



CÓDIGO REGATAS de la FER

Aprobado por la Comisión Delegada

Diciembre 2015



INDICE

INDICE

Índice	Pág.	3
OBJETIVOS E INTRODUCCIÓN		
Objetivo	Pág.	11
Introducción	Pág.	11
CAPÍTULO I DEFINICIONES y ÁMBITO DE APLICACIÓN		
1.1. Ámbito de Aplicación	Pág.	13
1.2. Definiciones de base	Pág.	13
1.2.1. Remo	Pág.	13
1.2.2. Remero	Pág.	13
1.2.3. Tripulación	Pág.	13
1.2.4. Regata	Pág.	13
1.2.5. Prueba	Pág.	13
1.2.6. Manga	Pág.	13
1.2.7. Regata Nacional	Pág.	13
1.2.8. Regata Internacional	Pág.	13
1.2.9. Clubes Deportivos	Pág.	13
1.2.10. Delegado	Pág.	13
1.2.11. Deportista	Pág.	14
1.2.12. Juez-Árbitro	Pág.	14
1.2.13. Técnico/Entrenador	Pág.	14
1.2.14. Competiciones Oficiales de la FER	Pág.	14
1.2.14.1. Nacionales	Pág.	14
1.2.14.2. Internacionales	Pág.	14
1.2.15. Comité de Regatas	Pág.	14
1.2.15.1. Composición	Pág.	14
1.2.15.2. Duración	Pág.	15
1.2.15.3. Competencias	Pág.	15
1.2.16. Director de Regatas	Pág.	15
CAPÍTULO II PARTICIPACIÓN en COMPETICIONES		
2.1. Participación en Competiciones Nacionales	Pág.	17
2.2. Participación en Competiciones Internacionales	Pág.	17
CAPÍTULO III REMEROS y TIMONELES		
3.1. Licencias	Pág.	19
3.2. Categorías de los remeros	Pág.	19
3.3. Timoneles	Pág.	19
3.3.1. Género	Pág.	19
3.3.2. Edad	Pág.	20

3.3.3.	Remo adaptado	Pág.	20
--------	---------------	------	----

CAPÍTULO IV CLASES y CARACTERÍSTICAS de las EMBARCACIONES

4.1.	Clases de Embarcaciones	Pág.	22
4.2.	Embarcaciones. Construcción	Pág.	22
4.3.	Peso y Pesaje	Pág.	23
4.3.1.	Tabla de pesos	Pág.	23
4.3.2.	Accesorios	Pág.	23
4.3.3.	Báscula	Pág.	24
4.3.4.	Comprobación previa	Pág.	24
4.3.5.	Responsabilidad	Pág.	24
4.3.6.	Procedimiento de pesaje	Pág.	24
4.3.7.	Incumplimiento	Pág.	24

CAPÍTULO V COMPETICIONES OFICIALES

5.1.	Principios Rectores y Competencias de la FER	Pág.	26
5.2.	Concesión de Regatas incluidas en el Calendario Oficial de la FER.	Pág.	26
5.3.	El Comité Organizador	Pág.	26
5.4.	Funciones y Obligaciones	Pág.	26
5.4.1.	Funciones	Pág.	26
5.4.2.	Obligaciones	Pág.	27
5.5.	Seguridad	Pág.	27
5.5.1.	Coordinador de Seguridad	Pág.	27
5.5.2.	Seguridad de los remeros	Pág.	28
5.5.2.1.	Seguridad de los remeros	Pág.	28
5.5.2.2.	Exámen médico	Pág.	28
5.5.2.3.	Remo adaptado. Sujeción de los deportistas	Pág.	28
5.5.2.4.	Remeros con discapacidad visual. Antifaces	Pág.	29
5.6.	Responsabilidad Civil	Pág.	29
5.7.	Medallas, Premios y Contratos de Patrocinio	Pág.	29
5.7.1.	Medallas	Pág.	29
5.7.2.	Premios y contratos de Patrocinio	Pág.	29
5.8.	Uniformidad	Pág.	29
5.8.1.	Indumentaria	Pág.	29
5.8.2.	Reglas adicionales	Pág.	29
5.8.3.	Remo adaptado	Pág.	29
5.9.	Reglas de Publicidad	Pág.	29
5.9.1.	Derechos publicitarios. Publicidad prohibida	Pág.	29
5.9.2.	Publicidad permitida. Equipos participantes	Pág.	30

