



RÉGLEMENTATION DES COURSES DE BEACH ROWING SPRINTS (SPRINTS D'AVIRON DE PLAGE)

RÉGLEMENTATION PROVISOIRE APPLICABLE JUSQU'AU 31/08/2020

Article 1 - Application

Ces règles s'appliquent aux courses de Beach Rowing Sprints organisées en France sous l'égide de la Fédération Française d'Aviron (FFA), autres que les compétitions internationales inscrites au calendrier de la Fédération Internationale des Sociétés d'Aviron (FISA).

Article 2 - Aviron, bateaux, régates

Une régata de Beach Rowing Sprints (BRS) est une régata dans laquelle tous les rameurs utilisent des bateaux d'aviron de mer (tels que définis dans le code des régates en mer) et dans laquelle les courses incluent un parcours sur la plage et en mer.

Article 3 - Caractéristiques du parcours

Le site de compétition doit garantir des conditions de course équitables pour tous les équipages. Cela nécessite une zone de départ d'une grande largeur permettant à tous les équipages de courir sans interférence. La zone de compétition doit être organisée si possible sur une plage de sable plane, sans pente raide et avec une profondeur d'eau ne dépassant pas les hanches pour le rameur situé à l'étrave du bateau. Elle doit être dépourvue de zone rocheuse ou tout autre obstacle pouvant causer des dommages aux embarcations et aux compétiteurs sur la zone de départ et d'arrivée.

Le parcours doit comprendre une première zone de course sur le sable ; une seconde zone de course en mer ; une troisième zone de course d'arrivée sur le sable.

- La première zone du parcours doit être située sur la plage entre la ligne de départ et le point d'embarquement, sur une distance de 10 à 50 mètres.
- La seconde zone du parcours comprendra, pour chaque couloir, un nombre maximum de 3 bouées alignées. La première bouée est positionnée à environ 85 mètres du bord de l'eau, la seconde bouée à 85 mètres de la première et la troisième bouée à 80 mètres de la précédente. Le nombre de couloirs ainsi prévu dépendra de la nature de la manifestation.
- La troisième zone du parcours doit avoir une distance approximative comprise entre 10 et 50 mètres entre le point de débarquement et la ligne d'arrivée située sur la plage.

Si les conditions sur le site ne permettent pas une course sur le sable durant toute la journée de compétition à cause de la marée, des dispositions particulières de sélection peuvent être prises en remplacement des séries qualificatives, notamment des épreuves contre la montre avec un départ et une arrivée sur l'eau.

Les distances indiquées ci-dessus peuvent varier selon les conditions locales. En particulier, la première bouée doit être positionnée au-delà de la zone de déferlement des vagues. Si le déferlement des vagues dépasse les 40 cm, l'organisateur pourra adapter le parcours en éloignant la première bouée.

Pour des raisons de sécurité, une seule embarcation est autorisée à naviguer dans chaque couloir.

Article 4 - Marques de parcours

- 4.1 Un plan du parcours indiquant l'emplacement de toutes les marques de parcours doit être inclus dans l'avant programme de la régata et les consignes de navigation doivent être données à la réunion d'information.
- 4.2 Pour des raisons de sécurité et de visibilité, les bouées utilisées pour marquer les virements doivent être gonflables ou d'une surface souple ne pouvant pas endommager les bateaux et les équipements. Elles doivent avoir une hauteur d'environ 150 cm chacune. Le diamètre des deux premières bouées doit être d'environ 30 cm. Celui de la bouée la plus éloignée doit être compris entre 50 et 100 cm. La couleur des 3 bouées doit être uniforme dans un même couloir et différente d'un couloir à l'autre.
- 4.3 Le comité d'organisation (CO) doit prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter l'échouage des coques en eaux peu profondes. À ce titre, il peut matérialiser la fin du parcours sur l'eau par une bouée mouillée à proximité de la plage ; bouée que doit toucher le bateau. Dans ce cas, le coureur doit réaliser une partie de son parcours dans l'eau.
- 4.4 Le CO doit veiller tout au long de la compétition que les distances entre chaque bouée soient constantes et assurer la remise en place si nécessaire.
- 4.5 Si le parcours est situé sur une côte où le marnage est important, le CO doit le repositionner régulièrement. Cela peut inclure des portes et des piquets supplémentaires sur la plage pour assurer la sécurité des compétiteurs et l'équité entre les équipages.

