

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

## **Art. 1 - Definizioni.**

1. Per regate di fondo si intendono quelle con percorso superiore 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 FISA. L’obbligo del rispetto di specifiche norme FISA deve essere chiaramente indicato nel bando.
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.
4. 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 dei percorsi.

## **Art. 2 - Generalità dei campi di gara.**

1. Le gare si possono disputare su campi di gara allestiti su fiumi, canali, laghi, mare o bacini conformi al presente regolamento, sia in linea retta che su percorsi non rettilinei con un massimo di due giri di boa.
2. Nelle regate che prevedono giri di boa e passaggi sotto specifiche arcate di ponte è tassativamente richiesta la presenza, in prossimità delle boe di virata o dei ponti, di un Giudice Arbitro collegato via radio alla Giuria in arrivo.
3. 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. Le aree pericolose dell’intero bacino utilizzabile dai partecipanti, come le corsie di risalita, zone poco profonde, ostruzioni parziali od ostacoli lungo le rive, passaggi stretti, devono essere segnalate adeguatamente ed identificate nella Planimetria. Nei bacini fluviali è responsabilità del COL, in caso di possibile pericolo improvviso, prevedere le modalità di gestione dell’emergenza.
4. Curve e cambi di direzione del percorso devono essere preventivamente e facilmente individuati dagli atleti in gara con idonea segnalazione realizzata con boe e bandiere rosse allocate nelle postazioni riportate nella planimetria del campo di gara. Le boe ed i galleggianti utilizzati per delimitare corsie di gara, di risalita, aree pericolose od interdette, di virata, devono essere vincolati a cavi affondati e non legati tra di loro ed ai corpi morti con cavetti galleggianti che possono impigliarsi alle pale dei vogatori e causare incidenti.
5. L’area di partenza deve permettere lo schieramento, o parte dello schieramento degli equipaggi e consentire loro di muoversi in sicurezza, senza interferire con l’allineamento pre-partenza od il percorso di gara degli altri partecipanti. Deve altresì essere opportunamente indicata con apposite boe o cartelli sulle rive, al minimo ogni 2000 m, la progressione metrica. L’eventuale corridoio di pre-allineamento, la linea di partenza ed il traguardo di rilevamento del tempo devono essere evidenziati da boe e/o riferimenti a terra.

6. Dopo il traguardo deve essere garantito lo spazio sufficiente affinché gli equipaggi possano effettuare le manovre di allontanamento dall'area di sicurezza senza interferire con equipaggi ancora in gara. Il traguardo d'arrivo deve essere evidenziato da boe e/o riferimenti a terra, distanti tra di loro quanto necessario per il corretto rilevamento del numero da parte della Giuria d'Arrivo e pertanto, diversamente dal Codice delle Regate, vige l'obbligo di transitare all'interno delle boe o delimitazioni esterne della linea d'arrivo, pena la mancata classificazione.
7. Le postazioni dello Starter, dei cronometristi di partenza e dell'Arrivo (Giuria e cronometristi) devono essere protette adeguatamente dalle intemperie per consentire il corretto svolgimento dei compiti assegnati e l'utilizzo di apparecchiature elettroniche non stagne.

### **Art. 3 - Sicurezza e Controllo.**

1. Il Piano di Sicurezza, presentato dagli organizzatori (COL) in sede di approvazione del Bando di Regata, deve garantire idonee misure per assicurare gli aspetti "sicurezza" e prevenzione degli infortuni di cui al documento "Piano di Sicurezza delle Regate di Fondo". Misure supplementari devono essere predisposte se, tra i partecipanti alla Regata, vi siano atleti delle categorie Allievi e Cadetti. Il COL è responsabile dell'attuazione del Piano di sicurezza.
2. Il Presidente di Giuria, dovrà verificare che tutte le misure necessarie a garantire la sicurezza e l'incolumità dei partecipanti e del pubblico previste nel Piano di Sicurezza e nel Regolamento di Gara siano state attuate preventivamente ed in concreto.  
Gli addetti alla Sicurezza e gli eventuali Collaboratori Locali, scelti dal Presidente di Giuria tra quelli proposti dal COL, devono essere considerati Assistenti della Giuria.  
Sarà compito secondario di questi Assistenti, rispetto agli interventi di emergenza:
  - annotare ogni violazione del Regolamento di Gara e del Piano di Sicurezza, e riportare queste violazioni al Presidente di Giuria od ai GGAA più prossimi per dislocazione;
  - dare istruzioni agli equipaggi, sia in gara che fuori gara, per evitare collisioni, incidenti ed interferenze;
  - fermare un equipaggio, se necessario, per ragioni di sicurezza.
3. Per svolgere le loro funzioni tutti gli Assistenti dovranno essere inseriti nel sistema di comunicazione e dotati di megafoni per poter avvertire in caso di pericolo o per chiamate di soccorso o di primo intervento, se necessario. Disporranno di megafono e bandiera gialla per segnalare agli equipaggi il pericolo e richiamare la loro attenzione, di bandiera rossa per segnalare l'arresto della gara in caso di emergenza.

