

# OCEAN RACING

**Le présent règlement vient en complément du règlement commun, qu'il convient de lire avant de poursuivre la consultation du règlement spécifique.**

## **Chapitre 1 – LES REGLES DE BASE**

### *Art. 1 : Principe de compétition*

Toutes les épreuves d'Océan Racing se déroulent sur le domaine maritime et les domaines mixtes en estuaire ou début de domaine fluvial pour les parcours de sécurité. Elles sont uniquement réservées aux embarcations de mer (Kayak de Mer et Va'a) définies au Chapitre 2.

Le principe de la compétition est une confrontation directe de plusieurs embarcations sur un parcours en mer, constitué par des marques de parcours, pouvant se présenter comme :

1. un parcours côtier avec une navigation parmi les points singuliers de la côte,
2. un parcours au portant permettant de profiter de la houle ou du vent portant pour parcourir plus de distance,
3. un parcours en plusieurs boucles lorsque les conditions de sécurité deviennent difficiles.

### *Art. 2 : Conditions de prise en compte des épreuves dans le classement*

Toutes les épreuves rentrant dans le classement national doivent impérativement répondre au présent règlement. Les clubs, les comités départementaux, les comités régionaux et la Fédération française de canoë kayak veilleront à l'application du présent règlement.

Les épreuves d'Océan Racing ne rentrant pas dans le classement national doivent se conformer aux règles de sécurité édictées par le présent règlement et le cahier des charges Océan Racing de la FFCK.

### *Art. 3 : L'animation de l'activité Kayak de mer et Va'a*

En parallèle d'une compétition d'Océan Racing, il est conseillé de proposer d'autres animations destinées au public des jeunes compétiteurs, des randonneurs, des débutants ou non sélectionnés en Océan Racing :

- Des animations type course en relais, avec départ de la plage,

passage de rouleaux, contournement d'une bouée (distance maximale à un mille nautique), retour à la plage, course à pied, natation, etc.

- Des courses courtes afin de faire découvrir la compétition mer sur le même parcours que les cadets ou les juniors afin de bénéficier de la sécurité mise en place.
- Une manifestation touristique sans chronométrage.

#### *Art. 4 : Rôle de la Commission nationale Océan Racing*

La commission nationale étudiera les conditions de sélections sur tout le territoire français et la mise en place du championnat de France de Océan Racing (kayak de mer et va'a). Elle est seule habilitée à valider le classement numérique permanent.

La commission nationale nommera

1. un Juge Arbitre extérieur à la région
2. un Délégué Fédéral pour chaque sélection au Championnat de France.
3. Pour la finale du Championnat de France, elle nommera en plus un Juge Arbitre Adjoint.
4. Elle nommera un seul juge arbitre pour les courses internationales libres organisées en France et pour les courses régionales validées pour le classement numérique permanent (pour ces dernières, le Juge pouvant être de la région). Sur une course régionale, le Président de la Commission Régionale de l'activité ou son représentant est le Délégué Fédéral.

Le rôle de juge arbitre est défini par ce présent règlement Océan Racing

## **Chapitre 2 – LES EMBARCATIONS**

#### *Art. 5 : Embarcations autorisées à concourir*

Les embarcations autorisées à participer en compétition d'Océan Racing sont soit des kayaks soit des pirogues. Les kayaks sont des monocoques propulsés par des pagaies doubles et les pirogues (ou Va'a) sont composées d'un flotteur et d'un balancier et propulsées par des pagaies simples.

Les embarcations sont définies dans l'annexe 1.

#### *Art. 6 : Contrôle de conformité des embarcations*

Les embarcations devront être en conformité avec les règles précisées en annexe 1. Cette conformité se fait sous la responsabilité du compétiteur qui

prend la mer en connaissance de cause. Les embarcations et les équipements de sécurité pourront être contrôlés avant le départ afin de vérifier leur conformité ; elles pourront être aussi contrôlées par sondage à tout moment et en particulier à l'arrivée. Le Juge Arbitre est habilité à solliciter la résistance de l'embarcation et son armement (ligne de vie, bosses, ...), par les moyens qu'il juge nécessaires pour en vérifier la conformité.

*Art. 7 : Numérotation des embarcations*

Une numérotation des bateaux est instituée afin de permettre d'identifier les embarcations sur les lignes de départ et d'arrivée et au passage des marques de parcours. Elle est établie par la FFCK, sur envoi du numéro d'identification de l'embarcation et du numéro d'immatriculation obtenu auprès des Affaires Maritimes. L'immatriculation des embarcations auprès des Affaires Maritimes respecte la réglementation maritime en vigueur.

La numérotation des embarcations est définie dans l'annexe 2.