Article 5 - Lignes de départ et d'arrivée

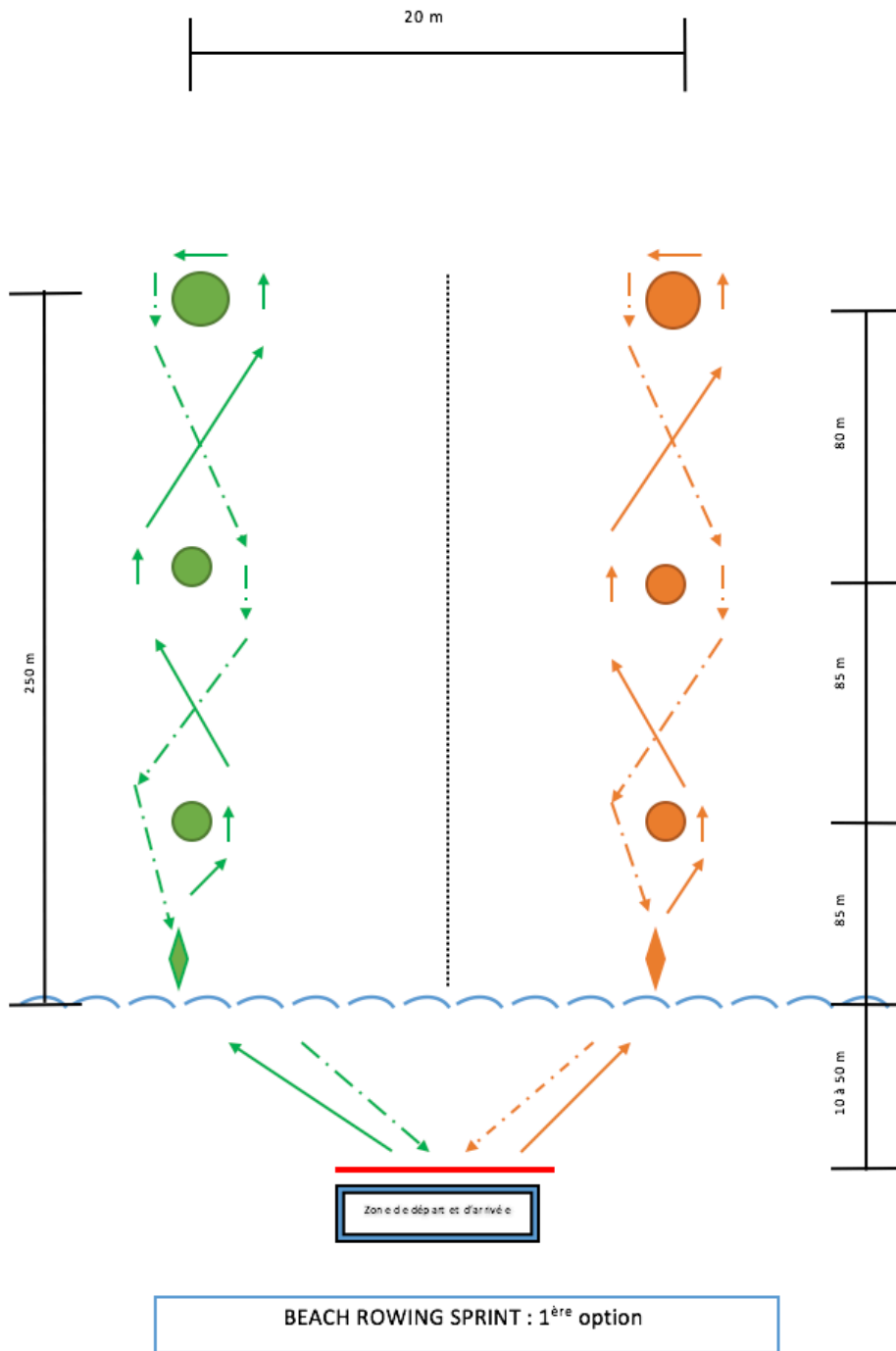
- 5.1 La largeur de la ligne de départ et d'arrivée doit être d'au moins 2 mètres. Lorsque seuls deux couloirs de course sont utilisés, la ligne d'arrivée peut être en « entonnoir ». Quand trois couloirs ou plus sont nécessaires, le parcours doit garantir la même distance de course (une ligne de départ beaucoup plus large et/ou des virages de piquet pourront être aménagés). Pour chaque couloir, le point de débarquement doit être marqué par un drapeau aligné sur les bouées. Les coureurs doivent passer le drapeau du côté défini par le comité d'organisation lors de leur course retour.
- 5.2 La procédure de fin de course doit être l'une des suivantes :
 - Une ligne tracée sur la plage que le coureur de chaque équipage doit franchir.
 - Un ruban tendu que le premier coureur à terminer un duel doit traverser.
 - Un drapeau ou un dispositif similaire par équipage, piqué dans le sable, et qui doit être attrapé par le coureur.
 - Un bouton poussoir ou tout autre dispositif similaire par équipage, qui doit être pressé par le coureur. Ce bouton doit, lorsqu'il est pressé, émettre un signal sonore ou visuel, enregistrant en même temps le temps réalisé.
- 5.3 Le CO détermine la procédure de fin de course. Cette procédure devra être indiquée dans l'avant-programme et précisée lors de la réunion d'information.
- 5.4 Le positionnement de la ligne de départ et de la ligne d'arrivée doit dans la mesure du possible être perpendiculaire au parcours sur l'eau.

