipage 1, Alberta, ramez ».
 - 5.3.2. Alors que l'équipage approche de la ligne, le starter dit : « L'équipage 1, Alberta, s'approche de la ligne ».
 - 5.3.3. Alors que l'équipage passe la ligne, le starter dit : « Go » ou émet un signal sonore (klaxon).

6. L'arrivée

- 6.1. Lorsqu'un équipage franchit la ligne d'arrivée, le juge à l'arrivée dit : « Cessez de ramer » ou émet le signal sonore de l'arrivée.
- 6.2. Le juge à l'arrivée prend note de l'ordre d'arrivée de chaque équipage.

ANNEXE 2 – RÈGLEMENT SUR LES COURSES DE TÊTE DE RIVIÈRE

Une tête de rivière est une course où les compétiteurs se disputent la course sur un même parcours, mais où les départs se font successivement. Le format des têtes de rivière est semblable à celui des épreuves contre la montre décrit à l'annexe 1. Le Code de course de RCA s'applique intégralement sauf dans les situations indiquées plus bas.

1. Parcours

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

2. Règles propres à la régate

- 2.1. Pour chaque tête de rivière, le comité organisateur doit rédiger et afficher les règles de course régissant le déroulement de la course selon les caractéristiques particulières du parcours. Les règles en question doivent inclure :
 - 2.1.1. Le plan de circulation que les équipages doivent suivre pour la mise à l'eau, le déplacement vers la zone de départ, l'attente au départ, la course et le retour après l'arrivée.
 - 2.1.2. Les règles de priorité de passage pendant la course, y compris toute circonstance où le dépassement est interdit.

- 2.1.3. Des secondes de pénalité peuvent s'appliquer pour toute violation relative au plan de circulation, à la priorité de passage et aux lignes de délimitation du parcours.
- 2.1.4. Les procédures de départ comprennent l'heure convenue de l'arrivée de l'équipage dans la zone de départ, l'intervalle de départ et les procédures d'organisation du départ.
- 2.1.5. Le plan du parcours qui indique la zone de départ, la zone d'arrivée, le circuit à suivre pour la mise à l'eau ou le débarquement, l'endroit prévu pour les premiers soins et le circuit de la course. Sur le plan du circuit de course, on indiquera les courbes et toutes les conditions dangereuses connues, les points de repère, les positions prévues des juges-arbitres et toutes les zones d'interdiction de dépassement.
- 2.1.6. Le comité organisateur doit prévoir un moyen de télécommunication entre les juges-arbitres au départ, à l'arrivée et sur l'eau et les surveillants sur le parcours.
- 2.1.7. Le comité organisateur fournira un numéro d'embarcation à toutes les embarcations.
- 2.1.8. Le comité organisateur est responsable de fournir et de gérer le système de chronométrage pour l'événement. Le juge-arbitre en chef doit approuver la méthode de chronométrage des courses et doit s'assurer que le comité organisateur sait comment faire fonctionner le système de chronométrage, afin de veiller à ce que la régate soit équitable. Le comité organisateur est responsable de veiller à l'exactitude des temps de courses. Il doit y avoir au moins un système de chronométrage de secours analogue en cas de panne du système électronique.

3. Juges-arbitres

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

Les membres du jury peuvent cumuler plusieurs rôles. Le comité organisateur, en consultation avec le juge-arbitre en chef, peut aussi nommer des bénévoles pour soutenir le jury dans son travail.

- 3.2. Pour chaque course, le juge-arbitre en chef de la régate assignera les tâches suivantes aux juges-arbitres et aux surveillants (lorsque précisé) en collaboration avec le président de la régate :
 - 3.2.1. Starter : Le starter sera posté à la ligne de départ et sera responsable de la procédure de départ incluant le maintien de l'ordre et de l'intervalle entre les départs.

- 3.2.2. Surveillant : Le surveillant est posté dans la zone de départ et est responsable d'organiser les embarcations selon le rang de départ prévu des équipages participants.
- 3.2.3. Juges-arbitres sur l'eau ou surveillants : Les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants doivent être postés à des endroits stratégiques le long du parcours et doivent établir des points de repère qui feront en sorte qu'aucun secteur du parcours ne soit à un moment donné hors de vue d'une ou plusieurs embarcations de juges-arbitres sur l'eau ou de surveillants.
- 3.2.4. En général, les embarcations de juges-arbitres sur l'eau ou de surveillants s'immobiliseront lors du déroulement de la course, mais pourront se déplacer dans les situations d'urgence. Les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants noteront toute violation des règles de la régate, y compris en ce qui a trait au plan de circulation, à la priorité de passage, aux règles de dépassement et aux zones sans dépassement, et signaleront les infractions en question au juge responsable à l'arrivée ou au juge-arbitre en chef qui appliquera la pénalité prévue. Les juges-arbitres sur l'eau ou les surveillants donneront des directives aux équipages pour éviter les accidents et les collisions.
- 3.2.5. Juge à l'arrivée : Le juge à l'arrivée notera l'ordre d'arrivée, surtout dans les cas où un ou plusieurs équipages franchissent la ligne d'arrivée en même temps. Un membre du comité organisateur consignera le temps d'arrivée de chaque équipage.
- 3.2.6. Un ou des surveillants viendront appuyer le travail du juge à l'arrivée.
- 3.2.7. Il y aura un juge-arbitre sur l'eau ou un surveillant dans la zone d'arrivée pour veiller à ce que les équipages ayant terminé leur course s'éloignent en sécurité de la ligne d'arrivée et que les équipages qui retournent aux quais n'interfèrent pas avec les équipages qui terminent la course.
- 3.2.8. Commission de contrôle : Les juges-arbitres de la commission de contrôle doivent s'assurer que la composition des équipages est en ordre et vérifier que leur équipement est sécuritaire et conforme.