5.10.	Inscripciones, retiradas y cambios en los equipos	Pág.	30
5.10.1.	Inscripciones	Pág.	30
5.10.2.	Restricciones	Pág.	30
5.10.3.	Doblajes	Pág.	30
5.10.4.	Publicación de inscripciones	Pág.	31
5.10.5.	Declaraciones Falsas	Pág.	31
5.10.6.	Reclamación a las inscripciones	Pág.	31
5.10.7.	Retirada de equipos inscritos	Pág.	31
5.10.8.	Competiciones oficiales de la FER	Pág.	31
5.10.8.1.	Antes de iniciarse la competición	Pág.	31
5.10.8.2.	Tras la confirmación oficial de inscripciones	Pág.	32
5.10.9.	Después de iniciada la competición	Pág.	32
5.11.	Sorteo y Sistema de Progresión	Pág.	32
5.11.1.	Sistema de progresión	Pág.	32
5.11.2.	El Sorteo	Pág.	32
5.11.3.	Retiradas y descalificaciones después del Sorteo	Pág.	32
5.12.	Identificación de remeros, tripulaciones y embarcaciones	Pág.	33
5.13.	Pesos Mínimos y Pesaje de Timoneles	Pág.	33
5.13.1.	Pesos mínimos	Pág.	33
5.13.2.	Pesaje de timoneles	Pág.	33
5.13.3.	Procedimiento	Pág.	33
5.14.	Pesos Ligeros	Pág.	33
5.14.1.	Pesos permitidos	Pág.	33
5.14.2.		Pág.	33
5.15.	Campos de Regatas	Pág.	34
5.16.	Normas de Circulación	Pág.	34
5.16.1.	Otras embarcaciones en el agua	Pág.	34
5.16.2.	Daños al equipamiento	Pág.	34
5.17.	Equidad	Pág.	34
5.17.1.	Innovaciones en el equipamiento	Pág.	35
5.17.2.	Condiciones meteorológicas	Pág.	35
5.18.	Desarrollo de las Regatas	Pág.	36
SECCIÓN 1	La Salida	Pág.	36
5.18.1.1.	Área de Salida	Pág.	36
5.18.1.2.	Procedimiento de Salida	Pág.	36
5.18.1.3.	Salida Falsa	Pág.	37
5.18.1.4.	Objeciones en la salida	Pág.	38

SECCIÓN 2	<i>Durante la Regata</i>	Pág.	38
5.18.2.1.	Responsabilidad de los remeros	Pág.	38
5.18.2.2.	Interferencias y sus consecuencias	Pág.	38
5.18.2.3.	Instrucciones durante la regata	Pág.	39
SECCIÓN 3	<i>La Meta</i>	Pág.	39
5.18.3.1.	Llegada de una manga	Pág.	39
5.18.3.2.	Manga Correcta	Pág.	39
5.18.3.3.	Manga Incorrecta	Pág.	39
5.18.3.4.	Pruebas de 4+LTA	Pág.	39
SECCIÓN 4	<i>Objeciones</i>	Pág.	39
5.18.4.1.	Objeciones	Pág.	39
SECCIÓN 5	<i>Empates</i>	Pág.	39
5.18.5.1.	Empates	Pág.	40
5.19.	Reclamaciones, recursos y apelaciones	Pág.	40
5.19.1.	Reclamaciones	Pág.	40
5.19.2.	Consecuencia de las reclamaciones	Pág.	40
5.19.3.	Apelaciones	Pág.	40
5.19.4.	Recursos	Pág.	40
CAPÍTULO VI	CAMPOS de REGATAS en REMO OLÍMPICO		
6.1.	Características	Pág.	42
6.1.1.	Características	Pág.	42
6.1.2.	Planos	Pág.	42
6.1.3.	Homologación	Pág.	42
6.2.	Longitud	Pág.	42
6.2.1.	Recorridos Standars	Pág.	42
6.2.2.	Recorridos no standars	Pág.	42
6.3.	Número de calles	Pág.	43
CAPÍTULO VII	REGATAS de BANCO FIJO del CANTÁBRICO en BATELES, TRAINERILLAS y TRAINERAS		
7.1.	Objeto	Pág.	44
7.2.	Campeonatos Nacionales	Pág.	44
7.3.	Regatas con resultados homologados	Pág.	44
7.4.	Organización	Pág.	44
7.5.	Invitación a Regatas	Pág.	45
7.6.	Trofeos y Subvenciones	Pág.	45
7.7.	Normativa General para Regatas	Pág.	45
7.8.	Campos de Regatas	Pág.	45

7.9.	Distancias a recorrer y Señalización	Pág.	45
7.10.	Características de embarcaciones y remos	Pág.	48
7.11.	Remeros y Patronos	Pág.	50
7.12.	Cambios en tripulaciones	Pág.	50
7.13.	Jurado	Pág.	51
7.14.	Salida, Recorrido, Llegada y Desempates	Pág.	51
7.15.	Seguridad de los remeros	Pág.	51
7.16.	Recinto acotado para el Jurado	Pág.	51
7.17.	Objeciones, Reclamaciones, Recursos y Apelaciones	Pág.	51