Article 6 - Format des courses

Trois options sont possibles. Le CO doit déterminer le format le plus adapté en fonction des caractéristiques du site. Ce format doit être précisé dans l'avant programme et doit être indiqué à la réunion d'information. Il doit être affiché sur le site de compétition. Le même format doit être utilisé pour toutes les épreuves d'une même régata.

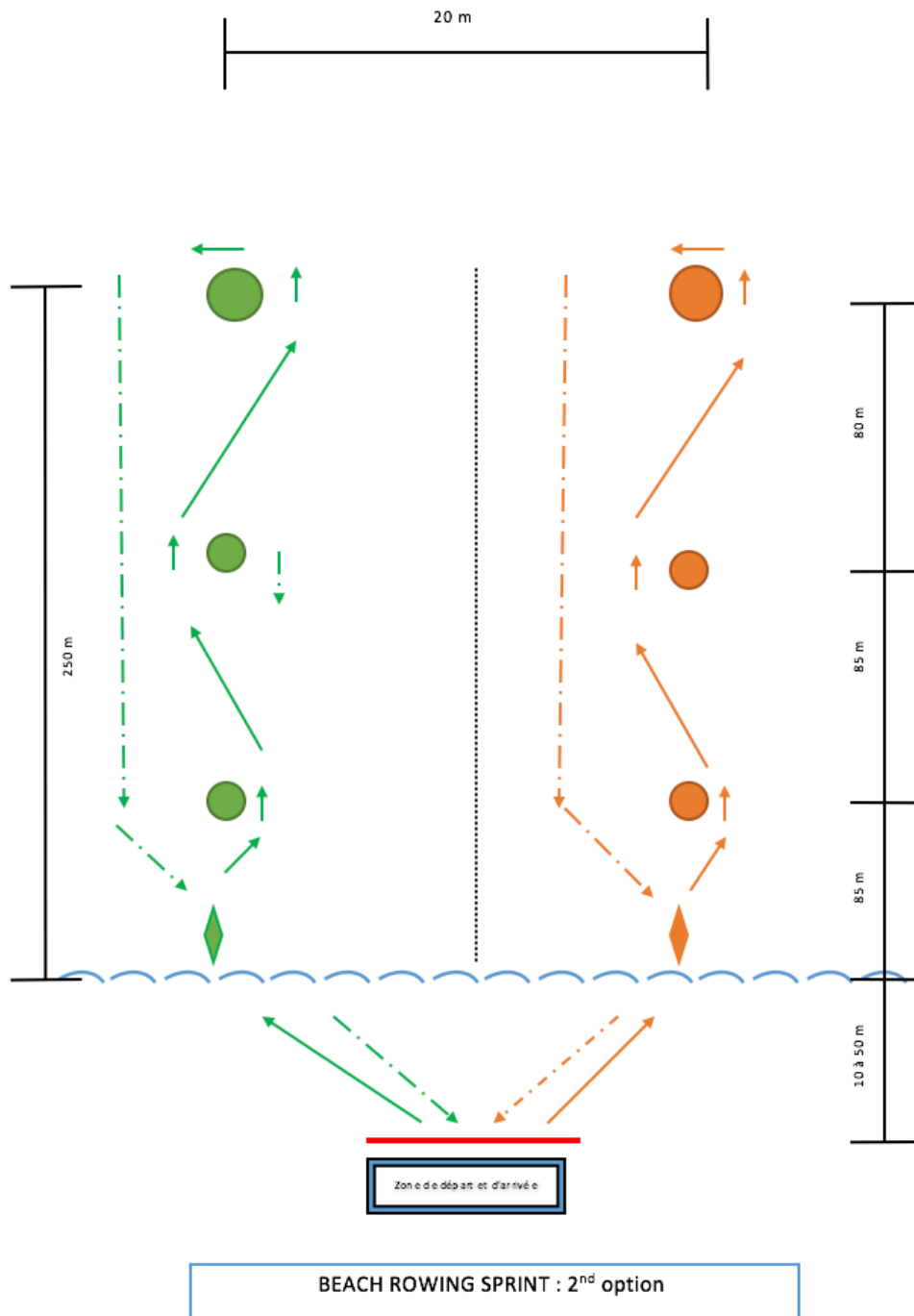
1^{ère} option – « Slalom Aller & Retour »

Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau doit parcourir un slalom entre les trois bouées en respectant le sens imposé et en restant dans le couloir alloué. Le coureur doit débarquer au point prévu à cet effet.



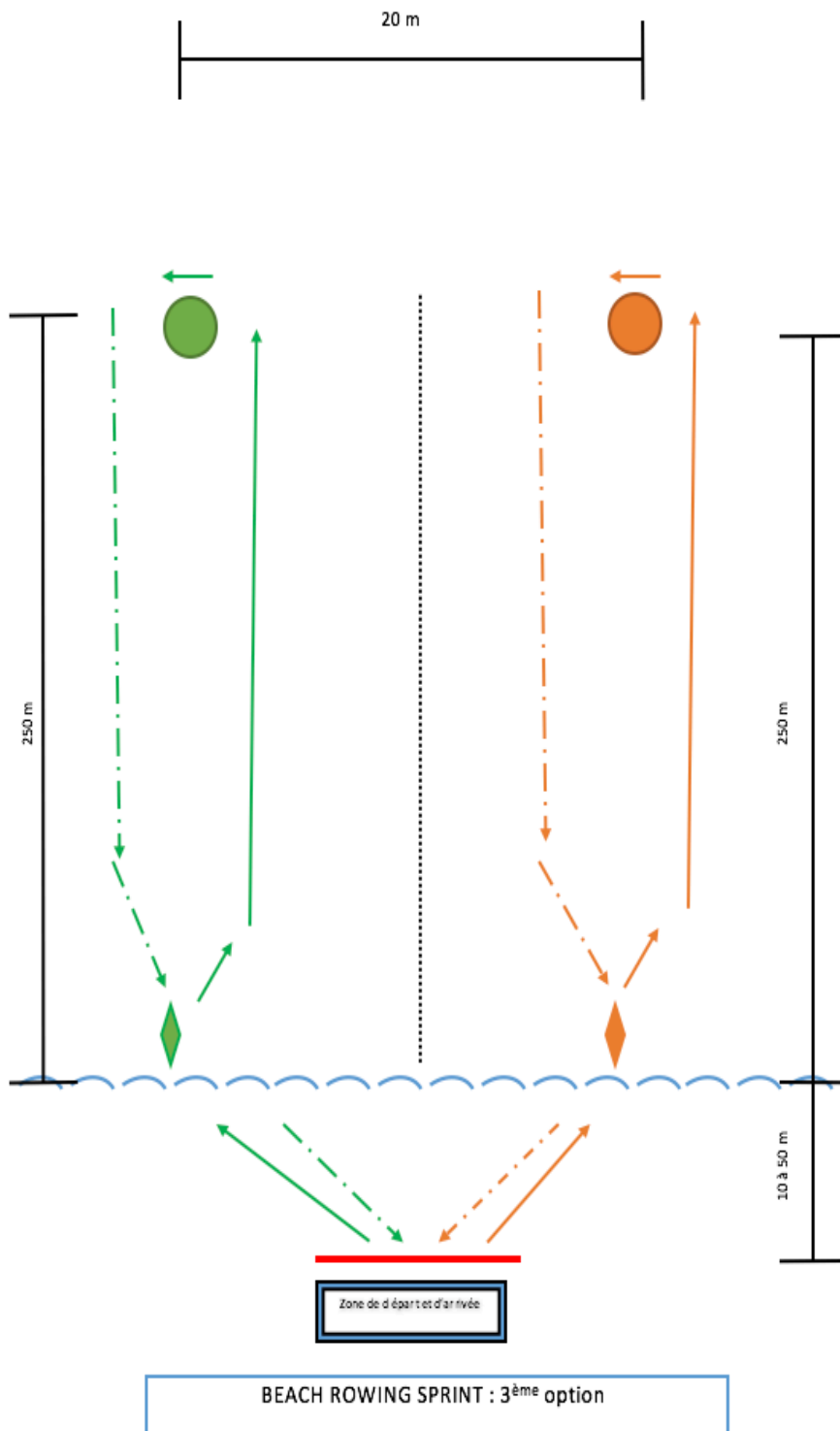
2^e option – « Slalom Aller-Retour en Ligne droite »

Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau doit parcourir un slalom entre les trois bouées en respectant le sens imposé et en restant dans le couloir alloué. Après avoir contourné la dernière bouée, il revient ensuite en ligne droite jusqu'au point de débarquement sur la plage.



