

## Codice delle Regate – “ALLEGATO F”

### **REGOLAMENTO delle REGATE di COASTAL ROWING\***

#### **Capitolo I – OGGETTO**

##### **Art. 1**

Questo allegato regola le regate su barche da mare specifiche per il canottaggio costiero (coastal rowing) disputate in Italia sotto l'egida della Federazione Italiana Canottaggio (F.I.C.).

Si applica alle regate disputate in mare e può essere utilizzato per delle regate su specchi d'acqua simili ~~interni~~ come per esempio sui grandi laghi.

Le competizioni internazionali iscritte nel calendario F.I.S.A. sono regolate dal Codice delle regate e dai Regolamenti specifici della F.I.S.A. in vigore.

#### **Capitolo II – DEFINIZIONI**

##### **Art. 2 – Competitori, vogatori e timonieri**

Il termine competitore si riferisce sia ai vogatori che ai timonieri.

I termini competitori, vogatori e timonieri si applicano sia agli uomini (M) che alle donne (F) senza espressa distinzione.

##### **Art. 3 – Equipaggio**

Il termine equipaggio definisce i vogatori componenti una barca, compreso il timoniere se lo prevede il tipo di imbarcazione.

##### **Art. 4 – Barca per canottaggio costiero (coastal rowing)**

Una barca per il coastal rowing è una barca in cui tutti gli elementi portanti, compresi gli elementi mobili, devono essere fissati solidamente al corpo della barca. Il sedile del vogatore può essere fisso o spostarsi sull'asse della barca. Le barche sono armate di punta o di coppia come definito al successivo Art.13.

##### **Art. 5 – Regate**

Una regata di coastal rowing è una competizione che dà luogo ad una classifica.

Essa può essere organizzata in modi differenti, distinguendo:

- le gare con partenza in linea e giri di boa, su distanze da 6 a 12 km;
- i raid o gare di endurance su lunghe distanze superiori ai 12 km.

Se questi raid o gare si svolgono su distanze superiori alle 2 miglia dalla costa, anche se solamente per brevi tratti, devono rispettare le regole di sicurezza più restrittive previste dai Regolamenti Nazionali (Codice di Navigazione) in vigore ed Europei

Queste gare possono essere organizzate con o senza giro di boa. Nei casi in cui siano previsti uno o più giri di boa il tratto di gara tra la partenza e la prima boa non deve essere inferiore a 2 km e l'angolo di virata deve essere di almeno 45°.

Per i Campionati Italiani, con partenza in linea, la distanza prevista è di 12 km per la categoria Senior M e di 6 km per la categoria Senior F e Junior M e F.

- le gare a cronometro o sprint su distanze uguali od inferiori ai 2 km

#### **Capitolo III – COMPETITORI**

##### **Art. 6 – Obbligo di tesseramento**

Tutti i competitori devono essere tesserati alla F.I.C. od ad una Federazione affiliata alla F.I.S.A..

Devono rispettare quanto richiesto dall'Art. 5 del C.d.R. FIC, in particolare per quanto riguarda l'identificazione.

##### **Art. 7 – Tutela sanitaria**

Tutti i competitori e per essi le Società di appartenenza devono essere in regola con quanto previsto dalle leggi in vigore in materia di Tutela Sanitaria delle attività sportive e delle Norme antidoping del CONI.

##### **Art. 8 – Assicurazione dei competitori stranieri**

Tutti i competitori stranieri non tesserati alla F.I.C. devono essere assicurati per le malattie e contro i rischi e le conseguenze di infortuni.

#### **Art. 9 – Categorie**

Possono gareggiare le categorie:

- Senior M e F;
- Junior M e F;
- Master M e F.

Vedere le classificazioni FIC sul C.d.R. Art. 7.

#### **Art. 10 – Limitazioni di partecipazione e di percorso sulle gare con partenza in linea**

1) *La distanza massima delle gare con partenza in linea* è la seguente:

- **Junior M e F** 6.000 metri (massimo allontanamento dalla costa 300 mt, sole se maggiorenni possono gareggiare entro le due miglia dalla costa)
  - Gli atleti Junior M/F **minorenni** possono gareggiare senza giubbotto di salvataggio entro 300 metri dalla costa, salvo diversa disposizione del Presidente di Giuria o del Capoequipaggio (timoniere).
  - Gli atleti Junior M/F **minorenni** possono gareggiare esclusivamente in C4x+ e C4+  
Per questa categoria non è ammessa la partecipazione a raid o gare di endurance
- **Master M e F** 6.000 metri  
Per questa categoria nessun limite per la partecipazione a raid o gare di endurance.

2) *Distanza massima percorsa in gara con partenza in linea per vogatore e per giorno*

In caso di interruzione di una gara e successivo rifacimento, la distanza massima percorsa in gara per vogatore e per giorno è la seguente:

Junior M e F 6.000 metri

3) *Intervallo tra le gare con partenza in linea:*

Ogni vogatore può disputare una sola gara al giorno, salvo la disputa di batterie, con intervallo di almeno due ore tra il termine delle batterie e l'inizio della gara. Nel caso di interruzione di gara e successiva ripresa, la durata dell'intervallo è a discrezione della Giuria.

#### **Art. 11 – Disposizioni particolari per i timonieri**

Il timoniere è ammesso senza distinzione di sesso e di età

Il suo peso minimo è fissato in:

- 55 kg per le categorie senior e junior
- 50 kg per le categorie senior e junior F, nonché per i master M e F

Per raggiungere il peso minimo, è ammessa una zavorra di peso libero. Questa non può essere costituita da liquidi e deve essere posta vicino al timoniere. Il timoniere deve essere pesato ogni giorno di competizione non prima di 2 (due) ore e non più tardi di 1 (un') ora prima della prima gara a cui partecipa.

Il timoniere degli equipaggi di qualsiasi categoria deve obbligatoriamente essere maggiorenne ed indossare il giubbotto di salvataggio.

#### **Art. 12 – Abbigliamento – Divisa**

Ogni equipaggio deve indossare una divisa uniforme con i colori della propria società.

Il copricapo può essere indossato da tutto l'equipaggio od in parte. In ogni caso chi lo indossa deve avere un copricapo uniforme. Per copricapo si intende: berretto, foulard, bandana, ecc...

In caso di equipaggio misto, i competitori devono portare i colori della società che ha iscritto l'equipaggio.

### **Capitolo IV – IMBARCAZIONI**

#### **Art. 13 – Tipi di imbarcazioni per il coastal rowing**

La FIC riconosce i seguenti tipi di imbarcazioni per le competizioni ufficiali:

1 vogatore di coppia (singolo o solo)	<b>C1x</b>
2 vogatori di coppia (doppio o double)	<b>C2x</b>
4 vogatori di coppia con timoniere (coxed quadruple sculls)	<b>C4x+</b>
4 vogatori di punta con timoniere (coxed four)	<b>C4+</b>

#### **Art. 14 – Obblighi e caratteristiche di costruzione per le imbarcazioni ed i remi**

Le imbarcazioni ed i remi sono di costruzione libera. Devono tuttavia soddisfare ai seguenti obblighi:

### 1) Identificazione delle imbarcazioni – Codice di registrazione

Le imbarcazioni partecipanti alle regate di coastal rowing devono essere identificate con un “Codice di registrazione” che deve essere apposto sui due lati della prua, in un colore in netto contrasto con il colore dello scafo.

Le lettere ed i numeri che lo compongono devono avere dimensioni di almeno 20 cm. in altezza e 8 cm in larghezza.

