

Koninklijk Belgisch Kano Verbond

Gesticht in 1934
Vereniging zonder winstgevend doel

Onder de hoge bescherming van zijn Koninklijke
Hoogheid Filip I, Koning der Belgen

Aangesloten bij het Belgisch Olympisch Comité,
bij de Internationale Kanofederatie
en de Internationale Rafting Fédératie



Fédération Royale Belge de Canoë

Fondée en 1934
Association sans but lucratif

Sous le haut patronage de son Altesse Royale
Philippe I, Roi des Belges

Affiliée au Comité Olympique Belge,
à la Fédération Internationale de Canoë
et à la Fédération Internationale de Rafting

Maatschappelijke zetel / Siège social: Route de Pessoux 68, 5590 Haversin

RÈGLEMENT SPORTIF DES COMPÉTITIONS SLALOM

D'application à partir du 1 avril 2017

Table des matières

1. Principes généraux	1
2. Catégories et embarcations	2
Catégories.....	2
Embarcations.....	2
Patrouilles.....	3
3. Demandes d'organisation.....	4
Autorisation.....	4
Avant-programme	4
4. Inscriptions.....	6
Inscriptions.....	6
Droits d'inscription et pénalités	7
5. Liste de départ et programme officiel.....	9
Liste de départ.....	9
Programme officiel.....	9
6. Matériel.....	11
Bateaux.....	11
Sécurité.....	11
Numéros de départ	12
7. Organisation des compétitions	13
Généralités.....	13
Service de sauvetage	13
Arbitrage	13
Jury.....	14
Juges de porte.....	14
Chronométrage.....	15
Parcours.....	15
Approbation du parcours.....	15
Départs	16
Arrivées	16
Portes.....	17
Franchissement des portes.....	17
Pénalités	18
Evacuation du parcours	19
Chavirage et dessalage	19
Chronométrage.....	20
Calcul et affichage des résultats.....	20
Disqualifications	21
8. Plaintes et amendes	22

Plaintes	22
Amendes	22
9. Règles particulières	23
Championnat de Belgique	23
Coupe de Belgique	23
10. Références	25

1. Principes généraux

- Art. 1) Ce règlement régit l'organisation des compétitions de slalom par un ou plusieurs clubs affiliés à la Vlaamse Kano & Kajak Federatie (V.K.K.F.) ou à la Fédération Francophone de Canoë (F.F.C.), par un ou des comités provinciaux de la Fédération Royale Belge de Canoë (F.R.B.C.), ou par le Comité Technique Slalom (C.T.S.) de la F.R.B.C.
- Art. 2) Sont autorisés
- Les compétitions amicales, à savoir des courses organisées par un ou plusieurs clubs lors de fêtes de sports nautiques ou ne revêtant pas un caractère officiel, avec un nombre d'invitations restreint, à la condition qu'elles ne soient pas organisées à la même date qu'une compétition de propagande, une compétition nationale ou une compétition nationale avec invitation internationale inscrite au calendrier national slalom
 - Les compétitions de propagande, à savoir toute démonstration ou compétition ayant un caractère officiel organisée par un ou plusieurs clubs ou comités provinciaux avec l'intention de faire connaître le kayak et inscrite au calendrier national
 - Les compétitions nationales et nationales avec invitation internationale inscrites au calendrier national
 - Le championnat de Belgique.
- Art. 3) Sous peine d'exclusion du club organisateur, aucune compétition non autorisée ne peut avoir lieu.
- Art. 4) Les compétitions amicales ne sont pas soumises à d'autres obligations de ce présent règlement qu'à celles spécifiées à l'article Art. 2)
- Art. 5) Les compétitions de propagande ne sont pas soumises à d'autres obligations de ce présent règlement qu'à celles spécifiées à l'article Art. 2), aux articles Art. 22) à Art. 31) et aux articles Art. 33) à Art. 36).
- Art. 6) Le C.T.S. établit, avant le 15 janvier, le calendrier national en tenant compte, d'une part, des demandes d'autorisation d'organisation de compétition introduites par les clubs affiliés en conformité avec l'article Art. 22) et, d'autre part, du calendrier international.
- Art. 7) Le C.T.S. organise le championnat de Belgique ou en confie l'organisation à un club affilié et l'inscrit au calendrier national.
- Art. 8) Le C.T.S. définit les modalités de la Coupe de Belgique en conformité avec les articles Art. 184) et Art. 185) et les communique via le calendrier national.
- Art. 9) Sauf en cas de force majeure, aucune compétition ne peut être ajournée après la confection de la liste de départ.

2. Catégories et embarcations

Catégories

Art. 10) On distingue neuf catégories masculines, neuf catégories féminines et neuf catégories mixtes, sur base de l'âge des compétiteurs, à savoir

Pupilles	Plus de 8 ans et moins de 10 ans au 1er janvier de l'année en cours
Minimes	Plus de 10 ans au 31 décembre de l'année en cours
Cadets	Plus de 12 ans au 31 décembre de l'année en cours
Aspirants	Plus de 14 ans au 31 décembre de l'année en cours
Juniors	Plus de 16 ans au 31 décembre de l'année en cours
Seniors	Plus de 18 ans au 31 décembre de l'année en cours
Vétérans I	Plus de 34 ans au 31 décembre de l'année en cours
Vétérans II	Plus de 44 ans au 31 décembre de l'année en cours
Vétérans III	Plus de 54 ans au 31 décembre de l'année en cours

Art. 11) Ces catégories sont classées selon les ordres partiels croissants suivants :

- a) Pupilles, minimes, cadets, aspirants, juniors, seniors
- b) Vétérans III, vétérans II, vétérans I, seniors

Art. 12) Un compétiteur peut demander au C.T.S. son passage en catégorie immédiatement supérieure. Le C.T.S. statue sur son cas et peut lui accorder cette faveur. Dans ce cas, le compétiteur concourra dans la catégorie supérieure jusqu'à la fin de l'année en cours.

Embarcations

Art. 13) On distingue trois types d'embarcations pouvant concourir dans les catégories masculines, à savoir :

K1 H	Kayak monoplace homme
C1 H	Canoë monoplace homme
C2 H	Canoë biplace hommes

Art. 14) On distingue trois types d'embarcations pouvant concourir dans les catégories féminines, à savoir :

K1 D	Kayak monoplace femme
C1 D	Canoë monoplace femme
C2 D	Canoë biplace femmes

Art. 15) Un type d'embarcation peut concourir dans les catégories mixtes, à savoir :

C2 M	Canoë biplace mixte
------	---------------------

Art. 16) Une embarcation biplace concourt dans la catégorie la plus élevée à laquelle appartient un des deux équipiers.

