



Regolamento Coastal Rowing

Approvato dal Consiglio Federale con deliberazione n. 40 del 5 marzo 2022



REGOLAMENTO COASTAL ROWING DISPOSIZIONI E/O DEROGHE AL CODICE DI GARA WORLD ROWING (WR)

Traduzione Appendix R18 aggiornata il 15/02/2022 come da Circolare n° 2 WR
(Inserimenti e revisioni – modifiche WR 2020 – *Circ. 2 WR*)

Premessa

- a) 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 WR come deroghe alle norme.
- b) Questo Regolamento si applica alle regate internazionali di Coastal rowing e Beach sprint.
- c) Appendix R19 dettaglia le varianti per le regate Beach sprint rowing.

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 WR Rules of Racing.

3) Diritto di partecipazione (norma 7)

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

4) 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.

5) Sicurezza e salute dei canottieri (norma 99)

- a) nelle gare di Coastal rowing ogni canottiere deve garantire:
 - i) uno stato di salute e forma fisica che consente loro di competere ad un livello commisurato al livello di competizione della particolare gara; e
 - ii) una capacità di nuoto minima, inclusa la capacità di nuotare per 50 metri e mantenere la testa fuori dall'acqua senza assistenza per tre minuti.
- b) Per i Campionati mondiali di Coastal rowing è fortemente raccomandato ai canottieri di sottoporsi a uno screening sanitario pre-gara dettagliato nella Nda 99 - 1.3.
- c) Questi requisiti sono in aggiunta alle richieste di sicurezza della disp.19.

6) Categorie di età (norma 24)

Per il Coastal rowing sono riconosciute da WR le seguenti categorie di età:

- a) Senior
- b) Under 19

7) Ulteriori categorie (norma 25)

Fatta eccezione per le categorie di età, WR non riconosce ulteriori altre categorie per il Coastal rowing.



8) Timonieri (norma 27)

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

9) Classi di barca (norma 35)

Le seguenti classi di barca sono riconosciute dal WR per il Coastal rowing:

- a) Solo (C1x)
- b) Doppio (C2x)
- c) Quattro di coppia con timoniere (C4x +)
- d) Quattro di punta con timoniere (C4 +)

10) Programma gare Campionati del Mondo di Coastal rowing (norma 36)

I Campionati del Mondo di Coastal rowing si articolano nelle seguenti gare:

- a) Uomini (M) C1x, C2x, C4x +
- b) Donne (W) C1x, C2x, C4x +
- c) Misto (Mix) C2x

11) Gare Coastal misti

Nelle regate di Coastal rowing si possono disputare gare di equipaggi misti in cui metà dell'equipaggio, escluso il timoniere, sarà costituito da donne e metà da uomini.

12) Costruzione di imbarcazioni per Coastal rowing (norma 39):

a) Le imbarcazioni utilizzate in occasione delle Regate Internazionali e dei Campionati del Mondo di Coastal rowing devono soddisfare i seguenti requisiti:

- i) lunghezza massima consentita fuori tutto;
- ii) peso minimo consentito dell'imbarcazione;
- iii) 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:
 - (1) larghezza fuori tutto (punto 1);
 - (2) larghezza al punto di misurazione secondario del baglio che è situato a una specifica altezza dal punto più profondo dell'imbarcazione a quella sezione (punto2).

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	130

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

Le misure della larghezza minima consentita sono le seguenti:

Tipo di barca	Larghezza fuori tutto (punto1)	Punto misurazione secondario del baglio	
		Altezza al punto di misurazione sul punto più profondo della barca	Larghezza al punto di misurazione (punto 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 barche 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 Nda 39 (App. R2 Nda 28) 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 comparti 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.

a) 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.

b) Requisiti per barche Coastal rowing e dotazioni

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

- i) le imbarcazioni devono rispettare gli standard minimi di galleggiamento stabiliti da WR, 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);
- ii) 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;
- iii) le imbarcazioni devono avere un anello di traino 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;
- iv) ogni zavorra deve essere fissata saldamente alla struttura dell'imbarcazione;
- v) 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;

c) Numeri delle barche

- i) 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.
- ii) 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.
- iii) 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 sanzionato 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.

- iv) 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.
- v) Nel Campionato del mondo di Coastal rowing i numeri delle barche saranno posizionati dal COL.

d) Numeri di gara equipaggi

- i) 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.
- ii) In un Campionato del mondo di Coastal rowing tutti gli equipaggi sono tenuti a mostrare il numero di gara dell'equipaggio che sarà il codice della nazione e la classifica della federazione nazionale [esempio: FRA09].
- iii) I singoli numeri e/o lettere che compongono il numero di gara dell'equipaggio sulla barca devono essere alti almeno 15 cm ciascuno e devono essere di colore contrastante con lo sfondo.
- iv) 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.

13) Caratteristiche del percorso di gara (norma 42)

a) Il percorso di gara

- i) 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 fase di gara di partire nello stesso momento.
- ii) 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.
- iii) La lunghezza del percorso è prevista nella disposizione 14.
- v) Il percorso può essere diritto, rettangolare, triangolare, da punto a punto o di altra forma idonea alla zona prescelta.
- vi) Per motivi di sicurezza il layout del percorso non deve permettere il transito d'imbarcazioni in direzioni opposte nello stesso specchio d'acqua.
- vii) 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°.
- viii) 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.

b) Delimitazione del percorso

- i) 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 postazione della Commissione di Controllo.

- ii) 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).
- iii) 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.
- iv) Prima della riunione dei Capitani, il Direttore di gara e il Presidente della giuria e un rappresentante della Commissione Coastal rowing concordano quali punti di virata debbano essere designati come "punti di virata chiave". Un "punto di virata chiave" è un punto di maggiore rischio per gravi interferenze tra equipaggi a causa di fattori quali, ad esempio e non solo, l'angolo di virata e/o la sua vicinanza alla partenza.

c) Linee di Partenza e Arrivo

- i) 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.
- ii) 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.
- iii) 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.
- iv) 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, una bandiera o un pulsante situato in un determinato punto sulla spiaggia e un equipaggio termina la gara quando i membri dell'equipaggio hanno attraversato la linea, toccato la bandiera o premuto il pulsante come richiesto.

14) Lunghezza del percorso (norma 43)

- a) 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 WR 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, consultando il COL.
- b) 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 lunghezza può essere modificata dal Presidente di giuria, consultando il Direttore di gara ed il COL.

