

CODIGO DE REGATAS



**Arraunketako Euskal
Federakuntza Federación
Vasca de Remo**

www.arrauna.eu



LIBRO PRIMERO

NORMAS PARA TODA CLASE DE REGATAS

DISPOSICION GENERAL:

Todas las regatas que organice la Federación Vasca de Remo (F.V.R.), así como las que supervise y controle por encargo o delegación de otro organismo o entidad, se regirán por el presente Código de Regatas, atendiendo a lo que disponga F.I.S.A en el ámbito de sus competencias.

IDIOMA.

El idioma oficial de la F.V.R. es el euskera. Los textos se redactarán tanto en euskera como en castellano. Siendo las comunicaciones durante las competiciones principalmente en euskera. En caso de que otro idioma ayudara al mejor entendimiento de las instrucciones, también se podría utilizar.

CAPITULO I - CLASES DE REGATA

Art 1 Las regatas pueden ser oficiales o no oficiales. Son regatas oficiales las que así se califiquen por la Asamblea General en el calendario deportivo de la Federación Vasca de Remo y las Federaciones Territoriales.

Art 2 La celebración de las regatas oficiales tendrá prioridad absoluta de fechas a la hora de establecer el calendario general de pruebas y competiciones.

Art 3 Dentro de la federación vasca de remo se reconocen las siguientes disciplinas:

- Banco Fijo
- Banco móvil
- Remo ergómetro

Las especificaciones de cada una de las modalidades se tratarán en sus libros correspondientes.

CAPITULO II.- CAMPO DE REGATAS

Art 4 La línea de agua de una embarcación es el trayecto que está debe seguir desde la salida a la llegada para recorrer la distancia prescrita, igual para todos los participantes.

Art 5 En la Federación Vasca de Remo deberá obrar un plano de todos los campos de regateo proporcionado por los propios organizadores para cada regata.

Art 6 Los campos de regatas deberán, como norma general, tener accesos (rampas, pantalanos, etc.) en perfecto estado, que permitan el acceso al agua tanto a las personas intervinientes como las embarcaciones y resto de botes auxiliares, debiéndose encontrar el acceso al agua próximo al aparcamiento de remolques.

Art 7 Los campos de regatas deberán disponer preferiblemente de una zona específica de calentamiento y enfriamiento.

Art 8 Quién ostente la condición de organizador de una regata deberá remitir a la federación correspondiente un dossier comprensivo de toda la información y planos del campo de regatas, de la ubicación/descripción de las distintas áreas o cualesquiera otros aspectos de interés para dicha regata.

Art 9 El dossier de la regata remitido por el organizador a cada federación, deberá estar disponible para la revisión o posible subsanación de errores y/o mejoras.

CAPITULO III.- EMBARCACIONES

Art 10 Las embarcaciones podrán estar construidas con cualquier tipo de material.

Art 11 Las embarcaciones deberán cumplir las características técnicas previstas en cada libro específico.

Banco fijo. Anexo I
Banco móvil. Anexo II
Remo ergómetro.
Anexo III

Art 12 Podrá añadirse a la embarcación, con cualquier clase de material, departamentos estancos, bota-aguas, bomba de achique y todo lo que pueda mejorar la navegabilidad de la embarcación pero después de haber cumplido con el peso mínimo exigido para cada tipo.

Art 13 No podrán colocarse a las embarcaciones motores, velas u otros mecanismos de propulsión distintos a los remos. El incumplimiento de lo previsto en este apartado supondrá la exclusión o descalificación.

Art 14 Tanto las embarcaciones como los elementos accesorios que componen la misma, deberían cumplir los pesos y medidas mínimos exigidos. Dichos pesos figuran en cada libro.

Art 15 a) Una vez finaliza la manga, aquellas tripulaciones designadas por el jurado de la regata para pesaje, deberá atender en todo momento a las indicaciones del árbitro, pudiendo conllevar las siguientes sanciones en caso de incumplimiento:

La embarcación que a criterio del jurado de regata se retrase en el pesaje tras desatender las indicaciones del jurado, podría recibir una advertencia. Si persistiera en su actitud, la penalización sería de 3s. En caso de no corregir su actitud podría conllevar la descalificación de dicha embarcación.

b) El pesaje oficial de la embarcación deberá realizarse después de la tanda en la que haya participado, sin elementos auxiliares ni agua en su interior. Si existiera un incumplimiento del peso mínimo exigido en este Código, la tripulación afectada tendrá derecho a solicitar un nuevo pesaje que deberá realizarse en un recinto cerrado. El incumplimiento del peso mínimo exigido conllevará la descalificación de la tripulación de la regata.

CAPITULO IV REMEROS y PATRONES o TIMONELES

Art 16 Todo remero y patrón o timonel que vaya a participar en una regata, deberá estar en posesión de la licencia federativa correspondiente a su categoría y que esta no tenga suspendida su validez por sanción disciplinaria.

Todo remero y patrón o timonel de la categoría infantil estará obligado a llevar el chaleco salvavidas, así como los patrones o timoneles de la categoría cadete.

Los chalecos salvavidas deben de tener la suficiente flotabilidad para mantener la cabeza y el torso a flote.

El incumplimiento de lo descrito en este artículo podría suponer la descalificación o exclusión de la regata.

Art 17 En banco fijo todo club o entidad deportiva tiene derecho, en el transcurso de una competición, a cambiar los remeros de su tripulación hasta la mitad de los mismos, pudiendo reemplazar también al patrón siempre que los sustitutos pertenezcan al mismo club y estén inscritos en la hoja inscripción.

remeros. En las regatas de traineras se entenderá como mitad, seis

En banco móvil se aplicará el reglamento F.I.S.A. Es decir, hasta una hora antes de la primera manga de la competición, se podrá

cambiar hasta la mitad de los remeros de una embarcación más el timonel. Para el cambio de una persona inscrita en 1x, será necesario presentar un parte médico justificando la enfermedad de dicho remero. Sin embargo, una vez comenzada la competición no se podrán realizar cambios a no ser que sean por una justificación médica, la cual habrá que presentarla, y en ningún caso se podrá cambiar a la persona inscrita en 1x.

Art 18 Timoneles o patrones.

No hay restricción de edades ni sexo para los timoneles o patrones.

El peso mínimo del timonel o patrón está fijado en 55 Kg. para las embarcaciones seniors, absoluto y juvenil tanto masculinas como féminas.

Para alcanzar este peso, el timonel o patrón puede disponer de una sobrecarga de, como máximo 10 Kg. Esta se situará en el bote, lo más próximo posible del timonel o patrón. Debe consistir en un peso muerto y ninguna de las piezas del equipo vale como tal.

El patrón deberá obligatoriamente realizar la regata con el lastre que le corresponda. Quedando la embarcación descalificada si una vez terminada la regata se comprobara el incumplimiento de lo citado.

Para las categorías de remo adaptado y veterano no habrá restricciones de peso para los timoneles o patrones.

Art 19 Pesaje de patrones-timoneles

Los patrones o timoneles se pesarán vistiendo el uniforme de competición (platanito) exclusivamente, entre una y dos horas antes de cada una de las mangas en las que participe.

Una vez que el patrón o timonel decida pesarse en la báscula oficial, este será el peso válido.

La comisión de control puede pedir un documento identificativo oficial a la hora del pesaje.

Art 20 Categorías

Alevín.

Infantil.

Cadete.

Juvenil.

Senior.

Veteranos

Adicionalmente se reconocerán las siguientes categorías:

Promesa (infantil y cadete)

Sub23

Absoluto (juvenil y senior)

Adaptado. Podrán participar en las pruebas convocadas para esta categoría todos aquellos remeros que hayan remitido la solicitud de Clasificación Médico-Funcional como remero con Discapacidad.

Art 21 En las regatas de traineras se permitirá la participación de 3 remeros juveniles masculinos de segundo año.

Para las traineras fēminas se permitirá la participación de juveniles fēminas.



Art 22 Los remeros de categorías inferiores a seniors deben someterse a un examen médico dirigido por un especialista antes de la primera regata de la temporada. De este examen se extenderá un certificado que indique que el remero es apto para participar en las regatas.

Art 23 En banco móvil, para ser calificado como remero veterano deberá contar como mínimo treinta años de edad en el año en curso.



Art 24 El remero veterano podrá elegir en cada competición la categoría en la que quieran participar (Senior o Veterano).

Art 25 En banco fijo (traineras), para ser calificado como remero veterano será necesario haber cumplido 45 años en el año en curso y tener licencia de veterano en vigor.



Art 26 Hándicaps de veteranos

En banco móvil se reconocen las siguientes sub-categorías.

- Categoría A 30-35
- Categoría B 36-42
- Categoría C 43-49
- Categoría D 50-54
- Categoría E 55-59
- Categoría F 60-64
- Categoría G 65-70
- Categoría H 71-74
- Categoría

HANDICAPS para las regatas de banco móvil:

Categoría	I	H	G	F	E	D	C	B	A
Media de edad	75-	71-74	65-70	60-64	55-59	50-54	43-49	36-42	30-35
4x y 8+	0"	9"	17"	24"	30"	35"	39"	42"	44"
		+9	+8	+7	+6	+5	+4	+3	+2
2x, 4+ y 4-	0'	10"	19"	27"	34"	40"	45"	49"	51"
		+10	+9	+8	+7	+6	+5	+4	+2
1x, 2-	0"	11"	21"	30"	38"	45"	51"	56"	58"
		+11	+10	+9	+8	+7	+6	+5	+2

HANDICAPS para las regatas de banco fijo (**traineras**):

La edad media de una tripulación menor a 45 años no se admite.

La edad del patrón **si** que se tendrá en cuenta para realizar la media de edad.

Se permitirá un máximo de tres participantes de menos de 45 años pero nunca menores de 38. De estos tres participantes, se admitirá que las tres puedan ser féminas.

Por otro lado, no hay restricción de en la participación de remeras féminas, siempre y cuando cumplan con la condición de ser mayores de 45 sin tener en cuenta lo mencionado en el párrafo anterior.

Caso de no realizarse la distancia de 3.500 metros, se determinará por la organización la fórmula adecuada para aplicar los hándicaps.

Media de edad	60	59	58	57	56	55	54	53
Trainera	31"	28"	25"	22"	19"	16"	14"	12"

Media de edad	52	51	50	49	48	47	46	45
Trainera	10"	8"	6"	4"	3"	2"	1"	0"

Art 27 Para rowing - Remo adaptado.

Las mangas se confeccionaran de acuerdo a las categorías asignadas a cada remero según el tipo de discapacidad diagnosticada.

Los hándicaps para los remeros con discapacidad física es la siguiente:

Categoría	PR1	PR2	PR3
hándicap en Ix	0"	30"	30"

CAPITULO V DE LOS DELEGADOS

Art 28 Todos los clubes participantes en una regata oficial, deberán designar un delegado acreditado y con ficha que les represente ante las autoridades deportivas, federativas y el Jurado, debiendo encontrarse durante el transcurso de la regata en el área establecida para ellos por el organizador de la regata.

En caso de no encontrarse en esta área, deberá asumir las consecuencias de las decisiones que se tomen en su ausencia.

Art 29 Estos delegados serán los únicos autorizados y encargados de cumplir todos los trámites y actos reglamentarios antes, durante y después de la regata, así como cumplir las órdenes e instrucciones que dicte el Jurado en el cumplimiento de sus funciones.

Art 30 Los delegados de los clubes deberán comunicar a sus tripulaciones o a los componentes o integrantes de dicha entidad cuantas comunicaciones o requerimientos les sean trasladados por cualquier miembro del Jurado.

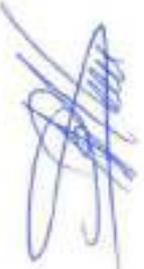
Art 31 Los delegados podrán también recibir advertencias por el incumplimiento de las órdenes e instrucciones dictadas por el jurado. Estas advertencias no serán acumulables a las que pudiera recibir la embarcación.

Aunque estas advertencias no sean acumulables a las que haya podido recibir la tripulación, si un delegado recibiera dos o mas advertencias, las consecuencias serán las descritas en el artículo 68.

CAPITULO VI.- JURADO



Art 32 El control deportivo de las regatas que organice o supervise la Federación Vasca de Remo corresponderá al Jurado que será nombrado por un Comité de Designación y Evaluación compuesto por el Presidente de la Federación y el Presidente del Colegio de Jueces Árbitros. En caso de discrepancia en la designación prevalecerá la decisión del Presidente de la federación.



Art 33 La función de este Jurado consistirá, exclusivamente, en cuidar de que se observen las normas técnicas y deportivas en las regatas, sin que sean de su competencia los actos organizativos como pueden ser entre otros, el sorteo de calles y tandas, el emparejamiento de las tripulaciones etc...



Art 34 El jurado se compone de juez de Salida, Starter, Jueces Árbitros, Juez de Llegada, Miembro o Miembros Comisión de Control, Jueces Cronometradores y Presidente del Jurado.

Art 35 Cualquier miembro del Jurado, siempre que resulte posible, podrá desempeñar varias funciones dentro de dicho órgano dentro de una misma regata.



Art 36 El Presidente del Jurado es el responsable máximo de la función arbitral en las regatas, designa los puestos de cada miembro del Jurado y supervisa su actividad.

Art 37 El Jurado verificará antes de las regatas, mediante los medios materiales y humanos que la organización o Federación responsable haya puesto a su disposición, si el campo y todas sus instalaciones responden a las prescripciones técnicas correspondientes. Las disconformidades observadas o las carencias de medios para su verificación se reflejarán en el Acta de la regata. Si a juicio del Jurado alguna de las disconformidades comprometieran la equidad de condiciones de regateo para los participantes, el Presidente del Jurado reclamará su corrección a la organización y si no pudiera ser corregida en un plazo de tiempo aceptable, el presidente del jurado podrá tomar las medidas oportunas, pudiendo ser desde el cambio del formato de la

misma a su suspensión.

Art 38 El Jurado estará en funciones durante toda la regata y sus decisiones, en cuestiones de su competencia serán de acatamiento obligado e inmediato.

Art 39 Finalizada la regata:

- a) Los resultados de la regata se entenderán officiosos o provisionales hasta el mismo momento en el que el Jurado proceda a suscribir el acta definitiva de la regata
- b) El Jurado redactará un Acta que recoja los resultados deportivos habidos, las incidencias y las posibles reclamaciones. Este Acta se enviará a la Federación para su examen, en su caso, por el Organismo competente.

La copia de este Acta estará disponible en la Intranet.



Art 40 La organización de la regata pondrá a disposición del Jurado un recinto al que solo tendrán acceso las personas autorizadas por el Presidente del Jurado.

Art 41 La Asamblea General de la Federación Vasca de Remo establecerá la cuantía económica que los organizadores deberán abonar por los gastos, uniformemente fijados, que devengue el desplazamiento y estancia de los miembros del Jurado.



Art 42 Los organizadores proporcionarán al Jurado las embarcaciones a motor necesarias, debidamente tripuladas y equipadas con elementos de salvamento, que le permitan cumplir adecuadamente sus funciones.

Estas embarcaciones sólo podrán ser ocupadas por miembros del Jurado, sus tripulantes y aquellas otras personas que deban realizar un cometido relacionado con la organización y que el citado Jurado estime oportuno o necesario.



CAPITULO VII DESARROLLO DE LA REGATA

Art 43 La Comisión de Control, podrá verificar la identidad de los remeros, así como la coincidencia de su posición acorde a la hoja de inscripción. Controlará que las embarcaciones cumplan las prescripciones técnicas y de seguridad.

La hoja de inscripción deberá presentarse en el modelo oficial aprobado, incluyendo tanto deportistas titulares como suplentes, así como el entrenador y delegado.

Los nombres de los remeros-as inscritos se ordenarán de proa a popa (proa a popa y babor a estribor, en traineras). La no cumplimentación de esta norma, es decir, una situación en la que la conformación y/o orden de colocación de los deportistas en la embarcación no se

corresponda con la lista de inscripción, llevará aparejada la imposición de una sanción de advertencia a la tripulación.

Se admitirán cambios de conformación y/o orden hasta 5 minutos antes de la hora de salida, teniendo que ser los mismos comunicados al jurado de la regata. En caso de no hacerlo, o en caso de comprobación por parte del jurado del incumplimiento de dicha comunicación, acarreará una sanción de advertencia a la embarcación.

Las tripulaciones deberán presentarse completas a la línea de salida, no permitiéndose la salida a aquellas embarcaciones que se encuentren incompletas. La composición de cada embarcación se describe en cada libro específico:

- Libro de banco Fijo Anexo I**
- Libro de banco móvil Anexo II**
- Libro de remo ergómetro Anexo III**



Una vez realizado el control de embarque, la comprobación por parte del jurado de la inclusión de un deportista que no figurase en la hoja de inscripción conllevará la exclusión o descalificación de dicha tripulación de la regata.



Toda irregularidad detectada una vez finalizada la regata, en la conformación de una tripulación respecto de la que figurase en la hoja de inscripción de un club supondrá la descalificación de dicha tripulación de la regata. Se entiende que la finalización de la regata, será una vez que desembarque la tripulación.



Art 44 Para las regatas de remo olímpico y remo de mar, el Starter-Juez-Arbitro dispondrá de una banderola blanca y otra roja, una campana o silbato y un megáfono. La bandera blanca la utilizará para transmitir órdenes a los participantes y la roja para dar la salida y parar la manga.

En las regatas de banco fijo, los Jueces-Árbitros, dispondrán de los siguientes elementos de señalización y comunicación de sus decisiones e instrucciones a una tripulación:

- 
- a) Bandera blanca y megáfono: para comunicar y transmitir instrucciones a los participantes.
 - b) Bandera azul para señalar una sanción de advertencia.
 - c) Bandera amarilla: para señalar una sanción de penalización de 3 segundos.
 - d) Bandera verde: para señalar una sanción de descalificación o exclusión de una embarcación participante.
 - e) Bandera roja: para efectuar la salida y también para comunicar la parada de una manga.

Cuando las circunstancias lo aconsejen y/o no fuese posible la utilización de las banderas referidas en el apartado anterior, los integrantes del Jurado de Regata podrán comunicar verbalmente a los deportistas que componen una tripulación o a los integrantes de un club, tanto las instrucciones correspondientes como la imposición de sanciones.

Art 45 Las embarcaciones participantes en cada regata deberán encontrarse en la zona de salida cinco minutos antes de la hora señalada para su comienzo. A los dos minutos las embarcaciones deberán encontrarse en su posición de salida.

La embarcación que a criterio del Jurado de Regata se retrase injustificadamente en llegar a la zona de salida recibirá las siguientes sanciones:

Banco fijo:

- a) En primer lugar, una advertencia (bandera azul).
- b) En segundo lugar, y de no deponer su actitud, una penalización de tres segundos (bandera amarilla).
- c) En tercer lugar, y de persistir en su actitud, la exclusión de la regata (bandera verde).

Banco móvil:

- a) En primer lugar, una advertencia
- b) En caso de persistir la actitud se puede dar la salida sin dicha embarcación.

Art 46 El Juez-Árbitro llamará a las tripulaciones para que se dirijan a la línea de salida para su alineamiento, debiendo estas acatar en cada momento las instrucciones que se les indiquen. La embarcación que a criterio del Jurado de Regata no acate las instrucciones que se den para lograr el alineamiento recibirá una sanción de advertencia a la tripulación por cada una de las situaciones de incumplimiento constatadas.

Art 47 Los participantes deberán vestir con decoro y uniformidad pudiendo el Juez Arbitro impedir la salida a quienes así no lo hagan.

Con el fin de unificar los criterios en este apartado, se entenderá por uniformidad:

- igual platanito o camiseta.
- si se lleva camiseta interior o pantalón interior (por debajo del platanito) será del mismo color para todos los que la vistán.
- si se lleva gorra u otras prendas o accesorios en la cabeza

(gorros, cintas, bandanas, pañuelos, etc.) deberán ser del mismo color.

