

U
2016
NSS



Formation Jeunes Officiels Aviron

6 juin 2016

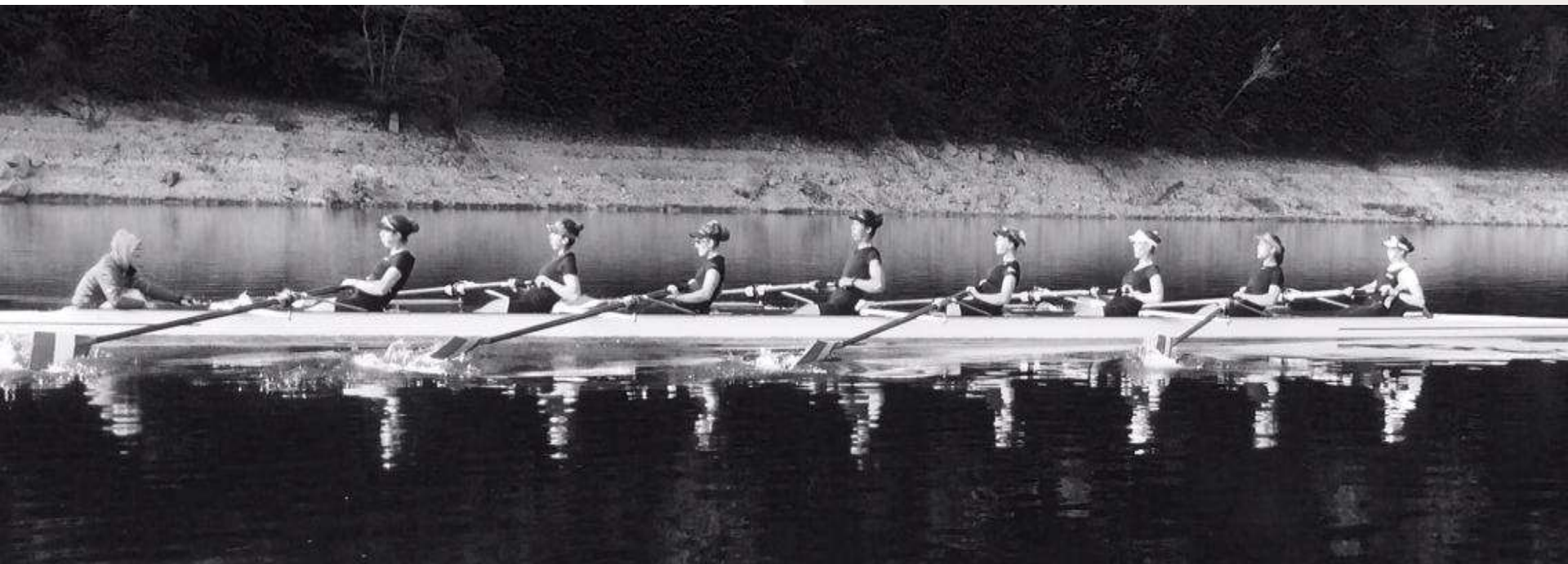
Préambule

Devenir Jeune Officiel, c'est :

- apprendre à faire des choix et s'y tenir
- appréhender très vite une situation
- mesurer les conséquences de ses actes

La réussite tiendra en un double respect :

- celui des règlements bien sur
- et surtout celui des acteurs



UNSS
2016



UNSS
UNION NATIONALE
DU SPORT SCOLAIRE

Le Jeune Officiel



- **s'engage à remplir son rôle**
- **doit connaître les règles de l'Aviron**
- **s'investit dans les différents rôles et actions lors d'une manifestation**
- **doit respecter les codes de sa fonction**
- **doit vérifier ses connaissances**
- **assure le suivi de sa formation**
- **peut parfaire sa formation en consultant des documents complémentaires**

Le Jeune Officiel s'engage à remplir son rôle

- **Le sport, c'est d'abord le jeu, le plaisir d'une rencontre, la joie, la fête dans le respect des uns et des autres, celui des règles et de l'arbitre**
- **Sans arbitre, la rencontre ne peut exister**
- **Le Jeune Officiel doit :**
 - **connaître le règlement de l'activité**
 - **être sensible à l'esprit du jeu**
 - **être objectif et impartial**
 - **permettre le déroulement de la rencontre dans le respect de l'équité sportive**

Dans chacune de ses actions, le Jeune Officiel se doit de remplir au mieux sa mission en respectant les termes du serment du Jeune Officiel :

« Au nom de tous les juges et officiels, je promets que nous remplirons nos fonctions en toute impartialité, en respectant et suivant les règles qui les régissent, dans un esprit de sportivité »