15) Numero di corsie (Norma 44)

Le regate di Coastal rowing di principio 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 gara.

16) Presidente di giuria (norma 91)



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

17) La giuria (norma 92)

- a) E' responsabilità della giuria garantire che la competizione si svolga in conformità con il Codice di gara, le relative Nda e regolamenti di gara.

La giuria è composta da arbitri che svolgono i seguenti incarichi:

- i) Presidente di giuria
- ii) Starter
- iii) Giudice alla Partenza
- iv) Giudice/i di percorso
- v) Giudici di boa nei punti chiave
- vi) Giudici di penalità
- vii) Giudici all'arrivo, uno dei quali sarà il Giudice senior
- viii) Componenti la Commissione di controllo, uno dei quali sarà il responsabile.

- b) Il Presidente di giuria, lo Starter, il Giudice alla partenza, il Giudice di percorso, il Giudice di boa nei punti chiave, il Giudice di penalità, il Giudice senior d'arrivo e il Responsabile della Commissione di controllo devono essere titolari di licenza internazionale. La Giuria viene coadiuvata nel suo lavoro da altri giudici con licenza nazionale.

18) Pubblicità commerciale, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni (Nda 50)

- a) Identificazione sulla maglia da gara o equivalente

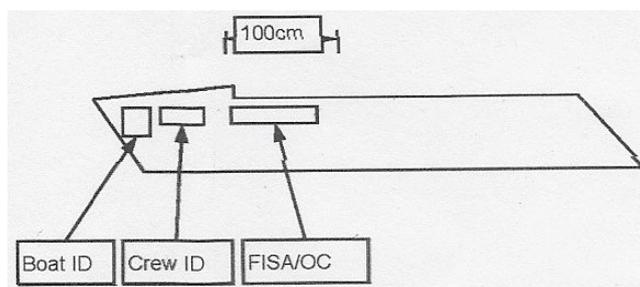
- i) Per i Campionati del Mondo e altre gare di Coastal rowing sotto l'egida WR (manifestazioni WR), WR può richiedere ai canottieri di indossare indumenti speciali con identificazione WR. Questo può assumere la forma di una pettorina o una t-shirt appositamente prodotta, fornite da WR, e deve essere indossata sotto o sopra la tenuta da gara. A tal fine, per tutte le manifestazioni WR, la maglia da gara dovrà essere nello stile "canottiera" o "senza maniche".
- ii) Ogni membro dell'equipaggio deve inoltre mostrare sulla maglia da gara o equivalente il codice del paese a tre lettere e il proprio cognome (in caratteri latini) nella seguente modalità e formato:

maglia da gara	font	altezza	larghezza	carattere	esempio
DAVANTI: Cognome	Arial	50 mm	120-150 mm	maiuscolo	GARCIA
DAVANTI: codice nazione	Arial	50 mm	60-100 mm	maiuscolo	MEX
DIETRO: codice nazione	Arial	100 mm	150 mm	maiuscolo	MEX

- b) Identificazione sulla barca

- i) Si applicano le seguenti disposizioni generali:

- (1) 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 delle identificazioni WR/COL e simbolo del costruttore.
- (2) Barche condivise – Alle gare WR, gli equipaggi che usano barche fornite dal COL (barche condivise) non avranno il diritto di apporre alcuna pubblicità o identificazione sulla barca.



(3) Per le gare WR, le seguenti identificazioni devono essere posizionate su ciascun lato della barca misurata dalla prua della barca:

(1)

	C1x	C2x	C4x+
Marchio costruttore	50 cm ²	50 cm ²	50 cm ²
ID Barca	15-80 cm	15-110 cm	15-110 cm
ID Equipaggio	80-150 cm	110-210 cm	110- 210 cm
Sponsor WR/COL	155-255 cm	215-315 cm	215-335 cm

(2) L'area totale (cm²) e la lunghezza (cm) consentite su ciascun lato della barca per il simbolo del Costruttore e le identificazioni dello sponsor WR/COL sono:

	C1x	C2x	C4x+
Marchio costruttore	50 cm ²	50 cm ²	50 cm ²
Sponsor WR/COL	1200 cm ²	1200 cm ²	1600 cm ²
	80 cm	80 cm	100 cm

(3) Per i Campionati del mondo di Coastal rowing, l'area WR/COL è riservata all'uso da parte di WR ai sensi della presente disposizione. Quando questo spazio non è utilizzato da WR può essere utilizzato dal COL ma solo previo specifico consenso di WR.

(4) Per le regate internazionali di Coastal rowing, l'area WR/COL è riservata allo sponsor del COL.

(5) Oltre al simbolo, l'identificazione del costruttore può apparire una volta su ogni lato della barca, a eccezione delle aree altrimenti riservate come specificato nella presente disposizione. Ogni identificazione del costruttore non può avere una superficie superiore a 100 cm quadrati.

c) Identificazioni sui numeri della barca

i) Per le regate Internazionali di Coastal rowing, l'identificazione dello sponsor del COL può apparire una volta sopra o sotto il numero della barca e la scritta non può essere superiore a 10 cm di altezza.



- ii) Per le manifestazioni WR, l'identificazione dello sponsor WR può apparire una volta sopra o sotto il numero di identificazione della barca e la scritta non può essere superiore a 10 cm di altezza.
 - d) Altre Identificazioni - Oltre alle Identificazioni nella sezione 18) b) di cui sopra, le uniche altre Identificazioni consentite saranno quelle descritte nell'Appendice R6 – Nda 35 - Pubblicità commerciale, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni.
 - e) Remi di coppia e di punta
 - i) Remi condivisi - Ai Campionati del mondo di Coastal rowing e altre gare di Coastal sotto l'egida WR, 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 ai Club. Questo diritto sarà mantenuto dal COL.
 - ii) Colori delle pale - Sulle pale dei remi possono apparire soltanto i colori della federazione affiliata così come registrati in WR, i colori del club così come registrati dalla federazione di appartenenza o i colori dei remi condivisi come registrati in WR.
- 19) Sicurezza - Principi generali (Norma 62)
- Le seguenti disposizioni si aggiungono ai requisiti della disp. 5.
- a) Il Direttore di gara
 - i) Il COL nominerà un Direttore di gara esperto di Coastal rowing e conoscitore della zona di svolgimento della regata.
 - ii) 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.
 - iii) 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.
 - b) Meeting dei Capitani d'equipaggio
 - i) Prima dell'inizio della competizione, il COL convoca una riunione alla quale devono partecipare tutti i Team manager, i timonieri e i Capitani di equipaggio.
 - ii) In questa riunione i partecipanti riceveranno 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, le norme di sicurezza e sanzioni applicabili ai sensi del presente regolamento).
 - iii) 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.
 - c) Obblighi dei canottieri
 - i) Obblighi generali
 - Tutti i vogatori e i timonieri devono:
 - (1) conoscere e rispettare le regole marittime locali, oltre che il Codice di gara WR, Norme di applicazione e Regolamenti;
 - (2) 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;
 - (3) conoscere il comportamento da seguire nel caso che la barca sia inondata o ribaltata e se la barca richiede di essere trainata.

