



Regolamento Coastal Rowing

Approvato dal Consiglio Federale con deliberazione n.68 del 21 aprile 2018



DISPOSIZIONI E/O DEROGHE AL CODICE DI GARA

Traduzione Appendix 22 FISA, aggiornato Circ. n. 2 FISA 9 febbraio 2018

Le norme che si applicano alle Regate Internazionali, saranno applicate alle regate internazionali di Coastal Rowing e le norme applicate alle Regate di Campionato del Mondo saranno applicate alle Regate di Campionato del Mondo di Coastal Rowing, salvo quanto previsto nelle presenti disposizioni, approvate dal Consiglio FISA come deroghe alle norme.

1. Canottaggio, Barche, Regate (norma 1)

Una regata di Coastal Rowing è una regata in cui tutti i canottieri utilizzano barche di Coastal Rowing, così come definite nel presente regolamento, e dove il campo di gara è in mare aperto o su un bacino d'acque interne di grandi dimensioni, conformemente alle caratteristiche descritte in questo regolamento.

2. Applicazione (norma 2)

Il presente regolamento si applica alle Regate Internazionali e ai Campionati del Mondo di Coastal Rowing congiuntamente al FISA Rules of Racing.

3. Campionati del Mondo di Coastal Rowing (norma 4)

I Campionati del Mondo di Coastal Rowing si svolgono ogni anno.

4. Assegnazione dei Campionati del Mondo di Coastal Rowing (norma 6)

Di regola, con tre anni di anticipo, la Commissione FISA "Canottaggio per tutti" seleziona il candidato più adatto a ospitare i Campionati del Mondo di Coastal Rowing e lo propone al Consiglio per l'approvazione.

5. Diritto di partecipazione (norma 7)

Il Campionato del Mondo di Coastal Rowing è aperto esclusivamente agli equipaggi di club selezionati dalle proprie Federazioni.

6. Ammissibilità (norma 19)

Per competere in un Campionato del Mondo di Coastal Rowing, un canottiere deve essere socio di un club riconosciuto dalla federazione di appartenenza.

7. Impegno (norma 23)

I canottieri possono competere ai Campionati del Mondo di Coastal Rowing solo se hanno presentato il modello di impegno debitamente sottoscritto, ai sensi dell'art. 58 (Statuto FISA).

Ogni Team ufficiale deve presentare e sottoscrivere il modello di impegno alla FISA prima dell'accREDITAMENTO alla gara.

8. Categorie di età (norma 24)

Per il Coastal Rowing sono riconosciute dalla FISA le seguenti categorie di età:

- Senior



9. Ulteriori categorie (norma 25)

Fatta eccezione per le categorie di età, la FISA non riconosce ulteriori altre categorie per il Coastal Rowing.

10. Timonieri (norma 27)

Il peso minimo dei timonieri si applica anche al Coastal Rowing.

11. Classi di barca (norma 35)

Le seguenti classi di barca sono riconosciute dalla FISA per il Coastal Rowing:

- Singolo (C1x)
- Doppio (C2x)
- Quattro di coppia con timoniere (C4x +)
- Quattro di punta con timoniere (C4 +)

12. Classi d'imbarcazioni ai Campionati del Mondo di Coastal Rowing (norma 36)

I Campionati Mondiali di Coastal Rowing si articolano nelle seguenti gare:

- Uomini (M) C1x, C2x, C4x +
- Donne (W) C1x, C2x, C4x +

13. Costruzione di imbarcazioni per Coastal Rowing (norma 39)

13.1. Le imbarcazioni utilizzate in occasione delle Regate Internazionali di Coastal Rowing e dei Campionati del Mondo di Coastal Rowing devono soddisfare i seguenti requisiti:

- 13.1.1. lunghezza massima consentita fuori tutto;
- 13.1.2. peso minimo consentito dell'imbarcazione;
- 13.1.3. larghezza minima consentita dell'imbarcazione misurata nei seguenti due punti, tutte le misurazioni devono essere prese esternamente alla sezione di massima larghezza (baglio) fuori tutto:
 - a. larghezza fuori tutto (punto 1);
 - b. larghezza al punto secondario di misurazione del baglio che è situato a una specifica altezza dal punto più profondo dell'imbarcazione a quella sezione (punto 2).

La lunghezza massima consentita e il peso minimo consentito sono le seguenti:

	Lunghezza massima (m)	Peso minimo (kg)
C1x	6,00	35
C2x	7,50	60
C4+, C4x+	10,70	140

Non esiste una lunghezza minima per le barche da Coastal Rowing.



Le misure della larghezza minima consentita sono le seguenti:

	Larghezza fuori tutto (1)	Punto secondario misurazione del baglio	
		Punto di misura della altezza sul punto più profondo della barca	Larghezza al punto di misurazione (2)
C1x	0.75 m	0.19 m	0.55 m
C2x	1.00 m	0.23 m	0.70 m
C4+, C4x+	1.30 m	0.30 m	0.90 m

Nelle imbarcazioni da Coastal Rowing, tutti i vogatori devono essere seduti in linea lungo l'asse della barca e tutte le barche con timoniere devono essere progettate in modo che il timoniere debba stare seduto a poppa dei rematori.

In aggiunta ai requisiti di galleggiamento di cui alla norma d'applicazione 39 e nelle "Linee guida minime per la sicurezza nella pratica del canottaggio", le barche da Coastal Rowing devono essere costruite con tre (3) compartimenti a tenuta stagna. Questi compartimenti possono avere portelli stagni o chiusure (osteriggi) per l'accesso a questi vani.

Le imbarcazioni devono essere progettate e costruite in modo che gli scafi siano auto-vuotanti; per auto-vuotante si intende la rimozione automatica dell'acqua in seguito al movimento in avanti dell'imbarcazione attraverso vani speciali (ombrinali) o dal pavimento (coperta) del pozzetto con poppa aperta.

13.2 Imbarcazioni tradizionali da Coastal Rowing di diverso progetto

Il comitato organizzatore (COL) di una regata internazionale di Coastal Rowing può istituire gare separate per imbarcazioni di Coastal Rowing di progetto diverso dal tradizionale o può consentire a queste imbarcazioni di competere in gara con barche di altro progetto e, a discrezione del COL, ai fini della competizione può classificare singolarmente o meno ciascun tipo di imbarcazione di diverso progetto.

13.3. Requisiti per barche Coastal Rowing e dotazioni

Tutte le imbarcazioni devono soddisfare i requisiti di sicurezza stabiliti dalla FISA ed eventuali ulteriori requisiti specifici stabiliti da qualsiasi autorità nazionale, regionale e/o locale per la partecipazione alla regate di Coastal Rowing. In particolare:

13.3.1. le imbarcazioni devono rispettare gli standard minimi di galleggiamento stabiliti dalla FISA, sia con i compartimenti stagni richiesti o inserendo sacche o serbatoi di galleggiamento (in una regata internazionale di Coastal Rowing, dove il COL accetta iscrizioni di imbarcazioni tradizionali al di fuori del "FISA Flotation Guidelines", tali classi sono ammesse purché soddisfino tutti gli altri requisiti di sicurezza);

13.3.2. le imbarcazioni devono essere dotate di giubbotti di salvataggio per ciascun membro dell'equipaggio, di un tipo omologato che soddisfi gli standard internazionali riconosciuti. A bordo dell'imbarcazione i timonieri devono sempre indossare il giubbotto di salvataggio;

13.3.3. le imbarcazioni devono avere un anello di traino installato a prua a circa 100 mm sopra la linea di galleggiamento e dotato di una sagola galleggiante di 15 m. Sia l'anello di traino che la sagola devono essere sufficientemente resistenti



per consentire il traino sicuro della barca allagata con i membri dell'equipaggio a bordo in condizioni di mare mosso e vento forte. L'estremità libera della sagola deve essere a portata di mano di un vogatore allo scopo, se necessario, di poter essere lanciata a una barca di soccorso;

- 13.3.4. ogni zavorra deve essere fissata saldamente alla struttura dell'imbarcazione;
- 13.3.5. durante le gare di Coastal Rowing, per motivi di sicurezza ogni imbarcazione potrà trasportare apparecchiature radio o di tele-comunicazione come stabilito o richiesto per tali eventi dal COL o dalle altre autorità marittime;
- 13.3.6. a sua discrezione la Giuria potrà rifiutare l'autorizzazione alla discesa in acqua a una particolare imbarcazione o equipaggio o a partecipare alla regata se ritiene che l'imbarcazione è insicura.

