Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

COMITATO OLIMPICO NAZIONALE ITALIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA NAZIONALE

N. **278**	del **27 ottobre 2026**
Oggetto:	**Federazione Italiana Canottaggio (FIC):** approvazione, ai fini sportivi, dei Regolamenti Codice di gara: Overall & Classic e Coastal & Beach Sprint, ai sensi dell'art. 7, comma 5 lett. l), dello Statuto del CONI.
Esecuzione:	AG
Conoscenza:	
Consegnata il:	

LA GIUNTA NAZIONALE

VISTO il Decreto Legislativo 23 luglio 1999, n. 242 e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTO lo Statuto del CONI;

VISTO lo Statuto della Federazione Italiana Canottaggio;

VISTA la nota del 28 settembre con la quale la Federazione Italiana Canottaggio (FIC) ha trasmesso, per la prescritta approvazione ai fini sportivi, il testo dei Regolamenti Codice di gara: Overall & Classic e Coastal & Beach Sprint

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Deliberazione n. **278**

Riunione del **27 ottobre 2026**

deliberati dal Consiglio Federale rispettivamente in data 11 luglio 2026 e 24 aprile 2026;

RILEVATO che il testo dei citati Regolamenti risulta conforme al Decreto Legislativo 23 luglio 1999, n. 242 e successive modificazioni ed integrazioni, allo Statuto del CONI, allo Statuto Federale ed alla vigente legislazione in materia sportiva;

tutto ciò premesso e considerato,

DELIBERA

ai sensi dell'art. 7, comma 5 lett. l), dello Statuto del CONI l'approvazione, ai fini sportivi, dei testi dei Regolamenti Codice di gara: Overall & Classic e Coastal & Beach Sprint Federazione Italiana Canottaggio (FIC), deliberati dal Consiglio Federale rispettivamente in data 11 luglio 2026 e 24 aprile 2026.
Il testo della normativa in esame viene allegato al presente provvedimento quale sua parte integrante e sostanziale.

IL SEGRETARIO **IL PRESIDENTE**

VISTO: se ne propone l'adozione attestandone la conformità agli atti, la regolare istruttoria e la compatibilità con la vigente normativa.

Il Dirigente
Avv. Michele Signorini

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

All. n.1
Delibera n. 278
Riunione del 27 ottobre 2026

CONI

STATUTI E REGOLAMENTI

Roma, 21 ottobre 2026

Relazione per la Giunta Nazionale

Oggetto: **Federazione Italiana Canottaggio (FIC):** approvazione, ai fini sportivi, dei Regolamenti Codice di gara: Overall & Classic e Coastal & Beach Sprint, ai sensi dell'art. 7, comma 5 lett. l), dello Statuto del CONI.

La Federazione Italiana Canottaggio con nota del 28 settembre 2026 ha trasmesso, per la prescritta approvazione ai fini sportivi, il testo dei Regolamenti Codice di gara: Overall & Classic e Coastal & Beach Sprint, deliberati dal Consiglio Federale rispettivamente in data 11 luglio 2026 con provvedimento n. 88 e 24 aprile 2026 con provvedimento n. 16.

In particolare, i due regolamenti consistono nella traduzione integrale del testo della normativa internazionale, con riallineamento della numerazione delle norme del regolamento italiano a quella del regolamento internazionale. Con esclusivo riferimento al Codice di gara – Coastal &Beach Sprint, nella sola Sezione VI sono stati apportati degli adattamenti rispetto alla normativa internazionale di riferimento, utili ai fini dell'applicazione in ambito italiano.

La normativa in oggetto risulta conforme al Decreto Legislativo 23 luglio 1999, n. 242 e successive modificazioni ed integrazioni, allo Statuto del CONI, allo Statuto federale ed alla vigente legislazione in materia sportiva.

La presente relazione è stata predisposta sulla base degli elementi noti forniti dalla Federazione.

IL SEGRETARIO

IL DIRIGENTE
Avv. Michele Signorini

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Codice di gara
Coastal & Beach Sprint

Approvato 24 Aprile 2026

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

COASTAL ROWING - FORMATO ENDURANCE E BEACH SPRINT
CODICE DI GARA

Traduzione integrale Coastal Rowing Rules – Endurance and Beach Rowing Sprint
(Versione Marzo 2025)

INDICE

SEZIONE I – COASTAL ROWING GENERALE (Norma RC #)
SEZIONE II – FORMATO ENDURANCE (Norma RCE #)
SEZIONE III – FORMATO BEACH SPRINT (Norma RCB #)
SEZIONE IV – DISPOSIZIONI FINALI
SEZIONE V – NORME DI APPLICAZIONE
SEZIONE VI – NORME DI APPLICAZIONE FIC
ALLEGATO – MAPPE FORMATO GARA

Nota:
Per semplificare la lettura del regolamento, le Norme di Applicazione riportate nella sezione V nella versione originale in inglese del documento, sono state riportate direttamente di seguito alla specifica Norma nelle Sezioni I, II e III, ad eccezione della "RCB 12 – Sistema di progressione Beach Sprint di World Rowing" riportata integralmente nella Sezione V.

Nel Codice di Gara FIC (Coastal & Beach Sprint) è stata recepita la normativa generica e quanto relativo alle Regate Internazionali applicabile anche nelle regate nazionali. Per adeguare la normativa internazionale alle necessità tecnico-organizzative della FIC per le regate di livello nazionale e regionale, nel Codice di Gara sono inserite le Norme di Applicazione della FIC riportate nella Sezione VI.

Tutti i riferimenti che non specificano diversamente si intendono relativi al maschile e al femminile e tutti i riferimenti ai canottieri comprendono i vogatori e i timonieri.

Tutti i riferimenti agli affiliati, Club o Team, se non diversamente specificato, si intendono riferiti anche ai Comitati/Delegazioni Regionali.

Questa premessa costituisce parte integrante del Codice di Gara FIC (Coastal & Beach Sprint).

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

SEZIONE I – COASTAL ROWING GENERALE (Norma RC #)

RC Preambolo

Il Codice di Gara di World Rowing applicabile alle Regate Internazionali verrà applicato anche alle Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance e Beach Sprint, e il Codice di Gara di World Rowing applicabile alle regate di Campionato del Mondo verrà applicato anche ai Campionati Mondiali di Coastal Rowing Endurance e Beach Sprint, salvo quanto diversamente previsto in queste Norme e nelle Norme di Applicazione.

Norma RC 1 – Regate di Coastal Rowing

1) Una regata di Coastal Rowing Endurance è una regata nella quale tutti i canottieri sono tenuti a gareggiare su imbarcazioni di Coastal Rowing, come definite nella Norma RC 9, ed il campo di regata è in mare aperto oppure su un grande specchio d'acqua interno, conformemente a quanto stabilito nella Sezione II del presente Regolamento.

2) Una regata di Coastal Rowing Beach Sprint è una regata nella quale tutti i canottieri sono tenuti a gareggiare su imbarcazioni di Coastal Rowing, come definite nella Norma RC 9, ed il campo di regata è conforme a quanto previsto nella Sezione III del presente Regolamento.

Norma RC 2 – Applicazione

Il presente Regolamento si applica alle Regate Internazionali di Coastal Rowing e ai Campionati del Mondo di Coastal Rowing, sia nel formato Endurance che nel formato Beach Sprint, congiuntamente e non in sostituzione alle Norme del Codice di Gara di World Rowing, ove applicabili.

Norma RC 3 – Competizioni per uomini e donne

Alle Regate Internazionali di Coastal Rowing e ai Campionati del Mondo di Coastal Rowing, nei formati Endurance e Beach Sprint, si applica la Norma 13 del Codice di Gara di World Rowing e le relative Norme di Applicazione in materia d'idoneità di genere.

Norma RC 4 – Sicurezza e salute dei canottieri

1) Ogni canottiere, nelle regate di Coastal Rowing Endurance e Beach Sprint, deve assicurarsi di:
   a) Avere uno stato di salute e una forma fisica che gli permettano di competere ad un livello adeguato al livello della competizione specifica;
   b) Possedere una capacità natatoria di base, inclusa la capacità di nuotare per 50 metri e di mantenere la testa fuori dall'acqua senza assistenza per tre minuti.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

2) Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance – Si raccomanda fortemente che i canottieri si sottopongano ad uno screening sanitario pre-gara, come descritto nel Codice di Gara di World Rowing, nella Norma di Applicazione alla Norma 15 2) a).

3) Campionato del Mondo di Beach Sprint – Tutti i canottieri devono aver completato uno screening sanitario pre-gara, come specificato nella Norma 15 del Codice di Gara di World Rowing e nella relativa Norma di Applicazione.

Questi requisiti si aggiungono alle disposizioni di sicurezza previste dalla Norma RCE 11 e dalla Norma RCB 10, contenute rispettivamente nelle Sezioni II e III del presente Regolamento.

Norma RC 5 – Assicurazioni

1) Partecipanti: Ogni Federazione affiliata o Club che partecipa ad una Regata Internazionale di Coastal Rowing Endurance o Beach Sprint, oppure ad un evento di Coastal Rowing Endurance o Beach Sprint di World Rowing, deve garantire di possedere un'adeguata ed appropriata copertura assicurativa per ciascuno dei propri canottieri e membri dello staff tecnico al seguito (inclusi i Delegati), almeno per la durata dell'evento e per il periodo di viaggio di andata e ritorno, in conformità con la Norma 16 del Codice di Gara di World Rowing.

2) Comitato Organizzatore: ogni Comitato Organizzatore deve predisporre di un'adeguata copertura assicurativa per la responsabilità civile verso terzi, per la perdita o il danneggiamento di beni e attrezzature, e di qualsiasi altra copertura assicurativa richiesta dalla legge.

Norma RC 6 – Impegno

1) I canottieri possono partecipare al Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance e Beach Sprint ed alle regate di qualificazione per i Giochi Olimpici e i Giochi Olimpici Giovanili, solo se hanno presentato e firmato il Modulo di Impegno di World Rowing, in conformità con l'Articolo 57 dello Statuto.

2) Ogni membro dello staff tecnico deve aver presentato a World Rowing il Modulo di Impegno di World Rowing firmato, prima che possa essere rilasciata l'accredito.

Norma RC 7 – Timonieri

I timonieri sono considerati membri dell'equipaggio. Qualsiasi riferimento ai canottieri nel presente Regolamento si intende comprensivo anche dei timonieri, salvo ove diversamente specificato.

1) Il sesso del timoniere è libero: un equipaggio maschile può essere timonato da una donna e un equipaggio femminile da un uomo. Le categorie di età si applicano anche ai timonieri. In casi eccezionali, il Comitato Esecutivo può concedere deroghe.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

2) Il peso minimo di un timoniere, indossando l'uniforme da gara, è di 55,0 kg.

3) Per raggiungere tale peso, i timonieri possono trasportare un peso morto massimo di 15,0 kg, che deve essere posizionato all'interno dell'imbarcazione il più vicino possibile a sé. Nessun componente dell'equipaggiamento di gara può essere considerato parte del peso morto.

4) I timonieri devono essere pesati secondo quanto previsto dalla Norma di Applicazione alla Norma 22 del Codice di Gara di World Rowing.

Norma RC 8 – Eventi misti di Coastal Rowing

Negli eventi con equipaggi misti, il 50% dell'equipaggio deve essere idoneo a partecipare a gare femminili e il restante 50% non deve essere idoneo a partecipare a gare femminili, con esclusione dei timonieri.

Norma RC 9 – Imbarcazioni ed equipaggiamenti per il Coastal Rowing

1) Solo le imbarcazioni che rispettano le specifiche di progettazione, costruzione e sicurezza indicate nella presente Norma sono definite imbarcazioni internazionali di Coastal Rowing, e solo tali imbarcazioni possono essere utilizzate nelle competizioni svolte secondo il presente Regolamento e le relative Norme di Applicazione.

2) Salvo quanto diversamente specificato nella presente Norma, per le imbarcazioni da Coastal Rowing viene applicata anche le Norma di Applicazione alla Norma 29 del Codice di Gara di World Rowing riguardanti: galleggiamento (NdA 1.g), sgancio rapido dai puntapiedi (NdA 1.i), remi (NdA 2), identificazioni (NdA 3), proprietà naturali (NdA 4), comunicazione e dispositivi elettronici (NdA 5).

3) Progettazione e Costruzione – I requisiti obbligatori relativi alla progettazione e costruzione delle imbarcazioni da Coastal Rowing sono definiti nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

4) Tutte le imbarcazioni e l'equipaggiamento da Coastal Rowing devono soddisfare i requisiti di sicurezza stabiliti da World Rowing e qualsiasi ulteriore requisito stabilito da autorità nazionali, regionali e/o locali per la partecipazione ad ogni specifica regata di Coastal Rowing Endurance o Beach Sprint. In particolare:
   a) Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance
      i) Durante sia l'allenamento che in gara, tutte le imbarcazioni devono avere a bordo un giubbotto di salvataggio per ciascun membro dell'equipaggio, conforme agli standard internazionali. I timonieri devono sempre indossare il giubbotto di salvataggio a bordo dell'imbarcazione;
      ii) 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 avere una resistenza sufficiente per permettere il traino in sicurezza di un'imbarcazione allagata con l'equipaggio a bordo in condizioni di mare e vento forti.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

L'estremità libera della sagola deve essere facilmente raggiungibile da un vogatore, per poterla lanciare ad una barca di salvataggio in caso di necessità.

iii) Durante le gare di Coastal Rowing Endurance, per ragioni di sicurezza è permesso ad ogni imbarcazione di portare con sé apparecchiature radio o di telecomunicazione, se consentite o richieste dal Comitato Organizzatore o da altre autorità marittime competenti per tali eventi. In particolare, è consentito l'uso del GPS a fini di navigazione.

b) Regate Internazionali di Beach Sprint
   i) Non è obbligatorio avere giubbotti di salvataggio a bordo, ma il Comitato Organizzatore deve rendere disponibili un numero sufficiente di giubbotti per qualsiasi membro dell'equipaggio che ne faccia richiesta.
   ii) Non è obbligatorio che le imbarcazioni siano dotate di occhiello di traino o sagola galleggiante.
   iii) I requisiti della Norma di Applicazione 29.5 del Codice di Gara di World Rowing riguardanti la comunicazione e i dispositivi elettronici, si applicano integralmente alle regate di Beach Sprint.

Norma di Applicazione RC 9 – Progettazione e costruzione delle imbarcazioni di Coastal Rowing

1) Progettazione e costruzione delle imbarcazioni da Coastal Rowing
   a) Le imbarcazioni da Coastal Rowing devono rispettare i tre seguenti requisiti dimensionali:
      i) Lunghezza massima consentita fuori tutto

C1x	6.00 m
C2x	7,50 m
C4+, C4x+	10,70 m

Non è prevista una lunghezza minima per le imbarcazioni da Coastal Rowing.

ii) Peso minimo

C1x	35 kg
C2x	60 kg
C4+, C4x+	130 kg

iii) La larghezza minima consentita dell'imbarcazione viene misurata esternamente alla sezione di massima larghezza (baglio) fuori tutto considerando due misurazioni:
(1) Punto 1 – La larghezza massima dello scafo;
(2) Punto 2 – La larghezza alla profondità del baglio secondario definito nella seguente tabella. La profondità viene misurata a partire dal punto più profondo dello scafo.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

I valori di larghezza minima consentita sono i seguenti:

		Punto misurazione secondario del baglio	
Imbarcazione	Larghezza fuori tutto (punto1)	Profondità al punto di larghezza massima a partire dal punto più fondo dello scafo esterno	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	0.90

b) Nelle imbarcazioni da Coastal Rowing, tutti i vogatori devono essere seduti in linea sull'asse longitudinale dell'imbarcazione e tutte le imbarcazioni con timoniere devono essere progettate in modo tale che il timoniere sia seduto in posizione a poppa rispetto ai vogatori.
c) In aggiunta ai requisiti di galleggiamento indicati nella Norma di Applicazione alla Norma 29 (Appendix R2) del Codice di Gara di World Rowing e nelle "Linee guida minime per una pratica sicura del canottaggio", le imbarcazioni da Coastal Rowing dovrebbero essere costruite con tre compartimenti a tenuta stagna. Tali compartimenti possono avere portelli stagni o chiusure (osteriggi) per l'accesso a questi vani.
d) Le imbarcazioni da Coastal Rowing devono essere progettate e costruite in modo tale che lo scafo sia auto svuotante. Per auto svuotante si intende che l'acqua presente all'interno dell'imbarcazione venga rimossa automaticamente attraverso appositi vani (ombrinali) nello scafo, sfruttando il movimento in avanti dell'imbarcazione, oppure dal pavimento (coperta) del pozzetto inclinato verso poppa con specchio di poppa aperto, o tramite un sistema equivalente.
e) Qualsiasi zavorra o peso supplementare deve essere fissato saldamente alla struttura dell'imbarcazione.

Norma RC 10 – Numeri delle imbarcazioni e numeri di identificazione degli equipaggi

1) Per le regate di Coastal Rowing Endurance, ogni imbarcazione deve esporre il numero d'identificazione dell'imbarcazione ed il numero dell'equipaggio, in conformità con la Norma di Applicazione a questa Norma.

2) Per le regate di Beach Sprint non è richiesto l'uso di numeri d'imbarcazione né di numeri d'equipaggio. Tuttavia, il Comitato Organizzatore è responsabile dell'applicazione di segni di identificazione su ciascuna imbarcazione per garantirne il corretto riconoscimento e la giusta assegnazione delle imbarcazioni alle corsie.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma di Applicazione RC 10 – Numeri delle imbarcazioni e numeri di identificazione degli equipaggi

1) Regate di Coastal Rowing Endurance
   a) Numeri delle imbarcazioni
      i) Tutte le imbarcazioni che partecipano a una Regata Internazionale di Coastal Rowing Endurance devono essere registrate presso il Comitato Organizzatore prima di entrare in acqua, sia per gli allenamenti che per le gare, e riceveranno un numero identificativo dell'imbarcazione.
      ii) La registrazione è responsabilità della Federazione affiliata o del Club a nome del quale l'equipaggio è iscritto, nonché dell'equipaggio interessato. Qualsiasi equipaggio che non registri la propria imbarcazione secondo il presente Regolamento o che non esponga correttamente il numero dell'imbarcazione in ogni momento durante la regata, potrà essere sanzionato.
      iii) I singoli numeri e/o lettere che compongono il numero dell'imbarcazione devono essere alti almeno 20 cm e devono essere di colore contrastante rispetto allo sfondo.
      iv) Ogni equipaggio è responsabile di assicurarsi che il numero assegnato alla propria imbarcazione sia esposto su entrambi i lati della prua, per scopi di identificazione e sicurezza.
      v) Alle regate World Rowing di Coastal Rowing Endurance, il numero di imbarcazione sarà assegnato dal Comitato Organizzatore e dovrà essere esposto su entrambi i lati dell'imbarcazione alla seguente distanza dalla prua:

	C1x	C2x	C4x+
Numero Imbarcazione	15-80cm	15-110cm	15-110cm

   b) Numeri di identificazione degli equipaggi
      i) Alle Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance, ogni equipaggio partecipante deve esporre, durante ciascuna gara, un numero di identificazione dell'equipaggio sull'imbarcazione con cui gareggia, oltre al numero dell'imbarcazione.
      ii) Ai Campionati del Mondo di Coastal Rowing Endurance, tutti gli equipaggi sono tenuti a esporre un numero di identificazione dell'equipaggio che riporti il codice della Federazione affiliata e il ranking dell'equipaggio, come fornito dalla Federazione stessa (esempio: FRA09).
      iii) I singoli numeri e/o lettere che compongono il numero di identificazione dell'equipaggio devono avere un'altezza minima di 10 cm. Devono essere di colore contrastante rispetto allo sfondo e devono essere esposti nel seguente modo. Alternativamente:

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

(a) Su entrambi i lati dell'imbarcazione, posizionati come segue, misurando dalla prua:

	C1x	C2x	C4x+
Numero di identificazione dell'equipaggio	80-150 cm	110-210 cm	110-210 cm

(b) Sul ponte di prua, in un piano verticale, in modo che sia visibile da entrambi i lati dell'imbarcazione, e posizionato vicino all'area occupata dai vogatori.

iv) Per le gare con arrivo sulla spiaggia, in cui un membro dell'equipaggio deve scendere dall'imbarcazione e correre verso la linea d'arrivo, il corridore che attraversa il traguardo deve esporre chiaramente il numero del proprio equipaggio sulla sua persona, in modo visibile ai giudici d'arrivo.

2) Retage di Beach Sprint
Per le regate di Beach Sprint, non è richiesto l'uso di numeri di imbarcazione né di numeri di identificazione degli equipaggi. Tuttavia, il Comitato Organizzatore è responsabile dell'applicazione di contrassegni identificativi discreti su ciascuna imbarcazione, al fine di garantire la corretta identificazione e assegnazione delle imbarcazioni nelle corsie.

Norma RC 11 – Innovazioni negli equipaggiamenti

1) Le innovazioni negli equipaggiamenti, incluse, ma non limitate a, imbarcazioni, remi, attrezzatura correlata e abbigliamento, devono soddisfare i requisiti della Norma 29 del Codice di Gara di World Rowing prima di poter essere utilizzate nelle Regate Internazionali di Coastal Rowing e negli eventi World Rowing nelle specialità di Coastal Rowing Endurance e Beach Sprint.

2) Gli equipaggi non sono autorizzati a gareggiare con innovazioni che non siano state precedentemente approvate ad eventi disputati secondo le presenti Norme e Norme di Applicazione.

Norma RC 12 – Presidente di Giuria

Il Presidente di Giuria dovrà assegnare i compiti a ciascun membro della Giuria e ne supervisionerà le attività. Il Presidente di Giuria presiederà le riunioni della Giuria e garantirà un corretto coordinamento con il "Principal Race Officer" (per gli Eventi di World Rowing), con il Comitato Organizzatore e con il Direttore di Gara. Ulteriori responsabilità del Presidente di Giuria sono indicate nella Norma di Applicazione alla Norma RC 13.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma RC 13 – Ruoli nella Regata

1) Le funzioni e le responsabilità del Comitato Organizzatore, di World Rowing e dei funzionari competenti per le Regate Internazionali di Coastal Rowing e per gli eventi di World Rowing nelle specialità Endurance e Beach Sprint sono stabilite nella Norma di Applicazione a questa Norma.

2) Durante i Campionati del Mondo di Coastal Rowing deve essere istituito un Comitato di Regata, composto dal Presidente di Giuria, dal Delegato Tecnico, dal "Principal Race Officer" e dal Direttore di Gara. Il Comitato di Regata avrà le responsabilità stabilite dalle seguenti Norme.

Norma di Applicazione RC 13 – Ruoli nella Regata

I ruoli e le responsabilità del Comitato Organizzatore, di World Rowing e dei Giudici competenti per le Regate Internazionali di Coastal Rowing e per gli Eventi World Rowing di Coastal Rowing nei formati Endurance e Beach Sprint sono i seguenti:

1) Il Comitato Organizzatore:
   Il Comitato Organizzatore deve adottare tutte le misure necessarie per garantire la corretta organizzazione della regata in conformità con il presente Regolamento, Norme e le relative Norme di Applicazione. In particolare, il Comitato Organizzatore deve nominare un:
   a) Direttore di Gara
   b) Responsabile della Sicurezza
   c) Medico della Regata, che sia un medico qualificato
   d) Responsabile delle attività di Safeguarding
   e) Responsabile della Sostenibilità

2) Direttore di Gara
   Il Comitato Organizzatore deve nominare un Direttore di Gara che abbia una conoscenza approfondita del luogo della regata e delle condizioni di vento e acqua che si possono verificare durante le competizioni e del loro possibile impatto sulla sicurezza del campo di gara e dei concorrenti, e che abbia le seguenti responsabilità:
   a) Il Direttore di Gara è responsabile di tutte le comunicazioni con l'autorità marittima locale e deve assicurarsi che tutti i requisiti di sicurezza, compresi i servizi di salvataggio, siano predisposti prima dell'inizio delle gare e che tutte le normative marittime locali siano rispettate.
   b) Il Direttore di Gara è membro del Comitato di Regata e partecipa alle decisioni in caso di condizioni meteorologiche avverse. In qualsiasi caso in cui il Direttore di Gara e il Presidente di Giuria non siano d'accordo su una questione relativa alla sicurezza, prevale la decisione del Presidente di Giuria.
   c) In una Regata Internazionale di Coastal Rowing, il Direttore di Gara può anche ricoprire il ruolo di Responsabile della Sicurezza del Comitato Organizzatore.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

3) Ruoli di World Rowing:
   a) Per le Regate Internazionali di Coastal Rowing, il Comitato Esecutivo può nominare uno o più Delegati Tecnici.
   b) Per gli Eventi World Rowing di Coastal Rowing, sia nel formato Endurance che Beach Sprint, il Comitato Esecutivo nominerà le seguenti figure ufficiali per rappresentare World Rowing:
      i) Delegato/i Tecnico/i
      ii) Presidente di Giuria
      iii) "Principal Race Officer"
      iv) Medico di World Rowing
      v) Responsabile per la Tutela di World Rowing (World Rowing Safeguarding Officer)

4) Delegato Tecnico
   a) Il Delegato Tecnico (TD) deve avere competenza nel Coastal Rowing e negli eventi, in particolare negli ambiti dell'infrastruttura, delle attrezzature, della sede del campo gara, nell'installazione e disegno del percorso.
   b) Il TD deve avere familiarità con il Codice di Gara per il Coastal Rowing.
   c) Prima e durante le gare, il TD collaborerà con il Comitato Organizzatore e con il Direttore di Gara per garantire che il campo gara e le infrastrutture supportino lo svolgimento della competizione.
   d) Il TD è responsabile di collaborare con il fornitore dei servizi di cronometraggio e dati per garantire che tutti i servizi richiesti siano correttamente forniti.

5) Il Presidente di Giuria
   a) Il Presidente di Giuria assegna i compiti a ciascun membro della Giuria e ne supervisiona le attività. Presiede le riunioni della Giuria e garantisce il corretto coordinamento con il Comitato Organizzatore.
   b) In caso di condizioni di gara non sicure, il Presidente di Giuria ha l'autorità di prendere tutte le decisioni necessarie e di comunicare eventuali cambiamenti allo Starter e agli altri Giudici sul campo di regata. Se il tempo lo consente, il Presidente di Giuria deve convocare il Comitato di Regata e consultare il "Principal Race Officer" e il Direttore di Gara prima di prendere tali decisioni.
   c) Il Presidente di Giuria garantisce un adeguato coordinamento tra la Giuria, il Comitato Organizzatore e gli altri Giudici di gara secondo le necessità.
   d) Il Presidente di Giuria nomina e presiede il Consiglio di Giuria.
   e) Per le Regate Internazionali, il Presidente di Giuria è nominato dal Comitato Organizzatore.
   f) Per i Campionati del Mondo, le Olimpiadi, le Olimpiadi Giovanili e le regate di qualificazione collegate, il Presidente di Giuria è nominato dal Comitato Esecutivo.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

6) "Principal Race Officer"
   a) Un "Principal Race Officer" (PRO) è nominato da World Rowing per gli Eventi World Rowing di Coastal Rowing nei formati Endurance e Beach Sprint.
   b) Il PRO deve avere competenze significative nel formato Coastal Rowing dell'evento per cui è stato nominato, in particolare in relazione alle condizioni marittime costiere, del mare e del moto ondoso.
   c) In preparazione dell'evento, il PRO deve essere consultato in merito alla posizione e alla disposizione della sede del campo di gara e del percorso.
   d) Durante le gare, il PRO monitora le condizioni della competizione, comprese le condizioni meteorologiche e marittime, e il loro impatto sul percorso e sulle gare. Comunica strettamente con il Presidente di Giuria, il Direttore di Gara e il Delegato Tecnico su tutte le decisioni da prendere in merito, sia tramite il Comitato di Regata sia con altri mezzi.