- (4) sebbene il COL di una regata adotti tutte le misure ragionevoli per fornire condizioni di voga sicure e misure di sicurezza adeguate, la responsabilità ultima di gareggiare in sicurezza spetta a ogni singolo vogatore e, ove applicabile, ai responsabili del suo team.
- ii) Obblighi del Capitano dell'equipaggio
- 1) Secondo il diritto internazionale marittimo, tutti i natanti marittimi devono avere un responsabile per la sicurezza e la navigazione.
 - 2) Nel Coastal rowing tale ruolo sarà rivestito da un membro dell'equipaggio che sarà designato come "Capitano dell'equipaggio".
 - 3) 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.
 - 4) Tale comunicazione è sotto la responsabilità della federazione affiliata o del club in nome del quale l'equipaggio è iscritto.
 - 5) Nessun equipaggio può scendere in acqua se non ha comunicato il nome del Capitano.
 - 6) Il Capitano dell'equipaggio, prima di ogni uscita in acqua, è responsabile di quanto di seguito elencato.
 - (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.
 - 7) Durante l'uscita il Capitano deve:
 - (b) garantire che l'equipaggio rispetti tutte le norme di navigazione, sicurezza e regole del traffico;
 - (c) richiedere che tutti i membri dell'equipaggio indossino i giubbotti di salvataggio se necessario;
 - (d) prendere le decisioni necessarie per la sicurezza dell'equipaggio in caso di peggioramento delle condizioni meteo;
 - (e) controllare eventuali variazioni delle condizioni meteo o delle correnti che possano pregiudicare la sicurezza dei membri dell'equipaggio.
 - 8) Dopo l'uscita il Capitano deve:
 - (a) informare la Commissione di controllo del rientro dell'equipaggio;
 - (b) compilare il registro segnando il rientro dell'equipaggio;
 - (c) informare la Commissione di controllo di eventuali incidenti o problemi di sicurezza;
 - (d) registrare e segnalare al COL qualsiasi danno alla barca condivisa.
- d) Speciali considerazioni sulla sicurezza nel Coastal rowing
- i) Regole generali di circolazione
- (1) 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.
- Sebbene il COL di una regata adotti tutte le misure ragionevoli per fornire condizioni di voga sicure e misure di sicurezza adeguate, la responsabilità ultima della competizione in sicurezza spetta a ogni singolo vogatore e, ove applicabile, ai responsabili del suo team.
- ii) Regole importanti per remare in mare
- Le barche a remi non devono ostacolare il transito di:



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

iii) 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 fianco sinistro dei vogatori seduti in barca (visto da prua).

e) 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 canottieri, essi devono essere a conoscenza di tutte le possibilità di accesso ai ridossi in conformità con i limiti di navigazione imposte alla loro imbarcazione.

f) Capovolgimento

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

- g) Ogni membro della Giuria può vietare a qualsiasi equipaggio di entrare in acqua se ritiene che l'equipaggio costituisca un pericolo per sé stesso o per altri equipaggi in acqua. In caso di controversia, il Presidente della giuria deciderà la questione.

20) Sistema di progressione WR (norma 67)

- a) Qualora il numero degli equipaggi che partecipano a una prova di coastal ecceda il numero di barche che possono essere disposte contemporaneamente lungo la linea di partenza in conformità alla disp. 15 o superino il numero di barche disponibili per la finale, per determinare i finalisti sarà utilizzato un sistema di progressione. La progressione sarà determinata dalla graduatoria e non dai tempi.
- b) 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.
- c) Il COL nel caso di regate internazionali di Coastal rowing, la WR nel caso di gare WR, 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.
- d) Regate del Campionato del Mondo di Coastal rowing – sarà adottato il sistema di progressione WR Coastal.

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



Quando è richiesto un sistema di batterie eliminatorie, prima si svolgerà un sorteggio, supervisionato dalla giuria, che consentirà di stabilire a quali batterie saranno assegnati gli equipaggi.

- a) Partenze non ancorata - Non ci saranno corsie assegnate per partenze flottanti.
- b) Partenze dalla spiaggia - Per la partenza dalla spiaggia, dove la linea della partenza non è perpendicolare al primo segnale di virata, le posizioni di partenza degli equipaggi saranno assegnate come segue:
 - i) Turno preliminare -
 - (1) In assenza di teste di serie, l'assegnazione avverrà mediante sorteggio random, supervisionato dalla giuria.
 - 2) Se sono previsti degli equipaggi teste di serie, agli equipaggi migliori teste di serie saranno assegnate, solo nella prima fase di gara, le posizioni di partenza dalla parte più vicina al primo segnale di virata.
 - ii) In caso di turno preliminare, le posizioni per le fasi successive devono essere assegnate in base alla classifica degli equipaggi nel turno precedente, con equipaggi meglio classificati all'estremità più vicina al primo segnale di virata.

22) Condizioni meteo avverse (norma 71)

In caso di avverse condizioni meteo, o altre situazioni che precludano la sicurezza dei canottieri, 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 COL, 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)

a) 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.

