



# Tunisian Rowing Federation

## CODE DES COURSES & ANNEXE

ÉDITION 2018

### SOMMAIRE

#### CODE DES COURSES

##### CHAPITRE PREMIER –DISPOSITION GENERALE

Article 1 - RAMEURS

Article 2 - AVIRON

Article 3 - BATEAU ET MATÉRIEL

Article 4 - RÉGATE

Article 5 - CHAMP D'APPLICATION

Article 6 - CATÉGORIES DE RÉGATES

- régates nationales,
- régates internationales

Article 7 - CHAMPIONNATS ET CRITÉRIUMS

Article 8 - AMATEURISME

Article 9 - CATÉGORIES DE RAMEURS

Article 10 - CATÉGORIES COMPLÉMENTAIRES

Article 11 - LICENCES

##### CHAPITRE DEUXIÈME - CLASSIFICATION

Article 12 - CATÉGORIES DES RAMEURS

CATÉGORIES D'ÂGE :

CATÉGORIES DE POIDS :

en catégorie SENIOR

Article 13 – BARREURS

Article 14 - PESÉES (BARREURS et POIDS LÉGERS)

TENUE :

HORAIRE:

- poids légers :
- barreur :

Article 15 - EXAMEN MÉDICAL

Article 16 - OBLIGATIONS

Article 17 - LIMITATION DES PARTICIPATIONS

Longueur des parcours :

Nombre de parcours par jour

Article 18 - SURCLASSEMENT

**CHAPITRE TROISIÈME – CHAMPS DE COURSE**

[Article 19](#) - PLAN D'EAU

[Article 20](#) - AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES

1 - Zone de départ

2 - Mires

3 - Couloirs

4 - Description du système "Albano"

5 - Zone d'arrivée

[Article 21](#) - AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES MINIMUM

**CHAPITRE QUATRIÈME – ORGANISATION DES REGATES**

[Article 22](#) - AUTORITÉ

[Article 23](#) - OBLIGATIONS DU COMITÉ ORGANISATEUR

[Article 24](#) - TYPES D'ÉPREUVES

- sur l'eau :
- en salle :
  - [Article 25](#) - SYSTÈME DE QUALIFICATION
  - [Article 26](#) - AVANT-PROGRAMME
  - [Article 27](#) - AVANT-PROGRAMME DE RÉGATES INTERNATIONALES
  - [Article 28](#) - ENGAGEMENTS
- engagements dans des régates en Tunisie :
- engagements dans des régates à l'étranger :
  - [Article 29](#) - INTERDICTION D'ENGAGEMENT
  - [Article 30](#) - ENGAGEMENT DANS PLUSIEURS COURSES
  - [Article 31](#) - REMPLACEMENTS
- AVANT LA PREMIÈRE ÉPREUVE QUALIFICATIVE :
- APRÈS LA PREMIÈRE ÉPREUVE QUALIFICATIVE :
  - [Article 32](#) - MIXTES
  - [Article 33](#) - ÉQUIPEMENT DES RAMEURS - COULEURS
  - [Article 34](#) - FORFAIT
- avant la date limite des forfaits prévue à l'avant-programme :
- après la date limite des forfaits prévue à l'avant-programme :
- déclaration d'un forfait :
- conséquence d'un forfait :
  - [Article 35](#) - LISTE DES ENGAGEMENTS
  - [Article 36](#) - FAUSSES DÉCLARATIONS
  - [Article 37](#) - PRIX
  - [Article 38](#) - INDEMNITÉS

**CHAPITRE CINQUIÈME – DEROULEMENT DES ENTRAÎNEMENT DES REGATES**

[Article 39](#) - PLAN DE CIRCULATION

[Article 40](#) - INFRACTIONS AUX RÈGLES DE CIRCULATION

[Article 41](#) - QUALIFICATION - ATTRIBUTION DES COULOIRS

[Article 42](#) - INTERVALLE ENTRE LES MANCHES

**COMPORTEMENT DES RAMEURS**

[Article 43](#) - comportement des rameurs : en général

[Article 44](#) - comportement des rameurs : au départ

- horaire
- équipement des bateaux
- commandement de départ
  - 1 - départ normal
  - 2 - départ rapide
- faux-départ
- arrêt de la course
- sanctions au départ
- incident dans la zone de départ
  - [Article 45](#) COMPORTEMENT DES RAMEURS : PENDANT LA COURSE

Article 46 - COMPORTEMENT DES RAMEURS : DIRECTION  
Article 47 - AVARIES  
Article 48 – COACHIN  
Article 49 - SANCTIONS RELATIVES AU COACHING  
Article 50 - CONDITIONS DÉFAVORABLES  
Article 51 - SÉCURITÉ DES RAMEURS  
Article 52 - DOMMAGE AU MATÉRIEL

#### **CHAPITRE SIXIÈME – LES CHAMPIONNATS**

Article 53 - CHAMPIONNATS  
Article 54 - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX CHAMPIONNATS DE TUNISIE .  
1°) épreuves qualificatives  
2°) aménagement du plan d'eau  
3°) championnats scolaires et universitaires  
Article 55 - PROGRAMME DES CHAMPIONNATS  
Article 56 - ENGAGEMENTS POUR LES CHAMPIONNATS DE TUNISIE  
Article 57 - LICENCES  
Article 58 - DATE DE MUTATION DES LICENCES  
Article 59 - RAMEURS ÉTRANGERS  
Article 60 - ATTRIBUTION D'UNE ORGANISATION NATIONALE  
Article 61 - ANNULATION D'UNE ORGANISATION NATIONALE  
Article 62 - RÉUNION DES DÉLÉGUÉS  
Article 63 - RÉCLAMATIONS  
Article 64- INDEMNISATIONS

#### **CHAPITRE SEPTIÈME – LE JURY**

Article 65 - RÔLE DU JURY  
Article 66 - COLLABORATION AVEC LE COMITÉ ORGANISATEUR  
Article 67- COMPOSITION DU JURY  
Article 68 - PRÉSIDENT DU JURY  
Article 79 - STARTER ET JUGE AU DÉPART  
Article 70 - ARBITRE DE PARCOURS  
Article 71 - JUGES A L'ARRIVÉE  
Article 72 - COMMISSION DE CONTRÔLE  
Article 73 - RAPPORT DU JURY

#### **CHAPITRE HUITIÈME – DELEGUES RECLAMATION SANCTIONS**

Article 74 - DÉLÉGUÉS  
Article 75 - DÉPÔT DE RÉCLAMATION

- réclamation
- modalités de recours
- consignation

Article 76 - RECOURS  
Article 77 - MESURES DISCIPLINAIRES  
Article 78 - INJURES ET MENACES  
Article 79 - DOPAGE  
Article 80 - AMENDES  
Article 81 - BARÈME DES AMENDES

### **ANNEXES**

#### **ANNEXE I – BATEAUX-MATERIEL-PESEES**

Article 1 - ARMEMENT EN POINTE OU EN COUPLE

**Article 2 - CLASSES DE BATEAUX**

a/ pour les hommes :

b/ pour les femmes :

Article 3 - MATÉRIEL

Article 4 - YOLETTE

Article 6 - PESÉE DES BARREURS

Article 7 - PESÉE DES BATEAUX

**ANNEXE II – DISPOSITION PARTICULIERE CONCERNANT LA PUBLICITE**

Article 1 - PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article 2 - AVIRONS DE COUPLE ET DE POINTE

Article 3. - BATEAUX

3.1. Fabricant

3.2. Nom du bateau ou identification du sponsor

3.3. Le nom de la ville ou du groupement sportif

Article 4 - VÊTEMENTS

4.1. Sponsor

4.2. Fabricant

Article 5 - DANS L'ENCEINTE DES RÉGATES

Article 6 - CONTRAT DE COMMANDITE OU D'ÉQUIPEMENT

**ANNEXE III – REGLEMENT DE L'ARBITRAGE-COMMISSION DES ARBITRES**

Article 1 - CHAMP D'ACTION

Article 2 - GÉNÉRALITÉS

Article 3 - COMMISSION DES ARBITRES

Article 4 - ARBITRE NATIONAL

Article 5 - ARBITRE INTERNATIONAL

Article 6 - DÉSIGNATION DES ARBITRES AUX CHAMPIONNATS ET AUX RÉGATES

Article 7 - OBLIGATIONS DES GROUPEMENTS SPORTIFS

Article 8 - FORMATIONS DES CANDIDATS ARBITRES

Article 9 - OBTENTION DE LA LICENCE

Article 10 - HONORARIAT

Article 11 - PROPOSITION DES ARBITRES À L'EXAMEN INTERNATIONAL

Article 12 - RADIATION

Article 14 - LE PRÉSIDENT DU JURY

**ANNEXE IV – REGLEMENT DES LICENCES**

LICENCES

Article 1 - GÉNÉRALITÉS

Article 2 - OBLIGATIONS

Article 3 - PARTICIPATION

Article 4 – VALIDITÉ

Article 5 - RESPONSABILITÉ

Article 6 - CERTIFICAT MÉDICAL

Article 7 - DÉLIVRANCE DE LA LICENCE

Article 8 - ÉTABLISSEMENT DES LICENCES

Article 9 - COÛT DES LICENCES

Article 10 - SURCLASSEMENT

Article 11 - CONTRÔLE

Article 12 - FAUX-FRAUDE

Article 13 - RENOUELEMENT DES LICENCES

MUTATIONS

Article 14 - GÉNÉRALITÉS

Article 15 - RESTRICTIONS DÉLAIS

Article 16 - PROCÉDURE

Article 17 - PÉRIODE DE RENOUELEMENT DES LICENCES

**ANNEXE V – SYSTEME DES ELIMINATOIRES DE LA FISA POUR BASSIN A SIX LIGNES D’EAU**

- PREMIER CAS : 7 à 8 participants.
- DEUXIÈME CAS : 9 à 12 participants.
- TROISIÈME CAS : 13 à 15 participants.
- QUATRIÈME CAS : 16 à 18 participants.
- CINQUIÈME CAS : 19 à 20 participants.
- SIXIÈME CAS : 21 à 24 participants.
- SEPTIÈME CAS : 25 à 30 participants.
- HUITIÈME CAS : 31 à 36 participants.
- NEUVIÈME CAS : 37 à 54 participants.

DIXIÈME CAS : 54 participants et plus

**L’EPREUVE CONTRE LA MONTRE**

**ATTRIBUTION DES COULOIRS**

- A - Pour les éliminatoires
- B - Pour les repêchages,
- C - Pour les demi-finales
- D - Pour les finales

**ANNEXE VI - REGLEMENTATION ANTIDOPAGE**

**ANNEXE VII - REGLEMENT DES COMPETITIONS D’AVIRON DE MER**

**ANNEXE - RÈGLEMENT DISCIPLINAIRE (ANNEXE AU RÈGLEMENT INTÉRIEUR)**

**CHAPITRE PREMIER - DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

**ARTICLE 1 - RAMEURS**

Les dispositions du présent code et de ses annexes s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes, sauf distinction expresse.

Ainsi, le terme "rameurs" par exemple, vise aussi bien les rameuses que les rameurs.

**ARTICLE 2 - AVIRON**

L'aviron consiste dans la propulsion d'un bateau à tirant d'eau, avec ou sans barreur, par la force musculaire d'un ou de plusieurs rameurs utilisant des avirons comme levier simple du premier degré, assis le dos dans la direction du mouvement du bateau.

**ARTICLE 3 - BATEAU ET MATÉRIEL**

Dans un bateau d'aviron, tous les éléments porteurs y compris les axes des éléments mobiles, doivent être fixés solidement au corps du bateau, mais le siège du rameur peut se déplacer dans l'axe du bateau.

Il existe des règlements particuliers concernant la construction et la sécurité (voir annexe n° I du Code des Courses). Toute infraction à ces règlements entraîne la disqualification de l'équipe.

**ARTICLE 4 - RÉGATE**

Une régates d'aviron est une manifestation sportive consistant en une pluralité d'épreuves, elles-mêmes composées de manches, disputées dans diverses classes de bateaux par des rameurs répartis en différentes catégories, selon leur sexe, leur âge et leur poids.

**ARTICLE 5 - CHAMP D'APPLICATION**

Le présent Code des Courses et ses annexes régit les régates disputées sur le territoire tunisien, autres que les régates internationales.

**ARTICLE 6 - CATÉGORIES DE RÉGATES**

Les régates sont divisées en:

Régates nationales :

ouvertes à tous les Groupements sportifs affiliés à la TRF Ces régates peuvent être ouvertes à des rameurs étrangers. Elles sont régies par le présent Code.

Régates internationales :

ouvertes à tous les rameurs amateurs appartenant à des fédérations affiliées à la FISA. Ces régates doivent être proposées chaque année par la TRF-à la FISA qui les inscrit au calendrier des Régates Internationales selon les modalités prévues aux Articles 5 à 10 du Code des courses de la FISA. Elles sont régies par le Code de la FISA.

### **ARTICLE 7 - CHAMPIONNATS ET CRITÉRIUMS**

Les championnats et critères sont divisés en trois classes:

1°) Les championnats et critères régionaux réservés aux groupements sportifs d'une seule ligue de la TRF . Plusieurs ligues peuvent se grouper pour faire disputer leurs championnats et critères.

2°) Les Championnats de Tunisie, la coupe de Tunisie et les Critériums de Tunisie réservés à certaines catégories de rameurs. Les conditions et les limites de ces épreuves et le nombre d'engager par épreuve par équipe sont fixées chaque année par le Comité Directeur de la TRF , au plus tard le 31 Décembre de l'année qui précède les Championnats.

3°) Les Championnats internationaux ou autres organisations internationales dont le règlement est fixé par le Comité Directeur de la TRF-et qui a été porté par la FISA au calendrier des Régates internationales. Ces épreuves sont régies par le Code des courses de la FISA.

### **ARTICLE 8 - AMATEURISME**

La TRF ne reconnaît que les rameurs et barreurs amateurs.

Le rameur ou barreur amateur doit pratiquer son sport sans en tirer ou en avoir tiré dans le passé aucun profit matériel.

Avec l'accord de sa fédération nationale, le rameur ou barreur peut accepter le remboursement des frais et du manque à gagner que lui occasionne sa participation à des régates ou des stages d'entraînement organisés par sa fédération nationale ou approuvés par cette dernière.

### **ARTICLE 9 - CATÉGORIES DE RAMEURS**

La TRF classe les rameurs en :

a/ catégories d'âge,

b/ catégories de poids. (L) pour les poids légers senior et moins de 23 ans

c/ Para-aviron / Pararowing (PR1, PR2, PR3)

### **ARTICLE 10 - CATÉGORIES COMPLÉMENTAIRES**

Pour favoriser la pratique de masse et encourager l'émulation, les organisateurs de régates peuvent créer des catégories complémentaires en fonction du niveau de valeur des rameurs et des régates spécifiques (Yole, Yolette, Yole 16, bateau découverte, etc...).

### **ARTICLE 11 – LICENCES**

Les licences sont obligatoires pour toutes les catégories de rameurs, les délégués et les entraîneurs de clubs, et les arbitres.

## **CHAPITRE DEUXIÈME - CLASSIFICATION**

### **ARTICLE 12 - CATÉGORIES DES RAMEURS**

CATÉGORIES D'ÂGE :

Les rameurs sont divisés en neuf sept catégories. Tout rameur est classé en l'une des catégories sous-mentionnées jusqu'au 31 décembre de l'année au cours de laquelle il atteint l'âge de :

<b>Catégorie</b>	<b>Tranche d'âge</b>
POUSSIN (P)	tout rameur moins de 11 ans
BENJAMIN (b)	tout rameur de 12 et 13 ans,
MINIME (M)	tout rameur de 13 et 14 ans,
CADET (C)	tout rameur de 15 et 16 ans,
JUNIOR (J)	tout rameur de 17 et 18 ans,
Moins de 23 ans (B)	tout rameur de 19 à 22 ans,
SENIOR	tout rameur âgé de 19-ans et plus,

Il existe une catégorie VÉTÉRANS qui compte plusieurs classes d'âge.

Un rameur vétéran appartient à la classe d'âge correspondant à l'âge qu'il atteint durant l'année courante.

<b>Catégorie</b>	<b>Tranche d'âge</b>
A	Plus de 27 ans.
B	de 36 ans ou plus
C	43 ans ou plus
D	50 ans ou plus
E	55 ans ou plus
F	60 ans ou plus
G	65 ans ou plus
H	70 ans ou plus
I	75 ans ou plus
J	80 ans ou plus
K	85 ans ou plus

Les âges moyens sont calculés sans tenir compte de celui des barreurs qui ne doivent pas non plus satisfaire à l'âge minimum fixé.

#### CATÉGORIES DE POIDS :

La TRF reconnaît une catégorie poids légers réglementée de la manière suivante :

En catégorie SENIOR,

le poids moyen des rameurs d'une équipe (sans le barreur) est limité à,

chez les hommes : 70 kg,

chez les femmes : 57 kg,

le poids maximal de chacun des rameurs pris individuellement est limité à,

chez les hommes : 72,5 kg,

chez les femmes : 59 kg,

#### **ARTICLE 13 - BARREURS**

Le barreur fait partie intégrante de l'équipe.

Les barreurs sont admis sans distinction de sexe, ni d'âge, mais doivent être licenciés dans le même groupement sportif que l'équipage.

Le poids minimal du barreur est fixé à 55 kg chez les seniors, moins de 23 ans et les juniors et vétérans hommes et à 50 kg chez les femmes seniors, les femmes moins de 23 ans, les femmes juniors, les femmes vétérans et les équipages mixtes.

Pour atteindre ce poids, le barreur peut disposer d'une surcharge dont le poids est libre mais doit être indépendant du barreur.

Cette surcharge doit être placée dans le bateau, le plus près possible de lui. Elle doit consister en un poids mort, à l'exclusion de tout liquide, et aucune pièce d'équipement ne peut valoir comme telle.

Dans les courses internationales le code FISA s'applique.

