

# **Codice delle Regate – ALLEGATO “G” “REGOLAMENTO GARE DI FONDO”\***

## **Art. 1 – Definizioni**

1. Per regate di fondo si intendono quelle superiori ai 2.000 metri, la lunghezza effettiva del percorso deve essere certificata.
2. Possono essere “aperte” a equipaggi stranieri ma potranno essere denominate “Internazionali” solo quelle inserite nel calendario F.I.S.A..
3. Le Regate di Fondo possono essere disputate con partenze a cronometro (tipo Head o processionarie) od in linea (flotta), separando tra di loro le diverse categorie previste nel bando. Per le manifestazioni a tappe che prevedono una classifica finale, è richiesta la medesima tipologia di gara (a cronometro o in linea) e lunghezze simili del percorso -

## **Art. 2 - Generalità dei Campi di Gara, Sicurezza e Controllo**

### **A) Generalità dei campi di gara**

1. Le gare si possono disputare, sia in linea retta che su percorsi non rettilinei (fiumi, canali, laghi, mare) con un massimo di 2 giri di boa. Nelle regate che prevedono giri di boa e passaggi sotto arcate di ponte è tassativamente richiesta la presenza di un Giudice Arbitro, collegato alla Giuria sulla linea di arrivo, che valuterà i passaggi notificando immediatamente all’equipaggio l’eventuale sanzione di squalifica.
2. Le gare di Fondo devono essere disputate su campi di gara, delimitati o riservati per l’occasione alla sola manifestazione remiera, di ampiezza tale da permettere agli equipaggi in gara di navigare in sicurezza e poter effettuare sorpassi per la maggior parte del percorso.
3. Le aree pericolose del campo di gara, come le corsie di risalita, zone poco profonde, ostruzioni parziali od ostacoli lungo le rive, passaggi stretti, devono essere segnalate adeguatamente ed identificate nelle istruzioni ai concorrenti e nella planimetria del bacino. Nei bacini fluviali è responsabilità del C.O.L., in caso di possibile pericolo improvviso, prevedere le modalità di gestione dell’emergenza.
4. L’area di partenza deve permettere lo schieramento degli equipaggi e consentire loro di muoversi in sicurezza. Devono, altresì, essere opportunamente indicate con appositi cartelli, al minimo ogni 2.000 m., le postazioni di rilevamento dei tempi intermedi. L’eventuale corridoio di pre-allineamento, la linea di partenza ed il traguardo devono essere evidenziati da boe e/o riferimenti a terra.

### **B) Sicurezza e Controllo**

1. Il bando di regata deve prevedere un Piano di Sicurezza e di prevenzione dagli infortuni. Misure supplementari devono essere predisposte se, tra i partecipanti alla Regata, vi siano atleti delle categorie Allievi C e Cadetti. Il C.O.L. è responsabile dell’attuazione del Piano di sicurezza.
2. Il Presidente di Giuria, oltre ai doveri ed alle prerogative definite dal Codice delle Regate, dovrà verificare che tutte le misure necessarie a garantire la sicurezza e l’incolumità dei partecipanti previste nel Piano di Sicurezza siano state attuate preventivamente ed in concreto.

## **Art. 3 - Categorie dei partecipanti e specifiche dei bandi di regata**

1. Le categorie che possono partecipare a questo tipo di regata sono: Allievi C, Cadetti, Ragazzi, Juniores, Seniores, P.L. e Master, sia maschili che femminili con la seguenti limitazioni:
  - Gli Allievi C e Cadetti possono partecipare solo su imbarcazioni 7,20, 1x, 2x su distanze non superiori a 4.000 metri e su imbarcazioni 4x e 8+ su distanze superiori a 4.000 metri.
2. I timonieri, in deroga al C.d.R., possono essere di sesso o categorie diverse, rispettando il peso della categoria in cui gareggiano.
3. Ogni concorrente può disputare una solo percorso al giorno, in nessun caso è prevista la ripetizione del percorso parziale o totale.