Définitions

Compétiteurs, rameurs et barreurs

- le terme **compétiteurs** vise aussi bien les rameurs que les barreurs
- les termes **compétiteurs, rameurs et barreurs** s'appliquent aussi bien aux garçons qu'aux filles

Équipage

- le terme « **Équipage** » désigne les rameurs composant un bateau, y compris le barreur le cas échéant



Équipes

- le terme « Équipe » désigne le regroupement de plusieurs « Équipages » appartenant au même établissement scolaire



Une équipe c'est donc plusieurs équipages



- 1. Gold medal with blue, white, and red ribbon. Text: UNSS, CHAMPIONNAT DE FRANCE, 2013.
- 2. Gold medal with blue, white, and red ribbon. Text: UNSS, CHAMPIONNAT DE FRANCE, 2013.
- 3. Gold medal with blue, white, and red ribbon. Text: UNSS, CHAMPIONNAT DE FRANCE, 2013.
- 4. Gold medal with blue, white, and red ribbon. Text: UNSS, CHAMPIONNAT DE FRANCE, 2013.
- 5. Gold medal with blue, white, and red ribbon. Text: UNSS, CHAMPIONNAT DE FRANCE, 2013.

es de

Bateau d'aviron

- un bateau d'aviron est un bateau dont tous les éléments porteurs y compris les axes des éléments mobiles doivent être fixés solidement au corps du bateau
- le siège du rameur peut être fixe ou se déplacer dans l'axe du bateau



- les bateaux sont armés en couple (chaque rameur a un aviron dans chaque main)



Par rapport à l'avancée du bateau, ou l'avant du bateau que l'on appelle l'étrave, là où est fixée la boule, « Bâbord » est à gauche et « Tribord » est à droite. Si vous avez des difficultés à mémoriser ces termes, pensez qu'autrefois les pêcheurs de baleines qui ne savaient pas toujours lire, connaissaient la « Batterie » pour harponner, elle se trouvait à l'avant du bateau

En coupant le mot batterie » vous trouvez « bat » (Bâbord à gauche) et « trie » (Tribord à droite). Voilà comment ils ont inventé ce langage

- ou en Pointe (chaque rameur tient un aviron à deux mains)



Types de Bateaux utilisés

L'UNSS accepte les bateaux suivants pour les épreuves officielles :

Collèges

Quatre yolette de couple avec barreur

4Yx+



Pour tous les équipages de Collèges, des bateaux sont mis à disposition des compétiteurs par la société VÉGA

À vos calculettes !!!

Qu'est-ce qu'une yolette ?

Définition : *La Yolette à quatre rameurs avec barreur » est un bateau dont la longueur hors tout, barre enlevée, est inférieure ou au plus égale à 15,5 fois sa plus grande largeur mesurée à l'extérieur à 20 centimètres au-dessus du fond, compte tenu de la saillie éventuelle d'une quille*



**Ne tentez pas de retenir
cette formule, c'est juste une
info !!!**

Lycées

Quatre de couple sans barreur

4x-



Les équipages lycéens peuvent concourir en :

- **Quatre Yolette avec barreur**
- **4Yx+**
- **Quatre de couple avec barreur**
- **4x+**



UNSS
2016



UNSS
UNION NATIONALE
DU SPORT SCOLAIRE

UNSS
2016



UNSS
UNION NATIONALE
DU SPORT SCOLAIRE

Huit de pointe Mixte

8M+





UNSS
2016



UNSS
UNION NATIONALE
DU SPORT SCOLAIRE

Compétiteurs

Licences

Tous les concurrents (barreur compris) doivent être titulaires d'une licence annuelle UNSS délivrée par les établissements scolaires

Catégories

Il existe deux catégories

Collèges

B3 M1 M2 C1

Lycées

M2 C1 C2 J1 J2

Le Barreur

Il n'y a pas de contrainte pour l'âge des barreurs

Composition des équipes Collèges

10 ou 15 compétiteurs TOUS licenciés dans le même établissement, dans 2 ou 3 bateaux

2 bateaux obligatoires

- Quatre de Couple Yolette Garçons
- Quatre de Couple Yolette Filles

1 possible supplémentaire

- Quatre de Couple Yolette Mixte



Composition des équipes Lycées

8 à 15 compétiteurs TOUS licenciés dans le même établissement, dans 1, 2 ou 3 bateaux