## **Chapitre 3 – LES CONDITIONS DE PARTICIPATION**

*Art. 8 : Niveau Pagaies Couleurs*

La participation aux Championnats régionaux, aux compétitions de niveau N3, N2 et N1, est ouverte à tous les compétiteurs pouvant prouver leur possession d'un niveau « Pagaies Couleurs ». Ces niveaux sont spécifiés dans l'annexe 3.

Pour le Championnat de France ainsi que certaines catégories de N1, l'accession aux compétitions est conditionnée à des niveaux de qualification obtenus lors des sélectives N1-N2 ou de courses spécifiques N1.

*Art. 9 : Participation au Championnat régional*

Le Championnat Régional est ouvert à tout compétiteur conformément au Règlement Commun. Il est facultatif mais conseillé pour la participation aux autres niveaux supérieurs de compétition. A la demande des organisateurs auprès de la Commission Nationale et à la condition de la présence d'un Juge Arbitre régional, les résultats de ce Championnat Régional peuvent être comptabilisés pour le Classement Numérique Permanent.

*Art. 10 : Participation aux Sélectives Interrégionales*

Les sélectives interrégionales, appelées N1-N2, pourront donner la possibilité d'accès à trois niveaux de Championnat, en fonction des performances des compétiteurs. Le choix de la participation à la sélective est libre, surtout si celle-ci est plus proche de son club que celle de son interrégion. Ces règles pouvant évoluer au cours de l'olympiade, celles-ci sont précisées en annexe 4. Il est préférable que les compétiteurs aient participé à une ou plusieurs courses régionales avant de participer à une sélective interrégionale. Certaines courses N1 pourront être réservées à des compétiteurs ayant répondu aux critères de sélection proposés en annexe 4.

*Art 11 : Participation au Championnat interrégional N3*

Un premier niveau N3 est proposé pour les compétiteurs dont les performances n'ont pas permis d'atteindre les limites de sélection au Championnat de France ou n'ayant pas complètement satisfait aux conditions de sélection.

Les compétiteurs en embarcation monoplace ayant participé à un sélectif au moins mais ne satisfaisant pas aux conditions de sélection des Championnats de France N1-N2 sont autorisés à participer à un Championnat interrégional dit Finale N3.

Les compétiteurs rentrant dans les sélections des Championnats de France, peuvent participer à ces championnats N3 mais seulement à titre d'invités sans pouvoir prétendre aux podiums.

Les compétiteurs n'ayant pas participé à au moins une sélective N1-N2, ne peuvent participer eux aussi qu'au titre d'invités, en ayant préalablement démontré leur capacité à naviguer dans les conditions de mer proposées.

*Art. 12 : Conditions de sélection au Championnat de France des embarcations monoplaces (K1 & V1)*

Le compétiteur doit avoir réalisé au moins 2 performances dans sa catégorie : deux participations sur des sélectives interrégionales (ou courses spécifiques N1), ou la participation au Championnat de France de l'année passée et au moins à une sélective interrégionale (ou course spécifique N1). Pour les catégories de monoplaces cadets, une seule performance en sélective N1-N2 est obligatoire. Les conditions supplémentaires de sélection par rapport au niveau sportif, sont précisées dans les annexes 4 et 5 de ce présent règlement.

*Art. 13 : Conditions de sélection au Championnat de France des embarcations équipage (K2)*

L'embarcation avec le même équipage doit avoir réalisé au moins 2

performances dans sa catégorie : deux participations sur des sélectives interrégionales, ou la participation au Championnat de France de l'année passée et au moins une sélective interrégionale. Une embarcation K2 qui n'aurait qu'un seul équipier à bord, ne peut pas prendre le départ d'une compétition. Les conditions supplémentaires de sélection par rapport au niveau sportif, sont précisées dans les annexes 4 et 5 de ce présent règlement.

*Art. 14 : Conditions de sélection au Championnat de France des embarcations équipage (V6)*

L'embarcation avec un équipage de 6 compétiteurs doit avoir réalisé au moins 2 performances dans sa catégorie, soit deux participations sur des sélectives interrégionales. Une embarcation V6 qui aurait un nombre d'équipiers différents de 6 à bord, ne peut pas prendre le départ d'une compétition. Les équipiers peuvent changer sur les différentes courses, mais une participation sur une sélective N1-N2 ou une course N1 (quelque soit type d'embarcation) pour chaque compétiteur est obligatoire pour prétendre à une participation au Championnat de France, en plus des critères d'accession de l'embarcation.