7) Comitato di gara

In un Evento World Rowing, il Presidente della Giuria, il Delegato Tecnico, il PRO e il Direttore di Gara sono membri del Comitato di Gara. Il Comitato di Gara ha il compito di prendere decisioni in caso in cui condizioni meteorologiche o marittime influenzino lo svolgimento delle gare o il campo di regata, come previsto dal presente Regolamento.

Norma RC 14 – Pubblicità commerciali, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni

I principi e le limitazioni specificati nella Norma di Applicazione alla Norma 39 del Codice di Regata di World Rowing si applicano alle regate di Coastal Rowing Endurance e Beach Sprint, salvo quanto previsto dalla Norma di Applicazione alla presente Norma.

Norma di Applicazione RC 14 – Pubblicità commerciali, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni

1) Identificazione sulla maglia da gara o equivalente
   a) Ogni membro dell'equipaggio deve esporre sulla propria maglia da gara o equivalente il codice a tre lettere della propria Federazione e il cognome (in caratteri romanizzati), al centro del proprio torso con il cognome sopra il codice della Federazione, nel seguente modo e formato:

Maglia da gara	Font	Altezza	Larghezza	Carattere
DAVANTI: Cognome	Arial	50 mm	120-150 mm	Maiuscolo
DAVANTI: codice nazione	Arial	50 mm	60-100 mm	Maiuscolo
DIETRO: codice nazione	Arial	100 mm	150 mm	Maiuscolo

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

b) Per i Campionati del Mondo di Coastal Rowing Endurance e Beach Sprint e per altri eventi organizzati da World Rowing, World Rowing può richiedere ai canottieri di indossare un abbigliamento speciale con le identificazioni previste da World Rowing. Questo può consistere in una maglietta appositamente realizzata o una pettorina, forniti da World Rowing, da indossare sopra o sotto la maglia da gara del canottiere, come richiesto. A tal fine, per tutti gli Eventi Coastal Rowing di World Rowing, la maglia da gara deve essere del tipo "canottiera" o "maglia senza maniche".

2) Identificazioni sull'imbarcazione
   a) In aggiunta alle disposizioni della Norma RC 10, si applicano le seguenti disposizioni generali:
      i) Le identificazioni degli sponsor della Federazione affiliata o del Club possono apparire sull'imbarcazione, ad eccezione delle aree riservate al numero dell'imbarcazione e al numero identificativo dell'equipaggio (nel caso del formato Endurance) e alle identificazioni di World Rowing/Comitato Organizzatore e al simbolo del costruttore.
      ii) Imbarcazioni fornite dall'organizzazione – Gli equipaggi che utilizzano imbarcazioni fornite dal Comitato Organizzatore non hanno il diritto di apporre alcuna pubblicità o identificazione sull'imbarcazione.
   b) Per gli Eventi di World Rowing, le seguenti identificazioni devono essere posizionate su entrambi i lati dell'imbarcazione, misurate a partire dalla prua:
      i)

	C1x	C2x	C4x+
Marchio costruttore	0-15 cm	0-15 cm	0-15 cm
Sponsor WR/COL	155-255 cm	215-315 cm	215-335 cm

      ii) La superficie totale (cm^2) e la lunghezza (cm) consentite su ciascun lato dell'imbarcazione per il simbolo del Costruttore e per le identificazioni degli sponsor di World Rowing/Comitato Organizzatore sono le seguenti:

	C1x	C2x	C4x+
Marchio costruttore	50 cm2	50 cm2	50 cm2
Sponsor WR/COL	1200 cm2	1200 cm2	1600 cm2
	80 cm	80 cm	100 cm

   c) Per gli Eventi Coastal Rowing di World Rowing, lo spazio riservato a World Rowing e/o al Comitato Organizzatore è riservato all'uso di World Rowing secondo quanto previsto da questa Norma di Applicazione. Quando questo spazio non viene utilizzato da World Rowing, può essere utilizzato dal Comitato Organizzatore, ma solo con il previo consenso specifico di World Rowing.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

d) Per le Regate Internazionali di Coastal Rowing, lo spazio World Rowing/Comitato Organizzatore è riservato al Comitato Organizzatore o al proprio sponsor.
e) Oltre al simbolo del costruttore, l'identificazione del costruttore può comparire una volta per lato sull'imbarcazione, ad eccezione delle aree riservate come indicato nella presente Norma di Applicazione. Ogni identificazione del costruttore non deve superare un'area di 100 cm².

3) Identificazioni sui Numeri dell'Imbarcazione
   a) Per le Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance, l'identificazione di uno sponsor del Comitato Organizzatore può comparire una sola volta, sopra o sotto il numero dell'imbarcazione, con lettere alte non più di 10 cm.
   b) Per gli Eventi di Coastal Rowing Endurance di World Rowing, l'identificazione di uno sponsor di World Rowing può comparire una sola volta, sopra o sotto il numero dell'imbarcazione, con lettere alte non più di 10 cm.

4) Remi di coppia e di punta
   a) Remi condivisi – Ai Campionati del Mondo di Coastal Rowing Endurance e Beach Sprint e ad altri eventi Coastal Rowing designati da World Rowing, gli equipaggi che utilizzano remi di coppia o di punta forniti dal Comitato Organizzatore non avranno diritto ad utilizzare lo spazio pubblicitario sui remi riservato alle Federazioni affiliate o ai Club. Tale diritto rimarrà al Comitato Organizzatore.
   b) Colori delle pale – Sulle pale possono apparire solo: i colori delle Federazioni affiliate registrate presso World Rowing, i colori dei Club registrati presso le Federazioni nazionali di appartenenza, oppure i colori dei remi condivisi adottati dal Comitato Organizzatore.

5) Altre identificazioni – Oltre alle identificazioni previste dalla presente Norma di Applicazione, le uniche altre identificazioni consentite saranno quelle descritte nell'Appendix R6 – Norma di Applicazione alla Norma 39 – Pubblicità commerciali, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni.

Norma RC 15 – Abbigliamento dei canottieri e colori delle pale

1) Salvo quanto previsto dalla Norma RC 14 e relativa Norma di Applicazione, i membri dello stesso equipaggio devono gareggiare indossando un abbigliamento identico, che corrisponda alla divisa ufficiale da gara del proprio Club o, nel caso di equipaggi nazionali, della propria Federazione. I membri di un equipaggio misto devono indossare o una divisa uniforme oppure ciascun atleta può indossare la divisa del proprio Club.

2) I colori e i design delle pale di tutti i remi (di punta o di coppia) devono essere identici su entrambi i lati.

3) I timonieri possono gareggiare indossando indumenti aggiuntivi rispettando i colori del proprio equipaggio.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

4) Le pale dei remi forniti dal Comitato Organizzatore per l'uso condiviso degli equipaggi devono essere di un colore uniforme (neutro), scelto a tal fine dal Comitato Organizzatore e, negli eventi Coastal Rowing di World Rowing, approvato da World Rowing.

Norma RC 16 – Iscrizioni

1) Il Comitato Organizzatore, nel caso di una Regata Internazionale, e World Rowing, nel caso degli eventi Coastal Rowing di World Rowing nel formato Endurance e Beach Sprint, sono tenuti ad accettare tutte le iscrizioni valide presentate entro il termine previsto per le iscrizioni. Tuttavia, se alla chiusura delle iscrizioni venisse ricevuta una sola iscrizione per una determinata specialità, tale evento di gara sarà annullato e l'autorità (Club o Federazione) che ha presentato l'iscrizione dovrà essere informata.

2) L'elenco delle iscrizioni deve essere messo a disposizione di tutti i Club e/o delle Federazioni affiliate che hanno iscritto equipaggi, nel più breve tempo possibile dopo la chiusura delle iscrizioni.

3) Qualsiasi Club o Federazione affiliata che ritenga che un'iscrizione non sia valida o che vi siano irregolarità nelle iscrizioni può presentare un reclamo al Comitato Organizzatore (per le Regate Internazionali) o a World Rowing (per gli eventi di World Rowing), che consulterà le parti interessate e potrà accettare o respingere l'iscrizione in base ai fatti e ai requisiti previsti da queste Norme.

Norma RC 17 – Ritiri e sostituzioni di equipaggio

I ritiri e le sostituzioni di equipaggio, prima e dopo il sorteggio, sono consentiti esclusivamente se conformi alla Norma di Applicazione alla presente Norma.

Norma di Applicazione RC 17 – Ritiri e sostituzioni di equipaggio

1) Ritiri
   a) Un Club o una Federazione affiliata che desideri ritirarsi da un evento al quale si è iscritto deve comunicarlo per iscritto almeno un'ora prima della riunione dei Team Manager per le Regate Internazionali di Coastal Rowing e almeno 3 ore prima del sorteggio per gli eventi di World Rowing nei formati Endurance e Beach Sprint. Un ritiro, una volta comunicato, è irrevocabile.
   b) Nei Campionati del Mondo di Coastal Rowing, in caso di ritiri effettuati dopo il termine di 3 ore prima del sorteggio, alla Federazione affiliata interessata verrà applicata una multa come segue (o equivalente), per ciascun ritiro:
      i) Campionati Endurance – EUR 100;
      ii) Campionati Beach Sprint – EUR 500
      Tuttavia, nel caso in cui un equipaggio si ritiri per motivi medici o di sicurezza ritenuti accettabili da World Rowing, non verrà applicata alcuna sanzione economica per tale ritiro.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

2) Cambi di equipaggio prima del sorteggio
   a) Prima del sorteggio, gli equipaggi possono sostituire fino alla metà dei componenti dell'equipaggio (nonché il timoniere) per qualsiasi motivo, a condizione che i canottieri sostitutivi siano membri dello stesso Club (o, nel caso di equipaggi misti, di uno dei Club coinvolti) o, nel caso di equipaggi di squadre nazionali, che il canottiere sostituito appartenga alla stessa Federazione affiliata. Ogni sostituzione deve essere notificata per iscritto come segue:
      i) Regate Internazionali di Coastal Rowing – Al Comitato Organizzatore almeno un'ora prima del sorteggio;
      ii) Campionati del Mondo di Coastal Rowing Endurance o Campionati del Mondo Beach Sprint – A World Rowing almeno tre ore prima del sorteggio.
   b) Singolisti – Un singolista che si ammala o si infortuna dopo la scadenza delle iscrizioni può essere sostituito prima del sorteggio da un vogatore dello stesso Club (nel caso di un equipaggio di Club) o della stessa Federazione affiliata, previa presentazione di certificato medico. Nei Campionati del Mondo di Coastal Rowing Endurance e nei Campionati del Mondo di Beach Sprint, tale sostituzione deve essere approvata dal medico di World Rowing.
      Non è consentita alcuna sostituzione per un singolista dopo il sorteggio o che abbia già gareggiato nella batteria del proprio evento.

3) Cambi di equipaggio dopo il sorteggio
   a) Nessuna sostituzione di canottieri può essere effettuata in un equipaggio dopo il sorteggio o in un equipaggio che abbia già gareggiato nella batteria del proprio evento, salvo in caso di malattia o infortunio, in cui deve essere fornito un certificato medico e:
      i) In una Regata Internazionale, la sostituzione deve essere approvata dal Comitato Organizzatore.
      ii) In un evento Coastal Rowing di World Rowing, la sostituzione deve essere approvata dal medico di World Rowing, che deve prima esaminare il canottiere interessato.
   b) Ogni canottiere sostitutivo deve essere membro dello stesso Club, e nel caso di squadre nazionali, della stessa Federazione affiliata. Un canottiere, una volta sostituito, non può rientrare nell'equipaggio nemmeno se guarito.
   c) Nelle regate Beach Sprint, non sono ammessi, per nessun motivo, cambi di equipaggio durante i turni degli Otto Finalisti (vedi Norma RCB 15).

Norma RC 18 – Anti-Doping

Il Doping è severamente vietato. La lotta contro il Doping è regolata dal Codice Mondiale Anti-Doping (World Anti-Doping Code), formalmente adottato dal Congresso di World Rowing come parte delle Norme di World Rowing, e che il Consiglio di World Rowing ha la facoltà di chiarire e/o integrare mediante apposite Norme di Applicazione.

Le Regate Internazionali di Coastal Rowing e gli eventi Coastal Rowing di World Rowing nel formato Endurance e Beach Sprint sono disciplinati dalla Norma 86 Anti-Doping di World Rowing e dalla relativa Norma di Applicazione riportata nell'Appendix R10.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma RC 19 – Casi eccezionali

Nel caso si rendesse necessario adottare decisioni in circostanze eccezionali, il Presidente di Giuria nominerà e presiederà un organo incaricato di prendere tali decisioni. Negli eventi Coastal Rowing di World Rowing, le decisioni relative a casi eccezionali sono prese dal Comitato Esecutivo o da un suo delegato, in conformità a quanto previsto dalla Norma 86(2) del Codice di Regata di World Rowing.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

SEZIONE II – FORMATO ENDURANCE (Norma RCE #)

Norma RCE 1 – Diritto di partecipazione

Il Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance è aperto esclusivamente agli equipaggi di Club autorizzati dalle proprie Federazioni affiliate.

Norma RCE 2 - Ammissibilità

Per competere in un Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance, un canottiere deve essere membro di un Club riconosciuto dalla Federazione affiliata.
World Rowing può stabilire ulteriori requisiti d'ammissione per specifici eventi del Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance e può richiedere una pre-qualificazione per alcuni o tutti gli eventi, qualora si renda necessario imporre un limite al numero di iscrizioni. Tali criteri saranno pubblicati in anticipo rispetto al Campionato del Mondo nel Bando di Gara.

Norma RCE 3 – Categorie di età

Le seguenti categorie di età, sia maschili che femminili, sono riconosciute da World Rowing per le competizioni di Coastal Rowing Endurance:
1) Senior
2) Under 23
3) Under 19
4) Master - Le categorie di età per gli eventi Master saranno definite nel Bando di Gara.

Norma RCE 4 – Categorie aggiuntive

Ad eccezione delle categorie di età, World Rowing non riconosce ulteriori categorie per il Coastal Rowing Endurance.

Norma RCE 5 – Tipologie di Imbarcazioni

World Rowing riconosce le seguenti tipologie di imbarcazioni per le competizioni di Coastal Rowing Endurance:
1) Singolo (C1x)
2) Doppio (C2x)
3) Quattro di coppia con timoniere (C4x+)
4) Quattro di punta con timoniere (C4+)

Norma RCE 6 – Programma gare del Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance

Il Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance verrà disputato nelle specialità previste dalla Norma di Applicazione della presente Norma.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma di Applicazione RCE 6 – Programma gare del Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance

I Campionati Mondiali di Coastal Rowing Endurance si disputano nelle seguenti specialità:
1) Uomini (M): 1x, 2x, 4x+
2) Donne (W): 1x, 2x, 4x+
3) Misti (Mix): 2x

World Rowing potrà aggiungere altre specialità e pubblicherà eventuali aggiunte nel Bando di Gara.

Norma RCE 7 – Caratteristiche del campo di gara per le Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance

Le caratteristiche e i requisiti del campo di regata per le Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance sono stabilite nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

Norma di Applicazione RCE 7 - Caratteristiche del campo di gara per le Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance

1) Il Percorso di Gara
   a) Il percorso di gara per le Regate Internazionali di Coastal Rowing deve offrire, per quanto possibile, condizioni di gara eque e uguali per tutti gli equipaggi. Ciò richiede una larghezza sufficiente della linea di partenza per permettere a tutti gli equipaggi di ogni gara di partire contemporaneamente.
   b) Ovunque possibile, il Comitato Organizzatore deve delineare il percorso di gara affinché lo svolgimento della regata e le imbarcazioni in competizione possano essere visibili agli spettatori a terra.
   c) Nel delimitare il percorso, il Comitato Organizzatore deve tenere conto della direzione del vento e delle onde, delle caratteristiche costiere e delle spiagge. Questo può includere partenze e/o arrivi dalla o sulla spiaggia.
   d) La lunghezza del percorso deve essere quella prevista dalla Norma RCE 8.
   e) Il percorso di gara può essere rettilineo, rettangolare, triangolare, da punto a punto, o di qualsiasi altra forma adatta alla località.
   f) Per motivi di sicurezza, la configurazione del campo non deve consentire che le imbarcazioni viaggino in direzioni opposte nello stesso specchio d'acqua.
   g) Il percorso di gara può essere percorso più di una volta. In linea di principio, non devono esserci boe di virata a meno di un chilometro (1 km) dalla partenza se l'angolo richiesto di virata presso quella boa supera i 45 gradi.
   h) Se un evento prevede batterie eliminatorie separate, i percorsi di gara usati per le rispettive batterie possono essere diversi tra loro, ma devono avere la stessa distanza di gara e simili condizioni di gara in quel giorno.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

2) Segnaletica del percorso di gara
   a) Il tracciato del percorso di gara o dei percorsi, indicante la posizione di tutte le boe di segnalazione e virata, con relativa descrizione e posizione GPS, deve essere incluso nel Bando di Gara e anche nelle istruzioni fornite a tutti gli equipaggi prima dell'inizio della regata. Il tracciato deve inoltre essere esposto presso la Commissione di Controllo.
   b) Per motivi di sicurezza, laddove siano utilizzate boe per segnare i punti di virata, il Comitato Organizzatore dovrà, ove possibile, utilizzare boe gonfiabili di tipo segnaletico invece di boe fisse d'ormeggio o segnali fissi luminosi (fanali).
   c) Il Comitato Organizzatore deve adottare tutte le precauzioni necessarie nella posa della segnaletica e del campo di gara per evitare qualsiasi rischio di incagliamento delle imbarcazioni in acque poco profonde, incluso il posizionamento di segnalazioni chiare e boe d'allerta nei punti appropriati.
   d) Boa nei punti chiave di virata – Una boa di virata è un punto in cui esiste un rischio elevato di interferenza grave tra equipaggi a causa di fattori come, ad esempio ma non solo, l'angolo della virata e/o la sua prossimità alla partenza. Per i Campionati del Mondo di Coastal Rowing Endurance, le decisioni su quali boe del percorso siano boe in punti chiave di virata devono essere prese in consultazione con il Presidente di Giuria e il "Principal Race Officer", come parte della preparazione dell'evento e dell'approvazione del percorso di gara da parte di World Rowing.

3) Linee di partenza e arrivo
   a) Partenza e arrivo in acqua
      i) La linea di partenza e la linea di arrivo devono essere visivamente segnate dall'allineamento di due punti di riferimento o boe.
      ii) L'orientamento delle linee di partenza e arrivo deve essere, in linea di principio, rispettivamente perpendicolare al percorso da seguire verso o dal punto di virata successivo o precedente.
      iii) Per tutte le gare, eccetto i Time Trial dove gli equipaggi partono uno dopo l'altro e il risultato è basato sul tempo impiegato da ciascun equipaggio per completare il percorso, la linea di partenza deve essere abbastanza ampia da permettere a tutte le imbarcazioni in gara di allinearsi e partire contemporaneamente.
   b) Partenza dalla spiaggia – Le imbarcazioni devono essere allineate lungo il bagnasciuga.
   c) Arrivo sulla Spiaggia – La linea di arrivo è una linea, una bandiera o un pulsante situati in un punto designato sulla spiaggia, e una gara si considera conclusa quando un membro dell'equipaggio ha attraversato la linea, toccato la bandiera o premuto il pulsante come richiesto. Il tipo di arrivo utilizzato sarà indicato nel Bando di Gara.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma RCE 8 – Lunghezza del percorso

1) Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance – In linea di principio, non è prevista una distanza di gara predefinita, e questa può variare da una regata all'altra. Tuttavia, qualora la regata sia inclusa nel Calendario Internazionale delle Regate di World Rowing, la distanza di gara dovrà essere indicata e comunicata a tutti i partecipanti nel Bando di Gara.

2) Campionato del mondo di Coastal Rowing Endurance – In linea di principio, la distanza di gara deve essere compresa tra 4 km e 6 km e deve essere la stessa per le gare maschili e femminili. La distanza può variare a seconda di fattori legati alla sede specifica del Campionato del Mondo, tenendo conto della sicurezza, delle condizioni meteo favorevoli, del sistema di progressione alle finali, del posizionamento delle boe di percorso, della visibilità per il pubblico e delle strutture di partenza e arrivo.

Norma RCE 9 - Numero di equipaggi

1) Le Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance possono, in linea di principio, svolgersi senza limiti al numero di equipaggi per ciascun specialità. Tuttavia, ciò dipenderà dall'ampiezza della linea di partenza, dalla lunghezza del percorso, dal numero di imbarcazioni disponibili e da tutte le considerazioni relative alla sicurezza, comprese le condizioni meteorologiche e la disponibilità di imbarcazioni di soccorso.

2) Non sono previste corsie delimitate.

3) Se previsto un limite al numero di barche per ciascuna gara, il Comitato Organizzatore nel caso di una Regata Internazionale di Coastal Rowing Endurance, o World Rowing nel caso di un Campionato Mondiale di Coastal Rowing Endurance, dovrà indicare nel Bando di Gara e nelle informazioni rivolte agli equipaggi il numero massimo di barche ammesse per specialità e se verrà applicato un sistema di progressione.

Norma RCE 10 – La Giuria

1) La Giuria, nelle Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance, è responsabile del corretto svolgimento della competizione in conformità alla presente Norma e relativa Norma di Applicazione. La Giuria per le Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance è composta da Giudici che svolgono le seguenti funzioni:
    1) Presidente di Giuria;
    2) Starter;
    3) Giudice alla Partenza;
    4) Giudice/i di Percorso;
    5) Giudici di Boa nei punti chiave;
    6) Giudice di Penalità;
    7) Giudici all'Arrivo, uno dei quali deve essere un Giudice Senior;
    8) Componenti della Commissione di Controllo, uno dei quali è designato come responsabile.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

2) Il Presidente di Giuria, lo Starter, il Giudice alla Partenza, il/i Giudice/i di Percorso, i Giudici di Boa nei punti chiave, il Giudice di Penalità, il Giudice Senior all'Arrivo ed il responsabile della Commissione di Controllo devono essere in possesso della licenza di Arbitro Internazionale.

3) La Giuria può essere coadiuvata nello svolgimento delle proprie funzioni da altri Giudici in possesso di una licenza di arbitro a livello nazionale. Le funzioni della Giuria sono definite nella Norma di Applicazione alla Norma RCE 10.

Norma di Applicazione RCE 10 – Compiti della Giuria nelle Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance

1) Commissione di Controllo
Oltre ai suoi altri compiti, la Commissione di Controllo durante le regate di Coastal Rowing Endurance deve verificare la corretta esposizione dei numeri delle imbarcazioni e dei numeri di identificazione degli equipaggi, nonché che le uniformi da gara indossate dai membri degli equipaggi siano corrette. La Commissione di Controllo registrerà gli equipaggi all'ingresso in acqua e al ritorno a terra.

2) Lo Starter e il Giudice alla Partenza
Lo Starter e il Giudice alla Partenza devono garantire che venga seguito il corretto procedimento di partenza. Non è previsto l'allineatore. Ad eccezione della partenza dalla spiaggia, il Giudice alla Partenza non è obbligato a fornire istruzioni agli equipaggi riguardo il loro allineamento alla partenza. È completa responsabilità degli equipaggi non oltrepassare la linea di partenza sul lato del campo di gara al momento del segnale di partenza.

3) Il Giudice di percorso
   a) Il Presidente di Giuria, in consultazione con il Direttore di Gara, decide il numero di Giudici di Percorso che supervisioneranno ciascuna gara. Qualora vi sia più di un Giudice, questi avranno pari autorità nelle rispettive aree di responsabilità.
   b) Il Giudice di Percorso deve garantire il corretto svolgimento della gara e la sicurezza dei canottieri. In particolare, dovrà osservare se un equipaggio ottiene un vantaggio o subisce uno svantaggio da parte di altri equipaggi o da fattori esterni, e potrà imporre sanzioni appropriate agli equipaggi responsabili. Il Giudice di Percorso non deve fornire indicazioni di direzione agli equipaggi. Pur essendo responsabilità degli equipaggi mantenere la rotta e non ostacolare altri, il Giudice di Percorso si impegnerà comunque a prevenire situazioni di pericolo e collisione.
   c) Tutte le imbarcazioni dei Giudici di Percorso in servizio devono esporre una bandiera o un segno identificativo per distinguerle da altre unità nautiche.
   d) Se necessario, il Giudice di Percorso può imporre sanzioni durante la gara. Il Giudice può anche interrompere la gara, imporre eventuali sanzioni necessarie e ordinare che la gara sia ripetuta, sia dall'inizio sia da un altro punto del percorso, immediatamente o in un secondo momento. In quest'ultimo caso, il Giudice di Percorso stabilirà il nuovo orario di partenza in consultazione con il Presidente di Giuria e informerà gli equipaggi interessati. Il Giudice di Percorso può anche

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

decidere di lasciar proseguire la gara ed escludere un equipaggio o più equipaggi dopo il termine della gara.

e) Qualora il Giudice di Percorso ritenga che un impedimento che ha interessato un equipaggio o più equipaggi non abbia influito sull'esito della gara, oppure che l'effetto dell'impedimento non sia stato significativo o non costituisca una violazione del presente Regolamento e delle relative Norme di Applicazione, egli può decidere di non intraprendere alcuna azione oppure adottare le misure che ritenga opportune in base alle circostanze.

f) Se ad un equipaggio viene assegnata una sanzione da scontare in un'apposita "Penalty Box", il Giudice di Percorso dovrà informare immediatamente il Giudice di Penalità.

4) Giudici di Boa nei punti chiave
I Giudici di Boa nei punti chiave devono monitorare gli equipaggi presso le boe di virata designate come punti chiave. Essi determineranno se vi sia stata interferenza o collisione grave tra equipaggi e decideranno la sanzione appropriata da comminare all'equipaggio responsabile, oppure potranno decidere di non comminare alcuna sanzione. In caso di assegnazione di una sanzione, dovranno informare immediatamente il Giudice di Penalità per quanto riguarda l'eventuale penalità temporale assegnata.

5) Giudice di penalità
Il Giudice di Penalità svolge le funzioni stabilite nella Norma RCE 23 e nelle sue Norme di Applicazione.

6) Giudici all'Arrivo
a) I Giudici all'Arrivo nel caso di arrivo in acqua, dovranno determinare l'ordine in cui le prue delle imbarcazioni raggiungono la linea d'arrivo, oppure, nel caso di arrivo in spiaggia, l'ordine in cui i corridori di ciascun equipaggio completano l'azione che sancisce la fine della loro gara.
b) Essi dovranno verificare che la gara si sia svolta correttamente e saranno responsabili della validazione dei risultati.