Ci sarà un Giudice alla partenza che sarà posizionato esattamente sulla linea di partenza, in modo da vedere chiaramente tutte le barche 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:

- i) 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 sanzionati. Dopo aver dato i segnali dei 3 minuti, 2 minuti e 1 minuto rispettivamente come previsto da questa disposizione, lo Starter può far partire la gara al momento stabilito, indipendentemente dalla posizione di ciascun equipaggio.
- ii) Tre minuti prima della partenza, lo Starter deve simultaneamente:
- (1) issare tre sfere in alto (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,
 - (2) dare 3 chiari, brevi segnali con il clacson.
- i. 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.
- ii. 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.
- iii. Due minuti prima della partenza, lo Starter deve simultaneamente:
- (1) ammainare una sfera (due restano esposte); e
 - (2) dare 2 chiari, brevi segnali con il clacson.
- vi) Un minuto prima della partenza, lo Starter deve simultaneamente:
- (1) ammainare una sfera (una resta esposta); e
 - (2) dare 1 chiaro, breve segnale con il clacson.
- vii) Al momento della partenza, lo Starter simultaneamente:
- (1) ammaina l'ultima sfera; e
 - (2) da un lungo segnale con il clacson.
- viii) 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.
- ix) 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 Long blast of hooter
Mass false start	 Waving Starter waving red flag	 repeated Repeated short blasts of hooter

- x) 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 sanzioni come previsto da queste norme, nda e disposizioni.
- b) La partenza (dalla spiaggia)
- i) 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.
 - ii) 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, o pettorine conformi alle norme per quanto riguarda le Identificazioni, e chiaramente distinguibili dall'equipaggio. 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 salire a bordo e possono muoversi, al massimo, fino a quando il livello dell'acqua non superi l'altezza delle loro spalle mentre stanno con i piedi sul fondale.
 - iii) Quando lo Starter invita gli equipaggi a mettere le imbarcazioni in acqua (vedi seguente (24) b) viii.3) e dovranno tenere le loro barche circa 8 m oltre il bagnasciuga. Durante una partenza dalla spiaggia, tutti i membri dell'equipaggio devono stare in piedi nell'acqua accanto alle loro barche e non devono iniziare a salire a bordo o avere parti del busto o delle gambe di qualsiasi canottiere dentro o sulla barca prima che sia stato dato il segnale di partenza.
 - iv) Lo Starter darà l'ordine di prepararsi agli equipaggi e allineare le loro imbarcazioni. Il Giudice alla partenza sarà l'unico a giudicare se le barche sono allineate.
 - v) 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 sanzionato dallo Starter o dal Giudice di percorso.
 - vi) Lo Starter può essere assistito da altri giudici sotto la sua autorità. La posizione dello Starter deve essere tale da avere 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 informare gli equipaggi quando mancano 5 minuti, 4 minuti e 3 minuti prima della partenza.
Ci sarà un Giudice alla partenza che sarà posizionato in modo tale da poter svolgere in maniera appropriata i suoi compiti. Il Presidente di giuria può destinare allo scopo ulteriori Giudici alla partenza.
Il Giudice alla partenza è responsabile dell'identificazione di qualsiasi equipaggio i cui componente/i inizino a salire a bordo della loro imbarcazione prima che sia dato il segnale.
 - vii) La procedura di partenza dalla spiaggia è la seguente:
 - (1) gli equipaggi devono avere le loro posizioni di partenza e sotto il controllo dello Starter due minuti prima dell'orario di partenza della loro gara.



- (2) Lo Starter può sanzionare un equipaggio che arriva in ritardo e può iniziare la gara senza aspettare gli assenti.
- (3) Quando mancano due minuti alla partenza, lo Starter annuncerà "due minuti!". Successivamente, in qualsiasi momento, lo Starter chiederà agli equipaggi di posizionare le loro barche, dicendo "Barche In acqua". Una volta dato l'ordine, gli equipaggi sono sotto gli ordini dello Starter, devono essere pronti e lo Starter può dare la partenza in qualsiasi momento.
- (4) Al momento della partenza, lo Starter deve essere in una postazione chiaramente visibile. Dirà "Attenzione!" e, dopo una chiara pausa, darà il segnale di partenza abbassando con un movimento laterale la bandiera precedentemente alzata contemporaneamente a un lungo segnale con il clacson.
L'inizio ufficiale della gara sarà il momento in cui la bandiera di partenza inizia a essere abbassata.

c) Ritardo della partenza

Quando per qualunque motivo la partenza di qualche specifico tipo d'imbarcazione viene ritardata, lo Starter informerà gli equipaggi coinvolti del ritardo. Qualora l'intera gara venga ritardata:

- i) in caso di partenza in acqua, 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.
- ii) in caso di partenza dalla spiaggia lo Starter, dopo essersi accertato che gli equipaggi siano in posizione e pronti, avvierà la procedura di partenza in base al nuovo orario. Se tale ritardo è inferiore a due minuti e le barche sono già allineate in acqua, lo Starter non è tenuto a ripetere "Due minuti!" ma può procedere con lo Start annunciando "Attenzione!" e poi, dopo una chiara pausa, dare il segnale di partenza.



25) Falsa partenza (norma 75)

- a) 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.
 - (i) Qualora il Giudice alla partenza possa identificare tutti gli equipaggi che hanno commesso una falsa partenza, sarà dichiarata una falsa partenza individuale e ciascuno degli equipaggi riceverà una sanzione.
 - (ii) Laddove il Giudice alla partenza non sia in grado di identificare tutti gli equipaggi che hanno commesso la falsa partenza, dovrà dichiarare una falsa partenza multipla.
- b) Partenza dalla spiaggia – Un equipaggio commette una falsa partenza se un membro dell'equipaggio inizia a salire a bordo della propria barca o se qualsiasi parte del busto o delle gambe di un canottiere si trovi all'interno o sulla barca prima che venga dato il segnale di partenza.
- c) Il Giudice alla partenza sarà l'unico a giudicare una falsa partenza.
- d) Conseguenze di una falsa partenza
 - i) Falsa partenza individuale
 - (1) Partenza non ancorata – In una fase di gara in cui il Giudice alla partenza può identificare ogni equipaggio che ha commesso una falsa partenza, il Giudice alla partenza consentirà alla gara di continuare. A qualsiasi equipaggio che commetta una falsa partenza verrà assegnata una penalità di 2 minuti. Quando le condizioni lo consentono, una singola sfera dovrebbe essere alzata per indicare che uno o più equipaggi stanno effettuando una penalità di tempo per falsa partenza.
 - (2) Partenza dalla spiaggia - Durante una partenza dalla spiaggia, in caso di falsa partenza lo Starter non dovrà fermare la gara. A qualsiasi equipaggio che commetta una falsa partenza verrà assegnata una penalità di 2 minuti.
 - ii) Falsa partenza multipla
 - (1) Se durante una partenza non ancorata il Giudice alla partenza non può identificare tutti gli equipaggi che hanno commesso una partenza falsa, lo Starter dovrà fermare la gara e ripetere la partenza. Lo Starter fermerà la gara alzando una bandiera rossa e azionando il clacson con brevi e ripetuti segnali poi riprenderà la gara senza assegnare sanzioni.
 - (2) In caso di falsa partenza multipla causata da condizioni atmosferiche o altri fattori esterni, se il Giudice alla partenza ritiene che la partenza sia stata equa, può notificarlo allo Starter per consentire di continuare la gara senza applicare sanzioni ai singoli equipaggi.