4. Zone de mise à l'eau

- 4.1. Le comité organisateur fournit des mises à jour, notamment à propos des heures de départ, de la progression et des retards en utilisant des moyens appropriés comme indiqué dans la trousse de renseignements de la régate.

5. Le départ

- 5.1. Tout équipage qui ne se présente pas dans la zone de départ dans les délais précisés dans la trousse de renseignements de la régate (règles locales de la régate) pourrait recevoir un avertissement du starter ou être exclu.

6. Pénalité

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

7. Directives des juges-arbitres

Le départ :

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

7.1. Voici les consignes qui doivent être données :

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

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

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

L'arrivée :

7.2. Voici les consignes qui doivent être données à l'arrivée :

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

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

ANNEXE 3 – CODE D’AVIRON EN SALLE

Le Code de course de RCA s’applique est pleinement applicable, sauf dans les cas indiqués ci-dessous.

1. **Format** : Le comité organisateur doit respecter les normes et les exigences du présent règlement.
2. **Ergomètres** : Sans égard au format de course, le comité organisateur doit fournir des ergomètres identiques à chacun des compétiteurs et doit veiller à ce que le fonctionnement de chacun des ergomètres corresponde aux spécifications du fabricant. Chaque compétiteur doit utiliser l’ergomètre qui lui a été attribué par le CO et ne peut pas choisir l’appareil qu’il utilisera pour la course. Aucun ergomètre ne peut être adapté, sauf pour les rameurs de para-aviron, ou à la discrétion du juge-arbitre en chef. Le CO doit fournir des ergomètres additionnels dans une salle distincte de la salle de course et ces ergomètres serviront aux exercices de réchauffement des athlètes.
3. **Ajustement de l’ergomètre** : Les compétiteurs peuvent choisir leur ajustement préféré (p. ex. le facteur de résistance) avant le début de la course. Le réglage ne peut être modifié pendant la course.
4. **Emplacement des ergomètres** : Le CO désigne une zone de course précise et place les ergomètres pour que la distance minimale entre les centres de chacun des ergomètres placés côte à côte soit de 1,2 mètre, mais dans tous les cas, elle doit être suffisante pour ne pas gêner le rameur ou l’ergomètre adjacent. Les ergomètres doivent être à au moins 1,5 mètre du mur le plus près devant la roue d’inertie.
5. **Tenue vestimentaire** : Les compétiteurs doivent porter des vêtements qui ne gêneront pas le fonctionnement de l’ergomètre.
6. **Écouteurs** : Pour des raisons de sécurité, les compétiteurs doivent s’abstenir de porter des écouteurs ou tout autre appareil de communication pendant la course. Le port d’un appareil de protection de l’ouïe est permis. Si le compétiteur utilise un appareil de protection de l’ouïe, celui-ci ne peut être utilisé pour la transmission de directives d’entraînement pendant la course.
7. **Définition de compétiteur** : Dans le cadre d’une course d’aviron en salle, un « compétiteur » signifie toute personne qui correspond à la définition d’un compétiteur dans la trousse de renseignements de la régate.
8. **Sécurité** : Le CO doit rédiger un plan d’urgence qui traite des athlètes nécessitant des soins médicaux, du contrôle de la foule, de l’évacuation de l’immeuble et d’autres questions de sécurité. Le plan doit être joint à la demande de sanction. Le CO doit communiquer les procédures d’urgence adéquatement aux bénévoles et aux juges-arbitres avant le début de la compétition.

9. **Juges-arbitres** : Toute compétition d'aviron en salle requiert la présence d'au moins deux juges-arbitres détenant une licence de RCA : l'un d'eux agit comme juge-arbitre en chef et l'autre s'occupe de la pesée.
10. **Relais** : Quand les règles locales précisent un format de course comprenant un relais, pendant le changement de compétiteur, il est interdit à quiconque de continuer à faire tourner la roue de l'ergomètre dans le but de modifier la distance totale ou le temps enregistré à l'ergomètre.
11. **Événements virtuels** : Les compétitions d'aviron en salle peuvent inclure une portion virtuelle ou hybride, choisie par le comité organisateur et publiée dans la trousse de renseignements de la régate.

ANNEXE 4 – SCRIPT DE LA PROCÉDURE DE DÉPART

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

6. S'il y a plus d'un équipage d'un même club, il doit ajouter le numéro de couloir comme suit : « Colombie-Britannique couloir 1, Alberta, Manitoba, Ontario, Colombie-Britannique couloir 5, Québec ».
7. Avec feux de circulation
 - a. Le starter revérifie auprès du juge au départ pour s'assurer que les équipages sont alignés et il dit « Attention », avant d'appuyer sur le bouton rouge.
 - b. Le starter appuie ensuite sur le bouton de départ qui active la lumière verte en émettant un signal sonore. Le starter ne prononce aucune parole.
8. Avec drapeau
 - a. Le starter revérifie auprès du juge au départ pour s'assurer que les équipages sont alignés et il dit « Attention », avant de lever le drapeau de départ.
 - b. Il abaisse le drapeau de départ d'un côté et dit « Go » en même temps.

DÉPART RAPIDE

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

ANNEXE 4A – SCRIPT DU JUGE AU DÉPART LORS DE L'ALIGNEMENT**Départ flottant**

Pour aligner des embarcations lors d'un départ flottant :

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

Départ avec teneurs de bateaux

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

1. Adressez-vous aux teneurs de bateaux en utilisant le numéro de couloir (p. ex. couloir 1).
2. Dites « vers l'extérieur » pour que le teneur de bateau pousse l'embarcation loin de lui : « Couloir 1, vers l'extérieur ».
3. Dites « vers l'intérieur » pour que le teneur de bateau tire l'embarcation vers lui : « Couloir 2, vers l'intérieur ».
4. Dites « Arrêtez » lorsque l'embarcation est dans la position désirée.
5. Le cas échéant, passer le relais au starter en allumant un feu blanc ou en levant le drapeau blanc.