Norma RCE 11 – Sicurezza – Principi generali

1) Sebbene il Comitato Organizzatore di una regata debba adottare tutte le misure necessarie per garantire condizioni di gara sicure ed adeguate misure di sicurezza, la responsabilità finale nel gareggiare in sicurezza ricade su ciascun atleta e sui membri dello staff tecnico di ciascuna squadra.

2) Le seguenti disposizioni in materia di sicurezza, applicabili alle Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance, si aggiungono ai requisiti previsti dalla Norma RC 4 della Sezione I del presente Regolamento.
(1) Capitano d'Equipaggio
Ogni equipaggio iscritto ad una regata di Coastal Rowing Endurance deve designare un membro dell'equipaggio come Capitano d'Equipaggio, in conformità

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

con il diritto marittimo internazionale, secondo cui ogni imbarcazione in mare deve avere una persona responsabile della sicurezza e della navigazione. Nelle regate di Coastal Rowing Endurance tale responsabilità è affidata al Capitano d'Equipaggio.

(2) Riunione dei Capitani d'Equipaggio

i) Prima dell'inizio della competizione, il Comitato Organizzatore convocherà una riunione alla quale dovranno partecipare tutti i Team Manager, i timonieri e i Capitani d'Equipaggio.

ii) Durante tale riunione, ai partecipanti verranno fornite tutte le informazioni ragionevolmente necessarie per lo svolgimento sicuro della regata (incluse norme marittime locali, movimenti di marea, correnti, specifiche caratteristiche topografiche, pericoli noti, norme di sicurezza e sanzioni applicabili ai sensi del presente Regolamento).

iii) Se ritenuto necessario, i timonieri e i Capitani d'Equipaggio potranno essere invitati a visionare il campo di gara da un'imbarcazione a motore del Comitato Organizzatore.

(3) Obblighi dei Canottieri

i) Obblighi generali

Tutti i vogatori e i timonieri devono:

(1) Conoscere e rispettare le normative marittime locali, oltre al Codice di Gara, alle Norme di Applicazione, alle altre disposizioni di World Rowing;

(2) Indossare giubbotti di salvataggio adeguati oppure avere a bordo dei propri giubbotti di salvataggio per ciascun membro dell'equipaggio, che siano a portata di mano e facilmente accessibili in ogni momento quando si è in acqua.

I timonieri devono indossare obbligatoriamente il giubbotto di salvataggio in ogni momento quando si trovano in acqua;

(3) Sapere cosa fare in caso di imbarcazione allagata, ribaltamento o nel caso in cui l'imbarcazione debba essere rimorchiata;

(4) Sebbene il Comitato Organizzatore adotti tutte le misure ragionevoli per garantire condizioni di gara sicure e adeguate misure di sicurezza, la responsabilità finale di gareggiare in sicurezza ricade su ciascun atleta e, ove applicabile, sui Club e sui membri dello staff tecnico di ciascuna squadra.

ii) Obblighi del Capitano d'Equipaggio

(1) Il Capitano d'Equipaggio che viene designato per ciascuna imbarcazione, deve essere comunicato per iscritto al Comitato Organizzatore al momento dell'iscrizione dell'equipaggio e prima che l'equipaggio scenda in acqua per la prima volta, sia per allenamento che per gara;

(2) Tale comunicazione è responsabilità della Federazione affiliata o del Club a nome del quale l'equipaggio è iscritto, nonché dell'equipaggio interessato;

(3) Nessun equipaggio può scendere in acqua se non ha comunicato il nome del Capitano;

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

(4) Prima di ogni uscita in acqua, il Capitano d'Equipaggio è responsabile di:
  (a) Valutare i possibili rischi e la capacità dell'equipaggio di affrontare le condizioni meteo-marine presenti e quelle previste;
  (b) Conoscere le condizioni meteorologiche attuali e previste;
  (c) Registrare l'uscita presso la Commissione di Controllo, indicando data e ora dell'uscita, durata stimata e il percorso previsto;
  (d) Verificare le condizioni dell'imbarcazione e la presenza dell'equipaggiamento di sicurezza a bordo.
(5) Durante L'uscita, Il Capitano d'Equipaggio deve:
  (a) Assicurarsi che l'equipaggio rispetti tutte le norme di navigazione, sicurezza e circolazione;
  (b) Verificare che tutti i membri dell'equipaggio indossino il giubbotto di salvataggio, se necessario;
  (c) Prendere le decisioni necessarie per la sicurezza dell'equipaggio in caso di peggioramento delle condizioni meteorologiche;
  (d) Monitorare eventuali cambiamenti delle condizioni meteo o marittime che possano compromettere la sicurezza dell'equipaggio.
(6) Dopo l'uscita, il Capitano d'Equipaggio deve:
  (a) Informare la Commissione di Controllo del rientro dell'equipaggio;
  (b) Compilare il registro per segnalare il rientro dell'equipaggio;
  (c) Informare la Commissione di Controllo di eventuali incidenti o criticità legate alla sicurezza;
  (d) Registrare e segnalare al Comitato Organizzatore eventuali danni ad un'imbarcazione condivisa.

(4) Speciali considerazioni sulla sicurezza per il Coastal Rowing Endurance
  i) Regole generali di circolazione
    (1) Vogatori e timonieri devono acquisire familiarità con le regole generali di navigazione marittima internazionale e con le condizioni specifiche dell'area in cui si svolge la regata.
    (2) I concorrenti devono essere consapevoli che il canottaggio in mare, al di fuori di canali e porti, richiede particolare attenzione alle condizioni meteorologiche, alle maree, alle correnti marine e al traffico marittimo generale.
  ii) Regole importanti per remare in mare

Le imbarcazioni da canottaggio non devono ostacolare il passaggio di:
  (1) Imbarcazioni che possono navigare in sicurezza solo in un canale stretto o in una corsia di accesso;
  (2) Imbarcazioni a propulsione meccanica in una corsia di traffico;
  (3) Navi con carichi pesanti.
  iii) Evitare le collisioni

Quando due imbarcazioni da canottaggio si trovano su una possibile rotta di collisione, entrambe devono virare a pari per dare modo all'altra di passare. Per chiarezza, "pari" indica il lato sinistro per i vogatori seduti in barca, ovvero il lato di prua.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

(5) Ridossi (Approdi sicuri)

i) I ridossi sono porti e baie dove le imbarcazioni possono facilmente trovare riparo in caso di condizioni meteorologiche avverse e dove i membri dell'equipaggio possono sbarcare o essere sbarcati in sicurezza.

ii) Le posizioni di tali ridossi devono essere comunicate dal Comitato Organizzatore a tutti gli equipaggi come parte delle informazioni generali.

iii) I ridossi possono essere fortemente influenzati dalle condizioni di marea, vento e corrente. A seconda delle condizioni, una zona può essere considerata un rifugio solo in determinati momenti della giornata e può risultare pericolosa ed inaccessibile in altri momenti.

iv) Qualunque sia il percorso seguito dai canottieri, essi devono essere a conoscenza di tutte le possibilità di accesso ai ridossi in conformità con i limiti di navigazione imposti alla propria imbarcazione.

(6) Capovolgimento

Gli equipaggi dovrebbero esercitarsi regolarmente nelle manovre da eseguire in caso di capovolgimento e familiarizzare con tutte le procedure necessarie per garantire la sicurezza dell'equipaggio in tale situazione.

(7) Capacità generale degli equipaggi

Qualsiasi membro della Giuria può vietare ad un equipaggio di entrare in acqua se ritiene che esso costituisca un pericolo per sé stesso o per gli altri equipaggi in acqua. In caso di controversia, la decisione finale spetta al Presidente di Giuria.

Norma RCE 12 – Sistema di progressione di World Rowing per le regate di Coastal Rowing Endurance

1) Qualora il numero di equipaggi partecipanti a una Regata Internazionale di Coastal Rowing Endurance superi il numero di imbarcazioni che possono essere posizionate contemporaneamente sulla linea di partenza, o superi il numero di imbarcazioni disponibili per la finale, verrà utilizzato un sistema di progressione per determinare gli equipaggi finalisti. La progressione dovrà essere determinata, in linea di principio, in base alla classifica e non ai tempi.

2) Il numero di equipaggi per ogni batteria dovrà essere il più possibile equilibrato e, in linea di principio, lo stesso numero di equipaggi da ciascuna batteria dovrà avanzare al turno successivo.

3) Il Comitato Organizzatore, nel caso di Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance, e World Rowing, nel caso di eventi World Rowing, possono stabilire un limite al numero di imbarcazioni per ogni batteria e/o al numero di imbarcazioni che progrediscono alla finale. In linea di principio, il numero minimo di imbarcazioni in una finale dovrebbe essere di otto (8) per ciascun evento, mentre il numero massimo sarà pari al numero di imbarcazioni disponibili o allo spazio disponibile, oppure, negli eventi di Coastal Rowing di World Rowing, a quanto eventualmente specificato da World Rowing. Tali informazioni dovranno essere incluse nel Bando di Gara e comunicate a tutti gli equipaggi prima della regata.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

4) Regate del Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance - Sarà adottato il sistema di progressione di World Rowing per il Coastal Rowing Endurance.

Norma di Applicazione RCE 12 – Sistema di progressione di World Rowing per le regate di Coastal Rowing Endurance

Numero massimo di imbarcazioni in una gara
In linea di principio, sarà previsto un massimo di 18 imbarcazioni per evento di gara. Può capitare che le gare abbiano meno di 18 imbarcazioni, a causa della mancanza di imbarcazioni disponibili, o di condizioni avverse o altro. In tal caso, verrà concordato e pubblicato un sistema di progressione alternativo il prima possibile. (Si noti che ciò potrebbe rendersi necessario dopo le batterie e prima della finale, quindi tutti gli equipaggi devono puntare ad ottenere il miglior risultato in ogni turno).

Classifica delle Federazioni nazionali e fasce di graduatoria
La posizione di ogni equipaggio nella classifica della Federazione nazionale sarà indicata nell'elenco delle iscrizioni e pubblicata sul sito www.worldrowing.com. Una fascia di graduatoria è il gruppo di equipaggi con lo stesso rango nello stesso evento di gara. Eventuali richieste riguardanti la classifica degli equipaggi dovranno essere indirizzate alla Federazione nazionale interessata.

Caso 1 - Fino a 18 iscrizioni
Formato: Gara preliminare e una finale.
Batterie: Tutti gli equipaggi parteciperanno alla gara preliminare per stabilire il piazzamento.
Finali: La Finale avrà un massimo di diciotto equipaggi.

Fino a 18	H1	1-18 → F

Caso 2: da 19 a 36 iscritti
Formato: Due batterie e due finali.
Batterie: Le prime nove imbarcazioni di ogni batteria accederanno alla finale A, le rimanenti passeranno alla finale B. (Esiste un caso speciale per 19 iscritti – Vedi tabella di progressione)
Finali: La finale A avrà diciotto imbarcazioni e la finale B un massimo di diciotto imbarcazioni.

19-36 Iscritti	H1, H2	1-9 → FA, 10-18 → FB

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Caso 3: da 37 a 54 iscritti
Formato: Tre batterie e due finali.
Batterie: Le prime sei imbarcazioni di ogni batteria accederanno alla finale A, i posti dal settimo al dodicesimo accederanno alla finale B, le rimanenti saranno eliminate. (Esiste un caso speciale per 37 e 38 iscritti – Vedi tabella di progressione)
Finali: La finale A avrà diciotto imbarcazioni e la finale B avrà diciotto imbarcazioni.

37-54 Iscritti	H1, H2, H3	1-6 → FA, 7-12 → FB, 13...eliminati

Norma RCE 13 - Il sorteggio e l'assegnazione delle corsie

1) Il Sorteggio e l'assegnazione delle corsie alle batterie
   a) Per una regata Internazionale di Coastal Rowing Endurace, qualora sia richiesto un sistema di batterie preliminari, un sorteggio supervisionato dalla Giuria assegnerà gli equipaggi alle batterie.
   b) Per i Campionati del Mondo di Coastal Rowing Endurance:
      i) Qualora non sia previsto il sistema di teste di serie, l'assegnazione degli equipaggi alle batterie potrà basarsi sulla classifica degli equipaggi fornita dalle rispettive Federazioni nazionali. In tal caso, il metodo utilizzato dovrà essere specificato nel Bando di Gara.
      ii) Qualora il Comitato Esecutivo decida di applicare un sistema di teste di serie, esso predisporrà una tabella delle teste di serie per la regata. I criteri per la selezione degli equipaggi teste di serie e l'assegnazione degli equipaggi teste di serie e non alle batterie, dovranno essere determinati e pubblicati in anticipo.

2) Determinazione delle corsie
   a) Partenza non ancorata – Non verranno assegnate corsie per la partenza non ancorata.
   b) Partenza dalla spiaggia – Per la partenza dalla spiaggia in cui la linea di partenza non è perpendicolare alla prima boa di virata, le posizioni di partenza degli equipaggi saranno assegnate come segue:
      a) Se è previsto un sistema di teste di serie, agli equipaggi con la testa di serie più alta verranno assegnate, solo nel primo turno della gara, le posizioni di partenza nella sezione più vicina alla prima boa di virata.
      b) Quando è previsto un turno preliminare, le posizioni di partenza dalla spiaggia per le fasi successive devono essere assegnate in base alla classifica degli equipaggi nel turno precedente. Quindi gli equipaggi meglio classificati verranno posizionati nella sezione più vicina alla prima boa di virata.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma RCE 14 – Avverse condizioni meteo

Tutti i canottieri che partecipano ad eventi di Coastal Rowing Endurance, così come i loro Club e le Federazioni affiliate, sono tenuti a riconoscere la natura ed i rischi associati al Coastal Rowing, in particolare la necessità di possedere un'esperienza adeguata per gareggiare in modo competente e sicuro in condizioni di onde e risacca, senza costituire un rischio per sé stessi né per gli altri equipaggi.

1) Gli equipaggi che desiderano ritirarsi da un evento per motivi di sicurezza possono farlo mediante comunicazione scritta al Comitato Organizzatore (per Regate Internazionali) o a World Rowing (per gli Eventi World Rowing), senza penalità.

2) Qualora le condizioni meteorologiche avverse, o la previsione di tali condizioni, influenzino o possano influenzare in qualsiasi modo la sicurezza dei vogatori o il programma delle gare, le decisioni necessarie dovranno essere adottate in conformità con la Norma di Applicazione alla presente Norma.

Norma di Applicazione RCE 14 – Avverse condizioni meteo
In caso di condizioni meteorologiche o marittime avverse, o di previsione di tali condizioni, tutte le decisioni saranno prese in conformità con questa Norma di Applicazione.

1) Alle Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance, il Presidente di Giuria e il Direttore di Gara prenderanno tutte le decisioni riguardanti eventuali ritardi, rinvii o cancellazioni delle gare, o modifiche al percorso, o qualsiasi altra decisione necessaria, derivante da condizioni meteorologiche avverse o da altre circostanze relative alla sicurezza dei canottieri e dei Giudici in acqua, all'equità del campo di gara o al completamento della competizione. Tali decisioni possono includere la riduzione del numero massimo di imbarcazioni per gara.

2) Agli eventi Coastal Rowing di World Rowing
   a) Le decisioni riguardanti eventuali ritardi o rinvii delle gare, modifiche al percorso o riduzione del numero massimo di imbarcazioni per ogni gara saranno prese dal Comitato di Regata.
   b) Il Comitato Esecutivo o il suo delegato prenderanno le decisioni se, a causa di condizioni meteorologiche avverse, del tempo rimasto per completare la regata o per qualsiasi altra ragione, sia necessario cancellare delle gare o annullare la regata.

3) Se il numero di imbarcazioni in una gara viene ridotto in base a questa Norma
   a) Il Presidente del Comitato di Regata e della Giuria potrà usare la classifica delle batterie preliminari per determinare quali equipaggi, fino al numero designato, debbano procedere ai turni successivi. In questo caso, gli equipaggi con la posizione in classifica più alta nei turni precedenti, accederanno in egual numero da ciascuna di quelle batterie.
   b) Se non ci sono stati turni precedenti, si utilizzerà la classifica degli equipaggi rilasciata dalla Federazione affiliata.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

c) Se viene utilizzata la classifica degli equipaggi come previsto al punto b) sopra, almeno un equipaggio per ciascun Club o Federazione affiliata con lo stesso ranking federale dovrà essere assegnato a una posizione nel turno interessato.
d) Se il numero di imbarcazioni ammesse al turno non può soddisfare i requisiti del punto c) sopra, dovrà essere applicata una soluzione alternativa. Questa potrebbe includere lo svolgimento di più gare nello stesso turno dell'evento, con la classifica finale basata sul tempo impiegato da ciascun equipaggio in ciascuna delle gare. Se viene adottata questa opzione, le gare interessate dovranno essere programmate il più ravvicinate possibile, compatibilmente con la sicurezza, per garantire condizioni di gara il più eque possibile. In questo caso, l'assegnazione degli equipaggi alle gare avverrà tramite sorteggio casuale.

Norma RCE 15 – Alla partenza

1) Gli equipaggi devono trovarsi nella zona di partenza due minuti prima dell'orario di partenza programmato.

2) Lo Starter può far partire la gara senza attendere gli equipaggi assenti.

3) Gli equipaggi sono sempre responsabili, in qualsiasi momento, di assicurarsi che l'attrezzatura utilizzata sia in buone condizioni e pronta per la gara all'orario previsto. Le gare non saranno ritardate né interrotte per problemi tecnici o danni all'imbarcazione di un equipaggio. Tuttavia, qualora tali danni derivino da una collisione grave causata da un altro equipaggio, il Presidente di Giuria potrà, a sua esclusiva discrezione, derogare a questa Norma, qualora ritenga che ciò sia necessario per ristabilire l'equità della competizione.

Norma RCE 16 – La procedura di partenza

1) Il tipo di partenza – partenza non ancorata o partenza dalla spiaggia – deve essere indicato nel Bando di Gara, ma può essere modificato dal Presidente di Giuria, in consultazione con il "Principal Race Officer" della Regata e il Direttore di Gara, in qualsiasi momento durante l'evento, per motivi di sicurezza o altre ragioni eccezionali.

2) La procedura di partenza per le partenze non ancorata e per le partenze dalla spiaggia è stabilita nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

Norma di Applicazione RCE 16 – La procedura di partenza

1) Partenza non ancorata
   a) Alla Partenza
      i) Ogni imbarcazione è libera di trovare la propria posizione sulla linea di partenza, ma è responsabilità di ciascun equipaggio assicurarsi di non ostacolare le altre imbarcazioni. Qualora si verifichi o stia per verificarsi un'interferenza, ciascun equipaggio deve adottare le misure opportune per evitarla, ma dovrà comunque seguire le istruzioni dello Starter o del Giudice di Percorso.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

ii) Lo Starter può essere assistito da altri Giudici sotto la sua autorità. Lo Starter dovrà essere posizionato, in linea di principio, circa 50-100 metri dietro la linea della partenza, in una posizione che gli consenta di avere una chiara visuale di tutte le imbarcazioni, garantendo che i segnali di partenza siano chiaramente visibili a tutti gli equipaggi sulla linea di partenza.

iii) Vi sarà un Giudice alla Partenza posizionato esattamente sulla linea di partenza, in una posizione che consenta di vedere chiaramente tutte le imbarcazioni sulla stessa linea di partenza.

iv) Il Giudice alla Partenza è responsabile di identificare eventuali imbarcazioni che si trovino oltre la linea di partenza al momento del segnale di partenza (falsa partenza) e prenderà una decisione in conformità alla Norma RCE 17. Il Giudice alla Partenza dovrà comunicare immediatamente la propria decisione allo Starter e agli altri Giudici.

b) La procedura di partenza per la partenza non ancorata è la seguente:

i) È responsabilità di ciascun equipaggio assicurarsi che nessuna parte della propria imbarcazione oltrepassi la linea di partenza al momento del segnale. Il Giudice alla Partenza non è tenuto a dare alcuna istruzione agli equipaggi a questo proposito prima che sia dato il segnale di partenza.

ii) Gli equipaggi in zona di partenza devono sempre seguire prontamente le istruzioni dello Starter o del Giudice di Percorso. Qualsiasi equipaggio che non segua tali istruzioni potrà essere sanzionato.

iii) Dopo aver dato rispettivamente i segnali a 3 minuti, 2 minuti e 1 minuto come previsto in questa Norma di Applicazione, lo Starter potrà dare il via alla gara all'ora stabilita, indipendentemente dalla posizione degli equipaggi.

iv) Esattamente tre minuti prima della partenza, lo Starter dovrà contemporaneamente:

(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);

(2) Dare 3 chiari, brevi segnali con il clacson.

v) Tutte le imbarcazioni dovranno rimanere nelle vicinanze della linea di partenza. Allo scadere dei 3 minuti, la partenza può essere annunciata anche se alcune barche non hanno raggiunto la posizione di partenza.

vi) 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.

vii) Non verranno fornite istruzioni agli equipaggi riguardo l'allineamento, a meno che il Giudice alla Partenza non ritenga che troppe imbarcazioni siano oltre la linea di partenza e che la gara non possa essere avviata in modo sicuro o equo.

viii) Ad esattamente due minuti prima della partenza, lo Starter deve simultaneamente:

(1) Ammainare una sfera (due restano esposte);

(2) Dare 2 chiari, brevi segnali con il clacson.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

ix) Ad estattamente un minuto prima della partenza, lo Starter deve simultaneamente:
(1) Ammainare una sfera (una resta esposta);
(2) Dare 1 chiaro, breve segnale con il clacson.

x) Al momento della partenza, lo Starter deve simultaneamente:
(1) Ammainare l'ultima sfera;
(2) Dare un lungo segnale con il clacson.

xi) La sfera finale dovrà essere abbassata esattamente 3 minuti dopo l'inizio della procedura di partenza. L'inizio ufficiale della gara coinciderà con l'istante in cui la sfera finale comincia ad essere abbassata.

Tabella riassuntiva della procedura 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 ball (red with white cross)		1 short blast of hooter
START	**drops**	**Dropping the single ball (red with white cross)**	**LONG**	**Long blast of hooter**
Mass false start	Waving	Starter waving red flag	X repeated	Repeated short blasts of hooter

xii) Se il Giudice alla Partenza informa lo Starter che molte imbarcazioni si trovano oltre la linea di partenza all'orario previsto per l'inizio, oppure se molte imbarcazioni arrivano in ritardo alla partenza per ragioni indipendenti dalla loro volontà, è responsabilità esclusiva dello Starter decidere se ritardare la partenza. In alternativa, lo Starter può dare inizio alla gara all'orario previsto e, se opportuno, può applicare le sanzioni previste da questo Regolamento, Norme e le rispettive Norme di Applicazione.

2) Partenza dalla spiaggia
a) Tutte le imbarcazioni devono essere allineate sulla spiaggia vicino al bagnasciuga. Se ai sensi della Norma RCE 13, è stata assegnata la posizione di partenza, le imbarcazioni dovranno allinearsi e partire rispettando tali posizioni.
b) Assistenti delle imbarcazioni ("Boat Handlers")
i) Ogni imbarcazione può avere fino a due assistenti per imbarcazione. In caso di condizioni meteorologiche avverse o di mare mosso, il Presidente di Giuria può autorizzare o richiedere un aumento del numero di assistenti delle imbarcazioni.
ii) Qualora vi siano due o più assistenti delle imbarcazioni, deve esserci almeno un uomo e almeno una donna tra loro.
iii) In linea di principio, gli assistenti delle imbarcazioni devono essere forniti dalle squadre e sono riconosciuti come membri ufficiali del supporto tecnico dell'equipaggio.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

iv) Il compito degli assistenti delle imbarcazioni è di assistere l'equipaggio nella partenza e nell'arrivo da e per la spiaggia, tenendo l'imbarcazione per ridurre il rischio di danni o infortuni.
v) Gli assistenti di ciascun equipaggio devono indossare uniformi o pettorine uguali e conformi, che rispettino le Norme relative all'identificazione e che siano chiaramente distinguibili dai membri dell'equipaggio.
vi) Gli assistenti delle imbarcazioni aiuteranno l'equipaggio mantenendo la miglior direzione dell'imbarcazione per permettere all'equipaggio di imbarcare e sbarcare, e forniranno assistenza in ogni altro modo, incluso il fissaggio del timone, ecc. Gli assistenti delle imbarcazioni non potranno salire a bordo dell'imbarcazione, né posizionarsi in punti dove il livello dell'acqua superi le spalle stando in piedi sul fondale.
vii) Gli assistenti delle imbarcazioni possono aiutare l'equipaggio fornendo indicazioni verbali e visive per la direzione. Tuttavia, è vietato l'uso di dispositivi elettrici, elettronici o di altro tipo per fornire istruzioni verbali o audio; non sono ammessi ausili visivi tecnici o artificiali, fatta eccezione per l'uniforme indossata dagli assistenti dell'imbarcazione.
viii) In caso di arrivo sulla spiaggia, quando l'imbarcazione ritorna sulla spiaggia, gli assistenti delle imbarcazioni, che possono essere membri del Team o volontari forniti dal Comitato Organizzatore, possono "prendere" l'imbarcazione per rallentarne la corsa, mentre un membro dell'equipaggio scende per correre verso la linea di arrivo.
ix) Dopo che il membro dell'equipaggio è sceso per correre, gli assistenti delle imbarcazioni sono responsabili della rapida rimozione dell'imbarcazione per evitare che ostacoli l'arrivo degli altri equipaggi. Quando sono in attesa dell'arrivo delle imbarcazioni o durante la loro rimozione, gli assistenti delle imbarcazioni devono assicurarsi di non ostacolare in alcun modo gli altri equipaggi o i corridori. Quando il corridore esce dall'acqua, gli assistenti delle imbarcazioni devono rimanere con l'imbarcazione e non correre con il membro dell'equipaggio verso la linea d'arrivo.
x) Gli assistenti delle imbarcazioni devono rispettare tutte le istruzioni impartite dai Giudici e sono in ogni momento soggetti al Codice di Gara.

c) Quando lo Starter ordina agli equipaggi di mettere le imbarcazioni in acqua (vedi punto 2) h) iii) qui sotto), essi devono mantenere le imbarcazioni posizionate a circa 8 metri di distanza l'una dall'altra sul bagnasciuga. Durante una partenza dalla spiaggia, tutti i membri dell'equipaggio devono stare in acqua accanto alla propria imbarcazione e non devono iniziare a salire a bordo, né avere alcuna parte del torso o delle gambe di qualsiasi canottiere dentro o sopra l'imbarcazione prima che venga dato il segnale di partenza.
d) Lo Starter darà l'ordine agli equipaggi di prepararsi e allineare le proprie imbarcazioni. Il Giudice alla Partenza sarà l'unico a giudicare se le imbarcazioni saranno correttamente allineate.
e) È responsabilità di ogni equipaggio assicurarsi di non ostacolare le altre imbarcazioni. Qualora si verifichi o stia per verificarsi un'interferenza, ogni equipaggio deve adottare le misure opportune per evitarle, ma deve comunque seguire sempre le istruzioni dello Starter o del Giudice di Percorso, qualora

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

vengano impartite. Un equipaggio che causa interferenza ad un altro può essere sanzionato dallo Starter o dal Giudice di Percorso.

f) Lo Starter può essere assistito da altri Giudici sotto la sua autorità. Lo Starter deve essere posizionato in modo tale da avere una visuale chiara su tutte le imbarcazioni e da garantire che i segnali di partenza siano chiaramente visibili a tutti gli equipaggi in partenza.

g) Ci sarà un Giudice alla Partenza, posizionato in modo da poter svolgere correttamente i propri compiti. Il Presidente di Giuria può assegnare Giudici aggiuntivi alla partenza, se necessario. Il Giudice alla Partenza è responsabile dell'identificazione di qualsiasi equipaggio i cui componente/i inizi o inizino a salire a bordo della propria imbarcazione prima che sia dato il segnale di partenza.

h) Lo Starter comunicherà agli equipaggi quando mancano cinque minuti, quattro minuti e tre minuti all'orario di partenza.

i) La procedura di partenza per una partenza dalla spiaggia sarà la seguente:
   i) Gli equipaggi devono trovarsi nelle loro posizioni di partenza e sotto il controllo dello Starter a due minuti prima dell'orario di partenza della loro gara.
   ii) Lo Starter può sanzionare un equipaggio che non si trova nella sua posizione di partenza due minuti prima dell'orario previsto e può dare inizio alla gara senza attendere gli assenti.
   iii) Quando mancano due minuti alla partenza, lo Starter annuncerà: "DUE MINUTI!". Successivamente, in qualsiasi momento, lo Starter inviterà gli equipaggi a mettere le barche in acqua, annunciando: "BARCHE IN ACQUA!". Una volta dato l'ordine, gli equipaggi sono sotto il comando dello Starter, che può dare il via alla gara in qualsiasi momento.
   iv) All'orario di partenza, lo Starter deve essere chiaramente visibile agli equipaggi. Pronuncerà quindi "ATTENZIONE!", e dopo una chiara pausa solleverà la bandiera rossa. Dopo un'ulteriore pausa, darà il segnale di partenza abbassando rapidamente la bandiera rossa con un movimento laterale e suonando contemporaneamente un colpo di clacson prolungato e distinto.
   v) L'inizio ufficiale della gara è il momento in cui la bandiera rossa inizia ad essere abbassata.