26) Responsabilità dei canottieri (norma 77)

- a) Tutti gli equipaggi dovranno competere secondo il Codice di gara. Può essere sanzionato un equipaggio se non rispetta le norme, oppure ostacola o interferisce con un'altra barca o così ne trae vantaggio.
- b) Per essere inseriti nella classifica finale della gara, tutti gli equipaggi devono girare intorno a tutti i segnali di virata nella direzione corretta e devono completare l'intero percorso come indicato dal COL. Gli equipaggi che non completano l'intero percorso non saranno classificati e saranno elencati nei risultati come DNF.
- c) Un equipaggio, che per qualsiasi motivo non completi l'intero percorso (disp. 26) b)) al termine della gara è tenuto a dichiararlo al Giudice d'arrivo o altro giudice o al COL.
- d) Nel caso di arrivo sulla spiaggia, gli equipaggi che rientrano devono fare il possibile per mantenere la barca sotto controllo in posizione dritta, con tutti i membri dell'equipaggio a contatto con la barca fino al raggiungimento della spiaggia. In caso di capovolgimento della barca durante il rientro in spiaggia, l'equipaggio è responsabile di garantire che tutti i



membri dell'equipaggio e le attrezzature siano al sicuro, e tale responsabilità avrà la priorità sulla conclusione del percorso.

27) Interferenza (norma 78)

a) Un equipaggio provoca interferenza a un altro equipaggio:

- i) se cambia rotta per impedire a un altro equipaggio di sorpassarlo;
- ii) se non cede acqua quando richiesto del presente Regolamento;
- iii) se causa una collisione con un altro equipaggio non cedendo il passaggio, come richiesto del presente Regolamento.

b) Qualsiasi componente della Giuria che rileva l'interferenza può imporre una sanzione adeguata a quell'equipaggio

c) Grave collisione - Una grave collisione si verifica quando un equipaggio interferisce con un altro equipaggio provocando:

- i) lesioni a qualsiasi canottiere;
- ii) danni all'altra imbarcazione;
- iii) un canottiere nell'altra barca viene colpito dalle pale della barca responsabile;
- iv) l'altra barca è stata spinta fuori dal percorso di gara;
- v) l'altra barca è costretta a saltare una boa di virata;
- vi) l'altra barca urta contro un ostacolo.

d) Qualsiasi membro della Giuria che vede un equipaggio causare una collisione grave (come sopra definita) assegnerà all'equipaggio responsabile una penalità di 60 secondi o, per casi gravi che comportino una palese infrazione, assegnerà una Red Card e metterà fuori gara l'equipaggio responsabile (EXC)

e) Non vi è alcun diritto di opposizione o protesta a una sanzione imposta a un equipaggio che si ritiene abbia interferito con un altro equipaggio o abbia causato una grave collisione.

f) 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 (DSQ).

g) Sorpasso

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

h) Giro di boa

- i) Al passaggio di una boa di virata, gli equipaggi possono toccare le boe con la loro barca o con i remi, ma la chiglia della barca deve passare attorno al lato corretto della boa di virata.
- ii) Al giro di boa è responsabilità individuale di ogni equipaggio evitare gravi collisioni con altri equipaggi e osservare le regole del sorpasso.



- iii) Gli equipaggi sono responsabili della propria virata.
- iv) Al fine di essere classificati nell'ordine di arrivo della gara, tutti gli equipaggi devono virare intorno a tutte le boe nella corretta direzione e devono completare l'intero percorso come stabilito dal COL. Gli equipaggi che non terminano il percorso completo non saranno classificati e saranno elencati nei risultati come DNF.

28) Arrivo della gara (norma 80)

- a) Arrivo gare non ancorate - Un equipaggio ha terminato la gara quando la prua della sua barca ha raggiunto il traguardo tra i due segnali del traguardo d'arrivo. Tutti i membri dell'equipaggio devono effettuare l'intero percorso.
- b) Arrivo sulla spiaggia - Un equipaggio ha terminato il percorso quando un membro dell'equipaggio ha raggiunto la linea o toccato la bandiera o premuto il pulsante sulla spiaggia come richiesto. Per le gare con arrivo sulla spiaggia tutti i membri dell'equipaggio di ciascuna barca devono partire e arrivare in spiaggia.
- c) Un equipaggio che contravviene a queste prescrizioni non sarà classificato nel percorso e figurerà DNF nei risultati.
- d) Il percorso è terminato quando un Giudice lo conferma alzando una bandiera bianca o in altro modo.

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:

- a) 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.
- b) 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) Sanzioni (norma 72)

In qualsiasi caso di infrazione delle norme, un membro della giuria potrà comminare le opportune sanzioni. Le sanzioni disponibili sono:

- a) Richiamo: è un ammonimento formale se la condotta del canottiere o dell'equipaggio è in violazione delle norme e quando si considera una sanzione appropriata per questa infrazione e può essere adottata per qualsiasi ulteriore violazione durante quella regata. Questa sanzione sarà appropriata quando la violazione non giustifichi sanzioni di livello superiore.
- b) Penalità di tempo comminata a un equipaggio che viola queste norme.
Una penalità di tempo deve essere scontata dall'equipaggio inadempiente eseguendo uno delle seguenti procedure:
 - i) compiere uno specifico circuito di penalità;