#### **ARTICLE 14 - PESÉES (BARREURS et POIDS LÉGERS)**

La pesée a lieu sur une balance réglementaire.

TENUE :

Les rameurs poids légers et les barreurs sont pesés en tenue de compétition (short et maillot ou combinaison).

**HORAIRE :**

**Poids légers :**

Les rameurs poids légers sont pesés chaque jour de compétition au plus tôt deux heures et au plus tard une heure avant la première manche de chaque épreuve à laquelle ils participent. Si cette première manche est par la suite renvoyée ou annulée, ils ne doivent pas être soumis à un deuxième pesage le même jour.

**Barreur :**

Les barreurs sont pesés chaque jour de compétition au plus tôt deux heures et au plus tard une heure avant la première manche à laquelle ils participent.

La Commission de Contrôle peut exiger, à tout moment une pièce d'identification officielle avec photographie. Elle peut aussi effectuer des pesées de vérification pour les surcharges des barreurs.

**ARTICLE 15 - EXAMEN MÉDICAL**

Tous les compétiteurs doivent avoir subi un examen médical précisant qu'ils sont aptes à la pratique de l'aviron en compétition. (voir annexe IV)

**ARTICLE 16 - OBLIGATIONS**

Tous les participants à une régata doivent savoir nager (responsabilité du club) et avoir obtenu le brevet d'argent délivré par la TRF.

Tous les participants à une compétition doivent être en mesure de prouver leur identité et leur âge par une pièce d'identification officielle avec photographie

**ARTICLE 17 – DISTANCE ET LIMITATION DES PARTICIPATIONS**

**LONGUEUR DES PARCOURS :**

Les distances maximales de parcours en ligne, pour les Championnats autres que les épreuves en mer, pour les hommes et les femmes sont les suivantes :

BENJAMINS	500 mètres
MINIMES	1 000 mètres
CADETS	1500 mètres
JUNIORS	2 000 mètres
SENIORS	2 000 mètres
VÉTÉRANS	1 000 mètres
PARA-AVIRON	2 000 mètres

**NOMBRE DE PARCOURS PAR JOUR**

Les rameurs et rameuses des catégories minimales, cadets, ( juniors et juniors surclassés à un moins de 23 ans (U23) ou à un senior) et vétérans, ne peuvent effectuer que deux parcours par jour et à deux heures d'intervalle au moins quelque soient les distances programmées par le comité d'organisation. Le cas de répétition d'un parcours est laissé à l'appréciation du Jury.

Les rameurs BENJAMINS ne peuvent effectuer qu'un seul parcours par jour.

Les rameurs POUSSINS peuvent prendre part à des animations adaptées.

Pour l'aviron en salle sur l'ergomètre, les épreuves de catégories poussin ne doivent pas dépasser les 250 mètres.

**ARTICLE 18 - SURCLASSEMENT**

Le surclassement consiste en l'assimilation d'un rameur d'une catégorie d'âge à une catégorie d'âge supérieure. Il n'est autorisé qu'après obtention d'un certificat médicale-de surclassement.

Le surclassement n'est pas applicable aux rameurs poussins, benjamins, minimales et cadets (hommes et femmes).

Un junior médicalement surclassé est complètement assimilé à un moins de 23 ans (U23) ou à un senior pour les courses qu'il dispute dans ces catégories. Il ne pourra participer au cours de la même réunion qu'à des courses d'une seule de ces catégories.

**CHAPITRE TROISIÈME - CHAMPS DE COURSE**

**ARTICLE 19 - PLAN D'EAU**

Un plan d'eau doit présenter des dimensions suffisantes pour le parcours prévu. La longueur et le parcours du bassin doivent figurer dans l'avant-programme des régates. La profondeur doit atteindre pour les championnats ou critères nationaux au moins 3 mètres à l'endroit le moins profond, si le fond est irrégulier, et 2 mètres si le fond est

régulier.

Le parcours doit être en ligne droite et comporter au moins 3 couloirs et au plus 8. L'environnement du plan d'eau doit le protéger le plus possible du vent. Si ce n'est pas le cas, aucun obstacle naturel ou artificiel (forêt, bâtiment, configuration des berges) qui pourrait créer des conditions inégales sur le parcours, ne peut se trouver à proximité immédiate du rivage. Il ne doit pas y avoir de courant. Si cela est tout de même le cas, il ne doit pas en résulter des conditions inégales sur les différents couloirs. Le déroulement correct des courses ne doit pas être perturbé par des vagues d'origine artificielle ou naturelle. Le rivage ne doit pas renvoyer les vagues, mais les absorber.

## **ARTICLE 20 - AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES**

### **1 - Zone de départ**

Pour toutes les régates nationales d'aviron olympique, les départs sont donnés tenus. La ligne de départ est exactement repérée et très visiblement signalée. La zone de départ est la zone des premiers 100 mètres du parcours et qui est marquée par des bouées d'une couleur différente de celles qui marquent la majorité du parcours et placées à 5 m d'intervalle.

La ligne de départ consiste dans la ligne s'étendant entre un mince câble vertical (1mm) parfaitement tendu situé dans la baraque de l'aligneur et une ligne verticale sur un panneau fixe de l'autre côté du champ de courses. Le panneau fixe est divisé verticalement et peint pour une moitié en noir et l'autre moitié en jaune brillant, la moitié noire dans la direction de l'arrivée. La ligne verticale est la ligne où les deux couleurs se joignent. Un deuxième câble mince (1mm) doit être fixé verticalement sur la ligne de départ (à une distance de 80 à 100 cm de l'autre), sur le devant de la baraque et maintenus sous tension. Le deuxième câble est amovible et utilisé pour aligner la caméra vidéo du juge au départ.

Lorsque les courses ont lieu bord à bord, la ligne d'eau n°1 se trouve toujours à gauche du starter.

Quel que soit le mode de départ adopté, les embarcations doivent toujours être alignées par l'étrave.

Le juge au départ se trouve en principe aux côtés de l'aligneur. Ce dernier donne ses indications aux personnels qui officient sur les pontons de départ au moyen d'une liaison phonique. Pour marquer la fin de la zone de départ, après 100 mètres, les bouées doivent avoir une couleur différente.

Le starter se trouve sur une tour de départ (plateforme flottante(ou non) et fixe) située de 30 à 50 mètres derrière la ligne de départ et au moins à 3 mètres (et au max. à 6 mètre) au-dessus de la surface de l'eau. Exceptionnellement cette distance peut être réduite.

Cette tour doit être équipée de moyens visuels et phoniques aptes à informer les équipes (microphone, haut parleur, horloge, tableau, etc....).

### **2 - Mires**

Derrière la ligne de départ, des mires ou viseurs correspondant aux prescriptions figurant dans le cahier des charges de la TRF pour l'organisation des épreuves nationales, indiquent le milieu de chaque couloir. Ces mires doivent être nettement visibles jusqu'aux mille mètres.

Au lieu de grandes mires derrière la ligne de départ, on peut se contenter de viseurs plus petits installés sur les pontons de départ. Dans ce cas, les bouées du système Albano doivent être distantes de 5 mètres seulement sur les 100 premiers mètres du parcours et de couleur différente des autres.

### **3 - Couloirs**

Un couloir d'au moins 5 mètres de largeur, sans aucun obstacle doit se trouver de chaque côté des limites extérieures du parcours. En principe les différents couloirs du parcours doivent être délimités conformément au système "Albano".

### **4 - Description du système "Albano"**

Les couloirs doivent être droits et d'égale largeur sur toute leur longueur. Cette largeur ne peut être inférieure à 12,50 mètres, ni supérieure à 15 mètres. Les largeurs de 13,50 mètres et de 15 mètres sont les plus usuelles en pratique.

Dans le sens de la longueur, il doit y avoir une bouée tous les 10 mètres ou tous les 12,50 mètres. Ces bouées doivent avoir une surface souple et leur diamètre ne peut pas excéder 15 centimètres. Leur couleur (en principe, un jaune-orange lumineux) doit être la même pour tous les couloirs. Une bouée d'une couleur différente marque tous les 250 mètres. Il est recommandé que, dans les premiers 100 mètres et les derniers 250 mètres, toutes les bouées soient de cette même couleur différente. Les distances doivent être indiquées sur des tableaux bien visibles fixés sur le rivage, ou sur des cubes d'une dimension de 1 mètre cube flottant sur l'eau. L'arrivée correspond en règle générale à la distance 2000 mètres. Il est recommandé d'installer tous les 500 mètres un câble au travers du parcours et d'y suspendre des panneaux numérotés qui indiquent le milieu du couloir.

Il convient de ne pas placer de bouées sur les différentes lignes de départ ni sur celles d'arrivée. Tous les 500 mètres, des installations doivent permettre de prendre les temps intermédiaires de tous les concurrents.

### **5 - Zone d'arrivée**

La ligne d'arrivée est marquée sur l'eau par deux drapeaux rouges, montés sur des bouées et sont situés chacun au moins à 5 mètres en dehors des limites extérieures du parcours. Il est essentiel que ces drapeaux se trouvent exactement sur la ligne d'arrivée, sans toutefois cacher la vue des juges à l'arrivée, ni gêner les équipages qui se rendent au départ. Le cas échéant, les drapeaux rouges (ou l'un d'eux) peuvent être fixés sur le rivage. A l'intention des juges à l'arrivée, la ligne d'arrivée doit être marquée par un câble parfaitement tendu verticalement devant les juges à l'arrivée et par une ligne verticale sur un tableau partagé verticalement et peint pour une moitié en noir et pour une autre en jaune brillant, le jaune brillant étant dans la direction du départ. La marque d'arrivée sera la ligne verticale où les deux couleurs se joignent. Deux câbles peuvent également faire l'affaire.

Il est recommandé de fixer au-delà de la ligne d'arrivée des panneaux numérotés situés au milieu de chaque couloir. Après avoir franchi la ligne d'arrivée, les concurrents doivent disposer d'un espace suffisant pour freiner leur bateau (en principe, 100 mètres). Un signal sonore, audible pour les concurrents, doit marquer le passage de la ligne d'arrivée par chaque équipe.

Les temps doivent être mesurés avec précision. Pour la détermination de l'ordre d'arrivée des courses, des appareils optiques d'une précision minimale d'un centième de seconde doivent être utilisés.

#### **ARTICLE 21- AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES MINIMUM**

Quelle que soit la classification des régates en dehors des Championnats, Coupes et critères nationaux, les aménagements techniques suivants sont obligatoires :

La longueur et le parcours du bassin doivent figurer dans le programme des régates;

la ligne de départ sera exactement repérée afin que les embarcations soient alignées par l'étrave;

la zone de départ est marquée par des bouées distantes de 5 mètres et ayant une couleur différente de celles qui marquent la majorité du parcours.

Chaque concurrent doit disposer (en l'absence de balisage par couloir) d'une ligne d'eau de 15 mètres de largeur. La ligne d'arrivée doit être matérialisée et marquée par des drapeaux rouges selon les prescriptions de l'article précédent.

A l'intention des juges à l'arrivée, la ligne d'arrivée doit être marquée par un fil parfaitement tendu verticalement, droit devant eux et par une marque correspondante bien visible sur la rive opposée. Deux fils peuvent remplacer ce dispositif s'il ne peut être mis en place.

Après avoir franchi la ligne d'arrivée les concurrents doivent disposer d'un espace suffisant pour freiner leur bateau. Un signal sonore, audible pour les concurrents doit marquer le passage de la ligne d'arrivée par chaque équipe.

### **CHAPITRE QUATRIÈME - ORGANISATION DES RÉGATES**

#### **ARTICLE 22 - AUTORITÉ**

Toute régate ou compétition en salle organisée en Tunisie par une structure affiliée à la TRF est soumise à l'autorité de la TRF et, éventuellement, de la FISA. Un comité assure l'organisation de cette régate.

Le déroulement des courses a obligatoirement lieu sous le contrôle d'un Jury.

#### **ARTICLE 23 - OBLIGATIONS DU COMITÉ ORGANISATEUR**

Les organisateurs doivent composer le programme de toutes leurs manifestations officielles (régates ouvertes, coupes, matches, têtes de rivière etc.) en se conformant strictement aux dispositions générales du présent Code, ils doivent, au moins trois mois à l'avance:

Solliciter l'autorisation de la TRF,

Solliciter les autorisations nécessaires auprès des Pouvoirs Publics,

Demander la désignation d'un jury au président de la commission d'arbitrage,

Prévoir la présence effective d'une sécurité sur l'eau, d'un médecin et d'un service de sauvetage à terre pendant toute la durée des épreuves et des entraînements officiels prévus à l'avant-programme.

Conformément au règlement de sécurité de la TRF, ils doivent préciser dans leur avant-programme que l'entraînement de nuit est interdit.

#### **ARTICLE 24 - TYPES D'ÉPREUVES**

Les courses peuvent être organisées de manières différentes:

Sur l'eau:

1. En ligne droite: bord à bord ou contre la montre;
2. Avec virages : bord à bord, barre à barre, ou contre la montre

En salle: les épreuves en salle.

### **ARTICLE 25 - SYSTÈME DE QUALIFICATION**

Lorsqu'une course donne lieu à des épreuves qualificatives, l'avant-programme et le programme officiel doivent indiquer clairement de quelle façon sera composée la finale. Les organisateurs seront libres de choisir le système de qualification qui leur convient le mieux, mais devront respecter un écart minimum de deux heures entre chaque épreuve d'une même discipline et de même catégorie pour les courses sur distance réglementaire s'il y a lieu.

Lors des manches qualificatives, les premières seront les plus chargées.

Sauf dans le cas d'application du système de qualification de la FISA si le nombre de partants se trouve modifié, notamment par suite de forfaits déclarés à la réunion des délégués, le jury peut décider s'il y a lieu, et en accord avec les organisateurs :

1. de supprimer les épreuves qualificatives
2. de modifier le nombre et la composition des manches en fonction du tirage au sort initial.

Pour les Championnats et critères le système de qualification est déterminé annuellement par le Comité Directeur et diffusé en début de saison.

### **Article 26 - AVANT-PROGRAMME**

L'avant-programme devra avoir obtenu préalablement à son expédition l'accord écrit du président de la FTACK.

L'avant-programme doit être envoyé au moins un mois avant la journée des régates :

au bureau de la TRF.

aux clubs et groupements concernés,  
à l'arbitre fédéral et aux arbitres désignés.

L'avant-programme doit indiquer :

1. Le lieu, le jour et l'heure des régates
2. Les catégories d'embarcations
3. La classification et les restrictions des différentes courses
4. L'ordre des courses pour chacune d'elles
5. Le montant des droits d'engagement éventuels, ceux-ci peuvent être conservés par l'organisation en cas de
6. Forfait non justifié.
7. La longueur des parcours, s'ils sont en ligne droite ou non, en eau morte ou en eau courante, et dans ce dernier cas, la direction de la course par rapport au courant.
8. Les dispositions de balisage et de départ adoptées.
9. La date et l'heure de la clôture des inscriptions et des forfaits .
10. L'adresse et le numéro de téléphone du destinataire des inscriptions et de la correspondance.
11. Les dispositions en cas de manches qualificatives.
12. éventuellement le dédoublement d'une course, les conditions de ce dédoublement et le nombre de concurrents admis en finale.
13. Le lieu, le jour et l'heure du tirage au sort.
14. Les modalités concernant les indemnités éventuelles.
15. Le mode d'engagement (au moyen de fax ou par E-mail ,formule type).
16. Le lieu d'affichage des modifications apportées à la composition des équipes.
17. Le lieu et l'heure de la pesée des barreaux et des rameurs "poids légers"
18. Le lieu et l'heure des réunions des délégués des sociétés participant aux régates.
19. Le lieu et le numéro de téléphone de la permanence de l'organisation .
20. Le lieu et le numéro de téléphone de la permanence de l'organisation le jour de la régates.
21. L'emplacement du service médical et du service de sauvetage ainsi que leurs horaires de fonctionnement.
22. Le plan de circulation sur le plan d'eau à l'entraînement et en compétition et les horaires d'entraînement officiel.

L'avant-programme ne pourra être modifié que par le jury en cas de force majeure et avec le consentement du comité organisateur.

### **Article 27 - AVANT-PROGRAMME DE RÉGATES OU RENCONTRES INTERNATIONALES**

Le Comité organisateur de régates internationales devra appliquer les dispositions prévues aux Articles 11 et 12 du code FISA.

Le comité organisateur de rencontres internationales est soumis aux obligations du présent code. Il devra, en outre, faire parvenir à la TRF deux exemplaires de l'avant-programme de sa manifestation. Un exemplaire lui sera renvoyé avec le visa de la TRF.

**ARTICLE 28 - ENGAGEMENTS**

ENGAGEMENTS DANS DES RÉGATES EN TUNISIE :

Le groupement sportif qui désire participer à une régates adresse ses engagements selon les modalités prévues à l'avant-programme, l'engagement implique que les rameurs et barreaux participants savent nager, sont amateurs, licenciés à la TRF ou membres d'une Fédération affiliée à la FISA.

La responsabilité de la société qui s'engage demeure pleine et entière en ce qui concerne les renseignements fournis lors de l'engagement.

Les engagements doivent se faire au moyen de fax ou par E-mail sur la formule type établie par la TRF, lisiblement et avec le numéro de licence, suivant les indications de l'avant-programme.

Les rameurs doivent être inscrits dans l'ordre ou ils sont installés dans le bateau en commençant par le rameur le plus près de l'étrave et en terminant par le barreur. C'est important pour le jury pour vérifier la composition du bateau, mais aussi la présentation de l'équipage au public lors de la remise des prix.

L'inscription n'est valable que si toutes les rubriques de la formule sont remplies dans le délai prescrit à l'avant-programme.

ENGAGEMENTS DANS DES RÉGATES À L'ÉTRANGER :

Lorsqu'un groupement sportif désire participer à des régates à l'étranger, il doit obtenir l'autorisation de la TRF, et faire viser ses engagements, à l'exception des rameurs vétérans. Il devra lui communiquer les noms et adresses du ou des officiels accompagnant obligatoirement ses rameurs.