Patrouilles

Art. 17) Une patrouille est composée de trois embarcations de même type.

Art. 18) On distingue trois types de patrouilles pouvant concourir dans les catégories masculines, à savoir :

K1 H	3 x kayaks monoplaces homme
------	-----------------------------

C1 H	3 x canoës monoplaces homme
------	-----------------------------

C2 H	3 x canoës biplaces hommes
------	----------------------------

Art. 19) On distingue trois types de patrouilles pouvant concourir dans les catégories féminines, à savoir :

K1 D	3 x kayaks monoplaces femme
------	-----------------------------

C1 D	3 x canoës monoplaces femme
------	-----------------------------

C2 D	3 x canoës biplaces femmes
------	----------------------------

Art. 20) Un type d'embarcation peut concourir dans les catégories, mixtes à savoir :

C2 M	3 x canoës biplaces mixtes
------	----------------------------

Art. 21) Une patrouille concourt dans la catégorie la plus élevée à laquelle appartient un des équipiers.

3. Demandes d'organisation

Autorisation

- Art. 22) Pour chaque compétition slalom, une demande d'autorisation d'organisation de compétition doit être introduite par le club organisateur auprès du secrétaire sportif slalom avant le premier décembre de l'année précédant l'année durant laquelle la compétition est prévue.
- Art. 23) Pour être prise en considération, une demande d'autorisation d'organisation de compétition doit
- Emaner d'un club en règle vis-à-vis de la V.K.K.F. ou de la F.F.C., de son comité provincial et du C.T.S.
 - Être confirmée par le paiement d'une somme de 25 € par jour de compétition. Cette somme sert à couvrir les frais forfaitaires d'arbitrage et n'est restituée qu'en cas d'annulation de la compétition pour cas de force majeure. La manière dont cette somme est perçue et l'instance à laquelle elle revient sont définies par le Conseil d'Administration de la F.R.B.C.

Avant-programme

- Art. 24) Un projet d'avant-programme doit être soumis à l'approbation du secrétaire sportif slalom, 5 semaines au moins avant la date de la compétition.
- Art. 25) L'avant-programme doit comprendre toutes les catégories et embarcations comme définies par les articles Art. 10), Art. 13) et Art. 14).
- Art. 26) Le projet d'avant-programme doit mentionner :
- Le nom de la compétition
 - En en-tête, le libellé « Sous les Règlements de la F.R.B.C. »
 - Le genre de compétition (nationale, nationale avec invitation internationale, championnat national)
 - La dénomination du (ou des) club(s) organisateur(s)
 - Les lieu, date(s) et heure(s) de début des courses
 - Les catégories, embarcations
 - L'adresse, numéro de téléphone, fax ou email auxquelles les demandes d'inscription peuvent être communiquées
 - La date et heure de clôture des inscriptions
 - Le droit d'inscription et le droit d'inscription tardive
 - La date limite pour déclarer un forfait régulier
 - Les adresse et heure où aura lieu l'établissement de la liste de départ
 - Les lieu et heure de la réunion des délégués
 - Les prix mis en jeu

- Une clause informative de non-responsabilité du club organisateur et de ses membres pour les dégâts matériels et les accidents corporels éventuels, survenant avant, pendant et après les compétitions.
- Art. 27) Le secrétaire du C.T.S. notifie au club organisateur, endéans les huit jours de la réception du projet d'avant-programme
- D'éventuelles modifications ou corrections à apporter à ce projet
 - Le nom de l'arbitre désigné par le C.T.S. pour la compétition.
- Art. 28) L'avant-programme officiel est constitué du projet d'avant-programme, strictement amendé de toutes les modifications ou corrections demandées par le secrétaire du C.T.S. et incluant
- Pour les compétitions autres que les compétitions de propagande, le nom de l'arbitre désigné par le C.T.S. pour la compétition
 - La date de l'approbation du projet d'avant-programme par le secrétaire sportif du C.T.S., ainsi que le nom de celui-ci.
- Art. 29) La compétition est retirée du calendrier national si son avant-programme officiel est non conforme.
- Art. 30) Seul l'avant-programme officiel peut être communiqué à d'autres parties que le club organisateur ou le C.T.S.
- Art. 31) L'avant-programme officiel doit être communiqué par le club organisateur à tous les clubs affiliés, au moins trois semaines avant la date de la compétition. Les moyens de communications admis sont le courrier, le fax, l'email, une publication dans les journaux d'information respectifs de la F.F.C et de la V.K.K.F. ou une publication sur les sites Internet respectifs de ces mêmes fédérations.

4. Inscriptions

Inscriptions

- Art. 32) Dans le cas de compétitions nationales, seules les demandes émanant de clubs belges affiliés à la V.K.K.F. ou à la F.F.C. sont acceptées. Dans le cas de compétitions nationales avec invitations internationales, les demandes émanant de clubs étrangers affiliés à des fédérations reconnues par la Fédération Internationale de Canoë sont également acceptées.
- Art. 33) Dans le cas de compétitions de propagande, les demandes émanant de clubs belges non affiliés à la V.K.K.F. ou à la F.F.C. ou de clubs en instance de formation sont acceptées, sous réserve d'approbation par le secrétaire du C.T.S.
- Art. 34) Les inscriptions se font sous l'entière responsabilité du club intéressé.
- Art. 35) Les demandes d'inscriptions doivent parvenir au club organisateur au plus tard à la date de clôture des inscriptions. La date de clôture des inscriptions doit précéder d'au moins cinq jours mais pas de plus de dix jours la date de la compétition.
- Art. 36) Les moyens de communications admis pour les demandes d'inscription sont le courrier, le fax, l'email, le téléphone, comme mentionnés dans l'avant-programme. Une demande par téléphone doit être confirmée par un courrier, fax ou email, envoyé au plus tard vingt-quatre heures après la clôture des inscriptions.
- Art. 37) Une demande d'inscription est considérée valable si elle est soumise par un club ayant réglé tous ses droits d'inscriptions et pénalités de forfait dus à la F.R.B.C., la V.K.K.F. ou la F.F.C., ou à des clubs affiliés à la V.K.K.F. ou à la F.F.C., et si elle mentionne, de manière claire et précise
- Les nom, prénom, adresse, numéro de téléphone, fax ou email du délégué qui représentera le club à la compétition
 - Les nom, prénom, adresse, numéro de téléphone, fax ou email de la personne soumettant les demandes d'inscriptions
 - Pour chaque embarcation ou patrouille inscrite, l'embarcation, la catégorie, le nom et prénom du (des) compétiteur(s), et son (leurs) numéro(s) complet(s) d'une licence compétition valable pour l'année en cours
 - Si le compétiteur n'est pas sous le coup d'une interdiction de participer à une compétition émise en conformité avec les Règlement d'Ordre Intérieur de la V.K.K.F. ou de la F.F.C.
- Art. 38) Un équipage peut être composé de membres de clubs différents, sauf pour le championnat de Belgique.
- Art. 39) Une patrouille peut être composée de membres de différents clubs et de différentes catégories, sauf pour le championnat de Belgique.
- Art. 40) Un compétiteur de catégorie inférieure peut s'inscrire pour une course en patrouille avec un ou des compétiteurs de catégorie supérieure. Dans ce cas,

la patrouille est classée dans la plus haute des catégories dont fait partie un des équipiers.