**- Huit de Pointe Mixte
(4 garçons et 4 filles)**

**- Quatre de Couple Garçons (barré ou non, ou yolette)
Mixité interdite (à l'exception du barreur)**

**- Quatre de Couple Filles (barré ou non, ou yolette)
Mixité interdite (à l'exception du barreur)**



Classement des équipes

Les championnats de France UNSS sont des championnats par équipe d'établissement

Chaque équipage marque un nombre de points correspondant à son classement

- 4 de couple Yolette filles
- 4 de couple Yolette garçons
- 4 de couple Yolette mixte

- 4 de couple filles
- 4 de couple garçons
- 8 mixte

L'équipe qui compte le plus de points est déclarée

« Championne de France UNSS »

**Quelles que soient les règles,
l'aviron à l'UNSS doit toujours être du « bonheur »**



Les contraintes liées au matériel

Les bateaux et les avirons sont de construction libre

Ils doivent toutefois satisfaire à plusieurs obligations



- ① le poids des bateaux
- ② l'étrave
- ③ les moyens de transmission
- ④ le revêtement de la coque
- ⑤ les chaussures
- ⑥ les pelles

Le poids des bateaux

Le poids minimum des bateaux, sans les avirons et les accessoires (sonorisation, capteur de vitesse, compte cadences ...) est fixé comme suit :

- Yolette « Véga » : 65 kgs**
- Quatre de Couple : 52 kgs**
- Huit de Pointe : 96 kgs**

L'étrave

- la boule (blanche et de diamètre mini de 4cm)
- le porte numéro



Berlin 1936 : drame aux Jeux Olympiques

Un rameur a eu la jambe transpercée par la pointe de skiff d'un autre compétiteur, depuis la boule blanche placée à la pointe avant du bateau est devenue obligatoire

Les moyens de transmission

L'utilisation de moyens de transmission sans fil est interdite dans les bateaux pendant la course, aussi bien pour l'émission que pour la réception



Produits sur la coque

L'utilisation de produits chimiques appliqués sur la coque du bateau et modifiant l'état naturel de l'eau est interdite



Les chaussures

Les bateaux doivent être équipés de planche de pieds ou de chaussures qui permettent au rameur de se dégager du bateau sans l'aide des mains, dans les délais les plus brefs, en libérant complètement et automatiquement ses pieds en cas de chavirage, le débattement du talon ne doit pas dépasser 7 cm



Lacets de Sécurité : 7 cm maxi

Les palettes des avirons

Elles doivent être peintes d'une manière identique sur les deux faces aux couleurs du club qui met son matériel à disposition de l'Association Sportive.

Les palettes dites « Hachoir » sont interdites aux rameurs de la catégorie Collèges



Palettes "Hachoir" : interdites en Collèges

Elles doivent présenter, sur tout leur pourtour, les épaisseurs minimales suivantes :

- Aviron de pointe : 5 mm**
- Aviron de couple : 3 mm**



L'uniformité

Définition

L'uniforme de compétition consiste en :

- maillot

- short

ou équivalent = combinaison

- chaussettes

- couvre-chef : casquette, foulard, chapeau, bandeau, etc.....



La tenue doit être aux couleurs de l'Association Sportive

L'uniformité

Le port d'un couvre-chef est autorisé pour tout ou partie de l'équipage

Dans ce cas, ceux qui le portent doivent avoir le même



Les changements dans la composition des équipes

L'équipe présente au Championnat de France doit être constituée du même nombre d'équipages que lors des championnats d'académie

et

la moitié, au moins de chaque équipage doit être identique



Les forfaits

Avant la compétition

Toute équipe qui déclare forfait dans les huit jours précédant les Championnats de France devra acquitter à l'organisateur les frais d'hébergement et de restauration prévus par la convocation (Règlement Fédéral UNSS)

Après le début de la compétition

Lorsque la compétition est commencée, (à compter du départ de la première course UNSS), si un médecin constate l'impossibilité pour un équipier de participer pour cause de maladie ou blessure, et que l'équipe n'a pas de remplaçant sur place, l'équipage auquel ce concurrent appartient est déclaré **FORFAIT**



Deux cas possibles

① si cet équipage appartient à une équipe composée initialement de trois équipages, cette équipe peut poursuivre la compétition avec deux équipages

② si cet équipage appartient à une équipe composée initialement de deux équipages, cette équipe ne peut poursuivre la compétition à un équipage et est déclarée **FORFAIT**



Tout équipage incomplet, à cause d'un « forfait non médical » d'un équipier, est déclaré FORFAIT, entraînant ipso-facto le FORFAIT de son EQUIPE

(Cf. : nombre d'équipages différent entre la phase qualificative et le Championnat de France)