Si un groupement sportif ou une ligue régionale ne se conformait pas à cette prescription, il se verrait infliger une amende de 20 points au profit de la TRF.

Toutefois, les groupements sportifs ou les ligues régionales ne sont pas soumis à cette obligation lorsqu'ils participent à une régates dans le pays limitrophe de leur ligue.

**ARTICLE 29 – INTERDICTION D'ENGAGEMENT**

Il est interdit à un rameur de courir dans la même réunion sous deux pavillons différents et les équipes doivent être composées de rameurs appartenant au même groupement sportif, sauf en équipage mixte engagé comme tel.

Il est interdit à un groupement sportif d'engager un rameur ou une équipe dans deux régates ayant lieu le même jour, à moins que ce double engagement puisse être tenu. Dans le cas contraire, le groupement sportif se verra infliger une amende de 20 pts .

**ARTICLE 30 - ENGAGEMENT DANS PLUSIEURS COURSES**

Un rameur ou une équipe ne peut s'engager dans plusieurs courses que s'il est assuré de pouvoir tenir ses engagements (voir Article 34).

**ARTICLE 31 - REMPLACEMENTS AVANT LA PREMIÈRE ÉPREUVE QUALIFICATIVE :**

Toute équipe a droit au remplacement d'une partie de ses rameurs engagés jusqu'à concurrence de la moitié et au remplacement du barreur pourvu que les remplaçants soient membres du même groupement sportif ou ligue et que la déclaration de leur identité soit faite au président du jury qui devra faire aviser tous les intéressés et le faire mentionner au procès-verbal.

Délai : cette déclaration doit être faite au Président du Jury au moins 30 minutes avant l'épreuve.

Toute équipe qui n'aura pas signalé le nom ou les noms des remplaçants dans le délai prévu sera disqualifiée et il lui sera appliqué les sanctions prévues.

RESTRICTIONS :

Le remplacement ne devra pas constituer une interversion d'un ou de plusieurs rameurs des équipes engagées.

APRÈS LA PREMIÈRE ÉPREUVE QUALIFICATIVE :

Lorsqu'il y a des épreuves qualificatives, il ne peut y avoir de changement dans l'équipe au cours des épreuves jusque et y compris la finale, sauf en cas de maladie aiguë ou d'accident et après décision du président du jury sur rapport du médecin de service.

Toute équipe qui se serait présentée au départ incomplète, lors d'une épreuve qualificative, ne pourra être complétée pour les épreuves suivantes.

Le rameur engagé en skiff, ou en solo ne peut pas être remplacé.

**ARTICLE 32 – MIXTES**

Applicable hors championnat et coupe de Tunisie, les équipes composées de rameurs appartenant à des sociétés différentes sont admises à prendre part aux régates à la condition que ces équipes soient engagées comme mixtes et

que les noms des groupements sportifs figurent sur le programme.

### **ARTICLE 33 - ÉQUIPEMENT DES RAMEURS - COULEURS**

Chaque rameur doit porter, d'une manière uniforme, les couleurs de son groupement sportif (combinaison, maillot, culotte et autres vêtements éventuels) et les palettes des avirons doivent être peintes d'une manière identique sur les deux faces aux couleurs de celui-ci conformément aux dispositions déclarées à la TRF et agréées par elle.

Un « Yellow Card » au profit de la Ligue régionale sera infligée au groupement sportif contrevenant.

Le départ d'une course pourra être refusé à tout rameur ou équipe qui ne se conformerait pas aux dispositions de cet Article ou dont la tenue serait jugée incorrecte.

Si seulement certains membres de l'équipage souhaitent porter un couvre-chef, ceci est permis à condition que le couvre-chef soit identique pour tous les rameurs qui en portent un.

### **ARTICLE 34 - FORFAIT**

#### AVANT LA DATE LIMITE DES FORFAITS PRÉVUE A L'AVANT-PROGRAMME :

Le groupement sportif ou ligue dont une équipe ou un rameur engagé régulièrement dans une course n'est pas en mesure de remplir l'engagement peut en faire la déclaration sans en indiquer les motifs et sans encourir de pénalité avant la date limite prévue à l'avant-programme.

#### APRÈS LA DATE LIMITE DES FORFAITS PRÉVUE A L'AVANT-PROGRAMME :

##### **DÉCLARATION D'UN FORFAIT :**

Le groupement sportif dont une équipe ou un rameur engagé régulièrement dans une course n'est pas en mesure de remplir l'engagement doit en faire la déclaration à la réunion des délégués et en indiquer les motifs. Si les motifs invoqués ne sont pas reconnus valables, une pénalité de **20** points sera débitée du total de points du groupement sportif.

Si le forfait n'a pas été signalé à la réunion des délégués, les pénalités ci-dessus sont doublées.

##### **CONSÉQUENCE D'UN FORFAIT :**

Un rameur ou une équipe engagé régulièrement dans plusieurs courses de la même régates ne prenant pas le départ de la première épreuve où il est engagé se verra refuser le départ des autres épreuves sans préjudice des pénalités encourues par suite du forfait. Si ayant disputé la première course et sauf cas de force majeure dûment vérifié ce rameur ou cette équipe ne se présente pas au départ des autres épreuves, il lui sera appliqué les mêmes sanctions qu'en cas de forfait non signalé, et il se verra retirer le bénéfice du classement et les prix éventuellement remportés dans les épreuves précédentes.

### **ARTICLE 35 - LISTE DES ENGAGEMENTS**

Dans les trois jours suivant la clôture des inscriptions, le comité organisateur doit faire parvenir aux groupements sportifs et aux membres du jury au plus tard 72 heures avant le début de la régates, la liste des engagements, le résultat du tirage au sort et l'horaire des courses .

### **ARTICLE 36 – FAUSSES DÉCLARATIONS**

Toute fausse déclaration concernant l'identité, la délivrance du certificat médical ou la catégorie d'un rameur entraîne l'exclusion de l'équipe en cause de toutes les courses auxquelles elle est inscrite à cette régates et est assortie d'une amende de 100 points, sans préjudice de la saisie du Conseil de Discipline.

### **ARTICLE 37 - PRIX**

En aviron les prix en espèces sont autorisés pour autant qu'ils sont remis à travers le groupement sportif du rameur récompensé.

### **ARTICLE 38 - INDEMNITÉS**

Il est permis d'allouer des indemnités de déplacement aux rameurs, barreaux, accompagnateurs, officiels et pour le transport des bateaux. Ces indemnités ne peuvent en aucun cas être supérieures aux frais effectifs.

Le comité organisateur peut, en plus des indemnités de voyage, prendre à sa charge l'hébergement et l'entretien des rameurs, barreaux, accompagnateurs et officiels, pendant la période des régates.

En cas de disqualification d'une équipe, le comité organisateur décide si cette dernière conserve son droit aux indemnités.

## **CHAPITRE CINQUIÈME - DÉROULEMENT DES ENTRAÎNEMENTS ET DES RÉGATES**

### **ARTICLE 39 - PLAN DE CIRCULATION**

Les organisateurs de régates sont tenus d'établir les plans de circulation pour les heures d'entraînement et pour les heures de compétitions. Ces plans doivent être affichés visiblement à proximité des pontons d'embarquement et dans le parc à bateaux.

### **ARTICLE 40 - INFRACTIONS AUX RÈGLES DE CIRCULATION**

Le non respect des règles de circulation à l'entraînement ou pendant les compétitions sera sanctionné au minimum par un avertissement appliqué lors de la prochaine course.

### **ARTICLE 41 - QUALIFICATION - ATTRIBUTION DES COULOIRS**

Dans le cas où il y a plus de couloirs que d'équipes engagées, les couloirs distribués en priorité seront les couloirs centraux (exemple pour 6 couloirs, ordre 3,4,2,5 et 1 ).

S'il y a plus d'équipes participantes que de couloirs, on a recours à un système de qualifications.

En règle générale, pour les manches ultérieures, la distribution des couloirs tiendra compte des résultats des manches précédentes afin que les mieux classés soient placés au centre du bassin.

Le système de qualification de type FISA est communiqué en annexe.

### **ARTICLE 42 - INTERVALLE ENTRE LES MANCHES**

Les manches d'une épreuve doivent être terminées au moins deux heures avant les suivantes de la même épreuve, pour les distances réglementaires.

## **COMPORTEMENT DES RAMEURS**

### **ARTICLE 43 - COMPORTEMENT DES RAMEURS : EN GÉNÉRAL**

Toute équipe ou tout concurrent ayant pris le départ est tenu de ramer le parcours entièrement et régulièrement à allure de course pour terminer en coupant la ligne d'arrivée, sauf en cas de force majeure ou autorisation de l'arbitre de parcours : à défaut, il sera disqualifié et n'aura droit à aucune des indemnités éventuellement prévues.

Toute embarcation qui a reçu deux « Yellow card » est disqualifiée. Cette sanction est applicable à tous les membres de l'équipage (barreur inclus).

L'arbitre de parcours et le juge à l'arrivée sont tenus de signaler dans leur rapport toute équipe ou concurrent n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée; ils déclareront, en même temps, si l'équipe ou le concurrent a droit ou non aux indemnités prévues. Ces équipes ou ces concurrents ne pourront déposer aucune réclamation.

### **ARTICLE 44 - COMPORTEMENT DES RAMEURS : AU DÉPART**

#### **HORAIRE**

Une équipe ne peut entrer dans la zone de départ et qu'après l'autorisation du starter.

Les équipes doivent se trouver dans leur position de départ deux minutes, au plus tard, avant l'heure fixée pour le départ.

Le starter peut adresser un « Yellow card » à l'équipe qui se présente en retard au départ. Il peut également la disqualifier.

#### **ÉQUIPEMENT DES BATEAUX**

Chaque équipe qui se présente au départ doit porter, sur la partie avant du bateau, un numéro d'identification correspondant à son couloir.

L'embarcation qui prend le départ doit être équipée réglementairement. Dans le cas contraire, le départ lui sera refusé.

#### **COMMANDEMENT DE DÉPART**

##### **1- DÉPART NORMAL**

Quand le starter annonce "deux minutes", cela signifie que les équipes se trouvent sous ses ordres. Cette annonce constitue en même temps une instruction pour les équipes de se préparer à la course, c'est à dire d'enlever les vêtements superflus, contrôler l'équipement, etc. Les équipes doivent être prêtes à prendre le départ dans cette période de deux minutes.

Quand les bateaux sont alignés, que les équipes sont prêtes à prendre le départ et que le juge au départ a levé son

drapeau blanc, le starter procède à un appel en annonçant, dans l'ordre des couloirs, le nom de chacun des groupements sportifs.

Dès le début de l'appel, les équipes doivent s'assurer de l'alignement de leur bateau dans l'axe du couloir. Chaque équipe est responsable à la fois d'avoir son bateau droit et d'être prête à prendre le départ à la fin de l'appel.

Lorsque l'appel a commencé, le starter ne se préoccupe pas des équipes qui indiqueraient par une main levée qu'elles ne sont pas prêtes ou que leur bateau n'est pas droit.

Après avoir procédé à l'appel de la dernière équipe, le starter, après s'être assuré que le juge au départ a toujours son drapeau blanc levé, dit :

**"ATTENTION"**

Il lève ensuite son drapeau rouge avec croix blanche et, après une pause marquée, donne le commandement de départ en abaissant rapidement son drapeau rouge avec croix blanche de côté et en disant simultanément :

**"GO"**.

Dans le cas d'un bassin non équipé d'une tour de départ, le starter peut décider, à condition d'en avertir les équipes, de tenir ou de ne pas tenir compte des mains levées.

## 2 - DÉPART RAPIDE

Ce départ est utilisé à l'appréciation du starter après en avoir informé les équipes.

dit : **"QUICK START"**.

Pour les départs rapides, l'appel des groupements sportifs est supprimé. La levée du drapeau rouge avec croix blanche est précédé du terme **"ATTENTION"....."GO"**.

### **FAUX-DÉPART**

Un bateau qui franchit la ligne de départ avant que le départ ait été donné, commet un faux-départ. Si plus d'un bateau franchissent la ligne de départ avant que le départ ait été donné, le juge au départ détermine lequel ou lesquels a ou ont effectivement causé le faux-départ et doit ou doivent être sanctionné (s) « Yellow card ». Il indique au starter le (ou les) concurrent (s) fautif(s) et la course doit être arrêter

### **ARRÊT DE LA COURSE**

Si le starter ou l'arbitre de parcours estime que le départ est irrégulier, la course doit être immédiatement arrêter.

Ordonner aux concurrents de se remettre en ligne.

Tout arrêt de la course, soit par l'arbitre de parcours, soit par le starter, est ordonné en faisant tinter la cloche et en agitant un fanion rouge qui sont des signaux d'arrêt absolu.

### **SANCTIONS AU DÉPART**

Toute embarcation qui commet un faux-départ reçoit un « Yellow card »

Toute embarcation qui refuse un second départ est disqualifiée.

Toute embarcation qui a reçu deux « Yellow card » est disqualifiée. Cette sanction est applicable à tous les membres de l'équipage (y compris le barreur).

## **ARTICLE 45 -COMPORTEMENT DES RAMEURS : PENDANT LA COURSE**

Les rameurs sont seuls responsables de leur direction.

Chaque équipe dispose d'un couloir matérialisé ou non qui lui est réservé. Elle peut, à ses propres risques, quitter son couloir, pour autant qu'elle ne se procure aucun avantage, ne gêne pas l'un ou l'autre de ses concurrents ou tout autre usager du plan d'eau et ne porte pas atteinte à sa sécurité.

Seul l'arbitre de parcours apprécie si l'équipe prend avantage en quittant son couloir ou non.

Il est interdit aux équipes étrangères à une manche d'accompagner cette manche sur tout ou partie du parcours, même en dehors du balisage.

## **ARTICLE 46 - COMPORTEMENT DES RAMEURS : DIRECTION**

Tous les rameurs ou équipes doivent se diriger eux-mêmes. L'arbitre de parcours apprécie la régularité de la marche des embarcations. Il peut alerter les rameurs plus spécialement dans les cas suivants :

1- Si le rameur ou l'équipe est sur le point de nuire à l'un des autres concurrents, notamment en se plaçant de façon à le gêner par les remous provoqués par ses avirons.

2- Si le rameur ou l'équipe est sur le point de créer un incident ou d'être victime d'un accident.

Dans ce cas, l'arbitre de parcours lève son drapeau blanc, interpelle l'équipe fautive et lui signale le changement de direction à opérer en abaissant son drapeau de coté dans la direction voulue.

L'arbitre de parcours ne doit pas diriger les équipes. 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 rameurs et éviter la survenance des dégâts matériels. En principe, l'arbitre de

parcours ne peut donner des indications à une équipe que si un obstacle se trouve dans son couloir.  
Toute course courue hors la surveillance de l'arbitre de parcours peut être déclarée nulle par celui-ci ou par le Président de Jury.

#### **ARTICLE 47 - COACHING**

Il est interdit de donner des indications ou conseils aux rameurs ou aux équipes en course et de les diriger, directement ou indirectement, avec des appareils d'amplification ou de transmission.  
L'utilisation d'appareils sonores (trompette, sifflet, etc.) est interdite dans les 250 derniers mètres de la course.  
L'utilisation de cloche est interdite sur tout le parcours.  
L'arbitre de parcours peut disqualifier l'embarcation en cause et prendre toute sanction qu'il jugera utile.

#### **ARTICLE 48 - SANCTIONS RELATIVES AU COACHING**

En cas de violation des règles ci-dessus, le jury prend les sanctions appropriées :

- Réprimande,
- Amende de 50 points,
- Disqualification

#### **ARTICLE 49 - CONDITIONS DÉFAVORABLES**

Le déroulement du programme peut être modifié si les conditions atmosphériques ou autres l'exigent. Dans ce cas, la décision est prise conjointement par le président du jury, le président du comité d'organisation et le responsable de la TRF.

#### **ARTICLE 50 - SÉCURITÉ DES RAMEURS**

La sécurité des rameurs et des barreaux doit constituer la préoccupation principale du jury durant la régata. Dans tous les cas, un service médical et de sauvetage doit être prêt à intervenir sur terre et sur l'eau pendant toute la durée de la régata et pendant les horaires officiels d'entraînement.

Si des rameurs tombent à l'eau ou si un bateau chavire ou coule, l'arbitre de parcours doit s'assurer que le service de sauvetage intervient et, le cas échéant, il doit agir lui-même.

La TRF peut édicter des dispositions particulières pour assurer la sécurité de tous les participants.

#### **ARTICLE 51 - DOMMAGE AU MATÉRIEL**

Si une ou plusieurs équipes subissent un dommage matériel, il incombe au jury d'établir les responsabilités en entendant les équipes concernées et d'établir un procès verbal d'accident qui sera transmis à la TRF.

De leur côté, les groupements sportifs des équipes accidentées doivent impérativement, et dans un délai de 48 heures, adresser leur déclaration à la Compagnie auprès de laquelle ils ont souscrit un contrat d'assurance.

Dans le cas où l'organisation pourrait être recherchée en responsabilité, le comité organisateur sera destinataire d'un duplicata de P.V. d'accident aux fins d'informer la compagnie d'assurance impliquée.

Dans le cas où le groupement sportif auquel appartient l'embarcation jugée responsable de l'accident ne serait pas assuré pour dommages au matériel, il serait totalement et pécuniairement responsable du remboursement des dommages au tiers.

---

### **CHAPITRE SIXIÈME - LES CHAMPIONNATS**

#### **ARTICLE 52 - CHAMPIONNATS**

La TRF organise chaque année des Championnats de Tunisie dans les catégories fixées par la commission des compétitions de la TRF conformément à l'article 12 de ce présent code des courses

Les Championnats de Tunisie scolaires et universitaires sont organisés par les organismes officiels qui régissent les sports scolaires et universitaires, avec le concours technique de la TRF, dans le cadre du présent code.