ANNEXE 5 – RÉGATES NATIONALES – MANDAT DU COMITÉ D’ÉQUITÉ**1. Titre**

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

2. Structure et objectif

- 2.1. Le comité d'équité est constitué du juge-arbitre en chef de la régate, du président du comité organisateur ou d'un délégué, du responsable de la sécurité de la régate et d'un représentant des chefs d'équipe ou des entraîneurs qui participent à la régate (et un représentant technique de RCA). Les membres du comité d'équité sont nommés et se rencontrent en personne ou virtuellement au moins 24 heures avant la tenue de la première épreuve.
- 2.2. Le président du comité est nommé par les membres du comité d'équité parmi les membres du comité lors de la première réunion.
- 2.3. Le comité d'équité peut prendre les mesures qui s'imposent si les conditions sont inéquitables ou impraticables en raison du mauvais temps. Le comité d'équité est responsable de déterminer si le mauvais temps a créé ou est sur le point de créer des conditions inéquitables ou impraticables. Il est ensuite responsable de recommander au juge-arbitre en chef le programme approprié parmi les options décrites ci-dessous. Dans le choix de ces options, le comité d'équité doit toujours considérer d'abord les options 3.1, 3.2 et 3.3 avant de prendre en considération l'option 3.4.

3. Autres programmes en cas de mauvais temps

- 3.1. Déplacer les équipages et utiliser les corridors qui offrent les conditions les plus équitables.
- 3.2. Commencer la régate à un autre moment que ce qui était prévu, à condition que les nouvelles heures soient annoncées dans le cadre d'une réunion des directeurs/ chefs d'équipe et entraîneurs.
- 3.3. Continuer à ramer et suspendre la course lorsque les conditions sont inéquitables ou impraticables et suggérer de nouvelles heures de départ.
- 3.4. Réattribuer les corridors pour chaque course selon le classement des équipages dans le tour précédent, en plaçant les équipages au classement semblable dans des corridors adjacents et en attribuant les meilleurs corridors aux équipages s'étant le mieux positionnés dans le classement. Dans le cas d'une manche, les équipages effectuent le départ dans l'ordre de leur corridor, selon le corridor qui leur a été attribué dans le tirage officiel.
Si au moins deux équipages ont le même classement au tour qui précède immédiatement la course (comme des équipages ayant tous remporté une manche), le corridor doit être déterminé par tirage.
- 3.5. Lorsque le comité d'équité décide que les options 3.1 à 3.4 ci-dessus ne conviennent pas dans les conditions météorologiques actuelles, le

comité doit alors émettre des recommandations au juge-arbitre en chef qui décidera si l'une des options suivantes peut convenir à la situation afin de poursuivre la régate :

- 3.5.1. Reprendre la course plus tard lorsque les conditions se seront améliorées.
- 3.5.2. Sauter un tour (comme les demi-finales) si les mauvaises conditions retardent la course pendant une bonne période de temps ou si les prévisions indiquent que la course ne pourra être reprise au cours des jours restants. Dans ce cas, la composition des prochains tours est déterminée en fonction des résultats des tours terminés et peut comprendre plus de six équipages par course. Dans la mesure du possible, c'est le classement des équipages des tours précédents qui est utilisé pour la composition des tours suivants.
- 3.5.3. Mettre en oeuvre un système d'épreuves contre la montre pour chaque course individuelle, par exemple, s'il y avait quatre manches issues du tirage officiel, il y aurait quatre épreuves contre la montre distinctes.
- 3.5.4. Diminuer la longueur du parcours de course à pas moins de 1000 mètres si les conditions sont si mauvaises qu'aucune autre option n'est possible.

4. Responsabilité et mode de fonctionnement

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

ANNEXE 6 – TENUE D’UN TIRAGE AU SORT

Comment procéder à un tirage au sort

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

Tirage manuel

3. Les noms des équipages inscrits à une épreuve, si l’inscription a été acceptée par le comité organisateur, sont :
 - a. Écrits sur de petits morceaux de papier individuels et placés dans un seau ou un bol. Le numéro des couloirs 1 à 6 (p. ex. couloir 1, couloir 2, etc.) est également inscrit sur de petits morceaux de papier individuels placés dans un deuxième seau ou un deuxième bol; ou,;
 - b. Si un logiciel est utilisé, le nom des équipages est entré dans le logiciel et les paramètres du logiciel sont ajustés selon le système de progression, le classement et d’autres facteurs.
4. Pour chaque épreuve, la personne qui effectue le tirage :
 - a. Prend au hasard un nom de club dans le « seau des clubs » et un numéro de couloir du « seau des couloirs », et prend note du club et du couloir sur la feuille de tirage. Par exemple, si la personne pique la Colombie-Britannique du « seau des clubs » et le couloir 5 du « seau des couloirs », cela signifie que pour cette course, le couloir 5 est attribué à l’équipage de la Colombie-Britannique. Les noms d’équipages sont tirés du « seau des clubs » jusqu’à ce que tous les couloirs aient été attribués pour la première course;
 - b. Le logiciel détermine la manche et le couloir attribués à un équipage donné (ou l’ordre de départ dans le cas d’une épreuve contre la montre). Si la première manche d’une compétition n’est pas une épreuve contre la montre, mais qu’il s’agit de manches éliminatoires, le système de progression précise alors comment les inscriptions sont assignées à des manches et la priorité des

couloirs en plus de définir la priorité pour chacun des couloirs physiques.

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

ANNEXE 7 – SYSTÈMES D'AJUSTEMENT DES TEMPS EN FONCTION DE L'ÂGE POUR LA CATÉGORIE DES MAÎTRES

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

Le comité d'organisation peut utiliser ces systèmes ou développer son propre système de temps ajusté en fonction de l'âge, à condition qu'il soit soumis dans le cadre du processus de sanction, approuvé et publié dans la trousse de renseignements de la régate.