Il Codice di registrazione è composto da:

- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| a) – la sigla della Nazione o Federazione nazionale        | <b>ITA</b>                  |
| b) – la sigla d’identificazione della Società affiliata    | <b>XXX</b>                  |
| c) – il numero dell’imbarcazione all’interno della Società | (progressivo da <b>01</b> ) |

La sigla di identificazione della Società sarà assegnata secondo un elenco nazionale predisposto dalla FIC.

Nel caso di prestito di una imbarcazione, il Codice di registrazione non sarà cambiato ma sarà compito del Delegato della società e/o del “capitano” dell’equipaggio che si è fatto prestare l’imbarcazione a segnalare il prestito per iscritto alla Giuria, precisando il Codice di registrazione dell’imbarcazione utilizzata.

### 2) Pedaliere e scarpette.

In caso di ribaltamento, un sistema deve permettere al vogatore di staccarsi dalla pedaliera senza l’aiuto delle mani, nel minor tempo possibile, liberando completamente ed automaticamente i suoi piedi. Questa sicurezza deve consistere almeno in un laccio per scarpa che colleghi il tallone di questa alla pedaliera, limitando a 5 cm il sollevamento del tallone (C.d.R. – art.11 comma 6/b)

### 3) Le misure di omologazione

a) le imbarcazioni devono soddisfare ai Regolamenti in vigore Nazionali ed Europei relativi alla sicurezza delle imbarcazioni da mare con propulsione a remi (imbarcazioni leggere da diporto) per navigare oltre i 300 m dalla riva ed entro le 2 (due) miglia marine dalla costa. Il costruttore dovrà fissare all’interno dello scafo una placchetta inalterabile e inamovibile contenente i dati identificativi del costruttore/importatore e della serie oltre alle indicazioni previste dai Regolamenti suddetti.

b) Le imbarcazioni devono avere sulla prua un attacco (galloccia) con una cima di almeno 20 m. per favorire il traino in caso di incidente

c) gli scafi devono essere auto svuotanti ed avere una riserva di galleggiamento;

d) le imbarcazioni devono essere dotate di giubbotti salvagente omologati, per ogni componente l’equipaggio;

e) non sono ammessi scalmiere scorrevoli;

f) i contorni dello scafo proiettati su un piano orizzontale devono presentare una linea convessa continua.

g) dimensioni e pesi:

le misure limite sono 4 (quattro):

- la lunghezza fuori tutto massima;
- la larghezza minima dello scafo al punto più largo;
- la larghezza minima dello scafo misurata sulla verticale del punto più largo dello scafo a 0,19 m dal punto più basso dello scafo (chiglia) per il C1x, 0,23 m per il C2x e 0,30 per il C4+, C4x+;
- il peso minimo dell’imbarcazione armata senza i remi.

Le dimensioni delle imbarcazioni sono fissate secondo la seguente tabella conforme alle regole FISA:

<b>Imbarcazione</b>	<b>Lungh. Max. dello scafo</b>	<b>Larghezza Minima dello scafo al punto più largo</b>	<b>Larghezza minima dello scafo sulla verticale del punto più largo</b>
<b>C1x</b>	6,00 m	0,75 m	0,55 m a 0,19 m dalla chiglia
<b>C2x</b>	7,50 m	1,00 m	0,70 m a 0,23 m dalla chiglia
<b>C4+, C4x+</b>	10,70 m	1,30 m	0,90 m a 0,30 m dalla chiglia

Il peso minimo delle imbarcazioni, con i sedili e carrelli, il sedile del timoniere e le pedaliere, pronta per la gara, senza i remi ed accessori è fissato come segue:

<b>C1x</b>	35 kg
<b>C2x</b>	60 kg
<b>C4+, C4x+</b>	150 kg

### 4) I remi

Le pale devono presentare, su tutto il loro bordo, i seguenti spessori minimi:

- Remi di punta 5 mm
- Remi di coppia 3 mm

Questo spessore è misurato a 3 (tre) mm dal bordo esterno della pala per i remi di punta e a 2 (due) mm per i remi di coppia.

Le pale devono essere verniciate, in modo identico sulle due facce, con i colori della Società dichiarati alla FIC e da questa approvati.

Per i remi non sono richiesti limiti di peso minimi.

#### **5) Apparecchi di telecomunicazione e di localizzazione.**

- La presenza sulle imbarcazioni di qualsiasi apparecchiatura che permetta di comunicare con l'esterno è proibita durante le competizioni eccetto i casi in cui il tipo di competizione lo esige per motivi di sicurezza e sia indicato sul bando di regata.
- Sono ammesse a bordo apparecchiature di localizzazione delle imbarcazioni (tipo GPS o similari). E' obbligatorio questo tipo di apparecchiature per raids o gare di endurance che si svolgono oltre alle 2 miglia marine dalla costa oppure in condizioni marine difficili.

#### **6) I prodotti chimici**

E' proibito l'utilizzo di prodotti chimici applicati sullo scafo delle imbarcazioni e modificanti lo stato naturale dell'acqua.

### **Capitolo V – ORGANIZZAZIONE di UNA REGATA**

#### **Art. 15 – Obblighi dell'organizzatore**

Ogni regata è organizzata da una associazione (società affiliata alla FIC, comitato locale, organizzazione periferica della FIC, la FIC stessa).

**L'organizzatore unico ed esattamente identificabile** deve in tempo utile:

- designare un Comitato Organizzatore, un suo Responsabile/ Direttore di corsa;
- richiedere l'autorizzazione alla FIC tramite l'organizzazione periferica della FIC quando si tratta di una società affiliata o di un comitato locale;
- allegare al bando la dichiarazione di manleva
- richiedere le autorizzazioni necessarie presso gli Enti pubblici conformemente ai regolamenti ed alle leggi in vigore (Dipartimento marittimo di competenza, Capitaneria di porto, Protezione civile, Croce Rossa, ecc...);
- richiedere alla FIC la designazione di una Giuria;
- richiedere il servizio di cronometraggio obbligatorio per le gare valide per il punteggio della classifica nazionale;
- prevedere la presenza effettiva di una sicurezza in acqua ed a terra;
- diffondere il bando di regata secondo le disposizioni del C.d.R.;
- provvedere e verificare la diffusione dei risultati secondo le modalità FIC in vigore;
- mettere in atto tutte le azioni possibili affinché la competizione si svolga nelle migliori condizioni di sicurezza e regolarità rispettando i regolamenti marittimi in vigore, i regolamenti della FIC ed il bando di regata approvato;
- fornire i mezzi di locomozione, le bandiere, i megafoni, i segnali sonori e tutti i documenti necessari alla Giuria;
- predisporre i mezzi di comunicazione appropriati tra i componenti la Giuria, il comitato organizzatore ed i differenti mezzi di soccorso.

#### **Il Direttore di corsa:**

- è in relazione permanente con il Presidente di Giuria, particolarmente quando devono essere prese delle decisioni eccezionali e connesse alla sicurezza dei competitori;
- è l'interlocutore unico con le autorità marittime per trasmettere e ricevere delle informazioni.

#### **Art. 16 – Obblighi per il campo di gara delle corse con partenza in linea, percorsi triangolari o con giro di boa, o con giro di riferimenti naturali.**

Al minimo, le predisposizioni tecniche del campo di gara sono le seguenti:

1) La linea di partenza deve essere esattamente definita e permettere in teoria all'insieme delle imbarcazioni di una gara di essere allineate con la prua. Essa è materializzata da una linea costituita da due punti di riferimento fissi o da due boe o da una boa ed un punto fisso. Esempio: boa e l'albero che porta le bandierine di segnalazione. L'orientamento della linea di partenza o di arrivo deve essere scelta in modo da essere perpendicolare alla linea di corsa verso il primo riferimento.

2) Per facilitare il compito della Giuria le linee di partenza o di arrivo devono essere definite da un filo verticale perfettamente teso ed un riferimento fisso ben visibile sulla riva opposta od una boa. Due fili (diottra) possono essere utilizzati se non sono possibili altri sistemi.