- Art. 41) Une demande d'inscription valable parvenant au club organisateur avant les date et heure de la clôture des inscriptions est considérée comme une demande d'inscription régulière.
- Art. 42) Une demande d'inscription valable parvenant au club organisateur après les date et heure de la clôture des inscriptions est considérée comme une demande d'inscription tardive, sauf si elle émane d'un club n'ayant pas reçu l'avant-programme de la compétition et est reçue au moins deux semaines avant la date de la compétition.

Droits d'inscription et pénalités

- Art. 43) Avant la première compétition de l'année, chaque club verse une caution de 25 €. Cette caution couvre les éventuels frais d'amendes et de forfaits. La manière dont cette caution est perçue ou remboursée, ainsi que l'instance à laquelle elle revient, sont définies par le Conseil d'Administration de la F.R.B.C.
- Art. 44) Un droit d'inscription est dû par chaque club participant pour chaque embarcation ou patrouille de ce club mentionnée sur la liste de départ définitive. Il est fixé par la F.R.B.C. et revient pour 75% au club organisateur, les 25% restants étant perçus par une instance et selon une méthode définies par le Conseil d'Administration de la F.R.B.C.
- Art. 45) Une pénalité de forfait régulier est due par chaque club participant pour chaque embarcation ou patrouille mentionnée sur la liste de départ mais pas sur la liste de départ définitive, sauf dans les cas suivants
- Cette embarcation ou patrouille est remplacée par une autre, du même club et dans la même catégorie (en biplace, un compétiteur peut être remplacé),
 - Un certificat médical valable et justifiant cette absence est présenté
 - Le forfait a été signalé au club organisateur dans les six jours suivant les date et heure de la clôture des inscriptions.

Le montant de cette pénalité, la manière dont elle est perçue, ainsi que l'instance à laquelle elle revient sont définis par le Conseil d'Administration de la F.R.B.C.

- Art. 46) Une pénalité de forfait irrégulier est due par chaque club participant pour chaque embarcation ou patrouille mentionnée sur la liste de départ définitive et n'ayant pas pris le départ. Le montant de cette pénalité, la manière dont elle est perçue, ainsi que l'instance à laquelle elle revient sont définis par le Conseil d'Administration de la F.R.B.C.
- Art. 47) Les droits d'inscription et les pénalités de forfait régulier sont exigibles dès la fin de la réunion des délégués qui précède la compétition. Aucune embarcation ou patrouille d'un club ne s'acquittant pas entièrement de ces droits et pénalités n'est autorisée à prendre le départ de la compétition.
- Art. 48) Le droit d'inscription pour une demande d'inscription régulière est inférieur ou égal à 6 € pour les embarcations monoplaces, avec un minimum de 4 €,

et est inférieur ou égal à 10 € pour les embarcations biplaces, avec un minimum de 8 €.

- Art. 49) Le droit d'inscription pour une demande d'inscription tardive est inférieur ou égal à 10 € pour les embarcations monoplaces, avec un minimum de 8 €, et est inférieur ou égal à 14 € pour les embarcations biplaces, avec un minimum de 12 €.
- Art. 50) Le montant de la pénalité de forfait régulier est fixé à 6 €.
- Art. 51) Le montant de la pénalité de forfait irrégulier est fixé à 8 €.

5. Liste de départ et programme officiel

Liste de départ

- Art. 52) L'élaboration de la liste de départ aura lieu au plus tôt 24 heures après les jour et heure de la clôture des inscriptions et au plus tard le jour précédant la tenue de la compétition.
- Art. 53) La liste de départ comporte toutes les inscriptions régulières, et seulement celles-ci.
- Art. 54) Dans la mesure du possible, les départs s'effectuent type d'embarcation par type d'embarcation.
- Art. 55) Pour chaque type d'embarcation, les départs s'effectuent catégorie par catégorie, en respectant les ordres partiels définis à l'article Art. 11).
- Art. 56) Pour chaque catégorie et type d'embarcation, l'ordre de départ est l'ordre inverse du classement national de l'année précédente pour la première compétition de l'année, et du classement national de l'année en cours pour les autres compétitions. Si le classement national n'a pas été mis à disposition par la F.R.B.C., l'ordre de départ est fixé par tirage au sort.

Programme officiel

- Art. 57) Le club organisateur établit, dans les trois jours de la confection de la liste de départ, le programme officiel, qui doit mentionner clairement :
- En en-tête, le libellé « Programme officiel »
 - Le genre de compétition
 - Le libellé « Sous les Règlements de la F.R.B.C. »
 - La dénomination du (des) club(s) organisateur(s)
 - La liste des clubs participants, noms de leurs délégués, leur situation géographique
 - L'heure de début des courses et la localisation du parcours
 - La succession et horaire des courses, ainsi que la liste de départ
 - Les noms et prénoms des officiels (président, secrétaire, trésorier, traceur, chronométrateur, responsable du calcul des résultats et autres principaux officiels)
 - Les heures et lieux de la réunion des délégués et de la distribution des prix
 - Les services de sécurité (Croix Rouge et service de sauvetage)
 - Une clause informative de non-responsabilité civile vis-à-vis des officiels, participants et spectateurs.
- Art. 58) Le club organisateur envoie le programme officiel, dans les trois jours de la confection de la liste de départ, à tous les clubs inscrits, au secrétaire du C.T.S. pour vérification des licences, au secrétaire national et à l'arbitre.

- Art. 59) La réunion des délégués doit se tenir au minimum une heure et demie avant la première course.
- Art. 60) Le choix de l'heure de départ de la première course est laissé à la discrétion du club organisateur, pour autant que l'heure choisie soit postérieure à midi. Cependant, si le nombre de participants inscrits ne permet pas, dans ces conditions, que l'heure de dernier départ soit antérieure à 15 heures trente, il peut être dérogé à cette règle en avançant l'heure de départ de la première course du temps strictement requis pour que le dernier départ ait lieu à 15 heures trente.
- Art. 61) Un écart minimal d'une heure et trente minutes sera observé entre la première et la deuxième manche.