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

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

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

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

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

Catégorie d'âge	Type d'embarcations	Hommes (sec)	Femmes (sec)	Mixte (sec)
AA	8 & 4x	0,00	0,00	0,00

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

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

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

Temps ajustés en fonction de l'âge pour la
catégorie des maîtres de RCA 2021
John Garrett
Club d'aviron de Victoria

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

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

Les temps alloués peuvent être calculés de l'une des trois façons suivantes :

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

		Men, 1x, 2-		Mixed 2-				Women 1x, 2-	
		increase/yea r in ratio to standard time	sec/yr if standard time is	increase/year in ratio to standard time	sec/yr if standard time is			increase/year in ratio to standard time	sec/yr if standard time is
			210		225				235
adjust 27-49		0.0008	0.168	0.00075	0.16875	adjust 27-49		0.0007	0.1645
adjust 50-64		0.0065	1.365	0.0058	1.305	adjust 50-64		0.0049	1.1515
adjust 65+		0.014	2.94	0.0125	2.8125	adjust 65+		0.011	2.585
FISA	Age	cumulative ratio to standard time	cumulative allowance, seconds	cumulative ratio to standard time	cumulative allowance, seconds	FISA	Age	cumulative ratio to standard time	cumulative allowance, seconds
A	27	0.000	0.0	0.000	0.0	A	27	0.000	0.0
A	28	0.001	0.2	0.001	0.2	A	28	0.001	0.2
A	29	0.002	0.3	0.002	0.3	A	29	0.001	0.3
A	30	0.002	0.5	0.002	0.5	A	30	0.002	0.5
A	31	0.003	0.7	0.003	0.7	A	31	0.003	0.7
A	32	0.004	0.8	0.004	0.8	A	32	0.004	0.8
A	33	0.005	1.0	0.005	1.0	A	33	0.004	1.0
A	34	0.006	1.2	0.005	1.2	A	34	0.005	1.2
A	35	0.006	1.3	0.006	1.4	A	35	0.006	1.3
B	36	0.007	1.5	0.007	1.5	B	36	0.006	1.5
B	37	0.008	1.7	0.008	1.7	B	37	0.007	1.6
B	38	0.009	1.8	0.008	1.9	B	38	0.008	1.8
B	39	0.010	2.0	0.009	2.0	B	39	0.008	2.0
B	40	0.010	2.2	0.010	2.2	B	40	0.009	2.1
B	41	0.011	2.4	0.011	2.4	B	41	0.010	2.3
B	42	0.012	2.5	0.011	2.5	B	42	0.011	2.5
C	43	0.013	2.7	0.012	2.7	C	43	0.011	2.6
C	44	0.014	2.9	0.013	2.9	C	44	0.012	2.8
C	45	0.014	3.0	0.014	3.0	C	45	0.013	3.0
C	46	0.015	3.2	0.014	3.2	C	46	0.013	3.1
C	47	0.016	3.4	0.015	3.4	C	47	0.014	3.3
C	48	0.017	3.5	0.016	3.5	C	48	0.015	3.5
C	49	0.018	3.7	0.017	3.7	C	49	0.015	3.6
D	50	0.018	3.9	0.017	3.9	D	50	0.016	3.8
D	51	0.025	5.2	0.023	5.2	D	51	0.021	4.9
D	52	0.031	6.6	0.029	6.5	D	52	0.026	6.1
D	53	0.038	8.0	0.035	7.8	D	53	0.031	7.2
D	54	0.044	9.3	0.040	9.1	D	54	0.036	8.4
E	55	0.051	10.7	0.046	10.4	E	55	0.041	9.5
E	56	0.057	12.1	0.052	11.7	E	56	0.046	10.7
E	57	0.064	13.4	0.058	13.0	E	57	0.050	11.8
E	58	0.070	14.8	0.064	14.3	E	58	0.055	13.0
E	59	0.077	16.1	0.069	15.6	E	59	0.060	14.1
F	60	0.083	17.5	0.075	16.9	F	60	0.065	15.3
F	61	0.090	18.9	0.081	18.2	F	61	0.070	16.5
F	62	0.096	20.2	0.087	19.5	F	62	0.075	17.6
F	63	0.103	21.6	0.093	20.8	F	63	0.080	18.8
F	64	0.109	23.0	0.098	22.2	F	64	0.085	19.9
G	65	0.116	24.3	0.104	23.5	G	65	0.090	21.1
G	66	0.130	27.3	0.117	26.3	G	66	0.101	23.6
G	67	0.144	30.2	0.129	29.1	G	67	0.112	26.2
G	68	0.158	33.2	0.142	31.9	G	68	0.123	28.8
G	69	0.172	36.1	0.154	34.7	G	69	0.134	31.4
H	70	0.186	39.0	0.167	37.5	H	70	0.145	34.0
H	71	0.200	42.0	0.179	40.3	H	71	0.156	36.6
H	72	0.214	44.9	0.192	43.1	H	72	0.167	39.2
H	73	0.228	47.9	0.204	46.0	H	73	0.178	41.7
H	74	0.242	50.8	0.217	48.8	H	74	0.189	44.3
I	75	0.256	53.7	0.229	51.6	I	75	0.200	46.9
I	76	0.270	56.7	0.242	54.4	I	76	0.211	49.5
I	77	0.284	59.6	0.254	57.2	I	77	0.222	52.1
I	78	0.298	62.6	0.267	60.0	I	78	0.233	54.7
I	79	0.312	65.5	0.279	62.8	I	79	0.244	57.2
J	80	0.326	68.4	0.292	65.6	J	80	0.255	59.8
J	81	0.340	71.4	0.304	68.5	J	81	0.266	62.4
J	82	0.354	74.3	0.317	71.3	J	82	0.277	65.0
K	83	0.368	77.3	0.329	74.1	K	83	0.288	67.6
K	84	0.382	80.2	0.342	76.9	K	84	0.299	70.2
K	85	0.396	83.1	0.354	79.7	K	85	0.310	72.8
L	86	0.410	86.1	0.367	82.5	L	86	0.321	75.3
L	87	0.424	89.0	0.379	85.3	L	87	0.332	77.9
L	88	0.438	92.0	0.392	88.1	L	88	0.343	80.5
M	89	0.452	94.9	0.404	91.0	M	89	0.354	83.1
M	90	0.466	97.8	0.417	93.8	M	90	0.365	85.7
M	91	0.480	100.8	0.429	96.6	M	91	0.376	88.3