3) Per facilitare i competitori la linea di arrivo deve essere materializzata con delle boe ben visibili.

4) Un segnale sonoro, udibile da tutti i competitori, deve segnalare il passaggio della linea all'arrivo di ogni equipaggio.

5) Dopo aver tagliato la linea d'arrivo, gli equipaggi devono disporre di uno spazio sufficiente per fermare l'imbarcazione e liberare il piano d'acqua.

6) Presso la zona di imbarco deve essere affisso il programma di utilizzo del piano d'acqua per le ore di allenamento e per le ore di competizione.

### **Art. 17 – Segnalazioni del percorso**

Le segnalazioni del percorso e del campo di gara devono essere chiaramente definite sulle indicazioni della gara con planimetrie o altri documenti.

Queste segnalazioni devono essere delle boe galleggianti.

L'utilizzo di boe metalliche, boe d'ancoraggio con catene o travi galleggianti, deve essere evitato.

L'organizzatore prenderà tutte le precauzioni utili affinché le segnalazioni di percorso non presentino alcun rischio per le imbarcazioni e per i vogatori, né alcun rischio di incaglio.

Esempio: una boa galleggiante potrà essere sistemata in prossimità di un ostacolo fisso o pericoloso al fine di evitare il rischio di incaglio od urto.

### **Art. 18 – Bando di regata**

L'organizzatore deve ottenere, prima della spedizione del Bando di regata, l'approvazione scritta degli organi competenti della FIC come previsto dal vigente C.d.R..

Il Bando di regata deve essere inviato dall'organizzatore almeno un mese prima della regata per le regate locali mentre per le regate di livello nazionali, di Campionato ed Internazionali deve essere inviato almeno 6 mesi prima della regata:

- alla FIC per la pubblicazione sul sito internet federale e per conoscenza all'organo periferico competente della FIC;
- alle società/associazioni affiliate interessate alla manifestazione;
- alle Federazioni straniere interessate o che si intende invitare alla manifestazione
- alle società straniere che si intende invitare alla manifestazione.

Il Bando deve indicare come minimo:

#### **1) le informazioni sulla regata**

- il luogo, il giorno e l'ora della regata;
- le categorie dei competitori;
- la lista e l'ordine di svolgimento delle gare;
- le disposizioni in caso di gare di qualificazione, eventuali sdoppiamenti di una gara e le condizioni per lo sdoppiamento.

#### **2) le informazioni sul percorso**

- la lunghezza del percorso;
- il tipo di percorso;
- la planimetria generale del percorso.

#### **3) le informazioni sulle iscrizioni e sul tipo di sorteggio**

- le modalità di iscrizione alla regata (internet e/o formulario tipo) compresi i costi;
- l'indirizzo ed il n° telefonico del destinatario delle iscrizioni e della corrispondenza;
- la data e l'ora di chiusura delle iscrizioni;
- le modalità di informazione delle società e dei componenti la Giuria riguardanti le iscrizioni, il risultato dei sorteggi e l'orario delle gare. Questi dati devono essere portati a conoscenza degli interessati dopo l'accreditamento
- le modalità, il giorno e l'ora della composizione delle singole gare e dell'eventuale sorteggio.

#### **4) le informazioni generali utili**

- l'indirizzo ed il n° telefonico per contattare il Comitato organizzatore;
- il luogo ed il n° di telefono per contattare il Comitato organizzatore il giorno della regata;
- il luogo e l'ora della Riunione di informazione dei delegati prima della regata e dell'eventuale Consiglio di regata;
- le indicazioni per il peso timonieri;
- la localizzazione dei servizi di soccorso e di salvataggio con gli orari di funzionamento.

#### **5) la dichiarazione di manleva**

Allegare al bando di gara la dichiarazione di manleva appositamente predisposta dalla FIC

### **Art. 19 – Iscrizioni, ritiri, sostituzioni, equipaggio incompleto**

#### **1) Iscrizioni**

La società che intende partecipare a una regata invia le sue iscrizioni secondo le modalità previste sul Bando di regata.

L'iscrizione non è valida se non sono compilati tutti i campi del formulario di iscrizione predisposto dalla FIC e non è pervenuta al comitato organizzatore secondo le modalità ed i termini previsti sul Bando di regata.

Il modulo di iscrizione va sottoscritto dal rappresentante del soggetto affiliato, e successivamente, in sede di riunione preliminare, dal capoequipaggio insieme al registro delle uscite.

Un competitore può partecipare ad una regata solamente con i colori di una sola società.

Gli equipaggi devono essere formati da competitori appartenenti alla stessa società salvo il caso di equipaggio misto iscritto come tale da una sola società.

Un competitore non può essere iscritto a più gare se non è sicuro di poter mantenere l'impegno in funzione degli orari.

## **2) Ritiri**

In caso di ritiro, questo deve essere dichiarato per iscritto, indicandone i motivi, alla Riunione di informazione dei delegati.

Dopo la Riunione di informazione è accettato il ritiro solo per ragioni mediche constatate da un medico. In questo caso il ritiro è dichiarato per iscritto dal rappresentante accreditato della società al presidente di Giuria allegando la certificazione medica.

## **3) Sostituzioni**

Un equipaggio ha diritto alla sostituzione di una parte dei suoi vogatori fino alla concorrenza della metà ed alla sostituzione del timoniere.

Il vogatore del singolo (C1x) non può essere sostituito.

La sostituzione non può consistere nello scambio di un vogatore da un equipaggio iscritto ad un altro dopo il sorteggio. Questa restrizione si applica ugualmente al timoniere.

La sostituzione deve essere dichiarata per iscritto al Presidente di Giuria nel corso della Riunione di informazione dei delegati o al più tardi un ora prima della prima gara dell'equipaggio interessato.

Dopo questo termine e per le gare seguenti, la sostituzione è autorizzata dal Presidente di Giuria solamente per ragioni mediche constatate dal medico sportivo di servizio.

## **4) Equipaggio incompleto**

Un equipaggio incompleto non può gareggiare.

## **Art.20 – Giuria**

Una Giuria garantisce che la regata e le gare si svolgano conformemente al presente Regolamento.

E' in funzione a partire da un'ora prima della riunione di informazione dei delegati fino alla firma del verbale finale della regata.

### **1) Collaborazione con il comitato organizzatore.**

Il corretto svolgimento di una regata richiede una stretta collaborazione tra il Comitato organizzatore e la Giuria.

### **2) Composizione della Giuria**

La Giuria dovrà avere un locale a disposizione e si compone di:

- un Presidente
- una commissione di controllo
- di giudici ausiliari con le funzioni di:
  - giudice della linea di partenza (marshal),
  - starter,
  - giudice di partenza,
  - arbitro/i di percorso,
  - commissario/i di virata,
  - giudice di arrivo.

### **3) Compiti della Giuria**

#### **a) Presidente di Giuria**

Il presidente di Giuria è responsabile dell'arbitraggio e sorveglia il buon svolgimento della regata.

Assegna gli incarichi ai componenti la Giuria e ne verifica l'attività

Assicura il collegamento tra la Giuria ed il Comitato organizzatore.

E' in relazione permanente con il Direttore di corsa e prende con lui tutte le decisioni straordinarie (per esempio: una ripresa della corsa, una interruzione od un annullamento della regata).

Compila la relazione sulla regata.

Non può esercitare nessuna altra funzione nel quadro della regata.

#### **b) Ufficio di Giuria**

Il presidente di Giuria designa due giudici ausiliari che compongono con lui l'ufficio di Giuria.

L'ufficio di Giuria si pronuncia sui reclami depositati dalle società.