3) Ritardi alla Partenza

Se la partenza di una specifica categoria di imbarcazioni viene ritardata per qualsiasi motivo, lo Starter deve informare tale categoria o categorie del ritardo. Qualora l'intera gara venga ritardata:

a) In caso di partenza in acqua, lo Starter dovrà interrompere tutti i segnali e ricominciare il conto alla rovescia dei 3 minuti in base al nuovo orario di partenza, dopo averlo annunciato agli equipaggi in attesa.

b) In caso di partenza dalla spiaggia, dopo essersi assicurato che gli equipaggi siano in posizione e pronti, lo Starter avvierà la procedura di partenza secondo il nuovo orario. Se tale ritardo sarà inferiore a due minuti e le imbarcazioni saranno già state portate in acqua, lo Starter non sarà tenuto a ripetere l'annuncio "DUE MINUTI!", ma potrà procedere direttamente con la partenza annunciando "ATTENZIONE!", alzando la bandiera rossa e, dopo una chiara pausa, dando il segnale di partenza.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma RCE 17 – Falsa partenza

1) Partenza non ancorata - Un equipaggio commette una falsa partenza quando qualsiasi parte dell'equipaggio, imbarcazione o attrezzatura si trova oltre la linea di partenza al momento del segnale di partenza.
   a) Qualora il Giudice alla Partenza sia in grado di identificare tutti gli equipaggi che hanno commesso una falsa partenza, egli dichiarerà una falsa partenza individuale e ciascuno degli equipaggi riceverà una sanzione.
   b) Nel caso in cui molti equipaggi abbiano commesso una falsa partenza, ed il Giudice alla Partenza non sia in grado di identificare tutti gli equipaggi che hanno commesso la falsa partenza, egli dovrà dichiarare una falsa partenza collettiva.

2) Partenza dalla spiaggia – Un equipaggio commette una falsa partenza se qualunque 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.

3) Il Giudice alla Partenza sarà l'unico responsabile nel giudicare una falsa partenza.

4) Conseguenze di una falsa partenza
   a) Partenza non ancorata
      i) Falsa partenza individuale
      Se durante una partenza non ancorata, il Giudice alla Partenza è in grado di identificare tutti gli equipaggi che hanno commesso una falsa partenza, il Giudice alla Partenza consentirà alla gara di proseguire normalmente e notificherà immediatamente allo Starter gli equipaggi che hanno causato la falsa partenza. Quando le condizioni lo permettono, lo Starter dovrebbe alzare una singola paletta per indicare che uno o più equipaggi stanno scontando una penalità di tempo per falsa partenza. Ad ogni equipaggio che ha commesso una falsa partenza verrà assegnata una penalità di tempo di 2 minuti.
      ii) Falsa partenza collettiva
         (1) Se durante una partenza non ancorata il Giudice alla Partenza non è in grado di identificare tutti gli equipaggi che hanno commesso una falsa partenza, dovrà ordinare allo Starter di fermare la gara e di ripetere la partenza. Lo Starter dovrà fermare la gara alzando una bandiera rossa e suonando il clacson con brevi e ripetuti segnali, e dovrà ripetere la partenza senza assegnare sanzioni.
         (2) Qualora si verifichi una falsa partenza collettiva causata da condizioni meteorologiche o da altri fattori esterni, ma il Giudice alla Partenza ritenga che la partenza sia stata equa, egli potrà comunicare allo Starter di lasciar proseguire la gara senza assegnare sanzioni agli equipaggi.
   b) Partenza dalla spiaggia – Durante una partenza dalla spiaggia, in caso di qualsiasi falsa partenza, lo Starter non fermerà la gara. Ogni equipaggio che commette una falsa partenza sarà sanzionato con una penalità di tempo di 2 minuti.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma RCE 18 – Responsabilità dei canottieri

1) Tutti gli equipaggi dovranno gareggiare in conformità con il Codice di Gara. Qualora, anche ad esclusivo giudizio di un membro della Giuria, un equipaggio non rispetti il Regolamento, incluso il caso in cui ostacoli o interferisca con un'altra imbarcazione, provochi una collisione grave o ne tragga un vantaggio, tale equipaggio può essere sanzionato.

2) Per essere inseriti nella classifica finale della gara, tutti gli equipaggi devono superare correttamente tutti i punti di virata nella direzione indicata e completare l'intero percorso come designato dal Comitato Organizzatore. Gli equipaggi che non completano l'intero percorso non saranno classificati e saranno indicati nei risultati come DNF.

3) Un equipaggio che, per qualsiasi motivo, non completa l'intero percorso in conformità alla Norma RCE 18 punto 2, è tenuto a dichiararlo al Giudice d'Arrivo o ad un altro Giudice al termine della gara.

4) Arrivo sulla Spiaggia
   a) Gli equipaggi sono responsabili del proprio arrivo in sicurezza sulla spiaggia.
   b) Gli equipaggi devono fare tutto il possibile per mantenere l'imbarcazione sotto controllo, in posizione dritta, con tutti i membri dell'equipaggio a contatto con l'imbarcazione fino al raggiungimento della spiaggia. In caso di capovolgimento della barca durante il rientro verso la spiaggia, l'equipaggio ha la responsabilità di garantire la sicurezza di tutti i membri e dell'attrezzatura, e tale responsabilità ha priorità rispetto al completamento della gara.
   c) Gli equipaggi devono approdare su una parte di spiaggia libera da altre imbarcazioni e seguire le istruzioni dei Giudici durante l'approdo.
   d) Con il supporto del Comitato Organizzatore, gli equipaggi sono responsabili della rapida e sicura rimozione della propria imbarcazione dall'area della spiaggia designata per l'approdo.

Norma RCE 19 – Interferenze

1) Interferenza
   Un equipaggio provoca interferenza ad un altro equipaggio se:
   a) Cambia direzione per impedire ad un altro equipaggio di sorpassarlo;
   b) Non dà la precedenza quando richiesto ai sensi del presente Regolamento;
   c) Provoca una collisione con un altro equipaggio non cedendo la precedenza come richiesto dal presente Regolamento.

2) Qualsiasi membro della Giuria che osservi un'interferenza può imporre una sanzione appropriata all'equipaggio in questione. La decisione del membro della Giuria, in tali casi, è soggetta a revisione secondo quanto previsto al punto 5), di seguito.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

3) Collisione Grave – Una collisione è considerata grave quando un equipaggio interferisce con un altro equipaggio mediante contatto diretto tra le imbarcazioni o tra i canottieri, con qualsiasi parte dell'imbarcazione o dei remi, e ciò comporta:
   a) Infortunio ad un canottiere;
   b) Danno all'altra imbarcazione;
   c) Un vogatore o timoniere dell'altra imbarcazione viene colpito dalle pale dei remi dell'imbarcazione responsabile;
   d) Un vogatore o timoniere viene espulso da una delle imbarcazioni per effetto della collisione;
   e) L'altra imbarcazione viene costretta ad uscire dal percorso di gara;
   f) L'altra imbarcazione viene costretta a saltare un punto di virata;
   g) L'altra imbarcazione entra in collisione con un ostacolo.

4) Qualsiasi membro della Giuria che osservi un equipaggio causare una collisione grave (come sopra definita) assegnerà all'equipaggio responsabile una penalità di tempo di 60 secondi oppure, nei casi più gravi in cui l'infrazione, a esclusivo giudizio del membro della Giuria, sia considerata voluta o particolarmente pericolosa, assegnerà una Red Card (EXC) all'equipaggio responsabile. La decisione del membro della Giuria, in tali casi, è soggetta a revisione secondo quanto previsto al punto 5), di seguito.

5) In considerazione della particolare natura e del formato delle gare di Coastal Rowing Endurance, ed in particolare delle situazioni in cui più equipaggi possono trovarsi contemporaneamente a virare ad una boa, con conseguente limitazione della visuale da parte di un Giudice, possono essere adottate le seguenti misure:
   a) La decisione di un membro della Giuria di assegnare una sanzione per interferenza o per aver causato una collisione grave ai sensi della presente Norma può essere revisionata da un membro della Giuria incaricato della revisione delle sanzioni, in qualsiasi momento prima che i risultati della gara siano dichiarati ufficiali.
   b) Il membro incaricato della revisione può avvalersi di tutte le informazioni e prove disponibili, ma non può utilizzare riprese video provenienti da fonti non ufficiali o private.
   c) Al termine della revisione, il membro incaricato può confermare la sanzione oppure, qualora ritenga che la sanzione non fosse giustificata, può annullarla. In caso di penalità di tempo (inclusi tempi scontati in "Penalty Box" o equivalenti), tale tempo dovrà essere restituito all'equipaggio e la classifica corretta di conseguenza. Il membro della Giuria incaricato non può modificare il livello della sanzione e la sua autorità, ai sensi della presente Norma, si limita unicamente a stabilire se la sanzione fosse giustificata o non giustificata.
   d) Non è ammesso alcun reclamo o protesta contro una sanzione assegnata ad un equipaggio considerato responsabile di interferenza o di aver causato una collisione grave.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

6) Regole per dare precedenza
   a) Quando tre o più imbarcazioni si trovano sulla stessa linea ed un equipaggio ritiene ragionevolmente che non vi sia spazio sufficiente tra la propria imbarcazione e le altre, può richiamare l'attenzione di uno degli equipaggi gridando: "ATTENZIONE! – DARE PRECEDENZA!". L'imbarcazione chiamata deve modificare la propria rotta per lasciare spazio all'equipaggio o altrimenti, l'equipaggio responsabile dell'interferenza può essere sanzionato da un membro della Giuria.
   b) Nessuna imbarcazione può, deliberatamente o meno, causare interferenza ad un'altra imbarcazione che si trovi in rotta verso una boa di virata o un altro riferimento di percorso.
   c) Qualora due o più equipaggi cooperino per causare svantaggio ad un altro equipaggio o per favorire un altro equipaggio, tutti gli equipaggi coinvolti, appartenenti al Club o alla Federazione affiliata interessata, possono essere squalificati (DSQ).

7) Sorpasso
   a) È responsabilità dell'equipaggio che effettua il sorpasso evitare interferenze o collisioni gravi con l'equipaggio sorpassato.
   b) L'equipaggio sorpassato non deve ostruire la rotta dell'equipaggio che sta effettuando il sorpasso.

8) Giro di Boa
   a) Durante la virata, è consentito toccare le boe di virata con l'imbarcazione o con i remi, ma la chiglia dell'imbarcazione deve passare attorno al lato corretto della boa di virata.
   b) In prossimità delle boe di virata, è responsabilità individuale di ogni equipaggio evitare interferenze o collisioni gravi con altri equipaggi e rispettare le regole di sorpasso.
   c) Gli equipaggi sono responsabili della propria direzione di navigazione.
   d) Per essere inclusi nella classifica finale dell'evento, tutti gli equipaggi devono virare correttamente attorno a tutte le boe di virata nella direzione indicata e completare l'intero percorso designato dal Comitato Organizzatore. Gli equipaggi che non completeranno il percorso correttamente non saranno classificati e saranno indicati nei risultati come DNF.

Norma RCE 20 – Conclusione del percorso

1) Arrivo in acqua – Un equipaggio conclude la gara quando la prua della propria imbarcazione raggiunge la linea del traguardo, compresa tra le due boe della linea di arrivo. Tutti i membri dell'equipaggio devono essere a bordo dell'imbarcazione dall'inizio della partenza, quando l'equipaggio inizia a vogare, fino all'arrivo della gara.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

2) Arrivo sulla spiaggia – Un equipaggio conclude la gara quando un membro dell'equipaggio (il corridore) ha completato l'azione prevista per il tipo di arrivo stabilito nel Bando di Gara (ad esempio: ha raggiunto la linea, toccato la bandiera o premuto il pulsante sulla spiaggia). Tutti i membri dell'equipaggio devono trovarsi a bordo dell'imbarcazione dall'inizio della gara alla partenza, quando l'equipaggio inizia a remare, fino all'arrivo sulla spiaggia.

3) Un equipaggio che non rispetta questi requisiti non verrà classificato nella gara e il suo risultato sarà indicato come DNF.

4) Gli equipaggi saranno classificati nell'ordine in cui la prua dell'imbarcazione raggiunge la linea del traguardo (arrivo in acqua) oppure in cui il corridore completa l'arrivo (arrivo su spiaggia), tenendo conto di eventuali penalità di tempo ai sensi della Norma RCE 22 2).

5) Il tempo di ogni equipaggio sarà rilevato con una precisione al decimo di secondo (1/10 di secondo). È quindi possibile che due equipaggi registrino lo stesso tempo ufficiale, ma vengano comunque classificati separatamente se è possibile determinare visivamente la differenza tra di essi all'arrivo (si veda Norma RCE 21 – Pari merito).

6) Una gara si considera conclusa quando il Giudice lo segnala alzando una bandiera bianca oppure confermando l'esito della gara in altro modo.

Norma RCE 21 – Pari merito

Quando l'ordine d'arrivo tra due o più equipaggi è troppo ravvicinato per poter determinare una differenza, il risultato sarà dichiarato come arrivo pari merito tra gli equipaggi coinvolti. In caso di arrivo pari merito, si applicherà la seguente procedura:

1) In qualsiasi turno preliminare, se si verifica un arrivo a pari merito tra equipaggi e solo uno di essi dovrebbe accedere al turno successivo, allora, a condizione che vi sia spazio sufficiente sulla linea di partenza e che siano disponibili abbastanza imbarcazioni, tutti gli equipaggi coinvolti nell'arrivo a pari merito accederanno al turno successivo. Se ciò non fosse possibile, il Presidente di Giuria ed il Direttore di Gara, alla presenza dei Capitani degli equipaggi interessati, effettueranno un sorteggio casuale tra gli equipaggi coinvolti nell'arrivo a pari merito, al fine di determinare quale tra quegli equipaggi accederà al turno successivo, in base allo spazio disponibile sulla linea di partenza o al numero di imbarcazioni disponibili.

2) In una finale, se si verifica un arrivo a pari merito tra equipaggi, questi riceveranno lo stesso piazzamento nella classifica finale, e la posizione successiva in classifica sarà lasciata vuota. Se questo piazzamento a pari merito riguarda una posizione da medaglia il Comitato Organizzatore deve fornire le medaglie aggiuntive.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma RCE 22 – Sanzioni

In caso di violazione di queste Norme, un membro della Giuria può imporre le opportune sanzioni. Le sanzioni previste sono:

1) Richiamo: si tratta di un'ammonizione formale con cui si segnala che la condotta del canottiere o dell'equipaggio è in violazione del Regolamento e che tale infrazione potrà essere considerata nel valutare un'eventuale sanzione per ulteriori infrazioni durante la stessa regata. Questa sanzione è adatta nei casi in cui la violazione non giustifichi una sanzione più severa.

2) Penalità di tempo: sanzione assegnata ad un equipaggio per violazione del Regolamento.
   a) La penalità di tempo deve essere scontata dall'equipaggio responsabile rimanendo per il tempo assegnato all'interno di una "Penalty Box" designata;
   b) Qualora una "Penalty Box" non sia disponibile, il tempo di penalità assegnato sarà aggiunto al tempo finale dell'equipaggio;
   c) Le modalità per scontare una penalità di tempo saranno comunicate agli equipaggi durante la riunione dei Capitani d'Equipaggio che precede la gara.

3) Yellow Card: rappresenta un richiamo formale per una violazione del Regolamento.
   a) Una Yellow Card assegnata prima della partenza o durante il percorso di gara, rimane valida fino al termine della prova e continua ad applicarsi anche in caso di rinvio o ripetizione della stessa.
   b) Un equipaggio che riceve due Yellow Card relative allo stesso percorso di gara riceverà una Red Card e sarà messo fuori gara.

4) Retrocesso (REL): comporta l'assegnazione di un equipaggio all'ultima posizione nella classifica della gara in cui l'infrazione è stata commessa, quando espressamente previsto in queste Norme e Regolamenti.

5) Red Card o messo fuori gara (EXC): esclude l'equipaggio da tutte le fasi di gara dell'evento in questione. Questa sanzione si applica in caso di violazioni gravi e/o ripetute che giustificano l'esclusione definitiva dell'equipaggio dall'evento.

6) Squalificato (DSQ): squalifica un canottiere o un equipaggio da tutti gli eventi della regata.
   a) Questa sanzione è per la più grave violazione delle Norme che giustifichi l'allontanamento dalla regata.
   b) Un vogatore squalificato non può più partecipare ad alcuna gara della regata.
   c) Se la squalifica avviene in un momento in cui la Norma RC 17 consente sostituzioni solo per motivi medici, il vogatore non può essere sostituito e l'intero equipaggio è escluso da tutte le fasi di gara dell'evento in questione.
   d) Se l'intero equipaggio viene squalificato, nessun componente potrà partecipare ad altri eventi della regata.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Un membro della Giuria può inoltre decidere che un equipaggio vittima di interferenza possa essere ammesso al turno successivo dell'evento, se ritiene che, in assenza dell'interferenza, l'equipaggio si sarebbe qualificato regolarmente.

Norma RCE 23 – Esecuzione delle penalità di tempo

1) Un equipaggio tenuto a scontare una penalità di tempo in una "Penalty Box" deve completare i requisiti previsti per la penalità di tempo sotto la supervisione e la direzione del Giudice di Penalità prima di attraversare la linea del traguardo.

2) Un equipaggio che non adempie pienamente ai requisiti della penalità di tempo sarà escluso (EXC).

3) Il Giudice di Penalità
   a) Il Giudice di Penalità dovrà supervisionare lo svolgimento della gara e registrare in tempo reale tutte le penalità di tempo o altre sanzioni assegnate dallo Starter, dal/i Giudice/i di percorso e dai Giudici di Boa nei punti chiave;
   b) Il Giudice di Penalità dovrà garantire che ogni equipaggio a cui è stata assegnata una penalità di tempo ne sia informato il prima possibile dopo che essa è stata assegnata;
   c) Il Giudice di Penalità dovrà assicurare che l'equipaggio sanzionato completi i requisiti previsti per la penalità di tempo;
   d) Il Giudice di Penalità potrà essere assistito, nell'esecuzione dei propri compiti, da altri membri della Giuria o da Giudici nazionali locali ("NTO-National Technical Officials").

4) I requisiti per completare le penalità di tempo e il ruolo del Giudice di Penalità sono descritti nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

Norma di Applicazione RCE 23 - Esecuzione delle penalità di tempo

I requisiti per completare le penalità di tempo e il ruolo del Giudice di Penalità sono i seguenti:

1) Arrivo in acqua – "Penalty Box"
   a) In caso di arrivo in acqua, sarà prevista una "Penalty Box" in acqua per gli equipaggi che dovranno scontare una penalità di tempo.
      i) Quando la penalità di tempo deve essere scontata in una "Penalty Box" in acqua, verrà designata e delimitata un'area al di fuori della linea di gara, tra l'ultima boa e la linea d'arrivo, come area per il circuito di penalità.
      ii) Il Giudice di Penalità notificherà all'equipaggio che ha ricevuto una o più penalità la sanzione comminata e il tempo da scontare annunciando, ad esempio: "EQUIPAGGIO (nome), PENALITY BOX, 1 MINUTO!".

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

iii) L'equipaggio entrerà nell'area designata come "Penalty Box". L'equipaggio smetterà di vogare e manterrà la barca ferma all'interno della "Penalty Box" per il tempo richiesto. Il Giudice dI Penalità inizierà a cronometrarne il tempo a partire dal momento in cui l'intera imbarcazione si trova all'interno della "Penalty Box".

iv) Non appena l'equipaggio avrà scontato il tempo richiesto nella "Penalty Box", il Giudice di Penalità annuncerà: "EQUIPAGGIO (nome), VIA!", momento in cui l'equipaggio potrà riprendere a vogare e completare la gara.

b) Quando un equipaggio che ha ricevuto una penalità di tempo raggiunge il Giudice di Penalità, il Giudice di Penalità annuncerà all'equipaggio: il nome dell'equipaggio interessato ed il tempo che deve scontare nella "Penalty Box". Il nome dell'equipaggio e il tempo richiesto saranno anche mostrati su un tabellone ben visibile all'equipaggio.

c) In linea di principio, il Giudice di Penalità registrerà l'orario effettivo in cui l'equipaggio gli passerà davanti per la prima volta davanti e l'orario in cui l'equipaggio rientrerà sul percorso dopo aver completato il tempo richiesto nella "Penalty Box".

d) Un equipaggio che deve scontare una penalità di tempo, quando rientra sul percorso deve cedere il passo agli altri equipaggi senza causare interferenze.

2) Arrivo sulla spiaggia – "Penalty Box"

a) In caso di arrivo sulla spiaggia, una "Penalty Box" sarà istituita sulla spiaggia, tra i punti designati per lo sbarco dei corridori dalle imbarcazioni e la linea d'arrivo.

b) Dopo che il corridore dell'equipaggio sanzionato è sbarcato dalla barca, il Giudice di Penalità informerà il corridore che all'equipaggio è stata assegnata una penalità di tempo e comunicherà il tempo totale da scontare nella "Penalty Box" annunciando (ad esempio) "EQUIPAGGIO (nome), PENALTY BOX, 1 MINUTO!". Il nome dell'equipaggio e il tempo da scontare nella "Penalty Box" saranno inoltre mostrati su un tabellone visibile al corridore dell'equipaggio sanzionato.

c) Il corridore entrerà nella "Penalty Box". Il Giudice dI Penalità inizierà a cronometrarne il tempo nel momento in cui il corridore è entrato nella "Penalty Box".

d) Dopo che il corridore è stato nella "Penalty Box" per il tempo richiesto, il Giudice dI Penalità dirà "EQUIPAGGIO (nome), VIA!" e a quel punto il corridore può completare il percorso correndo fino al traguardo.

3) 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:

- Numero della barca e nome dell'equipaggio;
- Motivo della penalità di tempo;
- L'azione richiesta.

(Esempio: "BARCA A50 – AUSTRALIA! INTERFERENZA! PENALTY BOX!")

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Una mancata comunicazione da parte del Giudice di Percorso che assegna la penalità di tempo all'equipaggio nel momento in cui essa viene inflitta secondo quanto previsto da questa disposizione, oppure il mancato ascolto della notifica da parte dell'equipaggio, non costituirà motivo valido per un'obiezione, un reclamo o un ricorso riguardo a tale penalità di tempo, a condizione che il Giudice di Penalità sia informato e notifichi regolarmente l'equipaggio quando esso raggiunge l'area in cui la penalità di tempo deve essere scontata.

Norma RCE 24 – Obiezioni

1) Non è previsto alcun diritto di obiezione riguardante un interferenza o il giudizio di un membro della Giuria di assegnare, o meno, una sanzione di qualsiasi natura ad un equipaggio per l'interferenza con uno o altri equipaggi.

2) Obiezioni sullo svolgimento del percorso di gara
   a) Fatta salvo il punto 1) sopra, un equipaggio che intenda obiettare in merito allo svolgimento del proprio percorso di gara deve presentare un'obiezione al Giudice di Percorso immediatamente dopo l'arrivo, prima di lasciare l'area immediata della linea del traguardo e prima che il Giudice alzi la bandiera bianca.
   b) L'equipaggio dovrà segnalare al Giudice di Percorso che intende presentare un'obiezione alzando il braccio di un componente dell'equipaggio;
   c) L'equipaggio che presenta un obiezione non dovrà allontanarsi dall'area del traguardo finché il Giudice di Percorso non abbia ascoltato l'obiezione.

3) Il Giudice di Percorso deciderà in merito all'obiezione come segue:
   a) Il Giudice di Percorso può respingere l'obiezione dell'equipaggio e alzare la bandiera bianca per segnalare che la gara si è svolta regolarmente;
   b) Il Giudice di Percorso può accogliere l'obiezione dell'equipaggio e alzare la bandiera rossa per segnalare che la gara non si è svolta regolarmente;
      i) In tal caso il Giudice di Percorso deve recarsi dai Giudici all'Arrivo per comunicare la decisione e fornire eventuali spiegazioni necessarie;
      ii) I Giudici all'Arrivo, in tal caso, non dovranno comunicare il risultato ufficiale della fase di gara fino a quando il Giudice di Percorso non abbia espresso la sua decisione;
      iii) Il Giudice di Percorso può decidere di raccogliere ulteriori informazioni riguardanti la contestazione;
         (1) In tal caso, il Giudice di Percorso alzerà la bandiera rossa e dovrà prendere tutti i provvedimenti necessari per risolvere la questione, ad esempio consultarsi con altri Giudici, con altre persone o con il Presidente di Giuria;
         (2) Anche in tal caso, i Giudici all'Arrivo non dovranno comunicare il risultato ufficiale della fase di gara fino a quando il Giudice di Percorso avrà dato la sua decisione.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma RCE 25 – Reclami

1) Non è ammesso alcun diritto di reclamo contro una decisione di un membro della Giuria che imponga una sanzione di qualsiasi natura ad un equipaggio per aver interferito con un altro equipaggio o altri equipaggi, o contro una decisione di non imporre alcuna sanzione.