		Men, 2x, 4+		Mixed 2x, 4+			Women 2x, 4+	
		increase/year in ratio to standard time	sec/yr if standard time is	increase/year in ratio to standard time	sec/yr if standard time is		increase/year in ratio to standard time	sec/yr if standard time is
			190		205			205
adjust 27-49		0.0008	0.152	0.00075	0.15375	adjust 27-49	0.0007	0.1435
adjust 50-64		0.0065	1.235	0.0058	1.189	adjust 50-64	0.0049	1.0045
adjust 65+		0.014	2.66	0.0125	2.5625	adjust 65+	0.011	2.255
		cumulative ratio to standard time	cumulative allowance, seconds	cumulative ratio to standard time	cumulative allowance, seconds	FISA	Age	cumulative ratio to standard time
								cumulative allowance, seconds
A	27	0.000	0.0	0.000	0.0	A	27	0.000
A	28	0.001	0.2	0.001	0.2	A	28	0.001
A	29	0.002	0.3	0.002	0.3	A	29	0.001
A	30	0.002	0.5	0.002	0.5	A	30	0.002
A	31	0.003	0.6	0.003	0.6	A	31	0.003
A	32	0.004	0.8	0.004	0.8	A	32	0.004
A	33	0.005	0.9	0.005	0.9	A	33	0.004
A	34	0.006	1.1	0.005	1.1	A	34	0.005
A	35	0.006	1.2	0.006	1.2	A	35	0.006
B	36	0.007	1.4	0.007	1.4	B	36	0.006
B	37	0.008	1.5	0.008	1.5	B	37	0.007
B	38	0.009	1.7	0.008	1.7	B	38	0.008
B	39	0.010	1.8	0.009	1.8	B	39	0.008
B	40	0.010	2.0	0.010	2.0	B	40	0.009
B	41	0.011	2.1	0.011	2.2	B	41	0.010
B	42	0.012	2.3	0.011	2.3	B	42	0.011
C	43	0.013	2.4	0.012	2.5	C	43	0.011
C	44	0.014	2.6	0.013	2.6	C	44	0.012
C	45	0.014	2.7	0.014	2.8	C	45	0.013
C	46	0.015	2.9	0.014	2.9	C	46	0.013
C	47	0.016	3.0	0.015	3.1	C	47	0.014
C	48	0.017	3.2	0.016	3.2	C	48	0.015
C	49	0.018	3.3	0.017	3.4	C	49	0.015
D	50	0.018	3.5	0.017	3.5	D	50	0.016
D	51	0.025	4.7	0.023	4.7	D	51	0.021
D	52	0.031	6.0	0.029	5.9	D	52	0.026
D	53	0.038	7.2	0.035	7.1	D	53	0.031
D	54	0.044	8.4	0.040	8.3	D	54	0.036
E	55	0.051	9.7	0.046	9.5	E	55	0.041
E	56	0.057	10.9	0.052	10.7	E	56	0.046
E	57	0.064	12.1	0.058	11.9	E	57	0.050
E	58	0.070	13.4	0.064	13.0	E	58	0.055
E	59	0.077	14.6	0.069	14.2	E	59	0.060
F	60	0.083	15.8	0.075	15.4	F	60	0.065
F	61	0.090	17.1	0.081	16.6	F	61	0.070
F	62	0.096	18.3	0.087	17.8	F	62	0.075
F	63	0.103	19.6	0.093	19.0	F	63	0.080
F	64	0.109	20.8	0.098	20.2	F	64	0.085
G	65	0.116	22.0	0.104	21.4	G	65	0.090
G	66	0.130	24.7	0.117	23.9	G	66	0.101
G	67	0.144	27.3	0.129	26.5	G	67	0.112
G	68	0.158	30.0	0.142	29.1	G	68	0.123
G	69	0.172	32.7	0.154	31.6	G	69	0.134
H	70	0.186	35.3	0.167	34.2	H	70	0.145
H	71	0.200	38.0	0.179	36.7	H	71	0.156
H	72	0.214	40.6	0.192	39.3	H	72	0.167
H	73	0.228	43.3	0.204	41.9	H	73	0.178
H	74	0.242	46.0	0.217	44.4	H	74	0.189
I	75	0.256	48.6	0.229	47.0	I	75	0.200
I	76	0.270	51.3	0.242	49.6	I	76	0.211
I	77	0.284	53.9	0.254	52.1	I	77	0.222
I	78	0.298	56.6	0.267	54.7	I	78	0.233
I	79	0.312	59.3	0.279	57.2	I	79	0.244
J	80	0.326	61.9	0.292	59.8	J	80	0.255
J	81	0.340	64.6	0.304	62.4	J	81	0.266
J	82	0.354	67.2	0.317	64.9	J	82	0.277
K	83	0.368	69.9	0.329	67.5	K	83	0.288
K	84	0.382	72.6	0.342	70.1	K	84	0.299
K	85	0.396	75.2	0.354	72.6	K	85	0.310
L	86	0.410	77.9	0.367	75.2	L	86	0.321
L	87	0.424	80.5	0.379	77.7	L	87	0.332
L	88	0.438	83.2	0.392	80.3	L	88	0.343
M	89	0.452	85.9	0.404	82.9	M	89	0.354
M	90	0.466	88.5	0.417	85.4	M	90	0.365
M	91	0.480	91.2	0.429	88.0	M	91	0.376