Les changements dans la composition des équipages

Plus d'une heure avant la première manche

Il est possible de changer

- jusqu'à la moitié des rameurs d'un équipage
- le barreur

Le changement doit être signalé par écrit et jusqu'à une heure avant le début de la première manche de la course concernée



**Conformément au code FFA,
un bateau incomplet ne court
pas**



2016

La pesée des barreurs

Les membres de la commission de contrôle :



- ① contrôlent l'horaire de l'épreuve concernée
- ② contrôlent l'identité du barreur au vu de sa licence
- ③ pèsent le barreur seul
- ④ pèsent le barreur avec sa surcharge
- ⑤ pèsent la surcharge seule
- ⑥ renseignent la fiche du barreur



Les pesées sont effectuées dans l'ordre d'arrivée des barreurs

Si plusieurs barreurs se présentent en même temps, l'ordre de passage est le suivant :

- par ordre des manches**
- dans la même manche, par ordre des lignes d'eau**

Principe des pesées



Le barreur est admis sans distinction de sexe, ni d'âge

Son poids minimal est fixé

- **à 40 kg pour les Collèges**
- **à 50 kg pour le Huit Mixte Lycée**

Pour atteindre le poids minimal, le barreur peut disposer d'une surcharge de poids libre, celle-ci ne peut pas être constituée d'un liquide et doit être placée le plus près possible du barreur





Le barreur est pesé le jour de l'accueil des Championnats de France

Un barreur ne peut pas ramer, et ne peut barrer qu'UN seul équipage

La surcharge éventuelle ne doit en aucun cas être attachée au barreur, car en cas de naufrage cette surcharge entraînerait le barreur au fond de l'eau

La licence UNSS



Elle peut être présentée sous différentes formes :

- listing des licenciés
- licence individuelle

et dans ces deux cas sur papier ou sur support numérique

Une application **LOL** (Licence on line), permet à chaque licencié :

- d'avoir accès à sa licence (vision, impression éventuelle)
- de télécharger sa photo (elle sera obligatoire dès 2016 aux championnats de France)
- d'avoir accès aux messages (notamment communication directe enseignants-élèves)

Le contrôle des équipages

Au ponton d'embarquement les membres de la commission de contrôle peuvent vérifier :

- ① les fiches de pesée des compétiteurs et les surcharges éventuelles des barreurs,
- ② la conformité de la composition de l'équipage par le contrôle des licences
- ③ la conformité du bateau et des avirons
- ④ la tenue des rameurs et barreurs
- ⑤ ils notent les équipages qui ont embarqué
- ⑥ ils autorisent l'embarquement des équipages en fonction du programme des courses



Si un bateau n'est pas conforme, les membres de la Commission de Contrôle n'autorisent pas l'équipage à embarquer

Ils demandent alors à l'équipage de libérer le ponton d'embarquement et de retourner au parc à bateaux pour mise en conformité, à moins que celle-ci puisse être faite sur place dans un délai très court



Le contrôle des équipages

Au ponton de débarquement les membres de la Commission de Contrôle peuvent vérifier :

- ① les fiches de pesée et le poids des surcharges éventuelles des barreurs,
- ② la conformité de la composition de l'équipage par le contrôle des licences
- ③ ils peuvent vérifier le poids du bateau
- ④ ils notent les équipages qui ont embarqué

Lors des Finales, la Commission de Contrôle effectue les deux premiers contrôles sur le ponton d'arrivée avant la remise des prix

L'organisation des courses





Ça c'était avant !!!!!

Et maintenant ???

UNSS
2016



L'organisation des courses

Obligations pour les plans d'eau des Courses en Ligne

Au minimum, les aménagements techniques du plan d'eau sont les suivants :

- ① **Chaque équipage doit disposer d'un couloir de 12,5 mètres minimum à 15 mètres maximum sur toute la longueur du parcours**
- ② **La ligne de départ doit être exactement repérée afin que les embarcations soient alignées par l'étrave**
- ③ **À l'intention des juges, les lignes de départ et d'arrivée doivent être marquées par un fil parfaitement tendu verticalement, droit devant eux et par une marque correspondante bien visible sur la rive opposée.**
- ④ **À l'intention des compétiteurs, la ligne d'arrivée doit être matérialisée et marquée par des bouées rouges ou des drapeaux rouges placés à l'extérieur des lignes d'eau.**

Le couloir N° 1 est celui qui se situe à la gauche du starter

⑤ Un signal sonore, audible par tous les compétiteurs, doit marquer le passage de la ligne d'arrivée de chaque équipage

⑥ Après avoir franchi la ligne d'arrivée, les équipages doivent disposer d'un espace suffisant pour arrêter leur bateau