#### **ARTICLE 53 - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX CHAMPIONNATS DE TUNISIE**

##### **1°) ÉPREUVES QUALIFICATIVES**

Les épreuves qualificatives sont réglementées par le système des éliminatoires fixé chaque année par le Comité Directeur.

##### **2°) AMÉNAGEMENT DU PLAN D'EAU**

- a) Le bassin doit permettre l'alignement de six concurrents.
- b) S'il y a courant d'eau, celui-ci ne devra pas excéder 12 mètres à la minute.

- c) Le bassin doit avoir un balisage de type Albano.
- d) Le bassin doit avoir un système de départs tenus permettant d'aligner très exactement les étraves des embarcations sur la ligne de départ.
- e) Le bassin doit avoir un système de communication (aligneur-teneurs de bateaux et juge de départ/starter) ne perturbant pas les rameurs au départ.
- f) Une installation vidéo est recommandée au départ.
- g) Un dispositif de prise de vue performant est obligatoire à l'arrivée.

3°) **CHAMPIONNATS SCOLAIRES ET UNIVERSITAIRES**

Les Championnats scolaires et universitaires sont régis par la réglementation propre à leurs organismes de gestion.

**ARTICLE 54 - PROGRAMME DES CHAMPIONNATS**

Le programme des Championnats peut comporter les épreuves pour les classes de bateaux énoncées dans l'annexe 1, article 1 du présent code des courses

Le comité directeur de la TRF décide annuellement des programmes des divers Championnats ainsi que des modalités de qualification.

**ARTICLE 55 - ENGAGEMENTS POUR LES CHAMPIONNATS DE TUNISIE**

Le Comité Directeur de la TRF décide annuellement des modalités d'engagements aux Championnats.

**ARTICLE 56 - LICENCES**

La participation aux championnats de Tunisie ou épreuves officielles de l'année calendaire fait référence à la licence prise lors de l'exercice correspondant au millésime du championnat.

**ARTICLE 57 - DATE DE MUTATION DES LICENCES**

Pour permettre de participer aux Championnats de Tunisie et aux régates régies par la TRF les mutations doivent être effectuées avant la fin de la première échéance de dépôt des licences au sein de la TRF de l'année en cours et conformément à l'annexe IV du présent code.

**ARTICLE 58 - RAMEURS ÉTRANGERS**

Les clubs affiliés, disputant un Championnat de Tunisie ne peuvent comporter qu'un maximum de 20 % de rameurs n'ayant pas la nationalité Tunisienne pour les rameurs de toutes les catégories

**ARTICLE 59 - ATTRIBUTION D'UNE ORGANISATION NATIONALE**

Le Comité Directeur n'accordera l'organisation des championnats, critères de Tunisie que sur l'engagement formel des organisateurs de mettre à la disposition de la TRF, les conditions nécessaires à une bonne organisation, telle que déterminée dans le cahier des charges de la TRF.

Toutes les régates nationales ou internationales en Tunisie, sont placées sous l'autorité et le contrôle de la TRF.

**ARTICLE 60 - ANNULATION D'UNE ORGANISATION NATIONALE**

Le Comité d'organisation d'une régate nationale ou internationale doit, en cas de difficulté quelconque susceptible de nuire au bon déroulement de la régate ou de se trouver dans l'obligation de l'annuler, informer la TRF au moins huit jours avant le début des épreuves pour permettre le report sur un autre bassin et éviter des déplacements inutiles et onéreux.

La décision de report, d'annulation ou transfert sera prise par la TRF.

**ARTICLE 61 - RÉUNION DES DÉLÈGUES**

Les délégués officiels des groupements sportifs (ligues ou groupements sportifs) participant aux Championnats et critères seront convoqués avant la première épreuve qualificative, sous la présidence du président de la TRF, ou de son représentant assisté du jury et d'un représentant de la Commission d'Organisation des Compétitions, afin d'arrêter définitivement le programme, notamment en fonction des faits nouveaux intervenus depuis le tirage au sort.

**ARTICLE 62 - RÉCLAMATIONS**

Lorsqu'un groupement sportif a une réclamation à formuler, pour quelque cause que ce soit, il doit le faire suivant les modalités prévues par le présent Code. Seul son délégué accrédité est autorisé à poser une réclamation, à l'exclusion de toute autre personne.

**ARTICLE 63 - INDEMNISATIONS**

Pour les championnats et critériums de Tunisie en équipes homogènes de groupement sportif dans chaque course les finalistes pourront être indemnisés.

Toutefois l'assemblée générale de la TRF sur proposition de son Comité directeur peut décider d'attribuer d'autres formes d'indemnités.

**CHAPITRE SEPTIÈME - LE JURY**

**ARTICLE 64 - RÔLE DU JURY**

Le jury veille à ce que les régates se déroulent conformément au présent code des courses.

**ARTICLE 65 - COLLABORATION AVEC LE COMITÉ ORGANISATEUR**

Le bon déroulement d'une régata d'aviron requiert une étroite collaboration entre le comité organisateur et le jury.

Les membres du jury, dans les limites de leurs fonctions, doivent constamment contrôler les différentes installations techniques du champ de courses.

**ARTICLE 66 - COMPOSITION DU JURY**

Le Jury se compose des personnes remplissant les fonctions suivantes :

- a) président du jury,
- b) starter,
- c) juge au départ,
- d) arbitre de parcours,
- e) juges à l'arrivée, dont un responsable
- f) responsable et membres de la commission de contrôle.

Le président du jury doit être titulaire d'une licence d'arbitre international.

Les starters, les juges au départ, les arbitres de parcours, le juge responsable à l'arrivée et le responsable de la commission de contrôle doivent être titulaires d'une licence d'arbitre national.

Le jury est responsable de tout ce qui concerne les épreuves.

Le jury fonctionne toujours sous la présidence d'un arbitre désigné par la commission des arbitres.

Le jury est responsable jusqu'à la fin de la dernière épreuve de la régata.

Pour les courses internationales, il doit être fait appel pour tous les postes officiels prévus au code FISA à des arbitres titulaires de la licence internationale dans les conditions stipulées par ledit code et les canots automobiles sont obligatoires.

**ARBITRAGE DES COURSES EN LIGNES**

Les courses en ligne ne peuvent être arbitrées qu'à bord d'un canot automobile qui suivra chaque épreuve; dans le cas exceptionnel où l'arbitre de parcours ne pourrait pas suivre les courses, ses fonctions seront réparties entre des arbitres de parcours, disposés de telle façon que leur champ visuel couvre l'intégralité du bassin et qu'ils puissent être facilement vus par les concurrents.

**ARBITRAGE DES COURSES CONTRE LA MONTRE**

Les courses contre la montre sont arbitrées par des arbitres à poste fixe, disposés de telle façon que leur champ visuel couvre l'intégralité du bassin et qu'ils puissent être vus facilement par les concurrents. Leur présence doit être renforcée aux endroits sensibles : virages, passages de pont, rétrécissement du bassin. Ils doivent noter les irrégularités commises par les concurrents (aussi bien ceux qui se rendent au départ que ceux qui sont en course). Ils peuvent intervenir (drapeau, porte voix) si les concurrents sont en mesure de les voir et de les entendre.

**OBLIGATIONS DU COMITÉ D'ORGANISATION**

Les organisateurs doivent fournir les moyens de locomotion, les fanions, les porte-voix électriques, et signaux sonores nécessaires aux membres du jury.

**- PRÉSIDENT DU JURY**

Le président du jury détermine les tâches de chaque membre du jury et supervise son activité. Il dirige les séances et assure la coordination avec le comité organisateur. Lorsqu'il y a lieu de prendre des décisions extraordinaires (par exemple, report de course ou interruption de régata, il réunit l'organe de décision prévu à l'article 49 ci-dessus. Il ne peut exercer aucune autre fonction dans le cadre de la régata.

## **- STARTER ET JUGE AU DÉPART**

### LE STARTER

Le starter et le juge au départ sont responsables du déroulement correct du départ.

Le starter doit veiller au respect des règles de circulation, y compris en amont du départ.

Selon les conditions atmosphériques, il prend, après consultation du président du jury, les mesures qui permettent que la course se déroule de manière équitable.

Le starter indique aux équipes leur place de départ.

Il donne le départ lorsque les équipes sont prêtes et que, selon les indications du juge au départ, elles sont alignées.

En cas de faux-départ signalé par le juge au départ, le starter doit interrompre la course et avertir la ou les équipes qui l'a ou l'ont provoqué, selon l'appréciation du juge au départ.

Il doit disqualifier de l'épreuve une équipe qui a reçu deux avertissements.

### LE JUGE AU DÉPART

Le juge au départ décide seul si les bateaux sont alignés et si une ou plusieurs équipes ont causé un faux départ.

Lorsque les boules des embarcations sont alignées sur la ligne de départ, le juge au départ en avise le starter en montrant un drapeau blanc.

Si le juge au départ constate un faux départ, il en avise le starter au moyen d'un drapeau rouge et lui indique ensuite la ou les équipes qui l'ont provoqué.

## **- ARBITRE DE PARCOURS**

L'arbitre de parcours veille à la régularité des courses et à la sécurité des rameurs. Il doit, en particulier, empêcher qu'une équipe soit avantagée ou désavantagée par ses concurrents ou par des éléments extérieurs. Si une équipe est gênée, l'arbitre de parcours doit veiller à lui restituer une chance intacte de l'emporter.

Il prend les sanctions appropriées contre les équipes fautives, en principe après avoir prononcé au préalable un avertissement.

L'arbitre de parcours ne doit pas donner des indications de direction aux équipes. Il doit toutefois veiller à éviter les accidents et à empêcher que les équipes soient gênées par leurs concurrents.

L'arbitre de parcours peut interrompre la marche de l'épreuve. Dans ce cas, il doit fixer l'heure du nouveau départ, d'entente avec le président du jury et informer les équipes concernées. Si l'arrêt de course est imputable à une ou plusieurs équipes, il doit disqualifier les équipes fautives.

## **- JUGES A L'ARRIVÉE**

Les juges à l'arrivée constatent l'ordre dans lequel les étraves des bateaux passent la ligne d'arrivée, mesurent le temps mis par chaque équipe pour couvrir le parcours, s'assurent que l'épreuve s'est déroulée correctement et établissent le classement.

Une équipe est arrivée lorsque l'étrave de son embarcation franchit la ligne d'arrivée. Le parcours est valable même si l'équipe est incomplète, à moins que ce soit le barreur qui manque; dans ce cas, l'équipe n'est pas classée.

### **ARTICLE 67 - COMMISSION DE CONTRÔLE**

La Commission de contrôle est désignée par le Président du jury. Son activité s'exerce au lieu de pesage et aux pontons d'embarquement et de débarquement.

Elle contrôle en particulier :

- 1- les changements dans la composition des équipes.
- 2- le remplacement de rameurs malades entre les manches d'une épreuve.
- 3- le poids des barreaux.
- 4- les compléments de poids éventuels des barreaux avant et après la manche.
- 5- le poids des concurrents de la catégorie des poids légers.
- 6- si nécessaire, la classification des rameurs.
- 7- si nécessaire, l'âge des rameurs.
- 8- le poids minimum des bateaux
- 9- le matériel présent dans les embarcations soit :
  - a) la boule protectrice à la pointe du bateau
  - b) le numéro de départ
  - c) la présence éventuelle de moyens auxiliaires comme les appareils de transmission sans fils et les

- substances chimiques solubles dans l'eau destinées à réduire le coefficient de frottement
- d) la conformité du bateau avec les règles relatives à la publicité
  - e) les couleurs des palettes,
  - f) les cale-pieds,
  - g) l'installation du barreur,
  - h) la conformité des palettes aux règles de sécurité.

10- l'uniformité de tenue des rameurs et leur conformité avec les règles relatives à la publicité.

11- En outre, tous contrôles jugés utiles par la Fédération ou le Président du Jury.

La commission de contrôle exigera la présentation de la licence fédérale à tous moments de la Régate pour les rameurs ou/et responsables.

#### **- RAPPORT DU JURY**

Le jury reste en fonction pendant toute la durée de la régata.

Le jury se réunit au terme de la régata et établit un document dans lequel figurent le classement des différentes épreuves, en annexe, ainsi qu'un rapport sur le déroulement des manches, les incidents et les contestations survenus et les sanctions appliquées.

Ce rapport, signé par le président du jury doit être disponible au plus tard 2 heures après la dernière épreuve. Il met fin à l'activité du jury.

Le président du jury doit informer les délégués des sanctions appliquées.

### **CHAPITRE HUITIÈME - DÉLÈGUES RÉCLAMATIONS SANCTIONS**

#### **- DÉLÈGUES**

Chaque groupement sportif ou ligue doit être représenté auprès du jury et auprès des organisateurs par un délégué officiel licencié à la TRF.

La mission du délégué commence à la réunion des délégués ou au moins une heure avant la première course s'il n'y a pas de réunion de délégués et prend fin 30 minutes après la dernière course.

Le délégué doit être accrédité auprès du comité organisateur par son groupement sportif par une lettre officielle à l'attention du dit groupement. Le délégué doit être à même d'indiquer avec précision tout changement intervenu dans la composition des équipes dont il a la charge.

Les modifications sont remises par écrit lors de la réunion des délégués.

Aucun rameur ou barreur engagé dans la journée de régates, aucun arbitre devant y officier ne pourra être délégué.

Une amende de 40 points, au profit de l'autorité compétente dont dépend le comité organisateur, sera infligée au groupement sportif dont le représentant n'assisterait pas aux réunions des délégués prévues à l'avant-programme.

#### **- DÉPÔT DE RÉCLAMATION**

##### RÉCLAMATION

Les réclamations seront annoncées à un membre du jury par l'équipe avant de sortir du bateau, sauf cas de force majeure. Ces réclamations sont confirmées par écrit par le délégué dans un délai de soixante minutes auprès du président du jury et appuyées d'une consignation de 100 dinars.

Le jury juge du bien-fondé de la réclamation et communique sa décision au plus tard 2 heures après la dernière course de la journée.

##### MODALITÉS DE RECOURS

Le recours de la décision prise par le jury, est au bureau de la TRF et n'est admis que pour l'application et l'interprétation du règlement.

##### CONSIGNATION

Quand la réclamation n'est pas retenue, ou que le recours n'est pas reconnu fondé, la consignation est acquise par la TRF.

L'équipe dont la réclamation est jugée bien fondée récupère la consignation.

Les concurrents, par le seul fait de leur engagement, acceptent cette réglementation à l'exclusion de toute autre.

#### **- RECOURS**

Lorsque le bureau de la TRF a rendu la sentence d'appel, les organisateurs doivent en assurer la complète exécution dans le mois qui suit la notification qui leur en est faite.

Si les organisateurs exerçaient leurs recours contre les groupements sportifs qui auraient reçu les prix, ces derniers

auraient également un mois pour restituer les prix à partir de la date de la réclamation des organisateurs.

**- MESURES DISCIPLINAIRES**

A- Le jury peut prendre contre les rameurs, barreaux, accompagnateurs qui se sont comportés d'une manière antisportive ou incorrecte les mesures disciplinaires suivantes:

- a) réprimande,
- b) Yellow card,
- c) Exclusion
- d) disqualification,
- e) amende.

Une équipe exclue l'est pour une épreuve de la régates.

Une équipe disqualifiée l'est pour toutes les épreuves de la régates.

Le jury peut saisir la fédération pour réunir le conseil de discipline compétent s'il le juge utile .

B- Le conseil de discipline de la TRF peut, après avoir entendu toutes les parties en cause, prendre à l'encontre des rameurs, barreaux, accompagnateurs ou groupements sportifs qui se sont comportés d'une manière antisportive ou incorrecte les mesures disciplinaires suivantes :

- a) avertissement,
- b) blâme,
- c) pénalités sportives (telles que : déclassement, retrait temporaire de licence, etc.)
- d) pénalités pécuniaires,
- e) suspension,
- f) radiation.

**- INJURES ET MENACES**

Tout ressortissant de la TRF qui se livrera à des critiques injurieuses, à des menaces, à des voies de fait à l'égard d'un membre du jury, d'un dirigeant ou d'un rameur sera déféré au bureau de la TRF. La fédération le déférera au conseil de discipline qui prendra s'il y a lieu les sanctions prévues par le règlement disciplinaire de la TRF (Règlement Intérieur).

Si l'intéressé ne se rend pas à la convocation du président de la fédération ou de son représentant, convocation qui devra intervenir dans les quinze jours qui suivent l'incident, il sera considéré comme acceptant les décisions qui seront prises à son égard et ne pourra interjeter appel.

Pendant le délai qui s'écoulera entre l'incident et le jugement il ne pourra prendre part à aucune régates.

**- DOPAGE**

L'utilisation de moyens médico-pharmacologiques dans le but d'obtenir de meilleures performances est strictement interdite. L'utilisation est contrôlée et sanctionnée conformément aux règlements de la FISA

**- AMENDES**

Les amendes sanctionnant les infractions au Code des courses peuvent être appliquées par le jury et/ou le conseil de discipline de la TRF.

Les amendes de la compétence du jury sont notifiées au délégué du groupement sportif responsable et inscrites au P.V.

Les amendes sont définies et infligées en nombre de points. La valeur du point est fixée tous les ans par le comité directeur de la TRF deux mois avant le début de la première régates de la saison sportive.

Le jury peut infliger des amendes irrévocables jusqu'à 100 points par équipe fautive. S'il juge l'amende insuffisante, il peut transmettre le dossier à la TRF pour aggravation.