13.4. Numeri delle barche

Tutte le imbarcazioni partecipanti ad una regata internazionale di Coastal Rowing prima di scendere in acqua devono essere registrate dal COL, sia per l'allenamento che la competizione, e sarà loro assegnato un numero della barca. Ogni imbarcazione deve mostrare il suo numero della barca su entrambi i lati della prua nel modo descritto di seguito a scopo d'identificazione e sicurezza.

La registrazione è responsabilità della federazione affiliata o del club a nome del quale viene iscritto l'equipaggio e dell'equipaggio stesso. In qualsiasi momento della regata può essere penalizzato ogni equipaggio che non registra la propria imbarcazione in conformità con il presente regolamento o che non mostri in modo adeguato il numero della barca.

I singoli numeri e/o lettere che compongono il numero della barca devono essere alti almeno 20 cm e devono essere in contrasto con quelli dello sfondo.

Nel Campionato del mondo di Coastal Rowing i numeri ...: non recepito.

13.5. Numeri di gara equipaggi

Alle gare in cui gli equipaggi utilizzano barche in comune, ogni equipaggio in gara sarà tenuto a mostrare un numero di gara dell'equipaggio oltre al numero della barca.

In un Campionato del mondo di Coastal Rowing i numeri di gara ...: non recepito.

Per le gare con arrivo sulla spiaggia che richiedono, a uno o più membri dell'equipaggio, di scendere dalla barca per tagliare la linea del traguardo a piedi, ogni membro dell'equipaggio deve tagliare il traguardo mostrando chiaramente il proprio numero di equipaggio sulla sua persona in modo che il giudice d'arrivo lo possa vedere.

14. Peso Imbarcazioni (norma 41)

Il peso minimo definito per le imbarcazioni utilizzate nelle Regate Internazionali e dei Campionati del mondo di Coastal Rowing è stabilito dalla disposizione 13.

15. Caratteristiche del percorso (norma 42)

Il percorso di una regata internazionale di Coastal Rowing deve fornire, per quanto possibile, giuste ed eque condizioni di gara per tutti gli equipaggi. Questo richiede una larghezza sufficiente della linea di partenza per consentire a tutti gli equipaggi in ogni gara di partire nello stesso momento (tranne nel caso in cui vi siano batterie preliminari,



nel qual caso tutti i team riceveranno un'adeguata comunicazione al momento dell'iscrizione.

Ove possibile, il COL deve tracciare il percorso in modo che l'andamento della gara e delle imbarcazioni concorrenti possa essere visto dagli spettatori a terra. Nella definizione del percorso il COL terrà conto del vento e della direzione delle onde, delle caratteristiche costiere e delle spiagge. Questo può comportare partenze e arrivi sulla spiaggia.

La lunghezza del percorso è prevista nella disposizione 16.

Il percorso può essere diritto, rettangolare, triangolare, da punto a punto o di altra forma idonea alla zona prescelta.

Per motivi di sicurezza il layout del percorso non deve permettere il transito d'imbarcazioni in direzioni opposte nello stesso specchio d'acqua.

Il percorso può essere ripetuto più di una volta. In linea di principio non ci potrà essere un punto di virata a meno di 1 km dalla partenza se l'angolo di virata è superiore a 45°.

Quando una gara richiede batterie preliminari separate, i percorsi utilizzati per le rispettive batterie possono essere diversi da una batteria alla successiva ma la distanza deve essere la stessa e nella giornata le condizioni di gara di ogni percorso devono essere simili.

15.1 Delimitazione del percorso

Il Regolamento di regata e le istruzioni fornite a tutti gli equipaggi al loro arrivo sul campo di regata devono comprendere un tracciato del percorso(i) che mostra la posizione di tutte le boe, insieme alla loro descrizione e posizione GPS. Il tracciato del percorso deve inoltre essere esposto anche presso la Commissione di Controllo. Ai fini della sicurezza, qualora siano usate boe per contrassegnare i punti di virata, il COL deve, ove possibile, usare boe indicatrici galleggianti piuttosto che boe di ormeggio e segnali fissi luminosi (fanali).

Il COL deve adottare tutte le precauzioni necessarie nella disposizione delle boe di percorso al fine di evitare qualsiasi rischio d'incaglio delle imbarcazioni in acque poco profonde, anche indicando chiaramente tali zone e posizionando boe di avvertimento nelle posizioni appropriate.

15.2 Linee di Partenza e Arrivo

La linea di partenza e il traguardo d'arrivo devono essere visivamente segnalati tramite l'allineamento di due punti di riferimento a terra o boe.

L'orientamento del traguardo di partenza o d'arrivo deve essere, in linea di principio, perpendicolare alla rotta che deve essere presa da o verso il punto di virata successiva o precedente.

Per tutte le gare, fatta eccezione per le gare a cronometro, la linea di partenza deve essere sufficientemente ampia da consentire a tutti gli equipaggi in gara di allinearsi e partire nello stesso momento.

Il traguardo d'arrivo può essere posizionato in acqua, oppure ove possibile, sulla spiaggia. Qualora l'arrivo sia previsto sulla spiaggia, il traguardo deve essere una linea d'arrivo o una bandiera situata in un determinato punto sulla spiaggia e un equipaggio termina la gara quando uno o più membri dell'equipaggio hanno attraversato la linea o toccato la bandiera come richiesto.



16. Lunghezza del percorso (norma 43)

- 16.1. Regate Internazionali di Coastal Rowing - Di principio la lunghezza del percorso non è specificata e questa può variare da regata a regata. Tuttavia, la lunghezza del percorso deve in ogni caso essere indicata nel Calendario FISA delle regate internazionali (norma 17) e deve essere notificata a tutti i partecipanti nel Regolamento di Regata. In caso di condizioni meteo avverse la lunghezza del percorso può essere modificata dal Presidente di giuria, in consultazione con il COL.
- 16.2. Campionati del Mondo di Coastal Rowing – Di principio la lunghezza del percorso deve essere compresa tra 6 km e 8 km e deve essere la stessa per uomini e donne. La lunghezza può variare a seconda dei fattori relativi alla sede dei campionati, tenendo conto della sicurezza, delle condizioni meteo favorevoli, del sistema di progressione alle finali, del posizionamento delle boe di percorso, della visibilità per gli spettatori e delle installazioni di partenza e arrivo. In caso di condizioni meteo avverse la distanza può essere modificata dal Presidente di giuria, in accordo con il Direttore di gara ed il COL.

17. Numero di corsie (Norma 44)

Le regate di Coastal Rowing normalmente non prevedono limiti al numero di equipaggi di ogni gara. Questo dipenderà dall'ampiezza della linea di partenza, dalla lunghezza del percorso e da tutte le considerazioni di sicurezza, ivi comprese le condizioni meteo e la disponibilità d'imbarcazioni di soccorso. Non ci saranno corsie delimitate. Nel caso vi sia un limite alla larghezza della linea di partenza, il COL deve indicare nel Regolamento di regata e nelle informazioni agli equipaggi il numero massimo d'imbarcazioni che è possibile disporre simultaneamente lungo la linea di partenza per ogni categoria.