3^e option – « Aller & Retour en Ligne droite »

Une fois l'équipage entièrement embarqué, le bateau doit effectuer un aller et retour en ligne droite en allant virer la bouée la plus éloignée, en respectant le sens imposé et en restant dans le couloir alloué.



Article 7 - Nombre de couloirs

La zone des épreuves doit comporter deux couloirs minimum et quatre maximum. Le nombre de couloirs dépend de l'espace disponible sur la plage et sur l'eau, ainsi que du nombre d'équipages inscrits dans chaque épreuve.

Le nombre de couloirs supplémentaire doit être indiqué dans l'avant-programme de la régates et indiqué à la réunion des délégués.

Article 8 - Système de progression FFA

8.1 Le CO définit le système de progression pour les épreuves éliminatoires de BRS selon l'un des formats suivants :

- Parcours contre la montre.
- Plusieurs épreuves éliminatoires, qui peuvent inclure ou non des repêchages.
- Une combinaison d'épreuves chronométrées et d'épreuves éliminatoires respectant le système de progression.

Le système de progression choisi par le CO doit permettre de réduire à huit le nombre d'équipages restant dans la compétition en phase finale.

** À titre exceptionnel, en cas de marnage important, il pourra être décidé de prévoir des épreuves chronométrées éliminatoires avec ou sans course à pied, déterminant les demi-finalistes (4 équipages) ou directement les finalistes (2 équipages).*

8.2 Les huit derniers équipages (phase finale)

À la suite des phases éliminatoires, les huit équipages qualifiés s'affrontent sur un double système de progression comprenant chacun quatre quart-de-finales, deux demi-finales et les finales suivant un programme permettant une récupération d'au moins 10 min pour chaque équipage et sans temps mort entre les courses.

La course pour la 3ème et 4ème place (petite finale) doit être organisée avant la finale. Les autres finales de classement pourront être organisées sur ce modèle.

8.3 Le système de progression doit être présenté dans l'avant programme et confirmé lors de la réunion des délégués.

Article 9 - Le tirage au sort et la détermination des couloirs

9.1 Lorsqu'un système de progression avec des séries éliminatoires ou sous forme d'épreuves chronométrées est prévu, un tirage au sort devra déterminer pour chaque équipage sa série et son couloir.

9.2 Couloirs attribués après des séries éliminatoires ou une épreuve chronométrée :

Les couloirs pour chaque course après une première épreuve chronométrée ou des séries éliminatoires seront déterminés comme suit :

- L'équipage avec le temps le plus rapide du tour précédent choisit son couloir.
- L'autre équipage prend le couloir restant.

Ce choix doit être annoncé au plus tard, 10 minutes avant la course et confirmé par le chef de bord au président du jury. Ce dernier en informe l'autre équipe.

Article 10 - Conditions défavorables

En cas de conditions défavorables ou pouvant porter atteinte à la sécurité des rameurs et des personnes sur site en général, le président du jury en accord avec le directeur de course, peut décider d'annuler ou de reporter les épreuves. Il peut aussi modifier les parcours. Il peut prendre toute décision visant à garantir le bon déroulement des courses.

Article 11 - Le départ

11.1 Le départ

Durant la procédure de départ, les bateaux doivent être maintenus dans l'eau par les membres de l'équipage (sauf en solo) avec l'aide de deux teneurs extérieurs au maximum.

11.2 Les teneurs

Chaque équipage peut bénéficier de deux teneurs. Les teneurs sont désignés par les représentants des équipages. Ils doivent être licenciés dans une structure affiliée à la FFA. Le rôle du teneur est d'aider au départ et à l'arrivée des équipages. Les teneurs de chaque équipage doivent porter une chasuble de couleur vive fournie par l'organisation afin d'être visibles et bien

identifiés. Dans des conditions plus difficiles et à la discrétion du président du jury, le nombre de teneurs pourra être majoré et fourni par l'organisation.

Les teneurs ne peuvent monter à bord du bateau, mais ils peuvent aider les équipiers à s'installer dans le bateau et pousser le bateau pour partir. Au retour du bateau à la plage, les teneurs peuvent « attraper » le bateau afin de ralentir sa progression et ce, y compris avant que le coureur ait débarqué.