Pour permettre les évolutions des équipages, sans dénaturer le classement numérique permanent, celui-ci est effacé chaque année, après le Championnat de France (uniquement pour les V6). L'embarcation est désignée par le numéro du Club suivi d'un tiret et un numéro d'ordre dans le Club, précisant le niveau d'équipage dans ce Club. Pour permettre le développement du V6, les équipiers peuvent faire partie d'un même Comité Départemental ou Régional sans faire partie du même club. Suivant les mêmes conditions de sélections, ces compétiteurs pourront participer au Championnat de France dans un équipage avec l'accord des Présidents de club. Par contre, ces dernières embarcations ne seront pas intégrées dans le classement club. Les conditions supplémentaires de sélection des V6 par rapport au niveau sportif, sont précisées dans les annexes 4 et 5 de ce présent règlement.

*Art 15 : Des courses pour monoplaces N1 à accès limité seront proposées, en plus du Championnat de France, sur des formats de courses internationales et permettront de classer les meilleurs compétiteurs, toutes catégories confondues. Les conditions d'accès à ce niveau de compétition sont précisées dans l'annexe 4 de ce règlement.*

*Art. 16 : Catégories de compétiteurs et distances de courses*

**Catégorie N2 :**

|  |  |
|--|--|
| K1 Dame Cadette                        | 7 km (inférieure à 5 milles nautiques) ; |
| K1 Homme Cadet                         | 7 km (inférieure à 5 milles nautiques) ; |
| K1 Dame Junior                         | 14 km (de 7 à 9 milles nautiques) ;      |
| K1 Dame Senior                         | 14 km (de 7 à 9 milles nautiques) ;      |
| K1 Dame Vétérans                       | 14 km (de 7 à 9 milles nautiques) ;      |
| K1 Homme Junior                        | 14 km (de 7 à 9 milles nautiques) ;      |
| V1 Dame Open                           | 14 km (de 7 à 9 milles nautiques) ;      |
| K1 Homme Senior                        | 21 km (10 à 15 milles nautiques) ;       |
| K1 Homme Vétérans 1(35 à 39 ans)       | 21 km (10 à 15 milles nautiques) ;       |
| K1 Homme Vétérans 2 & 3 (40 à 49 ans)  | 21 km (10 à 15 milles nautiques) ;       |
| K1 Homme Vétérans 4 et + (50 ans et +) | 21 km (10 à 15 milles nautiques) ;       |
| V1 Homme Open                          | 21 km (10 à 15 milles nautiques) ;       |

**Catégorie N1 :**

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| K2 Dames Open                       | 14 km (de 7 à 9 milles nautiques) ;     |
| K2 Hommes Junior (cadets autorisés) | 14 km (de 7 à 9 milles nautiques) ;     |
| V6 Dame Open                        | 14 km (de 7 à 9 milles nautiques) ;     |
| V6 Hommes et mixte (-21 ans)        | 14 km (de 7 à 9 milles nautiques) ;     |
| K2 Hommes Seniors                   | 21 km (10 à 15 milles nautiques) ;      |
| K2 Hommes Vétérans                  | 21 km (10 à 15 milles nautiques) ;      |
| K2 Mixte Open (Senior, Vétérans)    | 21 km (10 à 15 milles nautiques) ;      |
| V6 Homme et Mixte Open              | 21 km (10 à 15 milles nautiques) ;      |
| Monoplace OPEN                      | 21 ou 35 km (10 à 25 milles nautiques). |

**Remarque :** La distance est donnée à titre indicatif et devra tenir compte des conditions météorologiques et de l'état de la mer. En cas de conditions météorologiques difficiles, la distance de ces parcours pourra être réduite.

*Art. 17 : L'ouverture de catégories*

Pour qu'une catégorie d'âge et d'embarcation nouvelle soit créée l'année sportive suivante (à partir d'une des catégories open), il faudra qu'il y ait eu, au minimum, 20 embarcations classées au championnat de France dans la catégorie "Open" d'origine.

*Art. 18 : Attribution du titre de Champion de France*

Un seul titre de Champion de France N1 monoplace sera attribué au meilleur du temps scratch sur une distance de 10 à 15 milles nautiques, le jour du Championnat de France quelle que soit la catégorie (S, V, N1, N2). Le premier au Classement Numérique N1 sur une saison sportive peut être différent du Champion de France N1.

Les différents titres de Champion de France N1 équipage et N2 en monoplace seront attribués conformément à l'annexe 4 et 5, de manière similaire au règlement 2005-2008.

Un titre de champion de France ne sera attribué dans une catégorie que si cette catégorie comporte au minimum, 5 embarcations prenant le départ le jour du Championnat de France. Dans le cas contraire, des catégories pourront être éventuellement regroupées. Cette disposition peut-être éventuellement applicable pour la remise des prix sur une compétition d'un niveau régional ou interrégional, mais avec une diffusion des résultats en catégories séparées.