- ii) compiere uno specifico numero di giri di penalità;
 - iii) scontare la penalità di tempo assegnata in un'apposita area di penalità; oppure
 - iv) qualora quanto sopra non sia applicabile, la/e penalità di tempo comminate saranno sommate al tempo di percorso degli equipaggi;
 - v) la penalità di tempo applicabile in un percorso deve essere spiegata agli equipaggi durante la riunione dei capitani di equipaggio, prima della prova, in modo da garantire che tutti gli equipaggi siano a conoscenza delle procedure applicabili.
- c) Yellow card, ammonizione formale per una violazione delle norme:
- i) da applicare alla fase di gara successiva a quella in cui l'equipaggio compete in quella regata. Decadrà solo a percorso concluso e sarà quindi ancora valida in caso di rinvio o ripetizione di quel percorso;
 - ii) un equipaggio sanzionato con due Yellow card comminate nella stessa fase di gara riceverà una Red card e verrà escluso da quella gara.
- d) Retrocessione (REL) di un equipaggio in ultima posizione in una fase di gara quando espressamente previsto in queste norme e disposizioni;
- e) Red card o fuori gara (EXC), esclude un equipaggio da tutte le fasi della gara in questione. Questa sanzione è per una grave e/o ripetuta violazione delle norme che giustifica l'esclusione dalla gara dell'equipaggio responsabile.
- f) Squalifica (DSQ) di un canottiere o un equipaggio da tutte le gare della regata.
- i) Questa sanzione è per la più grave violazione delle norme che giustifichi l'allontanamento dalla regata.
 - ii) Quando un canottiere viene squalificato non prenderà più parte alla regata.
 - iii) Se un canottiere viene squalificato nel periodo di tempo in cui le norme 59 e 60 consentono solo la sostituzione in un equipaggio per ragioni mediche, allora il canottiere non può essere sostituito e il suo equipaggio deve essere messo fuori gara da tutte le fasi della gara in questione.
 - iv) In caso di squalifica di un equipaggio, nessun componente di questo equipaggio potrà in alcun caso prendere parte a qualsiasi gara della regata.

Un membro della giuria può anche disporre che un equipaggio che abbia subito interferenza sia autorizzato a procedere al successivo turno di una gara (se previsto) se ritiene che, se non fosse stato per l'interferenza, l'equipaggio vi avrebbe avuto accesso lo stesso.

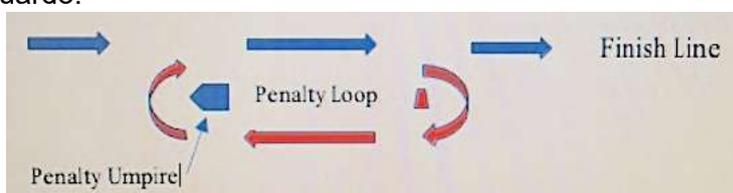
31) Esecuzione delle penalità di tempo

- a) Nel caso di un arrivo in acqua, un equipaggio a cui è stata assegnata una penalità di tempo deve effettuare la prevista penalità di tempo applicabile (giro o circuito di penalità) prima di tagliare la linea del traguardo.
- b) In caso di arrivo sulla spiaggia che preveda un'area di penalità, un equipaggio a cui è stata assegnata una penalità di tempo deve effettuare la prevista penalità di tempo scontando il tempo di penalità assegnato nell'area di penalità prima di tagliare il traguardo sotto il controllo e la direzione del Giudice di penalità.
- c) Un equipaggio che non esegua pienamente la prevista penalità di tempo che comporti giri, circuito o tempo in area di penalità prima di tagliare il traguardo sarà messo fuori gara (EXC).
- d) Giudice di penalità

- i) Dovrà supervisionare il procedere degli equipaggi lungo il percorso e registrerà in tempo reale eventuali penalità di tempo o altre sanzioni assegnate dallo Starter, dal/i Giudice/i di percorso e da qualsiasi Giudice di boa nei punti chiave.
 - ii) Dovrà garantire che qualsiasi equipaggio che incorre in una penalità di tempo sia informato prima possibile di tale penalità di tempo dopo che è stata assegnata.
 - iii) Dovrà garantire che un equipaggio effettui la penalità di tempo assegnata.
 - iv) Il Giudice di penalità, nell'espletamento dei suoi compiti, può essere assistito da altri membri della giuria o da locali giudici nazionali (NTO)
- e) Arrivo in acqua – Circuito o giri di penalità
- i) In caso di arrivo in acqua, sarà previsto un circuito o giri di penalità per scontare la/e penalità di tempo degli equipaggi.

(1) Circuito di penalità

- (a) Quando la penalità di tempo consiste in un circuito di penalità, questo circuito verrà posto vicino al traguardo d'arrivo, idealmente tra la boa di virata finale e il traguardo d'arrivo, a seconda del tracciato del percorso di gara.
- (b) Il Giudice di penalità sarà posizionato alla virata del circuito più lontana dal traguardo.



(2) Giri di penalità –

- (a) Quando la penalità di tempo consiste in giri di penalità, questi avranno luogo in un'area apposita tra l'ultima boa di virata e la linea del traguardo ma fuori dalla rotta del percorso.
 - (b) Un equipaggio a cui è stata assegnata una penalità di tempo dovrà completare due giri completi (per un totale di 720 gradi) per ogni penalità di tempo ricevuta.
 - (c) Il Giudice di penalità deve essere posizionato in modo tale da poter informare gli equipaggi della loro penalità prima che raggiungano l'area dei giri di penalità.
- ii) Quando un equipaggio a cui è stata assegnata una penalità transita davanti al Giudice delle penalità, quest'ultimo annuncerà il nome dell'equipaggio e il numero di circuiti o giri di penalità che deve completare. il nome dell'equipaggio e il numero di circuiti o giri saranno inoltre riportati su un tabellone visibile dall'equipaggio.
 - iii) In linea di principio il Giudice di penalità registrerà l'orario in cui l'equipaggio gli passa davanti per la prima volta e l'orario in cui l'equipaggio gli passa davanti dopo aver completato i richiesti circuiti o giri di penalità.
 - iv) Un equipaggio che ha scontato una penalità di tempo, con un circuito o giri di penalità, quando rientra sul percorso deve cedere il passo agli altri equipaggi.
- f) Arrivo sulla spiaggia – Area della penalità di tempo
- i) In caso di arrivo sulla spiaggia che preveda un'area di penalità, tale area sarà allestita sulla spiaggia tra il punto dove il corridore dell'equipaggio sbarca e il traguardo d'arrivo.
 - ii) Dopo che il corridore è sbarcato, il Giudice di penalità informerà il corridore che all'equipaggio è stata assegnata una penalità di tempo e il tempo totale che deve essere scontato nell'area di penalità dicendo (per esempio) "Equipaggio X, area di penalità, 1 minuto". Il nome dell'equipaggio e il tempo da scontare nell'area di penalità devono anche essere visualizzati su un tabellone che deve essere visibile al corridore dell'equipaggio.
 - iii) Il corridore deve utilizzare l'area di penalità. Il Giudice di penalità inizierà a cronometrare il tempo di penalità quando il corridore sarà entrato nell'area di penalità.