CAPÍTULO VIII **REGATAS de BANCO FIJO del MEDITERRÁNEO en LLAÜT MEDITERRÁNEO**

8.1.	Objeto	Pág.	53
8.2.	Clases de Regatas	Pág.	53
8.3.	Campos de Regatas	Pág.	53
8.4.	Categorías y timoneles	Pág.	53
8.5.	Distancias a recorrer	Pág.	53
8.6.	Distancia entre balizas	Pág.	53
8.7.	La Ciaboga	Pág.	54
8.8.	Tripulaciones	Pág.	54
8.9.	El Jurado en Regata	Pág.	54
8.10.	Mangas Eliminatorias	Pág.	54
8.11.	Modificaciones en los equipos	Pág.	54
8.12.	Licencias	Pág.	54
8.13.	Inscripciones	Pág.	55
8.14.	Reclamaciones y Protestas	Pág.	55
8.15.	Comportamiento de las Tripulaciones	Pág.	55
8.16.	Limitación de participación	Pág.	55
8.17.	Características del Llaüt Mediterráneo	Pág.	55
8.18.	Sistema de Medición	Pág.	60
8.18.1	Mangas y puntales	Pág.	60
8.18.2.	Herramientas de medición	Pág.	61

CAPÍTULO IX **REGATAS en YOLAS**

9.1.	Definición	Pág.	65
9.2.	Características	Pág.	65
9.3.	Construcción, Homologación y Verificaciones	Pág.	65
9.4.	Campos de Regatas	Pág.	67
9.5.	Zona de Regata	Pág.	67
9.6.	Salida, Viradas y Llegada	Pág.	67
9.7.	Distancia a recorrer, Número de largos y Ciabogas. Señalización	Pág.	68

CAPÍTULO X REGATAS de REMO de MAR

10.1.	Remo, Barcos, Regatas	Pág.	70
10.2.	Ámbito de Aplicación	Pág.	70
10.3.	Derecho de participación	Pág.	70
10.4.	Categorías de edad	Pág.	70
10.5.	Clases de embarcaciones	Pág.	70
10.6.	Construcción de embarcaciones de Remo de Mar	Pág.	70
10.6.1.	Requisitos para las embarcaciones de remo de Mar y equipamiento	Pág.	71
10.6.2.	Números de registros de las embarcaciones	Pág.	71
10.6.3.	Número de competición para las tripulaciones	Pág.	72
10.7.	Características	Pág.	72
10.7.1.	Indicadores de campo	Pág.	72
10.7.2.	Líneas de salida y llegada	Pág.	72
10.8.	Longitud del campo de regatas	Pág.	73
10.9.	Número de calles	Pág.	73
10.10.	Seguridad. Principios generales	Pág.	73
10.10.1.	Director de Regatas	Pág.	73
10.10.2.	Reunión de capitanes de tripulación	Pág.	73
10.10.3.	Obligaciones de los remeros	Pág.	73
10.10.4.	Consideraciones especiales de seguridad de remo de mar	Pág.	74
10.10.5.	Vuelco	Pág.	74
10.11.	El Sorteo y la determinación de calles	Pág.	75
10.12.	Condiciones meteorológicas adversas	Pág.	75
10.13.	En la salida	Pág.	75
10.14.	Procedimiento de salida	Pág.	75
10.14.1.	La salida (flotante)	Pág.	75
10.14.2.	La salida (desde la playa)	Pág.	77
10.14.3.	Procedimiento de salida (Salida en la playa)	Pág.	77
10.14.4.	Retrasos en la Salida	Pág.	78
10.15.	Salida falsa	Pág.	78
10.15.1.	Salida flotante	Pág.	78
10.15.2.	Salida desde la playa	Pág.	78
10.15.3.	Consecuencias de una salida falsa	Pág.	78
10.16.	Responsabilidad de los remeros	Pág.	79
10.17.	Interferencias	Pág.	79
10.17.1.	Reglas para dar paso	Pág.	79
10.17.2.	Colisiones	Pág.	79
10.17.3.	Adelantamientos	Pág.	79
10.17.4.	Virar en una marca de inflexión	Pág.	79
10.18.	Finalización de la manga	Pág.	79
10.19.	Empates	Pág.	80

10.20.	Presidente del Jurado	Pág.	80
10.21.	Composición del Jurado	Pág.	80
10.22.	Sanciones	Pág.	80
10.23.	El resultado de la protesta	Pág.	80
10.24.	Comisión de Control	Pág.	81
10.25.	El Starter y el juez de salida	Pág.	81
10.26.	El árbitro	Pág.	81
10.27.	Jueces de llegadas	Pág.	81