18. Norme pubblicitarie FISA (norma di applicazione 50)

18.1 Identificazione sulla maglia da gara o equivalente

- 18.1.1. Per i Campionati del Mondo di Coastal Rowing e altre gare definite da FISA di Coastal Rowing, la FISA può richiedere ai canottieri di indossare indumenti speciali con identificazione FISA. Questo può assumere la forma di una pettorina o una t-shirt appositamente prodotta, che devono essere fornite da FISA, e deve essere indossata sotto o sopra la tenuta da gara.
- 18.1.2. Ogni membro dell'equipaggio deve inoltre mostrare sulla maglia da gara o equivalente il codice del paese a tre lettere e il proprio cognome (caratteri latini) nella seguente modalità e formato:

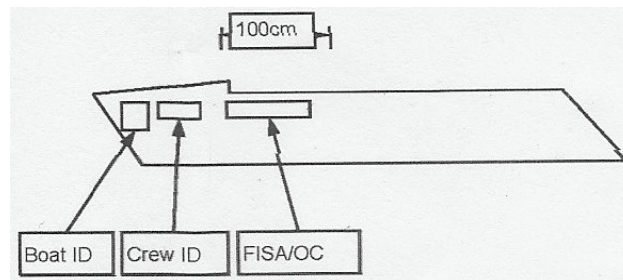
maglia da gara	font	altezza	larghezza	carattere	esempio
DAVANTI: Cognome (abbr.to)	Arial	50 mm	120-150 mm	maiuscolo	BATTEN
DAVANTI: Cognome (esteso)	Arial	50 mm	150 mm	minuscolo	Batten-Ball
DAVANTI: codice nazione	Arial	50 mm	60-100 mm	maiuscolo	GBR
DIETRO: codice nazione	Arial	100 mm	150 mm	maiuscolo	GBR

18.2. Identificazione sulla barca

18.2.1 Si applicano le seguenti disposizioni generali:

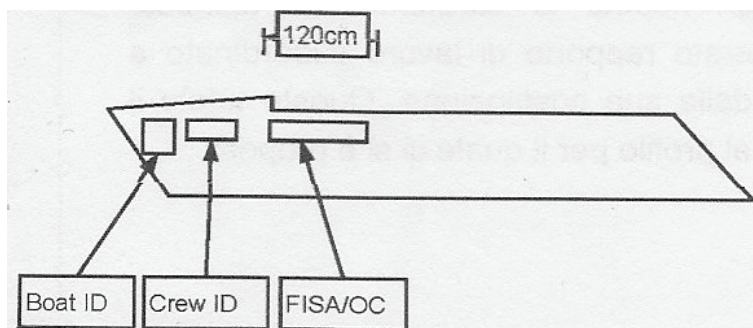
- a. Le identificazioni delle federazioni affiliate o dello sponsor del club possono apparire sulla barca tranne in quelle aree riservate al numero della barca e al numero d'identificazione dell'equipaggio e della FISA.
- b. Barche condivise – Al Campionato del mondo di Coastal Rowing e altre gare definite da FISA di Coastal Rowing, gli equipaggi che usano barche fornite dal COL (barche condivise) non avranno il diritto di apporre alcuna pubblicità o identificazione sulla barca.

18.2.2. Singoli e doppi Coastal



- a. Per i Campionati del mondo di Coastal Rowing e altre gare di Coastal Rowing definite da FISA, a ciascun lato dell'imbarcazione viene applicato il seguente ordine di identificazione e spazio pubblicitario.
 - i. il numero ufficiale di gara della barca sarà posizionato più vicino alla prua seguito dal numero di identificazione dell'equipaggio.
 - ii. il primo spazio di 100 cm da ogni lato, nella sezione della barca occupata dal/i vogatore/i, è riservato al logo FISA. L'identificazione della FISA non può essere superiore a 1.200 cmq di superficie e può apparire una volta su ogni lato. Lo spazio per l'identificazione non può superare gli 80 cm in lunghezza.
- b. Per le regate internazionali di Coastal Rowing, i primi 100 cm da ogni lato, nella sezione della barca occupata dal/i vogatore/i, è riservato allo sponsor del COL. L'identificazione non deve essere superiore a 1.200 cmq di superficie e può apparire una volta su ogni lato. Lo spazio per questa identificazione non può superare gli 80 cm di lunghezza.

18.2.3. Quadruplo e quattro con timoniere Coastal





- a. Per i Campionati del mondo di Coastal Rowing e altre gare di Coastal Rowing definite da FISA, a ciascun lato dell'imbarcazione viene applicato il seguente ordine di identificazione e spazio pubblicitario.
 - i. Il numero d'identificazione ufficiale della barca sarà posizionato il più vicino possibile alla prua seguito dal numero di identificazione dell'equipaggio.
 - ii. il primo spazio di 100 cm da ogni lato, nella sezione della barca occupata dai vogatori, è riservato al logo FISA. L'identificazione della FISA non può essere superiore a 1.600 cmq di superficie e può apparire una volta su ogni lato. Lo spazio per l'identificazione non può superare i 100 cm in lunghezza.
 - b. Nelle regate internazionali di Coastal Rowing lo spazio di 120 cm su ogni lato della barca dopo il numero ufficiale d'identificazione dell'imbarcazione e dell'equipaggio è riservato allo sponsor del COL. L'identificazione non deve essere superiore a 1600 cmq di superficie e può apparire una volta su ogni lato. Lo spazio per questa identificazione non può superare i 100 cm in lunghezza.
- 18.3 Identificazione sui numeri di prua
- 18.3.1. Per le regate Internazionali di Coastal Rowing l'identificazione dello sponsor del COL può apparire una volta nell'area intorno al numero di prua e la scritta non può essere superiore a 10 cm di altezza.
 - 18.3.2. Per i Campionati del Mondo di Coastal Rowing e altre regate di Coastal Rowing FISA, l'identificazione dello sponsor FISA può apparire una volta nell'area intorno al numero di prua e la scritta non può essere superiore a 10 cm di altezza.
- 18.4 Remi di coppia e di punta
- 18.4.1 Remi condivisi - Ai Campionati del mondo di Coastal Rowing e altre gare di Coastal Rowing definite da FISA, gli equipaggi che usano remi di coppia e di punta forniti dal COL non hanno il diritto di utilizzare lo spazio pubblicitario sui remi assegnato alle federazioni affiliate o al Club. Questo diritto sarà mantenuto dal proprietario dei remi.
 - 18.4.2 Colori delle pale - Sulle pale dei remi possono apparire soltanto i colori della federazione affiliata così come registrati in FISA, i colori del Club così come registrati dalla federazione di appartenenza o i colori dei remi condivisi come registrati in FISA.

19. Sicurezza - Principi generali (Norma 62)

19.1. Il Direttore di gara

Il COL nominerà un Direttore di gara esperto di Coastal Rowing e conoscitore dell'area di svolgimento della regata. Il Direttore di gara è responsabile di tutte le comunicazioni con l'autorità marittima locale e deve assicurare che tutti i requisiti di sicurezza, compresi i servizi di soccorso, siano disponibili prima dell'inizio della regata e che tutte le regole marittime locali e regolamenti siano rispettati. Il Direttore di gara opera in stretta collaborazione con il Presidente di giuria e partecipa alle decisioni in caso di avverse condizioni meteo. In caso di mancato accordo tra il Direttore di gara e il Presidente di giuria su una questione in materia di sicurezza, prevarrà la decisione del Presidente di giuria.

19.2. Meeting dei Capitani d'equipaggio

Prima dell'inizio della competizione, il COL convoca una riunione alla quale devono partecipare tutti i Team Managers, i timonieri e i Capitani di equipaggio. In questa riunione, il Direttore di gara spiegherà e fornirà a tutti i partecipanti tutte le



informazioni ragionevolmente necessarie per lo svolgimento sicuro della gara (incluse le regole marittime locali, i movimenti delle maree, le correnti, le topografie specifiche, i pericoli noti e le norme di sicurezza). Se ritenuto necessario, i timonieri e i capitani di equipaggio possono essere invitati a visionare il campo di gara su una lancia a motore del COL.

