



RÈGLEMENT

RÈGLES GÉNÉRALE	3
Droit de participation	4
Modalités d'inscription.....	4
Catégories d'âges	4
Barreur	4
Catégories de bateaux	4
Matériels autorisés et identification	5
Distance de course	5
Format de Compétition	5
Récompenses.....	6
Prize Money.....	6
Calcul des points pour le Challenge Prince Albert II.....	6
Réunion des Délégués et des Chefs de bord	7
Principes généraux de sécurité	7
Procédure de départ.....	7
Déroulement des courses	7
Directeur de course	7
Composition du Jury.....	8
Prévention médicale.....	9
Prévention du dopage	9
ANNEXE 1	10
Des normes et de la sécurité des embarcations	11
De l'identification des embarcations	12
ANNEXE 2	13
Obligations des participants	14
Obligations du Chef de bord	14
Sens de circulation et collisions.....	15
ANNEXE 3	16
A l'embarquement	17
Au départ.....	17
La procédure de départ	17
Faux départ.....	19
Règles de navigation	19
Pénalités.....	20



RÈGLES GÉNÉRALES



Droit de participation

La course est ouverte aux équipages de clubs.

Les équipages mixtes entre plusieurs clubs sont autorisés. Les participants des équipages mixtes ne représenteront cependant qu'un seul club, préalablement choisi par eux au moment de leur inscription.

Modalités d'inscription

La période d'inscription s'étend du 09/09/2019 au 16/11/2019.

Les inscriptions se font sur la base du premier arrivé, premier servi, dans la limite des places disponibles.

Il est possible de modifier jusqu'à 50% de la composition d'une embarcation de la clôture des inscriptions jusqu'à la réunion des Délégués et des Chefs de bord qui se tiendra la veille des séries qualificatives, le jeudi à 18h30.

Catégories d'âges

Senior.

Master :

A. Au moins 40 ans ou plus

B. Au moins 50 ans ou plus

C. Au moins 60 ans ou plus

Etant entendu que les rameurs doivent avoir l'âge minimum requis au moment de la compétition.

L'âge minimum de participation est fixé à 16 ans.

Barreur

Les barreurs doivent être âgés d'au moins 16 ans.

Un barreur masculin peut barrer un équipage féminin et inversement.

Catégories de bateaux

Femmes :

Solo (CW1x)

Double (CW2x)

Quatre barré (CW4X+)

Hommes :

Solo (CM1x)

Double (CM2x)

Quatre barré (CM4X+)

Mixte : équipage composé à 50% de femmes et 50% d'hommes, hors barreur.

Double (CMix2X)

Quatre barré (CMix4X+)



Matériels autorisés et identification

S'agissant du matériel autorisé, des normes en vigueur et de l'identification des embarcations, se référer à l'annexe 1 : « Matériel autorisé et normes en vigueur ».

Le Jury peut, à sa discrétion, refuser l'embarquement d'un équipage s'il estime que le bateau ne remplit pas les conditions de sécurité minimum où les normes d'identification définies dans l'annexe précitée.

En tout état de cause, aucun équipage ne pourra utiliser de substances ou produits capables de modifier ou d'améliorer les performances de son embarcation, sous peine de disqualification.

Distance de course

Les courses qualificatives, courses préliminaires et finales B se courent sur une distance de 4km.

Les finales A se courent sur une distance de 6km.

Le Président du Jury, en accord avec le Comité d'Organisation, se réserve le droit de modifier ou de revoir la distance de course en fonction des conditions extérieures.

Format de Compétition

Les séries qualificatives se déroulent à 20 embarcations. Le nombre d'embarcation peut varier en fonction des inscriptions.

Les finales se courent à un maximum de 20 embarcations.

Courses qualificatives :

Des courses qualificatives sont organisées dans chacune des catégories où le nombre d'embarcations inscrites dépasse 20 bateaux.

Ces courses se déroulent le vendredi.

Courses préliminaires :

Des courses préliminaires sont organisées dans les catégories où moins de 20 embarcations sont inscrites.