Gli arbitri non possono essere giudici e parti in causa nel reclamo, in questo caso il presidente designa due supplenti.

#### **c) Commissione di controllo**

La commissione di controllo ha per missione tutti i controlli concernenti i competitori, ed il materiale e precisamente:

- la composizione degli equipaggi e l'identità dei competitori;
- il peso dei timonieri;
- la divisa dei competitori;
- le misure delle imbarcazioni;
- l'identificazione delle imbarcazioni;
- il materiale utilizzato (attrezzature di bordo, materiale di sicurezza, ecc..)

Uno dei membri della commissione ne assicura la direzione.

#### **d) Giudice della linea di partenza – (Marshal)**

Il giudice della linea di partenza sorveglia a mantenere le imbarcazioni a monte della linea di partenza in collaborazione con il giudice di partenza.

#### **e) Starter**

Lo starter dà la partenza.

#### **f) Giudice di partenza**

Il giudice di partenza decide sulla regolarità della partenza e sulle eventuali penalità.

#### **g) Arbitro di percorso**

L'arbitro di percorso è situato su tutta o su una parte del percorso. Sorveglia alla sua regolarità – giri di boa, sorpassi – alla sicurezza dei competitori. Può assistere il commissario di virata.

#### **h) Commissario di virata (di boa)**

Il commissario di virata controlla il passaggio dei concorrenti ed il rispetto delle regole di virata.

#### **i) Giudice di arrivo**

Il giudice di arrivo stabilisce la classifica e si assicura sulla regolarità di svolgimento della gara.

#### **l) Cumulo di funzioni dei giudici**

Per alcune competizioni di minor importanza, le funzioni dei giudici possono essere condivise o accorpate.

#### **Verbale della Regata**

L'ufficio di Giuria si riunisce al termine delle regate e compila il verbale sul formulario tipo della FIC sul quale devono essere indicati:

- le caratteristiche della regata (tipo, bacino, sicurezza, partecipanti);
- la composizione della Giuria e gli incarichi assegnati;
- le osservazioni del presidente di Giuria, del responsabile del Comitato organizzatore e, nel caso, dal delegato FIC e dell'organizzazione periferica FIC di competenza;
- la classifica delle gare;
- la situazione delle multe;
- i fogli di rapporto sugli incidenti con eventuali allegati.

Questo verbale, firmato dal presidente di Giuria deve essere compilato al più tardi 2 ore dopo l'ultima gara e trasmesso entro 48 ore alla FIC.

#### **Sanzioni**

Nel caso di non rispetto delle regole del C.d.R. e del Regolamento specifico, la Giuria decide le sanzioni appropriate secondo le seguenti definizioni:

#### **Richiamo**

Il richiamo è un'azione verbale senza conseguenza diretta o finanziaria. La non osservanza di questo richiamo comporta l'applicazione di una delle sanzioni indicate di seguito.

#### **Avvertimento (Yellow Card)**

L'avvertimento è una sanzione che ha effetto dal momento in cui è stata notificata all'equipaggio fino alla fine della gara a cui partecipa.

#### **Penalità**

La penalità consiste nell'aggiunta di un tempo al tempo realmente realizzato dall'equipaggio. Questa penalità è definita da apposita tabella.

#### **Squalifica**

La squalifica di un equipaggio consiste nel divieto a partecipare a tutte le prove dove l'equipaggio è iscritto nella regata.

#### **Multa**

La multa è una sanzione finanziaria applicata alla società. Nel corso della regata il presidente di Giuria trasmette al rappresentante accreditato della società le multe applicate alla società con una notifica a pagare entro un mese. Tutte le multe non pagate in questo termine sono raddoppiate e comportano l'interdizione alla società a partecipare a tutte le successive regate.

Nel caso di gravi mancanze il presidente di Giuria può presentare denuncia agli organi di giustizia federali.

#### (TABELLA DELLE SANZIONI E DELLE MULTE)

INFRAZIONE	PENALITA'
Ritardo in partenza	15"
Falsa partenza	30"
Passaggio boa irregolare	15"
Imbarcazione "ingaggiata" che non cede acqua	60"
Abbordaggio	30"
Avvertimenti (Yellow card)	10"
Infrazione alle regole di traffico della gara	30"
Infrazione alle regole di navigazione	messa fuori gara
Rifiuto di indossare giubbetti salvagente	messa fuori gara
Condotta pericolosa	messa fuori gara

Per quanto non specificamente citato valgono le norme del C.d.R. in vigore.

E' evidente che trasformandosi in penalità di tempo tutte le infrazioni, eccezion fatta per quelle sanzionate con multe, la doppia Yellow Card (doppia ammonizione) non produce effetti se non quello di sommare i tempi di penalità come sopra determinati al tempo realizzato in gara.

#### Art. 21 – Delegati /Rappresentanti delle società

Ogni società/associazione deve essere rappresentata presso la Giuria ed il Comitato organizzatore da un delegato ufficiale tesserato FIC. Il delegato è designato al momento delle iscrizioni dalla società/associazione che rappresenta.

Il delegato:

- non è necessariamente un membro della società che rappresenta;
- non può rappresentare più di due società/associazioni;
- non può essere un arbitro che è in servizio nella regata;
- non può essere un competitore iscritto alla regata.

I cambiamenti di delegato devono essere segnalati per scritto all'accreditamento.

Il delegato:

- è l'interlocutore unico della società che rappresenta presso la Giuria ed il comitato organizzatore;
- è tenuto a partecipare alle riunioni d'informazione necessarie al buon svolgimento della regata;
- segnala per scritto tutti i ritiri o cambiamenti intervenuti nella composizione degli equipaggi di cui è responsabile;
- porta a conoscenza degli allenatori e degli equipaggi delle sue società tutte le informazioni loro concernenti (eventuali modifiche di orari, composizioni delle batterie, regole di circolazione, ecc...).

La missione del delegato inizia dall'accreditamento e termina 30 minuti dopo la fine dell'ultima gara della società/associazione che rappresenta salvo nel caso di reclami dove deve attendere le decisioni della Giuria.

#### Art. 22 – Referente dell'equipaggio (capitano)

Ogni imbarcazione deve essere rappresentata da un referente dell'equipaggio (capitano). Può essere un componente qualsiasi dell'equipaggio, vogatore o timoniere.

Dovrà essere presente alla riunione di informazione con il delegato della società. Questa presenza sarà attestata da una firma che dovrà essere apposta sul foglio di presenza. Gli equipaggi non rappresentati alla riunione non possono prendere il via nella gara alla quale sono iscritti.

Il capitano controfirma il registro delle uscite prima di uscire ed al rientro apponendo l'orario, ed il modulo di iscrizione nella parte a lui riservata

Il capitano deve trasmettere all'equipaggio che rappresenta l'insieme delle disposizioni per la gara deliberate nella riunione di informazione.

#### Art. 23 – Riunione di informazione

Essa deve terminare al minimo **un (1)** ora prima della partenza della prima gara.

La riunione informa le persone presenti:

- sulle condizioni generali delle gare (percorso, riferimenti, maree, ecc...);
- sui dispositivi relativi alla sicurezza degli equipaggi;
- sulle previsioni meteorologiche;
- sulle procedure di modifica, sospensione o annullamento della gara.

Ad ogni imbarcazione viene fornito un documento o una carta che comprende:

- il posizionamento delle linee di partenza e di arrivo con le loro caratteristiche di identificazione;
- tutti gli indicatori del percorso con le loro caratteristiche d'identificazione;
- tutti gli elementi di riferimento e di attenzione sul percorso (boe, ostacoli od opere marittime, ecc...);



- i passaggi obbligatori o proibiti;
- eventuali altre informazioni utili per la sicurezza in mare.