19.3 Obblighi dei canottieri

19.3.1 Obblighi generali

Tutti i vogatori e i timonieri devono:

- a. conoscere e rispettare le regole marittime locali, oltre che il Codice di gara FISA;
- b. indossare adeguati giubbotti di salvataggio oppure avere giubbotti di salvataggio a bordo per ogni concorrente, a portata di mano e pronto all'uso quando si è in acqua. I timonieri dovranno sempre indossare il giubbotto di salvataggio quando si trovano in acqua;
- c. conoscere il comportamento da seguire nel caso che la barca sia inondata o ribaltata e se la barca richiede di essere trainata.

19.3.2 Obblighi del Capitano di equipaggio

Secondo il diritto internazionale marittimo, tutti i natanti marittimi devono avere un responsabile per la sicurezza e la navigazione. Nel Coastal Rowing tale ruolo sarà rivestito da un membro dell'equipaggio che sarà designato come "Capitano dell'equipaggio".

Il nome del Capitano dell'equipaggio designato per ogni imbarcazione deve essere comunicato per iscritto al COL al momento dell'iscrizione) dell'equipaggio e prima che l'equipaggio scenda in acqua per la prima volta, sia per allenamento che per gareggiare. Tale comunicazione è sotto la responsabilità della federazione affiliata o del club in nome del quale l'equipaggio è iscritto. Nessun equipaggio può scendere in acqua se non ha comunicato il nome del Capitano.

Il Capitano dell'equipaggio è responsabile di quanto di seguito elencato.

Prima di ogni uscita:

- a. si assume la responsabilità di valutare i rischi e la capacità dell'equipaggio per far fronte alle condizioni prevalenti e alle previsioni;
- b. informarsi sulle condizioni meteo attuali e previste;
- c. registrare l'uscita presso la Commissione di controllo, indicandone la data e l'ora, la durata stimata e il percorso da intraprendere;
- d. verificare le condizioni della barca e dell'equipaggiamento di sicurezza a bordo.

Durante l'uscita:

- a. garantire che l'equipaggio rispetti tutte le norme di navigazione e sicurezza;
- b. richiedere che tutti i membri dell'equipaggio indossino i giubbotti di salvataggio se necessario;
- c. prendere le decisioni necessarie per la sicurezza dell'equipaggio in caso di peggioramento delle condizioni meteo;
- d. controllare eventuali variazioni delle condizioni meteo o delle correnti che possano pregiudicare la sicurezza dei membri dell'equipaggio.

Dopo l'uscita:

- a. informare la Commissione di controllo del rientro dell'equipaggio;
- b. compilare il registro segnando il rientro dell'equipaggio.



19.4 Speciali considerazioni sulla sicurezza nel Coastal Rowing

19.4.1 Regole generali di circolazione

Remare in mare all'esterno di canali e porti richiede una particolare attenzione alle condizioni, maree, correnti e in generale al traffico marittimo. Vogatori e timonieri devono acquisire familiarità con le regole di navigazione marittima internazionale e con le condizioni specifiche della zona.

Le misure di sicurezza e le norme locali devono essere rigorosamente applicate dal COL e dalla giuria e devono essere rigorosamente osservate dagli equipaggi.

19.4.2. Regole importanti per remare in mare

Le barche a remi non devono ostacolare il transito di:

- a. imbarcazioni che possono navigare in modo sicuro solo in un canale stretto o nella rotta di accesso ad un porto;
- b. imbarcazioni con propulsione a motore in rotta di traffico;
- c. navi con carichi pesanti.

19.4.3 Evitare le collisioni

Quando due barche a remi sono in rotta di potenziale collisione, entrambe le barche dovranno spostarsi a dritta per dare modo all'altra imbarcazione di passare. Per maggiore chiarezza, con il termine "dritta" si intende il lato sinistro dei vogatori seduti in barca (visto da prua).

19.5. Ridossi

I ridossi sono i porti e le baie dove le barche possono facilmente trovare rifugio in condizioni climatiche avverse e in cui i membri dell'equipaggio possono sbarcare in modo sicuro. Tali ridossi devono essere resi noti dal COL a tutti gli equipaggi come parte delle informazioni generali. I ridossi possono essere influenzati dalla marea, dal vento e dalle condizioni delle correnti. A secondo delle condizioni, un'area può essere considerata un ridosso solo a una certa ora del giorno, e potrebbe risultare pericolosa ed inaccessibile in altri momenti. Qualunque sia la rotta seguita dai vogatori, essi devono essere a conoscenza di tutte le possibilità di accesso ai ridossi in conformità con i limiti di navigazione imposte sulla loro imbarcazione.

19.6. Capovolgimento

Gli equipaggi dovranno regolarmente esercitarsi a provare il capovolgimento dell'imbarcazione e familiarizzare con tutte le procedure per garantirsi la sicurezza.

20. Sistema di progressione FISA (norma 67)

Il COL stabilisce il numero massimo di equipaggi che possono essere disposti contemporaneamente lungo la linea di partenza in conformità alla disposizione 17. Qualora il numero degli equipaggi che partecipano a una gara superi il numero di posti disponibili sulla linea di partenza, deve essere adottato un sistema di batterie. In tal caso, il numero di equipaggi che passa al turno successivo di ogni batteria è costituito dal numero di posti disponibili sulla linea di partenza diviso per il numero di batterie necessarie.

Il numero degli equipaggi in ogni batteria deve essere il più possibile uniforme e da ciascuna batteria passerà lo stesso numero di equipaggi al turno successivo.

Se una gara ha un numero d'iscritti inferiori al numero di posti sulla linea di partenza, ci sarà una finale diretta senza fasi preliminari per quella gara.



Il COL nel caso di regate internazionali di Coastal Rowing, la FISA nel caso di Campionati del Mondo di Coastal Rowing e gare di Coastal Rowing definite da FISA, può stabilire un limite al numero di imbarcazioni per ogni batteria e/o il numero di barche che devono passare alla finale. In linea di massima il numero minimo di barche in finale dovrebbe essere di otto (8) in qualsiasi gara e il massimo sarà pari al numero d'imbarcazioni disponibili o allo spazio disponibile. Tali informazioni devono essere incluse nel Regolamento di regata e devono essere fornite a tutti equipaggi prima della regata.

21. Il sorteggio e la determinazione delle corsie (norma 68)

Quando è richiesto un sistema di batterie eliminatorie, si svolgerà un sorteggio per il primo turno durante l'incontro con i Capitani degli equipaggi il giorno precedente allo svolgimento della prima batteria, o anche prima se necessario. L'estrazione consentirà di stabilire quali equipaggi partecipano a quali batterie. Non ci saranno corsie assegnate.

Tuttavia, per la partenza dalla spiaggia dove la linea della partenza non è perpendicolare alla prima boa di virata, le posizioni di partenza degli equipaggi saranno assegnate come segue:

- 21.1. con sorteggio, supervisionato dalla giuria; oppure
- 21.2. nel caso in cui vi sia stato un turno preliminare i posti saranno assegnati in base alla graduatoria degli equipaggi nel turno preliminare, con gli equipaggi meglio classificati dalla parte più vicina alla prima boa di virata; oppure
- 21.3. se è prevista una preselezione degli equipaggi al per il Campionato del mondo di Coastal Rowing, ai migliori equipaggi selezionati come teste di serie saranno assegnate, solo nella prima fase di gara, le posizioni di partenza dalla parte più vicina alla prima boa di virata.

22. Condizioni meteo avverse (norma 71)

In caso di avverse condizioni meteo, o altre situazioni che precludano la sicurezza dei vogatori, delle attrezzature e degli ufficiali di gara in acqua o l'equità del percorso, il Presidente di giuria, insieme con il Direttore di gara e il Comitato organizzatore, può decidere in merito alla modifica del percorso, un eventuale ritardo, rinvio o annullamento delle gare.