Ces courses se déroulent le vendredi et sont obligatoires.

Courses finales :

Les 10 premiers de chaque série qualificative sont qualifiés pour la Finale A.

Les autres sont qualifiés en Finale B.



Dans le cas où il y aurait plus de deux séries qualificatives, le Comité d'Organisation se réserve le droit de modifier les règles de qualification qui seront alors communiquées lors des Réunions des Délégués et Chefs de bord.

Dans le cas où les catégories comptent plus de 40 inscrits, les participants n'entrant pas dans les 40 premiers ne pourront pas courir en phase finale.

Récompenses

Des récompenses sont remises aux 3 premiers de chaque catégorie sénior.

Une récompense sera remise au premier de chaque autre catégorie.

Prize Money

Les Prize Money sont remis aux 5 premiers équipages des catégories séniores suivantes :

- Solo (CW1x/CM1x)
- Double (CW2x/CM2x)
- Quatre barré (CW4x+/CM4x+)
- Double mixte (CMix2X)

La répartition des Prize Money se fait de la façon suivante :

- 1^{er} : 500€ par équipier ;
- 2nd : 400€ par équipier ;
- 3^{ème} : 300€ par équipier ;
- 4^{ème} : 200€ par équipier ;
- 5^{ème} : 100€ par équipier.

Exemple : le CM4x+ remporte 500€ par équipier, soit un total de 2.500€.

Calcul des points pour le Challenge Prince Albert II

Le challenge Prince Albert II est décerné au club qui remportera le plus de points à l'issue de la compétition.

En fonction de leur classement en finale A, les équipages remporteront les points suivants :

- 1^{er} : 25 points ;
- 2^{ème} : 10 points ;
- 3^{ème} : 5 points.



Réunion des Délégués et des Chefs de bord

Une réunion est organisée par le Comité d'Organisation, sous la direction du Président de Jury la veille de chaque journée de courses. Des informations générales, météorologiques et relatives au déroulé des courses sont communiquées aux Chefs de bord et Délégués présents. La participation d'un représentant par embarcation est obligatoire.

Celles-ci se déroulent à :

18h30, le jeudi, veille des séries qualificatives.

18h00, le vendredi, veille des phases finales.

Principes généraux de sécurité

S'agissant des principes généraux de sécurité, se référer à l'annexe 2 : « Principes généraux de sécurité ».

Procédure de départ

S'agissant de la procédure de départ et tous les éléments s'y rapportant, se référer à l'annexe 3 : « Déroulement des courses ».

Déroulement des courses

S'agissant du déroulement des courses et des éléments s'y rapportant, se référer à l'annexe 3 : « Déroulement des courses ».

Directeur de course

Le Directeur de course :

- Est l'interlocuteur unique des autorités maritimes pour transmettre et recevoir des informations ;
- Autorise le départ ou l'annulation des épreuves ;
- S'assure que tous les dispositifs de secours sont opérationnels ;
- Est en relation permanente avec le Président du Jury ;
- Intervient si les conditions de compétition sont défavorables en matière de sécurité.



Composition du Jury

Un Jury veille à ce que les régates se déroulent conformément au présent code des régates. Il est présent une heure avant le début de la réunion d'information jusqu'à la signature du procès-verbal de la régata.

1) Collaboration avec le Comité d'Organisation

Le bon déroulement d'une régata requiert une étroite collaboration entre le Comité d'Organisation et le Jury.

2) Composition du Jury et missions

Le Jury se compose de membres du corps arbitral pouvant occuper les fonctions de :

- Président de Jury : est responsable de l'arbitrage et veille au bon déroulement de la régata. Il est titulaire d'un titre d'arbitre national. Il donne une affectation aux membres du Jury dont il supervise l'activité. Il assure la coordination avec le Comité d'Organisation. Il établit le procès-verbal de la régata. Il ne peut exercer aucune autre fonction dans le cadre de la régata.