Todos los miembros de la tripulación deberán vestir el uniforme oficial del club al que representan según su licencia siendo el mismo para todas las competiciones y en todas las modalidades.

La negativa de un deportista a corregir su indumentaria conforme a lo previsto en este apartado ante las instrucciones de un miembro del Jurado, conllevará la imposición de la sanción de penalización de 3 segundos (bandera amarilla).

Art 48 Una vez definitivamente alineadas las embarcaciones por el juez de salida, este levantará la bandera blanca así como el juez árbitro 2 en caso de que lo hubiere. A continuación, el Starter-juez árbitro ira nombrando una por una las tripulaciones participantes para, inmediatamente después dar la voz de ATENCION, levantando a continuación la bandera de salida, para seguidamente dar la orden de ¡VA!, bajando simultáneamente la bandera.

Si a juicio del jurado pudiera ser un problema efectuar el protocolo de salida indicado en el punto anterior, advertirá a las tripulaciones la elección de la salida rápida. Una vez avisados el protocolo de salida consiste en "SALIDA RÁPIDA" "ATENCIÓN" levantando a continuación la bandera de salida para seguidamente dar la orden de "VA" y bajando simultáneamente la bandera.

Hasta ese momento de la bajada completa de la bandera, los patrones de las embarcaciones no podrán soltar las rabizas o estachas.

Para las mangas de banco móvil 4+PR3, en las que puede participar un remero con discapacidad visual, el procedimiento de salida será el siguiente:

1. Nombrar los equipos (Roll Call)
2. "Atención"
3. Levantará la bandera roja, mientras dice "Bandera roja"
4. "Va"

Art 49 Si el Juez de Salida se percata de una salida nula lo hará saber con su bandera roja al Juez-Arbitro o Starter, que detendrá la regata agitando la bandera roja.

El juez de salida es el único que puede determinar quién ha realizado una salida nula.

Para las regatas de banco fijo a la embarcación o embarcaciones infractoras el Juez-Árbitro les comunicará mediante la bandera amarilla la sanción de penalización de tres segundos por salida nula. La tripulación que cometa o sea responsable de dos salidas nulas será sancionada con la exclusión de regata (bandera verde). A tal efecto,

se entiende por realizar una salida nula tanto soltar la estacha o rabiza por el patrón antes de la bajada completa de la bandera, como comenzar a remar antes de la bajada completa de la bandera, aunque el patrón no haya soltado la estacha o rabiza. Será sancionada por realizar salida nula la embarcación que en primer lugar realizase tal acción. Si la hubieran realizado más de una, y, en el caso de que no fuese posible para el Jurado de la Regata determinar qué embarcación ha realizado en primer lugar la salida nula, serán sancionadas todas las embarcaciones implicadas en dicha acción; salvo las que, pese a haber realizado salida nula, conste que no han realizado tal acción antes que la(s) primera(s) embarcación(es).

Para las regatas de banco móvil y remo de mar, a la embarcación o embarcaciones infractoras se les sancionara en primer lugar con una tarjeta amarilla. Y en caso de realizar la misma acción por segunda vez, la sanción será de exclusión (tarjeta roja). Se entenderá por salida nula el hecho de comenzar a remar antes de la bajada completa de bandera cruzando la línea de salida.



El juez de salida, informara al Starter-juez árbitro de que tripulación realizo una salida nula. Este parara la manga haciendo sonar el silbato y moviendo la bandera roja. Una vez las embarcaciones hayan vuelta a la posición de salida, este informara a la tripulación de la sanción "nombre de la tripulación" "salida falsa" "tarjeta amarilla".



Art 50 Si el Juez de Salida o el Juez Arbitro constatan una salida irregular se parará la manga, y se llamará a los participantes al punto de salida para su repetición.

Art 51 Si el Juez de Salida o el Juez Arbitro constatan una avería en una embarcación o una lesión de un deportista durante los primeros veinte segundos (banco fijo) el Juez Arbitro parará la manga y llamará a los participantes al punto de salida para su repetición.



La indicación verbal o gestual (como levantar el brazo) realizada por parte de cualquier integrante de una tripulación al Juez - Árbitro llevará consigo la paralización de la tanda con las consecuencias reglamentariamente previstas para la embarcación en cuestión.

Se entiende por avería la rotura de la embarcación, tolete, toleterera, bancada y remo así como la lesión que impida a un remero seguir con la boga, circunstancia esta que deberá ser apreciada por el Jurado. La tripulación que simule una avería o lesión de un deportista será excluida.

En tales casos de lesión de un deportista o avería en una embarcación, e independientemente de las circunstancias concurrentes, se aplicará a la tripulación afectada por dichos supuestos la penalización de 3 segundos (bandera amarilla) por cada paralización de una salida (sea debida a lesión, a avería, o ambas simultáneamente). Si en una misma salida más de una tripulación estuviese afectada por un caso de lesión de un deportista y/o avería en una embarcación se les

impondrá a todas ellas la sanción de penalización de 3 segundos (bandera amarilla).

En caso de avería el Juez Arbitro junto con el Presidente del Jurado decidirán el tiempo de espera necesario para la reparación de la avería y/o sustitución del remero lesionado con la consiguiente repetición de la salida. Si se excediera en tiempo, se podría dar la salida sin la embarcación afectada. En el caso de que no se pueda arreglar o sustituir la avería o lesionado se procederá a la exclusión de la tripulación.

Para las regatas de banco móvil acorde con lo delimitado en FISA, no existe zona de avería, por lo tanto, no se parará la regata por motivos de lesión o avería.



Art 52 Durante la regata, el Juez Arbitro debe impedir que cualquier circunstancia externa influya en el resultado. Si así fuese, el Juez Arbitro podría ordenar su repetición desde la última virada (baliza) realizada por todos los participantes. Sumando los tiempos realizados hasta la última virada válida y desde la misma hasta el final de la regata. Se dará cuenta del incidente en el Acta correspondiente para que el organismo competente decida lo que considere conveniente atendiendo a las normas de esta Federación y a los principios que las informan.



La repetición de la regata en la situación antes indicada se realizará en el momento que se subsane la circunstancia causante.

Si la última virada ha sido en las balizas interiores, la salida se dará como el procedimiento habitual, utilizando las estachas. En caso de que haya sido en balizas exteriores, todas las popas deberán estar pegadas a las balizas.

Art 53 Derecho de seguir la regata.



Ninguna embarcación excepto la del árbitro y las embarcaciones formalmente autorizadas por el Presidente del Jurado podrán seguir la regata.

A fin de controlar los desplazamientos de las tripulaciones en el agua, el Presidente del Jurado, debe exponer en la reunión de delegados el plano del campo de regatas con las normas de circulación tanto para las embarcaciones como para las motoras de los clubs, si las hubiese, durante el calentamiento y descalentamiento o durante el transcurso de la regata.

El incumplimiento de lo señalado en el párrafo anterior de este artículo supondrá la imposición a la tripulación del club infractor de una sanción de advertencia por cada una de las instrucciones no cumplidas.

Art 54 Sólo en las regatas de Banco Móvil está prohibido dar indicaciones, consejos o dirigir, directa o indirectamente, a los remeros

con aparatos eléctricos o electrónicos y otros medios técnicos, como radios etc...

Art 55 Cada tripulación deberá procurar hacer su recorrido por la calle asignada, debiendo realizar la ciaboga en su totalidad por babor por las balizas de dicha calle, aunque esto no impedirá que pueda llegar a la meta por cualquier calle, siempre que a juicio del Juez-Arbitro no entorpezca a otra embarcación. El hecho de no corregirse inmediatamente la maniobra de la ciaboga hasta su correcta ejecución supondrá la sanción de exclusión.

Art 56 La invasión de calle consiste en la entrada o irrupción de una embarcación en una calle distinta a la que le fuere asignada de forma que se condiciona, impide o dificulta la boga de otra embarcación a la que le hubiere correspondido dicha calle. En este sentido, la invasión será sancionada con:

- 
- 
- a) La realización de una primera acción de invasión de calle será sancionada con una advertencia por el Juez-Árbitro, siendo indicada tal sanción con bandera azul.
 - b) La realización de una segunda acción de invasión de calle o no variar la trayectoria tras la primera advertencia, supondrá la imposición de la sanción de penalización de tres segundos, siendo indicada tal sanción con bandera amarilla.
 - c) La realización de una tercera acción de invasión de calle o no variar la trayectoria tras sucesivas advertencias cuya comisión hubiese sido ya sancionada, supondrá la imposición de la sanción de exclusión de la regata, siendo ello señalado con bandera verde.

Art 57 La estorbada consiste en el contacto de remos o interferencia en la boga que, a juicio del Juez-Árbitro, no influya de forma relevante, pero sí levemente, en el resultado de la regata. En este sentido, la estorbada será sancionada con:

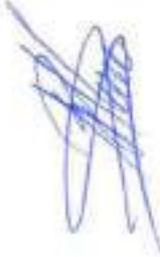
- 
- a) La realización de una primera acción de estorbada supondrá la imposición de la sanción de penalización de 3 segundos sobre la tripulación responsable de la acción, siendo indicada tal sanción por el Juez-Árbitro con bandera amarilla.
 - b) La realización de una segunda acción de estorbada o no variar la trayectoria tras la imposición de la sanción anterior, supondrá la imposición de la sanción de exclusión de la regata de la tripulación responsable, siendo ello señalado por el Juez-Árbitro con bandera verde.
 - c) Si en el momento de la acción de estorbada, las dos embarcaciones involucradas se encuentran en situación de invasión de calle entre sí (navegando por la divisoria de sus calles), ambas serán consideradas responsables de la acción y las sanciones descritas recaerán sobre la dos.

Art 58 El abordaje consiste en el choque de embarcaciones o contacto de remos impidiendo la boga de los implicados y que suponga rotura o, a juicio del Juez-Árbitro, influya de forma relevante (afectando gravemente) en el resultado de la regata. La embarcación que ocasione un abordaje será sancionada con la exclusión de regata (bandera verde).

Art 59 Cuando dos o más embarcaciones se encuentren en situación de riesgo de estorbada o abordaje fuera de sus calles, el Juez-Árbitro ordenará a cada una las maniobras que estime oportunas para eliminar el riesgo tratando de no perjudicar a la tripulación que, sin estar involucrada, se encuentre en su calle. Las indicaciones del Juez-Árbitro deberán ser inmediatamente atendidas por los patrones y su incumplimiento acarreará la imposición de las sanciones explicadas en los artículos anteriores.



Art 60 Para las regatas de Remo Olímpico, cada embarcación debe procurar realizar el recorrido por la calle asignada. En caso de una embarcación impida o dificulte la boga de otra embarcación, esta será excluida, a no ser que a juicio del juez-árbitro no influya de forma relevante en el resultado de la regata, en cuyo caso, se le impondrá una sanción de advertencia.



Art 61 La embarcación ha llegado a la meta cuando corte con su proa la línea imaginaria de llegada.

En el preciso instante que una embarcación haya franqueado la línea de llegada se detendrá su cronómetro a todos los efectos, no pudiendo en ningún caso retroceder para subsanar o corregir aquellos errores o deficiencias que hubiese podido cometer en el transcurso de su participación.



Art 62 Una embarcación que franquee la línea de llegada sin patrón o timonel no se clasifica y por lo tanto quedará descalificada. En caso de que un patrón hubiese caído al agua de forma inintencionada, cualquier miembro de la tripulación deberá sustituir al patrón en su cometido.

Ningún miembro de una tripulación podrá lanzarse al agua de forma deliberada o voluntaria durante el transcurso de la tanda en la que esté tomando parte en una regata. El incumplimiento de lo previsto en este epígrafe, en el sentido de que por el juez árbitro se entienda que un deportista se ha arrojado de forma voluntaria o deliberada al agua sin mediar una caída fortuita no intencionada, conllevará la sanción de exclusión o descalificación de la tripulación.

Por otro lado, ningún integrante de una tripulación podrá lanzar al agua de forma deliberada o voluntaria remos o cualquier otro elemento que forme parte o se encuentre en la trainera (esponjas, bombas de achique, etc.) durante el transcurso de la tanda o contra-reloj en la que esté tomando parte. El incumplimiento de lo previsto en este epígrafe,

en el sentido de que por el Juez-Árbitro se entienda que un deportista ha arrojado de forma voluntaria o deliberada, salvo rotura, algún remo u otro elemento que forme parte o se encuentre en la trainera, conllevará la sanción de penalización de 3 segundos.

Art 63 Toda tripulación que tome la salida deberá efectuar la totalidad del recorrido a ritmo de regata hasta cortar la línea de llegada, salvo caso de fuerza mayor o autorización del Juez Arbitro. Si no



concurriera ninguno de estos dos casos, será el Jurado quien, a la vista de lo ocurrido, decidirá si procede la imposición de la sanción de descalificación en esa regata de la tripulación afectada.

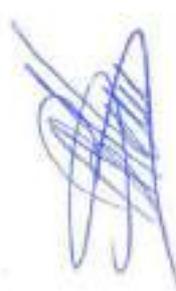
Si una tripulación abandona por motu proprio y no finaliza la totalidad del recorrido, no siendo por los supuestos establecidos en el anterior epígrafe, el Juez-Arbitro, a la vista de lo ocurrido y comprobado ciertamente que el motivo del abandono es decisión del equipo, procederá a penalizar la acción con la exclusión.

Art 64 Si en una regata se produce una llegada simultánea entre dos o más embarcaciones, *exaequo*, las tripulaciones implicadas obtendrán la misma posición en la clasificación de la regata (siempre la superior) en caso de que se trate de una regata final.



Si se produjera un resultado *exaequo*, el cual impida determinar la clasificación o acceso a una manga superior, en banco móvil deberá de repetirse entre los afectados el mismo trayecto y en banco fijo un largo del recorrido. Dicha repetición se realizará en el periodo de una hora desde la finalización de la manga causante del empate.

Solo se admitirán sustituciones por enfermedad certificada de dos titulares.



En caso de que se tratara de una regata a doble jornada, en el que el tiempo de ambas jornadas se sumase, se tendrá en cuenta el primero de los tiempos (el tiempo empatado). Y el resultado de desempate solo se tendrá en cuenta para determinar el orden del puesto entre ambos.

Art 65 Las embarcaciones empatadas se repartirán a partes iguales los premios o recompensas. Obteniendo ambas tripulaciones el mismo premio asignado a tal puesto.



CAPITULO VIII RECLAMACIONES

Art 66 Una tripulación que estima que una manga se ha desarrollado de forma incorrecta, debe anunciar su reclamación a un miembro del Jurado inmediatamente después de la llegada.

Art 67 Una vez finalizada la manga, el juez árbitro verificará que ningún miembro de una tripulación está realizando una objeción acerca del desarrollo de la regata. De ser así, notificará la conformidad de la manga levantando la bandera blanca en primer lugar a las embarcaciones, y en segundo lugar a los jueces de llegada, quienes corroboraran dicha conformidad levantando a su vez la bandera blanca.

En caso de que el juez arbitro estime que la manga no se ha desarrollado de manera correcta, levantará la bandera roja, sin tener

necesariamente que atender a posibles reclamaciones de alguna tripulación. Si se ha producido alguna reclamación por parte de alguno de los participantes, se dirigirá a este para conocer los motivos de dicha reclamación, y en caso de estar de acuerdo, levantará bandera roja. En caso de no estarlo, desestimará dicha reclamación y levantará la bandera blanca.

Dicha reclamación deberá ser anunciada al juez-arbitro por un único miembro de la tripulación, alzando este el brazo para llamar la atención del jurado.

Una tripulación expulsada en la salida puede hacer su reclamación al árbitro en ese mismo momento.

Toda posible impugnación por parte de un delegado deberá derivar de una previa impugnación en el agua inmediatamente posterior a terminar la manga por parte de la tripulación.

El Delegado debe confirmar la reclamación entregando al Jurado, no más tarde de una hora después de la manga, una memoria indicando los hechos y las razones de la reclamación.

El Jurado decidirá si la reclamación es o no fundada y comunicará su decisión no más tarde de dos horas después de la última manga de la jornada.

Art 68 Medidas disciplinarias.

El Jurado, puede imponer tanto a las embarcaciones como a los remeros, timoneles, entrenadores, delegados o más componentes del club que se hayan comportado de una forma antideportiva o incorrecta las medidas disciplinarias siguientes:

- a) Advertencia.
- b) Penalización de tiempo sobre el resultado que hubiera obtenido una tripulación en una regata.
 - a. 3s:
 - i. salida nula en banco fijo (art 49)
 - ii. avería o lesión de un deportista en los primeros 20s en banco fijo (art 51)
 - iii. no llevar el lastre sellado (art 102)
 - iv. una acción de estorbada (art 57)
 - v. negación a corregir la uniformidad (art 47)
 - vi. utilizar más de un remo de manera simultánea en banco fijo (art 111)
 - vii. lanzar al agua de forma deliberada o voluntaria remos o cualquier otro elemento en banco fijo (art 62)
 - b. 10s: salida falsa en una regata contrarreloj. (art 85)

- c. 30s: cuando la embarcación sea excluida o descalificada en una regata a doble jornada o clasificatoria, se le sumaran 30s al tiempo del último clasificado, en cualquiera de las dos jornadas.(art 91)
- d. 1min: en caso de que en una regata contrarreloj una embarcación saliera antes de la cuenta a atrás de 5segundos, se le sumara un minuto al tiempo realizado. (art 85)
- e. acumulación de advertencias
- i. 2 advertencias igual o distintas (3s)
- ii. 3 advertencias distintas o 2 advertencias iguales más 1 distinta (6s)
- iii. 3 advertencias iguales o 4 advertencias diferentes (Descalificación)

c) Exclusión o fuera de regata: expulsión de una tripulación de una regata durante su celebración por una conducta contraria al Código de Regatas o a cualesquiera otras disposiciones que resulten de obligado cumplimiento para los participantes.

d) Descalificación o anulación del resultado obtenido por una tripulación en una regata tras su celebración por una conducta contraria al Código de Regatas o a cualesquiera otras disposiciones que resulten de obligado cumplimiento para los participantes.

Art 69 Recursos.

La embarcación castigada puede, en un plazo de tres días siguientes a serle comunicada la decisión, recurrir contra esta decisión ante la federación competente.

Art 70 Todas las personas que figuren en la hoja de inscripción deberán cumplir y acatar las instrucciones, órdenes y decisiones del Jurado bajo pena de exclusión sin perjuicio de las sanciones que se les pudiera imponer por el Organismo Disciplinario competente.

CAPITULO IX ESTIMULANTES

Art 71 No está permitido ingerir sustancias o utilizar métodos estimulantes prohibidos por el Comité Olímpico Internacional u otra autoridad deportiva competente. Si así se hiciera, tanto el remero, o remeros, y el club al que pertenezcan serán descalificados de la prueba correspondiente y sancionados según el reglamento disciplinario.

Art 72 Está terminantemente prohibida la utilización de sustancias o métodos destinados a incrementar artificialmente el rendimiento en las competiciones o actividades federativas. Quienes infrinjan esta prohibición como autores, inductores, cooperantes o

encubridores serán descalificados, al igual que toda la tripulación de la que formen parte, de la prueba o actividad objeto de la infracción, sin perjuicio de las sanciones disciplinarias que puedan imponérseles.

Art 73 La Federación Vasca de Remo podrá ordenar que se efectúen controles antidopaje en cualquier prueba o actividad organizada, controlada o supervisada por ella, siendo de cuenta de los organizadores el costo correspondiente.

Art 74 La toma de muestras se llevará a cabo por facultativos debidamente acreditados y siguiendo el proceso generalmente estatuido por las autoridades deportivas nacionales e internacionales.