2) Fatto salvo quanto previsto al punto 1), un reclamo al Consiglio di Giuria può essere presentato solo da:
   a) Un equipaggio la cui obiezione è stata respinta;
   b) Un equipaggio la cui classifica in un percorso di gara è stata modificata a seguito dell'accettazione di un'obiezione;
   c) Un equipaggio classificato come DNS (non partito) o DNF (non ha terminato);
   d) Un equipaggio che è stato messo fuori gara o squalificato;
   e) Un equipaggio che contesta i risultati ufficiali pubblicati.

3) Tale reclamo deve essere presentato per iscritto al Presidente di Giuria non oltre un'ora dopo il termine del percorso di gara, oppure, nel caso della lettera e) sopra riportata, non oltre un'ora dalla pubblicazione dei risultati ufficiali.

4) Il reclamo deve essere accompagnato da un deposito di 100 EUR o equivalente, che sarà rimborsato se il reclamo sarà accolto.

5) Il Consiglio di Giuria deciderà se il reclamo è fondato. La decisione sarà presa prima della successiva fase di gara dell'evento in questione e, in ogni caso, non oltre due ore dopo l'ultima gara della giornata. La decisione e la relativa motivazione saranno comunicate per iscritto.

6) Il Consiglio di Giuria può:
   a) Respingere il reclamo;
   b) Accogliere il reclamo e adottare le misure necessarie per ristabilire le possibilità in gara di ogni equipaggio interessato o per correggere i risultati pubblicati. Le misure correttive che il Consiglio di Giuria può adottare includono:
      i) Richiamo di un equipaggio;
      ii) Escludere un equipaggio dalla gara;
      iii) Squalificare un equipaggio;
      iv) Retrocedere un equipaggio all'ultimo posto della fase di gara, ove espressamente previsto dal presente Regolamento.

7) Il Consiglio di Giuria può inoltre disporre che un equipaggio che ha subito un'interferenza sia ammesso alla fase successiva di una gara (laddove siano previsti più turni), se ritiene che, in assenza dell'interferenza, l'equipaggio vi avrebbe acceduto con i propri mezzi.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

8) In occasione di un Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance, nel caso in cui un reclamo derivi da una contestazione riguardante la finale di un evento, il Comitato Esecutivo o un suo delegato può rinviare la cerimonia di premiazione dell'evento in questione.
   a) Se la cerimonia di premiazione ha già avuto luogo, e se la successiva decisione del Consiglio di Giuria modifica il risultato finale dell'evento, allora il risultato ufficiale sarà rettificato di conseguenza;
   b) Qualora vengano modificati i piazzamenti da medaglia, le medaglie saranno ridistribuite secondo quanto stabilito dalla decisione dal Consiglio di Giuria.

Fatto salvo quanto previsto dalla Norma RCE 26, la decisione del Consiglio di Giuria su tale reclamo è definitiva e non soggetta ad un ulteriore appello o ricorso.

Norma RCE 26 – Ricorsi

1) Solo i ricorsi previsti dalla presente Norma saranno presi in considerazione dal Comitato Esecutivo o dai suoi delegati.

2) Una decisione del Consiglio di Giuria che conferma la decisione di un membro della Giuria è definitiva e non può essere oggetto di ricorso.

3) Fatte salve le disposizioni di cui al punto 2), un ricorso al Comitato Esecutivo contro una decisione del Consiglio di Giuria può essere presentato solo da:
   a) Un equipaggio la cui classifica in una fase di gara sia stata negativamente influenzata da una decisione del Consiglio di Giuria; oppure
   b) Un equipaggio il cui reclamo contro i risultati pubblicati sia stato respinto dal Consiglio di Giuria.

   Non è ammesso alcun ricorso da parte di un equipaggio che sostenga di essere stato ingiustamente penalizzato per interferenza con un altro equipaggio o altri equipaggi durante una gara.

4) Tempo limite e requisiti per la presentazione del ricorso
   a) Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance – Qualsiasi ricorso deve essere presentato al Direttore Esecutivo entro tre giorni dalla data in cui la decisione che si vuole contestare è stata notificata all'equipaggio, al Club o alla Federazione affiliata.
   b) Campionati del Mondo di Coastal Rowing Endurance – Il ricorso deve essere presentato presso l'Ufficio World Rowing della regata entro un'ora dalla pubblicazione dei risultati ufficiali della gara a seguito della decisione del Consiglio di Giuria;
   c) Il ricorso deve essere redatto per iscritto e specificare:
      i) L'equipaggio che presenta il ricorso;
      ii) La decisione oggetto del ricorso;
      iii) I motivi che giustificano il ricorso.
   d) Il ricorso deve essere accompagnato da un versamento di EUR 200 (o equivalente), che sarà rimborsato in caso di accoglimento del ricorso.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

e) Il Comitato Esecutivo esaminerà il ricorso e potrà:
   i) Respingere il ricorso;
   ii) Accogliere il ricorso e adottare qualsiasi misura ritenuta giusta e appropriata, tra quelle già previste come rimedio dal Consiglio di Giuria.
   Se la decisione del Comitato Esecutivo modifica il risultato finale dell'evento, i risultati ufficiali saranno rettificati di conseguenza.
f) In un Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance:
   i) Se il ricorso riguarda un turno preliminare di una gara, il Comitato Esecutivo comunicherà la propria decisione prima del turno successivo della gara in questione;
   ii) Se la decisione del Comitato Esecutivo modifica il risultato finale della gara:
      (1) I risultati ufficiali saranno rettificati di conseguenza;
      (2) Qualora vengano modificati i piazzamenti da medaglia, le medaglie saranno riassegnate in conformità con la decisione.
   iii) Di norma, la cerimonia di premiazione non sarà rinviata per un ricorso.

5) Le decisioni del Comitato Esecutivo ai sensi della presente Norma sono definitive.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

SEZIONE III – FORMATO BEACH SPRINT (Norma RCB #)

Norma RCB 1 – Ammissibilità e nazionalità

1) Le Regate Internazionali di Beach Sprint e il Campionato del Mondo di Beach Sprint sono aperti a tutti i canottieri autorizzati a competere dalla propria Federazione affiliata e che siano idonei in base alle presenti Norme e Norme di Applicazione.

2) Fatto salvo quanto previsto dal presente Regolamento, per rappresentare una Nazione in una regata di Campionato del Mondo di Beach Sprint, i canottieri devono essere cittadini di tale Nazione. Devono essere in grado di dimostrarlo presentando un documento ufficiale riconosciuto, che attesti la cittadinanza (passaporto o carta d'identità).

3) Doppia o modifica della nazionalità – I casi di canottieri che siano cittadini di due o più paesi, o che cambino nazionalità o acquisiscano una cittadinanza aggiuntiva, saranno disciplinati secondo la Norma 12 del Codice di Gara di World Rowing. In casi eccezionali, il Comitato Esecutivo può concedere deroghe e, nel farlo, può consultare le Federazioni affiliate interessate.

Norma RCB 2 – Categorie di Età

World Rowing riconosce le seguenti categorie di età per i canottieri che partecipano alle regate di Beach Sprint:
1) Senior
2) Under 23
3) Under 19
4) Master

Norma RCB 3 – Tipologie di Imbarcazioni

World Rowing riconosce le seguenti tipologie di imbarcazioni per le regate di Beach Sprint:
1) Singolo (C1x)
2) Doppio (C2x)
3) Quattro con timoniere (C4x+)

Norma RCB 4 – Programma gare del Campionato del Mondo di Beach Sprint

Il Campionato del Mondo di Beach Sprint si svolgerà nelle specialità indicate nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma di Applicazione RCB 4 – Programma gare del Campionato del Mondo di Beach Sprint

I Campionati del Mondo di Beach Sprint si disputano nelle seguenti specialità:

1. Uomini (M): 1x
2. Donne (W): 1x
3. Misto (Mix): 2x, 4x+
4. Uomini Under 19 (JM): 1x, 2x
5. Donne Under 19 (JW): 1x, 2x
6. Misto Under 19 (JMix): 2x
7. Inclusione Misto (INMix): 2x*
   *(Un equipaggio 2x Misto Inclusione deve essere composto da un atleta che può gareggiare in una categoria femminile e da un uomo. Solo uno dei due atleti può essere un vogatore para, classificato come PR3 PI.)

World Rowing può aggiungere altre specialità e le comunicherà nel Bando di Gara.

Norma RCB 5 – Imbarcazioni ed equipaggiamenti

Solo le imbarcazioni da Coastal Rowing, come definite nella Norma RC 9 e nella relativa Norma di Applicazione della Sezione I di questo Regolamento, possono essere utilizzate nelle Regate Internazionali di Beach Sprint. Si applicano le seguenti eccezioni in materia d'equipaggiamento:

1) Durante le regate di Beach Sprint:
   a) Salvo quanto richiesto dalle normative marittime locali, non è obbligatorio che le imbarcazioni trasportino a bordo un giubbotto di salvataggio per ogni atleta; tuttavia, il Comitato Organizzatore dovrà mettere a disposizione dei giubbotti di salvataggio qualora richiesti dai canottieri;
   b) Non è richiesto che le imbarcazioni trasportino una sagola galleggiante di 15 metri.

2) Uso delle imbarcazioni condivise:
   a) Regate Internazionali di Beach Sprint – Il Comitato Organizzatore può richiedere che tutti gli equipaggi utilizzino imbarcazioni condivise fornite dall'organizzazione;
   b) Campionato del Mondo di Beach Sprint – Tutti gli equipaggi devono utilizzare imbarcazioni condivise fornite dal Comitato Organizzatore, assegnate secondo quanto previsto da questo Regolamento;
   c) La regolazione di tutte le imbarcazioni condivise sarà impostata su misure standard, che verranno pubblicate nel Bando di Gara e non potranno essere modificate durante lo svolgimento della regata.

Norma RCB 6 – Campo di gara

1) Il campo di gara per le Regate Internazionali di Beach Sprint deve essere conforme a quanto stabilito nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

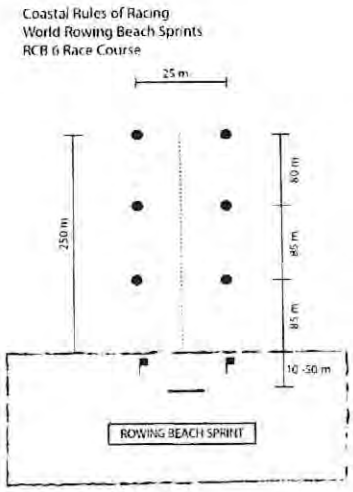
2) Qualsiasi modifica sostanziale alle dimensioni indicate nella Norma di Applicazione è consentita solo previa approvazione di World Rowing.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma di Applicazione RCB 6 – Campo di gara

1) Principi generali:
   Il campo di gara per le regate di Beach Sprint deve rispettare i seguenti requisiti:
   a) L'area di gara deve essere situata su una spiaggia sabbiosa con pendenza regolare, priva di rocce o altri ostacoli che possano danneggiare le imbarcazioni nella partenza o nell'arrivo sulla spiaggia.
   b) L'area di partenza deve essere sufficientemente ampia da permettere agli equipaggi di ciascuna gara di partire senza interferenze da parte di altri equipaggi.
   c) La linea di partenza, la linea d'arrivo, le boe di virata e le altre boe devono essere posizionate in modo da garantire pari distanza tra tutte le corsie, sia per la corsa che per il tratto a remi del percorso di gara.

2) Il percorso di gara:
   a) Il percorso di gara deve comprendere, in quest'ordine:
      i) Il tratto iniziale di corsa a terra – La prima parte del percorso consiste in una linea retta che va da un punto sulla spiaggia (la linea di partenza/arrivo) fino al bagnasciuga, per una distanza compresa tra circa 10 e 50 metri.
      ii) Il tratto a remi in acqua – La seconda parte del percorso comprende, per ogni corsia, una serie di tre boe disposte in linea retta. La prima boa si trova a circa 85 m dal bagnasciuga, la seconda a ulteriori 85 m e la terza a ulteriori 80 m. Il numero di corsie previste dipende dalla natura dell'evento, ma in generale sarà compreso tra un minimo di due e un massimo di quattro corsie. (Vedi Norma RCB 9)
      iii) Il tratto finale di corsa a terra – La terza parte del percorso consiste in una corsa a terra, per una distanza compresa tra circa 10 e 50 metri dal bagnasciuga fino alla linea di partenza/arrivo.
   b) Le distanze indicate in questo regolamento costituiscono una guida generale, ma potranno variare in base alle condizioni locali. In particolare, la prima boa dovrebbe essere posizionata leggermente oltre e al di fuori dell'area di frangimento delle onde.



CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

3) Indicatori di percorso
   a) Una mappa del percorso di gara, con l'ubicazione di tutti i segnali e riferimenti del percorso, deve essere inclusa nel Bando di Gara e anche nel materiale informativo consegnato a tutti gli equipaggi prima dell'inizio della regata. La mappa deve inoltre essere esposta presso la postazione della Commissione di Controllo;
   b) Per motivi di sicurezza e visibilità, le boe utilizzate per segnalare i punti di virata devono essere gonfiabili o comunque realizzate con materiali morbidi, che non possano danneggiare le imbarcazioni o l'equipaggiamento, e devono avere un'altezza di circa 150 cm. Le prime due boe dalla spiaggia in ciascuna corsia, devono avere un diametro di circa 30 cm e la boa di virata più lontana deve avere un diametro compreso tra 50 cm e 100 cm;
   c) Il Comitato Organizzatore deve adottare tutte le precauzioni necessarie nel posizionare gli indicatori di percorso e tracciare il percorso in modo da evitare rischi di incaglio delle imbarcazioni nelle acque poco profonde;
   d) Il Comitato Organizzatore deve garantire che le distanze tra le boe in ciascuna corsia siano uguali e, in particolare, che la distanza dalla spiaggia alla boa più lontana sia identica in tutte le corsie, mantenendo una tolleranza ragionevole compatibile con le condizioni delle acque aperte;
   e) Se il campo di gara è situato in acque soggette a significativi movimenti di marea, il Comitato Organizzatore deve predisporre controlli regolari e, se necessario, il riposizionamento del percorso. Questo può includere l'utilizzo di ulteriori "cancelli" o segnali per garantire la sicurezza e l'equità tra gli equipaggi;
   f) Per motivi di sicurezza il tracciato del percorso non deve consentire che le imbarcazioni navighino in direzioni opposte nello stesso tratto d'acqua, e la distanza tra i centri delle corsie adiacenti deve essere di almeno 25 metri (vedi le immagini del campo di gara presenti in questa Norma di Applicaziona);
   g) Il punto di arrivo sulla spiaggia designato per ciascuna imbarcazione deve essere segnalato da una bandiera conficcata nella sabbia vicino al bagnasciuga, in linea con le boe della corsia. I corridori dovranno obbligatoriamente passare all'esterno di questa bandiera nella corsa verso la linea d'arrivo dopo aver lasciato l'imbarcazione, per garantire pari distanza fino alla linea d'arrivo.

4) La linea di partenza
   a) La linea di partenza deve essere visivamente segnata sulla spiaggia in modo chiaro e fisso, tale da mantenere la propria posizione in qualsiasi situazione di gara. La larghezza della linea di partenza deve essere di almeno 3 metri. La distanza dalla linea di partenza al punto di partenza designato per ciascuna imbarcazione deve essere uguale per tutti gli equipaggi.
   b) L'orientamento della linea di partenza deve essere, in linea di principio, perpendicolare al percorso di gara.

5) Linea di arrivo
   a) La larghezza della linea di arrivo deve essere di almeno 3 metri.
      i) Se sono utilizzate solo due corsie di gara, la linea di arrivo può assumere una forma a "imbuto" che si restringe per indirizzare i corridori di ogni equipaggio verso l'arrivo.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

ii) Se sono utilizzate tre o più corsie di gara, la linea d'arrivo deve essere lunga abbastanza da garantire che ogni corridore abbia la stessa distanza da percorrere dal punto designato di arrivo della propria imbarcazione fino alla linea d'arrivo.

b) Il metodo per segnalare la linea di arrivo e dunque determinare la conclusione della gara, può essere almeno uno dei seguenti, o un sistema simile:
   i) Una linea chiaramente visibile sulla spiaggia che il corridore di ciascun equipaggio deve attraversare (questo metodo può essere combinato con chip di cronometraggio indossati da ciascun corridore);
   ii) Un nastro che il corridore di ciascun equipaggio deve attraversare correndo;
   iii) Una bandiera o dispositivo simile per ciascun equipaggio, posizionato verticalmente nella sabbia. Il corridore di ogni equipaggio deve toccare la bandiera designata;
   iv) Un pulsante o dispositivo simile per equipaggio, che il corridore di ciascun equipaggio deve premere. Quando viene premuto, il pulsante registrerà il tempo di gara dell'equipaggio e può emettere un segnale acustico e/o visivo.

c) Il Comitato Organizzatore, nel caso di eventi internazionali di Beach Sprint, oppure World Rowing nel caso di Campionati del Mondo di Beach Sprint, decide il metodo di segnalazione dell'arrivo. Questo deve essere indicato nel Bando di Gara e in tutte le informazioni fornite alle squadre.

6) La configurazione generale del percorso di gara deve essere conforme agli schemi del percorso riportati in queste Norme di Applicazione.

Norma RCB 7 – Formato di gara

1) Esistono due opzioni per il formato di gara nelle regate di Beach Sprint:
   a) Opzione 1 – "Slalom in andata / ritorno in rettilineo" (ognuno nella propria corsia)
   b) Opzione 2 – "Time Trial"

2) Per il formato di gara dell'Opzione 1, il risultato viene determinato in base all'ordine di arrivo degli equipaggi, salvo l'assegnazione di eventuali penalità di tempo. Per l'Opzione 2, formato a Time Trial, i risultati sono determinati dal tempo impiegato da ciascun equipaggio per completare il percorso, tenendo conto di eventuali penalità di tempo assegnate.

3) L'Opzione 1 è il formato da utilizzare in condizioni normali.

4) L'Opzione 2 può essere utilizzata nelle seguenti circostanze:
   a) Quando il numero di iscritti supera il limite che consente l'utilizzo dell'Opzione 1 nel tempo disponibile per le fasi preliminari.
   b) In qualsiasi fase della regata, se il Presidente di Giuria, in consultazione con il "Principal Race Officer" della Regata (per gli eventi World Rowing) ed il Direttore di Gara, decide che le condizioni avverse hanno ridotto il tempo disponibile per le gare ed il tempo rimanente non è sufficiente per l'Opzione 1.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

5) Se, in qualsiasi fase della regata, si decide di modificare il formato di gara secondo quanto previsto da queste Norme, tutti gli equipaggi devono essere informati il prima possibile dopo la decisione.

6) Per gli eventi di Beach Sprint organizzati da World Rowing, il formato di gara sarà deciso da World Rowing.

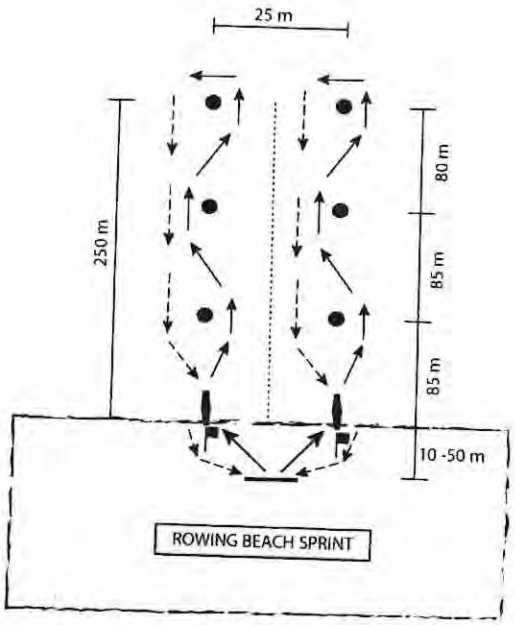
7) Le descrizioni dettagliate e le modalità di svolgimento dei due formati di gara sono indicate nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

Norma di Applicazione RCB 7 – Formato di gara per le regate di Beach Sprint

Le due opzioni per il formato di gara del Beach Sprint sono le seguenti:

1) Opzione 1 – Slalom all'andata / ritorno in linea retta
Gli equipaggi partono uno accanto all'altro dalla spiaggia e percorrono il tratto in acqua seguendo un percorso a slalom attorno a ciascuna delle tre boe, in successione, all'interno della propria corsia, effettuando la virata attorno all'ultima boa. Dopo aver completato la virata, gli equipaggi tornano direttamente in linea retta verso il punto designato sulla spiaggia. Gli equipaggi che non seguono una traiettoria perfettamente rettilinea al ritorno o che arrivano in un punto diverso da quello stabilito non saranno penalizzati, purché non interferiscano con un altro equipaggio e rispettino le disposizioni del presente Regolamento. Gli equipaggi devono obbligatoriamente girare attorno a ciascuna delle tre boe in successione e nella corretta direzione durante il tratto di andata. Si veda il disegno riportato di seguito.

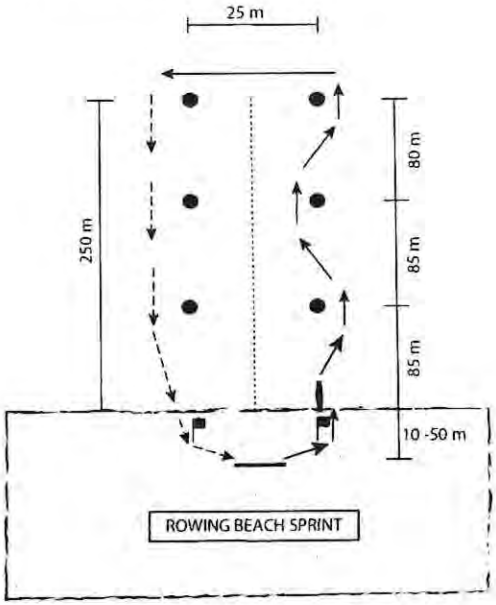
World Rowing Beach Sprints - Coastal Rules of Racing
RCB 7 Race Formats - Option 1
Slalom out / Straight back



CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

2) Opzione 2 – "Time Trial"
Tutti gli equipaggi gareggiano partendo uno dopo l'altro, a intervalli prestabiliti, utilizzando la stessa corsia. Gli equipaggi partono dalla spiaggia e percorrono il tratto in acqua seguendo un percorso a slalom attorno a ciascuna delle tre boe, in successione, nella corsia designata come corsia di andata. Alla boa più esterna effettuano una virata di 90 gradi, remando poi direttamente verso la boa più esterna della corsia designata per il ritorno. Dopo aver girato attorno a questa boa, gli equipaggi remano in linea retta verso il punto designato sulla spiaggia, dove un componente dell'equipaggio sbarca e corre verso la linea d'arrivo. Gli equipaggi devono girare correttamente attorno a ciascuna boa nell'ordine e nella direzione stabilita e non devono ostacolare gli altri equipaggi. Un equipaggio che viene raggiunto da un altro deve spostarsi per consentire il sorpasso dell'equipaggio più veloce, senza causare interferenze. Si veda il diagramma riportato di seguito.

World Rowing Beach Sprints - Coastal Rules of Racing
RCB 7 Race Formats - Option 2
Processional Time Trial



Norma RCB 8 – Lunghezza del percorso

In linea di principio, per le regate di Beach Sprint, la distanza di gara sarà quella descritta nella Norma di Applicazione (punto 2) della Norma RCB 6. Tali distanze dovranno fungere da riferimento generale, ma potranno variare in base alle condizioni locali.

Norma RCB 9 – Numero di corsie

In linea di principio, il numero di corsie dovrà essere di almeno due, fino ad un massimo di quattro. Tale numero dipenderà dallo spazio disponibile sulla spiaggia e in acqua, nonché dal numero di equipaggi iscritti in ciascun evento della regata.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

In ogni caso, la distanza di corsa sulla spiaggia e le condizioni dell'acqua devono essere ragionevolmente uguali per tutti gli equipaggi. Corsie aggiuntive possono essere previste qualora il formato della competizione lo richieda. Il numero di corsie sarà comunicato nel Bando di Gara.

Norma RCB 10 – Sicurezza – Principi generali

1) Sebbene il Comitato Organizzatore di una regata debba adottare tutte le misure necessarie per garantire condizioni di gara sicure e adeguate misure di sicurezza, la responsabilità finale nel gareggiare in sicurezza ricade su ciascun atleta e sui membri dello staff tecnico di ciascuna squadra.

2) Le seguenti disposizioni si aggiungono a quanto previsto dalla Norma RC 4 nella Sezione I del presente Regolamento.
   a) Riunione dei Team Manager
      i) Tutti i Team Manager sono tenuti a partecipare alle riunioni dei Team Manager, che rappresentano il principale mezzo di comunicazione tra il Comitato Organizzatore (per le Regate Internazionali) e World Rowing (per gli eventi World Rowing) con i Team durante le regate di Beach Sprint.
      ii) Le informazioni fornite attraverso altri canali di comunicazione, debitamente comunicati ai Team Manager durante una regata – inclusi i mezzi elettronici – avranno la stessa validità delle informazioni trasmesse durante le riunioni ufficiali dei Team Manager.
   b) Obblighi dei canottieri
      i) Obblighi generali
      ii) Tutti i vogatori e timonieri devono:
         (1) Conoscere e rispettare le Regole di World Rowing per il Coastal Rowing.
         (2) Sapere cosa fare in caso di allagamento o capovolgimento della propria imbarcazione.
         (3) Sebbene il Comitato Organizzatore debba adottare tutte le misure necessarie per garantire la sicurezza, la responsabilità ultima sulla sicurezza durante la gara ricade su ogni singolo canottiere e, ove applicabile, sui responsabili della squadra.
   c) Capacità generale degli equipaggi
      Qualsiasi membro della Giuria può vietare ad un equipaggio di entrare in acqua se ritiene che rappresenti un pericolo per sé stesso o per altri equipaggi. In caso di controversia, la decisione finale spetterà al Presidente di Giuria.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma RCB 11 – La Giuria

1) La Giuria per le Regate Internazionali di Beach Sprint è composta da arbitri che svolgono le seguenti funzioni:
   a) Presidente di Giuria
   b) Starter
   c) Giudice alla Partenza
   d) Giudice di Percorso
   e) Giudici di Corsia (1 per corsia)
   f) Giudice alla Boa di Virata
   g) Giudice all'Arrivo
   h) Giudice per le Contestazioni
   i) Componenti della Commissione di Controllo, uno dei quali deve essere un Giudice Senior.

   Il Presidente di Giuria, lo Starter, il Giudice alla Partenza, il Giudice di Percorso, il Giudice all'Arrivo, il Giudice per le Contestazioni ed il Giudice Senior della Commissione di Controllo devono essere in possesso della licenza Internazionale.

2) La Giuria sarà supportata nel proprio lavoro da altri Giudici in possesso di una licenza di arbitro a livello nazionale.

