CHALLENGE PRINCE ALBERT II

Monaco

RÈGLEMENT 2026

RÈGLES GENERALES *3*
Droit de participation 4
Modalités d'inscriptions 4
Catégories d'âges 4
Barreur 4
Catégories de bateaux 5
Matériels autorisés et identification 5
Distance de course 5
Format de Compétition 6
Récompenses 6
Prize Money 6
Calcul des points pour le classement final et le Challenge Prince Albert II 7
Procédure en cas d'ex aequo 8
Réunion des délégués et des Chefs de bord 8
Principes généraux de sécurité 8
Procédure de départ 8
Déroulement des courses 8
Directeur de course 9
Composition du Jury 9
Prévention médicale 10
Prévention du dopage 10
ANNEXE 1 ..... *11*
Des normes et de la sécurité des embarcations 12
De l'identification des embarcations 13
ANNEXE 2 ..... *14*
Obligations des participants 15
Obligations du Chef de bord 15
Sens de circulation et collisions 16
ANNEXE 3 ..... *17*
A l'embarquement 18
Au départ 18
La procédure de départ 18
Faux départ 19
Règles de navigation 20
Au débarquement 21
Pénalités 21
Responsabilité des rameurs 21
ANNEXE 4 ..... *22*
A l'embarquement 23
Au départ 23

La procédure de départ 23
Faux départ 24
Règles de navigation 24
Au débarquement 24
Règles de compétition – Tournoi de vitesse 25
Procédure en cas d'ex aequo 25
Responsabilité des rameurs 26

RÈGLES GENERALES

Droit de participation

L'inscription à la compétition est réservée aux équipes constituées de cinq personnes : quatre rameurs (2 femmes et 2 hommes) et un barreur. Chaque équipe doit participer à toutes les courses du programme : samedi : solo homme / double mixte / solo femme / quatre barré mixte – dimanche : quatre barré mixte.

Les frais d'inscription s'élèvent à 200€ par équipe. Ils sont à verser au Comité d'Organisation après la validation de l'inscription par le Comité d'Organisation.

Ils sont restitués par le Comité d'Organisation aux équipes par virement bancaire la semaine suivant la compétition.

Modalités d'inscriptions

La période d'inscription s'étend du 05/09/2026 au 06/11/2026.

Chaque participant (tous membres d'une équipe) doit obligatoirement fournir une copie de sa licence nationale justifiant d'une inscription dans un club d'aviron.

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 équipe de la clôture des inscriptions jusqu'à la réunion des Délégués et des Chefs de bord du vendredi 27/11/2026 à 18h30.

Catégories d'âges

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

Barreur

Les barreurs doivent être âgés d'au moins 16 ans. Aucun poids minimum n'est exigé.

Catégories de bateaux

Femmes :	Hommes :	Mixte:
Solo (CW1x)	Solo (CM1x)	*Équipage composé à 50% de femmes et d'hommes, hors barreur.* Double mixte (CMix2X) Quatre barré mixte (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 définis dans l'annexe précitée.
En tout état de cause, aucun équipage ne peut utiliser de substances ou produits capables de modifier ou d'améliorer les performances de son embarcation, sous peine de disqualification.

Distance de course

Samedi 28/11/2026 : la distance de course est de 4km pour les C1x et C2x / et sur 6km pour les C4x+.

Dimanche 29/11/2026 : la distance de course est de 500m.

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

Format de Compétition

Samedi 28/11/2026 : Courses en mer
Les courses se courent à un maximum de 20 embarcations. Le nombre d'embarcations peut varier en fonction des inscriptions définitives. Sur décision du Comité d'Organisation, le nombre maximum de bateaux peut, exceptionnellement, être supérieur à 20.

Chaque course compte pour le calcul des points du Challenge Prince Albert II (Cf chapitre « Calcul des points pour le Challenge Prince Albert II).

Chaque équipe doit annoncer la composition de ses équipages lors de la réunion des Délégués et des Chefs de bord qui se tiendra la veille des courses, le vendredi 27/11/2026 à 18h30.

Si, pour quelque raison que ce soit, une embarcation refuse de prendre le départ de sa course, une pénalité sera appliquée à son équipe (20 points retirés à son total).

Dimanche 29/11/2026 : Tournoi de vitesse
Chaque équipe doit confirmer sa participation lors de la réunion des Délégués et des Chefs de bord qui se tiendra le samedi 28/11/2026 à 18h30.

Les courses se courent en duel et se déroulent suivant le modèle disponible en Annexe 5.
Le premier passage de chaque équipe est un parcours contre la montre.

Récompenses

Samedi 28/11/2026 : des médailles sont remises aux 3 premiers équipages de chaque course (solos homme et femme ; double mixte ; quatre barré mixte).

Dimanche 29/11/2026 : des médailles sont remises aux 3 premiers équipages.