## Capitolo VI – SVOLGIMENTO di UNA REGATA

### Art. 24 – Sicurezza dei competitori

La sicurezza dei competitori deve costituire la preoccupazione principale del Comitato Organizzatore e della Giuria durante la regata.

L'organizzatore è responsabile di informare in tempo reale la Capitaneria di Porto e la Protezione civile locale dell'ora di inizio e del termine della regata. Durante questo periodo, un servizio di soccorso e di salvataggio deve essere pronto ad intervenire sia su terra che in acqua. Durante gli orari ufficiali di allenamento, l'organizzatore deve attivare e garantire un servizio di battelli di accompagnamento.

Il Direttore di corsa deve assicurarsi che tutti questi dispositivi siano operativi prima dell'inizio di ogni gara, dandone conferma al presidente di Giuria affinché questi possa dare l'autorizzazione alla partenza della gara.

#### 1) *Incidente, infortunio, indisposizione di un competitor*

Se un competitor cade in acqua, se una imbarcazione si capovolge o affonda, se un competitor presenta segni di indisposizione sull'imbarcazione durante il percorso, l'arbitro di percorso deve assicurarsi che il servizio di salvataggio intervenga e resti vicino al competitor in difficoltà fino all'intervento effettivo del soccorso.

In caso di pericolo immediato, deve tentare di portare realmente soccorso intervenendo lui stesso in funzione dei mezzi a sua disposizione.

Se l'incidente avviene sul percorso verso la partenza o di ritorno dopo la corsa, l'arbitro più vicino agisce con le stesse modalità.

#### 2) *Planimetria di circolazione e del percorso*

Gli organizzatori di regate devono stabilire delle planimetrie di circolazione per rendere sicura la circolazione sul piano d'acqua. Queste planimetrie devono:

- essere richiamate nel programma
- essere affisse in modo visibile in prossimità della zona di imbarco e nel parco imbarcazioni.

#### 3) *Orari di allenamento sul percorso di competizione*

Per evitare collisioni tra le imbarcazioni che vanno in partenza e quelle ancora in allenamento, gli allenamenti devono terminare e tutte le imbarcazioni rientrate al luogo di sbarco 30 minuti prima della partenza della prima gara di una serie di gare e non possono riprendere gli allenamenti se non dopo l'autorizzazione della Giuria.

Gli orari ufficiali di allenamento devono essere affissi con le planimetrie di circolazione.

#### 4) *Condizioni di competizione sfavorevoli o prevedibili all'inizio gara*

Lo svolgimento di un programma può essere modificato se le condizioni atmosferiche o altre lo impongono.

In questo caso, la decisione è presa da un "comitato di equità" composto dal presidente della Giuria e del Direttore di corsa assistiti da un rappresentante della FIC o del suo organo periferico competente se il bando di regata lo prevede.

#### 5) *Condizioni di competizione divenute improvvisamente sfavorevoli*

Il Direttore di corsa ed il Presidente di Giuria possono decidere di non autorizzare la partenza o di far fermare una gara se hanno la sensazione che le condizioni sono diventate pericolose.

L'arbitro di percorso può arrestare una gara se si verificano le stesse condizioni durante lo svolgimento della stessa.

I competitori devono in questo caso arrestarsi immediatamente e seguire le disposizioni che verranno date loro.

### Art. 25 – Regole generali

#### 1) *Equipaggiamento delle imbarcazioni*

L'imbarcazione che prende la partenza deve essere equipaggiata secondo il regolamento e le norme di sicurezza.

In caso contrario la partenza gli deve essere rifiutata.

Ogni equipaggio che si presenta alla partenza deve portare, su ogni lato della prua dell'imbarcazione il Codice di registrazione come previsto all' Art.14 - 1) del presente regolamento.

#### 2) *Avarie*

Un equipaggio non può avvalersi di una avaria per richiedere lo spostamento dell'orario di partenza o l'annullamento della gara.

#### 3) *Infrazioni alle regole di circolazione*

Il non rispetto delle regole di circolazione, degli orari di allenamento o durante la competizione è sanzionato al minimo con un avvertimento.

#### 4) *Incidenti materiali e/o fisici tra equipaggi*

Se uno o più equipaggi subiscono un danno materiale o fisico, è compito della Giuria di stabilire un rapporto sentendo gli equipaggi interessati.

La Giuria redige in seguito un verbale dell'incidente che sarà trasmesso agli organi competenti della FIC allegato al verbale della regata e accompagnato da tutti i documenti giudicati utili (nomi e dichiarazioni di testimoni, dichiarazioni delle società interessate, rapporti medici, ecc...).

Da parte loro, le società degli equipaggi coinvolti nell'incidente devono imperativamente inviare la loro dichiarazione alla compagnia di assicurazione presso la quale hanno sottoscritto un contratto.

Nel caso in cui l'organizzazione della regata possa essere coinvolta nelle responsabilità, al Comitato organizzatore dovrà essere consegnato una copia del verbale dell'incidente affinché possa informare tempestivamente la compagnia di assicurazione implicata.

Nel caso in cui la società sportiva alla quale appartiene l'imbarcazione giudicata responsabile dell'incidente non sia assicurata per danni al materiale, è totalmente e pecuniariamente responsabile del rimborso dei danni a terzi.

### **3) Aiuti ai competitori fuori dalle imbarcazioni in gara**

E' proibito dare indicazioni o consigli agli equipaggi in gara e dirigerli utilizzando megafoni o di apparecchiature di trasmissione da terra o da altri battelli o imbarcazioni.

L'utilizzazione di apparecchiature sonore (trombe pneumatiche, clackson, fischiotti, ecc.....) è proibita negli ultimi 250 metri della gara.

## **Art. 26 – Procedure principali**

### **1) Partenza in linea**

a) In manifestazioni importanti, quando ci sono più gare o categorie di equipaggi diversi, per la chiamata in avvicinamento al raduno di partenza, lo starter ed il giudice di partenza devono disporre di bandiere triangolari di colore vivo e diverso da quello delle bandiere di segnalazione utilizzate per le operazioni di partenza. Ogni bandiera identifica una gara o categoria di equipaggi.

Il colore corrispondente è precisato nella "Riunione di informazione".

b) Per dare la partenza, lo starter e il giudice di partenza devono disporre di:

- due sfere di segnalazione di colore nero di almeno 50 cm di diametro
- una bandiera di segnalazione "P" del codice internazionale;
- una bandiera di segnalazione "B" del codice internazionale od una bandiera rossa;
- un dispositivo di segnalazione sonoro udibile da tutti i concorrenti nella zona di partenza;
- un cronometro per il rispetto degli orari.

### **2) Osservazione ad un equipaggio**

Per fare una osservazione ad un equipaggio in gara, l'arbitro di percorso nella misura del possibile:

- si avvicina all'equipaggio;
- gli comunica l'osservazione.

### **3) Fermo di un equipaggio**

Per fermare un equipaggio, l'arbitro di percorso nella misura del possibile:

- si avvicina all'equipaggio;
- lo chiama per nome o per la sua identificazione;
- lo ferma con la frase udibile "STOP".

### **4) Arresto di una gara dopo la partenza**

Per fermare la gara, l'arbitro di percorso più vicino:

- aziona due (2) segnali sonori lunghi ed agita il drappo rosso;
- dopo che gli equipaggi si sono fermati, informa i competitori sul motivo dell'arresto e sulle procedure da seguire.

### **5) Validazione di una gara**

All'arrivo, il giudice di arrivo:

- attende che tutti gli equipaggi abbiano tagliato la linea d'arrivo;
- osserva che non ci siano reclami da parte di un equipaggio;
- si assicura presso gli arbitri di percorso della regolarità della gara.

Se non ci sono reclami e la corsa è ritenuta regolare, il giudice di arrivo:

- convalida il risultato.