		Men, 4-		Mixed 4-			Women 4-	
		increase/ye ar in ratio to standard time	sec/yr if standard time is	increase/ye ar in ratio to standard time	sec/yr if standard time is		increase/ye ar in ratio to standard time	sec/yr if standard time is
			180		195			210
adjust 27-49		0.0008	0.144	0.00075	0.14625	adjust 27-49	0.0007	0.147
adjust 50-64		0.0065	1.17	0.0058	1.131	adjust 50-64	0.0049	1.029
adjust 65+		0.014	2.52	0.0125	2.4375	adjust 65+	0.011	2.31
		cumulative ratio to standard time	cumulative allowance, seconds	cumulative ratio to standard time	cumulative allowance, seconds	FISA	Age	cumulative ratio to standard time
FISA	Age							
A	27	0.000	0.0	0.000	0.0	A	27	0.000
A	28	0.001	0.1	0.001	0.1	A	28	0.001
A	29	0.002	0.3	0.002	0.3	A	29	0.001
A	30	0.002	0.4	0.002	0.4	A	30	0.002
A	31	0.003	0.6	0.003	0.6	A	31	0.003
A	32	0.004	0.7	0.004	0.7	A	32	0.004
A	33	0.005	0.9	0.005	0.9	A	33	0.004
A	34	0.006	1.0	0.005	1.0	A	34	0.005
A	35	0.006	1.2	0.006	1.2	A	35	0.006
B	36	0.007	1.3	0.007	1.3	B	36	0.006
B	37	0.008	1.4	0.008	1.5	B	37	0.007
B	38	0.009	1.6	0.008	1.6	B	38	0.008
B	39	0.010	1.7	0.009	1.8	B	39	0.008
B	40	0.010	1.9	0.010	1.9	B	40	0.009
B	41	0.011	2.0	0.011	2.0	B	41	0.010
B	42	0.012	2.2	0.011	2.2	B	42	0.011
C	43	0.013	2.3	0.012	2.3	C	43	0.011
C	44	0.014	2.4	0.013	2.5	C	44	0.012
C	45	0.014	2.6	0.014	2.6	C	45	0.013
C	46	0.015	2.7	0.014	2.8	C	46	0.013
C	47	0.016	2.9	0.015	2.9	C	47	0.014
C	48	0.017	3.0	0.016	3.1	C	48	0.015
C	49	0.018	3.2	0.017	3.2	C	49	0.015
D	50	0.018	3.3	0.017	3.4	D	50	0.016
D	51	0.025	4.5	0.023	4.5	D	51	0.021
D	52	0.031	5.7	0.029	5.6	D	52	0.026
D	53	0.038	6.8	0.035	6.8	D	53	0.031
D	54	0.044	8.0	0.040	7.9	D	54	0.036
E	55	0.051	9.2	0.046	9.0	E	55	0.041
E	56	0.057	10.3	0.052	10.1	E	56	0.046
E	57	0.064	11.5	0.058	11.3	E	57	0.050
E	58	0.070	12.7	0.064	12.4	E	58	0.055
E	59	0.077	13.8	0.069	13.5	E	59	0.060
F	60	0.083	15.0	0.075	14.7	F	60	0.065
F	61	0.090	16.2	0.081	15.8	F	61	0.070
F	62	0.096	17.4	0.087	16.9	F	62	0.075
F	63	0.103	18.5	0.093	18.1	F	63	0.080
F	64	0.109	19.7	0.098	19.2	F	64	0.085
G	65	0.116	20.9	0.104	20.3	G	65	0.090
G	66	0.130	23.4	0.117	22.8	G	66	0.101
G	67	0.144	25.9	0.129	25.2	G	67	0.112
G	68	0.158	28.4	0.142	27.6	G	68	0.123
G	69	0.172	30.9	0.154	30.1	G	69	0.134
H	70	0.186	33.5	0.167	32.5	H	70	0.145
H	71	0.200	36.0	0.179	35.0	H	71	0.156
H	72	0.214	38.5	0.192	37.4	H	72	0.167
H	73	0.228	41.0	0.204	39.8	H	73	0.178
H	74	0.242	43.5	0.217	42.3	H	74	0.189
I	75	0.256	46.1	0.229	44.7	I	75	0.200
I	76	0.270	48.6	0.242	47.1	I	76	0.211
I	77	0.284	51.1	0.254	49.6	I	77	0.222
I	78	0.298	53.6	0.267	52.0	I	78	0.233
I	79	0.312	56.1	0.279	54.5	I	79	0.244
J	80	0.326	58.7	0.292	56.9	J	80	0.255
J	81	0.340	61.2	0.304	59.3	J	81	0.266
J	82	0.354	63.7	0.317	61.8	J	82	0.277
K	83	0.368	66.2	0.329	64.2	K	83	0.288
K	84	0.382	68.7	0.342	66.6	K	84	0.299
K	85	0.396	71.3	0.354	69.1	K	85	0.310
L	86	0.410	73.8	0.367	71.5	L	86	0.321
L	87	0.424	76.3	0.379	74.0	L	87	0.332
L	88	0.438	78.8	0.392	76.4	L	88	0.343
M	89	0.452	81.3	0.404	78.8	M	89	0.354
M	90	0.466	83.9	0.417	81.3	M	90	0.365
M	91	0.480	86.4	0.429	83.7	M	91	0.376