6. Matériel

Bateaux

- Art. 62) Les kayaks sont des embarcations pontées propulsées à l'aide d'une pagaie double par un compétiteur en position assise. Les canoës sont des embarcations pontées propulsées à l'aide d'une pagaie simple par un compétiteur à genoux.
- Art. 63) Les bateaux doivent être conformes au règlement international de la Fédération International de Canoë (I.C.F.), comme décrit dans l'article 7.1 du document [1]. Les articles Art. 64) à Art. 67) reprennent les principales dispositions de ce règlement. En cas de divergence, l'article 7.1 et les articles subordonnés du document [1] font foi. Les bateaux qui ne répondent pas à ces exigences sont refusés.
- Art. 64) Les dimensions et poids minimum des bateaux sont les suivants :

	Longueur minimum	Largeur minimum	Poids minimum
Tous types de K1	3,50 m	0.60 m	9 kg
Tous types de C1	3,50 m	0.60 m	9 kg
Tous types de C2	4,10 m	0.75 m	15 kg

- Art. 65) Les pointes de tous les bateaux doivent avoir un rayon minimal de deux (2) cm dans le plan horizontal et d'un (1) cm dans le plan vertical.
- Art. 66) Les gouvernails sont interdits sur tous les bateaux.
- Art. 67) Les bateaux doivent être conçus de manière à être et rester conformes aux dimensions obligatoires.
- Art. 68) Le club organisateur peut, à sa discrétion ou à la demande du C.T.S., contrôler les dimensions et le poids autorisés des embarcations. Le pesage doit s'effectuer bateau vidé de toute eau résiduelle.
- Art. 69) Toute fraude constatée entraînera l'exclusion.

Sécurité

- Art. 70) Les bateaux doivent être conformes au règlement international de l'I.C.F., comme décrit dans les articles 19.1 et 19.2 du document [1]. Les articles Art. 71) à Art. 78) reprennent les principales dispositions de ce règlement. En cas de divergence, les articles 19.1 et 19.2 et les articles subordonnés du document [1] font foi.
- Art. 71) Tous les bateaux doivent être insubmersibles, et doivent être équipés à chaque extrémité d'un anneau de bosse distant de moins de 30 cm de la pointe avant et de la pointe arrière respectivement.
- Art. 72) Les éléments suivants sont réputés être des anneaux de bosse acceptables : une corde en anneau, une corde munie d'une poignée, une corde courant de la pointe avant à la pointe arrière, ou une poignée intégrée au bateau.

- Art. 73) Les anneaux de bosse doivent permettre à tout moment l'entrée facile d'une main jusqu'à la base du pouce, afin d'assurer la saisie du bateau.
- Art. 74) Le matériau utilisé doit avoir un diamètre d'au moins 6mm ou une section de 2 x 10 mm au moins.
- Art. 75) Les anneaux de bosse ne peuvent être fixés sur le bateau à l'aide de ruban adhésif.
- Art. 76) Tous les compétiteurs doivent porter un casque avec mentonnière et un gilet de sauvetage. Seul des produits commerciaux sont acceptés, de manière à garantir la qualité du matériel utilisé. Des casques ou gilets de sauvetage de fabrication artisanale ne sont pas acceptés. Le casque et le gilet de sauvetage doivent être en bon état.
- Art. 77) Un gilet de sauvetage est constitué d'un matériau flottant et non-absorbant réparti de manière équilibré sur la poitrine et le dos et maintenu dans un gilet porté sur la partie supérieure du torse. Sa flottabilité doit être suffisante pour faire flotter un poids en plomb certifié de 6 kg ou son équivalent en un autre métal et doit être conçu de manière à maintenir hors de l'eau la tête d'une personne consciente.
- Art. 78) Le casque doit offrir une protection suffisante à la tête de l'athlète, dans le cas de chocs contre des rochers par exemple (les chocs doivent être absorbés par l'espace entre la tête et la coque extérieure du casque), et être équipé d'une mentonnière robuste.

Numéros de départ

- Art. 79) Chaque compétiteur (en C2 l'équipier avant, en patrouille l'équipier franchissant le premier la ligne de départ) doit afficher le numéro de départ mentionné sur le programme officiel, soit par moyen du dossard fourni par le club organisateur, soit, lorsqu'un tel dossard n'est pas fourni, écrit lisiblement en chiffres noirs sur deux autocollants blanc de 15 x 20 cm apposés à l'avant gauche et à l'avant droit de son bateau. Tout compétiteur non muni de son numéro de départ peut se voir interdire de prendre part à la course ou être déclassé par l'arbitre.

7. Organisation des compétitions

Généralités

- Art. 80) Le club organisateur doit désigner une personne chargée de l'accueil des clubs visiteurs.
- Art. 81) Le secrétariat est tenu par un ou plusieurs membres du comité du club organisateur.
- Art. 82) Des manches d'entraînement officielles sont autorisées sur le parcours de course. Les manches d'entraînements officielles ne peuvent débuter moins de 20 minutes après l'approbation officielle du parcours et doivent être terminées 20 minutes avant le premier départ.

Service de sauvetage

- Art. 83) Le club organisateur doit prévoir la mise en place d'un service de sauvetage adéquat, y inclus potentiellement la présence d'un médecin ou d'un service médical.

Arbitrage

- Art. 84) L'arbitre est désigné par le C.T.S. Son nom est communiqué au club organisateur comme spécifié à l'article Art. 27).
- Art. 85) L'arbitre ne peut prendre part à la compétition.
- Art. 86) La compétition se déroule sous la seule autorité de l'arbitre qui en assume la surveillance et prend toutes décisions utiles, avant, pendant et après la compétition.
- Art. 87) L'arbitre s'assure que la compétition commence et se déroule conformément à l'horaire fixé par le programme.
- Art. 88) L'arbitre peut suspendre tout compétiteur qui ne suit pas ses décisions et ses directives ou qui cherche la possibilité de les contourner.
- Art. 89) L'arbitre vérifie la conformité des inscriptions. Dans ce but, l'arbitre peut à tout moment exiger la présentation de la licence ou de la carte d'identité d'un compétiteur.
- Art. 90) L'arbitre communique, endéans les 48 heures suivant la fin de la compétition, les résultats officiels, ainsi qu'un rapport concernant le déroulement de la compétition, au secrétaire sportif et au secrétaire national. L'arbitre propose et justifie, dans son rapport, les sanctions qu'il souhaite éventuellement voir appliquées à l'égard d'un club ou d'un compétiteur.
- Art. 91) Le club organisateur doit mettre à la disposition de l'arbitre la liste des inscriptions ainsi que la correspondance relative aux compétitions.
- Art. 92) Le club organisateur doit faciliter tous les contrôles de l'arbitre et répondre à ses sollicitations.