Se c'è un reclamo o se la gara non è stata ritenuta regolare, il giudice di arrivo:

- non convalida il risultato;
- si informa presso l'arbitro di percorso della irregolarità commessa e della sanzione da applicare;
- convalida il risultato menzionando le penalità applicate;
- trasmette le informazioni al presidente di Giuria.

## **Art. 27 – Regole di svolgimento di una gara**

### **1) Prima dell'imbarco**

#### **I competitori**

I competitori devono rispettare i punti seguenti:

- verificare che la composizione dell'equipaggio corrisponde a quella indicata sul programma e che è completo;

- effettuare la pesatura prevista dal regolamento per il timoniere;
- verificare che l'imbarcazione ed i remi siano equipaggiati regolarmente (sicurezza, pubblicità, rispetto delle misure, etc...);
- indossare una divisa che rispetta i regolamenti della FIC e sia conforme all'iscrizione;
- accettare di rispondere alle sollecitazioni dei membri della commissione di controllo concernenti i suddetti punti.

#### ***I membri della commissione di controllo al peso***

Prima di iniziare le pesature, i membri della commissione verificano il materiale di pesatura.

#### ***Pesatura dei timonieri***

Al momento del peso di un timoniere, i membri della commissione di controllo:

- controllano l'orario della gara a cui partecipa il timoniere;
- controllano l'identità del timoniere;
- pesano il solo timoniere;
- pesano il timoniere con la sua zavorra;
- pesano la sola zavorra;
- compilano la scheda di pesatura del timoniere.

Le pesate sono effettuate nell'ordine di arrivo dei timonieri. Se più timonieri si presentano contemporaneamente, l'ordine di passaggio al peso è il seguente:

- secondo l'ordine delle gare;
- nella stessa gara, nell'ordine del programma.

#### ***Controllo delle misure***

Al momento del controllo delle misure, i membri della commissione di controllo:

- effettuano le misure secondo quanto previsto dal regolamento.

### **2) All'imbarco**

#### ***I competitori***

I competitori devono rispondere a tutte le sollecitazioni dei membri della commissione di controllo.

Essi devono imbarcarsi il più rapidamente possibile.

#### ***I membri della commissione di controllo***

- verificano la scheda di pesatura dei timonieri e delle eventuali zavorre;
- verificano la conformità della composizione dell'equipaggio;
- verificano la conformità dell'imbarcazione, dei remi e la presenza a bordo delle dotazioni di sicurezza;
- verificano la divisa dei vogatori e del timoniere;
- registrano gli equipaggi che hanno imbarcato ed i loro codici identificativi;
- autorizzano l'imbarco degli equipaggi dopo spuntatura sul programma delle gare.

Se un'imbarcazione non è conforme, i membri della commissione di controllo non autorizzano l'equipaggio ad imbarcarsi, chiedono all'equipaggio di ritornare al parco imbarcazioni per la messa in conformità, a meno che questa possa essere fatta sul posto in un termine molto breve senza intralciare gli altri imbarchi.

### **3) In avvicinamento alla partenza**

#### ***I competitori***

In avvicinamento alla partenza i competitori:

- devono rispettare le regole di circolazione;
- non devono accompagnare una gara su tutto o parte del percorso, anche se fuori dal campo tracciato;
- non devono entrare nella zona di partenza fino a quando la bandiera di chiamata in avvicinamento al raduno di partenza della loro gara sia issata e secondo le regole di circolazione previste a questo scopo. La bandiera di chiamata viene ammainata prima di dare inizio alle regolari operazioni di partenza.

### **4) Operazioni di partenza**

#### ***a) Alla chiamata "cinque minuti"***

#### ***Lo starter***

Lo starter annuncia questo limite all'inizio gara issando la bandiera di segnalazione "B" o rossa e le due sfere nere accompagnate da cinque (5) segnali acustici brevi.

#### ***I competitori***

Gli equipaggi devono posizionarsi dietro la linea di partenza senza creare ostacolo alle altre imbarcazioni, preparandosi alla gara (togliere gli indumenti superflui, controllare l'equipaggiamento, ecc.....).

#### ***b) Alla chiamata "un minuto"***

#### ***Lo starter***

- annuncia questo limite all'inizio gara issando la bandiera di segnalazione "P", ammainando una sfera nera, accompagnata da due (2) segnali sonori brevi;

- controlla con attenzione il cronometro per fare in modo che il minuto sia rispettato al secondo;
- verifica che la bandiera di chiamata alla partenza e la bandiera di segnalazione “P” possano essere ammainate senza intoppi e che il dispositivo di segnalazione sonora sia accessibile ed operativo.

#### ***Il giudice della linea di partenza***

- verifica che tutte le prue sia tutte dietro la linea di partenza;
- rileva l’identificazione delle imbarcazioni con la prua oltre la linea di partenza al fine di attribuire una penalità.

#### ***Il giudice di partenza***

- verifica che un arbitro di percorso sia pronto;
- verifica che il campo di gara sia libero e che nessun elemento esterno possa rendere la partenza non regolare per tutti gli equipaggi in gara;
- informa lo starter se la partenza può essere data.

#### ***I competitori***

I competitori devono prestare la massima attenzione agli ordini dello starter ed al loro posizionamento in acqua: Ogni equipaggio è responsabile di avere la propria imbarcazione correttamente allineata, senza danneggiare altri concorrenti, ed essere pronto a prendere il via al segnale di partenza.

#### ***c) Annuncio del via – Procedure di partenza***

##### ***Lo starter***

Al secondo in cui ha termine il minuto di preparazione, ammaina contemporaneamente la bandiera “B” o rossa, la bandiera di segnalazione “P” e la seconda sfera nera accompagnando con un (1) lungo segnale sonoro. La partenza è effettiva quando le due bandiere e la sfera iniziano la discesa.

#### ***Il giudice di partenza***

Al momento della partenza, il giudice di partenza:

- controlla se uno o più equipaggi abbiano superato la linea di partenza prima del segnale.

#### ***I competitori***

Ogni equipaggio è responsabile di avere l’imbarcazione posizionata regolarmente ed essere pronto a partire al segnale. Essi possono superare la linea di partenza quando le bandiere iniziano la discesa.

#### ***a) False partenze***

Un equipaggio commette una falsa partenza quando supera la linea di partenza prima che sia dato il segnale di partenza.

#### ***Il giudice di partenza***

- s’informa presso il giudice della linea di partenza delle imbarcazioni con partenza irregolare;

#### ***b) False partenze numerose***

Quando un gran numero di imbarcazioni superino la linea di partenza prima del segnale regolamentare, la partenza deve essere ripetuta.

#### ***Il giudice di partenza***

- Issa la bandiera di segnalazione “B” od una bandiera rossa, accompagnata da ripetuti segnali sonori brevi.

### ***5) Durante la gara***

#### ***I competitori***

Ogni equipaggio che ha preso il via è tenuto a percorrere interamente e regolarmente il percorso fino al termine tagliando la linea di arrivo, salvo casi di forza maggiore e/o autorizzazione dell’arbitro di percorso.

In difetto, questo equipaggio sarà squalificato e non potrà sporgere nessun reclamo.

Gli equipaggi sono responsabili della loro direzione.

Gli equipaggi devono immediatamente obbedire alle ingiunzioni dell’arbitro di percorso, sia per delle indicazioni sulla direzione, sia nel caso di una ingiunzione a fermarsi o nel caso ci sia una sospensione della gara.

Tutti gli equipaggi che abbandonano la gara durante il percorso devono segnalarlo ad un arbitro di percorso od ad un commissario di virata.

#### ***Raggiungimento di un altro equipaggio***

Tutte le imbarcazioni che raggiungono un’altra imbarcazione in gara devono evitare tutti i rischi di abordaggio.