- iv) Dopo che il corridore è stato nell'area di penalità per il tempo richiesto, il Giudice di penalità dirà "Equipaggio X, VIA!" a quel punto il corridore può completare il percorso correndo fino al traguardo.
- g) Oltre a informare il Giudice di penalità che è stata assegnata una penalità di tempo, il Giudice di percorso, se possibile, informerà l'equipaggio nel momento in cui viene assegnata una penalità di tempo dicendo all'equipaggio:
 - i) numero della barca, e nome dell'equipaggio, se possibile! - (es. "**Barca A50 - Australia!**")
 - ii) il motivo della penalità di tempo – (es. "**Interferenza!**"), e
 - iii) l'azione richiesta, (es. "**Circuito di penalità**")
 - iv) la mancata informazione all'equipaggio, in quel momento, da parte del Giudice di percorso che ha assegnato la penalità di tempo in conformità con questa disposizione, o il non aver sentito l'avviso, da parte dell'equipaggio, non fornirà giustificazione per obiezioni, reclami o ricorsi in relazione a tale penalità di tempo a condizione che il Giudice di penalità sia stato informato.

32) Obiezioni (norma 82)

- a) Non saranno accolte obiezioni al giudizio di un membro della giuria di assegnare, o meno, una sanzione di qualsiasi natura a un equipaggio per l'interferenza con uno o altri equipaggi.
- b) Obiezioni allo svolgimento del percorso
 - i) Fatto salvo il punto 32) a), un equipaggio che intende obiettare in merito allo svolgimento del suo percorso lo deve fare al Giudice di percorso immediatamente dopo l'arrivo, prima di lasciare la zona immediatamente vicina al traguardo e prima che il giudice alzi la sua bandiera bianca.
 - ii) L'equipaggio deve segnalare al Giudice di percorso che intende sollevare un'obiezione alzando un braccio di un membro dell'equipaggio.
 - iii) L'equipaggio che obietta non deve lasciare l'area del traguardo d'arrivo fino a quando il Giudice di percorso non ha ascoltato la sua obiezione.
- c) Il Giudice di percorso decide in merito all'obiezione come segue:
 - i) può respingere l'obiezione dell'equipaggio e mostrare una bandiera bianca per indicare che il percorso è stato regolare;
 - ii) può accettare l'obiezione dell'equipaggio e mostrare la bandiera rossa per indicare che la gara non è stata regolare.
 - (1) In questo caso deve andare dai giudici all'arrivo per comunicare loro la sua decisione e ogni necessaria spiegazione.
 - (2) I giudici all'arrivo, in tali casi, non annunceranno il risultato ufficiale della fase di gara fino a quando il giudice di percorso non avrà preso la sua decisione
 - iii) Il Giudice di percorso può decidere di chiedere ulteriori informazioni in merito all'obiezione.
 - (1) In questo caso, deve mostrare la bandiera rossa e quindi adottare tutte le ulteriori misure necessarie per risolvere le questioni relative all'obiezione, ad es. consultarsi con altri responsabili, con altre persone, con il Presidente di giuria, ecc.
 - (2) I giudici all'arrivo, in tali casi, non annunceranno il risultato ufficiale della corsa fino a quando l'arbitro non avrà dato la sua decisione.

33) Reclamo (norma 83)

- a) Non vi è alcun diritto di reclamo contro la decisione di un membro della giuria di assegnare una sanzione di qualsiasi natura a un equipaggio per aver interferito con un altro equipaggio o con un altro equipaggio o una decisione di non assegnare una sanzione.
- b) Ferma restando la disposizione 33)a) di cui sopra, un reclamo al Consiglio di giuria può solo essere presentato da:
 - i) un equipaggio la cui obiezione è stata respinta;



- ii) un equipaggio la cui classifica in un percorso è stata influenzata dall'accettazione di un'obiezione;
 - iii) un equipaggio dichiarato DNS (non partito) o DNF (non arrivato);
 - iv) un equipaggio messo fuori gara o squalificato; e
 - v) un equipaggio che contesta i risultati pubblicati.
- c) Tale reclamo deve essere scritto e presentato al Presidente di giuria entro e non oltre un'ora dalla conclusione del percorso e dalla pubblicazione dei risultati ufficiali.
- d) Il reclamo deve essere accompagnato da una caparra di Euro100, o equivalente, che sarà restituita in caso di accoglimento.
- e) Il Consiglio di giuria deciderà quindi se la protesta sia giustificata. Deciderà prima della successiva fase di gara in questione e, in ogni caso, non oltre due ore dopo l'ultima prova della giornata. La decisione e la motivazione devono essere rese per iscritto.
- f) Il Consiglio di Giuria può:
- i) respingere la protesta;
 - ii) accogliere la protesta e disporre i necessari rimedi per ripristinare le possibilità in gara di ciascun equipaggio interessato o per correggere i risultati pubblicati. I provvedimenti a disposizione del Consiglio di Giuria sono:
 - (1) richiamo di un equipaggio;
 - (2) mettere fuori gara un equipaggio;
 - (3) squalificare un equipaggio;
 - (4) retrocedere un equipaggio all'ultimo posto della fase di gara quando espressamente previsto da queste norme;
 - (5) ordinare una ripetizione secondo la norma 84 tra alcuni o tutti gli equipaggi della prova.
- Il Consiglio di Giuria può anche disporre che un equipaggio che ha subito un'interferenza sia autorizzato ad accedere alla fase successiva di una gara (dove prevista) se ritiene che, senza l'interferenza, l'equipaggio vi avrebbe avuto accesso con i propri mezzi.
- g) in una regata del Campionato del Mondo di Coastal rowing, in caso di reclamo derivante da un'obiezione relativa alla finale di una gara, il Comitato Esecutivo può posticipare la cerimonia di premiazione di quella prova.
- i) Se la cerimonia di premiazione ha avuto luogo e se la successiva decisione del Consiglio di giuria modifica il risultato finale della gara, il risultato ufficiale sarà modificato di conseguenza.
 - ii) qualora sia coinvolto un piazzamento da medaglie, se necessario le medaglie devono essere riassegnate in conformità con la decisione.