## Chapitre 4 – LA SECURITE

### *Art. 19 : Equipement des compétiteurs*

Chaque compétiteur doit être équipé :

- d'un gilet de sauvetage (norme CE) en relation avec le poids du compétiteur,

| Poids du pratiquant | Flottabilité du gilet requise |
|---------------------|-------------------------------|
| Inférieur à 30 kg   | 30 Newton                     |
| De 30 à 40 kg       | 40 Newton                     |
| De 40 à 60 kg       | 55 Newton                     |
| Supérieur à 60 kg   | 70 Newton                     |

- d'un sifflet attaché au gilet d'aide à la flottabilité,
- d'une jupe à bord pour chaque compétiteur en embarcation pontée
- d'un leash reliant les embarcations sit on top au compétiteur ou à sa pagaie (pour les K2 sit on top un seul leash est obligatoire),
- de chaussures ou de chaussons adaptés à la pratique du kayak ou de la pirogue.

Le reste de l'équipement doit être adapté (vêtement, ravitaillement) aux conditions de la pratique (température de l'eau et de l'air, conditions météorologiques, courants marins).

### *Art. 20 : Emargement des compétiteurs*

Tout compétiteur en monoplace ou chef d'équipe en équipage qui prend le départ, doit émarger avant le départ et après l'arrivée pour prévenir l'organisateur qu'il prend la mer ou qu'il est rentré sur la terre ferme. Ceci permet de connaître le nombre de personnes sur l'eau à tout moment. Tout oubli d'émargement entraînera une disqualification de l'embarcation.

D'autre part, le chef d'équipage en émergeant, s'engage sur la composition exacte de son équipage.

*Art. 21 : Les règles de priorités*

- Tout concurrent doit éviter les collisions en laissant toujours la priorité à tribord et au premier bateau arrivant sur une bouée à virer. La première embarcation arrivant à deux longueurs de bateau de cette bouée est prioritaire sur sa trajectoire, les embarcations suivantes ne doivent pas gêner cette première embarcation et suivre ensuite la même règle entre elles.
- Les bateaux se croisent en serrant à tribord (droite), c'est-à-dire qu'on doit laisser une embarcation qui arrive en face, à bâbord (à gauche).
- Il est interdit de pousser une embarcation en travers. Le fait de continuer la propulsion avec la pagaie, alors que l'avant de son bateau est en contact avec la moitié arrière d'une embarcation d'un concurrent, entraîne une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.
- Lorsqu'un bateau en rattrape un autre, il est de son devoir de ne pas provoquer de gêne au rattrapé. L'embarcation rattrapée doit poursuivre sa trajectoire sans créer des difficultés au bateau qui tente de la dépasser. Toute collision en mer entre deux embarcations, provoquée de façon volontaire par l'une d'elles, entraînera des sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification.

*Art. 22 : Le dessalage*

En cas de dessalage pendant la course, un compétiteur peut se faire aider par un autre compétiteur et poursuivre sa course. Il n'est disqualifié que s'il utilise les moyens de sécurité mis en place par l'organisation de la course ou l'aide d'un autre bateau extérieur à l'organisation de la manifestation.

*Art. 23 : L'assistance mutuelle*

Chaque concurrent doit porter assistance à toute personne en difficulté sous peine de pénalité (Cette action pourra éventuellement être prise en compte dans les résultats, sous forme de compensation en temps). L'appel à l'aide se fait par des coups de sifflet répétés ou par l'agitation alternative de la pagaie.

*Art. 24 : Le respect des décisions en matière de sécurité*

Tout compétiteur refusant de respecter les décisions de l'organisateur, s'expose non seulement à une disqualification mais à une éventuelle

suspension pour d'autres compétitions d'Océan Racing (refus d'intervention de la sécurité sur un dessalage dans une zone dangereuse, de rapatriement d'un compétiteur hors délai, et de retour direct sur une zone abritée, etc.).

*Art. 25 : La zone de course*

La zone de course est définie par l'organisateur et validée par le Juge Arbitre. Cette zone, matérialisée par des bouées ou des points caractéristiques, délimite le secteur maritime utilisé pour la manifestation. Elle est facilement identifiable et permet à un compétiteur de s'apercevoir qu'il quitte cette zone de course.

*Art. 26 : Aide extérieure*

Toute aide extérieure (ravitaillement, coaching, orientation) est interdite pendant les compétitions classiques d'Océan Racing (sauf quand celle-ci est imposée par les instructions de course pour les courses longues ou raids). En course classique, l'aide d'un bateau extérieur à la compétition (bateau à moteur, à rame, à voile ou kayak) peut entraîner une pénalité au compétiteur aidé.