- a) Les teneurs doivent garder les pieds au sol à un niveau d'eau ne dépassant pas leurs épaules. Les teneurs doivent respecter les consignes des arbitres.
Les bateaux doivent être alignés le plus précisément possible et placés de manière à ce que leur axe longitudinal soit aligné avec les bouées de leur couloir. Tous les équipiers (à l'exception du coureur) doivent se tenir dans l'eau près de leur bateau et doivent garder les deux pieds au sol jusqu'à ce que le signal de départ soit donné.

Le juge au départ, avec l'avis d'un arbitre aligneur, s'assure que les bateaux sont correctement alignés et prend les mesures nécessaires pour le garantir.

- b) Chaque équipage désigne son membre "coureur" au départ et à l'arrivée. (Le coureur au départ peut être différent du coureur à l'arrivée). Les coureurs doivent se tenir derrière la ligne de départ.

** Un avertissement pourra être donné par un arbitre à un équipage qui ne respecterait pas ces règles.*

Article 12 - La procédure de départ

Le starter peut être assisté d'arbitres placés sous son autorité. La position du starter doit être surélevée afin qu'il puisse avoir une vue dégagée sur la ligne de départ et sur tous les bateaux. Le signal de départ doit être clairement audible et visible par tous les rameurs.

Le starter informe de manière audible les équipages du décompte des minutes jusqu'au départ.

Le juge au départ doit être placé de manière à pouvoir juger la régularité de la procédure de départ. Lorsqu'il le juge nécessaire, le président du jury peut prévoir un arbitre supplémentaire pour assister le juge au départ dans ses fonctions.

Le juge au départ détermine si un équipage a causé un faux départ.

** En cas de faux-départ, un avertissement est donné.*

La procédure de départ doit être la suivante :

- 3"00** Tous les équipiers doivent se tenir dans la zone de départ aux ordres du starter. Le starter peut donner une pénalité à un équipage qui arrive en retard. Il peut entamer la procédure sans appeler les absents.
- 2"45 -1"45** Les équipages sont présentés aux publics par le speaker chargé de l'animation. La présentation terminée, les équipiers prennent leur position de départ.
- 1"00** Le starter annonce « Une minute ! » les teneurs, les équipiers et les bateaux doivent être « prêts » sur l'eau, les coureurs placés derrière la ligne de départ.
- 0"30** Le starter averti les équipages en disant « Trente secondes, tenez-vous prêts ! ». À partir de ce moment, le starter peut lancer la course à tout moment, en fonction des vagues et de tout autre facteur.
- Départ** Pour donner le signal de départ, le starter doit dire « Attention ! » en levant son drapeau rouge au-dessus de sa tête.
Après une pause marquée, le starter donne le signal de départ en abaissant son drapeau rouge d'un mouvement rapide vers le bas. Un signal sonore prolongé est déclenché par un arbitre assistant en même temps.

** Le signal officiel du départ correspond à l'abaissement du drapeau rouge par le starter.*

Article 13 - Faux départ

Un équipage commet un faux départ si le coureur franchit la ligne de départ avant le signal de départ ou si un membre de l'équipage commence à monter à bord de son bateau avant le signal de départ. Seul le juge au départ peut décider si un équipage a fait un faux-départ.

Conséquences d'un faux départ

- a) En cas de faux départ, le juge au départ lève immédiatement son drapeau rouge et le starter arrête la course en agitant son drapeau et en faisant retentir sa cloche jusqu'à ce que tous les équipages se soient arrêtés. Le juge au départ informe le starter de l'équipage qui a causé un faux départ et le starter donne un avertissement à l'équipage.
- b) Un équipage qui reçoit deux avertissements dans la même course est exclu de la compétition.