- Membre du bureau du Jury : Le Président du Jury désigne deux arbitres qui composent avec lui le bureau du Jury. Le bureau du Jury se prononce sur les éventuelles réclamations déposées par les associations. Les Arbitres ne pouvant être juges et parties dans une réclamation, le Président désigne deux suppléants au moment du dépôt de la réclamation.

- Commission de contrôle : a pour mission de mener les contrôles concernant les compétiteurs et le matériel. Un des membres de cette commission en assure la direction. Les contrôles sont menés de manière aléatoire et portent notamment sur :

- L'identité des compétiteurs ;
- Le poids des barreaux et bateaux ;
- Le matériel utilisé ;
- La tenue des compétiteurs.

- Starter : le Starter donne le départ.

- Juges départ : décident de la régularité du départ.

- Arbitres de parcours : sont les responsables du parcours ou de la partie de parcours qui leur est confiée. Ils veillent à la régularité de la course ou de la partie de la course dite "zone de compétence" dont ils ont la charge ainsi qu'à la sécurité des compétiteurs.

- Commissaires de virage : contrôlent la régularité des passages des concurrents aux marques de parcours.

- Juge d'arrivée : établit le classement et s'assure que la course s'est déroulée correctement.



Plusieurs fonctions pourront être tenues par la même personne ou plusieurs personnes pourront tenir une même fonction. Selon la configuration du parcours, le ou les arbitres de parcours peuvent être à « postes fixes ».

Prévention médicale

Le Comité d'Organisation prévoit la présence d'une équipe médicale capable d'assurer les premiers soins pour tout problème qui surviendrait dans le cadre du Challenge Prince Albert II.

Prévention du dopage

Les participants s'engagent à respecter le Code Mondial Antidopage émit par l'Agence Mondiale Antidopage (AMA) et ne pas avoir recours aux substances, produits et méthodes prohibés figurant sur la liste émise par l'AMA.

Le Comité d'Organisation s'engage à faciliter toutes mesures nécessaires à la réalisation de contrôles antidopage inopinés sur les participants, à la demande du Comité Monégasque Antidopage, reconnu Agence Nationale Antidopage à Monaco.



ANNEXE 1

Matériel autorisé et normes en vigueur



Des normes et de la sécurité des embarcations

Les bateaux d'aviron de mer autorisés à courir à la régata Challenge Prince Albert II doivent satisfaire aux exigences suivantes :

	Longueur maximum (m)	Poids minimum (kg)	Largueur minimum (m)
C1X	6.00	35	0.75
C2X	7.50	60	1.0
C4X+	10.70	140	1.3

Tous les rameurs doivent être alignés dans l'axe du bateau. S'agissant des bateaux barrés, le barreur doit être placé à la poupe, dans le sens de navigation, face aux rameurs.

Les bateaux d'aviron de mer doivent être construits avec trois compartiments étanches, accessibles par des trappes étanches.

Les bateaux doivent être auto-videurs.

Tout ballast doit être solidement fixé à la structure du bateau.

Les bateaux doivent satisfaire aux normes internationales de flottabilité et chaque embarcation doit être équipée :

- De gilets de sauvetage répondant aux normes internationales pour chacun des membres de l'équipage. A bord, les barreurs doivent porter en permanence leur gilet de sauvetage ;
- D'un anneau de remorquage situé à environ 100 mm au-dessus de la ligne de flottaison ainsi que d'une corde de 15m. L'anneau de remorquage et la corde doivent être suffisamment résistants pour permettre le remorquage en toute sécurité du bateau et de ses membres d'équipage dans le vent et la mer formée. Le bout de la corde doit être à portée de main d'un rameur afin de le lancer au bateau de sauvetage si nécessaire.

Le Jury peut, à sa discrétion, refuser l'embarquement d'un équipage s'il estime que le bateau ne remplit pas les conditions minimales de sécurité.

Toutefois, le Comité d'Organisation se réserve le droit d'autoriser des bateaux dont le design diffère de ces normes à prendre le départ de ses courses. La décision sera prise collégalement par le Directeur de Course, le Président de Jury et le Président de l'Organisation. Toute demande devra être soumise au moment de l'inscription de l'équipage.