**- BARÈME DES AMENDES**

En cas d'amende, le nombre de points est fixé comme suit :

Yellow card (Carton jaune)	05 pts
Absence de boue protectrice, non-conformité des cale-pieds	Yellow card
Non-conformité du bateau, des avirons et des tenues avec les règles relatives à la publicité	20 pts
Présence d'un moyen auxiliaire de transmission sans fil avec l'équipe ou le rameur	50 pts
Engagements dans une régates à l'étranger sans aviser la TRF.	100 pts

Engagements non tenus dans deux régates devant se tenir le même jour	20 pts
Équipes ne portant pas la tenue (maillots ou culottes) ou n'ayant pas les palettes aux couleurs	Yellow card
Non-conformité des couleurs des maillots	Yellow card
Absence de numéro sur le bateau	Yellow card
Forfait non reconnu valable pour chaque bateau	05 pts
Forfait non signalé à la réunion des délégués pour chaque bateau	10 pts
Non-envoi du procès-verbal à la TRF d'une régata organisée par un club	10 pts
Absence non justifiée de délégué ou de l'entraîneur du club aux réunions techniques indiquées dans l'avant programme de la régata organisées par la TRF	40 pts
Réclamation non retenue	100 dinars
<b>Très important</b>	
Coaching (Article 48)	50 pts
Faux ou fraude - engagement sans licence (par licence falsifiée ou manquante)	100 pts

## **ANNEXES**

### **ANNEXE I - BATEAUX - MATÉRIEL - PESÉES**

#### **ARTICLE 1 - ARMEMENT EN POINTE OU EN COUPLE**

Les embarcations sont armées en pointe ou en couple:

- en POINTE lorsque chaque rameur (à part le barreur) n'a en main qu'un aviron tenu,
- en COUPLE lorsque chaque rameur (à part le barreur) a un aviron dans chaque main

Les embarcations de construction libre armées en pointe peuvent être avec ou sans barreur, sauf le huit, qui est toujours avec barreur.

Les embarcations armées en couple à un ou deux rameurs sont sans barreur, le quatre peut être avec ou sans barreur.

L'embarcation à huit rameurs de couple est toujours avec barreur.

Les courses devront être distinctes pour chaque catégorie.

#### **- CLASSES DE BATEAUX**

La TRF reconnaît les classes de bateaux suivantes pour les épreuves officielles:

a/ pour les hommes

- 1) 4 rameurs en pointe avec barreur (4+)
- 2) 2 rameurs en couple (2X)
- 3) 2 rameurs en pointe sans barreur (2-)
- 4) 1 rameur en couple (1X)
- 5) 2 rameurs en pointe avec barreur (2+)
- 6) 4 rameurs en pointe sans barreur (4-)
- 7) 4 rameurs en couple sans barreur (4X)
- 8) 8 rameurs en pointe avec barreur (8+)
- 9) 4 rameurs en yolette de pointe avec barreur
- 10) 4 rameurs en yolette de couple avec barreur

b/ pour les femmes:

- 1) 4 rameuses en pointe avec barreur (4+)
- 2) 2 rameuses en couple (2X)
- 3) 2 rameuses en pointe sans barreur (2-)
- 4) 1 rameuse en couple (1X)
- 5) 4 rameuses en couple sans barreur (4X)
- 6) 4 rameuses en pointe sans barreur (4-)
- 7) 8 rameuses en pointe avec barreur (8+)

#### **- MATÉRIEL**

Les embarcations sont divisées en deux catégories:

- 1° les embarcations de formes, de dimensions et de construction libres,
- 2° les yolettes,

a) L'étrave de tous les bateaux doit être équipée :

- d'une balle blanche d'un diamètre d'au moins 4 cm, en caoutchouc durci ou en matériau équivalent, à moins

que l'étrave ne soit construite d'une manière qui offre les mêmes caractéristiques de sécurité et de visibilité.

Cette prescription s'applique également aux yolettes.

- d'un support pour numéro du modèle approuvé par la TRF qui permet d'enfiler le numéro et de le fixer.

b) Pendant les compétitions, la présence d'appareils de transmission sans fils, aussi bien pour l'émission que pour la réception est strictement interdite .

c) Pour éviter des accidents lors des chavirages tous les bateaux doivent être équipés de cale-pieds ou de souliers qui permettent aux rameurs de se dégager du bateau sans l'aide des mains, dans les délais les plus brefs. Cette sécurité doit consister au moins en un lacet par chaussure reliant le talon de celle-ci au fond du bateau.

d) Poids du matériel

d1) Poids du matériel. Le poids minimum des embarcations est fixé comme suit :

4 barré (4+)	51 kg
2 de couple (2X)	27 kg
2 sans barreur (2-)	27 kg
1 de couple (1X)	14 kg
2 barré (2+)	32 kg
4 sans barreur (4-)	50 kg
4 de couple sans barreur (4X)	52 kg
4 de couple avec barreur (4X+)	53 kg
Huit (8+)	96 kg
4 yolette	75 kg

d2) Poids du matériel pour le para-aviron. Le poids minimum des embarcations est fixé comme suit :

4 barré (4+)	51 kg
2 de couple (2X)	36 kg
1 de couple (1X)	22 kg

e) Les arêtes des palettes doivent présenter, sur tout leur pourtour, les épaisseurs minimales suivantes :

- aviron de pointe : 5 mm

- aviron de couple : 3 mm

Cette épaisseur est mesurée à trois millimètres du bord extérieur de la palette pour les avirons de pointe et à deux millimètres pour les avirons de couple.

f) l'ouverture de la place prévue pour le barreur doit avoir une longueur d'au moins 70 centimètres et doit être aussi large que le bateau, sur une longueur d'au moins 50 centimètres . La surface intérieure de la partie fermée doit être lisse et aucun élément ne doit restreindre la largeur de la place réservée au barreur.

g) Produits chimiques

L'utilisation de produits chimiques modifiant l'état naturel de l'eau est strictement défendue et entraînera la disqualification de l'équipe qui aurait eu recours à ces pratiques .

h) L'application sur la coque d'un film plastique favorisant la glisse est interdit.

### **- YOLETTE**

La yolette à quatre rameurs avec barreur est un bateau dont le matériau de construction est libre et 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.

Il est recommandé de prévoir pour les yolettes des épreuves spécifiques.

Le poids minimum de la yolette, sans aviron, est de 75 kg.

### **- PESÉE DES BARREURS**

Dans les courses nationales, organisées sous le contrôle de la TRF, la pesée des barreurs s'effectue sur une balance homologuée.

La surcharge est constituée d'un sac, homologué par la TRF, rempli de sable ou gravier sec.

Lors de la pesée, l'arbitre mentionne sur chacune des deux étiquettes adhésives prévues à cet effet :

- le poids du corps seul du barreur ;
- le poids du corps du barreur et de la surcharge lui permettant d'atteindre le poids réglementaire ;
- le poids de la surcharge seule ;
- L'identité du barreur, sa société, la course concernée.

La surcharge est alors fermée avec un dispositif de protection à l'ouverture (plombage).

Une des deux étiquettes adhésives est collée sur le carton remis au barreur qu'il doit conserver sur lui, l'autre étiquette

est collée sur un registre spécial par l'arbitre.

Après avoir vérifié conjointement les indications portées sur les étiquettes, le registre est signé par le barreur et l'arbitre en indiquant l'heure de la pesée.

Le contrôle des surcharges des barreaux peut être fait au ponton d'honneur à l'aide d'une balance spécialisée. En cas de différence avec les indications de la fiche détenue par le barreur, une pesée officielle sera faite sur la balance officielle.

### **- PESÉE DES BATEAUX**

La pesée des bateaux s'effectue sur une balance homologuée.

**Balance de pesage** - Les balances employées lors du pesage sont fournies par un fabricant approuvé par la TRF et indiquent le poids du bateau à 0,1 kg. Les balances sont reliées à une imprimante afin qu'un relevé écrit du poids du bateau soit immédiatement disponible.

Au début de chaque journée officielle d'entraînement et de chaque journée de course, la balance doit être contrôlée au moyen de poids calibrés (jauges), par un membre de la Comité d'Organisation de la TRF et/ou un membre de la commission de contrôle responsable du pesage des bateaux.

**Pesage de contrôle des bateaux** - La balance est mise à la disposition des équipages 2 heures au moins et si possible 4 heures avant la première manche de la régates pour le pesage de contrôle de leurs bateaux. La balance est installée sur un plancher horizontal à l'intérieur d'un bâtiment ou sous une tente à l'abri du vent. L'espace de pesage des bateaux est aisément accessible depuis les pontons d'embarquement et demeure exclusivement réservé à cette fin durant la régates.

Chaque participant peut peser son bateaux, à son initiative, dès le début de la réunion des délégués et pendant les heures de déroulement des épreuves, sous la surveillance d'un arbitre.

Le choix des bateaux qui subiront un contrôle officiel de leur poids est décidé pendant la compétition par le président du jury.

Les équipages des bateaux désignés pour être contrôlés sont avertis à l'issue d'une course par un arbitre.

La pesée s'effectue immédiatement après la course, au débarquement, après vidage des eaux résiduelles et essuyage de la coque. Le bateau à peser doit inclure tout équipement indispensable à son emploi, tout matériel non fermement fixé doit être exclu, au bateau.

**Non-respect du poids minimum** - Si un bateau pèse moins que le poids minimum, le membre de la Commission de contrôle inscrit les termes: « **Premier pesage du bateau** » sur la feuille de résultat. Ensuite, il contrôle la balance au moyen des jauges, en présence du responsable de l'équipage, et imprime le résultat de ce contrôle. Sur la feuille de résultat du contrôle, il enregistre le nom de l'équipage et l'épreuve et inscrit les termes: « **Pesage de contrôle** ». Le représentant de l'équipage et le membre de la commission de contrôle signent la feuille de résultat de ce contrôle. Le bateau concerné est alors pesé une deuxième fois. Le membre de la commission de contrôle enregistre le nom de l'équipage, l'épreuve sur la feuille de résultat et y inscrit les termes: « **Deuxième pesage du bateau** ». Le représentant de l'équipage et le membre de la commission de contrôle signent la feuille de résultat.

Le membre de la commission de contrôle transmet les trois feuilles de résultats imprimées (premier pesage de bateau, contrôle du poids des balances et second pesage du bateau) au président du jury. Si un équipage prend part à une course avec un bateau plus léger que le poids réglementaire, il sera relégué à la dernière place du classement de la course considérée. Une nouvelle participation du même équipage avec un bateau plus léger que le poids réglementaire dans la manche suivante de la même épreuve, sera sanctionnée par l'exclusion de l'équipage. Aucun pesage autre ou ultérieur, à l'exception de ceux mentionnés ci-dessus, n'est considéré comme valide.

## **ANNEXE II - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES CONCERNANT LA PUBLICITÉ**

### **- PRINCIPES GÉNÉRAUX**

Ces principes s'appliquent aux bateaux, aux vêtements, ainsi qu'aux avirons de couple et de pointe

1.1. Ils régissent les rameurs et les barreaux, ainsi que leurs habillements, bateaux et avirons, lorsqu'ils sont sur l'eau pendant les heures de compétition, ainsi qu'en tout temps, sur ou à proximité immédiate du ponton et de l'estrade de remise des prix.

1.2. Les fabricants de matériel doivent pouvoir s'identifier, mais d'une manière restreinte. S'ils sont en même temps sponsors de l'équipe, ils peuvent, en plus, utiliser l'espace réservé aux sponsors, mais sans pouvoir combiner les deux surfaces attribuées pour en faire une seule.

1.3. Si la surface réservée au fabricant n'est pas utilisée par celui-ci, elle ne peut être utilisée à d'autres fins.

1.4. La publicité ne doit pas forcément être la même sur le bateau, les vêtements et les avirons, mais elle doit être identique par élément (par exemple : tous les avirons doivent avoir la même publicité; les identifications sur un

bateau doivent être identiques et tous les vêtements doivent être identifiés de la même façon).

1.5. La publicité ou l'identification du fabricant et du sponsor peut consister dans le nom, la marque (ou emblème) et / ou le produit. On peut donc faire apparaître un seul, deux ou trois de ces éléments au choix (chacun une seule fois au maximum). Ces trois éléments doivent être apposés ensemble et non séparément.

1.6. Le fond de couleur différente de celui de la surface sur laquelle il est apposé compte aussi bien dans la surface attribuée que dans la hauteur lorsque celle-ci est limitée.

1.7. La surface est comptée en tirant des lignes verticales ou horizontales à angle droit les unes par rapport aux autres, appuyées sur les points extrêmes du nom. La surface est donc mesurée en carré ou rectangle, par exemple:

#### **- AVIRONS DE COUPLE ET DE POINTE**



2.1. Les règles sont valables pour chaque aviron, qu'il soit de couple ou de pointe.

2.2. Sur les palettes, seules peuvent apparaître les couleurs des groupements sportifs.

2.3. La partie du manche située entre la palette et l'appui du levier doit être libre de toute identification ou inscription.

2.4. Entre l'appui du levier et la poignée, les possibilités d'identification et l'espace maximal sont les suivantes :

Aviron de couple :

- 1) Fabricant : 60 cm<sup>2</sup>
- 2) Espace publicitaire 100 cm<sup>2</sup>

Aviron de pointe :

- 1) Fabricant : 60 cm<sup>2</sup>
- 2) Espace publicitaire 100 cm<sup>2</sup>

2.5. Rien d'autre ne peut apparaître sur les avirons, notamment pas de noms de groupements sportifs, etc., sauf des marques discrètes permettant d'identifier leur propriétaire ou le bateau et la place auxquels ils correspondent.

#### **- BATEAUX**

Sur les bateaux, les possibilités d'identification sont les suivantes :

##### **3 .1. Fabricant**

- 1) A l'intérieur du bateau, une petite plaque (ou équivalent) d'une surface maximum de 50 cm<sup>2</sup>. En plus du nom, de la marque (ou emblème) et du produit, l'adresse du constructeur peut figurer sur cette plaque.
- 2) A l'extérieur du bateau, une identification une fois de chaque côté de la coque (y compris le bordage et l'hiloire), d'une surface maximum de 30 cm<sup>2</sup> par identification.

##### **3.2. Nom du bateau ou identification du sponsor**

Une fois sur le pontage avant et une fois sur le pontage arrière, et sur chaque côté de la coque (y compris le bordage et l'hiloire) le nombre maximum d'identifications suivant, chacune d'une surface maximum de 800 cm<sup>2</sup>, ou plus après autorisation de la TRF.

- |                 |                                      |
|-----------------|--------------------------------------|
| 1 x, 2x, 2-, 2+ | une fois de chaque côté de la coque, |
| 4x, 4-, 4+      | 2 fois de chaque côté de la coque,   |
| 8+              | 4 fois de chaque côté de la coque,   |

3.3. Le nom de la ville ou du groupement sportif peuvent être inscrits une fois de chaque côté. Les lettres ne peuvent dépasser 6 cm de hauteur.

#### **- VÊTEMENTS**

Sur les vêtements, les possibilités d'identification sont les suivantes :

#### 4.1. Sponsor

Les rameurs, barreurs, entraîneurs et responsables d'équipes peuvent porter sur chaque pièce de leur tenue (maillot, culotte, couvre-chef, survêtement et accessoires éventuels) l'emblème et le nom d'un commanditaire (sponsor) pour autant que ceux-ci ne couvrent pas ensemble une surface de plus de 200 cm<sup>2</sup>. (la surface supérieure à 200 cm<sup>2</sup> est soumise à l'autorisation de la TRF.

#### 4.2. Fabricant

En tous les cas, chaque pièce d'habillement et d'équipement peut porter l'emblème et le nom de son fabricant, pour autant que ceux-ci ne couvrent pas ensemble une surface de plus de 16 cm<sup>2</sup> et, en tout cas, pas une surface supérieure à 1/10e de la surface totale de la pièce d'habillement.

Si une tenue ne porte que le nom ou que la marque du fabricant, cette mention ne peut dépasser 10 cm<sup>2</sup>.

Lors de la participation à des régates internationales, le code FISA s'applique.

### **- DANS L'ENCEINTE DES RÉGATES**

Les installations du parcours peuvent porter des emblèmes et inscriptions publicitaires.

### **- CONTRAT DE COMMANDITE OU D'ÉQUIPEMENT**

Si un rameur, barreur, entraîneur ou responsable d'équipe, porte sur sa tenue l'emblème ou le nom d'un commanditaire, il ne peut en retirer aucun avantage matériel direct. (sauf avec autorisation de la TRF.

Tout contrat à ce sujet doit être signé avec le groupement sportif ou la TRF et tout paiement ou autre avantage matériel doit revenir au groupement sportif ou à la fédération et non à l'athlète, au barreur, à l'entraîneur ou au responsable d'équipe personnellement.

## **ANNEXE III - RÈGLEMENT DE L'ARBITRAGE - COMMISSION DES ARBITRES**

### **ARTICLE 1 - CHAMP D'ACTION**

L'arbitrage est régi par le code des courses dont l'application relève de la commission des arbitres.

Son champ d'application couvre aussi bien les régates sur l'eau que les compétitions se déroulant sur la terre ferme.

### **ARTICLE 2 - GÉNÉRALITÉS**

Un arbitre ou un candidat arbitre doit :

1°) Être licencié d'une licence d'arbitre TRF.

2°) Être majeur.

3°) Avoir accompli le stage défini à l'article 11 ci-dessous et avoir satisfait à l'examen de qualification.

4°) Tout arbitre qui n'aura pas fait renouveler sa licence par un groupement sportif perdra sa qualité d'arbitre national. De plus, si cette interruption a une durée supérieure à deux ans, il devra repasser les examens d'arbitre national.

### **ARTICLE 3 - COMMISSION DES ARBITRES**

La commission des arbitres se réunit sur convocation de son président ou à la demande du bureau de la TRF. Elle étudie tous les problèmes de sa compétence et ceux qui lui sont soumis. Elle propose à l'agrément du comité de direction de la TRF les solutions qui lui paraissent convenables.

### **ARTICLE 4 - ARBITRE NATIONAL**

L'arbitre national doit avoir subi avec succès l'examen d'arbitre national. Il peut assumer tous les postes d'un jury. Le statut des arbitres de la TRF régit les droits et les obligations des arbitres.

### **ARTICLE 5 - ARBITRE INTERNATIONAL**

L'arbitre international devra avoir subi avec succès l'examen d'arbitre international et être titulaire d'une licence d'arbitre international en cours de validité.

