

COMMISSION DE CONTROLE

I. Mission

Mener les contrôles aléatoires concernant les compétiteurs et le matériel, en particulier l'identité, le poids des rameurs et barreaux, la conformité des équipements.

Assurer les pesées des barreaux et PL (cf. fiche modalités de pesée).

II. Lieux d'exercice

- Pontons d'embarquement, de débarquement, d'honneur
- Locaux de pesée

III. Matériel

- Programme long (avec nom des compétiteurs) à jour, stylos (crayons par temps de pluie !) et support dur pour faciliter l'écriture
- 2 liaisons radio : une pour avec le Responsable les autres membres du jury, une pour avec la pesée
- Balance(s) certifiée(s) pour championnat avec indication de tolérance (fournies par la ligue ou fédération) Voir le détail de ce matériel de pesée sur la fiche spécifique « PESEE »
- Montre (téléphone, autre) pour l'heure officielle de la régata (obligatoire en championnat)
- Mégaphone (facultatif : pour éviter les collisions au sortir du ponton d'embarquement et au retour au débarquement)

Mis en forme : Français (France)

Mis en forme : Français (France)

IV. Procédures

a. Responsable de la Commission de Contrôle

Un des membres de la Commission est responsable de l'organisation de la Commission, y compris de la pesée :

- Dès la réunion des délégués si des épreuves « para-aviron » sont au programme, il s'assure de la disponibilité d'au moins un classificateur qui pourra assurer les contrôles de sangles et donner son avis sur un bateau supposé non conforme par un arbitre (eux seuls connaissent les handicaps et possibilités d'adaptation du matériel au handicap du rameur). L'arbitre sanctionnera si nécessaire selon le constat du classificateur.
- Environ 30mn avant la première course de la journée ou demi-journée, il prend contact pour vérifier les liaisons avec le président du jury, le starter, la pesée.
- Il vérifie la présence à proximité des pontons d'embarquement et du parc à bateaux du plan de circulation sur le bassin pour l'entraînement et la compétition (avec les horaires), alerte le PJ si l'accessibilité aux pontons est difficile (niveau de l'eau, vase etc.).
- Il organise les différents postes de contrôle, coordonne les actions, centralise les pointages, si nécessaire.
- Il prévient le Starter en cas d'anomalie ou d'avertissements donnés (pesée tardive d'un barreaux retardé ou d'exclusion (-équipage PL absent ou pesée tardive etc.).
- Il informe rapidement les différents arbitres aux pontons en cas d'interdiction d'embarquer venant des différents postes, du PJ ou du Comité d'Equité. Il s'informe auprès du Président en cas de retard de courses.
- Il assiste, au besoin, les escortes et les arbitres dans le cas de contrôle antidopage.

b. Pesées (voir fiche spécifique « Pesée »)

Hors championnat, au minimum, noter les poids (PL et barreaux) sur un programme dédié à la pesée et noter les poids des barreaux et tares sur les urs étiquettes individuelles de chaque barreaux.

c. Procédures à la Commission de Contrôle Chapitre V, Art. 30, Alinéa 2 (page 21)

Le contrôle des licences est à la charge de l'organisateur ; il est automatique avec les engagements sur l'intranet fédéral, ou manuel via le serveur FFA.

Les ajouts et les changements donnés en réunion des délégués doivent être contrôlés, le PJ exige un écrit des délégués concernés (nécessaire pour Commission de Contrôle, et obligatoire en cas de contrôle antidopage. A défaut, le compétiteur est considéré comme s'étant soustrait au contrôle).

Rappel: Les compétiteurs Femmes peuvent concourir dans les épreuves Homme. Les J12 peuvent concourir dans les épreuves "J13 ou J14". Les compétiteurs J15 à J18 ont la possibilité de concourir en Senior (sous conditions médicales contrôlées par la FFA pour les J15 et J16).

A l'embarquement :

i. Contrôle d'identité des compétiteurs (aléatoire)

- Contrôler l'identité en demandant une pièce d'identité ou la licence, avec photo. Cette pièce d'identité ou licence peut être présentée aux **membres du jury arbitres** sur équipement électronique (par exemple, tablette ou smartphone).
 - **En cas de changement non signalé ou de doute sur l'identité**, l'arbitre interdit à l'équipage de partir au départ et demande des informations au Responsable de la Commission. Si l'équipage n'est pas en tort, il est autorisé à partir. Si la faute est avérée ou si le contrôle est effectué après la course, l'arbitre lui signifie son Exclusion.
 - **En cas de pièce d'identité ou de licence manquante**, le compétiteur peut présenter une pièce ultérieurement (lui demander par exemple **son prénom et** sa date de naissance pour un premier niveau de contrôle, -possibilité avec son accord de **le prendre une-en** photo).