Les bateaux extérieurs ne doivent pas gêner (trajectoire, vagues, etc.) les compétiteurs en course. Si une relation entre le bateau à moteur ayant occasionné la gêne et un club participant à la course peut être mise en évidence, une sanction pourra être prise à l'encontre de ce club.

*Art. 27 : Comportement des compétiteurs*

Aucun compétiteur ne doit avoir de gestes anti-sportifs ou de paroles déplacées, sur le lieu d'une compétition. Toute atteinte à un officiel pourrait voir la saisie de la Commission de Discipline de la FFCK. Aucun concurrent ne doit agripper le bateau d'un autre concurrent pour progresser dans la course (ce cas pourrait se produire au départ mais ne s'applique pas dans le cas d'une assistance).

Les compétiteurs ne doivent pas abandonner de déchets en mer ni sur la terre (emballages de nourriture, bouteilles vides, matériaux...). Il appartient au compétiteur qui ne peut plus terminer la course pour quelque raison que ce soit, de rejoindre une zone d'abri et d'avertir l'organisation (émargement, arrivée, etc.).

# Chapitre 5 – L'ORGANISATION DES COURSES

## *Art. 28 : Le rôle du Comité d'organisation*

Le comité d'organisation doit :

- organiser la compétition en tenant compte de la législation et les réglementations générales, sécurité, droits et techniques maritimes restant toujours la base de la pratique,
- superviser le bon déroulement de la manifestation, conformément au cahier des charges défini par la Fédération Française de Canoë Kayak et la commission nationale de cette discipline.

## *Art. 29 : L'engagement et les inscriptions*

Les inscriptions sont à effectuer par courrier (ou par télécopie ou courrier électronique), comportant entre autres, le numéro de licence compétition, le numéro de club, et le numéro de course de l'embarcation. Les droits d'inscription sont définis en annexe 6. Des prestations supplémentaires peuvent être proposées en plus sous forme d'options (repas, hébergement, etc.). Les inscriptions sont closes 5 jours avant le début de la manifestation (cachet de la poste faisant foi pour les courriers, prévoir un accusé de réception pour les emails).

## *Art. 30 : Les parcours*

Le départ des compétitions d'Océan Racing peut se faire sur la plage ou sur l'eau, du rivage ou du large, départ arrêté ou départ au lièvre au choix de l'organisateur. Toutefois des prévisions de départs ou d'arrivées sur la plage devront être signalées dans les invitations de compétition, voire en début de saison, afin de permettre aux compétiteurs d'adapter leur matériel (attention au choix du départ en fonction des embarcations).

Plusieurs parcours doivent être prévus par l'organisateur en fonction des conditions climatiques, et pourront être affichés sur le tableau officiel. Les avis aux concurrents et les instructions de course seront affichés sur le panneau officiel défini dans le guide de l'organisateur.

Les parcours sont décrits dans les instructions de course, en incluant :

- Les marques, et signaux de départ et d'arrivée ;
- Les marques de parcours, l'ordre et les côtés de contournement;
- Le cap du premier bord doit être approximativement perpendiculaire à la ligne de départ, angle de 80° minimum ;
- La longueur approximative du premier bord et son cap compas.
- Le premier virage ne doit pas se faire à moins de 500 mètres de la

ligne de départ. Si ce premier virage se fait à moins de 1000 m de la ligne de départ, il doit être matérialisé de façon à éviter les risques de collision (utilisation de plusieurs bouées pour arrondir l'angle par exemple).

Le parcours choisi sera validé avant le briefing par le Comité de Compétition.

Le parcours d'une course doit être mouillé avant le départ de celle-ci.

#### *Art. 31 : Les marques de parcours*

Les marques de parcours (dont les marques de ligne de départ et d'arrivée) seront décrites dans les instructions de course. Il est conseillé d'utiliser des bouées de signalisation maritime ou des bouées mouillées à cet effet, correctement repérables et différenciables (dimensions, forme, couleur).

#### *Art. 32 : Les contrôles*

Les instructions de course précisent les procédures obligatoires en matière de contrôle du matériel, d'émargement au départ et à l'arrivée, d'abandon ainsi que les temps limites, etc.

Les contrôles d'embarcation avant le départ ont une fonction préventive liée à la sécurité de nos manifestations. Les contrôles à l'arrivée, faits par prélèvement, doivent faire respecter ce règlement en particulier les articles 5, 6, 7 pour les embarcations et l'article 19 pour l'équipement du compétiteur. La non présence des organes de sécurité et le non-respect de règlement doivent entraîner au minimum une pénalité pouvant conduire à la disqualification.

#### *Art. 33 : Les modifications aux instructions de course*

Toute modification aux instructions de course sera affichée sur le tableau officiel avant le départ prévu le jour de son entrée en vigueur. Les éventuelles modifications devront être notifiées au briefing, et confirmées par une annexe aux instructions de course affichée au moins 30 minutes avant le départ.