L’imbarcazione raggiunta è tenuta a fare rotta diretta sul prossimo riferimento di percorso senza fare ostruzioni.

#### ***Rischio di abordaggio***

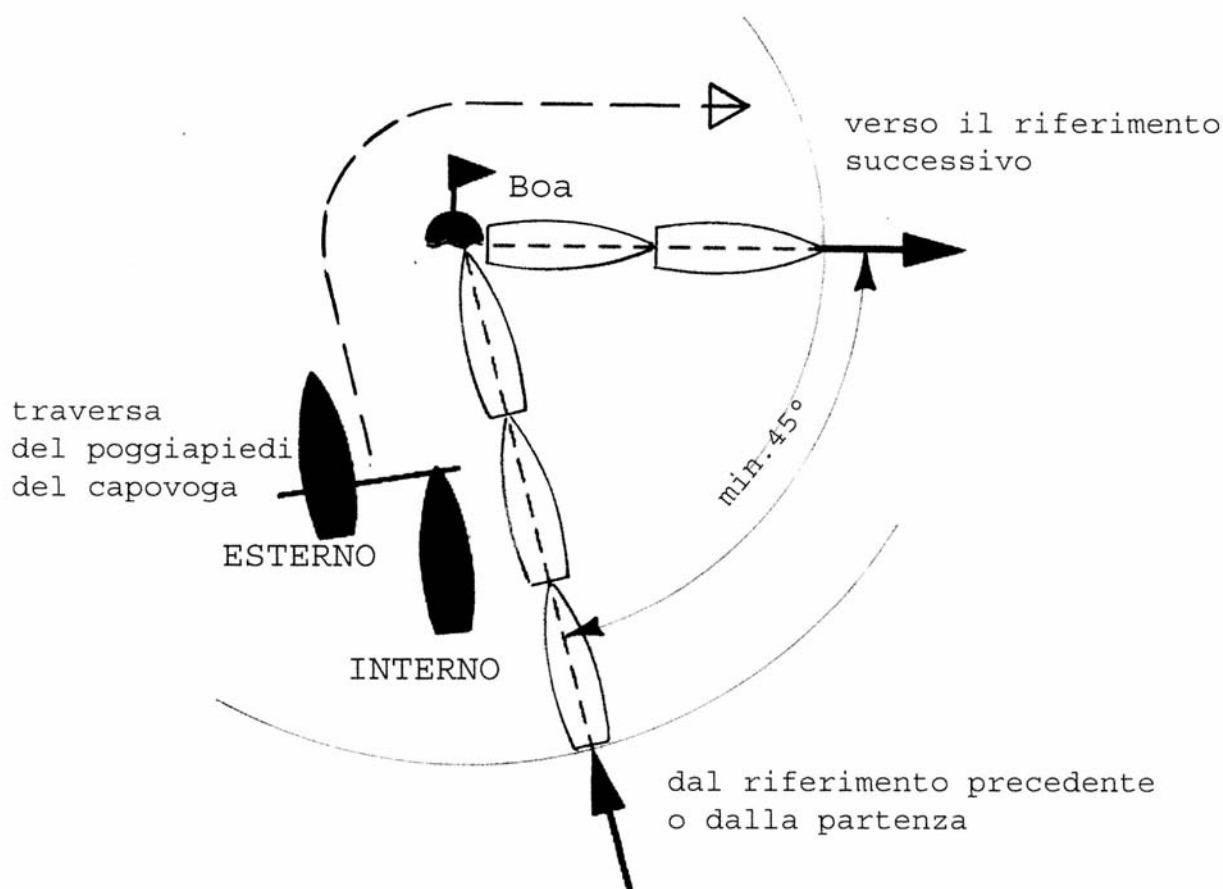
In caso di rischio di abordaggio di più imbarcazioni, un equipaggio che stima di essere troppo chiuso dai suoi vicini dovrà interpellare nominativamente uno o l’altro dei suoi vicini per nome di imbarcazione, sia per il nome della società oppure per nome del vogatore in singolo dicendo: “***per favore acqua***”

L’imbarcazione interpellata dovrà deviare la sua rotta per lasciare all’imbarcazione chiusa ed ai suoi remi lo spazio necessario

#### ***Abbordaggio***

En caso di abordaggio delle imbarcazioni o dei remi, la o le imbarcazioni colpevoli possono essere sanzionate.

### Giro di boa o di un riferimento di percorso



### Ingaggio

Si definisce “*zona di ingaggio*” una zona compresa tra 3 (tre) lunghezze di imbarcazione prima della boa di virata e 2 (due) lunghezze dopo la suddetta boa.

Nel caso di gare raggruppanti imbarcazioni di tipo differente, si prende a riferimento la lunghezza dell'imbarcazione di maggiore lunghezza.

In questa zona di ingaggio, si definisce “*ingaggio tra due imbarcazioni*” quando la prua di una imbarcazione si trova al traverso del poggiatesta del capovoga dell'altra imbarcazione.

In questa zona, quando due imbarcazioni sono ingaggiate, l'imbarcazione che si trova all'interno della virata è prioritaria.

Gli equipaggi devono immediatamente obbedire alle ingiunzioni della Giuria, sia per quanto riguarda indicazioni sulla direzione, per ingiunzione a fermarsi o per uno “Stop” alla gara.

### L'arbitro di percorso

L'arbitro di percorso controlla la regolarità di marcia delle imbarcazioni.

Non deve dirigere gli equipaggi salvo il caso di un ostacolo o un pericolo si trovi sulla loro rotta.

Egli deve fare una osservazione agli equipaggi che sono sul punto:

- di danneggiare uno degli altri equipaggi;
- di creare un incidente o un infortunio;
- d'essere vittima di un infortunio.

Può anche fermare la gara.

Esso segnala nel suo rapporto tutti gli equipaggi che non hanno tagliato la linea di arrivo.

Applica le seguenti procedure:

Se un equipaggio è sul punto di disturbare o di procurare un incidente ad un altro equipaggio, l'arbitro di percorso:

- fa una “osservazione” all'equipaggio;
- dà un “avvertimento” (Yellow Card) se l'equipaggio non ottempera dopo due osservazioni;
- applica la procedura di “fermo dell'equipaggio” se l'equipaggio continua a ignorare le osservazioni e l'avvertimento e quindi gli comunica la “squalifica”; se questa manovra non è possibile, gli lascia terminare il percorso e prende la sanzione che ritiene utile dopo aver consultato il risultato finale;

- può immediatamente fermare l'equipaggio incriminato, senza aver fatto precenti osservazioni, se il cambio di direzione dell'equipaggio è repentino.

Se una gara non può essere portata a termine a causa delle condizioni atmosferiche divenute pericolose e gli equipaggi non possono disputare regolarmente la gara, l'arbitro di percorso deve fermare la gara applicando le procedure relative. Se si tratta di un arresto di gara a causa delle condizioni atmosferiche, l'arbitro di percorso:

- s'impegna per mettere gli equipaggi in sicurezza;
- resta vicino agli equipaggi fino a che non intervengano i soccorsi.

Se si tratta di un incidente tra più equipaggi, l'arbitro di percorso può, in funzione della distanza percorsa:

- squalificare il o gli equipaggi colpevoli;
- decidere di rinviare gli equipaggi alla partenza per una nuova partenza;
- differire una nuova partenza: in questo caso indica agli equipaggi come ritornare al parco imbarcazioni dove saranno comunicate loro nuove istruzioni e resta vicino agli equipaggi incidentati fino all'arrivo dei soccorsi.

Nel caso di un danno grave e repentino, deve tentare di portare realmente soccorso intervenendo direttamente nella misura del possibile con i mezzi a sua disposizione.