Prize Money

Les Prize Money sont remis aux 4 premières équipes à l'issue du classement final.
Ceux-ci sont répartis de la façon suivante :

1ère équipe : 4000€	3ème équipe : 2000€
2ème équipe : 3000€	4ème équipe : 1000€

Calcul des points pour le classement final et le Challenge Prince Albert II

Le challenge Prince Albert II est décerné à l'équipe qui remportera le plus de points à l'issue des deux journées de compétition.

En fonction de leur classement aux courses du samedi et du dimanche, les équipages remportent les points suivants, affectés à leur équipe :

Courses du samedi :

Classement	C1x	CMix2x	CMix4x+
1er	25	25	50
2nd	22	22	44
3e	19	19	38
4e	17	17	34
5e	15	15	30
6e	14	14	28
7e	13	13	26
8e	12	12	24
9e	11	11	22
10e	10	10	20
11e	9	9	18
12e	8	8	16
13e	7	7	14
14e	6	6	12
15e	5	5	10
16e	4	4	8
17e	3	3	6
18e	2	2	4
19e	1	1	2
20e	0	0	0

Courses du dimanche :

Classement	CMix4x+	Classement	CMix4x+
1er	50	11e	18
2nd	44	12e	16
3e	38	13e	14
4e	34	14e	12
5e	30	15e	10
6e	28	16e	8
7e	26	17e	6
8e	24	18e	4
9e	22	19e	2
10e	20	20e	0

Exemple : si toutes les embarcations d'une équipe remportent chacune leur course, l'équipe terminera la compétition avec un classement de : 175 points.
(CM1X : 25 pts / CMix2X : 25 pts / CW1X : 25 pts / CMix4X+ : 50 pts soit : 125 points pour samedi / CMix4x+ : 50 pts pour dimanche -> TOTAL : 175 pts).

Procédure en cas d'ex aequo

En cas d'égalité entre deux ou plusieurs embarcations, les équipages occupent la même place au classement. Elles se voient attribuer le même nombre de points. La place suivante est laissée vacante.

En cas d'égalité entre deux ou plusieurs équipes au classement final, la répartition des « Prize money » se fait suivant le même principe. Chaque équipe se voit attribuer le même « Prize Money ». La place suivante est laissée vacante.

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 équipe est obligatoire.
Celles-ci se déroulent à :
18h30, le vendredi 27/11/2026, veille de la première journée de course.
18h30, le samedi 28/11/2026, veille de la deuxième journée de course.

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 régate.

1) Collaboration avec le Comité d'Organisation

Le bon déroulement d'une régate 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 régate. 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 régate. Il ne peut exercer aucune autre fonction dans le cadre de la régate.

- 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 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 confié. 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 en cas de besoin, 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 Mondial Antidopage (AMA) et de 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.

Autorisation d’exploitation du droit à l’image

Les participants acceptent d'être filmés, photographiés et enregistrés pendant la durée du Challenge Prince Albert 2 aux fins de retransmission et de promotion par le Comité d’Organisation dans le cadre de la promotion du Challenge Prince Albert 2.

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 régate Challenge Prince Albert II doivent satisfaire aux exigences suivantes :

	Longueur maximum (m)	Poids minimum (kg)	Largeur 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.

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

- 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 résistant 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.

- Toute tare doit être solidement fixé à la structure du bateau.
- 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 est prise collégialement par le Directeur de Course, le Président de Jury et le Président de l'Organisation. Toute demande doit 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 équipes 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 est conservé pendant toute la durée de la compétition, indifféremment des équipages qui rament 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 désigne, parmi son équipage, un "Chef de bord". Celui-ci est notifié au Comité d'Organisation par écrit au moment de l'enregistrement de l'équipage lors des réunions des Délégués et Chefs de bord. Tout équipage pour lequel le chef de bord n'est pas désigné n'est pas autorisé à aller sur l'eau

<u>Le Chef de bord est responsable :</u>

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 l'émargement de son embarcation auprès 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 peut 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 en mer

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.

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 a 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 :
Abaissant la boule restante ; et tirer un son continu pendant plusieurs secondes.
Étant 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 balls (red with white cross)		3 short blasts of hooter
-2 minutes		2 balls (red with white cross)		2 short blasts of hooter
-1 minutes		1 ball (red with white cross)		1 short blast of hooter
START	**drops**	**Dropping the single ball (red with white cross)**	**LONG**	**Long blast of hooter**
Mass false start	Waving	Starter waving red flag	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 délai 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) équipage(s) fautif(s) est de 2 minutes ajoutées au temps final de l'embarcation.

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 vient à se produire lors de la seconde procédure de départ, le (les) embarcation(s) fautive(s) sont disqualifiée(s) de la course. Il(s) est (sont) 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.

Au débarquement

Immédiatement après le débarquement et au plus tard 1h après la fin de leur course, les Chefs de bord doivent se rendre au bureau de la Commission de Contrôle pour signer la feuille d'émargement attestant du retour à terre de l'équipage.