De l'identification des embarcations

Chaque embarcation utilisée dans le cadre du Challenge Prince Albert II doit être préalablement identifiée (numéro d'immatriculation national) par les clubs ou les fabricants auxquels ils appartiennent. Il est de la responsabilité des équipages de s'assurer que les embarcations utilisées portent bien un numéro.

Pour les bateaux n'ayant aucune identification, le Comité d'Organisation fournira un numéro qui sera conservé pendant toute la durée de la compétition, indifféremment des équipages qui rameront à son bord.



ANNEXE 2

Principes généraux de sécurité



Les informations spécifiques relatives à la sécurité seront communiquées lors des Réunions des Délégués et Chefs de bord.

Obligations des participants

D'une manière générale, les participants (rameurs et barreurs) doivent :

- Être capables de naviguer et de maîtriser leur embarcation en tous types de conditions, dès lors que le Directeur de course valide l'ouverture du bassin ;
- Jauger leur capacité et se sentir en mesure de faire face aux conditions ;
- Renoncer au départ s'il(s) juge(nt) ne pas être capable(s) de faire face aux conditions de course ;
- Connaître et respecter les règles maritimes locales ;
- Disposer chacun d'un gilet de sauvetage et le maintenir à portée de main. Les barreurs doivent porter un gilet de sauvetage à tout moment sur l'eau ;
- Savoir quoi faire en cas de submersion de bateau ou en cas de remorquage.

Obligations du Chef de bord

Chaque embarcation désignera, parmi son équipage, un "Chef de bord". Celui-ci sera notifié au Comité d'Organisation par écrit au moment de l'enregistrement de l'équipage. Tout équipage pour lequel le chef de bord n'est pas désigné ne sera pas autorisé à aller sur l'eau

Le Chef de bord est responsable :

Avant chaque sortie :

- De prendre la responsabilité d'évaluer les risques et la capacité de son équipage à faire face aux conditions prévalentes et prévisionnelles ;
- De se familiariser avec la météo et les conditions prévues ;
- De se rendre au bureau de la Commission de contrôle avant chaque mise à l'eau en période de compétition ;
- De vérifier l'état du bateau et de l'équipement de sécurité à son bord.

Lors de la sortie :

- De s'assurer que l'équipage respecte toutes les règles de navigation et de sécurité ;
- De s'assurer, en cas de nécessité, que tous les membres de l'équipage portent leur gilet de sauvetage ;
- De prendre les décisions nécessaires pour la sécurité de l'équipage si le temps se détériore;
- De surveiller tous changements dans les conditions météorologiques ou l'état de la mer qui pourraient affecter la sécurité de l'équipage.



Après la sortie et dès l'arrivée au ponton de débarquement :
- De signer la feuille d'émargement attestant du retour à terre de l'équipage.

Sens de circulation et collisions

En période d'entraînement et de compétition, les embarcations sont tenues de respecter le bassin et le sens de navigation prévus par le Comité d'Organisation.

Tout manquement pourra faire l'objet d'une élimination directe.

En outre, si deux bateaux sont sur une trajectoire de collision potentielle, les deux bateaux doivent se déplacer sur leur tribord pour se laisser la place de se croiser.

Chaque équipage qui n'a pas émargé (embarquement/ débarquement) est disqualifié.



ANNEXE 3

Déroulement des courses



A l'embarquement

Préalablement à l'embarquement de l'équipage et dans un délai compris entre 1h et 20 minutes avant l'heure de départ de sa course, le Chef de bord doit se rendre au bureau de la Commission de Contrôle pour accomplir les actions suivantes :

- Vérifier la bonne composition de son équipage (noms et places des coéquipiers),
- Ajouter le numéro de son embarcation,
- Signer la feuille d'émargement autorisant son embarcation à prendre la mer.

La Commission de contrôle remet alors au Chef de bord un bracelet attestant de l'accomplissement des formalités et portant le numéro de l'embarcation utilisée.