⑦ Les plans d'utilisation du plan d'eau pour les heures d'entraînement et pour les heures de compétition doivent être affichés près des pontons d'embarquement

Plan d'utilisation du plan d'eau de BOURGES



Pour éviter les collisions entre les bateaux se rendant au départ et ceux encore à l'entraînement, les entraînements doivent être terminés et tous les bateaux rentrés aux pontons de débarquement 30 minutes avant le départ de la première course d'une série d'épreuves et ne peuvent reprendre que 10 minutes après l'arrivée de la dernière course de cette série d'épreuves (temps décidé en accord avec le Président de Jury et les organisateurs)

Les horaires d'entraînement officiels doivent être affichés avec les plans de circulation



Plan d'utilisation du plan d'eau de LIBOURNE

L'organisation des courses



La sécurité des compétiteurs doit constituer la préoccupation du Jury durant la régates



L'organisation des courses

- les championnats de France d'Aviron UNSS nécessitent une énorme organisation, d'autant qu'ils sont organisés conjointement avec les championnats de France Universitaires



HAMISH BURSON | PHOTOGRAPHY



UNSS
UNION NATIONALE
DU SPORT SCOLAIRE

2016
UNSS





L'organisation des courses

Le départ

- les installations

Le départ

- les pontons de départ



- les pontons de départ



- La tour du starter



L'organisation des courses

Les zones de départ

- la zone d'échauffement
- la ligne de départ
- la zone de départ

L'organisation des courses

Le parcours

un plan de circulation pour les périodes d'entraînement et pour les périodes de compétition doit être affiché et respecté pour éviter :



L'organisation des courses

L'arrivée

- les installations

- la tour d'arrivée

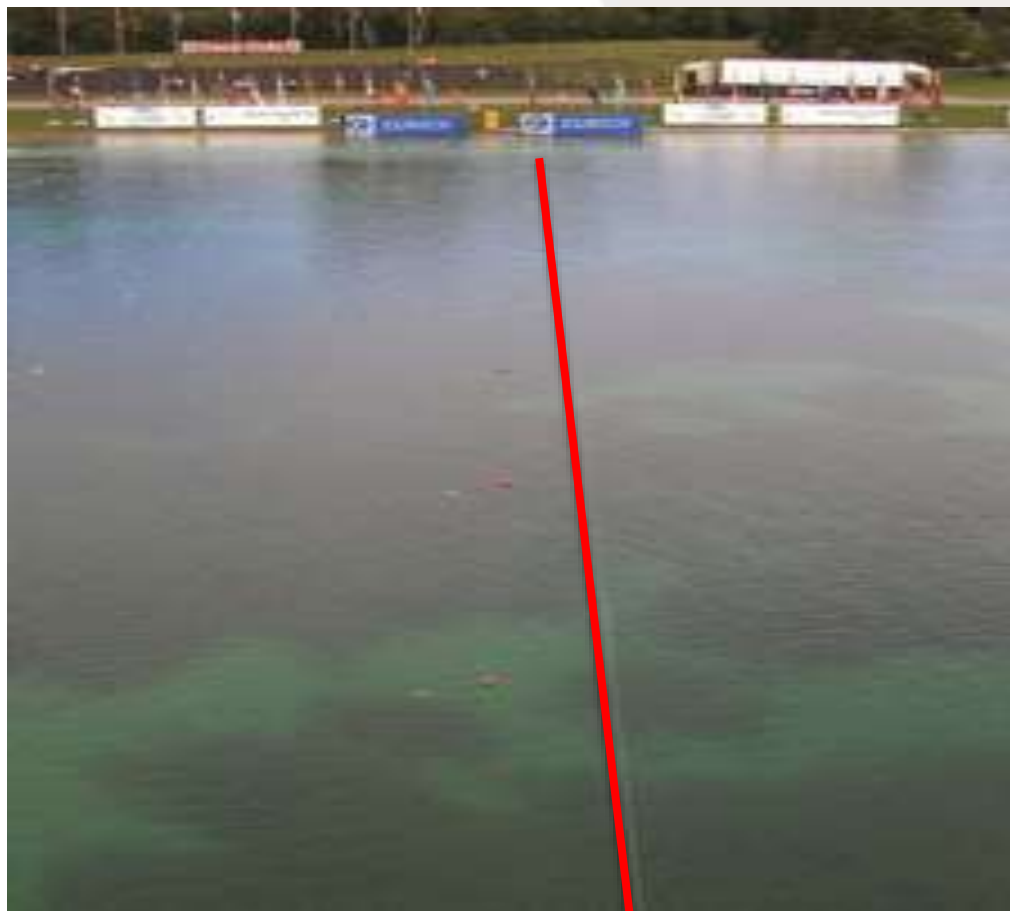


- la mire aux 500 pour les chronos intermédiaires



L'aligneur en championnat dispose d'un écran pour apprécier l'alignement des boules ainsi que le juge au départ qui vérifie sur l'écran (à l'aide de 2 caméras) la synchronisation des départs de chaque équipage avec l'abaissement du drapeau ou le signal du feu.