## **Art.4 – Regole di partenza**

1. Nel bando di gara dovrà essere indicato l’ordine di partenza per tipi di barche e categorie di equipaggi, stabilendo procedure che riducano, per quanto possibile:

- le possibilità di sorpasso, anche tra concorrenti della stessa specialità (vedi art. 6);
  - le tempistiche del programma gare in termini accettabili per tutti i partecipanti ed addetti;
  - i tempi d'incolonnamento e di attesa in area Partenza se non c'è la possibilità di vogare o fare riscaldamento.
2. Il bando delle regate dovrà prevedere i distacchi cronometrici alla partenza tra le singole imbarcazioni se partono una alla volta e tra le varie categorie di equipaggi ed i diversi tipi di barche.

#### **Art.5 - Specifiche diverse dei campi di gara, numeri di gara, penalità**

Sui campi di regata privi di correnti e con possibilità di allineare più equipaggi della stessa categoria e tipo di imbarcazione, è possibile effettuare la partenza in linea da fermo, senza necessità di ancoraggio o di partenza lanciata.

Dove è prevista la partenza di un equipaggio alla volta, la partenza è lanciata ed il tempo di partenza viene preso in corrispondenza della postazione di cronometraggio, situata ad almeno **50** metri dal punto in cui l'equipaggio, pronto con remi in acqua, riceve dal Giudice Arbitro l'ordine di partenza.

**Art.6-** Sui campi di regata senza difficoltà di sorpasso, nelle gare in cui gli equipaggi partono uno alla volta, con distacchi brevi previsti dal bando (inferiori al minuto su un percorso di 6.000 metri), è opportuno prevedere 2 corridoi di pre-allineamento con alcune boe di separazione fino al traverso dello Starter, incolonnando i numeri dispari sulla corsia 1 ed i numeri pari sulla corsia 2.

Per qualsiasi tipo di regata di Fondo:

- in ogni categoria partono per primi gli equipaggi ritenuti più veloci secondo i risultati della precedente prova cui fa riferimento il bando;
- quando un'imbarcazione è raggiunta da quella che segue, dovrà cederle il passo;
- un equipaggio si intende raggiunto quando la prua dell'imbarcazione che avanza raggiunge la scalmiera del capovoga.
- se un equipaggio sta per essere sorpassato in prossimità di un ostacolo (arcate di ponti, secche, curve strette) od al giro di boa, l'imbarcazione che sta per superare dovrà rallentare ed aspettare che l'ostacolo sia stato superato dall'imbarcazione che la precede.

#### **Art.7 – Identificazione equipaggi**

1. Ogni imbarcazione dovrà tassativamente apporre sulla prua dell'imbarcazione un numero progressivo (bifrontale) per l'identificazione che dovrà anche essere riportato sul pettorale che sarà indossato dal timoniere o dal prodiere.
2. La grafica di numeri deve essere chiara e ben visibile da tutte le postazioni di rilievo del tempo, di controllo lungo il percorso e dall'Arrivo.

#### **Art.8 - Penalizzazioni**

1. I concorrenti che non rispettassero le regole di cui sopra, saranno penalizzati come previsto nel Regolamento di Gara, che dovrà essere redatto come da fac simile e sottoscritto dal C.O.L. insieme al Bando di gara.
2. Nelle gare di fondo "Internazionali"(vedi art.1) l'eventuale obbligo del rispetto di specifiche norme F.I.S.A. deve essere chiaramente indicato nel bando.

#### **Art.9- Campionato e "Tricolore Master" di Fondo - Campionato e "Tricolore Master" Italiano di Fondo – Coppa Italia di Fondo** (OMISSIS...)

#### **Art.10- Regolamento di gara**

Per quanto non espressamente contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le disposizioni del Regolamento di Gara, nonché quelle del vigente Codice delle Regate.