Sur le ponton d'embarquement un membre de la Commission de contrôle vérifie, en plus des contrôles habituels, que le numéro noté sur le bracelet correspond au numéro inscrit sur l'embarcation utilisée.

Si ces numéros ne coïncident pas, l'embarquement est refusé à l'équipage.

Au départ

La ligne de départ est matérialisée entre deux bouées. La distance entre ces deux bouées est d'environ 200m et peut varier en fonction des conditions météorologiques et du bassin.

Le Starter peut commencer la procédure de départ même si tous les bateaux engagés dans la course ne sont pas présents.

La procédure de départ

Le positionnement sur la ligne de départ

Chaque bateau est libre de trouver sa propre position sur la ligne de départ mais il est de la responsabilité de chaque équipage de s'assurer qu'il n'interfère pas avec d'autres bateaux.

Lorsqu'une telle interférence se produit ou risque de se produire, chaque équipage concerné doit prendre les mesures appropriées pour l'éviter. En tout état de cause, les équipages sont tenus de respecter les consignes des Arbitres.

Le Starter peut être assisté par d'autres Arbitres sous l'autorité du Président de Jury. Le Starter est placé approximativement à 50 mètres derrière le centre de la ligne du départ.

Les « Juges de départ » sont positionnés aux extrémités de la ligne du départ et sont responsables d'identifier les bateaux en position de faux départ.



La procédure de départ

Il incombe à chaque équipage de s'assurer que la proue de son embarcation se trouve en amont de la ligne de départ au moment où le signal de départ est donné.

Il n'y aura pas d'instructions données aux équipages concernant l'alignement à moins que les Juges de départ considèrent que trop de bateaux sont sur la ligne de départ et que la course ne peut pas être lancée de manière sûre et/ou équitable.

-Trois minutes avant le départ, le Starter doit simultanément :

Hisser trois boules (chaque boule doit être d'au moins 50 cm de diamètre, rouge avec une croix blanche) ; et tirer 3 sons distincts, clairs et courts quand la troisième boule a été hissée.

-Deux minutes avant l'heure de départ, le Starter doit simultanément :

Abaisser une des trois boules surélevées ; et sonner deux sons distincts, clairs et courts.

-Une minute avant le départ, le Starter doit simultanément :

Abaisser l'une des deux boules restantes, et sonner un son clair et court.

-À l'heure exacte du départ, le starter donne le signal de départ en simultanément :

Abaisant la boule restante ; et tirant un son continu pendant plusieurs secondes.

Etant précisé que, au moment de la séquence de départ (annonce des 3 minutes, 2 minutes, 1 minutes, départ) les annonces sonores prévalent sur le mouvement des boules de signalisation.

Tableau récapitulatif de la séquence de départ :

Time	Visual signals	Audio signals
-3 minutes		 3 short blasts of hooter
-2 minutes		 2 short blasts of hooter
-1 minutes		 1 short blast of hooter
START	 drops	 LONG Long blast of hooter
Mass false start	 Waving	 x repeated Repeated short blasts of hooter



Le Starter peut, à sa seule discrétion et pour toute raison qu'il trouverait nécessaire, retarder le départ. Le retard éventuel est alors communiqué à l'ensemble des participants dans toute la mesure du possible.

Faux départ

Un équipage commet un faux départ dès lors qu'une partie quelconque de son équipage, bateau ou équipement franchi la ligne de départ dans le délais compris entre l'annonce de la dernière minute précédant le départ et le départ de la course.

En cas de faux départ individuel ou dans un maximum de quatre bateaux : le(s) bateau(x) fautif(s) est (sont) informé(s) de sa (leur) pénalité(s) pendant la course. Il(s) est (sont) notifié(s), au plus tard, au franchissement de la première bouée du parcours.

La pénalité attribuée à(aux) l'équipage(s) fautif(s) est de 2 minutes ajoutées au temps final de (des) l'embarcation(s).

En cas de faux départ massif groupé (5 bateaux ou plus) : la course est arrêtée. L'Arbitre de parcours appelle les équipages à s'aligner et une nouvelle procédure de départ est donnée. Aucune pénalité n'est attribuée aux équipages responsables d'un faux départ massif.