- la mire à l'arrivée



L'organisation des courses

Le départ

- les personnels

- l'aligneur
- le juge au départ
- le starter
- les teneurs de bateaux

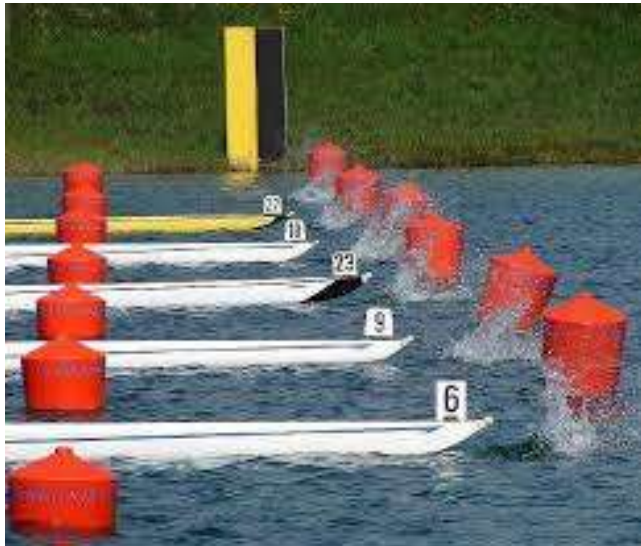
- l'aligneur

Il se tient sur la berge

Il aligne les bateaux. Il vérifie que les boules d'étraves sont parfaitement alignées sur la ligne de départ

Après l'annonce « **Deux Minutes** », l'aligneur procède à l'alignement des bateaux en donnant des indications aux teneurs de bateaux ou directement aux équipages

Il continue l'alignement même lorsque l'appel a commencé



L'aligneur n'est pas obligatoirement un membre du jury

- le juge au départ



Après l'annonce « deux minutes », le juge au départ informe le starter de l'alignement des bateaux au moyen d'un drapeau blanc

Tant que les bateaux ne sont pas alignés, il cache le drapeau blanc

Quand les bateaux sont exactement alignés, il montre le drapeau blanc

Si après cela, les bateaux ne sont plus alignés, il cache de nouveau le drapeau blanc et ainsi de suite

Pendant l'appel, le juge de départ doit observer l'alignement des bateaux et le cas échéant, cacher le drapeau blanc si les bateaux ne sont plus alignés

Au moment du départ, il doit observer si un ou plusieurs équipages réalisent un faux départ

Au moment du départ, il doit observer si un ou plusieurs équipages réalisent un faux départ

Si le départ est jugé correct, il laisse le drapeau blanc visible pendant au moins 15 secondes

S'il estime qu'un équipage a provoqué un faux départ, il cache rapidement le drapeau blanc et montre le drapeau rouge

Le juge de départ est le seul membre du jury habilité à décider de la régularité ou non d'un départ

Il fait connaître sa décision au starter en précisant le nom et le numéro d'étrave du ou des équipages fautifs

Faux départ

Un équipage commet un faux départ quand il franchit la ligne de départ avant que le départ ait été donné.

Si plusieurs équipages franchissent la ligne de départ avant que le départ ait été donné, le Juge de Départ détermine lesquels ont effectivement commis le faux départ.

Un équipage qui commet un faux départ est sanctionné

- le décompte du temps au départ

Trois zones horaires

- ① **jusqu'à 5 minutes du départ**
- ② **de 5 minutes à 2 minutes du départ**
- ③ **de 2 minutes jusqu'au départ**

- le starter



Le starter est placé en amont de la Ligne de Départ dans une tour.

① **Avant l'appel « deux minutes »**

Si l'écart de temps entre les courses est suffisant, le starter annonce le temps restant avant le départ toutes les minutes à partir de cinq minutes avant le départ



Lorsque les équipages se présentent, il doit vérifier leur numéro d'étrave et éventuellement le faire changer s'il est incorrect

Si le champ de courses est libre, il autorise les équipages à y pénétrer en leur précisant leur couloir

Le starter doit adresser un avertissement à l'équipage qui se présente en retard au départ (après l'annonce « deux minutes »), sauf en cas de raison valable dont il aurait été averti préalablement. Il peut également le disqualifier

Les équipages doivent se trouver accrochés à leur ponton de départ ou sous les ordres du starter en cas de départ non tenu, deux minutes avant l'heure fixée pour le départ

Le starter annonce cette heure limite par les mots « deux minutes »



② Après l'appel « deux minutes »

Après l'annonce « deux minutes », les équipages se trouvent officiellement sous les ordres du starter

Cette annonce constitue une instruction pour les compétiteurs afin de se préparer à la course (enlever les vêtements superflus, contrôler l'équipement, etc...)