## **Chapitre 6 – LES SIGNAUX**

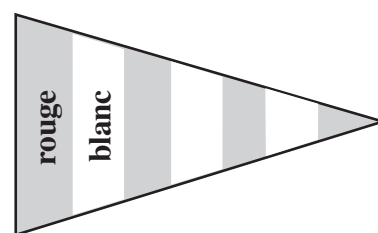
#### *Art. 34 : Informations de départ*

Les signaux seront envoyés au(x) mât(s) soit sur le bateau comité, soit à terre, soit par tout autre moyen conformément aux instructions de course. Si l'organisateur fait partir les différentes catégories séparément, les

instructions de course précisent le programme prévu de ces départs. Ces instructions de course sont affichées sur le tableau officiel.

*Art. 35 : Le pavillon aperçu*

Le pavillon Aperçu avec 1 signal sonore (coup long) signifie : « Préparez vous pour vous mettre à disposition du starter ». Le signal d'avertissement, précise que le premier départ sera donné dans les 20 minutes, sauf si délai différent précisé. Celui-ci sera affalé à la montée du pavillon de catégorie pour le premier départ.



*Pavillon aperçu*

*Art. 36 : Les procédures de départ*

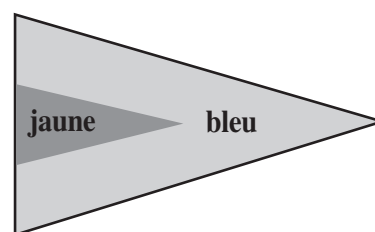
| TEMPS | SIGNAUX  | SIGNIFICATION  |
|-------|--|--|
| T-3'  | Pavillon de catégorie avec 1 signal sonore   | Avertissement  |
| T-1'  | Pavillon P avec un signal sonore   | Dernière avant le départ<br>Franchissement de la Ligne<br>de Départ interdit |
| T     | Pavillon P avec un signal sonore P affalés + signal sonores (plus fort ou différents des autres) | DEPART DE LA COURSE  |



*Pavillon de la catégorie  
(couleur au choix  
ou autre)*



*Pavillon P  
(bleu et blanc)*

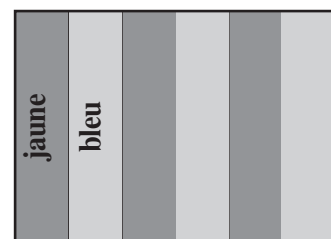


*Pavillon de rappel général  
1<sup>er</sup> substitut. (jaune et bleu)*

- L'absence de signal sonore ne doit pas être prise en considération.
- La ligne de départ ne doit pas être coupée pendant la dernière minute.

En cas de faux départ, le pavillon "rappel général" sera hissé sur le bateau comité ou un bateau en tête de course. Si une autre procédure de départ est choisie, elle est décrite et précisée par l'organisateur dans les instructions de course affichées.

Le pavillon G « départ au lièvre » permet de lancer un départ entre deux embarcations à moteur en déplacement, munies d'un pavillon G, permettant l'alignement des compétiteurs sur une ligne fictive entre les deux bateaux mobiles. Le départ est donné à l'affalée des deux pavillons lorsque les compétiteurs semblent alignés.



Pavillon G  
(jaune et bleu)

*Art. 37 : Départ de retardataire*

Sauf prescription contraire dans les annexes aux instructions de courses affichées sur le lieu de la manifestation par l'organisateur, un bateau ne doit pas partir plus de 15 minutes après le signal de départ de sa catégorie.

*Art. 38 : Les bateaux pointeurs aux marques*

Des bateaux pointeurs seront à leur poste avant le 1er départ, ils peuvent être situés à proximité de chaque marque ou dans une zone de bonne visibilité en liaison aisée avec le PC Course. A l'arrivée, un bateau officiel pourra être stationné à proximité de la ligne d'arrivée. Les bateaux de l'organisation arborent un pavillon ou une flamme d'identification, défini dans les annexes aux instructions de course.

*Art. 39 : La ligne d'arrivée*

La ligne d'arrivée est matérialisée par une ligne définie dans les instructions de course affichées sur le tableau officiel de la manifestation.

*Art. 40 : Le chronométrage*

Le chronométrage doit être effectué par au moins deux chronomètres dont un au moins à imprimante et un à déclenchement manuel (1 officiel, 1 de secours) mais peut utiliser une centrale d'acquisition avec cellule de passage. Les temps seront, sauf problème technique, toujours issus du même chronomètre, relevés et validés par la même personne.

L'arrivée est considérée lorsque la ligne d'arrivée est coupée par la pointe avant de l'embarcation.