CAPITULO X ASISTENCIA SANITARIA Y SEGURIDAD



Art 75 Todo el que organice una regata está obligado a disponer de un equipo de asistencia médica y evacuación urgente y estar situado bien en tierra, además de una embarcación motorizada de manera que permita su rápida intervención y posterior evacuación de los asistidos, si fuese necesario.

Para cada regata el organizador de la misma junto con la federación designaran un coordinador de seguridad.



Las competencias y funciones del **COORDINADOR DE SEGURIDAD** serán las establecidas en el RD 62/2008 de 25/01/2008, o cualquier otra norma que la sustituya de igual o superior rango y que esté vigente en el momento de celebración de la Regata.

Corresponde al **Coordinador de Seguridad** ejercer la dirección interna de las actividades preparatorias y de ejecución de la regata, entre otras:



A - Comprobar que todas las embarcaciones participantes en el evento se encuentren en las debidas condiciones de mantenimiento y seguridad.

B - Disponer la asistencia de medios exteriores de ayuda y rescate para las embarcaciones participantes en la regata, en número suficiente para hacer frente a cualquier emergencia previsible durante su celebración, en colaboración con el Presidente del Jurado.

C - Impartir a las embarcaciones participantes, antes del comienzo de la regata, las instrucciones precisas para el buen desarrollo de la misma.

D - Asegurarse de que todas las embarcaciones participantes estén cubiertas por sus correspondientes pólizas de seguro.

E - Podrá adoptar, durante el transcurso de la prueba, cuantas medidas estime oportunas para preservar la seguridad de la misma.

CAPITULO XI PROGRAMA DE LAS REGATAS E INSCRIPCIONES

Art 76 Las competiciones oficiales de la Federación Vasca de Remo y de la Federaciones Territoriales se conocerán mediante el calendario aprobado por las Asambleas Generales correspondientes. La inclusión de las demás pruebas deportivas en dicho calendario será optativo.

Art 77 Toda regata exigirá la redacción de un programa que contendrá todas las especificaciones precisas. Como la fecha, tipo de embarcaciones, categoría de los participantes, forma de clasificación, campo de regateo, además de los servicios incluidos duchas, vestuarios, etc...

Art 78 Las inscripciones las efectuará el Club participante en el plazo indicado por la Federación u Organización correspondiente, debiéndose indicar en la hoja de inscripción el número de licencia de todos y cada uno que figuren en la misma.

En caso de sustituciones se especificará el número del remero o remeros sustituidos, pero siempre un mínimo de cinco minutos antes de dar la salida el Juez de Salida.

CAPITULO XII CAMPEONATOS DE EUSKADI

Art 79 En Banco Fijo, excepto en traineras, será libre la participación de todos los clubes a razón de una embarcación por club. A excepción de la categoría veterano que la participación será libre.

En traineras, participarán los cuatro primeros clasificados en los respectivos campeonatos provinciales.

En todas las categorías será necesaria la inscripción de un mínimo de cuatro clubes para la organización de este Campeonato en cualquier tipo de embarcación y categoría.

Art 80 Igualmente, en Banco Móvil, la participación en estos Campeonatos será libre pero sujeta a las siguientes condiciones:

- Cadete masculino, juvenil masculino y senior masculino: podrán participar un bote por club y modalidad.
- Infantil masculino, y todas las categorías femeninas: podrán participar dos botes por club y modalidad.

Art 81 La celebración del Campeonato de Euskadi tendrá preferencia en la determinación de su fecha dentro del calendario oficial, para el año o temporada correspondiente, tanto de la Federación Vasca de Remo como de las Federaciones Territoriales que apruebe la Asamblea General para el año o temporada correspondiente.

CAPITULO XIII Regatas contrarreloj

Art 82 El montaje de los campos de regatas para esta modalidad se hará bajo la supervisión de la Federación correspondiente siendo necesarias su aprobación.

Art 83 El intervalo entre salidas será como mínimo de un minuto. Este intervalo podría ampliarse a juicio del jurado por motivos deportivos o condiciones climatológicas adversas que hacen dificultosa la colocación de las tripulaciones en la línea de salida. Igualmente la federación vasca de remo o la correspondiente en ese momento podrá ampliar el intervalo de salida por criterios deportivos que hagan previsible posible adelantamientos.

Art 84 En regatas de banco fijo, todas las salidas estarán provistas de estachas.

Art 85 La orden de salida se dará siguiendo el siguiente procedimiento:

- Aviso de 30 segundos.
- Aviso de 20 segundos.
- Aviso de 10 segundos
- Aviso de 5 segundos.
- Cuenta atrás: 4, 3, 2, 1, "VA" con bajada de bandera.

Quien en la salida se adelante a la bajada completa de bandera será penalizado con 10 segundos.

En el caso de que alguna embarcación saliera antes de ser cantados los cinco segundos, la penalización será de 1 minuto.

Se entiende con adelantarse, tanto el hecho de soltar la estacha, como el de no parar la embarcación o comenzar a remar.

En caso de que una embarcación llegue tarde a la línea de salida correrá el tiempo. Para que la salida sea correcta en las regatas de banco fijo, el patrón deberá coger la estacha y parar. Si no la cogiese, o la embarcación no estuviese parada en el momento de soltar la estacha, la sanción será una penalización de 10 segundos que se sumarán al tiempo transcurrido hasta ese momento.

Art 86 En las regatas de banco fijo para que una salida sea válida el patrón debe tener asida la estacha y no soltarla hasta la bajada de bandera, y la embarcación deberá de estar parada.

Art 87 En las regatas de banco móvil las embarcaciones deberán estar paradas y su proa a la altura de la línea de salida, las embarcaciones no deberán comenzar a remar hasta la bajada completa de bandera.

Art 88 Si hubieran transcurrido 30 segundos y no está preparada para salir, quedará excluida.

Art 89 Para las regatas de banco fijo, en casos de avería o lesión de un deportista antes del comienzo de la regata se comunicará inmediatamente al Juez Arbitro, quien junto con el Presidente del Jurado tomará la decisión que estime más oportuna.

De la misma manera se obrará si la avería o lesión tuviere lugar durante los primeros 20 segundos de regata. En caso de avería o lesión simulada, la embarcación será sancionada con la exclusión.

La indicación verbal o gestual (como levantar el brazo) realizada por parte de cualquier integrante de una tripulación hará ver al Juez - Arbitro que la embarcación ha sufrido una avería.

Se entiende por avería la rotura de la embarcación, tolete o chumacera, toletería, bancada o carro y remo, así como la lesión que impida a un remero seguir con la boga, circunstancia esta que deberá ser apreciada por el Jurado. La tripulación que simule una avería o lesión será excluida.

En tales casos de lesión de un deportista o avería en una embarcación, e independientemente de las circunstancias concurrentes, se aplicará a la tripulación afectada por dichos supuestos la penalización de 3 segundos (bandera amarilla) por cada paralización de una salida (sea debida a lesión, a avería, o ambas simultáneamente). Si en una misma contrarreloj en la tomaran parte varias embarcaciones de manera simultánea y más de una tripulación estuviese afectada por un caso de lesión de un deportista y/o avería en una embarcación se les impondrá a todas ellas la sanción de penalización de 3 segundos (bandera amarilla).

En caso de avería el Juez Arbitro junto con el Presidente del Jurado decidirán el tiempo de espera necesario para la reparación de la avería y/o sustitución del remero lesionado pudiendo realizar la salida al final de la manga, o en la siguiente manga. Si se excediese en tiempo, se podría dar la salida sin la embarcación afectada. En el caso de que

no se pueda arreglar o sustituir la avería o lesionado se procederá a la exclusión de la tripulación.

Para las regatas de banco móvil acorde con lo delimitado en FISA, no existe zona de avería, por lo tanto, no se parará la regata por motivos de lesión o avería.

Art 90 La tripulación que vaya a ser adelantada deberá facilitar la maniobra abriéndose a babor o estribor, según las posibilidades de cada campo. La determinación de las maniobras a realizar en caso de adelantamiento serán indicadas por el Presidente del Jurado en la reunión de delegados previa a la disputa de la regata. Si no se respetan en caso de adelantamiento las maniobras previstas, la tripulación podría ser sancionada con la exclusión o descalificación.

Los botes con timonel cuando adelantan deberán, siempre, maniobrar a los que no lo tengan.



CAPITULO XIV Exclusiones o descalificaciones en regatas a doble jornada

Art 91 Todas las embarcaciones que son excluidas o descalificadas en cualquiera de las dos jornadas que componen una regata programa a doble jornada, será relegado al último lugar, asignándosele el tiempo del último clasificado de la regata más 30 segundos.



ANEXO I

NORMAS PARA REGATAS DE BANCO FIJO

Art 92 La calle, o línea de agua número 1 será la más próxima al lugar del Jurado.

CAPITULO I CAMPOS DE REGATAS DE BANCO FIJO

Art 93 Las regatas para embarcaciones de banco fijo podrán disputarse en mar abierto, ría, lagos, embalses, etc...

En regatas oficiales deberán poder alinearse en Línea de Salida no menos de cuatro embarcaciones en cada tanda o manga.

Art 94 Su trazado será siempre un rectángulo que constará en un plano oficial que describa sus características.

Art 95 El campo de regatas deberá estar totalmente montado y señalizado una hora antes de la regata.

Art 96 En todas las regatas se colocarán en las balizas de salida estachas o rabizas de la misma longitud.

Art 97 La aplicación de lo dispuesto en los artículos anteriores permitirá las excepciones que la Federación considere oportuno atendiendo a las características de cada campo.

Art 98 Las distancias a recorrer en las regatas de Bateles, Trainerillas y Traineras son las siguientes:

BATELES



INFANTILES	1.000 m.
PROMESAS	1.000 m.
CADETES	1.500 m.
JUVENILES	2.000 m.
SENIOR masculino	2.000 m.
ABSOLUTO femenino	2.000 m.

TRAINERILLAS

JUVENILES	3.500 m.
SENIOR masculino	3.500 m.
ABSOLUTO femenino	3.500 m.

TRAINERAS

ABSOLUTO MASCULINO	5.556 m.
ABSOLUTO FEMENINO	2.778 m.
VETERANOS	3.500 m.

Las distancias entre balizas son las siguientes:

BATELES	Mínima: 18 metros	Máxima: 20 metros
TRAINERILLAS	Mínima: 25 metros	Máxima: 30 metros
TRAINERAS	Mínima: 45 metros	Máxima: 50 metros

Los colores de las balizas son los siguientes:

- 
- Calle 1 BLANCA
 - Calle 2 ROJA
 - Calle 3 VERDE
 - Calle 4 AMARILLA
 - Calle 5 NEGRA
 - Calle 6 ROSA
 - Calle 7 AZUL
 - Calle 8 MARRON



En campos que no permitan estas distancias la Federación Vasca de Remo podrá autorizar previo informe, otras distancias inferiores.

Art 99 En las regatas oficiales, las distancias a recorrer serán siempre las indicadas en el artículo anterior.

Art 100 Para celebrar una regata a una distancia diferente a las arriba señaladas, será precisa la autorización expresa de la Federación Vasca de Remo que se concederá con carácter excepcional a la vista de las circunstancias.



CAPITULO II EMBARCACIONES DE BANCO FIJO

Art 101 Las características de las embarcaciones son las siguientes:

BATEL Eslora máxima 7,00 metros; puntal mínimo a proa 0,56 metros; puntal mínimo a popa 0,47 metros; puntal mínimo en la cuaderna maestra 0,335 metros; manga mínima de la cuaderna maestra 0,975 metros.

TRAINERILLA Eslora máxima 9,50 metros; puntal mínimo a proa 0,563 metros; puntal mínimo a popa 0,53 metros; puntal mínimo en la cuaderna maestra 0,4 metros; manga mínima de la cuaderna maestra 1,10 metros.

TRAINERA Eslora máxima 12,00 metros; puntal mínimo a proa 0,95 metros; puntal mínimo a popa 0,75 metros; puntal mínimo en la

cuaderna maestra 0,605 metros; manga mínima de la cuaderna maestra 1,72 metros; manga mínima de la cuaderna maestra a 24 cm. 1,18 metros.

1. Las medidas se tomarán por la parte exterior.
2. Cuando la embarcación carezca de cuaderna maestra se tomarán las medidas en la manga mayor. No es necesario que la cuaderna maestra sea la central, a efectos de la manga mínima exigida por este Código, y sí en el tercio central.
3. El "Puntal mínimo a proa" se mide entre la línea de base y la cara superior de la regala.
4. El "Puntal mínimo a popa" se mide entre la línea de base y la cara superior de la regala.
5. "Puntal mínimo" es el mínimo en la cuaderna maestra entre la cara inferior de la quilla y la cara superior de la regala.
6. "Manga mínima" es la mínima exterior de la cuaderna maestra o manga mayor bajo la regala.
7. "Manga exterior" de la cuaderna maestra a 24 cm de la cara inferior en la quilla o forro exterior de los bajos.
8. "Línea de base" es una línea imaginaria horizontal, tangente a la cara inferior de la quilla, a lo largo de la parte recta de la misma. En el caso de que la quilla tenga arrufo a lo largo de toda ella, se colocará la embarcación sobre la tangente horizontal al mismo por la cara inferior de la quilla con asiento nulo, es decir, que las marcas de calado de proa y popa estén en la misma altura de la Línea de Base.

Adjuntamos esquema.

El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo supondrá la sanción de exclusión o descalificación.

Art 102 Peso mínimo de las embarcaciones. Sin remos ni accesorios. No se computarán en el pesaje cualesquiera otros elementos auxiliares ni accesorios (remos, bota-aguas, bombas de achique, goma espumas adicionales, etc.).

Batel: Peso total mínimo 70kg. Peso del casco mínimo 65 kg.

Trainerilla: Peso total mínimo 100kg. Peso del casco mínimo 90

Trainera: Peso total mínimo 200kg. Peso del casco mínimo 185

No existe lastre en las embarcaciones, esto es, el suplemento que se tenga que colocar en una embarcación para poder alcanzar el peso mínimo exigido irá fijo en la embarcación y cubierto con fibra y resina. La sanción por no llevar el lastre sellado conllevará la aplicación de una penalización de 3 segundos, independientemente de que la embarcación cumpla con el peso mínimo exigido, el cual se comprobar una vez retirado el lastre no sellado.

Si realizado este pesaje, no diera el peso mínimo exigido supondrá la sanción de exclusión o descalificación.

Art 103 Cuando la embarcación carezca de cuaderna maestra se tomarán las medidas en la manga mayor. No es necesario que la cuaderna maestra sea la central, a efectos de la manga mínima exigida por este Código, y si en el tercio central.

Art 104 Las embarcaciones deberán llevar codaste a popa, y branque a proa.

Art 105 En la construcción de las embarcaciones se permite cualquier tipo de material. Los largos del material a entablar, su número, tipo de costura y clavado quedan al arbitrio del constructor.

Art 106 El bota-aguas no podrá alterar la eslora en más de 20 cm. y la altura en 45 cm colocada en el suelo.

Desde la línea de base hasta el punto más alto del bota aguas, la medida máxima será de 140cm.

Art 107 Aun cuando el montaje del bota-aguas es excepcional la línea de meta no será cortada por éste sino por branque de la embarcación.

Art 108 En aquellas regatas que la FVR estime oportuno la utilización de dorsales para la identificación de los participantes, éstos serán colocados en los laterales de la proa de la embarcación.



Art 109 El remo será de madera y/o fibra, en planta plana de perfil tradicional y simétrico con el eje longitudinal de la caña. La directriz y las aristas deberán ser rectas con o sin nervio.

Art 110 Las tripulaciones para cada tipo de embarcación son las siguientes:

Bateles	4 remeros y patrón
Trainerillas	6 remeros y patrón
Traineras	13 remeros y patrón

Art 111 Se podrán llevar a bordo cuantos remos se deseen, pero cada tripulante debe sujetar solamente uno que podrá cambiar cuando y como desee. El incumplimiento de lo establecido en este artículo conlleva una sanción de 3a.

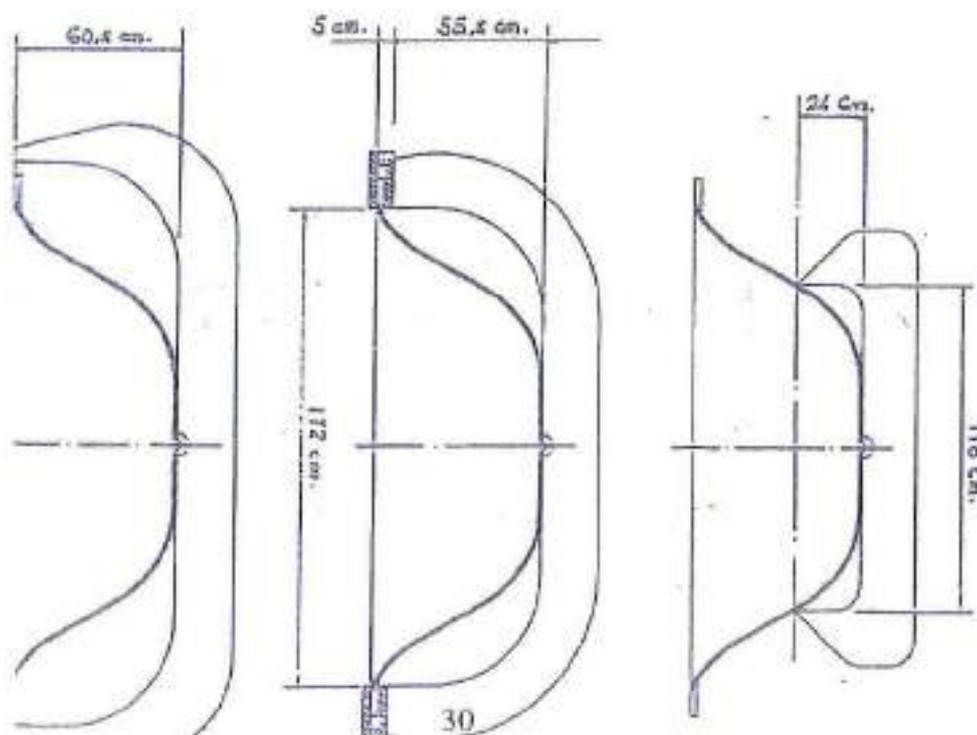
Art 112 El patrón podrá utilizar el remo que le corresponda para dirigir la embarcación y no ayudará a ningún remero en su boga. El remo auxiliar de ciaboga solo podrá utilizarse en el momento de esta maniobra.



ARBAUNKETAKO EUSKAL FEDERAKUNDEA Federación Vasca de Remo



Faktor 0.0988





Faktor 0.1614

Masimo 12,00 Mts.

TRAINERRILAS : 9,50 m.
BATELES : 7,00 m.

95 cm.
Minimo

75 cm.
Minimo

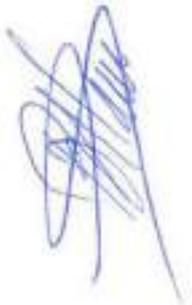
Minimo 172 cm.

Minimo 110 cm.

74 cm

Minimo 60,5 cm.





ANEXO II

NORMAS PARA REGATAS DE BANCO MOVIL

Art 113 En las regatas de Remo Olímpico, se seguirán las normas establecidas por FISA, salvo autorización expresa de la Junta Directiva para la regata correspondiente.