Si un nouveau faux départ venait à se produire lors de la seconde procédure de départ, le (les) embarcation(s) fautive(s) seront disqualifiée(s) de la course. Il(s) sera (seront) notifié(s), au plus tard, au franchissement de la première bouée du parcours.

Toute embarcation disqualifiée est exclue de la compétition.

Règles de navigation

Sur les longs bords

Chaque bateau est libre de choisir son cap de navigation, en s'assurant qu'il n'interfère pas avec les autres bateaux.

Dès lors que deux bateaux sont engagés (au minimum, la poupe de l'un est au niveau de la proue de l'autre), l'avantage est donné au bateau qui devance l'autre.

Les rameurs, et les barreurs, peuvent s'interpeller pour éviter toute collision ou interférence. Toute collision entre deux ou plusieurs embarcations est considérée comme « fait de course » et n'est pas sanctionnée par une pénalité. En outre, aucun fait de course ne peut faire l'objet de réclamation auprès du Président du Jury.

Au franchissement des bouées

L'avantage est systématiquement donné au bateau qui devance l'autre dès lors que ceux-ci sont engagés (au minimum, la poupe de l'un est au niveau de la proue de l'autre).



Quand deux, ou plusieurs, bateaux se suivent, sans qu'ils soient engagés (la poupe de l'un n'est pas au niveau de la proue de l'autre), chaque équipage est libre de suivre son cap mais il est de la responsabilité de chaque équipage de s'assurer qu'il n'interfère pas avec les autres bateaux.

Toute collision entre deux ou plusieurs embarcations est considérée comme « fait de course » et n'est pas sanctionnée par une pénalité. En outre, aucun fait de course ne peut faire l'objet de réclamation auprès du Président du Jury.

Collisions

En cas de collision et/ou d'interférences (entre bateaux ou rames), les équipages doivent coopérer afin de s'extirper.

Toute collision entre deux ou plusieurs embarcations est considérée comme « fait de course » et n'est pas sanctionnée par une pénalité. En outre, aucun fait de course ne peut faire l'objet de réclamation auprès du Président du Jury.

Dépassement

Il est de la responsabilité de l'équipage dépassant de ne pas interférer avec l'équipage dépassé. L'équipage dépassé ne doit pas volontairement entraver le dépassant pendant la manœuvre.

Fin de la course

Un équipage a terminé la course lorsque la proue de son bateau franchit la ligne d'arrivée, matérialisée entre les deux bouées préalablement identifiées. Chaque arrivée est signalée par un coup de klaxon délivré par le Juge d'arrivée.

Pour figurer au classement final, tout équipage doit respecter le tracé de la course défini par le Comité d'Organisation en franchissant toutes les bouées matérialisées et franchir la ligne d'arrivée.

Pénalités

Seules les pénalités relatives aux faux départs sont sanctionnées et signalées aux embarcations fautives suivant les modalités définies précédemment.

Tout autre altercation survenant entre deux ou plusieurs embarcations est considérée comme « fait de course » et n'est pas sanctionnée par les Arbitres.

En outre, s'agissant des « faits de course », aucun recours n'est recevable par le Président du Jury.

Egalité



En cas d'égalité entre deux ou plusieurs embarcations lors des courses qualificatives, et si les conditions le permettent, les embarcations concernées progressent au tour suivant de la compétition.

Si les conditions ne le permettent pas, le Président du Jury et le Directeur de course, en présence des Chefs de bords concernés, effectuent un tirage au sort pour déterminer lequel de ces équipages continue au tour suivant.

En cas d'égalité entre deux ou plusieurs embarcations lors des phases finales, les équipages occupent la même place au classement final. La place suivante est laissée vacante.

La répartition des « Prize money » se fait suivant le même principe.

Responsabilité des rameurs

Afin de garantir le bon déroulement des courses, chacun des participants est tenu de prendre connaissance et de respecter les règles de navigation décrites ci-dessus.