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 ne sera pas sanctionnée par les arbitres.
En outre, s'agissant des « faits de course », aucun recours n'est recevable par le Président du Jury.

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.

ANNEXE 4
Déroulement
du Tournoi de vitesse

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.

Au départ

La ligne de départ est matérialisée entre deux bouées. La distance entre ces deux bouées est d'environ 50m 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 se place dans la ligne d'eau qui lui a été attribuée.

Le Starter peut être assisté par d'autres Arbitres sous l'autorité du Président de jury. Le Starter est placé approximativement à 10 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 du bon alignement des bateaux sur la ligne de départ et 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.

-Deux minutes avant le départ, le Starter annonce « 2 minutes »

-À l'heure exacte du départ, le starter appelle les équipages puis donne le signal de départ :« ATTENTION » -> « GO »

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 avant que le départ de la course ne soit donné.

En cas de faux départ, l'Arbitre de parcours arrête la course et appelle les équipages à s'aligner de nouveau. Une nouvelle procédure de départ est donnée.

En cas de deuxième faux départ l'embarcation fautive est disqualifiée de la course. L'équipage en est immédiatement notifié.

Toute embarcation disqualifiée est exclue de la compétition.

Règles de navigation

Pendant la course

Chaque bateau est tenu de rester dans la ligne d'eau qui lui a été attribuée pendant toute la durée de la course et jusqu'au franchissement de la ligne d'arrivée.

En cas de dérive d'un équipage

L'Arbitre de parcours informe l'équipage de sa mauvaise direction de navigation et lui indique la direction à suivre.

En cas de refus d'obtempérer, l'Arbitre de parcours donne un avertissement à l'équipage concerné. Il l'en informe verbalement.

En cas de second refus d'obtempérer, l'équipage concerné est disqualifié de la course et exclue de la compétition.

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.

Au débarquement

Immédiatement après le débarquement et au plus tard 1h après la fin de leur course, les Chefs de bord doivent se rendre au bureau de la Commission de Contrôle pour signer la feuille d'émargement attestant du retour à terre de l'équipage.

Règles de compétition – Tournoi de vitesse

Article 1 – Contre-la-montre
Chaque équipage effectue un parcours contre-la-montre, qui détermine le tirage des courses en duel suivantes.

- L'ordre de passage découle des résultats de la course de CMix4x+ de la veille. L'équipage ayant réalisé le plus mauvais temps s'élance en premier, celui ayant réalisé le meilleur temps s'élance en dernier.
- Les équipages courent alternativement sur les lignes d'eau 1 et 2. Le premier bateau court sur la ligne 1, le deuxième sur la ligne 2, le troisième sur la ligne 1, et ainsi de suite.

Le parcours ne comporte pas de demi-tour.

Article 2 – Qualification pour les duels
Les 16 meilleurs temps du contre-la-montre accèdent aux huitièmes de finale, selon le tableau de progression diffusé lors de la réunion des délégués du samedi 28 novembre 2026.

Article 3 – Courses de classement
Les équipages classés à partir de la 17e place disputent des courses de classement afin de déterminer leur position finale.

Article 4 – Parcours des courses en duel
Toutes les courses en duel, qu'il s'agisse des courses de classement ou de toutes les autres courses (huitièmes de finale, quarts de finale, demi-finales, finales A et B), se disputent avec demi-tour. Seul le contre-la-montre se court sans demi-tour.

Article 5 – Huitièmes de finale

- Les vainqueurs accèdent aux quarts de finale.
- Les perdants sont classés selon le temps réalisé lors de leur huitième de finale.

Article 6 – Quarts de finale

- Les vainqueurs accèdent aux demi-finales.
- Les perdants sont classés selon le temps réalisé lors de leur quart de finale.

Article 7 – Demi-finales

- Les vainqueurs accèdent à la finale A.
- Les perdants accèdent à la finale B.

Article 8 – Finale B
Le vainqueur termine à la 3e place du Tournoi de vitesse, le perdant à la 4e place.

Article 9 – Finale A
Le vainqueur remporte le Tournoi de vitesse, le perdant termine à la 2e place.

Procédure en cas d'ex aequo

1. Procédure en cas d'ex aequo entre deux ou plusieurs embarcations sur le parcours contre-la-montre : le classement de la course CMix4x+ du samedi 28/11/2026 est

utilisé pour différencier les bateaux arrivés ex aequo sur le parcours contre-la-montre du dimanche 29/11/2026.

2. <u>Procédure en cas d'ex aequo entre deux embarcations sur une course en duelle à élimination directe :</u> le classement du contre-la montre réalisé en ouverture du Tournoi de vitesse est utilisé pour départager les embarcations ex aequo.

Responsabilité des rameurs

Afin d'assurer le bon déroulement des courses, chaque participant est tenu de prendre connaissance des règles de navigation décrites ci-dessus et de s'y conformer.