Questo potrà determinare la riduzione del numero massimo d'imbarcazioni in gara. Se ai sensi della presente disposizione si ridurrà il numero delle barche in gara, il Presidente di giuria può utilizzare la classifica delle batterie preliminari per selezionare i concorrenti o, se non vi sono state batterie preliminari, la graduatoria degli equipaggi rilasciata dalla Federazione affiliata.

23. Alla partenza (norma 73)

Non vi sarà alcuna zona di partenza nelle gare di Coastal Rowing. Gli equipaggi sono responsabili della propria attrezzatura. In caso di avaria.

Gli equipaggi devono trovarsi in zona di partenza due minuti prima dell'orario di partenza programmato. Lo Starter può far partire la gara senza aspettare gli assenti.



24. La procedura di partenza (norma 74)

24.1 La partenza (non ancorata)

Ogni imbarcazione sarà libera di trovare la propria posizione sulla linea di partenza ma è responsabilità di ogni equipaggio assicurarsi di non interferire con altre barche. Quando si verificano o stanno per verificarsi tali interferenze, ogni equipaggio deve intraprendere le opportune azioni per evitarlo ma deve comunque seguire le istruzioni dello Starter o del Giudice di percorso.

Lo Starter può essere assistito da altri giudici sotto la sua autorità. La posizione dello Starter deve essere in linea di principio a circa 50-100 metri dietro la linea di partenza e deve essere tale che lo Starter abbia una chiara visione di tutte le imbarcazioni e i segnali di partenza devono essere chiaramente visibili a tutti gli equipaggi in partenza. Lo Starter deve indossare una giacca che lo distingua chiaramente.

Ci sarà un Giudice alla partenza che sarà posizionato esattamente sulla linea di partenza. Il Giudice alla partenza sarà responsabile dell'individuazione di eventuali imbarcazioni che si trovano oltre la linea nel momento in cui viene dato il segnale di partenza. Egli comunica immediatamente allo Starter e al Giudice di percorso la sua decisione in merito e gli equipaggi in difetto sono avvisati come da disposizione 25.

La procedura di partenza è la seguente:

- 24.1.1. Sarà responsabilità di ogni equipaggio garantire che nessuna parte dell'imbarcazione oltrepassi la linea di partenza al momento del segnale e il Giudice alla partenza non è tenuto a dare alcuna istruzione agli equipaggi a questo proposito prima che sia dato il segnale di partenza. Gli equipaggi in zona di partenza devono sempre seguire attentamente le istruzioni dello Starter o del Giudice di percorso. Tutti gli equipaggi che non seguono le istruzioni impartite possono essere penalizzati. Dopo aver dato i segnali dei 3 minuti, 2 minuti e 1 minuto rispettivamente come previsto ai punti 24.1.2, 24.1.5, 24.1.6 di questa disposizione, lo Starter può far partire la gara al momento stabilito, indipendentemente dalla posizione di ciascun equipaggio.
- 24.1.2. Tre minuti prima della partenza, lo Starter deve simultaneamente:
 - issare tre sfere sovrapposte (ogni sfera deve essere rossa con una croce bianca sopra, essere ben visibile dalla linea di partenza e non deve essere inferiore a 50 cm di diametro); e,
 - dare 3 chiari, brevi segnali con la sirena.
- 24.1.3. Tutte le imbarcazioni dovranno rimanere nelle vicinanze della linea di partenza. Allo scadere dei 3 minuti si può dare la partenza, anche se alcune barche non hanno raggiunto la posizione di partenza.
- 24.1.4. Ogni equipaggio deve essere consapevole del tempo che manca alla partenza. E' responsabilità degli equipaggi essere vicini alla linea di partenza al momento d'inizio della gara e di non provocare una falsa partenza. Non saranno date istruzioni agli equipaggi in merito all'allineamento a meno che il Giudice alla partenza ritenga che vi siano troppe barche oltre la linea di partenza e che la gara non possa iniziare in modo sicuro ed equo.
- 24.1.5. Due minuti prima della partenza, lo Starter deve simultaneamente:
 - ammainare una sfera (due restano esposte); e
 - dare 2 chiari, brevi segnali con la sirena.

24.1.6. Un minuto prima della partenza, lo Starter deve simultaneamente:

- ammainare una sfera (una resta esposta); e
- dare 1 chiaro, breve segnale con la sirena.










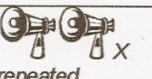
24.1.7. Al momento della partenza, lo Starter simultaneamente:

- ammaina l'ultima sfera; e
- da un lungo segnale con la sirena.

La sfera deve essere ammainata esattamente 3 minuti dopo l'inizio della sequenza di partenza.

La partenza ufficiale della gara sarà riferita al momento d'inizio della discesa della sfera.

Tabella riassuntiva della sequenza di partenza (non ancorata)

Time	Visual signals	Audio signals
-3 minutes	 3 balls (red with white cross)	 3 short blasts of hooter
-2 minutes	 2 balls (red with white cross)	 2 short blasts of hooter
-1 minutes	 1 balls (red with white cross)	 1 short blasts of hooter
START	 drops	 LONG
Mass false start	 Waving	 <i>repeated</i>

24.1.8. Al momento fissato per la partenza se il Giudice alla partenza ritiene che molti equipaggi si trovino oltre la linea di partenza, o se lo Starter riscontri che molti equipaggi siano in ritardo alla partenza per motivi indipendenti dalla loro volontà, a sua discrezione lo Starter può ritardare la partenza. In alternativa si può iniziare la gara all'orario prestabilito e, se del caso, assegnare le penalità come previsto da queste disposizioni e norme.

24.2 La partenza (dalla spiaggia)

24.2.1. Le imbarcazioni devono essere allineate sulla spiaggia vicino al bagnasciuga. Se ai sensi della disposizione 21, è stata assegnata la posizione di partenza, le imbarcazioni dovranno allinearsi e partire rispettando tali posizioni.

24.2.2. Assistenti - Ci saranno fino a due assistenti per barca. Gli assistenti devono, in linea di massima, essere forniti dai team e riconosciuti come membri ufficiali di supporto all'equipaggio. Il ruolo dell'assistente è di essere a supporto all'equipaggio nella partenza e arrivo da e verso la spiaggia. Gli assistenti di ogni equipaggio devono indossare uniformi uguali, ai sensi delle norme, e di un colore diverso dall'equipaggio (in alternativa possono indossare una pettorina colorata). In condizioni più difficili e a discrezione del Presidente di giuria, il numero degli assistenti può essere aumentato. Non possono, in nessun caso, salire sull'imbarcazione ma possono aiutare l'equipaggio in qualsiasi altro modo, incluso il fissaggio del timone, ecc.



Quando la barca ritorna alla spiaggia, possono "afferrare" la barca per rallentarne l'abbrivio quando raggiunge la spiaggia e un membro dell'equipaggio sbarca per correre verso il traguardo.

Gli assistenti devono attenersi scrupolosamente alle indicazioni degli ufficiali di gara e rispettare sempre il Codice di gara.

Aiuteranno gli equipaggi a mantenere la posizione della barca affinché i membri dell'equipaggio possano imbarcarsi e partire. Gli assistenti non devono imbarcarsi e possono muoversi, al massimo, fino a quando l'acqua non superi l'altezza della spalla mentre stanno in acqua.