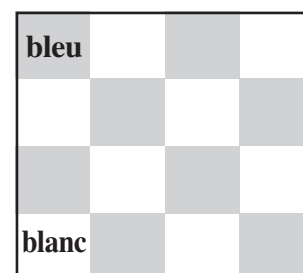
*Art. 41 : Arrêt de la compétition et retour immédiat à terre de toutes les embarcations.*

Ce pavillon sera hissé sur le bateau comité et éventuellement sur les bateaux de sécurité

Annulation : Flamme N

Accompagnée d'un signal sonore long :

**RETOUR A TERRE IMMEDIAT**



Pavillon N  
(damier bleu/blanc)

*Art. 42 : Le changement de parcours*

Envoi à une marque de parcours sur le bateau de l'organisation du pavillon C

En cas de changement de parcours :

Flamme C pour « Changement de Parcours » et affichage du cap de la nouvelle marque.



*Pavillon C*  
(Bleu, blanc, rouge, blanc, bleu)

*Art. 43 : La réduction du parcours*

Sauf procédure différente décrite dans les annexes aux instructions de course, le parcours peut être réduit selon la procédure suivante :

Flamme "S" affichée sur une marque de parcours indique que l'arrivée a lieu soit à la marque de parcours suivante, soit en poursuivant le parcours initial au passage d'une nouvelle ligne d'arrivée (entre le bateau comité et une bouée).



*Pavillon S*  
(blanc et bleu)

## Chapitre 7 – LES CLASSEMENTS

*Art. 44 : La gestion des courses*

La gestion de la compétition doit absolument être faite avec le logiciel de gestion de course FFcanoe (version disponible sur le site de la FFCK uniquement), afin de pouvoir être traitée pour le Classement Numérique.

Ce classement numérique précisé en annexe 3, permet de reclasser par catégories tous les compétiteurs. Pour chaque course, un temps de référence pour chaque parcours est calculé sur la base des temps scratch et il est utilisé avec plusieurs niveaux de pondération pour calculer un nombre de points qui sera affecté au compétiteur. Dans chaque catégorie, une moyenne de points est calculée pour chaque embarcation, sur les deux meilleures courses des douze dernier mois, entrant dans le classement numérique permanent (championnat de France, sélections N1-N2, courses régionales validées par les plénières). Chaque année, la commission nationale peut faire évoluer les coefficients inter catégories (Annexe 3) afin d'assurer une meilleure équité entre les catégories et les quotas de sélection.

Après le Championnat de France, le Classement Numérique Permanent des V6 est effacé pour permettre les changements d'équipages d'une saison sportive à l'autre. Pour les K2, le changement d'un compétiteur modifie l'embarcation.

*Art. 45 : Affichage des résultats*

L'organisateur doit afficher les classements cinq minutes au plus tard avant la remise des prix. Il peut néanmoins afficher les résultats provisoires dès que possible.

*Art. 45bis : Affichage des classements individuels*

L'organisateur utilisant le logiciel proposé par la FFCK de gestion de course FFcanoe, pour faire les classements, peut s'assurer avec l'aide du Délégué Fédéral, de la transmission par écrit, des numéros des compétiteurs et du temps de course au fur et à mesure des arrivées des embarcations. Ces informations sont reportées dans le logiciel qui permet ainsi d'établir les classements scratch et par catégorie.

*Art. 46 : Le classement des clubs*

Il s'agit du classement destiné à créer une hiérarchie des clubs en valorisant la participation des clubs dans le championnat de France N1 et N2 d'Océan Racing. Il donne lieu à l'attribution de points pour toutes les catégories définies à l'annexe 5 et selon le barème proposé en annexe 7.

## **Chapitre 8 – LES OFFICIELS**

*Art. 47 : Le Juge Arbitre*

Le juge arbitre a pour devoir de faire respecter le présent règlement, de contrôler le parcours des courses (sécurité, fair-play), de valider les arrivées et le classement général de la compétition. Il surveille particulièrement les opérations de contrôle des embarcations et le bon déroulement de la course sur l'eau entre la procédure de départ, le contrôle aux marques de parcours. Son rôle est de conseiller le responsable de l'organisation (R1) et le responsable sécurité.

Il officialise la course et a tout pouvoir pour enlever le caractère officiel de l'épreuve.

C'est lui qui convoque le comité de compétition. Pour le Championnat de France, il pourra être assisté par un Juge Arbitre adjoint.

Il effectuera un rapport écrit dans les 10 jours après la compétition, qu'il adressera à la FFCK.

La FFCK se chargera de le transmettre :

- Au président de la commission nationale,
- Au responsable du corps arbitral Océan Racing,

- Au président Commission Régionale Mer du lieu de compétition,
- Au responsable (R1) de l'organisation de cette compétition.