### **Art. 4 - Categorie dei partecipanti.**

1. Le categorie dei vogatori che possono partecipare a questo tipo di gare e le distanze di gara sono specificate nello "SCHEMA ORGANIZZATIVO STRUTTURALE" che sarà annualmente approvato dal Consiglio federale.
2. I timonieri, in deroga al CdR, possono essere di sesso o categorie diverse, rispettando il peso della categoria in cui gareggiano. Il peso dei timonieri master non può essere inferiore a Kg. 50. Il timoniere non può pesare, in divisa da gara (pantaloncini e maglietta), meno di Kg. 40, essendo ammessa una zavorra massima di Kg. 10.
3. Ogni concorrente può disputare un solo percorso al giorno, in nessun caso è prevista la ripetizione del percorso parziale o totale.

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

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. 6 - Partenze.**

1. 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, le cui modalità sono quelle previste all'artt. 65, 66, 67 del C.d.R.
2. Nelle gare a cronometro individuale 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.
3. Nelle gare a cronometro individuale su campi di regata senza difficoltà di sorpasso, con distacchi brevi previsti dal bando (inferiori al minuto sui 6.000 m), 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.

## **Art. 7 - Sorpassi ed altre condizioni particolari.**

1. 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.
  - al termine del passaggio del punto pericoloso segnalato o della virata l'equipaggio raggiunto, o in procinto di essere raggiunto, dovrà tenere una rotta che non ostacoli gli equipaggi sopraggiungenti, o crei disturbo alla loro azione (gorghi).
2. Le invasioni di aree interdette in planimetria (zone pericolose, corsie di gara, di risalita, di riscaldamento e similari), per l'evidente pericolosità, verranno sanzionate con la messa fuori gara. Solo per la virata anticipata od il passaggio in un'arcata di ponte interdetta, il Giudice di boa o di controllo richiederà subito la ripetizione corretta del passaggio, senza intralciare gli equipaggi sopraggiungenti. Il rifiuto alla ripetizione comporterà la messa fuori gara dell'equipaggio.
3. In caso di netto abbordaggio, o di insistito ostacolo al sorpasso, la messa fuori gara sarà comminata tenendo conto del numero di partenza (precedenza a chi è partito dopo).  
Non è possibile effettuare sorpassi entro i 50 mt. dalla boa di virata in ingresso ed in uscita dalla

stessa. La deviazione dalla rotta preferenziale ed il passaggio o meno della boa con bandiera rossa che segnala l'inizio dei 50 mt. con divieto di sorpasso è sanzionato con la messa fuori gara.

4. Le infrazioni saranno valutate dalle Giuria e dai suoi Ausiliari, che provvederanno ad assegnare le penalità previste dal bando di gara o ad emettere i provvedimenti previsti dal C.d.R.

#### **Art. 8 - Identificazione equipaggi.**

1. Ogni imbarcazione dovrà tassativamente apporre sulla prua dell'imbarcazione un numero progressivo (bifrontale) per l'identificazione della stessa, che dovrà anche essere riportato sul pettorale che sarà indossato dal timoniere o dal prodiere.  
Per le caratteristiche delle gare di Fondo, gli equipaggi senza numero non potranno prendere il via.
2. Per questi motivi e per quanto previsto dal C.d.R., il COL deve provvedere, a monte della partenza, una dotazione di numeri di scorta, successivi per sequenza a tutti quelli assegnati all'accredito, spinotti, nastro adesivo ed attrezzi per le piccole riparazioni o regolazioni.
3. L'assegnazione del nuovo numero deve essere segnalata allo Starter ed all'Arrivo via radio o telefono, il pettorale non deve essere cambiato, a testimonianza del numero di gara originale.
4. 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. 9 – Penalizzazioni.**

1. I concorrenti che non rispettassero le regole di cui sopra saranno penalizzati a insindacabile giudizio della Giuria, come previsto dal C.d.R. e dal Regolamento di Gara che dovrà essere redatto, nel rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 3 comma 1 prima parte, come da modello predisposto dalla FIC e sottoscritto dal COL insieme al Bando di Gara.
2. I provvedimenti potranno essere notificati, se possibile, alla prima postazione di controllo sul percorso o, in alternativa, all'Arrivo. È fatto salvo il diritto di reclamo nei modi e nei termini previsti dalle norme federali.

#### **Art. 10 - Normativa di riferimento.**

1. Per quanto non espressamente contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le disposizioni del Codice delle Regate.

*Fondo all. G*