- 24.2.3. Quando lo Starter invita gli equipaggi a mettere le imbarcazioni in acqua (segue 24.3.3) e dovranno tenere le loro barche circa 8 m oltre il bagnasciuga. In una normale partenza dalla spiaggia tutti gli equipaggi dovranno essere in piedi in acqua accanto alla loro imbarcazione e potranno imbarcarsi solo dopo che sia stato dato il segnale di partenza.
- 24.2.4. Lo Starter darà l'ordine di prepararsi agli equipaggi e portare le loro imbarcazioni in linea. Il Giudice alla partenza sarà l'unico a giudicare se le barche sono allineate. Se è prevista una partenza con rincorsa un componente dell'equipaggio sarà nominato "corridore". I corridori partiranno dietro una linea di partenza situata sulla spiaggia e quanto viene dato il segnale di partenza devono correre alla loro imbarcazione e unirsi agli altri componenti dell'equipaggio.
- 24.2.5. I restanti membri dell'equipaggio devono tenere le loro barche, restandogli vicini in acqua, e possono iniziare a salire a bordo solo dopo il segnale di partenza. A discrezione dello Starter, è possibile utilizzare gli assistenti per il Solo e per le altre barche.
- 24.2.6. È responsabilità di ciascun equipaggio assicurarsi di non interferire con altre imbarcazioni. Qualora si verifichi o stia per verificarsi tale interferenza, ogni equipaggio deve adottare opportune misure per evitarle ma deve comunque seguire le istruzioni dello Starter o del Giudice di percorso, ogni volta che vengono impartite. Un equipaggio che causa interferenze può essere penalizzato dallo Starter o dal Giudice di percorso.
- 24.3. La procedura di partenza (dalla spiaggia)

Lo Starter può essere assistito da altri giudici sotto la sua autorità. La posizione dello Starter deve essere tale da avere una chiara visione della linea di partenza (in caso di partenza con rincorsa) e di tutte le imbarcazioni e i segnali di partenza devono essere chiaramente visibili a tutti gli equipaggi in partenza. Lo Starter deve indossare una giacca che lo distingue chiaramente.

Lo Starter deve informare gli equipaggi quando mancano 5 minuti, 4 minuti e 3 minuti all'inizio della gara.

Ci sarà un Giudice alla partenza che sarà posizionato in modo tale da poter svolgere in maniera appropriata i suoi compiti. In caso di partenza con rincorsa, il Presidente di giuria può destinare allo scopo due Giudici alla partenza.

Il Giudice alla partenza è responsabile dell'identificazione di qualsiasi "corridore" che attraversi la linea di partenza prima che il segnale sia dato (nel caso di partenza



con rincorsa) e di ogni equipaggio i cui componenti inizino a salire a bordo della loro imbarcazione prima che sia dato il segnale.

La procedura di partenza dalla spiaggia è la seguente:

- 24.3.1. Gli equipaggi devono avere le loro posizioni di partenza (e nel caso di rincorsa, gli atleti designati corridori devono essere sulla linea di partenza) e sotto il controllo dello Starter 2 minuti prima dell'orario di partenza della loro gara.
- 24.3.2. Lo Starter può penalizzare un equipaggio che arriva in ritardo e può iniziare la gara senza aspettare gli assenti.
- 24.3.3. Quando mancano 2 minuti alla partenza, lo Starter annuncerà "due minuti!". Successivamente, in qualsiasi momento, lo Starter chiederà agli equipaggi di posizionare le loro barche, dicendo "Portarsi in acqua". Dato l'ordine, gli equipaggi devono essere pronti e lo Starter può dare la partenza in qualsiasi momento.
- 24.3.4. Al momento della partenza, lo Starter darà il segnale di partenza da una posizione ben visibile, abbassando con un movimento laterale la bandiera di partenza alzata, contemporaneamente a un lungo segnale con la sirena. L'inizio ufficiale della gara sarà il momento in cui la bandiera di partenza inizia a essere abbassata.

24.4 Ritardo della partenza

Quando per qualunque motivo la partenza di qualche specifica classe d'imbarcazioni viene ritardata, lo Starter informerà gli equipaggi coinvolti del ritardo. Qualora l'intera gara venga ritardata lo Starter deve ammainare tutti i segnali e ricominciare la procedura del conto alla rovescia dai 3 minuti, dopo averlo annunciato agli equipaggi in attesa.

25. Falsa partenza (norma 75)

Partenza non ancorata - Un equipaggio commette una falsa partenza quando una parte del suo equipaggio, imbarcazione o attrezzatura è oltre la linea di partenza al momento che viene dato il segnale di partenza.

Partenza dalla spiaggia – Un equipaggio commette una falsa partenza se, in caso di partenza con rincorsa, il componente dell'equipaggio nominato corridore attraversa la linea di partenza prima che sia dato il segnale e in tutti i casi se un membro dell'equipaggio inizia a salire in barca prima che sia dato il segnale.

Il Giudice alla partenza sarà l'unico a giudicare una falsa partenza.

25.1 Conseguenze di una falsa partenza

25.1.1 Falsa partenza individuale

- a. Partenza non ancorata - Sarà consentito di continuare la gara a un equipaggio che commette una falsa partenza ma deve essere assegnata una penalità di tempo di 2 minuti. Quando le condizioni lo consentono può essere sollevata una sola sfera per indicare che uno o più equipaggi hanno ricevuto una penalità per falsa partenza.
- b. Partenza dalla spiaggia – Quando si commette una falsa partenza, sia essa di un corridore oppure di un membro dell'equipaggio, il Giudice alla partenza deve fermare la gara e notificare l'infrazione all'equipaggio, informandone lo Starter. Nella ripresa della gara, lo Starter dovrà assegnare una penalità di 10 secondi all'equipaggio e per questo motivo l'equipaggio dovrà aspettare 10 secondi prima di partire una volta dato il segnale di inizio gara.



Lo Starter dovrà segnalare a voce e con la bandiera quando i 10 secondi sono trascorsi e l'equipaggio può iniziare la gara.

L'equipaggio che provoca 2 false partenze nella stessa gara in una partenza dalla spiaggia sarà messo fuori gara dallo Starter.

25.1.2 Falsa partenza multipla

Se in una gara il Giudice alla partenza segnala che un certo numero d'imbarcazioni hanno commesso una falsa partenza, lo Starter può decidere di fermare la gara e dare una nuova partenza oppure consentire che la gara prosegua assegnando penalità a tutte le imbarcazioni in questione. Se lo Starter deciderà di fermare la gara, dovrà segnalarlo issando una bandiera rossa e dando ripetutamente brevi segnali con la sirena. In caso di falsa partenza di massa causata da condizioni atmosferiche o altri fattori esterni, se il Giudice alla partenza ritiene che la partenza sia stata equa, lo Starter può consentire di continuare la gara con o senza penalità per i singoli equipaggi.

26. Responsabilità dei canottieri (norma 77)

Tutti gli equipaggi dovranno competere secondo le norme. Può essere penalizzato un equipaggio se non rispetta le regole, oppure ostacola o interferisce con un'altra barca o così ne trae vantaggio.

Un equipaggio che, per qualsiasi ragione, non completi l'intero percorso stabilito dal COL e in particolare non transiti intorno a tutte o a qualsiasi delle boe di virata, al termine della gara deve dichiararlo al Giudice di arrivo o altro giudice o al COL. Il risultato di questo equipaggio sarà indicato come DNF.

27. Interferenza (norma 78)

Un equipaggio provoca interferenza a un altro equipaggio se cambia rotta per impedire a un altro equipaggio di passare, se non cede acqua o causa una grave collisione con un altro equipaggio non cedendo il passaggio, quando richiesto da questo regolamento,

27.1 Grave collisione

Un equipaggio provoca una grave collisione quando si verifica una o più delle seguenti condizioni:

- danno a una imbarcazione;
- lesione personale;
- spingere un'altra barca fuori dal campo di regata o costringerla a saltare un giro di boa;
- vogatore colpito dalle pale di un'altra imbarcazione.

Nel caso di un reclamo in seguito a una grave collisione, il Giudice di percorso deciderà di chi è la colpa e potrà imporre una penalità di 60 secondi all'equipaggio responsabile. Una Red Card può essere assegnata in caso di palese disprezzo per la sicurezza degli altri vogatori.