#### *Art. 48 : Le Délégué Fédéral*

Voir règlement commun

La commission nationale d'Océan Racing nomme un délégué Fédéral (qui a aussi une formation de juge arbitre) dans la mesure du possible, un par interrégion pour suivre l'ensemble des compétiteurs et les courses d'une région, lors des sélections N1-N2

Il a pour missions :

- aider l'organisateur
- assurer les inscriptions,
- vérifier la licence et le certificat médical des compétiteurs
- gérer, le cas échéant, la course et les classements
- valider les opérations de chronométrage
- vérifier les feuilles d'émargement de départ et d'arrivée et le pointage à l'arrivée.
- Coordonner le bon déroulement des contrôles anti dopage (voir règlement commun)

Il aura aussi la charge de rassembler et de conserver les feuilles d'inscriptions, les feuilles de passages des bouées et feuilles d'émargement de la compétition.

Il intervient, en cas de litige,

- sur le contrôle des inscriptions,
- le contrôle des classements
- se charge, de transmettre au responsable classement qui assure la diffusion Internet des résultats.

#### *Art. 49 : Représentant des compétiteurs*

Chaque année, la commission plénière de la discipline valide la liste des représentants compétiteurs, proposée par la Commission Nationale. Ces représentants sont appelés pour participer aux comités de compétition et instruire les réclamations soit sur des problèmes passés dans la course ou pour des problèmes de classement.

Lors d'une compétition, un ou deux représentants des compétiteurs sont cooptés pour faire partie du Comité de Compétition. Le Juge Arbitre désignera ces représentants des compétiteurs avant la course, soit à partir de la liste établie par la Commission Nationale, soit à défaut, de compétiteurs présents cooptés.

### *Art. 50 : Le Comité de compétition / Jury d'Appel*

Ce comité se compose au minimum :

- du juge arbitre en tant que président,
- du responsable de l'organisation ou de son délégué
- et d'un représentant des compétiteurs.

Celui peut-être étendu, en cas de décision importante,

- au responsable sécurité,
- au délégué fédéral ou du juge arbitre adjoint
- et à un deuxième représentant des compétiteurs.

Ce comité de compétition doit être réuni pour valider le parcours ou même aider le responsable de l'organisation pour prendre une décision par rapport aux conditions météorologiques.

Après concertation avec le juge arbitre et le représentant des compétiteurs, le responsable de l'organisation (R1) peut modifier ou annuler la compétition s'il juge qu'il ne peut pas assurer la sécurité dans la limite de ce règlement et des spécifications du Quartier des Affaires Maritimes.

Ce comité de compétition est aussi le Jury d'Appel et instruit les réclamations.

Il entendra individuellement chacune des parties en présence puis conjointement pour obtenir les explications nécessaires pour rendre son verdict. Il pourra faire appel aux membres de la sécurité ou à d'autres compétiteurs pour témoigner, si besoin.

Des sanctions, comme une pénalité de 10% en temps jusqu'à la disqualification de la course, peuvent être envisagées pour les contrevenants à ce présent règlement (faux départ, refus de priorité, marque de parcours non respectée, etc.).

Le comité de compétition peut disqualifier un concurrent qui se conduit incorrectement ou qui par sa conduite ou son discours, montre du mépris à l'égard des officiels, des concurrents ou des spectateurs.

Un rapport écrit sera transmis par le juge arbitre au président de la Commission Nationale Océan Racing.

### *Art. 51 : Les pénalités*

Toute infraction au règlement doit entraîner une pénalité sur le classement des contrevenants.

### *Art. 52 : Les réclamations*

Tout compétiteur peut porter réclamation par écrit le jour même de la compétition, juste après son arrivée. Les réclamations doivent être signées et accompagnées d'un chèque de 10 euros à l'ordre de la FFCK. Ce chèque sera encaissé si la réclamation n'est pas recevable.

Toute réclamation déposée plus de 15 minutes après l'arrivée du dernier concurrent de l'épreuve n'est plus recevable. Pour une réclamation concernant le classement, le délai est porté à 30 minutes après l'affichage des résultats.

*Art. 53 : Recevabilité des appels*

Les appels pour la participation au championnat de France d'Océan Racing sont à transmettre au Président de la Commission Nationale de l'activité avant l'établissement de la liste définitive des sélectionnés, après la dernière sélective. Une Commission d'Appel proposée par le Président se réunit et rend son verdict.

*Art. 53 Bis : Composition de la commission d'appel*

Elle se compose de :

1. le Président de la Commission Nationale,
2. le responsable du corps arbitrale,
3. les responsables d'interrégions,
4. et éventuellement de une à deux personnes ressource.