### **ARTICLE 6 - DÉSIGNATION DES ARBITRES AUX CHAMPIONNATS ET AUX REGATES**

La commission des arbitres désigne les arbitres des championnats et critères de Tunisie et des matches nationaux, sur proposition du président de la commission de jury

### **ARTICLE 7 - FORMATIONS DES CANDIDATS ARBITRES**

Afin de parfaire leurs connaissances pratiques, les candidats arbitres doivent remplir toutes les fonctions, occuper successivement tous les postes prévus dans un jury à l'exclusion de celui de président du jury.  
Le président de jury doit veiller à la formation des candidats arbitres.

#### **ARTICLE 8 - OBTENTION DE LA LICENCE**

La Commission des arbitres, convoque les candidats arbitres au cours de cette période probatoire pour leur faire passer un examen.

#### **ARTICLE 9 - HONORARIAT**

Un arbitre peut être porté à l'honorariat par le bureau fédéral de la TRF sur proposition de la commission des arbitres.

#### **ARTICLE 10 - PROPOSITION DES ARBITRES A L'EXAMEN INTERNATIONAL**

La commission des arbitres sélectionne les arbitres aptes à passer l'examen d'arbitre international suivant le règlement de la FISA.

#### **ARTICLE 11 - RADIATION**

L'arbitre qui ne répond pas, sans excuse valable, aux convocations, pourra être radié d'office.

#### **ARTICLE 12 - INDEMNITÉS DE DÉPLACEMENT**

Les arbitres et désignés pour arbitrer des régates se déroulant à plus de 30 km de leur lieu de résidence ont droit à une indemnité de déplacement en conformité avec le statut des arbitres de la TRF.  
L'indemnité de déplacement est à la charge de la TRF pour les épreuves nationales organisées sous son égide et des comités d'organisation dans les autres cas.

#### **ARTICLE 14 - LE PRÉSIDENT DU JURY**

Le président du jury est désigné par la commission des arbitres pour les épreuves nationales se déroulant sous l'égide de la TRF;

Il reste en fonction durant toute la durée de l'épreuve.

Il doit être titulaire de la licence d'arbitre international pour l'année en cours,

Les fonctions de président du jury ne sont pas attribuées à titre honorifique, mais doivent être confiées à un arbitre particulièrement expérimenté, s'occupant activement et non accidentellement des questions d'arbitrage.

Le président du jury prend contact avec les organisateurs avant le tirage au sort .

Il préside toutes les réunions des délégués et des membres du jury, et ne peut recevoir d'instructions que du délégué de la commission des arbitres de la TRF; il contrôle la composition du jury et établit la rotation des arbitres.

Accompagné d'un membre du comité d'organisation, il vérifie la régularité du champ de course, les installations et aménagements et fait procéder aux modifications qu'il jugera indispensables.

Il vérifie le matériel mis à la disposition des arbitres (bateaux, drapeaux, porte-voix, cloches, signal optique et sonore d'arrivée) et dans le cas où ces matériels seraient en quantité insuffisante ou en mauvais état, il prendra toutes les dispositions pour y faire remédier : il peut, afin d'éviter tout incident, interdire aux arbitres d'officier.

Sans que sa responsabilité personnelle soit engagée en cas d'accident, il vérifie si les services médicaux et de sauvetage fonctionnent normalement et si toutes dispositions ont été prises en ce qui concerne le contrat d'assurance responsabilité civile prévue par le code des courses.

Il enregistre les modifications apportées à la composition des équipes suivant les modalités du code des courses et en informe la commission de contrôle.

Le président du jury reçoit des délégués du groupement sportif les réclamations qu'il transmet à l'arbitre intéressé. A l'exclusion des faits matériels de course qui ne peuvent être tranchés que par l'arbitre, dont les décisions restent, dans ce cas, sans appel, il peut apporter son aide et proposer son jugement dans le cas où l'arbitre fait appel à son concours.

Dans le cas où une épreuve doit être recourue, il décide avec l'arbitre et un représentant qualifié de l'organisation et le cas échéant le délégué fédéral, de l'heure du départ de cette nouvelle épreuve.

En cas de mauvais temps, vent violent, bassin démonté, encombré ou impraticable, il réunit l'organe de décision prévu à l'article 50 du code des courses.

Il contrôle la rédaction du procès-verbal au cours de la régata et veille à ce que celui-ci soit terminé le plus rapidement possible après la dernière course de la réunion, mais de toutes façons dans la demi-heure qui suit cette épreuve, ce procès-verbal doit mentionner les accidents.

Il s'assure que les amendes ont été signifiées aux délégués des groupements sportifs concernés.

Ses fonctions ne prennent fin que lorsque le procès-verbal est signé par lui-même, et que tous les incidents ou accidents qui auraient pu se produire au cours de la régates aient reçu une solution.

En raison de l'importance de ses fonctions, le président du jury doit pouvoir être joint à tout moment. Il signale ses déplacements.

## **ANNEXE IV - RÈGLEMENT DES LICENCES**

### **LICENCES**

#### **- GÉNÉRALITÉS**

La licence est un document obligatoire délivré par la TRF. Elle a pour but d'identifier son titulaire, de définir sa situation au sein de la Fédération et de l'assurer contre les risques et les conséquences d'accidents.

#### **- OBLIGATIONS**

Tous les membres des groupements sportifs, des comités, et des ligues, tous les arbitres et candidats arbitres doivent obligatoirement être licenciés.

#### **- PARTICIPATION**

Aucun rameur d'un groupement sportif affilié à la TRF ne peut participer aux épreuves organisées sous ses règlements s'il n'est pas titulaire d'une licence de l'année en cours.

Un rameur ne peut être titulaire que d'une seule licence.

#### **- VALIDITÉ**

Les groupements sportifs affiliés à la TRF sont tenus de faire licencier tous leurs membres.

Les licences sont valables du 01 Janvier au 31 décembre inclus de chaque année. La couverture de l'assurance reste toutefois effective jusqu'au 31 décembre de la même année.

A partir du 1 Janvier, les catégories d'âges concernées sont celles indiquées sur la licence.

#### **- RESPONSABILITÉ**

La licence est personnelle. Elle est établie sous la responsabilité du président ou du secrétaire général du groupement sportif auquel il appartient.

Le titulaire est qualifié (licence valable) après accord de la TRF.

Un rameur ne peut avoir qu'une seule licence.

#### **- CERTIFICAT MÉDICAL**

La compétition ou l'entraînement en vue de la compétition ne sont autorisés qu'après l'établissement d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de l'aviron en compétition. La date de l'établissement de ce certificat doit être postérieure au 1<sup>er</sup> novembre de l'année précédant l'année calendaire de la licence.

L'inscription aux régates se fait sous la responsabilité du président du groupement sportif qui est tenu de présenter le certificat médical en cas d'accident nécessitant une enquête d'assurance.

#### **- DÉLIVRANCE DE LA LICENCE**

La TRF délivre des licences "A" aux pratiquants.

Elle délivre également des licences "D".

- Les licences "découverte" ou "D" ont une durée de validité de trois mois ; elles sont renouvelables.

Licences D, ne donnent pas droit à la compétition.

#### **- ÉTABLISSEMENT DES LICENCES**

Les licences sont établies selon les consignes données par la TRF. Elles contiennent les mentions suivantes :

1°) Nom et prénom du titulaire, date de naissance, catégorie, sexe.

2°) Désignation et numéro du groupement sportif et de la ligue.

#### **- COÛT DES LICENCES**

Les licences sont établies ou renouvelées par les groupements sportifs. Elles sont assorties annuellement d'un droit perçu par la TRF. Son montant est fixé chaque année par l'Assemblée Générale sur proposition du comité directeur.

Les groupements sportifs sont responsables du paiement de ce droit.

#### **- SURCLASSEMENT**

Le surclassement médical n'est pas applicable aux rameurs et rameuses poussins, benjamins, minimes et cadets.

Tout surclassement fait l'objet, quelle que soit l'époque, d'un certificat médical dédié à cet effet.

**- CONTRÔLE**

Lors des compétitions, le corps arbitral a la possibilité de contrôler les licences

Les groupements sportifs ne sont donc pas tenus de présenter les licences. Toutefois, les arbitres procéderont à des vérifications d'identité, notamment lors des championnats et des épreuves qualificatives ; les rameurs et rameuses doivent donc posséder une pièce d'identification officielle avec photographie et la présenter en cas de contrôle.

Tout manquement à l'éthique sportive du type changement de rameur non permis dans un bateau est sanctionné.

**- FAUX - FRAUDE**

La licence est un document qui constitue un engagement d'honneur. Tout faux ou fraude engage automatiquement la responsabilité du groupement sportif et du rameur.

Le groupement sportif qui engage un rameur non licencié est passible de la disqualification de toutes ses équipes et d'une sanction de 100 points au profit de la TRF s'il s'agit d'une épreuve nationale.

**- RENOUELEMENT DES LICENCES**

Les groupements sportifs doivent se conformer aux dispositions édictées annuellement par le Bureau de la TRF. Le renouvellement des licences doit être effectué chaque année dans la période fixée par la TRF. Passé cette date, l'assurance est suspendue. Elle ne couvre à nouveau l'intéressé qu'à partir du jour de l'émission de la licence.

Les groupements sportifs sont responsables du renouvellement des licences de leurs athlètes incorporés dans les structures régionales et nationales .

La périodicité pour l'acceptation des dossiers de licences par la TRF est fixée comme suit :

Mois de Janvier; Avril ; Juillet et septembre de l'année calendaire.

**MUTATIONS**

**- GÉNÉRALITÉS**

Les mutations sont autorisées une seule fois durant l'année avant la fin de la première échéance du dépôt des licences à la TRF soit le 31 janvier et permettent de participer aux Championnats de Tunisie et à toutes les régates régies par la TRF de l'année sportive en cours. Seuls les rameurs mutés ayant obtenus des licences (pendant la première échéance de traitement des licences) de l'année sportive en cours peuvent participer aux Championnats de Tunisie et à toutes les régates régies par la TRF de l'année en question.

**- PROCÉDURE**

Tout rameur licencié avec un club donné et désirant changer de club, doit demander par lettre recommandée avec accusé de réception ou contre tout autre décharge légale délivrée par le club d'origine, une demande écrite mentionnant sa décision de muter à un autre club dûment affilié à la TRF et ce, dans un délai ne dépassant pas le 31 janvier de l'année en cours.

La demande dont il s'agit, doit obligatoirement comporter la signature et le cachet du président ou du secrétaire général du club auprès duquel le rameur souhaite être muté en y mentionnant clairement son acceptation de compter l'intéressé parmi ses adhérents.

Le club d'origine dispose d'un délai de quinze (15) jours à partir de la date de la réception de la demande pour informer par écrit le rameur de sa décision, dont une copie devra être obligatoirement adressée à la TRF.

Le club d'origine est en droit d'exiger du rameur une indemnité forfaitaire dite de formation dont le montant est à convenir suivant la stature et les performances du rameur, avec un plafond fixé à deux mille dinars (2.000 DT) dont la moitié revient impérativement à la TRF dans le cas où le rameur est un sportif d'élite faisant partie de l'équipe nationale.

Toute nouvelle licence portant sur une mutation est soumise à des droits fixés à cent cinquante dinars (150 DT) en faveur de la TRF.

En cas d'avis défavorable exprimé par le club d'origine le rameur en question ne peut pas participer aux compétitions officielles organisées sous l'égide de la TRF et devra observer un délai d'une année calendaire pour pouvoir adhérer librement à un autre club de son choix.

**I. Rameurs appartenant aux écoles fédérales**

Tout rameur appartenant à une école fédérale ne doit pas dépasser deux ans d'entraînement avec l'école fédérale. Après deux ans, tout rameur doit intégrer un club affilié à la fédération.

Tout rameur appartenant à une école fédérale est libre de choisir son club.

Tout club affilié à la fédération a le droit de choisir et de sélectionner n'importe quel rameur appartenant à une école

fédérale à condition que ce dernier a passer deux ans avec l'école.

Les rameurs d'une école fédérale peuvent participer à toutes les compétitions organisées par la fédération.

#### **ANNEXE V - SYSTÈME DES ÉLIMINATOIRES DE LA FISA POUR BASSIN A SIX LIGNES D'EAU**

Le système d'éliminatoire utilisé au championnat de la FISA est décrit ci-après. Pour chaque championnat, le Comité exécutif décide s'il y aura des finales C, D, E, F, G, H et I avec d'éventuelles demi-finales supplémentaires.

H = Manche préliminaire

R = Repêchage

SAB = Demi-finale pour finales A & B

SCD = Demi-finale pour finales C & D, etc.

Q = Quart de finale

FA = (Finale A) Finale pour les places 1 - 6

FB = (Finale B) Finale pour les places 7 - 12

FC = (Finale C) Finale pour les places 13- 18

FD = (Finale D) Finale pour les places 19 - 24

FE = (Finale E) Finale pour les places 25-30

FF = (Finale F) Finale pour les places 31-36

FG = (Finale G) Finale pour les places 37-42

FH = ( Finale H) Finale pour les places 43-48

FI = (Finale I) Finale pour les places 49-54

TT = Epreuve contre la montre

ELM = Éliminé.

Lorsque le système prévoit des options, celles-ci seront tirées au sort.

#### **Le tirage au sort**

Aux Championnats du monde de la FISA, aux régates olympiques et à la Coupe du monde d'aviron de la FISA, le tirage au sort pour les premières manches préliminaires se fait lors de la réunion des délégués, le jour précédant les premières manches préliminaires, ou, le cas échéant, plus tôt.

Si une épreuve se dispute en finale directe, le tirage au sort des couloirs peut se faire lors du tirage au sort principal.

Si un équipage déclare forfait après le tirage au sort, mais au moins une heure avant le départ de la première course, et si le nombre d'équipages restant en course correspond à une autre variante du système de qualification, ou si le forfait crée un déséquilibre évitable entre le nombre d'équipages figurant dans chaque manche, le Comité exécutif procède à un nouveau tirage au sort.

#### **Règles d'exécution - l'Attribution des couloirs (conditions normales)**

1. Le cas échéant, le Comité exécutif de la FISA nomme un comité de placement pour la compétition concernée. Avoir des têtes de série permet d'éviter que, pour une épreuve soumise au tirage au sort, tous les bateaux les plus rapides se retrouvent par ce tirage dans la même manche préliminaire. Le comité de placement applique les critères déterminés par le Comité exécutif et publiés au préalable.

2. Pour les manches préliminaires (ou les finales s'il n'y a pas de manches préliminaires), les couloirs sont attribués par tirage au sort, sauf pour les équipages qui ont été « placés » dans le cadre du système des « têtes de séries ». Tous les équipages « têtes de séries » sont tirés au sort de telle sorte qu'ils disputent leur manche dans des couloirs contigus, avec, chacun, de l'autre côté, des équipages qui ne sont pas des têtes de série. Un tirage au sort détermine l'ordre des manches préliminaires, de manière à ce que l'équipage tête de série No 1 ne concoure pas toujours dans la manche préliminaire No 1. Le système des têtes de séries ne concerne que la place des équipages dans les manches préliminaires; il n'intervient pas pour les tours suivants de la compétition.

3. Pour les repêchages, demi-finales, ainsi que les finales, on place les équipages avec le meilleur résultat au tour précédent dans les couloirs centraux. Conséquemment, les équipages aux résultats moins bons sont placés dans les couloirs plus à l'extérieur. Les équipages qui occupent le même rang dans les manches préliminaires, les repêchages ou les demi-finales, sont départagés par le sort pour l'attribution de leur couloir.

#### **Forfaits et disqualifications après tirage au sort**

Si un équipage déclare forfait, est exclu ou est disqualifié après le tirage au sort, les procédures suivantes s'appliquent :

1. Si le forfait, l'exclusion, ou la disqualification ont lieu avant le départ de la première manche de l'épreuve, ou le départ du premier repêchage ou le départ de la première demi-finale le président du jury peut prendre toutes les

mesures nécessaires pour modifier le tirage au sort ou procéder à un nouveau tirage. Le résultat de la course indiquera l'équipage comme DNS (n'a pas couru), EXC (exclu) or DSQ (disqualifié) et l'équipage sera placé en dernière position au classement général de l'épreuve.

2. Si un équipage cesse de ramer durant une manche préliminaire, un repêchage ou une demi-finale et ne finit pas la course, la mention DNF (n'a pas fini) figure à côté du nom de l'équipage sur la feuille de résultats de la course. Le nombre d'équipages indiqué par le système de progression passent au tour suivant. L'équipage qui déclare forfait ou s'arrête durant une course ne prend part à aucune autre course de l'épreuve. Il est placé en dernière position au classement général de l'épreuve.

En cas de problème échappant au contrôle d'un équipage qui empêche ce dernier de terminer la course, le Président du jury, ou aux compétitions de la FISA, la Comité exécutif, peut décider de classer cet équipage dernier de la manche.

3. Si un équipage est exclu ou disqualifié après le départ de la première manche d'une épreuve, la mention EXC (exclu) ou DSQ (disqualifié) figure à côté du nom de l'équipage sur la feuille de résultats de la course. Le nombre d'équipages stipulé par le système de qualification va au tour suivant. L'équipage qui a été exclu ou disqualifié ne peut prendre part à aucune autre course de l'épreuve et est placé dernier au classement général de l'épreuve ou des épreuves.

4. Dans toute finale, si un équipage déclare forfait avant le départ de la course ou si un équipage cesse de ramer durant la course et ne la finit pas, la mention DNS (n'a pas couru) ou DNF (n'a pas fini) figure à côté du nom de l'équipage sur la feuille de résultats de la course. L'équipage qui déclare forfait ou s'arrête durant la course est placé en dernière position au classement de la finale considérée.

**Cas 1 : 7 et 8 participants**

Deux manches éliminatoires et une manche de repêchage. Le premier de chaque éliminatoire va en finale; les autres en repêchage. Les quatre premiers du repêchage vont en finale A; les autres vont en finale B.