3) Alcuni membri della Giuria possono ricoprire multipli ruoli e/o incarichi. Il Presidente di Giuria può inoltre nominare un Assistente Starter e degli assistenti per gli altri Giudici.

4) Dovrà essere presente almeno un membro della Giuria posizionato in modo da avere visibilità libera e diretta sulle ultime boe di virata finali. Il Presidente di Giuria può nominare ulteriori membri della Giuria qualora le gare si svolgano su più di due corsie.

5) Se il numero di iscrizioni a una regata di Beach Sprint richiede l'utilizzo di più di due corsie, il numero di membri della Giuria potrà essere aumentato di conseguenza.

6) Per le Regate Internazionali di Beach Sprint, la Giuria sarà nominata dal Comitato Organizzatore.

7) Per il Campionato del Mondo Beach Sprint di World Rowing, la Giuria verrà nominata dal Comitato Esecutivo su proposta della Commissione Arbitrale World Rowing.

8) I compiti della Giuria sono definiti nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma di Applicazione RCB 11 – Compiti della Giuria per le regate di Beach Sprint

I compiti della Giuria comprendono quanto segue:

1) Commissione di Controllo
   Oltre ai suoi altri compiti, la Commissione di Controllo, nelle regate di Beach Sprint, deve verificare la corretta esposizione dei nomi dei canottieri e delle sigle delle Federazioni affiliate sull'uniforme di ciascun atleta (Norma RC 14), e che gli equipaggi gareggino con le imbarcazioni e nelle corsie loro assegnate.

2) Lo Starter e il Giudice alla Partenza
   a) Lo Starter e il Giudice alla Partenza devono garantire che venga seguita la corretta procedura di partenza.
   b) Entrambi devono essere in una posizione sopraelevata (su un podio o una piattaforma) dalla quale abbiano una visuale chiara sulla linea di partenza/arrivo e sul percorso di gara, e possano essere chiaramente visibili da tutti gli equipaggi.
   c) Il Giudice alla Partenza deve stabilire se un corridore o un equipaggio ha causato una falsa partenza e, in tal caso, deve seguire la procedura indicata nella Norma RCB 21.
   d) Nel caso in cui lo Starter sia posizionato sulla linea di partenza in modo tale da poter determinare se si è verificata una falsa partenza, il Presidente di Giuria può decidere che lo Starter possa svolgere anche il ruolo di Giudice alla Partenza.

3) Il Giudice
   Il Presidente di Giuria, in consultazione con il "Principal Race Officer" e il Direttore di Gara, decide il numero di Giudici necessari per supervisionare ogni gara. Qualora vi siano più Giudici, questi avranno pari autorità all'interno delle rispettive aree di competenza.
   a) Giudice di Percorso
      i) Il Giudice di Percorso sarà posizionato a terra, come previsto in una posizione sopraelevata, in modo da avere una visione chiara di tutti gli equipaggi durante la gara. Il Giudice di Percorso ha precedenza sui Giudici di Corsia e sul Giudice alla Boa di Virata. Il Giudice di Percorso, di norma, non comunica con gli equipaggi durante la gara, ma prende decisioni basandosi sulle proprie osservazioni e sui pareri forniti dai Giudici di Corsia e dal Giudice alla Boa di Virata.
      ii) Il Giudice di Percorso deve garantire il regolare svolgimento della gara e la sicurezza dei canottieri. In particolare, deve osservare se un equipaggio trae vantaggio o subisce svantaggio dagli avversari o da fattori esterni, e deve imporre le sanzioni appropriate agli equipaggi responsabili. Il Giudice di Percorso non deve fornire indicazioni sulla direzione agli equipaggi.
      iii) Se necessario, il Giudice di Percorso può interrompere la gara, imporre le sanzioni necessarie e ordinare l'immediata ripetizione della gara dalla partenza. Se per qualsiasi altro motivo, la nuova partenza debba essere posticipata, il Giudice di Percorso stabilirà un nuovo orario di partenza in consultazione con il Presidente di Giuria e informerà gli equipaggi interessati.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

iv) Qualora un equipaggio subisca un'interferenza o un altro impedimento e il Giudice di Percorso ritenga che tale impedimento non abbia influenzato il risultato della gara, o che il suo effetto non sia stato significativo, egli può decidere di non adottare alcun provvedimento oppure di intraprendere le azioni che ritenga opportune in base alle circostanze.

v) Quando tutti gli equipaggi hanno terminato la gara, il Giudice di Percorso dovrà indicare se la gara si è svolta regolarmente, alzando una bandiera bianca. Se la gara non si è svolta regolarmente, il Giudice di Percorso dovrà alzare una bandiera rossa. Il Giudice all'Arrivo non dovrà comunicare alcun risultato della gara fino a quando il Giudice di Percorso non avrà preso una decisione in merito all'infrazione segnalata con la bandiera rossa.

b) Giudici di Corsia
I Giudici di Corsia devono essere posizionati sulla spiaggia in una posizione elevata che consenta loro una visuale chiara della corsia di loro competenza, ciascuno in linea con essa. Devono assicurarsi che le imbarcazioni siano allineate con la propria corsia durante l'attesa del segnale di partenza, e devono informare il Giudice alla Partenza se ritengono che le barche non siano correttamente allineate al momento del segnale di partenza (partenza non valida) o se un componente dell'equipaggio inizia a salire sull'imbarcazione prima del segnale di partenza (falsa partenza). Devono comunicare tale segnalazione al Giudice alla Partenza alzando una bandiera rossa, a seguito della quale il Giudice alla Partenza dovrà seguire la procedura prevista nella Norma RCB 21.

c) Giudice alla Boa di Virata
Su decisione del Presidente di Giuria, un Giudice alla Boa di virata dovrà essere posizionato su un imbarcazione nel punto più lontano del percorso di gara. Il Giudice alla Boa di Virata deve osservare la gara e verificare che tutti gli equipaggi girino correttamente attorno a tutte le boe, come previsto dal Regolamento. Il Giudice alla Boa di Virata, alzando una bandiera, dovrà segnalare al Giudice di Percorso quando l'equipaggio nella propria corsia ha completato la virata attorno alla boa più distante dalla spiaggia. La bandiera deve essere alzata come segue:
i) Bandiera bianca se l'equipaggio ha girato correttamente attorno a tutte le boe;
ii) Bandiera rossa se l'equipaggio non ha girato correttamente attorno alle boe.
Il Giudice alla Boa di Virata dovrà inoltre mostrare una bandiera rossa se ritiene che vi sia stata qualunque altra infrazione al Regolamento, inclusa un'interferenza. Non appena possibile, dopo la conclusione della gara, il Giudice alla Boa di Virata dovrà informare il Giudice di Percorso e spiegare dettagliatamente i motivi per cui è stata alzata la bandiera rossa.

4) Giudice all'Arrivo
Il Giudice all'Arrivo dovrà determinare l'ordine con cui i corridori di ciascun equipaggio finiscono il percorso di gara. Egli dovrà accertarsi che la gara si sia svolta regolarmente e sarà responsabile della convalida dei risultati.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

5) Giudice per le Contestazioni
Il Giudice per le Contestazioni dovrà accogliere i reclami presentati dagli equipaggi, raccogliere il materiale e le informazioni pertinenti e sottoporre i reclami alla Commissione per le Contestazioni.

Norma RCB 12 - Sistema di progressione Beach Sprint di World Rowing

1) Il Sistema di progressione Beach Sprint di World Rowing deve essere utilizzato per le Regate Internazionali di Beach Sprint e per i Campionati del Mondo di Beach Sprint. Se un Comitato Organizzatore (o World Rowing nel caso dei Campionati del Mondo di Beach Sprint) decide di adottare un sistema di progressione alternativo, questo deve essere incluso nel Bando di Gara come parte delle informazioni fornite ai Team.

2) L'obiettivo del sistema di progressione è quello di ridurre il numero di equipaggi rimasti in lizza per le medaglie in ogni evento fino agli ultimi otto equipaggi finalisti, per poi seguire il processo per determinare i medagliati e la classifica finale, come descritto di seguito.

3) Gli otto equipaggi finalisti
   a) Una volta completate le batterie preliminari e determinati gli otto equipaggi finalisti in un evento, tutte le gare si svolgeranno in ogni caso su due corsie, con 4 quarti di finale, 2 semifinali e poi le finali, tutto seguendo un constante e preciso programma orario. La gara per il 3° e 4° posto si svolgerà prima della gara per il 1° e 2° posto.
   b) Dopo la determinazione degli Otto Finalisti, si applicheranno le disposizioni della Norma RCB 15 3) in caso di eventuali ritiri.
   c) Una volta raggiunta la fase degli Otto Finalisti, gli equipaggi dovranno essere pronti a gareggiare all'orario programmato per la loro gara. Se, per qualsiasi motivo, un equipaggio non è pronto a gareggiare all'orario previsto, compresi malattia o infortunio, tale equipaggio sarà considerato ritirato e il risultato sarà indicato come DNS.
   d) Il Presidente di Giuria (nelle Regate Internazionali) e il Comitato Esecutivo o i suoi delegati (negli eventi World Rowing) possono prendere decisioni in casi eccezionali ai sensi di questa Norma.
   e) Se un equipaggio si ritira durante un turno degli Otto Finalisti, sarà classificato ultimo in quel turno. Un equipaggio sostituito nei quarti di finale come previsto nel punto b) sopra, sarà classificato nella posizione dell'equipaggio che ha sostituito nel turno dei quarti di finale.

4) Il Comitato Organizzatore per le Regate Internazionali Beach Sprint e World Rowing per i Campionati del Mondo Beach Sprint, possono stabilire un numero massimo di equipaggi partecipanti ed il criterio per limitarne le iscrizioni (per esempio qualificazioni in gare precedenti, l'ordine di iscrizioni o estrazione a sorte di equipaggi o qualsiasi altro). Questo dovrà essere specificato nel Bando di Gara e in tutte le informazioni fornite agli equipaggi prima della regata.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma di Applicazione RCB 12 – Sistema di progressione Beach Sprint di World Rowing

Vedi Sezione V.

Norma RCB 13 – Il sorteggio e l'assegnazione delle corsie

1) Qualora sia previsto un sistema di batterie eliminatorie o Time Trial, il sorteggio per la prima fase deve essere effettuato durante la riunione con i Team Manager. Il sorteggio, supervisionato dalla Giuria, sarà effettuato in modo casuale, salvo nel caso di equipaggi teste di serie, e determinerà in quali batterie gli equipaggi gareggeranno, quale corsia utilizzeranno oppure, nel caso di prove a Time Trial, l'ordine di partenza degli equipaggi.

2) Se il Comitato Esecutivo stabilisce che ai Campionati del Mondo di Beach Sprint sono previsti degli equipaggi teste di serie, esso predisporrà una tabella delle teste di serie per la regata. I criteri per la selezione degli equipaggi teste di serie ed il metodo di assegnazione degli equipaggi teste di serie al primo turno, dovranno essere determinati e pubblicati in anticipo.
   a) Gli equipaggi con la testa di serie più alta saranno posizionati ai lati opposti del sorteggio, e a seguire le teste di serie successive dovranno essere distribuite seguendo lo stesso principio.
   b) Gli equipaggi rimanenti, non teste di serie, saranno poi assegnati tramite sorteggio casuale, supervisionato dalla Giuria.
   c) Nel caso delle prove a Time Trial, gli equipaggi con testa di serie possono essere posizionati vicino ad altri equipaggi con una testa di serie simile; in linea di principio, l'equipaggio con la testa di serie più alta parte per primo, seguito dagli altri equipaggi teste di serie in ordine decrescente, e successivamente dagli equipaggi non teste di serie, il cui ordine di partenza è determinato da un sorteggio casuale.

3) Dopo il primo turno di gara, l'assegnazione delle corsie per i turni successivi, dove non viene seguito il processo dei Time Trial, dovrà essere determinata come segue:
   a) Non più tardi di 10 minuti prima dell'orario programmato per la partenza della prima gara del turno successivo di un evento, tutti gli equipaggi che gareggiano nel turno di gara successivo, dovranno indicare la corsia preferita per quel turno ad un Giudice designato dal Presidente di Giuria.
   b) La scelta della corsia preferita da parte di un equipaggio per il turno dei quarti di finale si applicherà anche ai turni di semifinale e finale.
   c) Un equipaggio che passa direttamente dal turno 1 al turno 3 sarà considerato l'equipaggio prioritario per una gara del turno 3. In tutti gli altri casi, sarà considerato prioritario l'equipaggio che ha ottenuto il tempo più veloce nel turno precedente. Se entrambi gli equipaggi hanno ottenuto lo stesso tempo nel turno precedente, sarà effettuato un sorteggio casuale per determinare l'equipaggio prioritario.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

d) L'equipaggio prioritario per ciascuna gara sarà assegnato alla corsia da lui indicata come preferita. L'altro equipaggio utilizzerà l'altra corsia. Nel caso in cui l'equipaggio prioritario non abbia indicato una corsia preferita secondo quanto previsto da questa Norma, l'equipaggio non prioritario sarà assegnato alla propria corsia preferita e l'equipaggio prioritario sarà assegnato alla corsia rimanente.
e) Una volta completata l'assegnazione delle corsie, il Giudice designato notificherà l'assegnazione a entrambi gli equipaggi e informerà anche gli addetti al cronometraggio ed ai risultati per la preparazione della lista di partenza.

Norma RCB 14 – Team Manager

1) Nomina e ruolo dei Team Manager
   a) Regate Internazionali di Beach Sprint
      i) Ogni Club o Federazione affiliata dovrà nominare un individuo (il "Team Manager") che sarà responsabile della comunicazione ufficiale tra atleti, allenatori ed il Comitato Organizzatore durante la regata.
      ii) I Team Manager sono responsabili per la propria squadra e, essi stessi o un loro delegato, dovranno identificarsi presso il Comitato Organizzatore e concordare le modalità per le successive comunicazioni, inclusa la partecipazione a tutte le Riunioni dei Team Manager.
   b) Eventi Beach Sprint di World Rowing
      i) Ogni Federazione affiliata partecipante dovrà nominare un Team Manager.
      ii) I Team Manager, o i loro delegati, dovranno partecipare a tutte le riunioni ufficiali dei Team Manager e dovranno trasmettere a tutti i componenti della propria squadra, atleti e allenatori, tutte le informazioni rilevanti emerse durante tali riunioni o comunque distribuite ai Team Manager, incluse quelle relative alle gare e alla sicurezza. Inoltre, saranno responsabili di tutte le comunicazioni ufficiali con World Rowing durante la regata per quanto riguarda le proprie squadre, incluse le comunicazioni relative a ritiri e sostituzioni di atleti.

2) La mancata nomina di un Team Manager da parte di una Federazione affiliata o di un Club, o la mancata partecipazione del Team Manager alle riunioni ufficiali o la mancata comunicazione delle informazioni ricevute, potrà comportare sanzioni alla Federazione affiliata da parte del Comitato Esecutivo.

Norma RCB 15 - Ritiri, messo fuori gara, squalifiche dopo il sorteggio e classifica finale

In aggiunta a quanto previsto dalla Norma RC 17, alle regate di Beach Sprint si applicheranno le seguenti norme:
1) Un equipaggio che si ritira prima di aver disputato il proprio primo turno, oppure che viene messo fuori gara o squalificato in qualsiasi momento dell'evento della regata, non sarà classificato in quell'evento.

2) Fatta eccezione per i turni degli Otto Finalisti, si applicheranno le seguenti disposizioni agli equipaggi che hanno già gareggiato nel primo turno del proprio evento:

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

a) Un equipaggio che si ritira prima della propria gara sarà indicato come DNS nei risultati e, nella classifica generale dell'evento, sarà classificato all'ultimo posto del turno dal quale si è ritirato. Se più di uno, saranno classificati a pari merito all'ultimo posto di quel turno.
b) Un equipaggio che interrompe la gara e non la conclude, sarà indicato come DNF nei risultati e, nella classifica generale dell'evento, sarà classificato all'ultimo posto del turno in cui ha interrotto la gara. Se più di uno, gli equipaggi saranno classificati a pari merito all'ultimo posto di quel turno.
c) Un equipaggio classificato DNF sarà posizionato sopra un equipaggio DNS nello stesso turno.
d) Il numero di equipaggi previsto dal sistema di progressione accederà comunque al turno successivo.
e) Un equipaggio che non termina la gara non potrà più gareggiare nell'evento.
   i) Qualora un problema dovesse impedire ad un equipaggio di terminare la gara, il Presidente di Giuria oppure, in occasione di Campionati del Mondo di Beach Sprint, Giochi Olimpici, Giochi Olimpici Giovanili e regate di qualificazione rilevanti, il Comitato Esecutivo, può decidere di classificare tale equipaggio all'ultimo posto in quella gara.

3) I turni degli Otto Finalisti – Quando la competizione raggiunge i turni degli ultimi otto equipaggi:
   a) Se uno qualsiasi degli otto equipaggi finalisti si ritira almeno 30 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio della prima gara dei quarti di finale, l'equipaggio meglio classificato in base ai tempi del turno precedente prenderà il posto dell'equipaggio ritirato, e il Presidente di Giuria supervisionerà una nuova assegnazione degli equipaggi per i quarti di finale utilizzando gli stessi principi del sistema di progressione.
   b) Se un equipaggio si ritira oltre il limite di 30 minuti prima dell'orario previsto per la prima gara dei quarti di finale, quell'equipaggio non sarà sostituito e non ci sarà alcun nuovo sorteggio. L'equipaggio rimanente nella gara interessata completerà la gara da solo.
   c) Se un equipaggio si ritira da un turno dei quarti di finale, sarà classificato all'ultimo posto di quel turno. Un equipaggio che viene rimpiazzato da un altro nei quarti di finale, come indicato al punto a), prenderà la posizione in classifica dell'equipaggio che l'ha sostituito nel turno dei quarti di finale.
   d) In qualsiasi finale, se un equipaggio si ritira prima dell'inizio della gara o smette di remare durante la gara e non la termina, il risultato della gara indicherà l'equipaggio come DNS o DNF, e l'equipaggio che si ritira o si ferma durante la gara sarà classificato all'ultimo posto in quella finale.

4) Classifiche Finali
   Nel rispetto di queste Norme, la classifica finale di tutti gli equipaggi in ciascun evento di una regata di Beach Sprint sarà pubblicata al termine della regata. Le classifiche saranno determinate come segue:

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

a) Gli equipaggi che gareggiano nelle finali saranno classificati in base alla loro posizione di arrivo in quelle finali. Gli equipaggi della Finale A saranno classificati sopra quelli della Finale B, e così via.
b) Gli equipaggi che non accedono alle finali saranno classificati in base alla loro posizione di arrivo nel turno più avanzato raggiunto. Essi saranno classificati insieme agli altri equipaggi che hanno raggiunto lo stesso turno e non sono avanzati oltre, sulla base della loro posizione di arrivo in quel turno. Qualora due o più equipaggi abbiano ottenuto la stessa posizione di arrivo, la classifica sarà determinata in base al tempo, dando una posizione più alta all'equipaggio con il tempo più veloce.

Norma RCB 16 – Ripetizione del percorso

1) Una ripetizione del percorso è una seconda esecuzione di una gara.

2) È compito del Giudice di Percorso di decidere se una gara debba essere ripetuta.

3) La gara ripetuta deve svolgersi sull'intera distanza prevista dalla gara originale.

4) La ripetizione del percorso avrà luogo immediatamente dopo la decisione del Giudice di Percorso o in un momento successivo stabilito dal Giudice di Percorso, in consultazione con il Presidente di Giuria.

Norma RCB 17 – Avverse condizioni meteo

1) Tutti i canottieri che partecipano ad eventi di Beach Sprint, così come i loro Club e le Federazioni affiliate, sono tenuti a riconoscere la natura ed i rischi connessi al Beach Sprint, in particolare la necessità di possedere un'esperienza sufficiente per gareggiare in modo competente e sicuro in presenza di onde e risacca, senza mettere a rischio sé stessi o altri equipaggi.

2) Gli equipaggi che desiderano ritirarsi da un evento per motivi di sicurezza possono farlo mediante comunicazione scritta al Comitato Organizzatore (per Regate Internazionali) o a World Rowing (per eventi World Rowing), senza penalità.

3) Qualora vi siano o siano previste condizioni meteorologiche o marine avverse, che incidono o possano incidere in qualsiasi modo sulla sicurezza dei canottieri o sul programma e l'orario delle gare, le decisioni necessarie saranno prese in conformità alla Norma di Applicazione alla presente Norma.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma di Applicazione RCB 17 – Avverse condizioni meteo

1) In caso di condizioni meteorologiche o marittime avverse, o della previsione di tali condizioni, le decisioni relative ad eventuali ritardi, rinvii o cancellazioni delle gare, o a modifiche del percorso o ad altre decisioni necessarie per garantire la sicurezza degli atleti e dei Giudici sull'acqua o l'equità del percorso di gara e il completamento della competizione, saranno prese come segue:
   a) Regate Internazionali di Beach Sprint – Il Presidente di Giuria e il Direttore di Gara prenderanno tutte le decisioni necessarie;
   b) Eventi Beach Sprint di World Rowing – Il Comitato di Gara prenderà tali decisioni, fatta eccezione per l'eventuale decisione di cancellare una o più gare o l'intera regata, la quale spetterà al Comitato Esecutivo o a un suo delegato.

2) In tutti i casi, il Presidente di Giuria potrà prendere le decisioni che ritenga necessarie per tutelare la sicurezza degli atleti e dei Giudici.

Norma RCB 18 – Assistenti delle imbarcazioni ("Boat Handlers")

1) Il ruolo degli assistenti delle imbarcazioni ("Boat Handlers") è quello di supportare la partenza e l'arrivo degli equipaggi dalla e verso la spiaggia, mantenendo l'imbarcazione per ridurre il rischio di danni o infortuni.

2) È consentito un massimo di due assistenti delle imbarcazioni per ogni equipaggio. In caso di condizioni meteomarine avverse o di mare mosso, il Presidente di Giuria può autorizzare o richiedere un aumento del numero di assistenti per ciascuna imbarcazione.

3) Il ruolo e le responsabilità degli assistenti delle imbarcazioni sono stabiliti nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

Norma di Applicazione RCB 18 – Assistenti delle imbarcazioni ("Boat Handlers")

Il ruolo e le responsabilità degli assistenti delle imbarcazioni sono i seguenti:
1) Gli assistenti delle imbarcazioni devono, in linea di principio, essere forniti dalle squadre e sono riconosciuti come membri ufficiali di supporto all'equipaggio.

2) Quando ci sono due o più assistenti delle imbarcazioni, ci deve essere almeno un uomo e almeno una donna.

3) Gli assistenti delle imbarcazioni di ogni equipaggio devono indossare uniformi o pettorine abbinate che rispettino le Norme in materia di identificazione e che siano chiaramente distinguibili dall'equipaggio.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

4) Gli assistenti delle imbarcazioni assisteranno gli equipaggi tenendo ferma l'imbarcazione per permettere ai componenti dell'equipaggio di salire e partire, e possono aiutare l'equipaggio in qualsiasi altro modo, inclusa la sistemazione del timone, ecc. Gli assistenti delle imbarcazioni non devono salire sull'imbarcazione né posizionarsi in zone in cui il livello medio dell'acqua superi le spalle quando sono in piedi sul fondo del mare.

5) Gli assistenti delle imbarcazioni possono assistere l'equipaggio fornendo indicazioni verbali e visive per la direzione. Tuttavia, è vietato l'uso di dispositivi elettrici, elettronici o di altro tipo per fornire istruzioni verbali o audio; non sono ammessi ausili visivi tecnici o artificiali, fatta eccezione per l'uniforme indossata dagli assistenti delle imbarcazioni.

6) Quando la barca ritorna sulla spiaggia, gli assistenti delle imbarcazioni possono "prendere" l'imbarcazione per rallentarne l'avanzamento all'arrivo sulla spiaggia mentre un membro dell'equipaggio sbarca per correre verso la linea del traguardo.

7) Una volta che il corridore ha lasciato l'acqua, gli assistenti delle imbarcazioni devono restare con la barca e non possono assistere o correre con il componente dell'equipaggio fino al traguardo.

8) Dopo che il corridore dell'equipaggio è sbarcato per correre, gli assistenti delle imbarcazioni sono responsabili della rapida rimozione della barca dall'acqua.

9) Gli assistenti delle imbarcazioni devono rispettare tutte le istruzioni dei Giudici di gara e sono in ogni momento soggetti al Codice di Gara.

Norma RCB 19 – Il corridore e gli altri membri dell'equipaggio

Il ruolo e le responsabilità del corridore e degli altri membri dell'equipaggio sono stabiliti nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

Norma di Applicazione RCB 19 – Il corridore e gli altri membri dell'equipaggio

Le responsabilità del corridore sono le seguenti:

1) Ogni equipaggio deve designare un proprio membro come corridore. (Il corridore alla partenza può essere diverso dal corridore all'arrivo dello stesso equipaggio, ma in entrambi i casi deve essere un componente dell'equipaggio.)

2) Alla partenza, ogni corridore dovrà stare con entrambi i piedi dietro la linea di partenza, che sarà chiaramente segnata sulla spiaggia.

3) Gli altri membri dell'equipaggio (eccetto nelle gare in singolo (1x)) devono restare in piedi in acqua accanto alla barca e non devono iniziare a salire a bordo della loro imbarcazione, né avere alcuna parte del busto o delle gambe di alcun canottiere in o sulla barca prima che sia dato il segnale di partenza.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

4) Al segnale di partenza, i corridori dovranno correre direttamente verso la propria barca per unirsi agli altri membri dell'equipaggio. (Vedi caso differente per le prove a Time Trial al punto 9) qui sotto.) Gli altri membri dell'equipaggio potranno iniziare a salire sulla barca non appena viene dato il segnale di partenza.

5) Durante la corsa, i corridori non devono ricevere alcuna guida o assistenza fisica da parte di altri membri della squadra, compresi gli assistenti delle imbarcazioni.

6) Per gli eventi Misti, esclusi gli eventi Inclusione che includono un vogatore PR3 PI, i corridori alla partenza e all'arrivo devono essere due corridori diversi, uno dei quali deve essere un uomo e l'altro una donna.

7) Per gli eventi W4x+, tutti i corridori devono essere donne.

8) Al ritorno sulla spiaggia, dopo essere usciti dalla barca, ogni corridore deve passare all'esterno (rispetto alla linea del traguardo) della bandiera posizionata sul bagnasciuga in linea con le boe della propria corsia mentre corre verso la linea di arrivo.

9) Prove a Time Trial– Nelle prove a Time Trial, i corridori di ciascun equipaggio devono passare all'esterno della bandiera menzionata al punto 8) sia durante la corsa dalla linea di partenza alla barca, sia dopo essere usciti dalla barca durante la corsa verso la linea di arrivo.

10) L'equipaggio il cui corridore non passa dal lato corretto della bandiera riceverà una penalità di tempo di 10 secondi.