Article 14 - Responsabilité et obligations des rameurs

- 14.1** Lors des virements, le bateau est autorisé à toucher les bouées avec la coque et/ou les avirons, cependant la quille (carlingue : ligne médiane longitudinal du bateau) doit contourner entièrement chaque bouée et passer du côté prévu par le parcours.
- 14.2** L'équipage qui ne contourne pas correctement une bouée sur le parcours se verra infligé une pénalité de temps de la manière suivante :
- Mauvais virement de la première ou la deuxième bouée : **+ 30 secondes à chaque fois.**
 - Mauvais virement de la troisième bouée : **+ 60 secondes.**
- 14.3** Pour les bateaux barrés, le barreur doit être à bord durant toute la durée de la course sur l'eau. Dans le cas contraire ; l'équipage sera classé comme n'ayant pas terminé le parcours (DNF : Did Not Finish).
- 14.4** Une fois que l'embarcation a atteint la fin du parcours sur l'eau, un membre de l'équipage doit débarquer et courir dans la zone prévue à cet effet jusqu'à la ligne d'arrivée.
- 14.5** Les équipages doivent être attentifs et vigilants aux conditions météorologiques et à l'état de la mer. Ils doivent veiller à ne pas se mettre en danger ainsi qu'à l'intégrité des autres personnes présentes sur le site de la compétition. Un équipage ne respectant pas ces règles élémentaires ou qui ne serait plus en mesure de contrôler son embarcation par imprudence pourrait être pénalisé par un arbitre. Cette pénalité peut aller jusqu'à l'exclusion de la compétition.

Article 15 - Gênes

Un équipage est considéré gênant son adversaire si, par contact direct ou indirect (coque et avirons), il pénalise ce dernier, ou s'il l'oblige à modifier sa route pour éviter tout risque de contact. L'arbitre de parcours est seul habilité à déterminer s'il y a eu gêne ou pas. Dans ce cas, il peut appliquer **une pénalité de temps** à l'équipage fautif. La pénalité est adaptée au préjudice estimé par l'arbitre. L'arbitre peut également choisir d'exclure l'équipage fautif ou choisir d'appliquer toute autre mesure prévue par le code des régates.

Il incombe à chaque équipage de rester dans sa zone de course et veiller à ne pas causer de gêne auprès de ses adversaires.

Dans le cas de séries éliminatoires chronométrées, l'équipage pénalisé par un autre pourra refaire un parcours chronométré avec un temps de repos d'au moins trente minutes.

Article 16 - Arrivée de la course

Le CO détermine quel système est utilisé sur la compétition et en informe les participants. Cette information doit être indiquée dans l'avant programme. Elle doit être relayée lors de la réunion des délégués.

Un drapeau est installé en face de chaque parcours sur l'eau. Ces derniers sont tous à égale distance de la ligne d'arrivée. Les coureurs doivent contourner dans le sens prévu par le comité d'organisation leur drapeau avant de franchir la ligne d'arrivée. Dans le cas contraire, une **pénalité de 5 secondes** sanctionne l'équipage.

L'arrivée de la course d'une équipe correspond au moment où le coureur franchit la ligne d'arrivée et/ou réalise l'action requise pour marquer l'arrivée de la course.

Article 17 - Ex-aequo

À l'exception des courses chronométrées, si deux équipages terminent ex-aequo sur toute autre course qu'une finale, ils doivent se départager en recourant la course dans les 10 minutes suivant leur arrivée. Si, à l'issue de cette seconde course, les deux équipages finissent de nouveau ex-aequo, la course sera recourue après une pause de 15 minutes. Cette disposition est répétée tant que les deux équipages demeurent ex-aequo.

Si deux équipages arrivent ex-aequo lors d'une finale, ils sont classés à égalité, et le classement suivant est laissé vide (ex. si deux équipages sont premiers ex-aequo, il n'y aura pas d'équipage classé second).

Dans le cas de parcours contre la montre servant à qualifier un nombre prédéfini de concurrents à des manches suivantes, si le dernier qualifié est ex-aequo avec un ou plusieurs autres au temps, ils devront se départager en recourant une ou plusieurs courses 10 minutes après la fin des courses du parcours contre la montre.

Article 18 - Composition du jury

Le jury sera composé de 7 membres minimum :

- Président du Jury.
- Starter & Arbitre de parcours.
- Juge au départ / Juge à l'arrivée.
- Juge de ligne (1 par couloir).
- Juge au virement (1 par couloir).
- Membres de la commission de contrôle (1 par couloir).

Certains membres du Jury peuvent endosser des fonctions doubles (ex. : Juge au Départ / Juge à l'Arrivée). Il doit y avoir à minima un arbitre pour juger le virement des bouées n°3. Des arbitres supplémentaires peuvent être mobilisés dans le cas de manches avec plus de deux concurrents. Dans tous les cas, le nombre d'arbitre doit être adapté au nombre d'équipages engagés.

Dans le cas où une compétition a de nombreux engagés nécessitant plus de deux couloirs, le nombre de membres du jury peut être augmenté en conséquence.