**Cas 2 : 9 à 10 participants**

Deux manches éliminatoires et deux manches de repêchage. Les deux premiers de chaque éliminatoire vont en finale A; les autres vont en repêchage.

Le premier et le deuxième de chaque repêchage vont en finale A; les autres vont en finale B.

Il y a deux options pour les repêchages.

**Cas 3 : 11 à 12 participants**

Deux manches, deux repêchages

Le vainqueur de chaque manche va en finale A; les équipages restantes en repêchage.

Les deux premiers équipages de chaque repêchage vont en finale A, les équipages restants en finale B. il y a deux variantes pour les repêchages.

**Cas 4 : 13 à 15 participants**

Trois manches préliminaires, une manche de repêchage et deux demi-finales A/B.

Les trois premiers équipages de chaque manche préliminaire vont en demi-finales A/B, les équipages restantes en repêchage.

Les trois premiers équipages du repêchage vont en demi-finales. En cas de 14 ou 15 inscrits, les équipages restants vont en finale C.

Les trois premiers équipages de chaque demi-finale vont en finale A, les équipages restants en finale B. Il y a deux variantes pour les demi-finales.

**Cas 5 : 16 à 18 participants**

Trois manches préliminaires, deux manches de repêchage et deux demi-finales A/B.

Les deux premiers équipages de chaque manche préliminaire vont en demi-finales A/B, les équipages restants en repêchage.

Les trois premiers équipages de chaque repêchage vont en demifinales A/B, les équipages restants en finale C. Il y a deux variantes pour les repêchages.

Les trois premiers équipages de chaque demi-finale A/B vont en finale A, les équipages restants en finale B. Il y a deux variantes pour les demi-finales.

**Cas 6 : 19 à 20 participants**

Quatre manches préliminaires, deux manches de repêchage, deux demi-finales A/B et deux demi-finales C/D.

Les deux premiers équipages de chaque manche préliminaire vont en demi-finales A/B, les équipages restants en repêchage.

Les deux premiers équipages de chaque repêchage vont en demi-finales A/B, les équipages restants vont en demi-finales C/D. Il y a deux variantes pour les repêchages.

Les trois premiers équipages de chaque demi-finale A/B vont en finale A. Les équipages restants vont en finale B. Le

dernier équipage de chaque demi-finale C/D va en finale D et les équipages restants vont en finale C. Il y a deux variantes pour les demi-finales.

À noter le cas spécial de 19 inscrits, les équipages placés derniers en demi-finale C/ D1 et en demi-finale C/D2 vont en finale D.

**Cas 7 : 21 à 24 participants**

Quatre manches préliminaires, quatre manches de repêchage, deux demi-finales A/B et deux demi-finales C/D.

Le vainqueur de chaque manche préliminaire va dans les demifinales A/B. Les équipages restants sont répartis dans les quatre repêchages.

Les deux premiers équipages de chaque repêchage vont en demifinales A/B. Les équipages restants vont en demi-finales C/D. Il y a deux variantes pour les repêchages.

Les trois premiers équipages de chaque demi-finale A/B vont en finale A. Les équipages restants vont en finale B.

Les trois premiers équipages de chaque demi- finale C/D vont en finale C. Les équipages restants vont en finale D. Il y a deux variantes pour les demi-finales.

**Cas 8 : 25 à 26 participants**

Cinq manches préliminaires, un repêchage quatre quarts de finale, deux demi-finales A/B et deux demi-finales C/D.

Les quatre premiers équipages de chaque manche préliminaire vont en quarts de finale, les équipages restants en repêchage.

Les quatre premiers équipages du repêchage vont en quarts de finale, les équipages restants en finale E.

Les trois premiers équipages de chaque quart de finale vont en demifinales A/B. Les équipages restants vont en demi-finales C/D. Il y a deux variantes pour les quarts de finale.

Les trois premiers équipages des demi- finales A/B vont en finale A. Les équipages restants vont en finale B. Les

trois premiers équipages des demi-finales C/D vont en finale C. Les équipages restants vont en finale D.

À noter le cas particulier des 25 participants: Le dernier équipage du repêchage est éliminé et il n'y a pas de finale E.

**Cas 9 : 27 à 30 participants**

Cinq manches préliminaires, deux repêchages, quatre quarts de finale, deux demi-finales A/B et deux demi-finales C/D.

Les quatre premiers équipages de chaque manche préliminaire vont en quarts de-finales, les équipages restants vont en repêchages.

Les deux premiers équipages de chaque repêchage vont en quart de finale, les équipages restants vont en finale E. Il y a deux variantes pour les quarts de finale.

Les trois premiers équipages de chaque quart de finale vont en demifinale A/B. Les équipages restants vont en demi-finale C/D. il y a deux variantes pour les quarts de finale.

Les trois premiers équipages en demi-finales A/B vont en finale A. Les équipages restants vont en finale B. Les trois premiers équipages en demi-finales C/D vont en finale C.

Les équipages restants vont en finale D. Il y a deux variantes pour les demi-finales.

**Cas 10 : 31 à 36 participants**

Six manches préliminaires, trois repêchages quatre quarts de finale, deux demi-finales A/B, deux demi-finales C/D et deux demifinales E/F.

Les trois premiers équipages de chaque manche préliminaire vont en quarts de finale. Les équipages restants vont en repêchages.

Les deux premiers équipages de chaque repêchage vont en quarts de finale. Les équipages restants vont en demi-finale E/F. Il y a deux options pour les repêchages.

Les trois premiers équipages de chaque quart de finale vont en demifinale A/B. Les équipages restants vont en demi-finale C/D. Il y a deux variantes pour les quarts de finale.

Les trois premiers équipages des demi-finales A/B vont en finale A. Les équipages restants vont en finale B. Les

trois premiers équipages de chaque demi- finale C/D vont en finale C. Les équipages restants vont en finale D.

Les trois premiers équipages de chaque demi-finale E/F vont en finale E. Les équipages restants vont en finale F. Il y a deux variantes pour les demi-finales.

À noter le cas spécial pour 31 inscrits: Le dernier équipage de chaque demi-finale E/F va en finale F. Les équipages restants vont en finale E.

**Cas 11: 37 à 40 participants**

Huit manches préliminaires, quatre repêchages, quatre quarts de finale, deux demi-finales A/B, deux demi-finales C/D et trois demi-finales E/F/G.

Les deux premiers équipages de chaque manche préliminaire vont en quarts de finale, les équipages restants en repêchage.

Les deux premiers équipages du repêchage vont en quarts de finale, les équipages restants en demi-finales E/F/G. Il y a deux variantes pour les repêchages.

Les trois premiers équipages de chaque quart de finale vont en demi-finales A/B, les équipages restants en demi-finales C/D. Il y a deux variantes pour les quarts de finale.

Les trois premiers équipages des demi-finales A/B vont en finale A, les équipages restants en finale B. Les trois premiers équipages des demi-finales C/D vont en finale C, les équipages restants en finale D. Les deux premiers équipages des demi-finales E/F/G vont en finale E, les équipages classés troisième et quatrième vont en finale F, les équipages restants en finale G. Il y a deux variantes pour les demi-finales.

À noter le cas spécial pour 37-38 inscrits: Les deux premiers équipages de chaque demi-finale E/F/G vont en finale G, les équipages restants en finale F.

#### **Cas 12: 41 à 48 participants**

**Huit manches préliminaires**, huit repêchages, quatre quarts de finale A/B/C/D, quatre quarts de finale E/F/G/H, deux demi-finales A/B, deux demi-finales C/D, deux demi-finales E/F et deux demi-finales G/H.

Les deux premiers équipages de chaque manche préliminaire vont en quarts de finale, les équipages restants en repêchage.

Le premier équipage de chaque repêchage va en quarts de finale A/B/C/D, les équipages restants vont en quarts de finale E/F/ G/H. Il y a deux variantes pour les repêchages.

Les trois premiers équipages de chaque quart de finale A/B/C/D vont en demi-finales A/B, les équipages restants en demi-finales C/D. Les trois premiers équipages de chaque quart de finale E/F/G/H vont en demi-finales E/F, les équipages restants en demi-finales G/H. Il y a deux variantes pour les quarts de finale.

Les trois premiers équipages des demi-finales A/B vont en finale A, les équipages restants en finale B. Les trois premiers équipages des demi-finales C/D vont en finale C, les équipages restants en finale D. Les trois premiers équipages des demi-finales E/F vont en finale E, les équipages restants en finale F. Les trois premiers équipages des demi-finales G/H vont en finale G, les équipages restants en finale H. Il y a deux variantes pour les demi-finales.

À noter le cas spécial pour 41-42 inscrits: Il n'y a pas de demi-finale G/H et les équipages classés quatrième et cinquième des quarts de finale E/F/G/H vont en finale G.

À noter le cas spécial pour 43 inscrits: Le dernier équipage de chaque demi-finale G/H va en finale H, les équipages restants en finale G.

#### **Cas 13: 49 participants et plus**

Une épreuve contre la montre, deux repêchage, quatre quarts de finale A/B/C/D, quatre quarts de finale E/F/G/H, deux demi-finales A/B, deux demi-finales C/D, deux demi-finales E/F et deux demi-finales G/H

Les 21 premiers équipages vont en quarts de finale A/B/C/D. Les équipages classés 22e à 27e en repêchage dont les trois premiers équipages qui se qualifient 22e à 24e vont en quarts de finale A/B/ C/D et les trois équipages restants se qualifient 25e à 27e . Les équipages 25e à 45e vont en quarts de finale E/F/G/H. Les équipages 46e à 51e vont en repêchage dont les trois premiers équipages se qualifient 46e à 48e et vont en quarts de finale E/F/G/H. Les équipages restants vont dans des quarts de finale, demi-finales ou finales I, J, supplémentaires, etc. en fonction du nombre d'équipages et du temps obtenu dans les épreuves contre la montre et les repêchages pour les équipages finissant 46e à 51e dans les épreuves contre la montre, etc.

Les trois premiers équipages de chaque quart de finale A/B/C/D vont en demi-finales A/B, les équipages restants en demi-finales C/D. Les trois premiers équipages de chaque quart de finale E/F/G/H vont en demi-finales E/F, les équipages restants en demi-finales G/H. Les lignes d'eau sont attribuées, pour les quarts de finale, en fonction du temps obtenu dans les épreuves contre la montre et les repêchages.

Les trois premiers équipages des demi-finales A/B vont en finale A, les équipages restants en finale B. Les trois premiers équipages des demi-finales C/D vont en finale C, les équipages restants en finale D. Les trois premiers équipages des demi-finales E/F vont en finale E, les équipages restants en finale F. Les trois premiers équipages des demi-finales G/H vont en finale G, les équipages restants en finale H. Des demi-finales supplémentaires I/J, etc., ont lieu le cas échéant, en fonction du nombre d'équipages. Il y a deux variantes pour les demi-finales

À noter les cas spéciaux pour 49, 55, 61, etc., inscrits, les deux derniers équipages se qualifiant respectivement 48e et 49e , 54e et 55e , 60e et 61e , etc., vont ensemble dans la finale suivante après tous les autres équipages. Ce principe s'applique également en cas d'un nombre plus élevé d'inscrits.

#### **L'épreuve contre la montre**

- a) Régates internationales - En cas d'un grand nombre d'inscrits à certaines épreuves et/ou de temps limité ou de météo défavorable, le comité d'organisation peut décider de faire disputer des épreuves contre la montre au lieu d'appliquer le système de progression décrit à la règle 60 du code FISA.
- b) Championnats du monde d'aviron de la FISA – En cas d'un très grand nombre d'inscrits (>=49 participants) à certaines épreuves et/ou d'un temps limité ou de mauvais temps, le Comité exécutif peut décider de tenir des épreuves contre la montre au lieu de la combinaison des manches, repêchages, demi-finales et finales telle que précisée ci-dessus.

#### **Règle d'exécution de L'épreuve contre la montre**

1. Si le système d'épreuves contre la montre est utilisé pour les manches préliminaires, l'équipage le mieux placé dans le système des têtes de série prend le départ le premier dans chaque manche et le deuxième en deuxième. Les équipages restants partent ensuite dans l'ordre de leur couloir tel que l'a établi le tirage au sort officiel.
2. Si le système d'épreuves contre la montre est utilisé pour les repêchages, les demi-finales ou les finales, les équipages partent dans chaque manche dans l'ordre de leur classement dans le tour précédent du système de qualification. Si deux équipages ont obtenu le même classement (p. ex., tous deux ont gagné leur manche), le tirage au sort détermine leur ordre de départ.
3. Chaque course séparée débute à moins de cinq minutes d'intervalle.
4. Les équipages dans chaque course courent dans le même couloir et partent à environ trente secondes d'intervalle.
5. Les équipages partent en « départ lancé » et sont chronométrés à partir de la marque des 100 m. La course est de 1900m.
6. Si un équipage est rattrapé par l'équipage parti derrière lui, il doit alors sortir de son couloir pour permettre à l'équipage qui le suit de le dépasser en toute sécurité. L'équipage qui s'est déplacé doit retourner ensuite dans son couloir d'origine.
7. Dans une épreuve contre la montre, la Règle 69 (Avarie avant le départ) ne s'applique pas.

#### **Attribution des couloirs**

Pour les manches préliminaires, les couloirs sont attribués à chaque équipage par tirage au sort pour le premier tour du système de progression, conformément aux dispositions gouvernant les équipages placés.

Le tirage au sort est surveillé par le jury. Lorsqu'un Comité de placement a été nommé par le Comité directeur de la TRF pour la compétition concernée conformément à cette Règle, il détermine la répartition des équipages dans les différentes épreuves. Le Comité de placement applique les critères déterminés par le Comité directeur de la TRF et publiés au préalable.

Le système des têtes de séries ne concerne que la place des équipages dans les manches préliminaires, il ne vise aucun autre but. Il n'intervient pas pour les tours suivants de la compétition.

Il y a un tirage au sort supervisé par un membre du jury pour déterminer la manche de chacune des paires d'équipages, afin que l'équipage le mieux placé ne se retrouve pas toujours dans la manche préliminaire no 1. Les couloirs de chaque équipage placé pour une manche sont également déterminés par tirage au sort.

Pour les repêchages, demi-finales, ainsi que les finales, on place les équipages avec le meilleur résultat au tour précédent dans les couloirs centraux (couloirs 3 ou 4). Les équipages aux résultats moins bons sont placés dans les couloirs plus à l'extérieur. Les équipages qui occupent le même rang dans les manches préliminaires, sont départagés par un tirage au sort supervisé par un membre du jury pour l'attribution de leur couloir.

- les vainqueurs des éliminatoires disputent la finale dans les couloirs 3 et 4
- les vainqueurs des repêchages dans les couloirs 2 et 5
- les équipes classées deuxièmes dans les repêchages dans les couloirs 1 et 6  
(Au sein de chaque paire, le couloir est tiré au sort.)

Pour les finales des épreuves où il y a eu des demi-finales,

- les vainqueurs des demi-finales disputent la finale dans les couloirs 3 et 4
- les équipes classées deuxièmes, dans les couloirs 2 et 5
- les équipes classées troisièmes, dans les couloirs 1 et 6  
(Au sein de chaque paire, le couloir est tiré au sort.)

#### **ANNEXE VI - RÉGLEMENTATION ANTIDOPAGE**

Règlement antidopage de l'ANAD (Agence Nationale Anti-Dopage):

**ANEXXE VII- REGLEMENT DES COMPETITIONS D'AVIRON DE MER**

Les Règles applicables aux Régates nationales d'aviron olympique s'appliquent aux Régates nationales d'aviron de mer sauf exceptions indiquées dans les présents Règlements.

Règlement 1 – Aviron, bateaux, régates

Une régata d'aviron de mer est une régata à laquelle tous les concurrents utilisent des bateaux d'aviron de mer tels que définis dans les présents Règlements et dont le champ de course est situé en haute mer ou sur une vaste étendue d'eau, conformément aux présents Règlements.

Règlement 2 – Portée

Les présents Règlements s'appliquent aux Régates nationales d'aviron de mer avec le Code des courses de la TRF et non pas à l'exclusion de celui-ci.

Règlement 3 – Classes et poids des bateaux

Les classes de bateau suivantes sont reconnues par la TRF en aviron de mer:

Solo (C1x)

Deux de couple (C2x)

Quatre de couple avec barreur (C4x+)

Quatre de pointe avec barreur (C4+)

Poids

Règlement 4 – Parcours – Caractéristiques

Le parcours de course pour la Régate nationale d'aviron de mer offre, dans la mesure du possible, des conditions justes et équitables à tous les équipages.

Ceci exige une ligne de départ suffisamment étendue pour permettre à tous les équipages de chaque épreuve de partir simultanément (exception faite des cas où il existe des manches préliminaires).

Dans la mesure du possible, le comité d'organisation conçoit un parcours de sorte que l'action de la course et des bateaux en compétition demeure visible depuis la rive. En concevant le parcours, le comité d'organisation tire parti de l'orientation des vents et des vagues, de la ligne de côte et des plages. Ceci peut comprendre des départs et des arrivées sur plage.

La longueur du parcours est celle indiquée au Règlement 5, des présents Règlements.

Le parcours peut être en ligne droite, rectangulaire, triangulaire ou de point à point ou toute autre forme susceptible de convenir à l'emplacement considéré.

Pour des raisons de sécurité, le plan du parcours ne doit pas permettre aux bateaux de circuler dans des directions opposées sur le même plan d'eau.

Le parcours peut être effectué plus d'une fois. En principe, il ne doit pas comporter de virage marqué à moins d'un kilomètre (1 km) du départ, si l'angle du virage à ce point est de plus de 45 degrés.

Quand une épreuve présente des manches préliminaires, les parcours suivis par les manches respectives peuvent être différents d'une manche à l'autre mais doivent être de la même distance de course et les conditions de course de chaque parcours du jour doivent être semblables.