Norma RCB 20 – La procedura di partenza

1) Lo Starter e il Giudice alla Partenza
   a) Lo Starter – La posizione dello Starter deve essere sopraelevata e può trovarsi accanto o dietro la linea di partenza, in modo da avere una visione chiara della linea di partenza e di tutte le imbarcazioni. Lo Starter può essere assistito da altri Giudici sotto la sua autorità.
   b) Il Giudice alla Partenza deve essere posizionato in modo da poter svolgere adeguatamente i propri compiti. Qualora lo Starter sia posizionato sulla linea di partenza, egli potrà anche ricoprire il ruolo di Giudice alla Partenza. Se lo ritiene necessario, il Presidente di Giuria può incaricare un altro Giudice (o più) di assistere il Giudice alla Partenza nello svolgimento delle sue funzioni.

2) Membri dell'equipaggio:
   a) Tutti i membri dell'equipaggio devono trovarsi insieme nell'area di partenza, in divisa da gara, sotto il controllo dello Starter tre minuti prima dell'orario di partenza.
   b) Lo Starter può assegnare una Yellow Card ad un equipaggio che non si trova nell'area di partenza tre minuti prima dell'orario stabilito e può dare inizio alla gara senza attendere gli assenti.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

3) Le imbarcazioni:
   a) Durante la procedura di partenza, una volta che le imbarcazioni sono state portate in acqua, devono essere allineate nella posizione di partenza assegnata e devono essere tenute in posizione dai membri dell'equipaggio (escluso il corridore) e da massimo due assistenti per imbarcazione.
   b) Le imbarcazioni devono essere mantenute correttamente in linea, e posizionate in modo che l'asse di ciascuna imbarcazione sia allineato con le boe della propria corsia. Il Giudice alla Partenza determinerà se le imbarcazioni sono correttamente allineate con le boe nella rispettiva corsia e prenderà i provvedimenti necessari per garantire tale allineamento. Il Giudice alla Partenza può essere assistito da altri Giudici.

4) La procedura di partenza per le gare di Beach Sprint, dal momento dei 3 minuti alla partenza effettiva, è descritta nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

Norma di Applicazione RCB 20 – La procedura di partenza

1) Gli annunci e i segnali di partenza devono essere chiaramente udibili e visibili da tutti i canottieri in gara.

2) La procedura di partenza per le gare di Beach Sprint dal momento -3 minuti fino alla partenza sarà la seguente:

- 3m:00 sec	Al preciso momento di 3 minuti prima dell'orario di partenza previsto, lo Starter o lo Speaker dovrà annunciare: "TRE MINUTI!"
- 2m:45 sec / - 1m:45 sec	Lo Speaker presenta gli equipaggi agli spettatori. Una volta completate le presentazioni, gli equipaggi devono dirigersi immediatamente verso le loro posizioni di partenza.
- 1m:00 sec / - 0m:45 sec	Quando manca esattamente un minuto alla partenza, lo Starter dovrà annunciare: "UN MINUTO!". Al segnale, i corridori dovranno posizionarsi dietro la linea di partenza e lo Starter dovrà poi annunciare: "METTETE LE BARCHE IN ACQUA!". Gli altri membri dell'equipaggio e/o gli assistenti delle imbarcazioni dovranno immediatamente mettere le barche in acqua, pronte per la partenza. Lo Starter può delegare questi comandi allo Speaker, ma resta comunque responsabile di assicurarsi che vengano dati correttamente e con assoluta puntualità.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

- 0m:30 sec / - 0m:20 sec	Quando mancano tra 30 e 20 secondi alla partenza, lo Starter dovrà avvisare gli equipaggi annunciando: "PREPARATEVI!", dopodiché, lo Starter potrà dare il via alla gara in qualsiasi momento, tenendo conto delle condizioni dell'acqua e di altri fattori rilevanti. È responsabilità degli equipaggi essere pronti a partire in qualsiasi momento dopo il comando "PREPARATEVI!", e lo Starter non è tenuto a ritardare la partenza nel caso in cui un equipaggio segnali di non essere pronto.
in qualsiasi momento tra circa – 0m:20 sec / - 0m:00 sec	Il volume della musica di partenza deve essere abbassato affinché lo Starter possa essere udito chiaramente da tutti i canottieri nelle loro posizioni di partenza. Per dare il segnale di partenza, lo Starter dovrà prima annunciare: "ATTENZIONE!" Dopo una chiara pausa, lo Starter dovrà poi: (1) Alzare la bandiera rossa, oppure, se la partenza è data tramite semaforo, premere un pulsante (o interruttore) per cambiare il semaforo dalla posizione neutra a rosso; (2) Dopo una pausa chiara e variabile, lo Starter darà il via alla gara, o abbassando rapidamente la bandiera rossa su un lato e suonando contemporaneamente il clacson con un suono lungo; oppure premendo un pulsante che, nello stesso istante: a. Cambia la luce rossa in verde; b. Emette un segnale acustico tramite gli altoparlanti; c. Avvia il sistema di cronometraggio della gara.

3) Il segnale di partenza ufficiale sarà il momento in cui la bandiera rossa inizia a scendere o la luce rossa diventa verde.

Norma RCB 21 – Falsa partenza

Un equipaggio commette una falsa partenza se entrambi i piedi del corridore designato dall'equipaggio non sono dietro la linea di partenza quando viene dato il segnale di partenza o se un membro dell'equipaggio inizia a salire a bordo della propria imbarcazione, oppure se una qualsiasi parte del busto o delle gambe di qualsiasi canottiere è dentro o sopra l'imbarcazione prima che sia dato il segnale di partenza.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Il Giudice alla Partenza sarà l'unico a giudicare una falsa partenza, ma può chiedere consiglio ad altri Giudici prima di prendere una decisione.

1) Conseguenze di una falsa partenza
   a) Quando una falsa partenza viene commessa o da parte del corridore o di un altro membro dell'equipaggio, il Giudice alla Partenza deve immediatamente alzare la bandiera rossa e lo Starter deve fermare la gara sventolando una bandiera rossa e suonando ripetutamente il clacson o un segnale acustico fino a quando tutti gli equipaggi si saranno fermati. Gli equipaggi dovranno immediatamente fermarsi e tornare alle loro posizioni di partenza.
   b) Il Giudice alla Partenza comunicherà allo Starter quale equipaggio ha commesso la falsa partenza e lo Starter assegnerà una Yellow Card all'equipaggio in questione.
   c) Un equipaggio che commette due false partenze o riceve due Yellow Card nella stesso percorso di gara, riceverà una Red Card e verrà messo fuori gara.
   d) Quando una falsa partenza è commessa da un equipaggio durante i Time Trial, il Giudice alla Partenza può autorizzare l'equipaggio a proseguire la gara ed assegnare una penalità di 10 secondi da aggiungere al tempo totale di gara di tale equipaggio.

Norma RCB 22 - Responsabilità dei canottieri

1) Gli equipaggi che utilizzano imbarcazioni condivise messe a disposizione dal Comitato Organizzatore, dovranno gareggiare con l'assetto standard come specificato nella Norma RCB 5 2) c). Qualsiasi equipaggio che modifica le impostazioni dell'imbarcazione in violazione dello standard stabilito, può ricevere una penalità di 30 secondi da parte della Giuria.

2) Durante la virata intorno alle boe, è consentito toccare le boe di virata con la barca o con i remi, ma la chiglia dell'imbarcazione deve passare attorno al lato designato della boa.

3) Gli equipaggi devono effettuare correttamente la virata attorno a tutte le boe nel senso indicato e devono completare l'intero percorso come stabilito dal Comitato Organizzatore.

4) Un equipaggio che non effettua correttamente la virata attorno a ciascuna boa di percorso, in conformità con la presente Norma, sarà considerato come se non avesse completato il percorso e il suo risultato sarà indicato come DNF.

5) Per le imbarcazioni con timoniere, il timoniere è tenuto a rimanere a bordo dell'imbarcazione per tutto il tempo in cui l'equipaggio sta vogando; in caso contrario, l'equipaggio non sarà classificato nella gara e sarà indicato nei risultati come DNF.

6) Gli equipaggi che rientrano sulla spiaggia devono compiere ogni manovra possibile per tenere la propria imbarcazione sotto controllo, con i membri dell'equipaggio in contatto con l'imbarcazione fino al raggiungimento della spiaggia. In caso di

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

ribaltamento dell'imbarcazione durante l'arrivo sulla spiaggia, l'equipaggio è responsabile di garantire la sicurezza di tutti i membri dell'equipaggio e dell'equipaggiamento. Tale responsabilità avrà la priorità sul completamento della gara.

7) Al raggiungimento della spiaggia da parte dell'imbarcazione, un membro dell'equipaggio (il corridore) deve sbarcare e correre lungo il percorso designato fino al punto di arrivo della gara.

8) Gli equipaggi devono essere consapevoli in ogni momento delle condizioni meteorologiche e dell'acqua, nonché della sicurezza propria e altrui. Gli equipaggi che remano in modo pericoloso o in un modo considerato fuori controllo possono essere messi fuori gara o sanzionati dal Giudice di Percorso.

Norma RCB 23 – Interferenze

1) Un equipaggio causa un'interferenza ai propri avversari se i suoi remi, scalmi o l'imbarcazione invadono la corsia dell'avversario causando uno svantaggio, sia tramite contatto diretto, sia obbligando l'altro equipaggio a cambiare rotta per evitare tale contatto.

2) Solo il Giudice di Percorso può decidere se un equipaggio ha interferito con un altro e ha causato uno svantaggio.

3) Se un equipaggio ha causato interferenza ad un altro equipaggio e, secondo l'opinione del Giudice di Percorso, ha influenzato il risultato di tale equipaggio, il Giudice di Percorso può sanzionare l'equipaggio responsabile mediante:
   a) Esclusione dell'equipaggio (messo fuori gara); oppure
   b) Assegnazione di una penalità di tempo di 10 secondi;
   c) Oppure adottando altre misure appropriate secondo il presente Regolamento.

4) È responsabilità di ciascun equipaggio mantenere la propria imbarcazione in rotta nella propria corsia d'acqua, evitando di causare interferenze ad altri equipaggi.

Norma RCB 24 - Conclusione del percorso

1) Il termine della gara per ciascun equipaggio è determinato nell'istante in cui il membro dell'equipaggio (il corridore) raggiunge il punto d'arrivo e completa l'azione in conformità con la Norma di Applicazione 5) b) alla Norma RCB 6, come richiesto per concludere la gara.

2) Tempi – I tempi di arrivo devono essere registrati al centesimo di secondo (1/100). È possibile che due equipaggi abbiano lo stesso tempo ufficiale, ma siano classificati separatamente se la differenza tra loro all'arrivo può essere determinata tramite fotofinish o altri mezzi (vedi Norma RCB 25 – Pari merito).

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

3) Una gara si considera conclusa quando il Giudice di Percorso lo indica alzando la bandiera bianca o confermando il risultato in altro modo.

4) Il risultato della gara è determinato dall'ordine d'arrivo degli equipaggi, salvo nei casi in cui venga applicata una penalità di tempo: in tal caso, i tempi di gara corretti in base alla penalità verranno utilizzati per determinare l'ordine d'arrivo.

5) Qualsiasi guasto tecnico che causi un malfunzionamento del cronometraggio, del segnale sonoro o visivo, non influenzerà il termine della gara di un equipaggio se il corridore ha completato l'azione richiesta e, a giudizio del Giudice d'Arrivo, l'ordine d'arrivo è chiaro.

Norma RCB 25 – Pari merito

1) Quando l'ordine di arrivo tra due o più equipaggi è talmente ravvicinato da non consentire di determinarne una differenza, il risultato d'arrivo sarà dichiarato a pari merito tra gli equipaggi coinvolti. In caso di arrivo a pari merito, si applicherà la seguente procedura:
   a) Se l'arrivo a pari merito si verifica in un turno diverso da uno dei turni degli ultimi Otto Finalisti (quarti di finale), vi sarà una ripetizione dello stesso percorso di gara tra gli equipaggi coinvolti, salvo quanto previsto nei punti 1) b), 2) e 3) seguenti.
   b) Se entrambi gli equipaggi arrivati a pari merito avanzano comunque allo stesso livello del turno successivo, non verrà ripetuto il percorso e la loro rispettiva posizione nel turno successivo sarà determinata tramite sorteggio casuale, supervisionato da un membro della Giuria.
   c) La ripetizione del percorso di gara deve svolgersi non oltre 10 minuti dopo la fine della fase di gara in cui si è verificato il pari merito.
   d) In caso di ulteriore pari merito nella ripetizione della prova di gara, gli equipaggi saranno tenuti a ripetere la prova entro e non oltre 15 minuti dall'arrivo della precedente ripetizione. Questo procedimento continuerà fino ad ottenere una soluzione.

2) Gli Otto Finalisti – Se un pari merito si verifica in uno dei turni tra gli Otto Finalisti, esclusa la finale, l'equipaggio con il tempo più veloce nel turno precedente a quello in cui entrambi gli equipaggi sono arrivati a pari merito, riceverà il piazzamento superiore per accedere al turno successivo. Se anche tali tempi sono uguali, per decidere, verranno utilizzati i tempi di entrambi gli equipaggi nel turno precedente ancora. Se nemmeno questo produce un risultato, l'accesso al turno successivo sarà deciso tramite sorteggio casuale, supervisionato dalla Giuria.

3) Finali – Se un pari merito si verifica in una finale, gli equipaggi coinvolti riceveranno lo stesso piazzamento nell'ordine finale e il/i piazzamento/i successivo/i saranno lasciati vacanti. Se il piazzamento condiviso riguarda una posizione da medaglia, il Comitato Organizzatore dovrà fornire medaglie aggiuntive.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma RCB 26 – Sanzioni

In caso di violazione delle Norme del presente Regolamento, un membro della Giuria può imporre sanzioni appropriate. Le sanzioni disponibili sono:

1) Richiamo verbale, che consiste in un ammonizione formale per condotta dell'atleta o dell'equipaggio in violazione del Regolamento. L'ammonizione potrà essere tenuta in considerazione nel valutare sanzioni in caso di ulteriori infrazioni durante quella stessa regata. Questa è una sanzione adeguata nei casi in cui la violazione non giustifichi sanzioni più gravi.

2) Penalità di tempo, sanzione inflitta a un equipaggio per una violazione del presente Regolamento, che verrà aggiunta al tempo di gara effettivo dell'equipaggio sanzionato e sarà presa in considerazione per determinare il piazzamento finale degli equipaggi in quella fase di gara, utilizzando i corretti tempi di gara di ciascun equipaggio.

3) Yellow Card, che costituisce un richiamo formale per una violazione del Regolamento:
   a) Una Yellow Card assegnata prima dell'inizio o durante una fase di gara rimane valida fino al termine di quella fase di gara, e si applica anche in caso di rinvio o ripetizione.
   b) Un equipaggio che riceve due Yellow Card riferite alla stessa fase di gara riceverà una Red Card e sarà messo fuori gara.

4) Retrocesso (REL), che colloca un equipaggio all'ultimo posto in una gara, ove espressamente previsto dal Regolamento.

5) Red Card o messo fuori gara (EXC), che esclude l'equipaggio da tutti i turni dell'evento in questione. Questa sanzione si applica in caso di violazione grave e/o ripetuta del Regolamento, tale da giustificare l'esclusione dell'equipaggio dal prosieguo della competizione.

6) Squalificato (DSQ), che squalifica un canottiere o un equipaggio da tutti gli eventi della regata.
   a) Questa sanzione si applica in caso di violazione molto grave, tale da giustificare l'esclusione dalla regata.
   b) Se un canottiere viene squalificato, non potrà più prendere parte ad alcuna gara o evento della regata.
   c) Se un canottiere è squalificato, non può essere sostituito, e l'equipaggio a cui appartiene sarà escluso da tutti i turni dell'evento in questione.
   d) Se un equipaggio viene squalificato, nessun membro di tale equipaggio potrà più partecipare ad alcun evento della regata.

Norma RCB 27 – Contestazioni

1) Alle regate di Beach Sprint, nessun equipaggio o Federazione affiliata ha il diritto di presentare obiezioni, reclami o ricorsi su qualsiasi questione, se non attraverso una contestazione secondo quanto stabilito nella presente Norma.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

2) Solo un canottiere (o equipaggio) che è stato sanzionato o che intende contestare la decisione del Giudice d'Arrivo in merito al risultato ufficiale pubblicato della propria fase di gara, può presentare una contestazione contro tale sanzione o contro il risultato ufficiale pubblicato. Una contestazione può essere presentata solo secondo le modalità descritte nella Norma di Applicazione alla presente Norma.

3) La decisione della Commissione per le contestazioni è definitiva e non è ammesso alcun ulteriore ricorso.

Norma di Applicazione RCB 27 – Contestazioni

1) Nessun equipaggio o Federazione affiliata ha il diritto di presentare obiezioni, reclami o ricorsi su qualsiasi questione durante le regate di Beach Sprint, se non tramite una contestazione come stabilito nella presente Norma e Norma di Applicazione.

2) Un canottiere (o un equipaggio) che è stato sanzionato o che desidera contestare i risultati ufficiali di una gara può presentare una contestazione contro tale sanzione o contro il risultato ufficiale, ma solo nei seguenti modi:
   a) Prima della prima gara di un evento, a ciascun equipaggio partecipante a quell'evento verrà consegnata una Carta Contestazione valida per quell'evento.
   b) Una contestazione deve essere presentata da un membro dell'equipaggio consegnando la propria Carta Contestazione a un Giudice di Percorso non oltre 5 minuti dopo la fine della gara in questione o dal momento in cui viene comunicata la sanzione, se successivo, o, nel caso di una contestazione contro il risultato, dal momento in cui vengono pubblicati i risultati ufficiali della gara in questione. Qualsiasi contestazione presentata oltre questi termini non sarà considerata valida.
   c) Ogni equipaggio ha diritto a presentare una sola contestazione durante tutto il proprio evento. Un equipaggio che ha già utilizzato la propria Carta Contestazione non potrà presentare ulteriori contestazioni, salvo il caso in cui la contestazione venga accolta: in tal caso, l'equipaggio manterrà il diritto a presentare una nuova contestazione nei turni successivi di quell'evento e la Carta Contestazione verrà restituita all'equipaggio.

3) La contestazione sarà valutata da una Commissione per le contestazioni.

4) La Commissione per le contestazioni dovrà decidere se la contestazione sia fondata e, in tal caso, accettarla. Se accolta, la Commissione esaminerà il caso e comunicherà una decisione all'equipaggio interessato e agli altri equipaggi dell'evento, prima dell'inizio del turno di gara successivo o prima della cerimonia di premiazione nel caso delle Finali A e B. La decisione della Commissione per le contestazioni, con le relative motivazioni, sarà confermata per iscritto su richiesta dell'equipaggio che ha presentato la contestazione o della propria Federazione di appartenenza.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

5) Se la Commissione per le contestazioni ritiene che la contestazione sia infondata, potrà respingerla senza ulteriori spiegazioni, se non per dichiarare che è priva di fondamento.

Norma RCB 28 - Commissione per le contestazioni

1) La Commissione per le contestazioni sarà composta da tre membri, tra cui il Presidente di Giuria, e gli altri due membri saranno nominati dal Comitato Esecutivo nel caso di eventi di World Rowing, e dal Presidente di Giuria nelle Regate Internazionali di Beach Sprint.

2) Un massimo di tre membri sostitutivi saranno designati con le stesse modalità.

3) Qualora un membro della Commissione per le contestazioni sia direttamente coinvolto nella controversia che ha portato alla presentazione della contestazione, il Presidente di Giuria dovrà sostituirlo con uno dei membri di riserva eletti non coinvolti nella controversia.

4) In ogni caso, almeno due membri della Commissione per le contestazioni devono essere Giudici Internazionali.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

SEZIONE IV - DISPOSIZIONI FINALI

Norma RC 20 – Prevalenza

Il presente Regolamento, Norme, Norme di Applicazione e i documenti associati possono essere pubblicati in formati differenti, nelle versioni in lingua inglese e in lingua francese. In caso di conflitto tra le versioni, prevale la versione in formato PDF più recentemente pubblicata sul sito web di World Rowing in lingua inglese.

Norma RC 21 - Disposizioni Finali

Il presente Codice di Gara è stato approvato con effetto immediato dal Congresso Quadriennale di World Rowing, tenutosi a Losanna, SUI, dal 14 al 15 marzo 2025.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

SEZIONE V – NORME DI APPLICAZIONE

Norma di Applicazione RC 9 - Progettazione e costruzione delle imbarcazioni di Coastal Rowing

Norma di Applicazione RC 10 – Numeri delle imbarcazioni e numeri di identificazione degli equipaggi

Norma di Applicazione RC 13 – Ruoli nella regata

Norma di Applicazione RC 14 - Pubblicità commerciali, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni

Norma di Applicazione RC 17 – Ritiri e sostituzioni di equipaggio

Norma di Applicazione RCE 6 – Programma gare del Campionato del Mondo di Coastal Rowing Endurance

Norma di Applicazione RCE 7 – Caratteristiche del campo di gara per le Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance

Norma di Applicazione RCE 10 – Compiti della Giuria nelle Regate Internazionali di Coastal Rowing Endurance

Norma di Applicazione RCE 12 – Sistema di progressione di World Rowing per le regate di Coastal Rowing Endurance

Norma di Applicazione RCE 14 – Avverse condizioni meteo

Norma di Applicazione RCE 16 – La procedura di partenza

Norma di Applicazione RCE 23 – Esecuzione delle penalità di tempo

Norma di Applicazione RCB 4 - Programma gare del Campionato del Mondo di Beach Sprint

Norma di Applicazione RCB 6: Campo di gara

Norma di Applicazione RCB 7 – Formato di gara per le regate di Beach Sprint

Norma di Applicazione RCB 11 – Compiti della Giuria per le Regate di Beach Sprint

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma di Applicazione RCB 12 – Sistema di progressione Beach Sprint di World Rowing

3 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → Finale A

2° e 3° → Ripescaggio

Round 2: RIPESCAGGIO

Ripescaggio 1

1° → Finale A

2° → Eliminato

3 entries

Round 1		Round 2		Round 3	
TIME TRIAL		REPECHAGE		FINALS	
T	1	R	2.T	F	1.T
	2		3.T		1.R
	3			3rd	2.R

4 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° e 4° → Batteria 1 (H1)

2° e 3° → Batteria 2 (H2)

Round 2: BATTERIE

Batteria 1 - 1° → Finale A e il 2° → Finale B

Batteria 2 - 1° → Finale A e il 2° → Finale B

4 entries

Round 1		Round 2		Round 3	
TIME TRIAL		HEATS		FINALS	
T	1	H1	1.T	FA	1.H1
	2		4.T		1.H2
	3	H2	2.T	FB	2.H1
	4		3.T		2.H2

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

5 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → Semifinale AB1
2° e 3° → Semifinale AB2
4° e 5° → Ripescaggio 1 (R1)

Round 2: RIPESCAGGIO

Ripescaggio 1
1° → Semifinale AB1
2° → Eliminato

Round 3: SEMIFINALI

Semifinale AB1 - 1° → Finale A e il 2° → Finale B
Semifinale AB2 - 1° → Finale A e il 2° → Finale B

5 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4	
TIME TRIAL		REPECHAGE		SEMI FINALS		FINALS	
TT	1	R	4.TT	S1	1.TT	FA	1.SAB1
	2		5.TT		1.R		1.SAB2
	3			S2	2.TT	FB	2.SAB1
	4				3.TT		2.SAB2
	5					5th	2.R

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

6 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → SAB1
2° → SAB2
4° e 5° → R1
3° e 6° → R2

Round 2: RIPESCAGGIO

Ripescaggio 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Ripescaggio 2 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 3: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

6 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4	
TIME TRIAL		REPECHAGES		SEMI FINALS		FINALS	
TT	1	R1	4.TT	S1	1.TT	FA	1.SAB1
	2		5.TT		1.R1		1.SAB2
	3	R2	3.TT	S2	2.TT	FB	2.SAB1
	4		6.TT		1.R2		2.SAB2
	5						
	6						

7 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → SAB1
4° e 5° → R1, 2° e 7° → R2, 3° e 6° → R3

Round 2: RIPESCAGGIO

Ripescaggio 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Ripescaggio 2 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Ripescaggio 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 3: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

7 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4	
TIME TRIAL		REPECHAGES		SEMI FINALS		FINALS	
TT	1	R1	4.TT	S1	1.TT	FA	1.SAB1
	2		5.TT		1.R1		1.SAB2
	3	R2	2.TT	S2	1.R2	FB	2.SAB1
	4		7.TT		1.R3		2.SAB2
	5	R3	3.TT				
	6		6.TT				
	7						

8 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° e 8° → Q1
4° e 5° → Q2
2° e 7° → Q3
3° e 6° → Q4

OTTO FINALISTI

Round 2: QUARTI DI FINALE

Quarto di Finale 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 2 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 4 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 3: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

8 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4	
TIME TRIAL		QUARTER FINALS		SEMI FINALS		FINALS	
		LAST 8					
TT	1	Q1	1.TT	S1	1.Q1	FA	1.SAB1
	2		8.TT		1.Q2		1.SAB2
	3	Q2	4.TT	S2	1.Q3	FB	2.SAB1
	4		5.TT		1.Q4		2.SAB2
	5	Q3	2.TT				
	6		7.TT				
	7	Q4	3.TT				
	8		6.TT				

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

9 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → Q1
4° e 5° → Q2
2° e 7° → Q3
3° e 6° → Q4
8° e 9° → Ripescaggio

Round 2: RIPESCAGGIO

1° → Q1, 2° → Eliminato

OTTO FINALISTI

Round 3: QUARTI DI FINALE

Quarto di Finale 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 2 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 4 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 4: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

9 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4		Round 5	
TIME TRIAL		REPECHAGE		QUARTER FINALS		SEMI FINALS		FINALS	
				LAST 8					
TT	1	R	8.TT	Q1	1.TT	S1	1.Q1	FA	1.SAB1
	2		9.TT		1.R		1.Q2		1.SAB2
	3			Q2	4.TT	S2	1.Q3	FB	2.SAB1
	4				5.TT		1.Q4		2.SAB2
	5			Q3	2.TT				
	6				7.TT				
	7			Q4	3.TT				
	8				6.TT				
	9								

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

10 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → Q1
4° e 5° → Q2
2° → Q3
3° e 6° → Q4
7° e 10° → R1
8° e 9° → R2

Round 2: RIPESCAGGI

Ripescaggio 1 – 1° → Q3, 2° → Eliminato
Ripescaggio 2 – 1° → Q1, 2° → Eliminato

OTTO FINALISTI

Round 3: QUARTI DI FINALE

Quarto di Finale 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 2 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 4 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 4: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

10 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4		Round 5	
TIME TRIAL		REPECHAGES		QUARTER FINALS		SEMI FINALS		FINALS	
				LAST 8					
TT	1	R1	7.TT	Q1	1.TT	S1	1.Q1	FA	1.SAB1
	2		10.TT		1.R2		1.Q2		1.SAB2
	3	R2	8.TT	Q2	4.TT	S2	1.Q3	FB	2.SAB1
	4		9.TT		5.TT		1.Q4		2.SAB2
	5			Q3	2.TT				
	6				1.R1				
	7			Q4	3.TT				
	8				6.TT				
	9								
	10								