Art 114 Los recorridos standard son los siguientes:

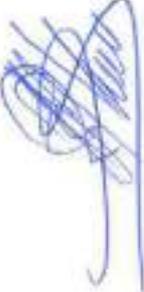
Alevín 500 mts
Infantil, Veterano 1.000 mts
Cadete 1.500 mts
Juvenil, Senior, Absoluto, Adaptado 2.000 mts

Art 115 Clases de botes:

- 
1. Skif 1x
 2. Doble scull 2x
 3. Dos sin timonel 2-
 4. Dos con timonel 2+
 5. cuatro scull 4x
 6. cuatro sin timonel 4-
 7. cuatro con timonel 4+
 8. Ocho con timonel 8+

Art 116 Construcción de botes y seguridad:

a) Seguridad



i. la proa debe estar equipada con una bola blanca sólida de 4 centímetros de diámetro, como mínimo, cubriendo la punta de la proa, y siendo de un material "gomoso". Debe estar firmemente fijada a la proa del barco de manera que no se mueva de forma significativa si se le aplica una fuerza lateral. Si está integrada en el casco deberá tener las mismas características de visibilidad y seguridad.



ii. para evitar problemas en los vuelcos, deben estar equipados con zapatillas que permitan a los remeros soltarse sin la ayuda de las manos y en el menor tiempo posible. La sujeción de los talones no debe permitir, de forma independiente a cada uno de ellos, separarse de la placa de las pedalinás "más allá de la horizontal", recomendándose en las categorías de deporte escolar, que esta medida no sea superior a los 7 centímetros.

iii. Las aristas de las palas deberán presentar en todo su contorno un espesor mínimo de 5mms (remos de punta) y 3 mms(remos de cuple). Dicho espesor se medirá a 3 mm del borde exterior de la pala en los remos de punta y a 2 mm en los de cuple.

iv. La abertura del asiento para el timonel debe tener como mínimo 70 cm de largo y ocuparan toda la anchura de la embarcación, siendo esta como mínimo de 50cm Su superficie interior debe ser lisa y ningún elemento puede restringir el ancho interior del habitáculo para el timonel.

v. Ningún dato podrá ser recibido por vía electrónica en el barco ni podrá ser enviada electrónicamente desde el barco ningún tipo de información, salvo los siguientes supuestos:

1. tiempo
2. ritmo de palada
3. velocidad
- 4 ritmo cardiaco

Estos conforman los datos permisibles. Cualquier otro dato o información puede ser grabada y almacena en la embarcación para verla más tarde, pero no puede estar a disposición de la tripulación durante la manga.

b) En las competiciones de la federación vasca de remo o similar, ésta podrá exigir la instalación en las embarcaciones de equipos que considere interesantes para la promoción del remo (mini-cámaras, micros, GPS...), siempre que estos sean idénticos para todos los participantes en una misma manga, o se pueda compensar el peso añadido con un lastre a aquellos equipos que no lleven la tecnología mencionada.

c) No se puede aplicar sobre el casco productos o películas plásticas que puedan modificar las propiedades naturales del agua o su superficie.

d) Deberán tener una placa de producción, visible, y fijada firmemente en el interior de la embarcación, en la que han de figurar el nombre, y dirección del constructor, su marca o logotipo, el año de construcción, el peso medio del equipo para el que esté construida y el peso de la embarcación a la entrega de la misma.

e) La eslora mínima total para una embarcación de competición es de 7*20 metros, medidos desde la bola de proa hasta el final de la popa, incluyendo la extensión por detrás del casco. Dicha extensión terminara en una bola de 4cm Si la embarcación no puede ser correctamente alineada por no cumplir la eslora mínima, el Starter podrá excluirla de la regata.

f) Todas las embarcaciones de ocho serán desmontables en, al menos, dos secciones, sin que el largo de cada una pueda exceder de 11'9 metros.

g) números de proa en caso de que lleven.

Art 117 peso de los botes:

1. Single scull 1x 14kg
2. Doble scull 2x 27kg
3. Dos sin timonel 2- 27kg
4. Dos con timonel 2+ 32kg
5. cuatro scull 4x 52kg
6. cuatro sin timonel 4- 50kg
7. cuatro con timonel 4+ 51kg
8. Ocho con timonel 8+ 96kg

Botes adaptados:

9. 1x PR1 24kg
10. 1x PR2 24kg
11. 2x PR2 37kg
12. 2x PR3 27kg
13. 4+ PR3 51kg

El peso mínimo de las embarcaciones deberá incluir los accesorios esenciales para su utilización, como portantes, chumacera, pedalinas, carros y extensiones del casco, así como los flotadores en las embarcaciones adaptadas. En este último caso, incluirán también el de las cinchas de la sujeción, siempre que las mismas estén firmemente sujetas a la embarcación o a su asiento. Las cinchas, almohadillas u otros elementos que no sean esenciales para el uso de la embarcación y no estén firmemente aseguradas a esta, no estarán incluidas.

También, incluirá el peso mínimo:

- a) Altavoces, si estos están firmemente sujetos al bote, y los cables para tales altavoces.
- b) Cualquier carcasa o fijación que esté firmemente fijada a la embarcación con el fin de sostener cualquier equipo electrónico permitido.
- c) Los cables necesarios para conectar equipos para proporcionar datos permitidos.
- d) Cojines de asientos que estén firmemente fijados al carro.

El peso mínimo no incluirá los remos, el número de proa o cualquier otro elemento que no esté firmemente fijado al bote. Todos los equipos o elementos de estos asociados con el suministro de información distinta de los datos permitidos antes mencionados, no se incluirán en el peso de la embarcación, aunque estén firmemente sujetos a esta.

El peso adicional colocado en la embarcación para alcanzar el peso mínimo requerido (lastre), deberá estar firmemente fijado a la embarcación y no a los accesorios esenciales descritos anteriormente.

Art 118 pesaje de los botes:

La báscula para el pesaje de embarcaciones deberá mostrar el peso con un margen de 0,1 kilos. Al comienzo del día de la competición, la báscula estará disponible una hora antes del comienzo de la regata para la utilización por parte de los clubs.

Una vez comenzada la regata, solo se pesarán aquellas embarcaciones seleccionadas por el jurado para ello.

Es responsabilidad de cada tripulación que su embarcación cumpla con el peso mínimo establecido para la misma.

El jurado realizará el sorteo al azar, antes del comienzo de cada prueba. Podrá también incluir embarcaciones adicionales en dicha lista si sospecha que alguna no cumple el peso mínimo.

Art 119 procedimiento entorno al pesaje de los botes:

Los miembros de comisión de control notificarán a los equipos designados su obligación de ir al pesaje, tan pronto desembarquen. Se deberá acompañar a los equipos hasta el lugar designado para el pesaje. Una vez el equipo ha sido avisado del pesaje, nada podrá ser añadido a la embarcación hasta que esta haya sido pesada. Si un equipo, una vez requerido para ello, no acudiese al pesaje, se considerará que la embarcación no cumple con el peso mínimo, conllevando con ello la penalización de descalificación.

Se acepta la superficie mojada de la embarcación, pero cualquier agua estancada deberá eliminarse antes del pesaje, en particular el agua depositada entre las cuadernas y debajo de las cubiertas. El resto de los elementos o accesorios (herramientas, ropa, esponjas, etc.) serán sacados fuera del barco antes del pesaje.

El miembro del jurado que pese la embarcación reflejara el nombre y peso de la misma en un impreso.

Art 120 Incumplimiento del peso mínimo:

Si una embarcación resulta estar por debajo del peso mínimo, el miembro de la comisión anotará "primer pesaje de la embarcación" en el acta del pesaje. Después deberá revisar la báscula empleada con pesos calibrados con el delegado del club presente, indicando en el acta "test de pesaje". El delegado del club y el miembro del jurado deben firmar el resultado de este test.

La embarcación afectada debe ser pesada otra vez. El miembro de la comisión anotará el resultado como "segundo pesaje de la embarcación". El delegado del club, y el miembro del jurado firmaran el resultado final.

Los resultados de los pesajes se entregarán al presidente del jurado para adjuntarlos al acta de la regata.

La sanción por haber participado con una embarcación de peso inferior al permitido será la descalificación en el caso de regatas finales.

En caso de participar en una regata clasificatoria o a doble jornada, la embarcación será relegada al último lugar de la manga.

Art 121 Sistemas de progresión:

Se aplicará el sistema de progresión en vigor fijado por la FISA.



ANEXO III

REMO ERGÓMETRO

REGLAMENTO FISA

REGLAMENTO PARA COMPETICIONES DE REMO INDOOR DE ACUERDO CON LAS NORMAS DE REGATA DE FISA

Este Reglamento se aplicará a las Regatas que competen a la Federación Vasca de Remo de Remo Indoor, dentro de la Comunidad Autónoma Vasca. A efectos de este Reglamento, la palabra "Competición" tendrá el mismo significado que "Regata", según el Reglamento FISA de Regatas.

1. REMO, EMBARCACIONES, REGATAS (Regla 1)

Una competición de remo Indoor es una competición en la cual todos los remeros utilizan máquinas de remo, según se definen en este reglamento, y en el lugar donde el formato de competición esté regido por estas reglas.

2. AMBITO DE APLICACIÓN (Regla 2)

Estas reglas serán de aplicación en las Competiciones Internacionales de Remo Indoor y en los Campeonatos Mundiales de Remo Indoor, en todo su conjunto y sin ninguna exclusión, de acuerdo con las reglas de regata y otras normas relacionadas.

3. CAMPEONATOS MUNDIALES DE REMO INDOOR (Regla 4)

Los Campeonatos del Mundo de Remo Indoor, se celebrarán anualmente o en otro plazo que determine el Consejo.

4. ADJUDICACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN PARA LA CELEBRACIÓN DEL CAMPEONATO DEL MUNDO DE REMO INDOOR (Regla 6)

En principio, con una antelación de 2 años, la Comisión General seleccionará al candidato más adecuado para alojar el Campeonato del Mundo de Remo Indoor y lo propondrá al Consejo para su aprobación.

5. DERECHO DE PARTICIPACIÓN (Regla 7)

Solamente podrán participar en el Campeonato del Mundo de Remo Indoor los remeros nominados por las Federaciones miembros de FISA.

6. CONDICIONES DE PARTICIPACIÓN (Regla 19)

Para competir en el Campeonato Mundial de Remo Indoor, el remero deberá ser ciudadano del país por el que compite y deberá estar inscrito por dicho país.

7. COMPETICIONES DE HOMBRES Y MUJERES (Regla 20)

Solamente los hombres podrán participar en competiciones masculinas y las mujeres en competiciones femeninas.

8. COMPROMISOS DE LOS PARTICIPANTES (Regla 23)

Los remeros únicamente podrán competir en el Campeonato Mundial de Remo Indoor si han aceptado y firmado un documento de compromiso de acuerdo con el artículo 58. Cada equipo oficial deberá presentar un documento de compromiso FISA para su previa autorización.

9. CATEGORIAS (Regla 24)

La FISA establece las siguientes categorías en las competiciones de remo Indoor:

JUNIORS

SUB 23

SENIORS

MASTERS

La edad del remero en las pruebas de remo Indoor, será la que acredite en la fecha de la prueba. Cuando la prueba dure varios días, la edad que se considerará será la que el remero tenga al final de dicha prueba.

Un remero junior no podrá alcanzar la equiparación de 19 años, y un remero sub 23 no podrá alcanzar la equiparación de 23 años durante las fechas de la competición.

Un remero junior no podrá pasar a la categoría de 19 años, y un remero sub 23 no podrá pasar a la categoría de 23 años durante las fechas de la competición.

10. PESOS LIGEROS (Regla 31)

En una prueba internacional de remo Indoor, el peso máximo de un remero masculino será de 75 kgs., y el de una remera femenina será de 61,5 kgs.

Los remeros de pesos ligeros, serán pesados en básculas homologadas vistiendo únicamente la ropa que vayan a utilizar en la prueba. Deberán pesarse entre 2 horas y 1 hora antes del comienzo de la prueba y deberán hacerlo diariamente todos los días que compitan.

Para evitar dudas, no tendrán la categoría de peso ligero las categorías junior.

11. COMPETICIÓN EN CATEGORÍA MASTER

En los Campeonatos Internacionales de Remo Indoor de la categoría Master, se establecen las siguientes sub categorías de acuerdo con la edad de los participantes:

1. Edad 30-39
2. Edad 40-49
3. Edad 50-54
4. Edad 55-59
5. Edad 60-64
6. Edad 65-69
7. Edad 70-74

8. Edad 75-79
9. Edad 80-84
10. Edad 85-89
11. Edad 90-94
12. Edad 95-99
13. Edad 100+

En una competición por equipos, de 2 o más remeros por equipo, todos los miembros de dicho equipo deben cumplir con la edad estipulada para la categoría en que compiten. No se podrá promediar la edad del equipo.

12. CATEGORÍAS DE COMPETICIÓN (Regla 35)

La FISA reconoce las siguientes categorías de remo Indoor:

- Individual
- Parejas (slides), parejas (combinado)
- Cuatros (slides), cuatros (combinado)
- Ochos (slides), ochos (combinado)
- Relevos 4 x 500 m.

Las pruebas de relevos son aquellas en las cuales dos o más deportistas del mismo equipo, se turnan para competir en la misma máquina de remo, en la misma prueba.

Durante una competición de relevos, cuando se efectúe un cambio de remero, en el tiempo o distancia concreta establecidos, el cambio de deportistas debe efectuarse en el lugar de cambio establecido al efecto. El remero debe alcanzar dicho punto antes de que el remero al que releva abandone el mismo.

Cuando un remero efectúa el relevo antes de alcanzar el lugar de cambio indicado y da más de 2 paladas en la máquina de remo, se sancionará al equipo con una tarjeta amarilla. El equipo que acumule dos tarjetas amarillas en la misma prueba, será eliminado de la misma.

Es responsabilidad de cada equipo efectuar los relevos en los lugares de cambio señalados.

13. CATEGORÍAS DE COMPETICIÓN EN LOS CAMPEONATOS DEL MUNDO DE REMO INDOOR (Regla 36)

Los Campeonatos del Mundo de Remo Indoor comprenden las siguientes categorías:

Hombres: individual, parejas (slides), cuatro (slides).

Mujeres: individual, parejas (slides), cuatro (slides).

El Consejo de FISA puede decidir incorporar categorías adicionales en los Campeonatos del Mundo de Remo Indoor.

14. TIPOS DE MÁQUINAS DE REMO (Regla 39)

14.1 Regatas Internacionales de Remo Indoor

Todos los remeros, en cualquier prueba, usarán un mismo tipo de máquina de remo y fabricante, con objeto de que cada remero compita con otros en las mismas condiciones. No se podrán añadir a la máquina de remo ningún accesorio o conexión sin la aprobación del presidente del Jurado. En una Regata Internacional de Remo Indoor no se permitirá a los remeros usar sus propias máquinas de remo y deberán usar las máquinas de remo asignadas por el Comité Organizador.

14.2 Campeonatos del Mundo de Remo Indoor

Adicionalmente a los requerimientos del capítulo anterior 14.1, los siguientes requisitos se aplicarán en las regatas de los Campeonatos del Mundo de Remo Indoor.

14.2.1 En las Regatas del Campeonato del Mundo de Remo Indoor solamente podrán utilizarse las máquinas de remo aprobadas por FISA. Estas máquinas de remo dispondrán de sistemas adecuados para el control del tiempo y pantalla gráfica externa.

14.2.2 Monitorizado.

Cada máquina de remo dispondrá de una pantalla que permita al remero visualizar su rendimiento durante la regata y pueda controlar su posición relativa con respecto a los participantes anterior y posterior a él.

14.2.3 Interfaz de conexión

Las máquinas de remo que se utilicen en un Campeonato del Mundo de Remo Indoor, deberán poderse conectar a la interfaz de un ordenador, de manera que los datos generados puedan ser reflejados en una pantalla externa y los resultados puedan ser grabados en un ordenador central. Debe disponerse de un programa informático adecuado a las máquinas de remo. Este programa deberá ser capaz de gestionar los datos de hasta 8 máquinas de remo en un único resultado, para el caso de competición por equipos. Las máquinas de remo deberán poder ser utilizadas en formato "slides", para simular a un equipo remando.



15. LUGAR DE COMPETICIÓN (Regla 42)

El lugar de competición deberá ubicarse en un pabellón deportivo o entorno similar, con espacio suficiente para la competición e instalaciones adecuadas para los espectadores: asimismo debe existir una ventilación adecuada. Una Regata Internacional de Remo Indoor podrá realizarse con un mínimo de 2 máquinas de remar, o bien realizarse por medio de internet a través de acuerdos mutuos previos entre otros remeros o equipos. En este caso, los requerimientos físicos del lugar de competición que se detallan más adelante pueden variar ampliamente, dependiendo del tipo y nivel de competición y los recursos disponibles por el Comité Organizador.



Para grandes competiciones, se recomienda disponer de las siguientes instalaciones:



15.1 Las instalaciones para los atletas deberán incluir vestuarios y duchas, así como áreas de descanso donde los remeros puedan relajar entre pruebas. También será necesario un servicio de catering situado en las proximidades.

15.2 Se deberá proveer de una zona de registro de remeros situada a la entrada de la zona de competición.

15.3 Para los pesos ligeros, se proveerá de un área separada para su pesaje.

15.4 Se proveerá de un área de calentamiento, dentro del recinto, con máquinas de remo suficientes para que los remeros puedan calentar adecuadamente antes de sus pruebas. Se recomienda que el número de máquinas de remos destinadas al calentamiento sea igual que el número de máquinas de remo usadas en la competición y en ningún caso no menor

que el 60% de estas. En principio, las áreas de calentamiento no deben estar en el mismo lugar donde se realiza la competición. En caso de que deban estar en el mismo lugar, deberán colocarse mamparos de separación del área de competición, para minimizar cualquier perturbación a los remeros que estén compitiendo.

15.5 Deberá establecerse una zona de control de regata, inmediata al lugar de competición, con una visión clara de la misma, donde se situarán los ordenadores y los jueces de regata y personal designado.

15.6 Se proveerá de un área médica, con camillas y otros recursos, para el tratamiento de los remeros que lo necesiten. Con objeto de mantener la intimidad de los atendidos, deberán existir paneles de separación adecuados.

15.7 Deberá colocarse una gran pantalla digital en el área de competición, que sea claramente visible por los espectadores y muestre el desarrollo de cada regata, así como otros datos relevantes.

15.8 Las gradas de los espectadores deberán ser suficientes para acoger al número de espectadores previsto. En estas gradas se designará un lugar para los remeros que no estén compitiendo. En principio, las máquinas de remo deberán situarse de frente a los espectadores.

NOTA: Cuando las máquinas de remo se posicionen en 2 o más filas, en el caso de que las dimensiones del área de competición lo permitan, las gradas de los espectadores podrán situarse en los dos laterales. En este caso, la mitad de las máquinas de remo deberán situarse enfrente de los espectadores de un lateral, y la otra mitad frente a los espectadores del otro lateral. Esto permitirá a los espectadores una clara perspectiva de la regata.

15.9 Deberán colocarse relojes de tamaño grande en el lugar de competición, en el área de calentamiento y en la zona de pesaje. Todos ellos deberán mostrar la hora oficial de la regata.

15.10 Deberán establecerse medios de seguridad suficientes, barreras, etc., para mantener la integridad del área de competición y un control de acceso para las personas acreditadas o autorizadas.

El Consejo de FISA puede establecer condiciones especiales en los Campeonatos del Mundo de Remo Indoor.

16. AREA DE COMPETICION. CARACTERISTICAS (Regla 42)

La superficie donde se coloquen las máquinas de remo para la competición, deberá estar claramente delineada y se denominará Área de Competición.

16.1 Solamente los jueces de regata, los remeros que compitan y 1 entrenador por cada máquina de remo podrán acceder al Área de Competición, excepto con la aprobación específica del Presidente del Jurado.

16.2 Las máquinas de regata deberán colocarse sobre una superficie no deslizante. También se podrán tomar otras medidas que minimicen el movimiento de la máquina de remo durante la regata.

16.3 La distancia mínima entre la patas delanteras de la máquina de remo, y otra máquina de remo contigua es recomendable que sea de 0,75 m, pero en cualquier caso deberá existir suficiente distancia para no interferir con la máquina de remar o remero contiguo. Particularmente, en pruebas de relevos, debe existir suficiente espacio para permitir los

movimientos de cambio de remeros entrantes y salientes y no causar interferencias con equipos próximos. En caso de duda, el Presidente del Jurado decidirá si el espacio entre máquinas es el adecuado para el propósito de esta regla.