27.2 Regole per dare acqua

Quando tre o più imbarcazioni si trovano sulla stessa linea e un timoniere ritenga ragionevolmente che non ci sia abbastanza spazio tra la sua imbarcazione e le altre, il timoniere può chiamare con il suo numero di barca uno degli altri equipaggi e dire: "(Barca numero...!)" - "Attenzione!" - "Dare acqua", e l'imbarcazione chiamata dovrà



modificare la sua rotta a sufficienza per lasciare abbastanza spazio o potrà essere sanzionata dal Giudice di percorso.

Nessuna barca/e può deliberatamente o meno causare interferenze a un'altra barca che si trovi in rotta verso una boa di virata o altro segnale lungo il percorso.

Se due o più equipaggi collaborano per causare uno svantaggio a un altro equipaggio/i o per aiutare un altro equipaggio/i, tutti gli equipaggi di quel/i Club o Federazione/i affiliate coinvolti nell'azione di cooperazione possono essere squalificati.

27.3. Sorpasso

E' responsabilità dell'equipaggio che sorpassa un altro equipaggio evitare una grave collisione con l'equipaggio sorpassato; l'equipaggio che viene sorpassato non deve ostacolare la rotta dell'equipaggio che sorpassa.

Se un equipaggio sorpassato ostacola o causa grave collisione con l'equipaggio che sorpassa cambiando la sua rotta o in qualsiasi altro modo, il Giudice di percorso può penalizzare l'equipaggio che causa impedimento o o grave collisione assegnando una penalità di tempo di 60 secondi, oppure può mettere fuori gara l'equipaggio o prendere altre misure appropriate ai sensi delle norme.

27.4 Giro di boa

Al giro di boa gli equipaggi dovrebbero evitare gravi collisioni con altri equipaggi e osservare le regole del sorpasso.

Gli equipaggi sono responsabili della propria virata e devono seguire le indicazioni date dai Giudici di percorso e dei Giudici di boa.

Al fine di essere classificati nell'ordine di arrivo finale della gara, tutti gli equipaggi devono virare intorno a tutte le boe e devono completare l'intero percorso come stabilito dal COL.

28. Arrivo della gara (norma 80)

Un equipaggio ha terminato la gara quando la prua della sua barca ha raggiunto il traguardo tra le due boe. Tutti i membri dell'equipaggio devono iniziare e finire il percorso. Quando è previsto l'arrivo sulla spiaggia, un equipaggio ha terminato il percorso quando uno o più membri dell'equipaggio hanno raggiunto la linea o toccato la bandiera sulla spiaggia come richiesto. Per le gare con arrivo sulla spiaggia tutti i membri dell'equipaggio devono partire e arrivare in spiaggia.

Un equipaggio che contravviene a queste prescrizioni non sarà classificato nel percorso e figurerà DNF nei risultati.

29. Pari merito (norma 81)

Quando l'ordine di arrivo fra due o più equipaggi è troppo ravvicinato per determinarne la differenza, deve essere dichiarato un risultato di "pari merito" tra gli equipaggi coinvolti. Se si verifica un pari merito, si seguono le seguenti procedure:

29.1. nelle fasi eliminatorie, se si verifica un pari merito tra equipaggi e se solo uno degli equipaggi può accedere al turno successivo, a condizione che ci siano imbarcazioni disponibili a questo scopo, devono passare al turno successivo tutti gli equipaggi coinvolti nel pari merito. Se non ci sono sufficienti imbarcazioni disponibili allora il Presidente di giuria e il Direttore di gara, alla presenza dei Capitani degli equipaggi interessati, effettueranno un sorteggio tra gli equipaggi coinvolti nel pari merito per determinare quale di questi equipaggi verrà ammesso, fino a raggiungere il numero di barche disponibili per questo scopo.



29.2. in una finale, in caso di pari merito tra equipaggi, sarà riportato nella classifica finale un pari merito e la posizione successiva in classifica sarà lasciata vuota. Se questo piazzamento è per una posizione da medaglia il COL deve fornire le medaglie aggiuntive.

30. Presidente di giuria (norma 91)

Il Presidente di giuria assegnerà gli incarichi a ciascun membro della giuria e supervisionerà le loro attività. Assume la Presidenza nelle riunioni e garantisce un adeguato coordinamento con il COL e soprattutto con il Direttore di gara.

31. Composizione della giuria (norma 92)

In linea di principio, la giuria è composta da persone che svolgono i seguenti incarichi:

- Il Presidente di giuria
- lo Starter
- il Giudice alla Partenza
- il Giudice di percorso
- il Giudice di boa (nei punti chiave)
- i Giudici d'arrivo, uno dei quali sarà il Responsabile (Senior)
- i componenti la Commissione di controllo, uno dei quali sarà il Responsabile (Senior).

Nelle gare con un elevato numero di equipaggi possono essere previsti due Giudici di percorso. Uno sarà nominato Giudice di percorso senior.

Il Giudice di registrazione monitorerà la progressione degli equipaggi sul percorso e registrerà in tempo reale le penalità assegnate dai Giudici di percorso da ogni Giudice di boa.

Il Giudice di registrazione può assegnare adeguate penalità agli equipaggi che non completano il percorso.

Il Presidente di giuria, lo Starter, il Giudice alla partenza, il Giudice di percorso, il Giudice di boa, il Giudice di registrazione, il Responsabile dei Giudici d'arrivo e il Responsabile della Commissione di controllo devono essere titolari di Licenza Internazionale.

Regate Internazionali di Coastal Rowing – La giuria è nominata dal COL.

Campionati del Mondo di Coastal Rowing – La giuria è nominata e supervisionata dalla Commissione Arbitrale FISA.

32. Sanzioni (norma 72)

La giuria stabilirà le sanzioni ritenute appropriate in caso di violazione delle norme. Le sanzioni comminabili dalla giuria sono:

- richiamo;
- penalità di tempo;
- Yellow card (da applicare alla fase di gara successiva a quella in cui l'equipaggio compete – un equipaggio sanzionato con due Yellow card nella stessa fase di gara riceverà una Red card e verrà escluso da quella gara);
- retrocessione dove espressamente previsto in queste norme;



- Red card (fuori gara, esclusione da tutte le fasi della gara in questione);
- squalifica (da tutte le gare della manifestazione).

Il Giudice di percorso può altresì disporre che un equipaggio che abbia subito interferenza sia autorizzato a procedere al successivo turno di una gara (se previsto) se egli ritiene che, se non fosse stato per l'interferenza, l'equipaggio vi avrebbe avuto accesso lo stesso.

33. Obiezioni (norma 82)

L'equipaggio, ritenendo il suo percorso non regolare, può sollevare obiezione al Giudice di percorso immediatamente a fine gara e prima di lasciare l'area del traguardo segnalandola con un braccio alzato di un membro dell'equipaggio.

34. Reclamo (norma 83)

Un equipaggio/i la cui obiezione sia stata respinta o che sia stato svantaggiato dall'accettazione di un'obiezione o un equipaggio che sia stato squalificato o messo fuori gara o classificato DNS o DNF, così come gli equipaggi che contestano i risultati pubblicati, possono presentare un reclamo scritto al Presidente di giuria non più tardi di un'ora dopo che il Giudice di percorso si è pronunciato in merito all'obiezione o, nel caso di contestazione dei risultati pubblicati, non più tardi di un'ora dopo la loro pubblicazione. Il reclamo deve essere accompagnato da un deposito di EUR 100 o equivalente, che sarà rimborsato se il reclamo o un appello successivo saranno accolti.

Il Consiglio di giuria deciderà se il reclamo era giustificato. Prenderà la sua decisione prima del successivo turno eliminatorio della gara in questione e, in ogni caso, non oltre due ore dopo l'ultima gara della giornata.