		Men, 4x, 8+		Mixed 4x, 8+			Women 4x, 8+		
		increase/year in ratio to standard time	sec/yr if standard time is	increase/year in ratio to standard time	sec/yr if standard time is		increase/year in ratio to standard time	sec/yr if standard time is	
			170		185			195	
adjust 27-49	0.0008	0.136	0.00075	0.13875	adjust 27-49	0.0007	0.1365		
adjust 50-64	0.0065	1.105	0.0058	1.073	adjust 50-64	0.0049	0.9555		
adjust 65+	0.014	2.38	0.0125	2.3125	adjust 65+	0.011	2.145		
		cumulative ratio to standard time	cumulative allowance, seconds	cumulative ratio to standard time	cumulative allowance, seconds	FISA	cumulative ratio to standard time	cumulative allowance, seconds	
FISA	Age								
A	27	0.000	0.0	0.000	0.0	A	27	0.000	0.0
A	28	0.001	0.1	0.001	0.1	A	28	0.001	0.1
A	29	0.002	0.3	0.002	0.3	A	29	0.001	0.3
A	30	0.002	0.4	0.002	0.4	A	30	0.002	0.4
A	31	0.003	0.5	0.003	0.6	A	31	0.003	0.5
A	32	0.004	0.7	0.004	0.7	A	32	0.004	0.7
A	33	0.005	0.8	0.005	0.8	A	33	0.004	0.8
A	34	0.006	1.0	0.005	1.0	A	34	0.005	1.0
A	35	0.006	1.1	0.006	1.1	A	35	0.006	1.1
B	36	0.007	1.2	0.007	1.2	B	36	0.006	1.2
B	37	0.008	1.4	0.008	1.4	B	37	0.007	1.4
B	38	0.009	1.5	0.008	1.5	B	38	0.008	1.5
B	39	0.010	1.6	0.009	1.7	B	39	0.008	1.6
B	40	0.010	1.8	0.010	1.8	B	40	0.009	1.8
B	41	0.011	1.9	0.011	1.9	B	41	0.010	1.9
B	42	0.012	2.0	0.011	2.1	B	42	0.011	2.0
C	43	0.013	2.2	0.012	2.2	C	43	0.011	2.2
C	44	0.014	2.3	0.013	2.4	C	44	0.012	2.3
C	45	0.014	2.4	0.014	2.5	C	45	0.013	2.5
C	46	0.015	2.6	0.014	2.6	C	46	0.013	2.6
C	47	0.016	2.7	0.015	2.8	C	47	0.014	2.7
C	48	0.017	2.9	0.016	2.9	C	48	0.015	2.9
C	49	0.018	3.0	0.017	3.1	C	49	0.015	3.0
D	50	0.018	3.1	0.017	3.2	D	50	0.016	3.1
D	51	0.025	4.2	0.023	4.3	D	51	0.021	4.1
D	52	0.031	5.3	0.029	5.3	D	52	0.026	5.1
D	53	0.038	6.4	0.035	6.4	D	53	0.031	6.0
D	54	0.044	7.5	0.040	7.5	D	54	0.036	7.0
E	55	0.051	8.7	0.046	8.6	E	55	0.041	7.9
E	56	0.057	9.8	0.052	9.6	E	56	0.046	8.9
E	57	0.064	10.9	0.058	10.7	E	57	0.050	9.8
E	58	0.070	12.0	0.064	11.8	E	58	0.055	10.8
E	59	0.077	13.1	0.069	12.8	E	59	0.060	11.7
F	60	0.083	14.2	0.075	13.9	F	60	0.065	12.7
F	61	0.090	15.3	0.081	15.0	F	61	0.070	13.7
F	62	0.096	16.4	0.087	16.1	F	62	0.075	14.6
F	63	0.103	17.5	0.093	17.1	F	63	0.080	15.6
F	64	0.109	18.6	0.098	18.2	F	64	0.085	16.5
G	65	0.116	19.7	0.104	19.3	G	65	0.090	17.5
G	66	0.130	22.1	0.117	21.6	G	66	0.101	19.6
G	67	0.144	24.5	0.129	23.9	G	67	0.112	21.8
G	68	0.158	26.8	0.142	26.2	G	68	0.123	23.9
G	69	0.172	29.2	0.154	28.5	G	69	0.134	26.1
H	70	0.186	31.6	0.167	30.8	H	70	0.145	28.2
H	71	0.200	34.0	0.179	33.2	H	71	0.156	30.3
H	72	0.214	36.4	0.192	35.5	H	72	0.167	32.5
H	73	0.228	38.7	0.204	37.8	H	73	0.178	34.6
H	74	0.242	41.1	0.217	40.1	H	74	0.189	36.8
I	75	0.256	43.5	0.229	42.4	I	75	0.200	38.9
I	76	0.270	45.9	0.242	44.7	I	76	0.211	41.1
I	77	0.284	48.3	0.254	47.0	I	77	0.222	43.2
I	78	0.298	50.6	0.267	49.3	I	78	0.233	45.4
I	79	0.312	53.0	0.279	51.7	I	79	0.244	47.5
J	80	0.326	55.4	0.292	54.0	J	80	0.255	49.6
J	81	0.340	57.8	0.304	56.3	J	81	0.266	51.8
J	82	0.354	60.2	0.317	58.6	J	82	0.277	53.9
K	83	0.368	62.5	0.329	60.9	K	83	0.288	56.1
K	84	0.382	64.9	0.342	63.2	K	84	0.299	58.2
K	85	0.396	67.3	0.354	65.5	K	85	0.310	60.4
L	86	0.410	69.7	0.367	67.8	L	86	0.321	62.5
L	87	0.424	72.1	0.379	70.2	L	87	0.332	64.7
L	88	0.438	74.4	0.392	72.5	L	88	0.343	66.8
M	89	0.452	76.8	0.404	74.8	M	89	0.354	69.0
M	90	0.466	79.2	0.417	77.1	M	90	0.365	71.1
M	91	0.480	81.6	0.429	79.4	M	91	0.376	73.2

Secondes par année de différence d'âge, selon la catégorie d'embarcation

Women	Ages	FISA	1x	2-	2x	4+	4-	4x	8+
	27-42	A,B	0,16	0,16	0,14	0,14	0,15	0,14	0,14
	43-59	C,D,E	1,15	1,15	1,00	1,00	1,03	0,96	0,96
	60+	F,G,H,I,J,K,L,M	2,59	2,59	2,26	2,26	2,31	2,15	2,15