- 16.4 Cada máquina de remo deberá estar claramente numerada, de tal manera que los espectadores y otros remeros puedan ver el número. En las pruebas por equipos, donde los datos de todos los miembros del equipo se convierten y se muestran en un único dato resultante, todas las máquinas usadas por el mismo equipo deberán mostrar el mismo número para su identificación como tal equipo.

17. DISTANCIAS DE COMPETICION (Regla 43)

- 17.1 Regatas Internacionales de Remo Indoor. La distancia de competición podrá variar de una prueba a otra. No obstante, la distancia o tiempo que deberá ser remado en cada caso será publicado en el Calendario FISA de Regatas Internacionales (Regla 17) y será comunicado a todos los participantes en las Normativas de la Regata.

- 17.2 Campeonatos Mundiales de Remo Indoor. La distancia de competición será de 2.000 metros para hombres y mujeres. En categorías adicionales de otras pruebas, o en la modalidad de relevos, el aumento o disminución de distancias puede ser aprobado y considerado por el Consejo como tal Campeonato del Mundo de Remo Indoor. Tales categorías adicionales serán las mismas para hombres y mujeres o para pruebas mixtas.

18. NUMERO DE CALLES (MAQUINAS DE REMO) (Regla 44)

18.1 Regatas Internacionales de Remo Indoor. El número de máquinas de remo puede variar de prueba a prueba. A este respecto, el número de máquinas de remo que se vayan a utilizar en cada regata, será debidamente anunciado en la Normativa de la Regata.

18.2 Campeonatos del Mundo de Remo Indoor. El número de máquinas de remo que se dispondrán para la competición será de diez (10). El Consejo puede estipular un número diferente de máquinas de remo para la competición y tal información estará disponible para las federaciones miembros en el Boletín de Regatas y en el Manual de Managers de Equipos.

19. REGLAS DE PUBLICIDAD DE FISA (Regla 50)

Las Reglas de FISA sobre publicidad en la ropa de regatas, se aplicará igualmente a las pruebas de remo indoor.

20. EQUIPAMIENTO SANITARIO (Regla 62)

Durante toda la competición deberá estar presente personal médico cualificado, incluyendo pero no limitándose el uso de desfibriladores. Dicho personal médico estará situado inmediato al Area de Competición y preparado para una respuesta inmediata en todo momento. Deberá preverse el uso de ambulancias y otros servicios de emergencia.

20.1 Campeonatos del Mundo de Remo Indoor. Habrá disponible al menos un médico y personal sanitario cualificados en cada competición, cada día de competición, desde 30 minutos antes del comienzo de la misma hasta 30 minutos después de la última regata de cada día. Una sala médica estará disponible en un espacio separado del Area de Competición. También se instalará un puesto de primeros auxilios inmediato al Area de Competición, con una visión total de esta, de tal manera que pueda intervenir

inmediatamente en caso de colapsos u otros casos de gravedad. Al menos una ambulancia permanecerá en standby en el lugar de la prueba durante todo el tiempo que permanezca el médico de servicio. Estas mínimas disposiciones sanitarias estarán sujetas a otras normativas de las autoridades locales o nacionales del Comité Organizador que será el responsable de proporcionar el adecuado nivel de seguridad que precise la prueba.

21. FISA. SISTEMAS DE CUALIFICACION-PROGRESION ((Regla 67)

Si el número de remeros que toma parte en una prueba excediera al número de máquinas de remo disponibles para la regata, el Comité Organizador puede decidir utilizar un sistema de cualificación-progresión, considerando a los remeros más rápidos de cada prueba, en series consecutivas, hasta el final de las mismas, o bien declarar que el resultado se basará únicamente en el tiempo realizado o la distancia remada, según el caso, remando el remero una sola vez. El Comité Organizador anunciará el método a adoptar y lo publicará en la Normativa de Competición. Si se va a utilizar un sistema de cualificación-progresión, los remeros deben ser informados, antes de la competición, sobre el número de remeros que pasarán de cada prueba a la siguiente ronda, y cuantas rondas deben ser remadas hasta el final. En principio no habrá más de 2 rondas por cada prueba.

Campeonatos del Mundo de Remo Indoor. La FISA determinará en el Boletín de Regatas, el número de máquinas de remo que se utilizarán en la final de cada prueba, el número de rondas y el método que se utilizará para determinar la progresión hasta la final. El sistema de progresión hasta la final estará determinado por las series, bien por la puntuación más alta de los remeros en cada prueba separada, o por la puntuación general combinada de todos los remeros, de todas las series, en la misma ronda. En principio, en un Campeonato del Mundo de Remo Indoor, un remero no será requerido para competir cada día en más de una prueba.

22. PANEL DE PROGRAMACIÓN Y DETERMINACIÓN DE PUESTOS

22.1 Regatas Internacionales de Remo Indoor

22.1.1. El panel de programación de regatas se presentará en la reunión de los Managers de Equipo, que se efectuará, en principio, el día anterior a la regata.

22.1.2. Un panel de programación aleatoriamente establecido, supervisado por el Jurado, se mostrará para determinar las series y el número de máquina de remo asignada a cada remero, en la primera ronda de cada prueba. Si el número de inscritos en cada prueba no excede el número de máquinas de remo que se usarán en la final, todos los remeros competirán directamente en la final, sin series ni regatas preliminares, y el panel de programación de las máquinas de remo para dicha final se presentará en la reunión de los Managers de Equipo.



22.2 Campeonatos del Mundo de Remo Indoor

22.2.1. El Comité Ejecutivo podrá aprobar un panel de inscripción para mostrar los equipos inscritos.

22.2.2. Si un deportista se retira del panel preliminar, pero antes del comienzo de la primera serie de la prueba y si el número de deportistas restante en la prueba, implica una variante de las series, o si la retirada ocasiona un desequilibrio entre el número de deportistas de cada serie, el Presidente del Jurado supervisará un nuevo programa, y si es necesario, pospondrá los tiempos de regata para permitir el rediseño del panel de regatas.

22.2.3. Para cualquier ronda después de las series, la idea es situar a los deportistas con las mejores clasificaciones, o tiempos mejores, en sus rondas previas, dependiendo del método de clasificación utilizado, en las máquinas de remo situadas en el centro del área de competición. Los deportistas con los segundos mejores tiempos en las rondas previas, se colocarán en las máquinas de remo que se situarán a cada lado de la zona central. Si varios deportistas tienen la misma puntuación en la ronda previa, se presentará un panel supervisado por un miembro del Jurado para determinar la asignación de cada máquina de remo en la próxima ronda.

23. INICIO DE LA PRUEBA (Regla 73)

Los remeros no accederán al área de competición hasta que lo hagan los jueces de regata.

Todos los remeros deberán estar sentados en sus máquinas de remo 2 minutos antes del comienzo previsto de la prueba. La regata puede comenzar sin tener en cuenta a los ausentes. Un remero que llegue tarde a su máquina de remo puede ser sancionado con tarjeta amarilla por el Juez de Salida.

24. PROCEDIMIENTO DE INICIO DE LA PRUEBA (Regla 74)

Cuando los remeros estén sentados en sus máquinas de remo, cada cronometrador a cargo de cada uno de ellos, levantará una bandera roja sobre su cabeza.

Cuando todos los remeros estén en sus máquinas de remo, y aproximadamente 1 minuto antes de la hora prevista para la salida, el Juez de Salida dirá:

“Que todos los remeros pongan las empuñaduras en posición baja”.

El Juez de Salida indicará entonces que se espere hasta que los volantes de las máquinas de remo se hayan parado completamente.

Cualquier remero que no siga las instrucciones del Juez de Salida o no esté listo para regatcar, sin tener una buena razón para ello, en el momento en que deban pararse los volantes, será sancionado con una tarjeta amarilla, como “Falsa Salida”.

Después de que todos los volantes se hayan detenido, el Juez de Salida dirá:

“Que todos los remeros suban las empuñaduras”

Cuando cada cronometrador comprueba que el remero, del que es responsable, ha levantado la empuñadura y está listo, bajará la bandera roja. (Si un cronometrador comprueba que un remero no está listo para el comienzo, después de haber bajado la bandera roja y antes de la orden de

salida, levantará inmediatamente la bandera roja y avisará a los árbitros de regata).

Cuando el Juez de Salida comprueba que todas las banderas rojas se han bajado procederá de la siguiente manera:

24.1 Con conexión a ordenador. El Juez de Salida comprobará que todos los remeros están listos y cuando la pantalla del ordenador indique que todos los volantes están parados, accionará la secuencia de arranque del ordenador. El programa informático mostrará el gráfico de salida y una cuenta atrás que deberá ser claramente audible, hasta la salida, a la vez que mostrará los siguientes símbolos en la pantalla:

"Listos en sus asientos, atención-YA"

(La palabra "YA", se acompaña con una señal audible).

0

"Cinco, Cuatro, Tres, Dos, Uno-(señal audible)"

La señal audible puede ser una señal electrónica o una palabra tal como "YA" ó "REMAR".

Cualquier remero que no esté listo para competir, sin una buena razón, en el momento en que los volantes de las máquinas de remo estén detenidos, o quien en opinión del Juez de Salida deliberadamente retrase la Regata, puede ser sancionado con una tarjeta amarilla, que contará como "Falsa Salida".

La tarjeta amarilla puede ser únicamente mostrada por el Juez de Salida, el cual puede consultar a este respecto con el Presidente del Jurado.

Si la hora de salida prevista ha transcurrido, el Juez de Salida puede iniciar la Regata sin tener en cuenta a los remeros ausentes, quienes, sin una buena razón, rehúsen comenzar.

25. SALIDA EN FALSO (Regla 75)

Un remero que haya comenzado a remar después de que se haya iniciado la cuenta atrás y no se haya dado la señal de salida, causará una "Salida en Falso".

25.1. Con conexión a ordenador. Si el programa de ordenador detecta que un remero ha hecho una "Salida en Falso", el Juez de Salida parará la Regata y el remero o remeros causantes de la "Salida en Falso", serán sancionados con tarjeta amarilla.

25.2. Sin conexión a ordenador. Cuando la máquina de remo no disponga de conexión a ordenador, si el Juez de Salida considera que un remero ha hecho una "Salida en Falso", puede suspender la Regata o permitir que ésta continúe. Si el Juez de Salida permite que continúe la Regata, no será mostrada ninguna tarjeta amarilla.

Cuando se haya mostrado una tarjeta amarilla, el Juez de Salida señalará al remero que haya sido sancionado, diciendo en alto "Nombre del remero (Equipo)-Salida en Falso-Tarjeta amarilla". El Juez de Salida informará al remero o equipo que si ocasionan otra "Salida en Falso", serán eliminados. Se colocará una marca amarilla vertical sobre el suelo, junto a la máquina de remo del remero que haya sido sancionado con la tarjeta amarilla.

Un remero o un equipo que haya sido sancionado con dos tarjetas amarillas en la misma Regata, serán excluidos de la prueba por el Juez de Salida.

26. RESPONSABILIDAD DE LOS REMEROS (Regla 77)

Cada remero será responsable de su máquina de remo durante la Regata.

26.1 Ajuste de Potencia-Cuando la máquina de remo tenga medios de ajuste de la potencia, el remero podrá adaptarlos a su medida, antes del comienzo de la Regata. No se permitirá ningún ajuste durante el transcurso de la Regata. En el caso de una prueba de relevos, tal ajuste puede ser hecho durante el tiempo del cambio de remero, pero nunca durante el transcurso de la Regata.

26.2. Averías o daños causados por el remero-En el caso de que se produzca cualquier daño causado por el remero a una máquina de remo o a las instalaciones o conexiones que impidan que el remero pueda completar la Regata o que ocasione que su tiempo conseguido o distancia no pueda ser grabado, se considerará que el remero no ha terminado la prueba y no podrá participar en ninguna más durante el evento.

26.3. Averías o daños no causados por el remero-En el caso de que se produzca cualquier daño que no sea causado por el remero, se aplicará lo siguiente:

26.3.1. En una serie preliminar u otra ronda, excepto en la final, se permitirá al remero volver a competir en una serie posterior, y sino hubiera series posteriores, se le permitirá remar en solitario en un momento que será determinado por el Presidente del Jurado y su resultado será el del tiempo o distancia obtenidos.

26.3.2. En una final, si la avería o fallo ocurre dentro de los 30 segundos después de la salida, el Juez de Salida suspenderá la Regata y la reanudará con todos los remeros, una vez que la reparación haya sido efectuada. En otros casos la Regata continuará y se considerará que el remero ha parado de remar, excepto cuando tal avería o fallo es producido por el Ordenador central y el sistema de cronometraje. El árbitro decidirá si se repite la Regata completa en el caso de que los tiempos y distancias de los remeros no hayan podido ser grabados.

27. INTERFERENCIAS (Regla 78)

Durante el transcurso de una Regata, ningún remero u otra persona interferirá con otro remero. En caso de que tal interferencia afecte al resultado de la Regata, el Presidente del Jurado decidirá sobre la acción y sanción a aplicar, de acuerdo con estas reglas (Regla 76).

De acuerdo con esta Regla no se permite empujar o asistir a un remero y será considerado como una interferencia. Sin embargo, en una prueba de relevos, los miembros del mismo equipo podrán sujetar únicamente los pies de un remero de su propio equipo, así como levantar una empuñadura caída, sin ninguna penalización.

El Presidente del Jurado será responsable de que ningún factor externo pueda influir en el resultado de la Regata y adoptará las medidas oportunas en el caso de que considere que ha existido influencia externa.

28. ACOMPAÑAMIENTO DURANTE LA REGATA (Regla 79)

Está prohibido dar instrucciones, avisos o recomendaciones a los remeros en Regata por medio de aparatos eléctricos, electrónicos u otros.

29. FINAL DE LA REGATA (Regla 80)

Un remero ha acabado la Regata cuando el monitor de su máquina de remo muestra que ha completado la distancia o el tiempo especificados de la Regata.

Una Regata concluye cuando todos los remeros han terminado la misma.

La clasificación de los remeros se hará de acuerdo con el tiempo empleado en la Regata o respectivamente con la distancia remada, en función de la Regata se establezca sobre distancia o tiempo específicos. Si un remero indica que desea efectuar alguna objeción o si el Arbitro considera que la Regata no se está desarrollando en condiciones, el Arbitro levantará una bandera roja al final de la Regata y anunciará que el resultado será provisional pendiente de objeción. Siempre que exista un pantalla digital, ésta mostrará la palabra "Objeción". El Arbitro informará a los remeros y al Presidente del Jurado sobre su decisión. El resultado no será dado a conocer hasta que el Arbitro haya tomado su decisión.

30. SANCIONES (Regla 72)

En caso de incumplimiento de cualquiera de las reglas, el Jurado impondrá las sanciones oportunas. Estas sanciones son las siguientes:

- Reprimenda.
- Tarjeta amarilla que será considerada Advertencia. Un remero que acumule 2 tarjetas amarillas en una misma Regata, será sancionado con una tarjeta roja y eliminado del evento.
- La tarjeta roja siempre causará la expulsión (de todas las rondas de la Regata).
- Descalificación (de todos los eventos de la Regata).

En caso de exclusión o descalificación, el Jurado puede establecer que la Regata sea reiniciada con los remeros restantes, o con un número limitado de los mismos si fuera necesario en su opinión, para mantener la rectitud de la competición.

31. EMPATE (Regla 81)

Si en cualquier ronda se diera un empate, excepto en la final ambos remeros accederán a la siguiente ronda.

Si en una final, existiera un empate entre remeros, se dará a ambos la misma clasificación en el orden final y el siguiente puesto inferior será dejado vacante.

32. OBJECIONES (Regla 82)

Un remero que reclame que su Regata no estaba en orden, puede objetar al Arbitro inmediatamente después del final de la Regata y antes de abandonar el Area de Competición. Tal objeción solamente afectará a la Regata en cuestión. El Arbitro decidirá sobre la objeción y comunicará su decisión a los remeros de la Regata y a los restantes árbitros. Un remero excluido o penalizado en la salida, puede objetar sobre esta sanción al Juez de Salida o Arbitro, en el momento de la sanción, de acuerdo con la Regla 76.

33. PROTESTAS (Regla 83)

Un remero o remeros cuyas reclamaciones hayan sido rechazadas o quienes han sido afectados por la admisión de la objeción, o si un remero descalificado o excluido o regido por DNS o DNF, así como otros remeros en desacuerdo con

los resultados publicados, pueden presentar una protesta por escrito al Presidente del Jurado, no más tarde de 30 minutos después de que el Arbitro haya comunicado su decisión sobre la objeción. En caso de disputa de los resultados publicados, el tiempo de reclamación será de 30 minutos máximo, desde que los resultados hayan sido publicados. Este escrito se acompañará de un depósito de 100 Euros o equivalente, que se devolverá si la protesta o apelación es admitida.

El Consejo del Jurado decidirá si la protesta está justificada. Esta decisión se tomará antes de la próxima ronda de la prueba concerniente y, en cualquier caso, no más tarde de una hora después de la última Regata del día.

En los Campeonatos del Mundo de Remo Indoor, en el caso de que una protesta venga como consecuencia de una objeción que afecte a la final de un evento, el Comité Ejecutivo o su Delegado pueden posponer la entrega de premios. Si la entrega de premios ya ha tenido lugar, y la decisión del Consejo del Jurado cambia el resultado de la final del evento, el resultado oficial será cambiado en consecuencia y si ha afectado a la adjudicación de medallas, éstas serán reasignadas de acuerdo con la decisión.



34. CONSECUENCIA DE LAS PROTESTAS (Regla 84)

Las medidas que resultan de las decisiones del Consejo del Jurado, pueden incluir:

- 
- Reprimenda.
 - Tarjeta amarilla, que constituirá una advertencia. Un remero que acumule dos tarjetas amarillas en una misma Regata, será sancionado con una tarjeta roja y excluido de ese evento.
 - Una tarjeta roja ocasionará la expulsión (de todas las rondas del evento en cuestión).
 - Descalificación (de todos los eventos en la Regata).
 - Vuelta a remar (para un número específico de remeros).

Después de la aplicación de la sanción adecuada, si la hubiera, el Consejo del Jurado tomará cualquier otra medida o medidas para compensar las oportunidades de un remero que haya sufrido una desventaja.



35. APELACIONES (Regla 85)

35.1 Regatas Internacionales de Remo – Una apelación de una persona afectada, contra una decisión del Consejo del Jurado (o de un Comité Organizador, de acuerdo con la Regla 82), puede hacerse al Comité Ejecutivo dentro de un plazo de 3 días después de que tal decisión haya sido comunicada por el Consejo del Jurado o por el Comité Organizador a la persona afectada.

35.2 Campeonatos del Mundo de Remo Indoor – El Comité Ejecutivo designará a los componentes que compondrán el Comité de Apelación.

Una apelación contra una decisión del Consejo del Jurado puede ser hecha únicamente por una persona cuya objeción, aceptada, haya sido devuelta por el Consejo del Jurado o cuya protesta contra los resultados publicados hubiera sido rechazada por el Consejo del Jurado. La apelación debe hacerse por escrito al Comité de Apelación el mismo día en que la decisión haya sido apelada.

Si la decisión del Comité de Apelación sobre la decisión presentada cambiase el resultado final del evento, el resultado oficial será modificado consecuentemente y si hubiera existido reparto de medallas, éstas serán reasignadas según sea necesario, de acuerdo con la decisión.

En las Regatas de los Campeonatos del Mundo de Remo Indoor, como regla general, la ceremonia de entrega de premios no será pospuesta por una apelación.

Las decisiones del Comité de Apelación, de acuerdo con esta regla, son definitivas.

36. CASOS EXCEPCIONALES (Regla 87)

Si fuera necesario tomar otras decisiones, en casos excepcionales, el Presidente del Jurado nombrará y presidirá un Comité para adoptar las decisiones oportunas.