Les équipages doivent être prêts à prendre le départ dans cette période de deux minutes

Les compétiteurs doivent s'assurer de l'alignement de leur bateau dans l'axe du couloir

Chaque équipage est responsable à la fois d'avoir son bateau aligné et d'être prêt à prendre le départ à la fin de l'appel



Après l'annonce des « deux minutes », le starter observe les équipages et fait les remarques qui s'imposent concernant leur tenue si nécessaire

Il informe les équipages qui auraient reçu un avertissement pour quelque raison que ce soit en les appelant par leur nom, en leur donnant les motifs de l'avertissement et en veillant à ce que le teneur de bateau installe une marque d'avertissement près du bateau concerné

Il doit être attentif au signal visuel du juge de départ



Procédures de départ

- deux types de départ
 - avec le drapeau



- le drapeau rouge du starter est caché

- le starter prononce : « **ATTENTION** »

- le starter lève ensuite son drapeau rouge

- après une pause marquée et variable, le starter donne le commandement de départ en abaissant rapidement son drapeau rouge de côté et en prononçant simultanément : « **PARTEZ** »



- avec les feux de signalisation



- les deux feux sont éteints

- le starter prononce : « **ATTENTION** » et actionne le feu rouge

- après une pause marquée et variable, le starter donne le commandement de départ en actionnant le feu vert associé à un signal sonore et à l'extinction du feu rouge.

- procédure de départ rapide

Ce mode de commandement de départ est utilisé à l'appréciation du starter

Il doit en informer les équipages

Après s'être assuré que le juge au départ a son drapeau blanc levé, le starter prononce les termes « **DÉPART RAPIDE** », et donne le commandement de départ



- Les teneurs de bateaux (Jeunes Organiseurs)



Ils réagissent aux indications de l'aligneur pour réellement « aligner » les étraves

Ils installent une marque d'avertissement près du bateau concerné en cas d'avertissement



L'organisation des courses

Le parcours

- les personnels
- les arbitres de parcours



- Les juges de parcours

- sur le chemin du départ
- pendant la course
- à l'arrivée



- sur le chemin du départ



Sur le chemin du départ, l'arbitre de parcours doit :

- **surveiller le trafic des équipages et éventuellement intervenir pour faire respecter les règles de circulation,**
- **porter assistance à tout équipage en difficulté, sur le champ de course ou en dehors du champ de courses,**
- **respecter les consignes de circulation et veiller particulièrement à ne pas créer de vagues qui pourraient perturber les équipages en course**

- pendant la course

L'arbitre de parcours apprécie la régularité de la progression des embarcations

Il ne doit pas diriger les équipages

Il décide néanmoins des indications qu'il doit éventuellement donner aux concurrents en fonction des situations créées par le déroulement de la course et l'équipement du plan d'eau

Il doit veiller à **la sécurité des compétiteurs** et s'efforcer d'éviter des dégâts matériels



Si drapeau rouge à l'arrivée, le juge de parcours doit donner sa décision et une explication sur l'incident qui l'a amené à lever le drapeau rouge.

En principe, l'Arbitre de Parcours ne peut donner des indications à un équipage que si un obstacle se trouve dans son couloir, ou si, étant sorti de son couloir, il est sur le point de gêner un autre équipage ou de provoquer un accident

Il peut arrêter, avec son drapeau rouge, la course à tout moment, s'il le juge nécessaire



- à l'arrivée – validation d'une course



Pour être classé :

- un équipage doit franchir la ligne d'arrivée dans le champ visuel des juges à l'arrivée
- le barreur doit être à son poste si c'est un équipage avec barreur

Le résultat est valide même s'il manque des rameurs dans le bateau.