1. Marques de parcours

1.1 Un plan du/des parcours indiquant l'emplacement de toutes les marques de parcours avec leur description doit être compris dans l'avant programme de la régata ainsi que dans les instructions remises à tous les équipages à leur arrivée à la régata.

Le plan est également présenté à la Commission de contrôle;

1.2. Pour des raisons de sécurité, à tous les endroits où une marque est utilisée pour indiquer un point de virage, le comité d'organisation doit, dans la mesure du possible, utiliser des bouées mouillées de type gonflables plutôt que des balises et autres signaux de mouillage solides existants;

1.3 Le comité d'organisation prend toutes les précautions utiles et nécessaires, en plaçant les marques de parcours et en établissant le parcours, afin d'éviter tout risque d'échouage de bateaux en eau peu profonde, y compris en signalant clairement de tels espaces et en plaçant des bouées d'avertissement aux endroits appropriés.

2. Lignes de départ et d'arrivée

2.1 La ligne de départ et la ligne d'arrivée sont indiquées visuellement par l'alignement de deux bouées ou marques naturelles.

2.2 L'orientation de la ligne de départ ou de celle d'arrivée est en principe perpendiculaire à la route normale à prendre vers ou depuis la marque de virage de bord suivante ou précédente.

2.3 Pour toutes les courses, à l'exception des courses contre la montre, la ligne de départ doit être suffisamment étendue pour permettre à tous les concurrents de la course de s'aligner et de prendre le départ simultanément.

2.4 La ligne d'arrivée peut être soit sur l'eau ou, si une telle option est possible, sur la plage. En cas d'une arrivée

sur plage, la ligne d'arrivée ou un drapeau situé à un endroit désigné de la plage marque l'arrivée et un équipage a terminé la course quand l'un ou l'autre des membres de l'équipage en question franchit la ligne ou touche le drapeau comme indiqué.

#### Règlement 5 – Longueur du parcours

En principe, pas de distance de parcours spécifique, celle-ci peut varier de 6 à 8km. Toutefois, dans chaque cas la longueur du parcours doit être indiquée au calendrier des Régates nationales de la TRF et être notifiée à tous les participants dans l'avant programme de la régata. La distance du parcours peut être modifiée par le président du jury en cas de conditions météo défavorables, en consultation avec le comité d'organisation.

Pour les minimes et les cadets la distance doit être inférieure ou égale à 3km.

Pour les Benjamins un parcours d'animation peut être réalisé.

#### Règlement 6 – Nombre de couloirs

La Régate nationale d'aviron de mer, est courue, ordinairement, sans limitation du nombre d'équipages dans chaque course. Sous réserve de l'étendue de la ligne de départ, de la longueur du parcours et de l'ensemble des conditions de sécurité, y compris les conditions météo et de sécurité des bateaux. Il n'y a pas de couloirs délimités. Quand il existe une limite à l'étendue de la ligne de départ, le comité d'organisation indique dans l'avant programme de la régata et dans les informations aux équipages le nombre de bateaux pouvant se présenter simultanément sur la ligne de départ dans chaque catégorie.

#### Règlement 7 – Au départ

Il n'y a pas de zone de départ aux compétitions d'aviron de mer. Les équipages sont responsables de leurs propres équipements en cas d'avarie.

Les équipages doivent se présenter à proximité de la ligne de départ deux minutes avant l'heure de départ fixée.

Le starter peut donner le départ de la course sans mentionner les absents.

#### Règlement 8 – Procédure de départ

##### 1. Départ (flottant)

Chaque bateau a la liberté de trouver sa propre position sur la ligne de départ mais chaque équipage a la responsabilité de s'assurer qu'il n'interfère pas avec d'autres bateaux. Quand de telles interférences interviennent ou qu'elles sont sur le point d'intervenir, chaque équipage doit prendre les mesures appropriées pour l'éviter, et suivre les instructions du starter ou du juge-arbitre quand de telles instructions sont données.

Le starter peut être assisté par d'autres juges-arbitres sous son autorité. La position du starter est en principe approximativement de 50 à 100 mètres derrière la ligne de départ et elle est telle qu'il dispose d'une vue claire de tous les bateaux et les signaux de départ sont visibles clairement de tous les équipages sur la ligne de départ.

Un juge-arbitre au départ est placé exactement sur la ligne de départ.

Le juge-arbitre au départ a la responsabilité d'identifier tous les bateaux mordant sur le côté parcours de la ligne de départ au moment où le signal de départ est donné. Il notifie immédiatement au starter et aux juges-arbitres sa décision à ce sujet et les équipages fautifs sont informés.

La procédure de départ est la suivante:

1.1. Chaque équipage a la responsabilité de s'assurer qu'aucune partie de son bateau n'est sur le côté parcours de la ligne de départ à l'instant où est donné le signal du départ et le juge au départ n'est pas tenu de donner des instructions aux équipages à ce sujet avant que soit donné le signal du départ. Les équipages dans le secteur du départ doivent en tout temps se conformer attentivement aux instructions du starter ou du juge-arbitre. Tout équipage qui ne suit pas les instructions peut être sanctionné. Après avoir donné les signaux des 3 minutes, 2 minutes et 1 minute comme prévu au paragraphe (1.2), (1.5) et (1.6) de la présente Réglementation, le starter débute la course en temps voulu, sans faire référence à la position des équipages.

1.2. Trois minutes avant le départ, le starter, simultanément:

hisse trois balles l'une au-dessus de l'autre (chaque balle avec une croix blanche sur fond rouge, est clairement visible depuis la ligne de départ et mesure au moins 50 cm de diamètre); et déclenche trois sons brefs et clairs avec une sirène.

1.3. Tous les bateaux demeurent à proximité de la ligne de départ. À l'expiration des trois minutes, le départ peut être donné même si des bateaux ne sont pas en position de départ.

1.4. Chaque équipage a la responsabilité de demeurer attentif au temps restant avant le départ. Les équipages ont la responsabilité de se tenir à proximité de la ligne de départ à l'instant du départ de la course et de ne pas provoquer de faux départ. Aucune instruction n'est donnée aux équipages concernant l'alignement sauf si le juge au départ considère que le nombre des bateaux est trop élevé sur la ligne de départ et que la course ne peut être lancée de manière sûre et équitable.

1.5. Deux minutes avant l'instant du départ, le starter simultanément:

- Abaisse une balle; et

- Emet deux sons brefs et clairs avec une sirène.

1.6. Une minute avant le départ, le starter, simultanément:

- Abaisse une balle; et

- Emet un son bref et clair avec une sirène.

À l'instant du départ, le starter donne le signal du départ, simultanément:

- En abaissant la balle unique; et

- en émettant un son long avec la sirène.

La balle doit être abaissée 3 minutes exactement après le début de la séquence de départ.

Le départ officiel de la course est considéré comme l'instant de l'abaissement de la balle unique.

Résumé de la procédure de départ flottant :

Temps	Signaux visuels	Signaux
-3 minutes		3 balles (rouge à croix blanche)
-2 minutes		2 sons courts de sirène
-1 minutes		1 son court de sirène
DÉPART	Tombée	Abaissement de la balle unique (rouge à croix blanche)
Faux départ en masse	Agitation du	Le starter agite le drapeau rouge

Si le juge au départ considère que plusieurs équipages sont sur la partie parcourue de la ligne de départ à l'instant du départ, ou si le starter estime que de nombreux équipages sont en retard au départ pour des raisons hors de leur contrôle, le starter peut retarder le départ à son entière discrétion. Il peut aussi lancer le départ de la course dans les délais et, le cas échéant, imposer des sanctions telles que prévues aux présents Règlements et dans le Code des Courses.

Remarque :

En cas d'absence des installations permettant l'utilisation de balles pour le départ, le starter peut utiliser un drapeau rouge avec croix blanche comme suit :

Trois minutes avant le départ, le starter, hisse son drapeau rouge avec croix blanche; et déclenche trois sons brefs et clairs avec une sirène.

Deux minutes avant l'instant du départ, le starter tout en gardant son drapeau levé, émet deux sons brefs et clairs avec une sirène.

À l'instant du départ, le starter donne le signal du départ, simultanément:

- En abaissant son drapeau; et

- en émettant un son long avec la sirène.

2. Départ (départ sur plage)

2.1. Les bateaux sont alignés sur la plage près du bord de l'eau. Si la position de départ des bateaux a été attribuée, les bateaux s'alignent et partent conformément à ses positions.

2.2. Le starter demande aux équipages de mettre à flot leurs bateaux et de les tenir à environ 8 m les uns des autres au bord de l'eau. Dans un départ sur plage normal, tous les membres d'équipage se tiennent à côté de leur bateau qu'ils maintiennent droit sur l'eau et ne peuvent passer à bord qu'une fois que le signal de départ a été donné.

Le starter ordonne alors aux équipages de se tenir prêts et de placer leur bateau sur la ligne. Le juge au départ est seul juge du placement des bateaux sur la ligne.

Si un départ en courant est utilisé, le coureur est l'un des membres désigné au sein de chaque équipage. Les coureurs partent depuis une ligne fixée située sur la plage et au signal du départ courent à leur bateau pour rejoindre les autres membres d'équipage.

Les membres restants des équipages se tiennent à côté de leur bateau qu'ils maintiennent dans l'eau et ne

peuvent passer à bord qu'une fois donné le signal de départ.

Des teneurs de bateau peuvent être utilisés pour le skiff et autres bateaux, à la discrétion du starter.

2.3. Chaque équipage doit s'assurer qu'il n'interfère avec aucun autre bateau. Quand une telle interférence intervient ou est sur le point d'intervenir, chaque équipage doit prendre les mesures qui s'imposent, mais doit respecter les instructions du starter ou du juge-arbitre quand de telles instructions sont données. Un équipage qui provoque une interférence peut être sanctionné par le starter ou le juge-arbitre.

La procédure de départ sur plage est comme suit :

Le starter peut être assisté par d'autres juges-arbitres sous son autorité.

La position du starter est telle qu'il a une vue claire de la ligne de départ en courant (dans le cas de départ en courant) et de tous les bateaux et les signaux de départ sont clairement visibles de tous les concurrents de la course. Le starter informe les équipages des cinq minutes, quatre minutes et trois minutes restant avant l'instant du départ.

Un juge au départ est placé à un endroit où il lui est possible d'assumer ses responsabilités. Pour un départ en courant, le président du jury peut désigner deux juges au départ à cette fin.

Le juge au départ a la responsabilité d'identifier tout coureur désigné qui traverse la ligne fixe de départ avant que soit donné le signal de départ.

Les équipages doivent se tenir à leur position de départ (et dans le cas d'un départ en courant, les coureurs désignés doivent se tenir sur la ligne de départ de la course) et sous le contrôle du starter, deux minutes avant l'instant du départ de la course.

Le starter peut sanctionner un équipage qui est en retard, ou faire partir la course sans mentionner les absents.

À deux minutes du départ, le starter dit: «Deux minutes!».

Sur la ligne de départ, le starter donne le signal de départ en se tenant clairement visible, en levant et en abaissant d'un seul mouvement le drapeau de départ, et simultanément, émettant un son long de sirène.

Le départ officiel de la course est l'instant où le drapeau a été abaissé.

Règlement 9 – Faux départ

Départ flottant: Un équipage commet un faux départ quand tout ou partie de l'équipage, du bateau ou de l'équipement est sur le côté parcouru de la ligne de départ à l'instant où est donné le signal de départ.

Départ sur plage: Un équipage commet un faux départ si, dans le cas d'un départ en courant, le coureur désigné de l'équipage franchit la ligne de départ fixée avant que soit donné le signal de départ et dans tous les cas si un membre d'équipage passe à bord avant que soit donné le signal de départ.

Le juge au départ est seul juge d'un faux départ.

Départ flottant: Un équipage ayant commis un faux départ est autorisé à continuer la course mais reçoit une pénalité d'un temps 60 secondes ajoutées et en est immédiatement informé par le juge-arbitre.

Départ sur plage: Quand un faux départ est commis par un coureur ou par un membre d'équipage, le juge au départ stoppe la course et notifie l'équipage qu'il a commis un faux départ et en informe également le starter. En faisant repartir la course, le starter impose une pénalité de temps de 30 secondes ajoutées à l'équipage concerné. À cette fin, l'équipage concerné est tenu d'attendre 30 secondes après que le signal de départ a été donné avant de faire un mouvement en direction de son propre départ. Le starter indique verbalement et par le drapeau quand les dix secondes se sont écoulées et que l'équipage peut partir.

Un équipage commettant deux faux départs dans une même course à départ sur plage est exclu par le starter. Si lors d'une course, *le juge au départ signale qu'un certain nombre de bateaux ont commis un faux départ*, le starter peut décider de stopper la course et de redonner le départ ou il peut autoriser la poursuite de la course et imposer des pénalités à tous les bateaux concernés. S'il décide de stopper la course, le starter doit procéder ainsi en brandissant un drapeau rouge et en actionnant de façon répétée de coups de sirène. En cas de faux départ en masse provoqué par des conditions météo défavorables ou d'autres influences extérieures, mais que le juge au départ considère que le départ a été juste, il peut aviser le starter d'autoriser la poursuite de la course avec ou sans pénalités imposées à des équipages individuellement.

Règlement 10– Responsabilité des rameurs

Tous les équipages doivent concourir dans le respect des présents Règlements Si un équipage ne respecte pas les règlements, et s'il empêche un autre bateau ou interfère avec l'un d'entre eux ou obtient un avantage ce-faisant, il peut être sanctionné.

Un équipage, qui pour une raison quelconque n'effectue pas l'ensemble du parcours tel que conçu par le comité d'organisation, et notamment ne vire pas de bord à chaque marque de virage, a la responsabilité d'en informer le juge à l'arrivée ou autre juge-arbitre ou le comité d'organisation en fin de course. Le résultat d'un tel équipage s'affiche DNF.

Règlement 11 – Interférence

Un équipage provoque une interférence avec un autre équipage s'il change de route pour empêcher un autre

équipage de passer, s'il ne laisse pas le passage sur demande conformément au présent Règlement, ou est à l'origine d'un abordage avec un autre équipage en ne laissant pas le passage comme l'exigent les présents Règlements.

#### 1. Règles de priorité

Quand trois bateaux ou plus sont sur la même ligne et qu'un rameur ou barreur considère raisonnablement qu'il n'y a pas suffisamment d'espace entre son bateau et les deux autres, ce barreur peut appeler l'un des équipages par son numéro de bateau et dire «(Bateau Numéro --)!» – «Attention!» –

«Laissez passer!» Le bateau appelé doit modifier sa route suffisamment pour laisser au bateau surgissant suffisamment d'espace faute de quoi il encourt une pénalité du juge-arbitre.

Aucun bateau ni plusieurs bateaux ne peuvent délibérément ou autrement provoquer d'interférence avec un autre bateau sur le point de virer à une bouée ou autre marque de parcours.

Si un équipage ou plus coopère pour provoquer un désavantage contre un autre équipage ou plusieurs autres ou pour aider un ou plusieurs équipages, tous les équipages du/des club(s) impliqués dans une telle action de coopération peuvent être disqualifiés.

#### 2. Collisions

En cas de collisions (de bateaux ou d'avirons), et si l'un des équipages proteste, le juge-arbitre décide à qui revient la faute et peut imposer une sanction au bateau responsable de la collision.

#### 3. Dépassement

Un équipage qui en dépasse un autre a la responsabilité d'éviter d'interférer avec l'équipage qu'il souhaite dépasser. L'équipage dépassé ne doit pas faire obstruction sur le parcours d'un équipage qui effectue le dépassement.

Si un équipage dépassé fait obstruction ou interfère avec l'équipage dépassant tout en modifiant son parcours ou de toute autre façon, le juge-arbitre peut imposer une sanction à l'équipage qui provoque l'obstruction, interfère ou empêche le dépassement en imposant une pénalité de temps de 60 secondes ajoutées ou peut exclure l'équipage ou prendre toute autre mesure conforme aux présents Règlements.

#### 4. Virage de bord à une bouée

Au passage d'une bouée, les équipages doivent éviter les interférences avec les autres équipages et observer les règles de dépassement.

Les équipages sont responsables de leur propre direction et doivent respecter les instructions données par les juges-arbitres, y compris celles des juges-arbitre aux bouées.

Afin d'être placé au classement final de l'épreuve, tout équipage doit virer à toutes les marques de virage de bord et doit effectuer l'intégralité du parcours tel qu'il a été conçu par le comité d'organisation.

#### Règlement 12 – Arrivée de la course

Un équipage a terminé la course quand la proue de son bateau franchit la ligne d'arrivée entre les deux bouées. Tous les membres de l'équipage doivent commencer et terminer la course.

Quand il s'agit d'une arrivée sur plage, un équipage termine la course quand l'un des membres ou plus franchit la ligne fixée ou touche le drapeau sur la plage tel qu'indiqué. Pour les courses finissant sur plage, tous les membres d'équipage doivent partir de la plage et terminer sur la plage.

Un équipage contrevenant à ces exigences n'est pas classé et son résultat s'affiche DNF.

#### Règlement 13 – Sanctions

Le jury prononce les sanctions appropriées dans tous cas d'infraction aux règles. Les sanctions à la disposition du jury sont:

i. Réprimande

ii. Pénalité de temps

iii. Carton jaune (applicable une pénalité de temps de 30 secondes)

iv. Relégation quand elle est spécifiquement mentionnée au titre des présents Règlements

v. Carton rouge ou exclusion (de tous les tours de l'épreuve en question)

vi. Disqualification (de toutes les épreuves de la régata)

Le juge-arbitre peut également ordonner qu'un équipage qui a été gêné soit autorisé à passer dans le tour suivant d'une épreuve (quand de tels tours ont lieu) s'il considère qu'hormis l'interférence, l'équipage considéré aurait progressé de son propre chef.

Sanctions/infractions	Pénalité de temps
Carton jaune	30 secondes
Dépassement	60 secondes
Faux départ (flottant)	60 minutes
Faux départ (sur plage)	30 secondes