En una Regata del Campeonato del Mundo de Remo Indoor, el Comité Ejecutivo o sus delegados tomarán las decisiones finales en los casos excepcionales.

37. EL JURADO (Regla 89)

El Jurado estará compuesto por un grupo de árbitros internacionales que serán responsables del desarrollo de la Regata de acuerdo con estas reglas, estatuto y normativa del evento.

38. PRESIDENTE DEL JURADO (Regla 91)

El Presidente del Jurado asignará tareas a cada miembro del mismo y supervisará sus actividades. Presidirá las reuniones del Jurado y la coordinación con el Comité Organizador. El Presidente del Jurado presidirá el Consejo del Jurado bajo la Regla 83.

39. COMPOSICIÓN DEL JURADO (Regla 92)

El Jurado estará formado por personas que lleven a cabo las siguientes tareas:

- Presidente del Jurado;
- Juez de Salida/Llegada;
- Arbitro;
- Comisión de Control, uno de los cuales será un miembro senior.

El Presidente del Jurado, el Juez de Salida, los Arbitros y el miembro senior de la Comisión de Control, deberán poseer Licencia Internacional de Arbitraje. El Juez de Salida será también el Juez de Llegada.

40. EL CONSEJO DEL JURADO (Regla 93)

El Consejo del Jurado estará formado por el Presidente del Jurado y otros dos miembros del mismo, designados por el Presidente del Jurado diariamente, antes del comienzo de las Regatas. Los nombres de los miembros del Consejo del Jurado serán mostrados diariamente en el tablero de anuncios junto al área de competición. Este Consejo decidirá sobre cualquier protesta realizada de acuerdo con la Regla 83.

En caso de protesta cualquier miembro del Consejo involucrado directamente en la disputa (por ejemplo el Arbitro o el Juez de Salida), no podrán ser miembros del Consejo que decida sobre tal protesta, en cuyo caso el Presidente del Jurado nombrará un sustituto.

41. COMISIÓN DE CONTROL (Regla 95)

La Comisión de Control incluirá miembros del Jurado y técnicos oficiales con licencia nacional. El número de miembros del Jurado y técnicos nominados, se tomará teniendo en cuenta el programa de

Regata y el número de remeros. El Presidente del Jurado supervisará las actividades de la Comisión de Control que llevará a cabo sus tareas en el recinto de competición.

En particular, la Comisión de Control será responsable de los siguientes asuntos:

41.1. El correcto pesaje de los remeros, especialmente en competiciones de peso ligero, siguiendo los procedimientos establecidos en las reglas de regata y estatutos;

41.2. El cambio de remeros antes de la Regata, en Regatas Internacionales por equipos, siempre que éstos hayan sido incluidos en el Programa.

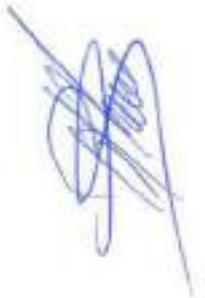
41.3. El cambio de remeros en pruebas por equipos, cuando hayan resultado lesionados o enfermos después de la primera serie de sus pruebas por equipo en Regatas Internacionales (no se permiten sustituciones de remeros compitiendo en pruebas individuales);

41.4. La comprobación de la identidad de los remeros, para confirmar que éstos son los mismos que figuran en la Inscripción Oficial, así como para certificar cualquier cambio que haya sido aprobado de acuerdo con las reglas de Regata y estatutos. A menos que se establezca otra disposición, el Comité Organizador preparará los listados de participantes con sus correspondientes fotografías.

41.5. En las Regatas Internacionales, cuando no haya disposiciones sobre el punto anterior, comprobarán la nacionalidad de los remeros, las edades en la categoría Junior, las edades en la categoría Sub - 23 y en la categoría Master.

41.6. Al final de las Regatas, anotarán manualmente los registros y distancias remadas por cada remero, tomando los datos del monitor de las máquinas de remo y entregando firmado este registro al Juez de Llegada. Para este propósito, debiera normalmente asignarse un Juez por cada una o dos máquinas de remo. Estos Arbitros también harán las siguientes funciones:

- Avisar al Arbitro principal de cualquier problema o incumplimiento de estas normativas.
- Controlar el correcto cambio de remeros en las Regatas de Relevos y que éstos, en las pruebas de relevos efectúen los cambios en los puntos de cambio especificados y dentro del tiempo requerido;
- Cuando el Juez de Salida haya dado las instrucciones de salida, mostrarán una tarjeta amarilla (o un cono amarillo) en la máquina de cualquier remero que haya sido sancionado con tarjeta amarilla;
- Comprobarán el correcto funcionamiento de las máquinas de remo;
- Comprobarán que los monitores de cada máquina de remo individual están correctamente ajustados antes del comienzo de cada Regata;
- Cuando se efectúen test antidopaje y los remeros requeridos a someterse a los tests correspondientes, serán responsables para que se efectúen inmediatamente después de abandonar el Area de Competición;
- Comprobarán la uniformidad de la vestimenta deportiva de todos los remeros en las pruebas por equipos y la de todos los remeros de conformidad con las reglas concernientes a identificaciones.



42. JUEZ DE SALIDA (Regla 96)

El Juez de Salida velará por el correcto cumplimiento del procedimiento de salida.

Obligaciones del Juez de Salida:

42.1. Antes de asumir sus funciones el Juez de Salida debe asegurarse de que se dispone de todo el equipo e instalaciones necesarios y que todos funcionan debidamente.

42.2. Procedimientos de salida - Los procedimientos de salida que empleará el Juez de Salida (incluidas las falsas salidas), son los descritos en las Reglas 25 y 26.

42.3. Expulsiones - El Juez de Salida mostrará una tarjeta roja y eliminará a un remero o equipo de remeros, si uno de ellos hubiera recibido dos tarjetas amarillas en la misma prueba.

42.4. Retraso en la salida - El Juez de Salida mostrará una tarjeta amarilla a los remeros que lleguen tarde a la salida (menos de 2 minutos antes de la hora prevista), en sus puntos de salida y no estén listos para iniciar la prueba en el tiempo previsto. Puede excluir a cualquier remero que llegue después de la hora de salida.

42.5. Aplazamientos - Si fuera necesario aplazar una Regata (por ejemplo por rotura del equipamiento de remo) el Juez de Salida consultará con el Presidente del Jurado e informará a los remeros de un nuevo horario de salida, de manera verbal y por escrito (que sea legible a todos los remeros) en un tablero junto al área de competición. En todos los casos, los remeros deben preguntar a cualquier miembro del Jurado sobre cualquier cambio antes de abandonar el área de competición.

43. ARBITRO (Regla 97)

El Arbitro se asegurará de que cada remero compite en la máquina de remo que le ha sido asignada, del desarrollo de la Regata y de la seguridad de los remeros. En particular prestará toda su atención para que ningún remero tenga ventaja o sufra desventajas con relación a sus oponentes o interferencias exteriores.

Cuando el Arbitro está plenamente seguro de que un remero ha sido significativamente perjudicado, el Arbitro se asegurará de que se le restablezca su oportunidad. Impondrá las sanciones adecuadas a los remeros culpables.

Si fuera necesario, el Arbitro podrá parar la Regata, imponer las sanciones necesarias y ordenar que la Regata sea recomenzada desde la salida, bien inmediatamente o más tarde. En este último caso, decidirá sobre el nuevo horario de salida previa consulta con el Presidente del Jurado e informará a los remeros afectados.

El Arbitro podrá también autorizar que continúe la Regata y excluir a los remeros después de que haya terminado. Podrá ordenar el reinicio de la Regata a los remeros que considere. Sin embargo, cuando el Arbitro estime que el impedimento no ha afectado al resultado de la Regata, o considere que el efecto de tal impedimento no es significativo, podrá declinar un nuevo reinicio de la Regata general o de los remeros involucrados.

El ratio de árbitros a cargo de las máquinas de remo será, aproximadamente, de 1:10.

44. JUEZ DE LLEGADA (Regla 98)

El Juez de Llegada determinará la clasificación de los remeros al final de cada Regata. El Jue de Llegada también efectuará las siguientes funciones:

44.1. Comprobar, juntamente con el Arbitro, que la Regata ha sido correcta.

44.2. Será responsable de la clasificación de remeros en orden correcto a su llegada.

44.3. Certificará los resultados.

44.4. Firmará el Registro Oficial de los Resultados.

45. SALUD DE LOS REMEROS (Regla 99)

Cada remero será responsable de su buena salud y forma física. Para los remeros de pruebas Indoor, es responsabilidad de cada uno efectuar una prueba médica preliminar que incluya un cuestionario, un examen físico anual y un electrocardiograma siguiendo las recomendaciones de la IOC. En un Campeonato del Mundo de Remo Indoor los remeros dispondrán para su presentación de una confirmación escrita de que la prueba médica preliminar ha sido realizada por un doctor.

46. REGLAS ANTIDOPPING (Regla 100)

El dopaje está estrictamente prohibido.

La regla contra el dopaje está regulada por el Código Mundial Antidopaje, el cual ha sido formalmente adoptado por el Congreso de FISA e incorporado a sus Reglas. El Consejo de FISA tiene potestad para aclararlo y/o suplementarlo a través de normas complementarias.

En el deporte del remo, aquéllos que infrinjan las reglas antidopping, serán sancionados, pudiendo llegar tal sanción, en casos relevantes, a la prohibición de por vida de competir.

La versión del Código Mundial Antidopaje, sus Leyes complementarias y las Leyes complementarias de FISA, serán de aplicación en el momento de la infracción.



ANEXO IV

NORMAS PARA REGATAS DE REMO DE MAR

Art 122 Categoría

Se reconocerán para las regatas de remo de mar, exclusivamente la categoría de absoluto.

Art 123 Clases de embarcaciones:

Solo C1X
Doble C2X
Cuatro scull con timonel C4X+
Cuatro con timonel C4+

Art 124 Construcción de embarcaciones de remo de mar:

a) Eslora máxima permitida

C1X 6.00 m

C2X 7.50 m
C4X+ 10.70 m
C4+ 10.70 m

b) peso mínimo permitido de la embarcación:

C1X 35kg

C2X 60kg
C4X+ 150kg
C4+ 150kg

c) Ancho mínimo permitido medido en los siguientes dos localizaciones, todas las medidas se realizaran externamente

c)1. anchura total (punto 1)

c)2. anchura en el segundo punto de medida que estará localizado a la altura específica desde el punto más profundo de la embarcación en esa localización.



	<u>Eslora máxima</u>	<u>Peso mínimo</u>
<u>C1x</u>	<u>6.00 m</u>	<u>35 kg</u>
<u>C2x</u>	<u>7.50 m</u>	<u>60 kg</u>

C4+, C4X+10.70 m150 kg

No hay longitud mínima para las embarcaciones de Remo de Mar.

tipo de embarcación	punto de medida		
	ancho total (1)	altura del punto de medida sobre el punto más profundo de la embarcación	ancho en el punto de medida (2)
C1X	<u>0,75 m</u>	<u>0,19 m</u>	<u>0,55 m</u>
C2X	<u>1.0 m</u>	<u>0,23 m</u>	<u>0,70 m</u>
C4+, C4X+	<u>1.3 m</u>	<u>0,30 m</u>	<u>0,90 m</u>

En las embarcaciones de Remo de mar, todos los remeros deben estar sentados en línea sobre el eje de la embarcación y todas las embarcaciones con timonel estarán diseñadas de tal manera que el timonel se siente derecho a la popa de los remeros.

Además de los requerimientos de flotación, las embarcaciones de remo de mar deben construirse con tres compartimentos estancos. Estos compartimentos pueden tener escotillas o tapas herméticas para el acceso a estas áreas.

Las embarcaciones deben ser diseñadas y construidas de tal manera que los cascos se auto achiquen: por auto achique se entenderá que el agua en el barco se eliminara automáticamente con desagües en el casco a través del movimiento de avance del barco, o por el piso de la bañera adecuadamente lanzadas a un espejo de popa abierto.

Art 125 Requisitos para las embarcaciones de Remo de mar y Equipamiento:

Todos los barcos deben cumplir con los requisitos de seguridad establecidos tanto por la federación como por cualquier autoridad nacional, regional y/o local para participar en una regata de remo de mar.

En concreto:

- a) Una embarcación llena de agua con una tripulación de peso promedio igual al peso de diseño indicado en la placa de producción de la embarcación, sentado en la posición de remo debe flotar de modo que la parte superior del asiento este a un máximo de 5cm por debajo de la línea de flotación estática.
- b) Las embarcaciones deben llevar un chaleco salvavidas para cada miembro de la tripulación, el cual debe cumplir con estándares internacionales reconocidos. Los timoneles deben usar chaleco salvavidas en todo momento en el barco.
- c) Los barcos deben tener una argolla de remolque en proa situada a unos 100 mm por encima de la línea de flotación en carga provista de un cabo flotante de 15m. Tanto el anillo de enganche como la línea deben ser lo suficientemente resistentes como para permitir el remolque seguro del barco hundido con todos los miembros de la tripulación a bordo en condiciones de mar y viento fuertes. El extremo suelto de la línea debe estar dentro del alcance de la mano de un remero con el propósito de arrojarlo a un bote de rescate si es necesario.
- d) Cualquier lastre debe fijarse de forma segura a la estructura de la embarcación.
- e) Durante las mangas de remo de mar, por razones de seguridad se permitirá a cada barco llevar equipos de radio o telecomunicaciones según lo permitido o requerido por la federación o por las autoridades marítimas para este tipo de pruebas.
- f) El jurado podrá denegar el permiso para que un barco en particular o equipo embarque o participe en la regata si se cree que la embarcación no es segura.

Art 126 Números de registro de las embarcaciones

Todas las embarcaciones participantes en una regata deben ser registradas antes de ir al agua, ya sea para entrenar o competir, y se les asignará un número de registro. Cada embarcación debe mostrar su número de registro en ambos lados de la proa de la forma que se describe más abajo con el propósito de identificación y seguridad. Cualquier tripulación que no registre su embarcación de acuerdo a estas Regulaciones o no la muestre adecuadamente en todo momento de la regata podrá ser penalizada.

Cada uno de los numero y/o letras individuales que componen la identificación de registro en el barco deberán ser como mínimo de 20 cm de altura y de un color contraste con el fondo.

En las regatas de Remo de mar los números de identificación de registro deberán ser asignados por la federación o en quien ésta delegue.

Art 127 Números de competición para tripulantes

En las mangas en que las tripulaciones estén compartiendo un conjunto de embarcaciones se requerirá a cada equipo que compite mostrar el número asignado a la tripulación que será adicional al número de registro del barco.

Para las mangas que finalizan en la playa que requieran de uno o más miembros de la tripulación salgan del barco y crucen la línea de meta a pie, cada miembro deberá mostrar en su persona y claramente su número de tripulación.

Art 128 Características

El campo de competición para regatas proporcionará, en la medida de lo posible, condiciones de competición justas e iguales para todos los equipos participantes en cada prueba. Esto requerirá de un ancho suficiente ancho en la línea de salida para permitir que todos los equipos de cada prueba salgan al mismo tiempo (salvo en el caso donde se den mangas preliminares, cuyo proceso habrá sido notificado a todos los equipos en el momento de la confirmación de las inscripciones).

Siempre que sea posible, el comité organizador diseñará el campo de tal modo que la competición y las embarcaciones puedan ser vistas por los espectadores de tierra. En el diseño del campo, el comité organizador aprovechará las ventajas de la dirección del viento y de las olas, de las características de la costa y de las playas. Esto puede incluir salidas o llegadas en la playa.

El campo de regatas puede ser recto, rectangular, triangular, punto a punto o cualquier otra forma que pueda adaptarse a la localización.

Por motivos de seguridad el diseño del campo no permitirá embarcaciones moviéndose en sentidos opuestos en la misma línea de agua.

El campo puede ser recorrido más de una vez. En principio no debería haber ningún indicador de giro a menos de un kilómetro (1 km) de la salida si el ángulo de giro requerido en ese indicador es mayor a 45 grados sexagesimales.

Cuando una prueba tenga mangas eliminatorias, el campo de regatas usado para las respectivas eliminatorias puede ser diferente de una eliminatoria a la siguiente, pero debe cubrir la misma distancia y las condiciones de competición de cada campo en el día deben ser similares.

1.- Indicadores del campo

a) Un plano del campo o campos de regatas mostrando la localización de todos los indicadores del campo junto con su descripción y su posición GPS, debe incluirse en la normativa de la Regata y también en las instrucciones entregadas a cada

tripulación a su llegada a la regata. El plano también se mostrará en la Comisión de Control;

b) Por razones de seguridad, donde se usen boyas para marcar los puntos de giro, el comité organizador deberá, donde sea posible, usar marcadores inflables.

c) El comité organizador tomará todas las precauciones necesarias al establecer los marcadores de giro, así como el propio campo de competición para evitar cualquier riesgo de encallar en zonas de aguas poco profundas, incluyendo el balizado específico de dichas zonas y la colocación de boyas de advertencia en los lugares apropiados.

2.- Líneas de salida y llegada

a) Las líneas de salida y de llegada estarán marcadas visualmente por la línea que formen dos marcas en tierra o dos boyas.

b) La orientación de la línea de salida o de la de llegada será, en principio, perpendicular a la ruta a tomar hacia o desde los siguientes o previos puntos de giro respectivamente.

c) Para todas las mangas, excepto aquellas contra reloj, la línea de salida será lo suficientemente ancha para permitir a todos los competidores en la manga alinearse y salir al mismo tiempo.

d) La línea de llegada puede ser en el agua o, si dicha opción es posible, en la playa. Donde se disponga de una llegada en la playa, la llegada será una línea o una bandera roja situada en un punto designado en la playa. Un equipo habrá finalizado la manga cuando uno o más miembros de la tripulación hayan cruzado la línea o tocado la bandera roja según se exija.

Art 129 Distancia de competición

Las regatas de Remo de mar de la federación no tienen una distancia específica de competición y ésta puede variar de regata en regata. La longitud del campo será notificada a todos los participantes en la normativa de la regata. La distancia de competición podrá ser cambiada por el Comité de Regatas en caso de condiciones meteorológicas adversas, consultando con el Director de Regata y el Comité Organizador.

Si bien, la distancia recomendada de competición estará entre 6 y 8 kilómetros y será la misma para hombres y mujeres. Variará dependiendo de factores propios del campo teniendo en cuenta seguridad, condiciones meteorológicas propicias, progresiones hacia la final, posición de los marcadores de campo, visibilidad de los espectadores e instalaciones de salida y/o llegada.

Art 130 Número de las calles

En las regatas de remo de mar se competirá normalmente sin límite en el número de equipos que participen en cada manga. Esto estará sujeto a las dimensiones de la línea de salida, la longitud del campo y todas las consideraciones de seguridad, incluyendo las meteorológicas así como el número de embarcaciones de rescate disponibles. No habrá calles delimitadas.

Donde exista un límite en el ancho de la línea de salida, la federación indicará en la Normativa de la regata del número máximo de embarcaciones que pueden ser acomodadas en la línea de salida a un mismo tiempo y en cada categoría.

Art 131 Seguridad- Principios generales

1.- Director de Regata



El Comité Organizador designará un Director de Regatas que asumirá las funciones de la supervisión de las instalaciones y medios para comprobar que se ajustan a los requerimientos establecidos para la correcta celebración de la Regata. Deberá estar en coordinación directa con el Coordinador de Seguridad.



El director de regatas será el responsable de todas las comunicaciones con las autoridades marítimas locales y se asegurará de que se cumplan todos los requerimientos de seguridad así como normativas marítimas y locales, incluyendo que los servicios de rescate este en su posición de salida de las mangas. El Director de Competición cooperará de forma estrecha con el Presidente del Jurado y participará en cualquier decisión en caso de condiciones meteorológicas adversas. En cualquier caso, donde el Director de Regatas y el Presidente del Jurado no estén de acuerdo en una cuestión relativa a la seguridad, prevalecerá la decisión del Presidente del Jurado.