Vous pouvez informer les clubs des risques en cas de contrôle antidopage : si forfait, remplacement ou remplacement non signalé pour un compétiteur, celui-ci est considéré comme s'étant soustrait au contrôle.

ii. Contrôle de pesée aux pontons

- Contrôles aléatoires des tickets de pesée des barreaux à l'embarquement et au débarquement.
- Contrôles obligatoires des tickets et tares des médaillés en championnat avant remise des récompenses (**sur le ponton d'honneur**).

(Voir modalités de pesée sur la fiche spécifique « Pesée »)

iii. Contrôle des bateaux

De manière générale, ne soyez pas « puriste », mesurez uniquement si vous avez un fort doute :

- **Vérifier l'exactitude des numéros des couloirs attribués aux équipes**
 - **Faire changer si erreur, ne pas laisser partir un bateau sans numéro ou avec une erreur de couloir.**
 - **Rester vigilant dans le cas de plusieurs équipages d'un même club dans une même épreuve.**
- Présence de boule protectrice 4 cm minimum en caoutchouc **de couleur blanche**, ou matériau équivalent. Faire réparer ou remplacer le cas échéant.
- **Présence des bouchons des éventuels compartiments étanches (correctement fixés)**
- ~~Vérifier l'exactitude des numéros des couloirs attribués aux équipes~~
 - ~~Faire changer si erreur, ne pas laisser partir un bateau sans numéro ou avec une erreur de couloir.~~
 - ~~Rester vigilant dans le cas de plusieurs équipages d'un même club dans une même épreuve.~~
- Conformité des cale-pieds
 - Si lacets, les talons doivent être attachés séparément pour permettre la libération des pieds **sans l'aide des mains. Les talons ne doivent pas pouvoir être relevés plus haut que l'horizontale (environ avec 7 cm de débattement du talon)** ;
 - Autre système permettant la libération rapide du pied sans l'aide des mains, type Shimano. Si anomalie, faire réparer avant l'embarquement
- Absence dans le bateau d'appareils permettant de communiquer avec l'extérieur pendant la course (difficile à contrôler avec les moyens techniques actuels). **Par défaut, ne pas accepter de téléphones (même sans carte SIM)**
- Conformité de la publicité :
 - Aucune sur les 30cm de la pointe avant de l'embarcation ;
 - Sur les avirons et vêtements, voir Chapitre VI du Code des Régates pour le détail de la publicité autorisée
- Conformité de la place du barreur 70 cm de longueur et aussi large que le bateau sur 50 cm
- Conformité de l'épaisseur des palettes pointe 5mm, couple 3mm.
 - Ces mesures doivent être prises respectivement à 3mm et 2mm de l'extrémité de la palette
 - Si des palettes semblent manifestement trop usées et donc dangereuses, faire la remarque à l'entraîneur et demander la correction.
- Absence de produits chimiques sur la coque modifiant l'état naturel de l'eau (*vous n'êtes pas chimiste, soyez prudent dans vos soupçons*).
- Moyennant les moyens de pesée appropriés, il pourrait être possible de contrôler le poids des bateaux à la demande du Président du Jury.

iv. Contrôle du matériel spécifique para-aviron Chapitre III, Art. 16 (page 8) et Chapitre IV, Art. 19 (page 10)

- Floteurs obligatoires (PR1) ;

- Fauteuils standardisés fixes avec dossiers (PR1).
- Floteurs facultatifs pour équipages PR2 ;

- Fauteuils standardisés ou assises libres, dossiers facultatifs pour équipages PR2.
- Largeur, couleur et position des sangles obligatoires en PR1.

Remarque : la vidéo disponible sur le compte DailyMotion de la Fédération n'est plus d'actualité pour les sangles, toutefois elle reste intéressante pour le savoir être avec les para-aviron :

<http://ffaviron.fr/medias/photo-video/videos/para-aviron-equipements-reglementaires>

Remarque : il n'existe pas en 2020-2021 de règle d'arbitrage spécifique aux épreuves en aviron adapté (handicap mental) Une réglementation rédigée conjointement entre la FFA et la FFSA existe ici : https://arbitres-aviron.fr/code/FFA_PARA_AVIRON_ADAPTEE_2021-2024.pdf. Vous trouverez les catégories et épreuves possibles en championnat sur la Réglementation Sportive de l'année.