In caso di reclamo conseguente un'obiezione, riguardante la finale di una gara, la cerimonia di premiazione di questa gara non verrà rinviata. Se la successiva decisione del Consiglio di giuria cambia il risultato finale della gara, il risultato ufficiale sarà modificato di conseguenza e, se sono coinvolti piazzamenti da medaglia, sarà necessario procedere nuovamente alla premiazione in conformità della decisione.

35. L'esito del reclamo (norma 84)

Il Consiglio di giuria decide sui reclami e sulle misure derivanti dalla propria decisione, includendo:

- richiamo;
- penalità di tempo;
- Yellow card (da applicare alla fase di gara successiva in cui l'equipaggio compete – un equipaggio sanzionato con due Yellow card nella stessa fase di gara riceverà una Red card e verrà escluso da quella gara);
- retrocessione dove espressamente previsto in queste norme;
- Red card (fuori gara, esclusione da tutte le fasi della gara in questione);
- squalifica (da tutte le gare della regata).

Dopo l'applicazione dell'appropriata penalità il Consiglio di giuria può anche decidere ogni altra misura disponibile per ristabilire le opportunità di un equipaggio che è stato svantaggiato e laddove appropriato, in caso di batterie eliminatorie, anche consentendo all'equipaggio interessato di essere ammesso alla successiva fase di gara se il Consiglio



di giuria ritiene che, se non fosse stato per l'interferenza, l'equipaggio vi avrebbe avuto accesso lo stesso.

36. Ricorsi (norma 85)

Il Comitato Esecutivo designa i suoi rappresentanti che compongono il Comitato Ricorsi.

Un ricorso contro una decisione del Consiglio di giuria può essere fatta solo da un equipaggio la cui obiezione accettata sia stata ribaltata dal Consiglio di giuria o il cui reclamo contro i risultati pubblicati sia stato respinto dal Consiglio di giuria. Il ricorso deve essere presentato in forma scritta al Comitato per i ricorsi lo stesso giorno della decisione oggetto del ricorso. La decisione sarà presa prima della fase successiva della gara in questione.

Se la decisione del Comitato Ricorsi cambia il risultato finale della gara allora il risultato ufficiale deve essere modificato di conseguenza e, se sono coinvolti piazzamenti da medaglia, sarà necessario procedere nuovamente alla premiazione in conformità della decisione.

Ai Campionati del mondo di Coastal Rowing ... : non recepito

In base a questa norma le decisioni del Comitato Ricorsi sono definitive.

37. Casi eccezionali (norma 87)

Regate Internazionali e Campionati del Mondo di Coastal Rowing – Qualora sia necessario prendere decisioni in casi eccezionali, il Presidente di giuria nomina e presiede un organismo incaricato di prendere queste decisioni.

38. Commissione di Controllo (norma 95)

In aggiunta alle altre funzioni, la Commissione di Controllo in occasione di eventi di Coastal Rowing controlla la corretta visualizzazione dei numeri di registrazione delle barche e che i numeri che devono essere indossati dai membri dell'equipaggio siano correttamente leggibili e deve registrare i dati come previsto dalla disposizione 13.

39. Lo Starter e il Giudice alla partenza (norma 96)

Lo Starter e il Giudice alla Partenza devono garantire che sia seguita la corretta procedura di partenza.

Non vi sarà l'Allineatore. Fatta eccezione per una partenza dalla spiaggia, il Giudice alla partenza non è tenuto a dare istruzioni ad alcun equipaggio in relazione all'allineamento di partenza. E' di completa responsabilità degli equipaggi non trovarsi oltre la linea di partenza nel momento in cui il segnale di partenza viene dato.

40. Il Giudice di percorso (norma 97)

Il Presidente di giuria, di concerto con il Direttore di gara, decide il numero di Giudici di percorso necessari a supervisionare ogni gara. Qualora vi sia più di un Giudice di percorso, ogni arbitro deve avere lo stesso rango nelle rispettive aree di responsabilità.

Il Giudice di percorso deve garantire il corretto svolgimento della gara e la sicurezza dei canottieri. In particolare egli osserverà se un equipaggio si avvantaggia o subisca



svantaggio nei confronti dei suoi avversari o per fattori esterni e assegnerà le appropriate penalità agli equipaggi in difetto. Il Giudice di percorso non deve dare alcuna indicazione di direzione agli equipaggi. Tuttavia si adopererà affinché siano evitati incidenti.

Tutte le imbarcazioni operanti per i Giudici di Percorso saranno dotate di bandiera di segnalazione o segnale per distinguerle dagli altri natanti.

Se necessario, il Giudice di percorso può imporre penalità durante la gara. Può anche fermare la gara, imporre le necessarie penalità e ordinare la ripartenza della gara stessa sia dalla partenza che da altra posizione sia immediatamente che più tardi. In tale caso egli deciderà il nuovo orario di partenza in consultazione con il Presidente di giuria e informerà gli equipaggi interessati.

Laddove il Giudice di percorso abbia seri dubbi che l'impedimento abbia compromesso il risultato della gara, o che l'effetto dell'impedimento non sia stato significativo, egli può evitare di prendere decisioni o prendere quelle che si adattino alle circostanze

Il Giudice di percorso può anche consentire che la gara continui e imporre penalità dopo che il percorso è terminato. Tuttavia, di regola, se un equipaggio è stato sanzionato con una penalità di tempo il Giudice di percorso dovrà avvisare l'equipaggio nel momento in cui la penalità è erogata dicendo: “(Numero della barca!)” – “(motivo della penalità!)” – penalità di tempo (60 secondi)!”.

41. Giudici d'arrivo (norma 98)

I Giudici d'arrivo determinano l'ordine nel quale le prue delle imbarcazioni raggiungono la linea di arrivo.

Nel caso di arrivo sulla spiaggia determinano l'ordine nel quale il/i vogatori designati raggiungono la linea di arrivo o toccano la bandiera se richiesto.

Accerteranno che la gara sia regolare. Saranno responsabili di omologare i risultati.

42. Salute dei vogatori (norma 99)

Ogni vogatore sarà responsabile della propria salute e forma fisica. Per i vogatori Coastal è responsabilità personale sottoporsi a un controllo sanitario pre-gara che includa un questionario, un esame fisico annuale e un ECG secondo le procedure raccomandate dal CIO. I vogatori Coastal debbono essere pronti a presentare una dichiarazione scritta che attesti che il controllo è stato fatto, firmata da un medico.



Norma di applicazione FIC al Regolamento Coastal Rowing

1. *Come da Norma di applicazione 2 della FIC “I riferimenti normativi relativi all’autorità e giurisdizione sul territorio nazionale sono quelli previsti dalle Carte Federali FIC.”*
2. *Vige l’obbligo della maggiore età per il capitano di equipaggio, necessario per ragioni di sicurezza.*
3. *Il Codice di gara prevede, a proposito delle categorie d’età:*
 - *alla norma 30 che “le gare senior sono aperte ai canottieri di tutte le età”;*
 - *alla norma di applicazione 29 della FIC che un vogatore Ragazzo “può gareggiare in GIG 4x+ sui 1.000 m, nelle imbarcazioni di tipo olimpico e nella categoria Junior, non può gareggiare in imbarcazioni 2+”.*
4. *Le disposizioni 8 e 9 del Regolamento Coastal prevedono che l’unica categoria di età riconosciuta è quella Senior.*
5. *Nelle regate a livello regionale e/o promozionale la presenza o meno del Direttore di gara sarà decisa dal COL e riportato sul bando di regata. In assenza del Direttore di gara la sua funzione è assunta dal Presidente di giuria così come per le funzioni del Consiglio di giuria.*
6. *Tutte le regate approvate dalla FIC saranno arbitrate dalla giuria convocata dalla Commissione Direttiva Arbitrale che opererà secondo il vigente Codice di gara e il presente regolamento.*