Mixed	Ages	FISA	1x	2-	2x	4+	4-	4x	8+
	27-49	A,B,C	na	0,17	0,15	0,15	0,15	0,14	0,14
	50-64	D,E,F	na	1,31	1,19	1,19	1,13	1,07	1,07
	65+	G,H,I,J,K,L,M	na	2,81	2,56	2,56	2,44	2,31	2,31

Men	Ages	FISA	1x	2-	2x	4+	4-	4x	8+
	27-49	A,B,C	0,17	0,17	0,15	0,15	0,14	0,14	0,14
	50-64	D,E,F	1,37	1,37	1,24	1,24	1,17	1,11	1,11
	65+	G,H,I,J,K,L,M	2,94	2,94	2,66	2,66	2,52	2,38	2,38

ANNEXE 8 – OPTIONS EN MATIÈRE DE SYSTÈMES DE PROGRESSION

Le comité organisateur d'une régate doit publier dans la trousse de renseignements de la régate le système de progression qui a été approuvé dans la demande de sanction de régate.

En principe, le système de progression adopté devrait permettre, dans la mesure du possible, aux rameurs les plus rapides, d'avoir l'occasion de participer à la dernière course d'une épreuve.

Ci-dessous sont énumérées des options à envisager, individuellement ou en combinaison, pour les comités organisateurs.

Le comité organisateur peut élaborer son propre système de progression, à condition qu'il soit soumis dans le cadre du processus de sanction, approuvé et publié dans la trousse de renseignements de la régate.

OPTION 1**Épreuves contre la montre**

Pour les règles sur la façon de tenir une épreuve contre la montre, veuillez consulter l'annexe 1 – Règlement relatif aux épreuves contre la montre.

OPTION 2**Meilleurs chronos subséquents**

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

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

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

OPTION 3

Progression simple :

1. La progression simple consiste à avancer les embarcations des manches, aux demi-finales à la finale selon le nombre d'inscriptions et le classement dans la manche.
2. Exemple : pour 18 inscriptions, il y aurait 3 manches de 6 où les 4 premières embarcations de chaque manche se qualifient pour la demi-finale A et B. Les 3 premières embarcations de la demi-finale A et B respectivement se qualifient pour la finale A.

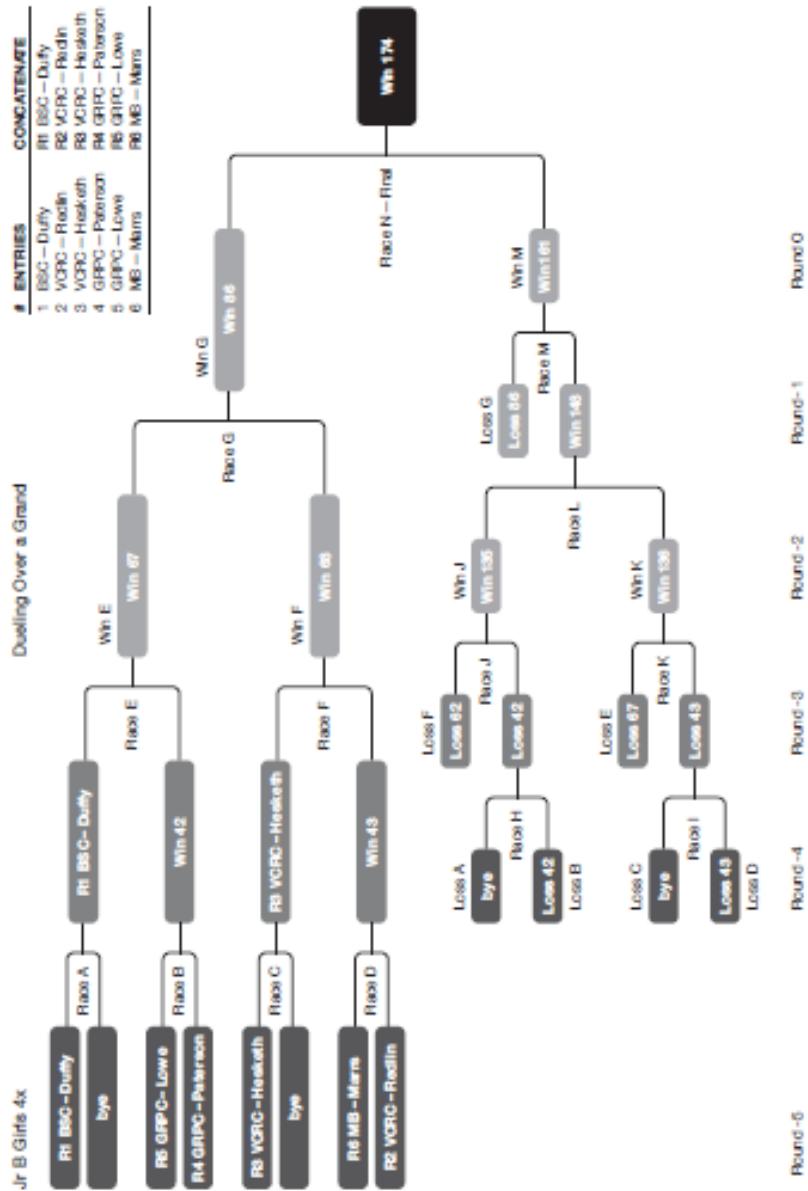
OPTION 4

Régate à deux paliers :

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

4. Se reporter à l'exemple ci-joint d'une régate à deux paliers (Duel racing).

ANNEXE 8A - COURSE À DEUX PALIERS



ANNEXE 8B - EXEMPLES DE CAS OÙ LA COURSE DISTINCTE EST PERMISE**CAS 1**

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

CAS 2

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

CAS 3

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

CAS 4

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