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

11 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → Q1
4° e 5° → Q2
2° → Q3
3° → Q4
6° e 11° → R1
7° e 10° → R2
8° e 9° → R3

Round 2: RIPESCAGGI

Ripescaggio 1 – 1° → Q4, 2° → Eliminato
Ripescaggio 2 – 1° → Q3, 2° → Eliminato
Ripescaggio 3 – 1° → Q1, 2° → Eliminato

OTTO FINALISTI

Round 3: QUARTI DI FINALE

Quarto di Finale 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 2 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 4 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 4: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

11 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4		Round 5	
TIME TRIAL		REPECHAGES		QUARTER FINALS		SEMI FINALS		FINALS	
				LAST 8					
TT	1	R1	6.TT	Q1	1.TT	S1	1.Q1	FA	1.SAB1
	2		11.TT		1.R3		1.Q2		1.SAB2
	3	R2	7.TT	Q2	4.TT	S2	1.Q3	FB	2.SAB1
	4		10.TT		5.TT		1.Q4		2.SAB2
	5	R3	8.TT	Q3	2.TT				
	6		9.TT		1.R2				
	7			Q4	3.TT				
	8				1.R1				
	9								
	10								
	11								

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

12 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → Q1
4° → Q2
2° → Q3
3° → Q4
5° e 12° → R1
6° e 11° → R2
7° e 10° → R3
8° e 9° → R4

Round 2: RIPESCAGGI

Ripescaggio 1 – 1° → Q2, 2° → Eliminato
Ripescaggio 2 – 1° → Q4, 2° → Eliminato
Ripescaggio 3 – 1° → Q3, 2° → Eliminato
Ripescaggio 4 – 1° → Q1, 2° → Eliminato

OTTO FINALISTI

Round 3: QUARTI DI FINALE

Quarto di Finale 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 2 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 4 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 4: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

12 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4		Round 5	
TIME TRIAL		REPECHAGES		QUARTER FINALS		SEMI FINALS		FINALS	
				LAST 8					
TT	1	R1	5.TT	Q1	1.TT	S1	1.Q1	FA	1.SAB1
	2		12.TT		1.R4		1.Q2		1.SAB2
	3	R2	6.TT	Q2	4.TT	S2	1.Q3	FB	2.SAB1
	4		11.TT		1.R1		1.Q4		2.SAB2
	5	R3	7.TT	Q3	2.TT				
	6		10.TT		1.R3				
	7	R4	8.TT	Q4	3.TT				
	8		9.TT		1.R2				
	9								
	10								
	11								
	12								

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

13 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → Q1
2° → Q3
3° → Q4
4° e 13° → R1
5° e 12° → R2
6° e 11° → R3
7° e 10° → R4
8° e 9° → R5

Round 2: RIPESCAGGI

Ripescaggio 1 – 1° → Q2, 2° → Eliminato
Ripescaggio 2 – 1° → Q2, 2° → Eliminato
Ripescaggio 3 – 1° → Q4, 2° → Eliminato
Ripescaggio 4 – 1° → Q3, 2° → Eliminato
Ripescaggio 5 – 1° → Q1, 2° → Eliminato

OTTO FINALISTI

Round 3: QUARTI DI FINALE

Quarto di Finale 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 2 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 4 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 4: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

13 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4		Round 5	
TIME TRIAL		REPECHAGES		QUARTER FINALS		SEMI FINALS		FINALS	
				LAST 8					
TT	1	R1	4.TT	Q1	1.TT	S1	1.Q1	FA	1.SAB1
	2		13.TT		1.R5		1.Q2		1.SAB2
	3	R2	5.TT	Q2	1.R1	S2	1.Q3	FB	2.SAB1
	4		12.TT		1.R2		1.Q4		2.SAB2
	5	R3	6.TT	Q3	2.TT				
	6		11.TT		1.R4				
	7	R4	7.TT	Q4	3.TT				
	8		10.TT		1.R3				
	9	R5	8.TT						
	10		9.TT						
	11								
	12								
	13								

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

14 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → Q1
2° → Q3
3° e 14° → R1
4° e 13° → R2
5° e 12° → R3
6° e 11° → R4
7° e 10° → R5
8° e 9° → R6

Round 2: RIPESCAGGI

Ripescaggio 1 – 1° → Q4, 2° → Eliminato
Ripescaggio 2 – 1° → Q2, 2° → Eliminato
Ripescaggio 3 – 1° → Q2, 2° → Eliminato
Ripescaggio 4 – 1° → Q4, 2° → Eliminato
Ripescaggio 5 – 1° → Q3, 2° → Eliminato
Ripescaggio 6 – 1° → Q1, 2° → Eliminato

OTTO FINALISTI

Round 3: QUARTI DI FINALE

Quarto di Finale 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 2 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 4 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 4: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

14 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4		Round 5	
TIME TRIAL		REPECHAGES		QUARTER FINALS		SEMI FINALS		FINALS	
				LAST 8					
TT	1	R1	3.TT	Q1	1.TT	S1	1.Q1	FA	1.SAB1
	2		14.TT		1.R6		1.Q2		1.SAB2
	3	R2	4.TT	Q2	1.R2	S2	1.Q3	FB	2.SAB1
	4		13.TT		1.R3		1.Q4		2.SAB2
	5	R3	5.TT	Q3	2.TT				
	6		12.TT		1.R5				
	7	R4	6.TT	Q4	1.R1				
	8		11.TT		1.R4				
	9	R5	7.TT						
	10		10.TT						
	11	R6	8.TT						
	12		9.TT						
	13								
	14								

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

15 Iscritti

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → Q1
2° e 15° → R1
3° e 14° → R2
4° e 13° → R3
5° e 12° → R4
6° e 11° → R5
7° e 10° → R6
8° e 9° → R7

Round 2: RIPESCAGGI

Ripescaggio 1 – 1° → Q3, 2° → Eliminato
Ripescaggio 2 – 1° → Q4, 2° → Eliminato
Ripescaggio 3 – 1° → Q2, 2° → Eliminato
Ripescaggio 4 – 1° → Q2, 2° → Eliminato
Ripescaggio 5 – 1° → Q4, 2° → Eliminato
Ripescaggio 6 – 1° → Q3, 2° → Eliminato
Ripescaggio 7 – 1° → Q1, 2° → Eliminato

OTTO FINALISTI

Round 3: QUARTI DI FINALE

Quarto di Finale 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 2 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 4 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 4: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

15 entries

Round 1		Round 2		Round 3		Round 4		Round 5	
TIME TRIAL		REPECHAGES		QUARTER FINALS		SEMI FINALS		FINALS	
				LAST 8					
TT	1	R1	2.TT	Q1	1.TT	S1	1.Q1	FA	1.SAB1
	2		15.TT		1.R7		1.Q2		1.SAB2
	3	R2	3.TT	Q2	1.R3	S2	1.Q3	FB	2.SAB1
	4		14.TT		1.R4		1.Q4		2.SAB2
	5	R3	4.TT	Q3	1.R1				
	6		13.TT		1.R6				
	7	R4	5.TT	Q4	1.R2				
	8		12.TT		1.R5				
	9	R5	6.TT						
	10		11.TT						
	11	R6	7.TT						
	12		10.TT						
	13	R7	8.TT						
	14		9.TT						
	15								

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

16 Iscritti con eliminazione diretta

Round 1: TIME TRIAL

Tutti gli equipaggi gareggiano a Time Trial e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato, tutti accedono al turno a eliminazione diretta.

1° e 16° → K1
2° e 15° → K2
3° e 14° → K3
4° e 13° → K4
5° e 12° → K5
6° e 11° → K6
7° e 10° → K7
8° e 9° → K8

ULTIMI SEDICI

Round 2: TURNI A ELIMINAZIONE DIRETTA

K1: 1° → Quarto di Finale 1, 2° → Eliminato
K2: 1° → Quarto di Finale 3, 2° → Eliminato
K3: 1° → Quarto di Finale 4, 2° → Eliminato
K4: 1° → Quarto di Finale 2, 2° → Eliminato
K5: 1° → Quarto di Finale 2, 2° → Eliminato
K6: 1° → Quarto di Finale 4, 2° → Eliminato
K7: 1° → Quarto di Finale 3, 2° → Eliminato
K8: 1° → Quarto di Finale 1, 2° → Eliminato

OTTO FINALISTI

Round 3: QUARTI DI FINALE

Quarto di Finale 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 2 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 4 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 4: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

16 entries

Round 1 TIME TRIAL		Round 2 KNOCKOUT ROUND LAST 16		Round 3 QUARTER FINALS		Round 4 SEMI FINALS LAST 8		Round 5 FINALS	
TT	1	O1	1.TT	Q1	1.R1	S1	1.Q1	FA	1.SAB1
	2		16.TT		1.R8		1.Q2		1.SAB2
	3	O2	2.TT	Q2	1.R4	S2	1.Q3	FB	2.SAB1
	4		15.TT		1.R5		1.Q4		2.SAB2
	5	O3	3.TT	Q3	1.R2				
	6		14.TT		1.R7				
	7	O4	4.TT	Q4	1.R3				
	8		13.TT		1.R6				
	9	O5	5.TT						
	10		12.TT						
	11	O6	6.TT						
	12		11.TT						
	13	O7	7.TT						
	14		10.TT						
	15	O8	8.TT						
	16		9.TT						

17+ Iscritti con eliminazione diretta

Round 1: TIME TRIAL 1

Tutti gli equipaggi gareggiano nella prova Time Trial 1 e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato. Gli 8 equipaggi più veloci accedono ai Turni a Eliminazione Diretta, i restanti alla Prova a Time Trial 2.

1° → K1
2° → K2
3° → K3
4° → K4
5° → K5
6° → K6
7° → K7
8° → K8

Round 2: TIME TRIAL 2

Dal 9° in poi della Prova a Time Trial 1 gareggiano nella Prova a Time Trial 2 e vengono classificati in base all'ordine di tempo registrato.

1° → K8
2° → K7
3° → K6
4° → K5
5° → K4
6° → K3
7° → K2
8° → K1
I restanti → Eliminati

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

ULTIMI SEDICI

Round 3: TURNI A ELIMINAZIONE DIRETTA

K1: 1° → Quarto di Finale 1, 2° → Eliminato
K2: 1° → Quarto di Finale 3, 2° → Eliminato
K3: 1° → Quarto di Finale 4, 2° → Eliminato
K4: 1° → Quarto di Finale 2, 2° → Eliminato
K5: 1° → Quarto di Finale 2, 2° → Eliminato
K6: 1° → Quarto di Finale 4, 2° → Eliminato
K7: 1° → Quarto di Finale 3, 2° → Eliminato
K8: 1° → Quarto di Finale 1, 2° → Eliminato

OTTO FINALISTI

Round 4: QUARTI DI FINALE

Quarto di Finale 1 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 2 – 1° → Semifinale AB1, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 3 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato
Quarto di Finale 4 – 1° → Semifinale AB2, 2° → Eliminato

Round 5: SEMIFINALI

Semifinale 1 – 1° → Finale A, 2° → Finale B
Semifinale 2 – 1° → Finale A, 2° → Finale B

ENTRIES 17+ DIRECT ELIMINATION

Round 1		Round 2		Round 3		Round 3		Round 4		Round 5	
TIME TRIAL 1		TIME TRIAL 2		KNOCKOUT ROUND		QUARTER FINALS		SEMI FINALS		FINALS	
				LAST 16				LAST 8			
TT1	1	TT2	9.TT1	O1	1.TT1	Q1	1.O1	S1	1.Q1	FA	1.SAB1
	2		10.TT1		8.TT2		1.O8		1.Q2		1.SAB2
	3		11.TT1	O2	2.TT1	Q2	1.O4	S2	1.Q3	FB	2.SAB1
	4		12.TT1		7.TT2		1.O5		1.Q4		2.SAB2
	5		13.TT1	O3	3.TT1	Q3	1.O2				
	6		14.TT1		6.TT2		1.O7				
	7		15.TT1	O4	4.TT1	Q4	1.O3				
	8		16.TT1		5.TT2		1.O6				
	9		17.TT1	O5	5.TT1						
	10		18.TT1		4.TT2						
	11		19.TT1	O6	6.TT1						
	12		20.TT1, ...		3.TT2						
	13			O7	7.TT1						
	14				2.TT2						
	15			O8	8.TT1						
	16				1.TT2						
	17										
	18										
	19										
	20...										

Norma di Applicazione RCB 17 – Avverse condizioni meteo

Norma di Applicazione RCB 18 – Assistenti delle imbarcazioni ("Boat Handlers")

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Norma di Applicazione RCB 19 – Il corridore e gli altri membri dell'equipaggio

Norma di Applicazione RCB 20 – La Procedura di partenza

Norma di Applicazione RCB 27 – Contestazioni

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

SEZIONE VI – NORME DI APPLICAZIONE FIC

In questa sezione vengono riportate in sintesi alcune norme importanti per l'organizzazione di regate in formato Endurance o Beach Sprint di livello nazionale o regionale, in coerenza o in deroga alla normativa World Rowing.

FORMATO ENDURANCE (Norme di applicazione RCE FIC)

1) Tutti i vogatori di tutte le categorie possono essere iscritti nella stessa regata, anche se disputata in più giorni, a due gare. In tal caso, la categoria Master gareggerà sui 3km. Solo nel caso di regate dove da Bando è prevista la partecipazione ad una sola gara, anche la categoria Master potrà gareggiare su percorsi fino a 6km come previsto dalla Norma RCE8 del presente Codice.

2) Vige l'obbligo della maggiore età (compiuta) per il Capitano d'Equipaggio all'atto d'iscrizione alla gara.

3) Le categorie riconosciute sono:
   a) Senior
   b) Under 23
   c) Under 19
   d) Master:
      i) Under 43: inferiore a 43 anni
      ii) Da 43 a 54: uguale o superiore a 43 anni e inferiore a 55 anni
      iii) Da 55 a 64: uguale o superiore a 55 anni e inferiore a 65 anni
      iv) Over 64: uguale o superiore a 65 anni

4) E' ammessa l'iscrizione nella categoria Under 19 di vogatori della categoria Under 17, ad eccezione della specialità del singolo (C1x).

5) Le specialità previste sono:
   a) Uomini (M): 1x, 2x, 4x+
   b) Donne (W): 1x, 2x, 4x+
   c) Misti (Mix): 2x, 4x+*

   * Solo nella categoria Master

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

ENDURANCE	1x		2x		2x Mix	4x+		4x+ Mix
	M	F	M	F		M	F	
SENIOR	x	x	x	x	x	x	x	
PARA ROWING								
UNDER 23	x	x	x	x	x	x	x	
UNDER 19	x	x	x	x	x	x	x	
MASTER U43	x	x	x	x	x	x	x	x
MASTER 43-54	x	x	x	x	x	x	x	x
MASTER 55-64	x	x	x	x	x	x	x	x
MASTER O64	x	x	x	x	x	x	x	x

6) Categorie di età si applicano ai timonieri, salvo nelle gare Master.
I timonieri devono indossare obbligatoriamente il giubbotto di salvataggio in ogni momento quando si trovano in acqua.

7) Qualora vi siano due o più assistenti delle imbarcazioni, potranno essere anche tutti dello stesso genere.

8) Nel caso in cui il programma gare, una volta sviluppato, dovesse prevedere nella stessa giornata sia la batteria che la finale per la stessa specialità, è possibile ridurre il percorso della batteria fino al massimo a metà di quello della finale e comunque a non meno di 3km.

9) E' ammesso l'utilizzo di imbarcazione privata o condivisa. Le imbarcazioni condivise possono essere anche di costruttori diversi nella stessa categoria/specialità. Non ci sono vincoli da rispettare sull'assetto delle imbarcazioni.

10) La FIC potrà nominare un "Coastal Event Manager" con i requisiti e che assumerà gli incarichi attribuiti alle figure del Delegato Tecnico (TD) e del Principal Race Officer (PRO) di World Rowing (Nda RC13 punti 4 e 6 ed altre Norme).

11) Per le regate regionali e/o promozionali la presenza o meno del Direttore di Gara sarà decisa dal COL e riportata sul Bando di Gara. In assenza del Direttore di Gara la sua funzione è assunta dal Presidente di Giuria così come per le funzioni del Consiglio di Giuria.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

FORMATO BEACH SPRINT (Norme di applicazione RCB FIC)

1) Tutti i vogatori e timonieri di tutte le categorie possono essere iscritti nella stessa regata, anche se disputata in più giorni, a due gare.

2) Non vige l'obbligo della nomina del Capitano d'Equipaggio.

3) Le categorie riconosciute sono:
   a) Senior
   b) Para Rowing
   c) Under 23
   d) Universitari
   e) Under 19
   f) Master:
      i) Under 43: inferiore a 43 anni
      ii) Da 43 a 54: uguale o superiore a 43 anni e inferiore a 55 anni
      iii) Da 55 a 64: uguale o superiore a 55 anni e inferiore a 65 anni
      iv) Over 64: uguale o superiore a 65 anni*

   * Solo nella specialità del 4x+

4) E' ammessa l'iscrizione nella categoria Under 19 di vogatori della categoria Under 17, in tutte le specialità.

5) Le specialità previste sono:
   a) Uomini (M): 1x, 2x, 4x+*
   b) Donne (W): 1x, 2x, 4x+*
   c) Misti (Mix): 2x**, 4x+

   * Solo nella categoria Master
   ** Unica specialità per la categoria Para Rowing

BEACH SPRINT	1x		2x		2x	4x+		4x+
	M	F	M	F	Mix	M	F	Mix
SENIOR	x	x	x	x	x			x
PARA ROWING					x			
UNDER 23	x	x	x	x	x			x
UNIVERSITARI	x	x	x	x	x			x
UNDER 19	x	x	x	x	x			x
MASTER U43	x	x	x	x	x	x	x	x
MASTER 43-54	x	x	x	x	x	x	x	x
MASTER 55-64	x	x	x	x	x	x	x	x
MASTER O64						x	x	x

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

6) Categorie di età si applicano ai timonieri, salvo nelle gare Master.

7) Qualora vi siano due o più assistenti delle imbarcazioni, potranno essere anche tutti dello stesso genere.

8) Valgono le seguenti regole per i corridori:
   a) Per gli eventi Misti, ad eccezione della categoria Para Rowing, i corridori alla partenza e all'arrivo devono essere uno uomo e l'altro donna.
   b) Per gli eventi W4x+ tutti i corridori devono essere donne.
   c) Negli eventi 4x+ Master (eccetto Over 64), in aggiunta alle prescrizioni dei punti a) e b), il corridore deve essere della stessa categoria dell'equipaggio o superiore (eccetto Over 64) o al massimo di una categoria inferiore.
   d) Negli eventi 4x+ Master Over 64, in deroga alle prescrizioni del punto a) e in aggiunta alle prescrizioni del punto c), per questioni di sicurezza, il corridore deve essere il timoniere sia alla partenza che all'arrivo e deve essere un canottiere Master, al massimo della categoria Master 55-64.
   e) Qualora il corridore non rispetti i requisiti richiesti, l'equipaggio sarà retrocesso all'ultimo posto di quel turno di gara.

9) Sistema di progressione e assegnazione delle corsie

   Fino a 3 iscritti, a valle dei "Time Trial" (TT), saranno presi in considerazione i primi 2 tempi per la composizione della finale (F). L'eventuale terzo tempo (TT3) si classificherà in terza posizione.

   Da 4 a 7 iscritti, a valle dei "Time Trial" (TT), saranno presi in considerazione i primi 4 tempi per la composizione delle semifinali (S1-S2), cui seguiranno le finali (FA-FB). La progressione prevista è la seguente:
   S1 = TT1-TT4
   S2 = TT2-TT3
   FA = 1S1-1S2
   FB = 2S1-2S2

   Da 8 iscritti in poi, a valle dei "Time Trial" (TT), saranno presi in considerazione i primi 8 tempi per la composizione dei quarti di finale (Q1-Q2-Q3-Q4) ed è già fissata la progressione per le semifinali (S1-S2) e finali (FA-FB). La progressione prevista è la seguente:
   Q1 = TT1-TT8
   Q2 = TT4-TT5
   Q3 = TT2-TT7
   Q4 = TT3-TT6
   S1 = 1Q1-1Q2
   S2 = 1Q3-1Q4
   FA = 1S1-1S2
   FB = 2S1-2S2

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

Non si prevede la disputa di nessuna eliminatoria e/o finale per la composizione della graduatoria successiva al 4° posto.

Nel caso di manifestazione disputata su più giornate, per ogni specialità, i "Time Trial" (TT) e gli eventuali quarti di finale (Q) andranno disputati in una giornata diversa dalle semifinali (S) e finali (F-FA-FB).

Qualora il programma gare, una volta sviluppato, non dovesse consentire di completare le fasi di gara previste in almeno una delle giornate di gara, sarà possibile adottare delle variazioni, che andranno sempre comunicate in sede di Team Manager Meeting:

- Le fasi finali (semifinali e finali) potranno disputarsi nella stessa giornata delle fase preliminari (TT e quarti di finale);
- Tutte le gare delle categorie Master e Universitari, al termine dei "Time Trial", disputeranno direttamente le semifinali, indipendentemente dal numero di iscritti.
- Lo stesso provvedimento del punto precedente potrà essere adottato anche per altre categorie se necessario.

Durante i "Time Trial" l'intervallo di partenza sarà di 1' per tutte le categorie (eventualmente 2' per i Master). Al cambio di categoria è consigliabile prevedere almeno 1' aggiuntivo, da portare a 10' in caso di cambio di tipologia di imbarcazione. Dall'inizio dei turni ad eliminazione diretta l'intervallo di partenza deve essere portato a 4' (eventualmente 5' per i Master).

Per l'assegnazione delle corsie nelle fasi successive ai "Time Trial" si segue quanto previsto nella Norma RCB 13 comma 3.

10) Non è ammesso l'utilizzo di imbarcazione privata. Le imbarcazioni condivise saranno messe a disposizione dal Comitato Organizzatore e potranno essere anche di costruttori diversi o di modelli diversi dello stesso costruttore, ma non nella stessa categoria/specialità. Sulle imbarcazioni condivise non si potrà modificare alcuna impostazione rispetto a quelle settate dal Comitato Organizzatore/costruttore, ad eccezione della misura delle altezze degli scalmi (solo con le apposite clips), lunghezza e profondità del puntapiedi e altezza della seduta (solo con "cuscino" o altro spessore da posizionare sopra il carrello).

11) La Commissione per le contestazioni deve essere nominata dal Presidente di Giuria prima dell'inizio dell'evento e la sua composizione comunicata durante il Team Manager Meeting.

12) La FIC potrà nominare un "Coastal Event Manager" con i requisiti e che assumerà gli incarichi attribuiti alle figure del Delegato Tecnico (TD) e del Principal Race Officer (PRO) di World Rowing (Nda RC13 punti 4 e 6 ed altre Norme).

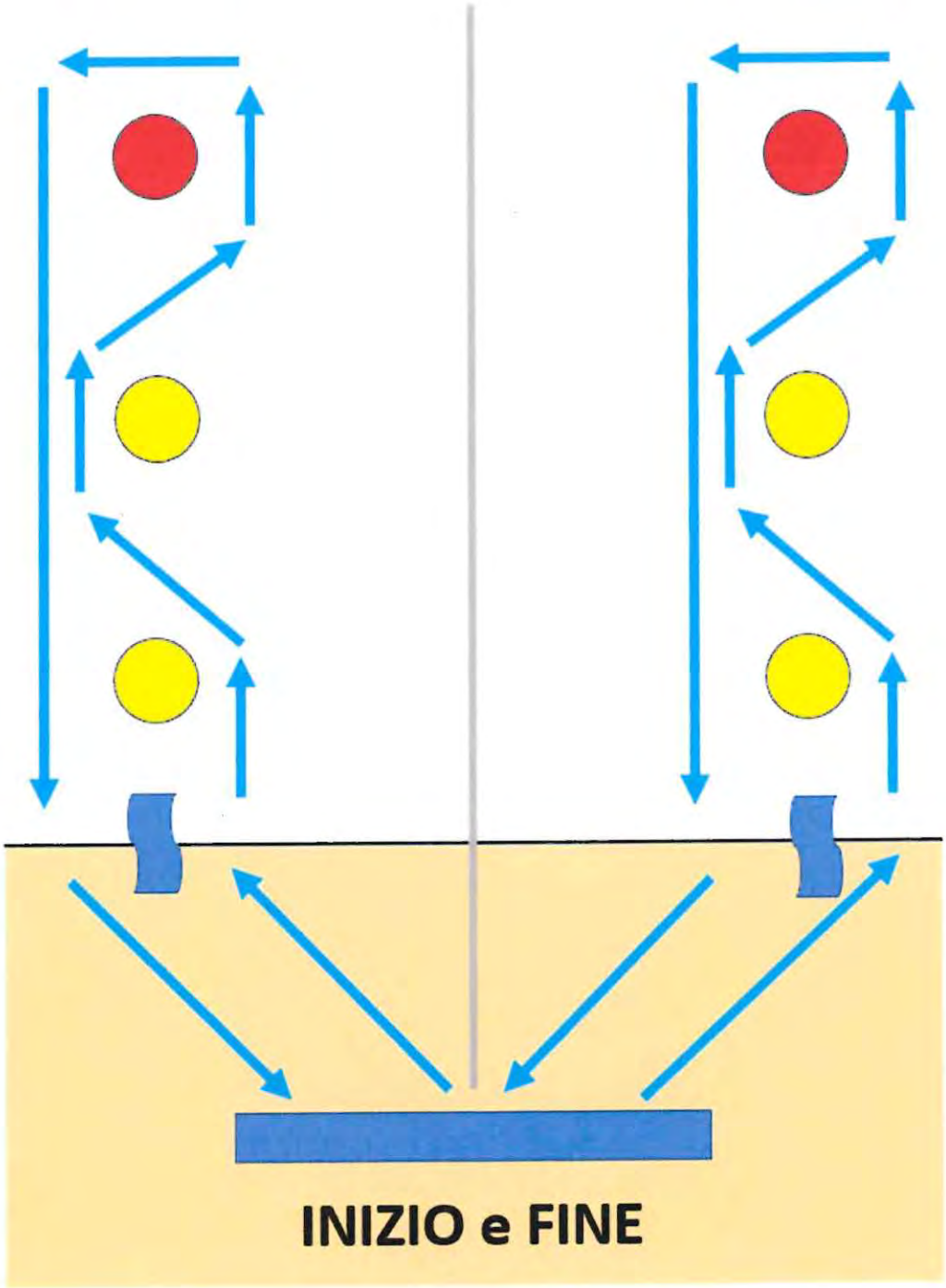
CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

13) Per le regate regionali e/o promozionali la presenza o meno del Direttore di Gara sarà decisa dal COL e riportata sul Bando di Gara. In assenza del Direttore di Gara la sua funzione è assunta dal Presidente di Giuria così come per le funzioni del Consiglio di Giuria.

CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

ALLEGATO

MAPPA FORMATO GARA – OPZIONE 1
Slalom in andata/Ritorno in rettilineo



CONI
Copia Conforme all'originale
Segreteria Organi Collegiali
Alessandro Cherubini

MAPPA FORMATO GARA – OPZIONE 2
"Time Trial"