Pour valider une course, l'Arbitre de Parcours :

- attend que tous les équipages aient franchi la ligne d'arrivée
- observe s'il n'y a pas de réclamation de la part d'un équipage
- observe les équipages pour s'assurer qu'ils n'ont pas de problèmes de santé
- montre son drapeau blanc aux Juges à l'Arrivée
- s'assure qu'ils ont reçu le signal en attendant leur réponse par un signal identique

- à l'arrivée – non validation d'une course



S'il y a eu un problème pendant la course et qu'il ne désire pas que le résultat soit entériné, l'Arbitre de Parcours montre son drapeau rouge aux Juges à l'Arrivée

L'organisation des courses

L'arrivée

- les personnels
 - les juges à l'arrivée
 - les chronométreurs

- Les juges à l'arrivée



Les juges à l'arrivée

- sont installés les uns derrière les autres exactement sur la ligne d'arrivée
- établissent le classement et s'assurent que la course s'est déroulée correctement
- relèvent l'ordre d'arrivée des bateaux en notant leur numéro d'étrave
- s'assurent que la course s'est déroulée correctement en regardant le drapeau blanc de l'arbitre de parcours

- Les chronométrateurs

Cadres de la FFA (Fédération Française d'Aviron), ils sont les garants de la régularité des chronos réalisés

La FFA met à disposition un matériel TRÈS important !!!



Ils disposent de techniques modernes qui permettent de classer efficacement les équipages

- des chronos électroniques



- des caméras

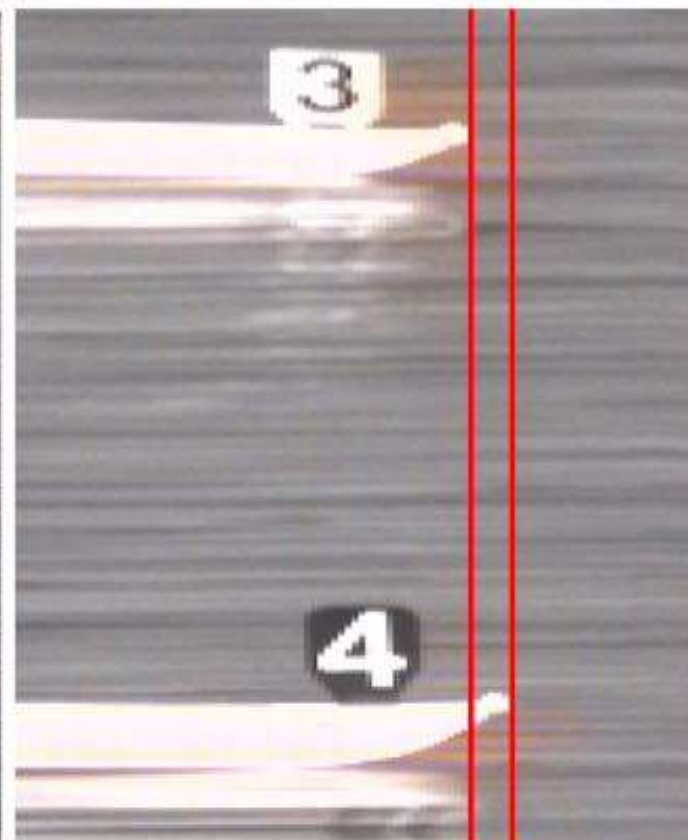


Ces caméras permettent de départager formellement les équipages grâce aux « photos finish »



J16H1x Finale B

Course n° 259 Départ : 05.07.2015 09:33



5:41.0 5:40.5 5:40.0 5:39.5 5:39.0 5:38.5

Rang	Lt	Boss. Nation / Club	Temps
1.	4	320 LE CREUSOT CN	5:39.75
2.	3	319 ALMAYRAC SN	5:39.76
3.	2	322 BELBEUF CN	5:43.58
4.	5	328 SAINT QUENTIN AV	5:44.02
5.	6	340 TOURNEMINE AA	5:49.37
6.	1	337 REIMS CN	5:50.11

aviron
france

OMEGA
Scan'O'Vision STAR

Direction Technique Nationale
Gestion des courses

Les Jeunes Officiels

sont aussi

- des Jeunes reporters
- des Jeune organisateurs
- des Jeunes dirigeants
- Des Jeunes coaches
- des Jeunes secouristes



Points BAC

Depuis 3 ans, tous les JO de lycée certifiés de niveau National (et depuis cette année pour les bacs professionnels), en classe de seconde ou de première obtiennent 16 points pour le Bac au titre du Haut Niveau Sportif Scolaire

De même pour les rameurs qui dans les mêmes conditions atteignent un podium par équipe

Après un oral organisé par les Rectorats 4 points peuvent se rajouter



**Je vous souhaite à tous d'arbitrer
un jour les « Jeux Olympiques »**



#rowingspirit



**Bon courage !!
Bonne réussite !!
Et à très bientôt sur les bassins
UNSS ou FFA**

**Ensemble, partageons
plus que du sport**