- Art. 93) Toute modification du programme ou du déroulement des courses, ou toute faveur particulière sollicitée par un club auprès de l'arbitre ne sera accordée par l'arbitre qu'avec le consentement de tous les clubs participants.

Jury

- Art. 94) Le jury est composé de trois personnes, à savoir, l'arbitre, le secrétaire du club organisateur et un membre du comité technique (ces deux derniers pouvant éventuellement être remplacés par un délégué de club). Le jury est composé lors de la réunion des délégués.
- Art. 95) Le jury est présidé par l'arbitre.
- Art. 96) Toute contestation ayant trait aux courses ou aux classements, doit d'abord être introduite verbalement auprès de l'arbitre dans les plus brefs délais.

Juges de porte

- Art. 97) Chaque club participant doit mettre à disposition un ou des juges de porte, en fonction du nombre de bateaux qu'il inscrit à la compétition. Le nombre de juges de porte à mettre à disposition est d'un par tranche de 10 embarcations inscrites, plus un juge supplémentaire si le club inscrit plus de quatre embarcations.

Embarcations inscrites	Nombre de juges de portes
De 1 à 4	1
De 5 à 10	2
De 11 à 20	3
De 21 à 30	4

- Art. 98) Chaque juge de porte se voit attribuer par l'arbitre une porte ou un groupe de portes (secteur), pour une manche ou pour l'entièreté de la compétition
- Art. 99) Chaque juge de porte s'assure que le jugement de franchissement des portes et l'attribution de pénalités sont effectués correctement pour les portes de son secteur, de manière à garantir des manches équitables à tous les compétiteurs.
- Art. 100) Un juge de porte peut se baser sur les observations faites par les juges de porte adjacents, spécialement ceux qui sont mieux placés pour un franchissement donné, un meilleur placement pouvant résulter d'une position plus rapprochée ou éventuellement plus lointaine, mais toujours offrant un meilleur angle par rapport au franchissement.
- Art. 101) Chaque juge de porte doit conserver une trace écrite et lisible du franchissement par chaque compétiteur des portes de son secteur et communiquer de manière diligente toute pénalité attribuées par ses soins à un compétiteur.

Chronométrage

- Art. 102) Le starter doit disposer d'un chronomètre en bon état de fonctionnement, et éventuellement d'un adjoint pour tenir la pointe arrière du bateau. L'usage d'un mégaphone est recommandé.
- Art. 103) Le juge d'arrivée doit disposer d'un chronomètre en bon état de fonctionnement, synchronisé avec celui du starter. Si possible, il doit disposer d'un adjoint en possession d'un second chronomètre également synchronisé avec celui du starter.
- Art. 104) Le juge d'arrivée doit être installé de telle façon qu'il ne soit gêné ni par le public, ni par les compétiteurs.

Parcours

- Art. 105) Le parcours, mesuré du centre de la ligne de départ au centre de la ligne d'arrivée, doit être long d'au moins 200 mètres, ne peut excéder une longueur de 400 m et devrait pouvoir être parcouru par les K1H en environ 100 secondes, mais ne devrait pas être inférieur à 90 secondes.
- Art. 106) Des aires d'échauffement et de retour au calme doivent être disponibles aux extrémités du parcours. Ces aires sont ouvertes à toutes les catégories et types d'embarcation participant à la compétition, et doivent être situées de telle sorte qu'elles n'interfèrent pas avec les zones de départ et d'arrivée.
- Art. 107) Le parcours doit être composé d'obstacles naturels et/ou artificiels.
- Art. 108) Le parcours est composé d'un minimum de 18 portes et d'un maximum de 25 portes. Un minimum de 6 et un maximum de 7 de ces portes doivent être des portes à remonter.
- Art. 109) Le parcours ne peut pas avantager certaines embarcations en fonction de leur bordé.
- Art. 110) La distance séparant la dernière porte de la ligne d'arrivée doit être comprise entre 15 et 25 mètres.
- Art. 111) Le club organisateur doit tracer un parcours qui peut être parcouru en course sans gêne pour les compétiteurs. Les portes doivent indiquer clairement le sens de leur franchissement et doivent offrir suffisamment d'espace pour permettre une négociation correcte ainsi qu'un jugement sûr.

Approbation du parcours

- Art. 112) Le parcours doit être approuvé au moins une heure et trente minutes avant la première manche (et la finale si elle est prévue). Il est recommandé que le parcours soit approuvé dès que possible, idéalement dès 9h du matin. Si l'arbitre le juge nécessaire, le parcours doit être testé par au moins un non compétiteur capable de négocier toutes les portes. Idéalement, les bateaux effectuant cette démonstration doivent comprendre tous les types d'embarcations figurant sur la liste de départ, y compris un bateau bordé gauche et un bateau bordé droit pour tous les types de C1. Tous les ouvreurs de la compétition doivent avoir été acceptés par l'arbitre.
- Art. 113) La navigabilité du parcours est décidée par l'arbitre.

- Art. 114) Si le parcours est jugé inacceptable pour l'une ou l'autre raison (par exemple, parce que le parcours, ou une partie de celui-ci, est inéquitable, dangereux ou impossible à effectuer) le jury statue sur les changements à effectuer sur base d'une proposition de modification par le club organisateur.
- Art. 115) Le club organisateur ou l'arbitre peuvent diminuer les difficultés pour certaines catégories ou types d'embarcation dans le cas où le parcours est particulièrement difficile.
- Art. 116) Après approbation du parcours, aucune modification ultérieure ne peut être apportée, nonobstant l'article Art. 117).
- Art. 117) Si durant la compétition des circonstances exceptionnelles modifient la nature ou le tracé du parcours, seul l'arbitre peut autoriser une modification de la position d'une porte ou effectuer lui-même cette modification.
- Art. 118) Si l'arbitre constate qu'un changement significatif du niveau d'eau s'est produit mais peut être corrigé, il peut arrêter la compétition jusqu'à ce que le niveau d'eau initial soit rétabli.