2.- Reunión de capitanes de tripulación



Antes del inicio de la competición, el comité organizador convocará una reunión en la que deben participar todos los jefes de equipo, los timoneles y capitanes del equipo. En esta reunión, el Director de regata explicará y proporcionará a todos los participantes toda la información razonablemente necesaria para el funcionamiento seguro de la competición (incluidas las normas locales marítimas, movimientos de las mareas, las corrientes, la topografía específica o peligros conocidos y reglas de seguridad). Si se considera necesario, los timoneles y capitanes de equipo, pueden ser invitados a ver el campo de regatas de una lancha a motor del comité organizador.

3.-Obligaciones de los remeros

a) Obligaciones generales

Todos los remeros y timoneles deben:

- Conocer y respetar las normativas marítimas locales además de las normas de competición de la federación.
- Vestir chalecos salvavidas apropiados o disponer de ellos a bordo con acceso fácil y conveniente para su uso personal en cualquier momento mientras se esté en el agua; los timoneles vestirán el chaleco salvavidas en todo momento mientras se esté en el agua.
- Saber qué hacer en el caso de que su embarcación naufrague o vuelque o si su embarcación requiere ser remolcada.

b) Obligaciones del capitán de la tripulación

De acuerdo con el derecho marítimo internacional, todos los buques de navegación marítima deben tener una persona responsable de la seguridad y la navegación. En el Remo de mar, este será uno de los miembros de la tripulación que se designará como "Capitán de la Tripulación". El Capitán de la tripulación designado por cada embarcación será notificado al comité organizador por escrito en el momento del registro de la tripulación y antes de que el barco vaya al agua por primera vez, tanto si es para un entrenamiento, como la para la competición. Esta notificación es responsabilidad del club en cuyo nombre el equipo se haya inscrito y de la tripulación afectada. Cualquier tripulación para la que no se haya notificado el Capitán de tripulación no se le permitirá el acceso al agua.

El capitán de la tripulación será responsable de:

- Antes de cada salida:
 - Asumir la responsabilidad de la evaluación de los riesgos y la capacidad de la tripulación para hacer frente a las condiciones imperantes y las previsiones;
 - Familiarizarse con las condiciones meteorológicas actuales y previstas;
 - Registrar la salida con la Comisión de Control, indicando la fecha y la hora de la salida, la duración estimada de la salida y la ruta que se va a tomar;
 - Comprobar el estado de la embarcación y el equipo de seguridad a bordo.
- Durante la salida:
 - Garantizar que la tripulación respeta todas las normas de navegación y de seguridad;

- o Exigir que todos los miembros de la tripulación lleven sus chalecos salvavidas cuando sea necesario;
 - o Tomar las decisiones necesarias para la seguridad de la tripulación si el tiempo empeora;
 - o Hacer el seguimiento sobre cualquier cambio en la climatología o condiciones del agua que puedan afectar a la seguridad de la tripulación.
- Después de la salida:
 - o Informar a la Comisión de Control del retorno de la tripulación;
 - o Completar el registro para indicar el regreso de la tripulación.

4.- Consideraciones especiales de seguridad en Remo de mar

- Normas generales de circulación
Remar en el mar, fuera de los canales y puertos, requiere una atención especial a las condiciones meteorológicas, mareas, corrientes de agua y el tráfico marítimo en general. Remeros y timoneles deben familiarizarse con las normas de navegación marítima internacionales generales, así como con las condiciones específicas de la zona.
Las medidas de seguridad y las normas locales deben ser aplicadas de forma enérgica por el comité organizador y el Jurado y las tripulaciones deben cumplirlas estrictamente.

- Cuestiones importantes para remo en el mar
Las embarcaciones de remo no deben obstaculizar el paso de:
 - o Barcos que sólo pueda navegar con seguridad en un canal estrecho o en un acceso;
 - o Embarcaciones con propulsión mecánica, en una vía de circulación;
 - o Buques con cargas pesadas.

- Evitar colisiones
Cuando dos botes de remo están en un curso de colisión potencial, ambos barcos deben moverse a estribor para dar paso a la otra embarcación.

Refugios

Los refugios son los puertos y bahías donde los barcos pueden encontrar fácilmente refugio en condiciones meteorológicas adversas y en donde los miembros de la tripulación pueden desembarcar de forma segura. Tales refugios deben darse a conocer por el comité organizador a todas las tripulaciones como parte de la información que se les facilita. Los refugios pueden ser muy dependiente de la marea, el viento y las condiciones del momento. Dependiendo de las condiciones, un área puede ser considerada como un refugio en un momento determinado del

día, y puede ser peligroso e inaccesible en otras ocasiones. Cualquiera que sea la ruta seguida por los remeros, deben estar al tanto de todas las posibilidades de acceso a los refugios, de acuerdo con los límites de navegación de su embarcación.

5.- Vuelco

Las tripulaciones deben practicar regularmente simulacros de vuelco y familiarizarse con todos los pasos para asegurar la seguridad de la tripulación.

Art 132 Sorteo y la determinación de calles

Cuando se requiere un sistema de eliminatorias, el sorteo de la primera ronda se llevará a cabo en la reunión de los capitanes de la tripulación el día antes de la primera eliminatoria, o antes si es adecuado. El sorteo decidirá qué tripulaciones participan en cada eliminatoria. No habrá calles asignadas.

Sin embargo, para una salida en la playa donde la línea de la salida no es perpendicular al primer marcador de giro, las posiciones de partida de las tripulaciones serán asignadas de la siguiente manera:

- 1) Por el Jurado mediante sorteo al azar.
- 2) Donde haya habido una ronda preliminar las posiciones se asignarán en función de la clasificación de equipos en la ronda preliminar con los equipos con mejores posiciones en el extremo más cercano al primer marcador de giro.
- 3) En caso de utilizar cabezas de serie, el seleccionado se colocara solo en la primera eliminatoria en la posición de salida más cercano al primer marcador de giro

Art 133 Condiciones meteorológicas adversas

El Comité de Regatas, previa consulta con el comité organizador, tomará todas las decisiones relativas a cualquier retraso, aplazamiento o cancelación de las mangas, o de los cambios en el trazado, resultado de las condiciones meteorológicas adversas u otros asuntos relacionados con la seguridad de los competidores y oficiales en el agua, todo ello sin perjuicio de las facultades que sobre esto tiene el Presidente del Jurado y el Coordinador de Seguridad.

Esto puede incluir la reducción del número máximo de barcos en las mangas. Si el número de barcos en una manga se reduce en virtud del presente Código, el presidente del jurado podrá utilizar la clasificación en las eliminatorias para formar las mangas o, si no se han realizado pruebas eliminatorias, se podrá usar, en su caso, el ranking de tripulaciones de la federación.

Art 134 En la salida

No existe zona de salida en los eventos de Remo de Mar. Las tripulaciones son responsables de los daños en su propio equipamiento.

Las tripulaciones deben estar en la proximidad de la línea de salida dos minutos antes de la hora designada para la salida.

El Starter puede comenzar la manga sin tener en cuenta a los ausentes.

Art 135 Procedimiento de salida

1.- La salida (flotante)

Cada barco tendrá libertad para situarse en la línea de salida, pero es responsabilidad de cada equipo no interferir con otras embarcaciones. Si tal interferencia ocurre o puede ocurrir, cada equipo debe tomar medidas para evitar que esto suceda, siguiendo las instrucciones del Starter o del Árbitro si las hay.

El Starter podrá estar asistido por otros árbitros. Estos estarán bajo la autoridad del Starter. La posición del Starter será, en principio, a unos 50 a 100 metros detrás de la línea del inicio y deberá ser tal que tenga una visión clara de todos los barcos y las señales de partida. Éstas estarán claramente visibles para todas las tripulaciones en la línea de salida.

Habrará un Juez de Salida que estará colocado exactamente en la línea de salida y será el único responsable de identificar cualquier barco que de una falsa salida. Deberá informar inmediatamente al Starter y árbitros de su decisión en este sentido y las tripulaciones infractoras serán notificadas.

El procedimiento de salida será como sigue:

a) Será responsabilidad de cada equipo para asegurarse de que ninguna parte de su barco está en el lado del recorrido de la línea de salida en el momento se dé la señal de inicio y el Juez del Salida no estará obligado a dar instrucciones a las tripulaciones en este sentido antes de que la señal de salida haya sido dada. Las tripulaciones en el área de salida deben seguir en todo momento las instrucciones del Starter o del árbitro. Todo equipo que no siga dichas instrucciones puede ser penalizado. Después de dar las señales de 3 minutos, 2 minutos y 1 minuto, respectivamente, conforme a lo dispuesto en los párrafos (c), (e) y (f) del presente código, el Starter puede comenzar la competición en el momento dado, sin referencia a la posición de cualquier tripulación.

b) Tres minutos antes de la salida, el Starter deberá, simultáneamente:

- Izar tres bolas una sobre otra (cada bola tendrá una cruz blanca sobre un fondo rojo, serán claramente visibles desde la línea de salida y no serán menores de 50 cm. de diámetro;
- Hacer sonar una bocina en tres pitidos claros y cortos.

c) Todas las embarcaciones deberán permanecer en la proximidad de la línea de salida. Transcurridos los tres minutos la salida puede darse incluso si algunas embarcaciones no han alcanzado la posición de salida.

d) Cada equipo será responsable de estar al tanto del tiempo restante antes de la salida. Es responsabilidad de la tripulación estar cerca de la línea de salida en el momento de inicio de la regata y no causar una falsa salida. No se darán instrucciones a las tripulaciones en materia de alineación a menos que el Juez de Salida considere que demasiados barcos están sobre la línea de salida y que la manga no se puede iniciar de forma segura o justa.

e) Dos minutos antes de la salida, el Starter deberá simultáneamente:

- Bajar una de las tres bolas; y
- Hacer sonar una bocina dos veces, con pitidos claros y cortos.

f) Un minuto antes de la salida, el Starter deberá simultáneamente:

- Bajar la segunda bola; y
- Hacer sonar una bocina una vez, con pitidos claros y cortos.

g) En el momento de la salida, el Starter dará la señal de inicio, para lo cual simultáneamente:

- Dejará caer la bola que queda;
- Hará sonar la bocina en un único y largo pitido.

La bola caerá exactamente tres minutos después del inicio de la secuencia de salida.

La salida oficial de la manga se considera que es el momento en que la bola comienza a caer.



Tiempo	Señales visuales	Señales acústicas	
- 3 minutos		Tres bolas (rojas con aspa blanca) 	Tres pitidos cortos de bocina
- 2 minutos		Dos bolas (rojas con aspa blanca) 	Dos pitidos cortos de bocina
- 1 minuto		Una bola (rojas con aspa blanca) 	1 pitido corto de bocina
SALIDA	Caer ↓ 	Se deja caer la bola que queda (roja con aspa blanca)  LARGO	Un pitido largo de bocina
Salida masiva	 Ondeano	El starter ondea la bandera roja  Repetido	Repetición de pitidos cortos con la bocina

h) Si el Juez de Salida considera que muchos equipos están en el lado de competición de la línea de salida en el momento de la salida o si el Starter encuentra que muchos equipos llegan tarde a la línea de salida por razones fuera de su control, el Starter puede retrasar la salida a su discreción. Alternativamente él puede empezar la manga a su hora y si es apropiado podrá penalizar tal como se prevé en este Reglamento.

2.- La salida (Salida desde la playa)

a) Los barcos deberán estar alineados en la playa cerca de la línea de agua. Si a posición de salida de los barcos ha sido determinada, los barcos se alinearán y saldrán de acuerdo a esas posiciones.

b) "Boat handlers" Habrá dos personas por embarcación. Las personas que agarren los botes serán, en principio, proporcionados por los equipos y son reconocidos como ayuda oficial a los miembros de la tripulación. El papel de las personas que agarran las embarcaciones es apoyar a la tripulación durante la salida y la llegada a la playa. Los "agarradores" de botes de cada tripulación deben usar uniformes que cumplan con las reglas, y en un color diferente al de la tripulación (alternativamente, los "agarradores" de botes pueden usar un chaleco de color). En duras condiciones y a discreción del Presidente del Jurado, se puede aumentar el número de "agarradores" de embarcaciones. Los "agarradores" de embarcaciones no pueden montar en el barco en ninguno de los momentos, pero pueden asistir al equipo en cualquier otro asunto como la fijación del timón, etc. Cuando el bote regresa a la playa, los que "agarradores" podrán "atrapar" el bote para frenar su progreso cuando llega a la playa y un miembro de la tripulación salta de la embarcación para correr hasta la línea de llegada. Los "agarradores" de embarcaciones deberán cumplir con las órdenes del jurado y deberán cumplir en todo momento con las normas de la competición. Los "agarradores" de las embarcaciones apoyarán al equipo agarrando la embarcación en la mejor de las posiciones para que estos puedan embarcar y desembarcar. Los "agarradores" no deberán embarcar en el bote o moverse a ninguna posición, la cual el nivel del agua se encuentre por encima de sus hombros estando de pie en el agua.

c) El Juez ordenará a las tripulaciones que mantengan sus barcos flotando aproximadamente 8 m de distancia del borde del agua. En una salida normal en la playa, todos los miembros de la tripulación deberán estar aguantando la embarcación de pie en el agua junto a sus barcos y sólo pueden empezar a subir a su barco después de que se haya dado la señal de salida.

d) El starter ordenará entonces a las tripulaciones que estén preparada y que lleven sus embarcaciones a la línea. El Juez de Salida será el único que podrá juzgar si las embarcaciones están alineadas.

e) Si se va a realizar una salida a la carrera entonces cada equipo nombrará a un corredor. Estos comenzarán detrás de la línea de salida localizada en la playa y cuando se dé la señal de salida correrá a su embarcación para unirse al resto de miembros del

equipo. El resto del equipo estará sosteniendo su embarcación y se mantendrá junto a ella en el agua y solo podrán empezar a embarcar cuando se haya dado la señal de salida.

A discreción del starter otras personas pueden ayudar a sujetar la embarcación tanto en el solo como en otras embarcaciones.

f) Es responsabilidad de cada equipo asegurarse de que no interfiere con otros barcos. Cuando se produce este tipo de interferencias o se va a producir, cada equipo debe tomar medidas adecuadas para evitar que suceda, pero seguirá las instrucciones del Starter o del árbitro cuando estas sean dadas. Un equipo que cause una interferencia puede ser penalizado por el Juez o por el Árbitro.

3.- Procedimiento de salida (Salida en la playa)



El Starter podrá ser asistido por otros árbitros que estarán bajo su autoridad. La posición del Starter será tal que tendrá una visión clara de la línea de salida (en caso de salidas a la carrera) y de todas las embarcaciones. Las señales de salida serán claramente visibles a todos los competidores. El Starter deberá vestir una chaqueta claramente reconocible.

El Starter informará a los equipos cuando queden cinco, cuatro y tres minutos para la salida.



Habrá un Juez de Salida que estará posicionado de forma que su posición le permita realizar de forma adecuada sus responsabilidades. En caso de una salida a la carrera, el Presidente del Jurado podrá situar dos Jueces de salida para este propósito.

El Juez de Salida será responsable de identificar y nominar a cualquier corredor que cruce la línea de salida antes de que se dé la señal de salida (en caso de una salida a la carrera) y a cualquier tripulación cuyos miembros empiecen a embarcar antes de la señal de salida.

El procedimiento de salida para las salidas desde la playa será como sigue:



a) Las tripulaciones deben estar en sus posiciones de salida (en el caso de salidas a la carrera, los corredores deberán estar en la línea de salida) y bajo el control del Starter dos minutos antes de la hora de salida de su manga.

b) El Starter puede penalizar a una tripulación que llegue tarde a la salida o puede comenzar la manga sin esperar a aquellos que estén ausentes.

c) Cuando falten dos minutos para la salida el Starter dirá "¡Dos minutos!"

d) En el momento de la salida, el Starter dará la señal de comienzo estando de pie y claramente visible, elevando y dejando caer en un movimiento descendiente la bandera de salida, haciendo sonar de forma simultánea una bocina con un único sonido largo.

La salida oficial de la carrera será el momento en que la bandera comience a caer.

4.- Retrasos en la Salida

Cuando la salida de cualquier categoría específica de embarcación se retrase por cualquier motivo, el Starter informará a esa categoría o categorías de barco de la demora. Cuando toda la manga se vea retrasada, el Starter bajará todas las señales y comenzará el proceso de cuenta atrás de nuevo desde los 3 minutos después de anunciarlo a las tripulaciones que están esperando.

Art 136 Salida falsa

1.- Salida flotante - Una tripulación comete una salida falsa cuando cualquier parte de su tripulación, embarcación o equipamiento está en el lado de competición de la línea de salida en el momento en que se da la salida.

2.- Salida desde la playa - Una tripulación comete una salida falsa si, en el caso de una salida en carrera, el corredor nominado por el equipo cruza la línea de salida antes de que se dé la señal de salida y en todos los casos en que un miembro de la tripulación comience a embarcar antes de que se dé la señal de salida.

El Juez de Salida será el único juez que podrá dar una salida falsa.

3.- Consecuencias de una Salida Falsa

- Salida falsa individual
 - o Salida flotante - A la tripulación que cometa una salida falsa se le permitirá continuar con la manga pero se le penalizará con 2 minutos y será inmediatamente informada de la sanción por el Árbitro.
 - o Salida en la playa - Cuando se produzca una salida falsa, ya sea por un corredor o por un miembro de la tripulación, el Juez de Salida parará la manga y notificará a la tripulación de que ha cometido una salida en falso e informará al Starter en consecuencia. En el reinicio de la carrera, el Starter penalizará a la tripulación con 10 segundos y para este propósito esa tripulación deberá esperar 10 segundos después de que se dé la señal de inicio antes de hacer cualquier movimiento para empezar a hacer su carrera. El Starter indicará mediante voz y bandera que los 10 segundos han transcurrido y la tripulación puede comenzar

Una tripulación que cause dos salidas falsas en la misma manga en una salida en playa podrá ser excluida por el Starter.

- Salida falsa múltiple

Si en una manga el juez de salida indica que un número de barcos han cometido una salida falsa, el Starter puede decidir parar la manga y dar la salida de nuevo o puede permitir que la manga continúe y penalizar a todas las embarcaciones afectadas. Si decide parar la manga, el Starter lo hará izando una bandera roja y haciendo sonar la bocina de forma repetida con sonidos cortos. Si se ha dado una salida falsa masiva causad por las condiciones meteorológicas u otras influencia externas, pero el Juez de Salida considera que la salida ha sido justa, el puede avisar al Starter para permitir que continúe la manga con o sin penalizaciones a las tripulaciones individuales.

Art 137 Responsabilidad de los remeros

Todas las tripulaciones competirán de acuerdo a las normas. Si una tripulación no cumple con las normas, incluyendo si impide o interfiere con otra embarcación o gana cualquier ventaja de este modo, podrá ser penalizado.

Una tripulación, que por cualquier razón no completa la totalidad del recorrido tal y como ha sido designado por el Comité Organizador, incluyendo no haber girado en alguna de las indicaciones de giro, es responsable de declarar esto al Juez de Llegada o a otro Árbitro o al CO al final de la manga. El resultado de esta tripulación será DNF (Do not finish/ no ha terminado).

Art 138 Interferencia

Una tripulación interfiere a otra tripulación si cambia su dirección con el fin de evitar que otra tripulación pase, si no da paso cuando se requiera según esta regla, o causa una colisión con otra tripulación por no haberle dado paso cuando se requiera según estas reglas.