Fatta salva solo la norma 86 la decisione del Consiglio di Giuria su tale protesta sarà definitiva e non soggetta a ulteriore appello.

34) Ricorsi (norma 85)

Solo i ricorsi previsti dalla presente disposizione saranno presi in considerazione dal Comitato Esecutivo o dai suoi rappresentanti designati.

- b) Una decisione del Consiglio di giuria che conferma la decisione di un membro della Giuria è definitiva e non può essere impugnata.
- c) Fatto salvo il precedente comma b), il ricorso al Comitato Esecutivo avverso una decisione del Consiglio di Giuria può essere proposto solo da:

- i) un equipaggio la cui classifica in una fase di gara è stata pregiudicata da una decisione del Consiglio di Giuria; o
- ii) un equipaggio il cui reclamo contro i risultati pubblicati è stato respinto dal Consiglio di Giuria.
- iii) nessun diritto di ricorso spetta a un equipaggio che affermi di essere stato ingiustamente sanzionato per aver interferito con un altro equipaggio o equipaggi durante una gara.

d) Tempo limite e requisiti per il ricorso

- i) Regate Internazionali di Coastal rowing- Qualsiasi appello di questo tipo deve essere presentato al Direttore Esecutivo entro tre giorni dalla data in cui la decisione da impugnare è stata notificata all'equipaggio, club o federazione affiliata;
- ii) Regate di Campionato del mondo di Coastal Rowing – Tale ricorso deve essere presentato all'Ufficio WR della regata entro un'ora dalla pubblicazione dei risultati ufficiali della gara a seguito della decisione del Consiglio di giuria.
- iii) Un appello deve essere notificato per iscritto specificando:
 - (1) l'equipaggio che presenta l'appello;
 - (2) la decisione impugnata;
 - (3) i motivi che giustificano il ricorso.
- iv) Il ricorso deve essere accompagnato da una caparra di EUR 200 o equivalente che sarà rimborsata se il ricorso è accolto.
- v) Il Comitato Esecutivo esamina il ricorso e può:
 - (1) respingere il ricorso;
 - (2) accogliere il ricorso e proporre l'opzione a disposizione del Consiglio di giuria che ritiene giusto e appropriato.
Se la decisione del Comitato Esecutivo sull'appello modifica il risultato finale della gara, i risultati ufficiali saranno modificati di conseguenza.
- vi) A una regata del Campionato del mondo di coastal rowing:
 - (1) se il ricorso riguarda un turno preliminare di una gara, il Comitato Esecutivo si pronuncerà prima del turno successivo di questa gara;
 - (2) qualora la decisione del Comitato Esecutivo sull'appello modifichi il risultato finale della gara:
 - (a) i risultati ufficiali devono essere modificati di conseguenza; e
 - (b) qualora sia coinvolto un piazzamento da medaglie, se necessario le medaglie devono essere riassegnate in conformità con la decisione.
 - (3) Come regola generale, la cerimonia di premiazione non sarà rinviata per un ricorso.

e) Ai sensi della presente disposizione, le decisioni del Comitato Esecutivo sono definitive.

35) Commissione di Controllo (norma 95)

In aggiunta alle altre funzioni, la Commissione di controllo in occasione di gare 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 18.

36) 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.



37) 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 oggi gara. Qualora vi sia più di un Giudice di percorso, ogni giudice 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 subisce svantaggio nei confronti dei suoi avversari o per fattori esterni e può assegnare 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 possa aver compromesso il risultato della gara, o che l'effetto dell'impedimento non sia stato significativo o non costituisce una violazione ai sensi del presente Regolamento, 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 mettere fuori gara uno o più equipaggi dopo la fine del percorso.

Se un equipaggio è stato sanzionato con un circuito, giri o penalità di tempo da scontare nell'area di penalità, il Giudice di percorso dovrà informare immediatamente il Giudice di penalità.

38) Giudici di boa nei punti chiave

Il/i Giudice/i di boa nei punti chiave dovrà controllare gli equipaggi a quelle boe. Essi determinano se vi è una grave collisione tra gli equipaggi e decideranno la sanzione appropriata da assegnare a qualsiasi equipaggio in colpa o potranno decidere che non venga assegnata alcuna sanzione. Al momento dell'assegnazione di una sanzione, devono informare il Giudice di Penalità della penalità di tempo assegnata.

39) Il Giudice di penalità

Il Giudice di penalità assumerà i compiti precedentemente indicati in questo Regolamento (31d).

40) Giudici d'arrivo (norma 98)

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

Nel caso di arrivo sulla spiaggia determinano l'ordine nel quale il/i vogatori designati raggiungono il traguardo di arrivo o toccano la bandiera o premono il bottone se richiesto al termine del percorso.

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

41) Casi eccezionali (norma 87)

Qualora, in casi eccezionali, sia necessario prendere decisioni il Presidente di Giuria nomina e presiede un organo preposto a tali decisioni.

In una regata di Campionato del Mondo di Coastal rowing, in casi eccezionali, deciderà il Comitato Esecutivo o un suo delegato.



Norma di applicazione FIC al Regolamento Coastal rowing

- 1) *Codice di gara, Nda 2 della FIC: "I riferimenti normativi relativi all'autorità e giurisdizione sul territorio nazionale sono quelli previsti dalle Carte Federali FIC."*
- 2) *La Nda 18.3 della FIC del Codice di gara stabilisce che, per la specialità Coastal rowing, i vogatori di tutte le categorie, indipendentemente dal tipo di vogata, possono essere iscritti nella stessa regata, anche se disputata in più giorni, a una sola gara.*
- 3) *Vige l'obbligo della maggiore età (compiuta), per il capitano di equipaggio e per il vogatore/capitano nella classe Solo (C1x), all'atto d'iscrizione alla gara.*
- 4) *Le disposizioni 6 e 7 del presente regolamento prevedono che le uniche categorie riconosciute sono quelle Senior e Under 19.*
- 5) *In deroga a quanto previsto dalle Nda 27 e 29 della FIC del Codice di gara non sono ammesse le iscrizioni di canottieri della categoria Under 17 (15 e 16 anni).*
- 6) *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.*
- 7) *Tutte le regate approvate dalla FIC saranno arbitrate dalla giuria convocata dalla Commissione Direttiva Arbitrale.*