Article 19 - Pénalités

Le jury impose les sanctions appropriées en cas d'infraction aux règles. Les sanctions prises par le jury sont les suivantes :

- Réprimande (pas d'impacts).
- Pénalité de temps (conformément aux articles 14, 15 et 16 et lorsqu'un arbitre le juge approprié).
- 1 avertissement (Il s'applique à une course).
- L'équipage recevant 2 avertissements dans une même course est disqualifié.
- Disqualification (exclusion de toutes les épreuves de la compétition concernée).

Article 20 - Commission de contrôle

En plus de ses autres tâches, la commission de contrôle lors des compétitions de BRS vérifie l'affichage correct des numéros d'immatriculation attribuée par la FFA au bateau, s'assure de la conformité de la jauge, contrôle l'identité des équipiers et veillera au respect de l'article 3 du chapitre 4 du code des régates mer concernant l'équipement des rameurs.

Article 21 - Le starter et le juge au départ

Le starter et le juge au départ doivent être installés en position surélevée en amont sur la plage sur un podium ou une plateforme pour bénéficier d'une vue dégagée sur la ligne de départ/d'arrivée et sur le champ de course. Ils doivent être clairement vus par tous les équipages.

Le juge au départ détermine si un équipage est à l'origine d'un faux départ et, le cas échéant, suit la procédure décrite à l'article 13.

Article 22 - Les arbitres

Le Président du Jury, en accord avec le CO, détermine le nombre d'arbitres nécessaire pour superviser chaque course. Lorsqu'il y a plus d'un arbitre exerçant les mêmes fonctions mais sur des zones différentes du champ de course, ces derniers doivent avoir des statuts équivalents. Pour une régates de BRS, le Starter peut faire office d'Arbitre de Parcours. Dans ce cas, il est à terre, en hauteur, de manière à voir l'intégralité du parcours sur l'eau et à terre. L'Arbitre de Parcours a une voix prépondérante sur le Juge de ligne et le Juge de virement de marque. Il ne peut pas forcément communiquer avec les équipages durant la course, mais peut prendre des décisions à partir de ses observations corroborées ou pas par les observations des Juges de ligne et de virement de marque. Les juges de ligne doivent être positionnés en hauteur face à la ligne d'eau qu'ils observent.

L'Arbitre de Parcours doit s'assurer du déroulement normal de la course et de la sécurité des participants. Il doit veiller notamment à ce qu'aucun équipage ne tire avantage ou ne souffre d'aucun désavantage tout au long de la course. L'arbitre de Parcours ne doit pas donner de consigne de trajectoire aux rameurs.

Lorsque cela est nécessaire, l'Arbitre de Parcours peut arrêter la course, attribuer des pénalités et faire recourir la course. Si une course doit être recourue, et que cela est impossible, par suite d'une défaillance matérielle par exemple, l'Arbitre de parcours détermine un nouvel horaire de course en accord avec le Président du Jury. Les équipages sont informés des décisions prises.

Lorsque l'Arbitre de parcours juge qu'un équipage a subi une gêne, mais que cette dernière n'interfère en rien dans sa performance, et n'a pas d'impact significatif sur la régates, il peut décider de ne pas intervenir, ou au contraire, prendre toute disposition qui lui semblerait adaptée.

Les juges de lignes doivent s'assurer que les embarcations restent dans leur couloir lors de la procédure de départ, et doivent indiquer au Juge au Départ tout manquement. Ils lèvent un drapeau rouge pour signaler toute faute au Juge au Départ (cf. Article 13).

Le juge de virement de bouée doit être positionné sur l'eau au-delà de la troisième bouée à virer. Il doit veiller à ce que tous les équipages virent correctement la troisième bouée. Après le virement de chaque équipage, il communique par signal visuel avec l'Arbitre de parcours en levant un drapeau :

- Blanc, il indique à l'Arbitre de Parcours que l'équipage a correctement viré la troisième bouée.
- Rouge, il indique à l'Arbitre de parcours que l'équipage n'a pas viré correctement la troisième bouée.

Le juge de virement doit également lever son drapeau rouge s'il considère qu'un autre problème est survenu, ce qui inclut la gêne d'un équipage par un autre. Il doit, aussitôt la course terminée, informer l'Arbitre de Parcours, des faits qui l'ont poussé à lever le drapeau rouge. Le Juge d'Arrivée ne doit donner aucun résultat tant que l'Arbitre de Parcours n'a pas statué sur la remarque du Juge au virement et validé la course.

Article 23 - Juges à l'arrivée

Le juge à l'arrivée détermine l'ordre dans lequel les coureurs de chaque équipage terminent la course. Il atteste que la course s'est déroulée correctement. Il est responsable de la validation des résultats.