Départs

- Art. 119) La ligne de départ doit être clairement indiquée. Les départs s'effectuent soit directement vers l'aval, soit directement vers l'amont.
- Art. 120) Un assistant du starter peut maintenir les bateaux à la position de départ jusqu'au moment du départ.
- Art. 121) Seuls des départs arrêtés sont autorisés.
- Art. 122) Pour les patrouilles, les deuxième et troisième bateaux doivent être à l'arrêt (et de préférence tenus) jusqu'au moment où le premier bateau franchit la ligne de départ.
- Art. 123) Les compétiteurs doivent obéir à tout ordre du starter, notamment ceux relatifs au positionnement de leur bateau.
- Art. 124) Pour les disciplines individuelles, les départs doivent être espacés d'au moins 45 secondes.
- Art. 125) Pour les patrouilles, les départs doivent être espacés d'au moins 90 secondes.
- Art. 126) Seul le starter est habilité à décider qu'un faux départ s'est produit et à rappeler le compétiteur au moyen du signal adéquat.
- Art. 127) Le starter décide si un second départ peut être donné et avertit l'arbitre de sa décision.

Arrivées

- Art. 128) La ligne d'arrivée doit être clairement indiquée sur les deux berges ou clairement délimitée, par exemple au moyen d'une porte ou portique de chronométrage.
- Art. 129) La manche d'un compétiteur se termine lorsque le corps du compétiteur, ou d'un des deux compétiteurs dans le cas des C2, coupe la ligne d'arrivée. Couper la ligne d'arrivée plusieurs fois peut être une cause de disqualification. L'arrivée d'un compétiteur dans le cas d'une course

individuelle, ou du dernier compétiteur de la patrouille dans le cas d'une patrouille, est indiquée par un signal sonore.

- Art. 130) Lors du franchissement d'une ligne d'arrivée équipée d'une cellule de chronométrage, le ou les compétiteur(s) doivent tenir leur pagaie à deux mains et ne doivent pas tenter de couper le faisceau de la cellule de chronométrage à l'aide de leur pagaie avant que leur corps ne le coupe. Un tel comportement peut être une cause de disqualification.

Portes

- Art. 131) Les portes doivent être conformes au règlement international de l'I.C.F., comme décrit dans l'article 27 du document [1]. Les articles Art. 132) à Art. 137) reprennent les principales dispositions de ce règlement. En cas de divergence, l'article 27 du document [1] fait foi.
- Art. 132) Les portes sont constituées de deux fiches suspendues peintes d'anneaux alternativement verts et blancs pour les portes à franchir en descente ou rouges et blancs pour les portes à franchir en remontée. Chaque anneau est d'une hauteur de 20 centimètres, et l'anneau inférieur est toujours de couleur blanche. Une bande noire d'une hauteur de 2 centimètres au minimum et de 2,5 centimètres au maximum est placée à la base de chaque fiche.
- Art. 133) La largeur d'une porte, mesurée entre les piquets, doit être comprise entre 1,2 mètre et 4 mètres. Les fiches doivent être rondes, d'un diamètre compris entre 3,5 et 5 centimètres, mesurer entre 1,6 mètre et 2 mètres de longueur, et être d'un poids tel que leurs mouvements causés par le vent ne soient pas d'une ampleur excessive.
- Art. 134) Le point le plus bas de chaque fiche doit être placé à approximativement 20 centimètres au-dessus de l'eau, et la fiche ne doit pas pouvoir être mise en mouvement par l'eau. Le système de réglage des portes doit autoriser un réglage rapide de chaque fiche de chaque porte.
- Art. 135) Les portes doivent être numérotées dans l'ordre de leur franchissement.
- Art. 136) Les panneaux de numéros de porte doivent mesurer 30 cm x 30 cm. Les numéros doivent être inscrits sur les deux faces du panneau, en chiffres noirs sur fond jaune ou blanc. Chaque chiffre doit mesurer 20 cm de haut et avoir une épaisseur de 2 cm. Une ligne diagonale rouge, tracée du coin inférieur gauche au coin supérieur droit, barre le côté du panneau opposé au sens de franchissement.
- Art. 137) A chaque poste de juge, les numéros des portes jugées doivent être affichés clairement.

Franchissement des portes

- Art. 138) Les portes doivent être franchies conformément au règlement international de l'I.C.F., comme décrit dans l'article 28 du document [1]. Les articles Art. 139) à Art. 144) reprennent les principales dispositions de ce règlement. En cas de divergence, l'article 27 du document [1] fait foi.
- Art. 139) Toutes les portes doivent être en séquence, dans l'ordre de leur numéro.

- Art. 140) Toutes les portes doivent être franchies dans le sens indiqué par leur panneau de numéro de porte.
- Art. 141) La position du bateau durant le franchissement n'a pas d'importance pour autant que le sens du franchissement soit correct.
- Art. 142) Le franchissement d'une porte débute lorsque le bateau, la pagaie ou le corps du compétiteur touche un piquet de la porte ou que la tête du compétiteur (ou en C2 la tête de l'un des deux compétiteurs) franchit le plan de porte.
- Art. 143) Le franchissement d'une porte se termine lorsque le franchissement d'une des portes suivantes débute ou que la ligne d'arrivée est franchie.
- Art. 144) Les conditions suivantes doivent être satisfaites pour qu'une porte soit considérée franchie correctement :
- a) L'entièreté de la tête du compétiteur (ou les têtes des compétiteurs dans le cas d'un biplace) franchi(ssen)t le plan de porte dans le sens de franchissement correct comme indiqué par la porte et le plan du parcours.
 - b) Une portion du bateau doit également franchir le plan de porte au moment du franchissement du plan de porte par l'entièreté de la tête du compétiteur.
 - c) Un franchissement correct d'une porte sans toucher de fiche avec le bateau, la pagaie, ou le corps du compétiteur est un franchissement sans faute.

Pénalités

- Art. 145) Les pénalités sont attribuées comme spécifié au règlement international de l'I.C.F., comme décrit dans l'article 29 du document [1]. Les points suivants résument les principales dispositions de ce règlement. En cas de divergence, l'article 29 du document [1] fait foi.
- a) 0 seconde de pénalité
Franchissement correct et sans touche de la porte.
 - b) 2 secondes de pénalité
Franchissement correct de la porte, avec touche d'au moins une des fiches de la porte. La touche répétée d'une ou des deux fiches de la porte n'est pénalisée qu'une fois.
 - c) 50 secondes de pénalités
 - Touche d'une porte (de l'une ou des deux fiches) sans franchissement correct.
 - Porte oubliée. Une porte non franchie est réputée oubliée lorsque le franchissement d'un quelconque des portes suivantes débute ou que la ligne d'arrivée est franchie.