1.- Reglas para dar paso

Cuando tres o más botes están en la misma línea y un timonel considera de forma razonable que no hay suficiente espacio entre su embarcación y las otras, podrá llamar por su número de embarcación a una de las tripulaciones y decir "¡¡Embarcación número XX!! – ¡¡Atención!!" – "¡¡Dame Paso!!" y la embarcación llamada debe cambiar su rumbo lo suficiente para dejar paso a la tripulación afectada o podría ser penalizada por el árbitro.

Ningún barco o barcos pueden, de forma deliberada o no, causar interferencia a otro barco que esté en un rumbo hacia un marcador de inflexión u otro indicado del campo.

Si dos o más equipos cooperan para causar desventaja a otro equipo o equipos o para ayudar a otro equipo o equipos, todos los

equipos del club (s) o federación nacional (s) que participan en dicha acción cooperativa pueden ser descalificados.

2.- Colisiones

En caso de colisiones (de barcos o remos), y si uno de los equipos protesta, el árbitro decidirá quién tiene la culpa y podrá imponer una sanción al barco responsable de la colisión.

3.- Adelantamientos

Es responsabilidad de la tripulación que está adelantando a otro equipo evitar interferir con la tripulación que está siendo adelantada; un equipo que está siendo superado no debe obstaculizar la dirección de la tripulación que le está adelantando.

Si un equipo que está siendo superado obstaculiza o interfiere con la tripulación que está adelantado por cambiar su dirección o de cualquier otra forma, el árbitro puede penalizar al equipo que causa obstrucción o interferencia u obstáculo sancionándola con 60 segundos, o puede excluir la tripulación o tomar otras medidas apropiadas en las normas.

4.- Virar en una marca de inflexión

En las marcas de giro, las tripulaciones deben evitar interferir con otros equipos y observar las reglas de adelantamiento.

Las tripulaciones son responsables de su propio rumbo y deben seguir la dirección dada por los árbitros incluidos los árbitros de viradas.

A fin de que el equipo figure en el ranking final de la prueba, debe virar en todas las marcas de giro y debe completar la totalidad del recorrido tal y como lo haya designado el Comité Organizador.

Art 139 Finalización de la manga

Una tripulación ha finalizado su manga cuando la proa de su embarcación ha cruzado la línea de llegada entre dos boyas. Todos los miembros de la tripulación deben comenzar y finalizar la manga.

Si la llegada es en la playa, una tripulación habrá terminado la manga cuando uno o más miembros de la tripulación hayan cruzado la línea o tocado la bandera de la playa según se requiera. Para mangas con final en la playa todos los miembros de la tripulación deben comenzar y terminar en la playa.

Una tripulación que contra venga estos requerimientos no tendrá ranking en la manga y se mostrará en los resultados como DNF (Do not finish/ no ha terminado).

Art 140 Empates

Cuando el orden de llegada entre dos o más equipos es tan cercano de forma que no se puede determinar la diferencia, entonces el

resultado se declarará como empate entre las tripulaciones involucradas. Si hay un empate se seguirán los siguientes procedimientos:

1.- En las rondas preliminares, si se produce un empate entre tripulaciones y solo una de ellas progresaría a la siguiente ronda entonces, con la condición, de que haya suficientes botes disponibles para este propósito, todas las tripulaciones involucradas en el empate progresarían a la siguiente ronda. Si no hay botes suficientes disponibles entonces el Presidente del Jurado y el Director de Regata, en presencia de los capitanes de los equipos afectados, realizaría un sorteo entre dichas tripulaciones para determinar cuáles de esas tripulaciones progresarían, hasta cubrir el número de botes disponibles.

2.- En una final, si se produce un empate, entonces se les dará el mismo ranking y la siguiente plaza quedará vacante. Si el empate se produce en una plaza que da derecho a medalla entonces el Comité Organizador deberá proporcionar medallas adicionales.



Art 141 Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado asignará tareas a cada miembro del Jurado y supervisará sus actividades. Presidirá las reuniones y asegurará la coordinación adecuada con el CO, el Director de Regatas y el Coordinador de Seguridad.



Art 142 Composición del Jurado

En principio el Jurado estará formado por:

- Presidente del Jurado,
- Starter.
- Juez de salida.
- Árbitro de regata
- Árbitros de viradas
- Jueces de llegada, uno de los cuales será el Juez Responsable.
- Miembros de la Comisión de control, uno de los cuales será el responsable.



En las mangas en las que hay un gran número de tripulaciones, puede haber dos árbitros. Uno de ellos será el responsable. El segundo árbitro debería centrarse en monitorizar la progresión de las tripulaciones en el campo de regata y apuntar en tiempo real las sanciones dadas por el Arbitro o Arbitro de viradas. El segundo árbitro puede otorgar penalizaciones a las tripulaciones que no completen la todo el recorrido.

Art 143 Sanciones

El Jurado impondrá las sanciones apropiadas en caso de incumplimiento de estas normas. Las sanciones disponibles para el Jurado son:

- Reprimenda
- Sanción de tiempo
- Tarjeta amarilla (aplicable a la siguiente ronda en que compita el equipo, la tripulación con dos tarjetas amarillas en la misma manga tendrá una tarjeta roja y será excluida del evento).
- Tarjeta roja o exclusión (de todas las rondas de la prueba en cuestión).
- Descalificación (de todas las pruebas de la regata)



El árbitro puede ordenar que una tripulación que ha sido perjudicada por una interferencia progrese a la siguiente manga, si considera que estos hubieran progresado por si solos de no ser por la interferencia.

Art 144 Objeciones



Una tripulación que afirma que su manga no ha sido correcta puede presentar una objeción al árbitro inmediatamente después de cruzar la línea de llegada y antes de abandonar la zona de llegada levantando un miembro de la tripulación la mano.

Art 145 Protestas



Un equipo o equipos cuya objeción ha sido rechazada o que se hayan visto afectados por la aceptación de una objeción, o una tripulación que ha sido descalificados o excluidos o denominado DNS o DNF, así como la publicación de los resultados, pueden presentar una protesta por escrito al Presidente del jurado, no más tarde de una hora después de que el juez de árbitro haya tomado su decisión sobre la objeción, o en el caso de que los resultados hayan sido publicados. Deberá ir acompañado de un depósito de 100 EUR o equivalente, cuyo importe se reembolsará si se acepta la protesta o una apelación posterior.

El comité de jurado decidirá si la protesta es justificada. Tomará su decisión antes de la siguiente ronda de mangas del evento y en todo caso, no más tarde de dos horas posterior a la última manga del día.

En caso de que la protesta sea entorno a una regata final en la que ha habido una objeción, la ceremonia de medallas de ese evento se pospondrá. Si la decisión del comité de jurado cambia el resultado final del evento, entonces los resultados oficiales deberán cambiar en consonancia y cuando las medallas asignadas son afectadas, la asignación de estas cambiara acorde con el cambio de resultado.

Art 146 El resultado de la protesta

El Comité del Jurado decidirá sobre la protesta y sobre las medidas resultantes de su decisión incluyendo:

- Reprimenda.
- Sanción de tiempo
- Tarjeta amarilla (aplicable a la siguiente ronda en que compita la tripulación).
- Relegación donde esto sea aplicable según estas normas.
- Tarjeta roja o exclusión (de todas las mandas del evento en cuestión).
- Descalificación (de todos los eventos de la regata).

Después de aplicar la sanción adecuada, si la hay, el Comité del Jurado podrá tomar también cualquier otra medida disponible para restaurar las posibilidades de la tripulación que ha sufrido una desventaja, incluyendo, cuando sea apropiado, y cuando haya rondas preliminares permitir a la tripulación que pase a la siguiente ronda si la Comisión del Jurado considera que el equipo hubiese pasado de ronda por sus propios medios si no hubiese sido interferido.

Art 147 Apelaciones

El comité ejecutivo debe designar sus representantes, los cuales formaran el comité de apelación.

Una apelación en contra de una decisión del Comité de jurado solo podrá ser realizada por una tripulación la cual ha presentado una objeción y esta ha sido rechazada por el Comité de tirado o cuando la protesta por la publicación de los resultados ha sido rechazada por el Comité de jurado. La apelación debe ser presentada por escrito al comité de apelación el mismo día en que se sucede la decisión apelada. Se dará una decisión antes de la siguiente ronda del evento.

Si la decisión del Comité de apelación cambia el resultado final de un evento oficial, los resultados deberán ser cambiados acordemente, y cuando esto afecta al reparto de las medallas, las medallas se volverán a asignar de acuerdo con la decisión tomada.

La decisión del Comité de apelación es final.

Art 148 Comisión de Control

Además de sus otras funciones, la Comisión de Control en las pruebas de Remo de Mar comprobará la correcta visualización de los números de registro del barco, y que los números necesarios para ser usados por los miembros de la tripulación se muestran correctamente y que registren los detalles requeridos.

Art 149 El Starter y el Juez de Salida

El Starter y el Juez de Salida asegurarán que se sigue el procedimiento de salida correcto.

No habrá alineador. Excepto para las salidas desde la playa, el Juez de Salida no estará obligado a dar instrucciones a ninguna tripulación relativas a su alineación en la salida. Los equipos son los únicos responsables de no estar dentro del lado de competición del campo de regatas en el momento en que se dé la señal de salida.

Art 150 El árbitro

El Presidente del Jurado, decidirá el número de árbitros necesario para supervisar cada manga. Cuando haya más de un árbitro, los árbitros tendrán la misma consideración en sus áreas de responsabilidad.

El árbitro debe garantizar el buen desarrollo de la prueba y la seguridad de los remeros. En particular, se deberá observar si algún equipo obtiene una ventaja o sufre alguna desventaja con respecto a sus adversarios o por factores externos y deberá imponer sanciones adecuadas a las tripulaciones causantes. El Árbitro no dará indicaciones de dirección a las tripulaciones. Sin embargo, se esforzará por garantizar que no se produzcan accidentes.

Todos los barcos de árbitros activos deberán llevar una bandera de identificación o un marcador para distinguirlos desde otra embarcación.

Si es necesario, el Árbitro podrá imponer sanciones durante la manga.

También puede parar la manga, imponer las sanciones necesarias y ordenar el reinicio de la manga ya sea desde el principio o desde algún otro punto (en cuyo caso se podrá ordenar a la tripulaciones que reinicien en las posiciones que tenían en el momento de la carrera se detuvo) ya sea inmediatamente o más tarde. En este último caso, se tomará una decisión sobre la nueva hora de salida en consulta con el Presidente del Jurado y se informará a las tripulaciones afectadas.

Cuando el Árbitro tenga serias dudas sobre si el impedimento afecta el resultado de la manga, o considera que el efecto del impedimento no fue significativo, puede declinar realizar cualquier

acción o puede tomar las medidas que estime conveniente en esas circunstancias.

El Árbitro también puede permitir que continúe la manga e imponer sanciones después de que la manga haya terminado. Sin embargo, en principio, si un equipo va a recibir una penalización de tiempo el Juez debe hacer todo lo posible para informar a la tripulación en el momento de la sanción diciendo "(Número barco)" - "(motivo de penalización)" - "Sanción de Tiempo! (60 segundos)". El Árbitro, al mismo tiempo mostrar a la tripulación de un tablero blanco que muestra el texto "Sanción 60"

Art 151 Los jueces de Llegada

Los Jueces de Llegada determinarán el orden en el cual las proas de las embarcaciones cruzan la línea de llegada.

En caso de llegadas en la playa determinarán el orden en el cual el remero o remeros designados cruzan la línea de llegada o tocan la bandera según se requiera.

Se asegurarán de que la manga se ha realizado en orden y serán los responsables de la validación de los resultados.



REGLAMENTO DE REGATAS DE YOLAS DE MAR Y CANOES

Art 1 Las Yolas de Mar, son embarcaciones para la práctica del remo en Banco Móvil, con paramar o sin él, de construcción de tabladillos de dimensiones y peso determinado, según se indica en el artículo 2.

Art 2 Características de las Yolas de Mar:

	CANOE	CANOE	YOLA	YOLA
	1 rem.	Completo	2 rem. +	4 rem. +
a) Eslora máxima	7,00	8,00	8,50	10,50
b) Puntal mínimo o hueco en el centro de la embarcación	0,18	0,20	0,35	0,38
c) Manga total mínimo	0,70	0,70	1,00	1,05
d) Peso mínimo	25	50	60	90

Las embarcaciones que no den el peso reglamentario, serán lastradas hasta llegar al peso exigido.

En la construcción de los Canoes y Yolas de Mar, se empleará material de cualquier clase.

Art 3 La eslora se medirá desde el extremo de la roda al codaste o estampa de popa, (ya que las Yolas pueden tener codaste estampa en popa).

El puntal, se medirá desde el nivel de los bordes de las bandas, hasta el arranque del primer tabladillo interior junto a la quilla en el centro de la Yola o Canoe verticalmente, es decir, pasando una regla

apoyada en los bordes de la banda de babor y estribor.

Art 4 CAMPOS DE REGATAS.

Las regatas de embarcaciones de Canoas y Yolas de Mar, podrán disputarse indistintamente en mar abierto, ría, lagos o embalses, etc.

Para que sea homologado como campo de regatas para celebrar el Campeonato de Euskadi, será obligatorio alinear al menos cuatro embarcaciones en una tanda.

En los demás campos de regatas, indistintamente se podrán alinear 3 ó 2 embarcaciones en línea, según permita el citado campo.

Para los Campeonatos de Euskadi, su trazado será siempre un rectángulo. Deberá existir un plano oficial, determinando todos los detalles técnicos del mismo, incluyendo las referencias de comprobación, las cuales serán perfectamente visibles a efectos de fácil reconocimiento.

Para el resto de los campos de regatas, se adecuará a lo que nos permitan los mismos, siempre conociendo con anticipación el plano donde se celebre la regata, incluyendo las referencias de comprobación, etc.

El campo de regatas deber estar totalmente montado una hora antes de la prevista para el comienzo de la regata.

También podrán celebrarse regatas en línea y/o contra reloj.

Art 5 NUMERO DE LARGOS Y DE CIABOGAS

Número de largos y ciabogas en las categorías de Juveniles y Seniors:



	Oficial máximo	Máximo tolerado para no oficial
Canocs	4 largos y 3 ciabogas	8 largos y 7 ciabogas
Yolas 2+	4 largos y 3 ciabogas	8 largos y 7 ciabogas
Yolas 4+	4 largos y 3 ciabogas	8 largos y 7 ciabogas

Número de largos y ciabogas en la categoría Infantiles:

	Oficial máximo	Máximo tolerado para no oficial
Canoes	2 largos y 1 ciabogas	4 largos y 3 ciabogas
Yolas 2+	2 largos y 1 ciabogas	4 largos y 3 ciabogas
Yolas 4+	2 largos y 1 ciabogas	4 largos y 3 ciabogas

Número de largos y ciabogas en la categoría Cadetes:

	Oficial máximo	Máximo tolerado para no oficial
Canoes	3 largos y 2 ciabogas	6 largos y 5 ciabogas
Yolas 2+	3 largos y 2 ciabogas	6 largos y 5 ciabogas
Yolas 4+	3 largos y 2 ciabogas	6 largos y 5 ciabogas

Art 6

DISTANCIAS A RECORRER Y SEÑALIZACIONES

Las distancias señaladas como oficiales serán las reglamentarias y obligatorias para campeonatos, regatas que formen parte del calendario de la F.V.R. y pruebas que den acceso a las mismas. Cuando las condiciones del campo no permitan la distancia oficial, pero superen la mínima tolerada, podrán ser autorizadas para otro tipo de regatas.

Oficial	Juvenil	Senior	Mínimo tolerado	Cadete	Mínimo oficial tolerado	Infantil	Mínimo oficial tolerado
	2.000	1.800	1.500	1.300	1.000	800	

Los colores de las banderas y orden de balizas serán:

Calle número 1 - BLANCA

Calle número 2 = ROJA

Calle número 3 = VERDE

Calle número 4 = AMARIL
LA

Calle número 5 = NEGRA

Calle número 6 = ROSA

Calle número 7 = AZUL

Calle número 8 = MARRO
N

La línea de salida, virada y llegada, estarán según el plano de balizaje n° 1 ó 2, perfectamente referenciadas mediante un sistema de doble indicación. Existirá una línea teórica que coincidirá con el punto de mira del alineador y Juez de Llegada y una indicación o señal visible en la zona opuesta.

PRESIDENTE



SECRETARIO



EBAZPENA, 2019ko apirilaren 1ekoa, Eusko Jaurlaritzako Jarduera Fisikoaren eta Kirolaren zuzendaria, **ARRAUNKETAKO EUSKAL FEDERAKUNTZAREN** Lizentzien Araudiaren eta Estropaden Arauaren aldaketak onartu eta EAeko Kirol Erakundeen Erregistroan inskribatzen dituena.

ARRAUNKETAKO EUSKAL FEDERAKUNTZA EAeko Kirol Elkartearen eta Federazioen Erregistroan inskribatu zen 1985eko maiatzaren 6an, 13 zenbakiarekin. Federazioaren Lizentzien Araudiaren eta Estropaden Arauaren aldaketak aurkeztu dira orain.

ARRAUNKETAKO EUSKAL FEDERAKUNTZAK 2018ko abenduaren 18an egindako Ezohiko Batzar Orokorrean goian aipatutako araudiak moldatzeko erabakia hartu zuen eta onarpen hori agiri bidez frogatu da.

Federazioako Lizentzien Araudiaren eta Estropada Arauaren aldaketak bat datoz artzailaren 31ko 16/2006 Dekretuan eta Euskadiko Kirolaren ekainaren 11ko 14/1998 Legean xedatutakoarekin.

Ondorioz, nire eskumenak erabiliz.

EBATZI DUT

Lehenengoa.- **ARRAUNKETAKO EUSKAL FEDERAKUNTZAREN** Lizentzien Araudia eta Estropada Araua onartu eta EAeko Kirol Erakundearen Erregistroan inskribatzea.

Bigarrena.- Legez ezarritako epean jakinarazteko agindua ematea.

Hirugarrena.- Ebazpen honek administrazio bidea ez du amaitzen eta, bere aurka, pertsona interesdunek gora jotzeko errekurtsoa aurkez dakioko Eusko Jaurlaritzako Kultura eta Hizkuntza Politika sailburuari hilabeteko epean, ebazpena jakinarazten den hurrengo egunetik aurrera.

RESOLUCIÓN de 1 de abril de 2019, del Director de Actividad Física y Deporte del Gobierno Vasco por la que se aprueba e inscribe en el Registro de Entidades Deportivas del País Vasco la modificación del Reglamento de Licencias y del Código de Regatas de la **FEDERACIÓN VASCA DE REMO**.

A la vista de la redacción de la modificación del Reglamento de Licencias y del Código de Regatas de la **FEDERACIÓN VASCA DE REMO** inscrita en el Registro de Entidades Deportivas del País Vasco el 6 de mayo de 1985 con el número 13.

Resultando que la Asamblea General Extraordinaria de la **FEDERACIÓN VASCA DE REMO**, celebrada el 18 de diciembre de 2018, aprobó la modificación de los reglamentos arriba mencionados, y que tal aprobación se ha acreditado documentalmente.

Se considera que la modificación del Reglamento de Licencias y del Código de Regatas de la Federación es conforme con los preceptos del Decreto 16/2006, de 31 de enero y de la Ley 14/1998, de 11 de junio, del Deporte de Euskadi.

En su virtud, en ejercicio de las facultades que me competen.

RESUELVO

Primero.- Aprobar e inscribir en el Registro de Entidades Deportivas del País Vasco el Reglamento de Licencias y el Código de Regatas de la **FEDERACIÓN VASCA DE REMO**.

Segundo.- Notifíquese en el plazo legal establecido.

Tercero.- Contra la presente Resolución, que no agota la vía administrativa, las personas interesadas podrán interponer Recurso de Alzada ante el Consejero de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de su notificación.

Jon Redondo Lertxundi
JARDUERA FISIKOAREN ETA KIROLAREN ZUZENDARIA