Se si tratta di un ostacolo che crea grave impedimento a uno o più equipaggi, l'arbitro di percorso può, secondo la distanza percorsa:

- decidere di rinviare gli equipaggi alla partenza per una nuova partenza;
- differire la nuova partenza: in questo caso indica agli equipaggi come ritornare al parco imbarcazioni dove saranno comunicate nuove istruzioni.

Se avviene un abbordaggio leggero tra più equipaggi e questo è sufficientemente leggero per non impedire agli equipaggi di proseguire il loro percorso di gara, in funzione della distanza alla quale si è prodotto l'incidente e la posizione degli equipaggi al momento dell'incidente, l'arbitro di percorso:

- può lasciare continuare lo svolgimento della gara dopo aver valutato l'ostacolo prodotto dall'equipaggio colpevole;
- applica una delle seguenti soluzioni al termine della gara, dopo aver acquisito il risultato:
  - a) nel caso l'incidente non abbia avuto incidenza sulla classifica, conferma il risultato.
  - b) nel caso l'incidente abbia avuto incidenza sul risultato:

In una serie di qualificazione:

- se gli equipaggi coinvolti sono qualificati per la gara successiva, conferma il risultato;
- se l'equipaggio danneggiato non è qualificato, deve squalificare l'equipaggio che ha provocato l'incidente. Se, a questo punto, l'equipaggio danneggiato è qualificato per la gara successiva, conferma il risultato. Altrimenti, in funzione del danneggiamento provocato dall'equipaggio colpevole, può decidere di qualificare l'equipaggio danneggiato.

In una finale diretta:

- squalifica l'equipaggio colpevole.

**Validità della gara**

La gara che si è svolta senza la sorveglianza dell'arbitro di percorso potrà essere dichiarata nulla dall'arbitro stesso o dal presidente di Giuria.

**5) L'arrivo**

**Definizione**

Un equipaggio è arrivato quando la prua della sua imbarcazione ha tagliato la linea d'arrivo.

L'arrivo di una imbarcazione è segnalato da un segnale sonoro (non di campana).

Una gara è dichiarata finita quando l'ultimo equipaggio ha tagliato la linea d'arrivo.

**I competitori**

Per essere classificato:

- un equipaggio deve tagliare la linea d'arrivo tra le due boe di materializzazione;
- l'equipaggio deve essere completo al passaggio sulla linea di arrivo.

**L'arbitro di percorso**

L'arbitro di percorso aspetta che l'ultimo equipaggi tagli la linea d'arrivo, osserva gli equipaggi per assicurarsi che non hanno malori e non presentano reclami.

Informa in seguito i giudici all'arrivo della regolarità o no della gara.

**I giudici all'arrivo**

I giudici all'arrivo:

- registrano l'ordine di arrivo delle imbarcazioni con la loro identificazione;
- rilevano i tempi impiegati da ogni equipaggio;
- si assicurano che la gara si sia svolta correttamente consultando l'arbitro di percorso;
- ascoltano, nel caso specifico, le decisioni e le spiegazioni dell'arbitro di percorso e ne tengono conto nella stesura della tabella dei risultati;

- verificano la tabella dei risultati ed il sorteggio delle serie successive nel caso specifico.

Per confermare un ordine di arrivo, se i giudici all'arrivo dispongono di un fotofinish o di un sistema video, attivano le seguenti azioni:

Immediatamente al passaggio degli equipaggi interessati, i giudici all'arrivo:

- richiedono il fotofinish;
- aggiornano il tabellone di arrivo se esistente.

Quando l'ultimo equipaggio ha tagliato la linea d'arrivo, il responsabile dei giudici all'arrivo:

- consulta il fotofinish;
- decide l'ordine di arrivo;
- annuncia l'ordine d'arrivo allo speaker se presente;
- rileva i tempi di tutti i concorrenti affinché possano essere visualizzati sul tabellone di arrivo e sul foglio dei risultati ufficiali della gara.

#### **6) Ex aequo**

##### **Definizione**

Degli equipaggi sono dichiarati ex aequo quando non è possibile dividere la classifica anche con il mezzo video o fotofinish.

##### **Ex aequo quando delle serie servono a una qualifica per una gara successiva**

Se degli equipaggi sono dichiarati ex aequo quando una serie da luogo ad una qualifica ed essi occupano gli ultimi posti per la qualificazione alla gara successiva, questi equipaggi sono qualificati.

##### **Ex aequo in una finale**

Se degli equipaggi sono ex aequo in una finale, questi equipaggi sono classificati allo stesso posto e il o i posti successivi sono lasciati vacanti.

Se questi equipaggi sono in medaglia, il comitato organizzatore consegnerà loro le medaglie corrispondenti al posto in classifica.

#### **7) Reclami**

##### **Definizione**

Un reclamo è la contestazione del risultato da parte di un equipaggio quando questo giudica che la gara si è svolta in modo anomalo, che è stata mal giudicata o che degli elementi esterni ne hanno perturbato il risultato.

##### **Modalità di presentazione di un reclamo**

I reclami sono annunciati verbalmente dall'interessato al massimo entro 2 (due) minuti dopo l'arrivo dell'ultima imbarcazione della gara:

- all'arbitro di percorso o ad un commissario di virata;
- ai giudici di arrivo, nel caso l'arbitro di percorso non possa essere raggiunto.

I reclami sono confermati per scritto dal delegato della società dell'equipaggio nel termine di un ora dopo la fine della gara interessata presso il presidente di Giuria accompagnata da una cauzione di €\_\_\_\_\_.

##### **Conseguenze di un reclamo**

Quando è stato presentato un reclamo, l'annuncio del risultato della gara o, se è una finale, la consegna dei premi è ritardata fino alla decisione della Giuria.

##### **Modalità di analisi di un reclamo**

L'ufficio della Giuria studia il reclamo e comunica la sua decisione nel termine massimo di due ore dopo l'ultima gara della sessione di gare.

Le decisioni sono applicate immediatamente.

La cauzione è restituita all'equipaggio il cui reclamo è stato giudicato valido e fondato.

La cauzione è incamerata, dal comitato organizzatore o dalla FIC per le gare nazionali ufficiali, quando il reclamo non è stato riconosciuto fondato.

##### **Modalità di ricorso avverso ad una decisione della Giuria**

Il ricorso sulla decisione presa dall'ufficio di Giuria è ammesso solamente per l'applicazione e l'interpretazione del regolamento.

Il ricorso in appello va presentato al Giudice Unico FIC nei tempi e con le modalità previste dal C.d.R.

Una volta emesso il giudizio di appello, le parti in causa devono assicurarne la completa esecuzione nei trenta giorni successivi alla notifica fatte alla parti

#### **8) Sul rientro e lo sbarco**

##### **I competitori**

Sul percorso di rientro, gli equipaggi:

- devono rispettare le regole di circolazione;
- non devono accompagnare o seguire un'altra gara su tutto o parte del percorso.

##### **La commissione di controllo**

La commissione di controllo al pontile di sbarco:

- può verificare il foglio delle pesate e verificare le eventuali zavorre;
- può verificare la conformità della composizione dell'equipaggio con il controllo dell'identità;
- può verificare la conformità alle misure dell'imbarcazione;

- prende nota degli equipaggi che sono sbarcati.

## **Capitolo VII – PUBBLICITA'**

### **Art. 28 – Principi generali**

Per le regate Internazionali in Italia ed all'Estero valgono le norme FISA vigenti.

Per le regate nazionali che si svolgono in Italia valgono i principi contenuti nel Titolo V – R.O. (artt.47 e 48) e nelle norme che regolano gli spazi promo-pubblicitari approvati dal Consiglio Federale con delibera 106/2005 in data 11/06/2005. (vedere art.91 del C.d.R.).