- Pousée intentionnelle d'une porte à la fin de permettre son franchissement (une pousée est réputée non intentionnelle si la position du corps du compétiteur et de son bateau auraient autorisé un franchissement correct.
- Franchissement du plan de porte par la tête du compétiteur (en C2, la tête d'un des deux compétiteurs) alors que ce compétiteur est chaviré (pour la définition du chavirage voir Art. 153) pour autant que la porte ne soit pas franchie correctement avant le franchissement de la porte suivante.
- Franchissement par une partie de la tête du compétiteur (en C2, la tête d'un des deux compétiteurs) du plan de porte dans la mauvaise direction, sauf si le franchissement a débuté et se finit dans la direction correcte avant la négociation de la porte suivante.
- Une patrouille dont tous les bateaux ne franchissent pas la ligne d'arrivée endéans les 15 secondes du franchissement de cette ligne par le premier bateau de la patrouille.
- Une partie de la tête du compétiteur (en C2, d'un ou des deux des compétiteurs) franchit le plan de porte dans la direction correcte , avec ou sans qu'une portion du bateau ne fasse de même , pour autant que la porte ne soit pas franchie correctement avant le franchissement de la porte suivante.

Art. 146) La traversée du plan de porte par une portion du bateau sans qu'une fiche ne soit touchée n'est pas pénalisée.

Art. 147) Des tentatives répétées de franchissement d'une porte sans toucher de fiche ne sont pas pénalisées, pour autant qu'aucune partie de la tête du compétiteur (ou en C2 d'un des compétiteurs) ne franchit pas le plan de porte dans la mauvaise direction.

Art. 148) La pénalité de 50 secondes est la pénalité maximale qui puisse être obtenue par un compétiteur sur une porte donnée.

Art. 149) En toutes circonstances, le bénéfice du doute doit être laissé au compétiteur.

Evacuation du parcours

Art. 150) Lorsqu'un compétiteur est dépassé par un autre compétiteur, il doit lui céder le passage, au cas où un juge l'avertit par un signal sonore répété.

Art. 151) Le compétiteur effectuant le dépassement doit essayer de négocier correctement le parcours. Si le dépassement résulte du non-franchissement d'un certain nombre de portes, ce compétiteur doit veiller à ne pas gêner le compétiteur rattrapé.

Art. 152) Si un compétiteur est gêné par un autre compétiteur, il peut recourir la manche, sous réserve d'autorisation de l'arbitre.

Chavirage et dessalage

Art. 153) Un bateau est réputé chaviré lorsque la tête du compétiteur est entièrement submergée.

- Art. 154) Un bateau est réputé dessalé lorsque le bateau est coque en l'air et que le compétiteur (ou l'un des compétiteurs en C2) a complètement quitté le bateau. Ce bateau doit évacuer le parcours et n'est pas classé pour la manche en cours.
- Art. 155) Un esquimautage n'est pas considéré comme un dessalage. Lors d'une patrouille les membres de la patrouille peuvent s'aider l'un l'autre à esquimauter.

Chronométrage

- Art. 156) Le chronométrage est assuré par le club organisateur.
- Art. 157) Le temps d'une manche est mesuré depuis le moment où le corps du compétiteur (ou en C2 le corps d'un des compétiteurs) franchit pour la première fois la ligne de départ jusqu'au moment où le corps du compétiteur (ou en C2 le corps d'un des compétiteurs) franchit la ligne d'arrivée. Pour les patrouilles, le temps d'une manche est mesuré depuis le départ du premier bateau jusqu'à l'arrivée du dernier bateau.
- Art. 158) Le chronométrage doit avoir une précision du 1/10ème de seconde au moins. En cas de chronométrage manuel, les résultats doivent être arrondis au 1/10ème de seconde le plus proche. Par exemple, un temps d'une minute 30 secondes et 62/100ème de seconde sera de 90.6 secondes.

Calcul et affichage des résultats

- Art. 159) Le calcul des résultats est assuré par le club organisateur.
- Art. 160) La formule suivante est utilisée pour le calcul des résultats :

Temps de la meilleure manche en secondes + secondes de pénalités =
résultat

Exemple de résultat pour une manche individuelle chronométrée manuellement:

Temps de course :	$2'20''\text{.}83 = 60 + 60 + 20.83 =$	140.8 secondes
Secondes de pénalités :	$2 + 2 + 50 =$	54.0 secondes
Total :	$=$	194.8 secondes

Exemple de résultat pour une manche de patrouille individuelle chronométrée manuellement, le temps de course étant celui écoulé entre le départ du premier bateau et l'arrivée du dernier bateau :

Temps de course :	$2'20''\text{.}83 = 60 + 60 + 20.83 =$	140.8 secondes
Secondes de pénalités du 1er bateau :	$2 + 2 + 50 + 50 =$	104.0 secondes
Secondes de pénalités du 2ème bateau :	$2 + 2 + 50 + 50 + 50 =$	154.0 secondes
Secondes de pénalités	$2 + 2 + 2 + 50 =$	56.0 secondes

du 3ème bateau :	
Total :	= 454.8 secondes

- Art. 161) Dans le cas où deux ou plus de deux compétiteurs obtiennent le même résultat pour leur meilleure manche, les compétiteurs sont départagés par le résultat de leur seconde manche. S'ils sont toujours à égalité, ils sont classés ex-æquo.
- Art. 162) Dès que le résultat d'un manche d'un compétiteur ou d'une patrouille est connu, le numéro de départ, les secondes de pénalités et le temps doivent être annoncés et doivent être affichés à l'endroit adéquat jusqu'à ce que le délai de dépôt des réclamations comme spécifié à l'article Art. 170) soit écoulé.
- Art. 163) En cas d'établissement d'un classement par clubs, le système suivant sera utilisé pour l'attribution des points :
- a) Le premier des bateaux de chaque catégorie et type d'embarcation se voit attribuer cinq points, le second trois points, le troisième un point, et les suivants un point.
 - b) Les points de tous les bateaux de chaque club sont additionnés, et le classement par club est établi selon l'ordre décroissant de ces totaux.
- Art. 164) Les résultats de la compétition doivent être remis aux délégués de clubs endéans l'heure et demie suivant l'arrivée du dernier compétiteur. La remise des prix sera organisée immédiatement après la remise des résultats.