Au débarquement ou ponton d'honneur

- Surveiller le retour des équipages suivant le sens de circulation ;
- Si vous êtes suffisamment nombreux, vous pouvez effectuer les contrôles aléatoires:
 - Vérifier si la surcharge est proche du barreur au moment du débarquement (au plus près de ce dernier, sans pour autant entraver sa sortie de l'embarcation en cas de chavirage), **et qu'elle est bien intègre (sachet constituant la tare de tare non percé ou ouvert)**.
 - Peser les surcharges de barreur si balance ou pese-bagages disponible, sinon vérifier avec les tickets de pesée que les barreurs ont bien leurs tares, obligatoire en championnat avant remise des récompenses,
 - Contrôler des identités,
- Pointer les bateaux, en particulier dans un contexte inhabituel (conditions météo difficiles, retour groupé des équipages, grand bassin comportant des zones à l'écart sans surveillance etc.),
- Dans le cas de contrôle antidopage, vous aidez les escortes à identifier les compétiteurs désignés par le médecin préleveur selon son ordre de mission.

V. Savoir-être : pédagogie et intelligence des situations

La Commission de Contrôle est très importante. Elle est :

- Le cœur de la communication avec les compétiteurs, entraîneurs et, dans une moindre mesure, le public ;
- Le seul endroit où il est possible de résoudre les problèmes avant d'aller sur l'eau (numéro erroné ou manquant, mauvaise combinaison, tenues non identiques, couvre-chefs différents etc.) ;
- Le seul endroit où une communication calme en face-à-face est possible (par la suite, la communication se fait souvent par mégaphone) ;
- **La face la plus visible du jury notamment vis-à-vis de l'image** : tout écart reflète sur le jury tout entier.

En revanche, pour les compétiteurs, l'embarquement représente :

- Un passage obligé qui chamboule leur concentration ;
- Un moment de stress et d'énerverment, notamment si il y a de l'attente;

Ainsi :

- Calme, politesse et pédagogie sont de mise, même (et surtout !) si votre interlocuteur s'agace ; si vous sentez une situation conflictuelle, n'hésitez pas à passer la main à un autre arbitre au contrôle pour faire redescendre la tension ;
- Donner des informations si nécessaire : départs aux feux/drapeaux, départs tenus/non-tenus, présence d'un assistant starter à tel endroit qui va appeler les équipages, présence du catamaran de télévision au couloir X ;
- Parler à l'entraîneur plutôt qu'aux compétiteurs quand cela est possible ;
- Surveiller les horaires des épreuves et l'encombrement aux pontons :
 - Pas de règle pour le délai d'embarquement. S'il est nécessaire de ralentir le flux, donner le motif afin d'éviter des conflits (zone échauffement saturée, orage menaçant etc.)
 - Soyez proactifs ! Donnez la priorité aux équipages retardataires, faites en sorte d'avoir une voie de circulation devant les pontons libre de tout bateau à tout moment,
 - Pensez que les rameurs para-aviron montent plus tôt au départ (échauffement à terre compliqué voire impossible).
- Ne pas donner d'information sur un retard au départ sans information officielle du président du jury ;
- Surveiller le sens de circulation (utilité du mégaphone pour alerter les équipages) ;

- Noter les bateaux contrôlés, les remarques adressées, et éventuellement l'horaire d'embarquement.

VI. Résumé des tâches de la Commission de Contrôle

Le « contrôle » est le principal point de communication des arbitres avec les compétiteurs, entraîneurs, délégués et public en général.

Aux pontons

- Contrôle d'identité des compétiteurs (programme long avec tous les noms des compétiteurs),
- Contrôle de la présence des bons des numéros de couloir et pointage des équipages,
- Contrôle des points de sécurité des bateaux et absence de moyens de transmission,
- Vérification du ticket de pesée et tares (obligatoire en championnat au ponton d'honneur),
- Contrôle de la publicité,
- Pesée des bateaux si balances adaptées,
- Contrôle de l'emplacement de la surcharge des barreurs,
- Surveillance des sens de circulation et du flux d'embarquement,

A la pesée

- Contrôle d'identité des compétiteurs (programme avec noms des barreurs / rameurs PL),
- Pesée des barreurs et des rameurs poids léger PL,
- Information vers le responsable du contrôle de tout retard ou anomalies (matériel ou compétiteurs) et des sanctions induites,
- Notification des poids sur étiquettes et programme (un seul programme restant à la pesée ou confié au responsable de la Commission de contrôle).

Remarque : l'accompagnement de compétiteurs désignés au contrôle anti-dopage est à la charge d'une escorte de l'organisation. Les arbitres au contrôle peuvent néanmoins l'aider à informer et identifier les équipages aux pontons et les rameurs désignés par le médecin préleveur.