Disqualifications

- Art. 165) L'arbitre peut disqualifier pour la manche en cours un compétiteur (ou le bateau ou la patrouille dont ce compétiteur fait partie) si ce compétiteur prend le départ avec un bateau ou un équipement non conforme au règlement.
- Art. 166) L'arbitre peut disqualifier pour la manche en cours un compétiteur (ou le bateau ou la patrouille dont ce compétiteur fait partie) ayant reçu une aide extérieure durant la manche.
- Art. 167) L'arbitre peut disqualifier pour la compétition un compétiteur (ou l'embarcation ou la patrouille dont ce compétiteur fait partie) qui tente de fausser les résultats de la compétition en usant de moyens irréguliers, qui n'observe pas les règlements, ou qui conteste leur validité, ou qui se comporte de manière irrespectueuse, violente ou en contradiction avec l'éthique sportive.
- Art. 168) Si un compétiteur est obligé par suite d'une action d'une autre personne à ne pas observer les règlements, le jury décide s'il doit être disqualifié pour la compétition ou non.
- Art. 169) Les résultats d'un bateau disqualifié pour la compétition sont retirés des classements.

8. Plaintes et amendes

Plaintes

- Art. 170) Toute plainte doit être introduite par écrit auprès de l'arbitre, accompagnée d'un dépôt de 25 €, au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats.
- Art. 171) Les plaintes sont examinées par le jury.
- Art. 172) Lorsque le jury estime qu'une plainte est fondée, le dépôt est restitué intégralement.
- Art. 173) Un appel peut être interjeté contre la décision du jury. Cet appel doit être introduit par écrit auprès du secrétaire du C.T.S., accompagnée d'un dépôt de 50 €.
- Art. 174) Les appels sont examinés par le C.T.S., lors de sa première réunion suivant la compétition.
- Art. 175) Lorsque le C.T.S. estime qu'un appel est fondé, les dépôts faits lors de la plainte et de l'appel sont restitués intégralement.
- Art. 176) En cas de désaccord avec la décision du C.T.S., un recours peut être introduit après de la F.R.B.C., en conformité avec l'article 8 du R.O.I. de la F.R.B.C.

Amendes

- Art. 177) Les amendes suivantes sont appliquées par l'arbitre à charge du club organisateur :
- a) Pour mauvaise organisation, ou faute vis-à-vis du règlement sportif : 5€.
 - b) Pour une inexactitude ou défaillance au programme : 2,5 €.
 - c) Pour transmission tardive de l'avant-programme ou du programme officiel : 12,5 €
- Art. 178) Les amendes suivantes sont appliquées par l'arbitre à charge d'un club participant :
- a) Pour participation sans licence de compétition : 2,5 €
 - b) Pour injure à un arbitre ou un juge de porte: 25 €.
- Art. 179) La manière dont les montants des amendes sont perçus et l'instance à laquelle elles reviennent sont définies par le Conseil d'Administration de la F.R.B.C.

9. Règles particulières

Championnat de Belgique

- Art. 180) Le championnat de Belgique attribue un titre de champion(ne) de Belgique toutes catégories par type d'embarcation au licencié et à la licenciée de la F.R.B.C. obtenant le meilleur résultat pour le type d'embarcation considéré, pour autant qu'un minimum de trois participants sous licence de la F.R.B.C. prennent le départ pour l'embarcation considérée. Les champions de Belgique toutes catégories se voient accorder la médaille officielle de la F.R.B.C ainsi qu'un diplôme mentionnant leur titre ainsi que l'année de celui-ci. La médaille est à charge de la F.R.B.C. Le diplôme est fourni par la F.R.B.C.
- Art. 181) Le championnat de Belgique attribue un titre de champion(ne) de Belgique par catégorie et type d'embarcation, au licencié et à la licenciée de la F.R.B.C. obtenant le meilleur résultat dans la catégorie et le type d'embarcation considérés pour autant qu'un minimum de trois participants sous licence de la F.R.B.C. prennent le départ dans cette catégorie et ce type d'embarcation. Les champions de Belgique par catégorie se voient accorder un diplôme mentionnant leur titre ainsi que l'année de celui-ci. Ce diplôme est fourni par la F.R.B.C. Les champions de Belgique par catégorie peuvent se voir octroyer un trophée. Ce trophée est à charge du club organisateur.
- Art. 182) Sur décision du C.T.S., le championnat de Belgique pour les catégories junior et seniors (dames et hommes) peut avoir pour cadre une compétition qui n'est pas organisée par un club membre de la V.K.K.F. ou de la F.F.C., un comité provincial de la F.R.B.C. ou le C.T.S. Dans ce cas, et particulièrement si la participation est limitée par les organisateurs, le C.T.S. peut désigner les participants en tenant compte de l'avis de l'entraîneur national et en fonction des résultats obtenus à la Coupe de Belgique ou de la régularité de leur participation aux compétitions slalom de l'année en cours.
- Art. 183) Dans le cas où un minimum de trois participants sous licence de la F.R.B.C. ne prend pas le départ dans une catégorie ainsi que dans la catégorie immédiatement inférieure, le C.T.S. peut décider de grouper la catégorie inférieure avec la catégorie supérieure.

Coupe de Belgique

- Art. 184) La Coupe de Belgique est un classement par type d'embarcation prenant en compte les résultats d'un certain nombre de compétitions parmi une liste de compétitions organisées dans une même année.
- Art. 185) La liste de ces compétitions et le nombre de compétitions prises en compte sont établis par le C.T.S. Ce nombre de compétitions ne peut être inférieur à trois.
- Art. 186) Sont classés pour la Coupe de Belgique les athlètes sous licence F.R.B.C. ayant pris part au minimum à ce nombre de compétitions parmi toutes les compétitions de la liste.
- Art. 187) Le classement de la Coupe de Belgique pour chaque type d'embarcation est déterminé de la manière suivante :

- a) Pour chacune des compétitions de la liste et pour chaque type d'embarcation, la première des embarcations sous licence F.R.B.C. se voit attribuer un point, la seconde se voit attribuer deux points, et ainsi de suite ...
- b) Pour chaque embarcation, les points ainsi attribués lors des compétitions auxquelles le (les) compétiteur(s) a (ont) pris part sont additionnés, à l'exclusion de ceux correspondant aux compétitions où le (les) compétiteur(s) a (ont) obtenu ses (leur) moins bons résultats (c'est-à-dire les nombres de points les plus élevés, et ce à concurrence du nombre de compétitions prises en compte).
- c) Les embarcations sont classées selon l'ordre inverse du total obtenu, l'embarcation ayant obtenu le moins de points obtenant la meilleure place.

Art. 188) Dans le cas où dans une catégorie donnée deux ou plusieurs embarcations obtiennent le même total, ces embarcations sont classées en fonction du classement qui aurait été obtenu si le nombre de compétitions prises en compte avait été supérieur d'une unité. Si deux ou plusieurs embarcations sont toujours à égalité lorsque toutes les compétitions de la liste sont prises en compte, elles sont classées ex-æquo.

10. Références

- [1] Fédération Internationale de Canoë, *ICF Canoe Slalom Competition Rules 2017*.