CAPÍTULO XI CONTROLES ANTIDOPAJE y OTRAS DISPOSICIONES

11.1.	Controles Antidopaje	Pág.	83
11.2.	Examen Médico	Pág.	83
11.3.	Seguridad de los Deportistas	Pág.	83
11.4.	Colaboración y Responsabilidad	Pág.	83

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA	Pág.	83
-------------------------------	------	----

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA	Pág.	83
-------------------------------	------	----

DISPOSICIÓN DEROGATORIA	Pág.	83
-------------------------	------	----

DISPOSICIÓN FINAL	Pág.	83
-------------------	------	----

APÉNDICE 1 Sistema de Progresión

1.1.	Regatas Remo Olímpico	Pág.	85
1.2.	Regatas Remo de Mar	Pág.	85
1.3.	Regatas de Llaüt y Yolas	Pág.	85
		Pág.	85

APÉNDICE 2 Hándicaps en Regatas

2.1.	Categorías y hándicap Regatas de veteranos	Pág.	88
2.2.	Hándicaps en regatas con remeros con discapacidad	Pág.	88
2.3.	Hándicap Veteranos en regatas de Llaüt Mediterráneo	Pág.	88
2.4.	Procedimiento aplicación (excepto Llaüt Mediterráneo)	Pág.	89

APÉNDICE 3 Formularios

3.1.	Hoja de inscripciones	Pág.	91
3.2.	Cambio de equipo/forfait	Pág.	92
3.3.	Acta pesaje timoneles	Pág.	93
3.4.	Acta pesaje embarcaciones - 1a	Pág.	94
3.5.	Acta pesaje embarcaciones - 1b	Pág.	95
3.6.	Acta pesaje embarcaciones - 2	Pág.	96
3.7.	Formulario reclamaciones	Pág.	97



OBJETIVOS e INTRODUCCIÓN

OBJETIVO E INTRODUCCIÓN

1. Objetivo

El presente Código de Regatas, en adelante Código, se aplicará en todas las Competiciones Oficiales de la FER. Toda Competición Oficial recogida en los Estatutos de la FER es competencia de la misma. La Junta Directiva de la FER podrá autorizar y adoptar algunas excepciones al mismo cuando lo considere oportuno. El presente Código se aplicará sin perjuicio de las disposiciones específicas establecidas en los Estatutos, Reglamentos y Normativas de la FER. Para lo no regulado en el presente Código será de aplicación lo establecido por la Normativa de la Federación Internacional de Remo (FISA).

2. Introducción

La Asamblea General, a propuesta de la Junta Directiva, aprobará el proyecto del calendario, incluida la convocatoria de los Campeonatos de España para la disputa del título de Campeón de España. Si el número de participantes inscritos en un tipo de prueba y categoría es de tres o menos participantes, no será considerado Campeonato de España y pasará a disputarse bajo la denominación de Trofeo FER.

En caso de quedar desierta la organización de algún evento, la Junta Directiva podrá realizar cuantas gestiones sean necesarias a fin de completar el calendario



CAPÍTULO I

Ámbito de Aplicación y Definiciones

CAPITULO I – ÁMBITO DE APLICACIÓN y DEFINICIONES

1.1. - Ámbito de Aplicación.

El presente Código de Regatas se aplicará en todas las Competiciones Oficiales de la FER.

1.2. – Definiciones de Base

1.2.1.- El **REMO** consiste en propulsar sobre el agua una embarcación, con o sin timonel, por la fuerza muscular de una o varias personas, que utilizan palancas simples de segundo grado y van sentados de espalda a la dirección del movimiento de la embarcación. Se considera también remo su práctica en tierra, sobre un Remoergómetro.

En una embarcación de remo todos los elementos portantes, incluidos los ejes de las chumaceras, deben estar fijados sólidamente al cuerpo de la embarcación; solamente el carro del remero puede desplazarse sobre el eje del bote.

1.2.2.- El término **REMERO**, comprende tanto a Remeros como a Timoneles (Patrones en Banco Fijo). En todo caso, los términos participantes, deportistas, remeros y timoneles, deben entenderse referidos tanto a hombres como a mujeres, salvo distinción expresa.

1.2.3.- El término **TRIPULACIÓN** engloba a los remeros componentes de una embarcación y comprende al timonel en caso que lo hubiere.

1.2.4.- Una **REGATA** de remo es una competición deportiva que consiste en una o más pruebas que, si es preciso, se dividen en varias mangas disputadas en una o distintas embarcaciones, con remeros diferenciados en distintas categorías según su sexo, edad y peso. Se denomina también regata las competiciones de remoergómetro.

1.2.5.- Se denomina **PRUEBA** a cada una de las competiciones de cada tipo de embarcación y categoría.

1.2.6.- Se denomina **MANGA** a cada una de aquellas partes de una competición que podría ser considerada en sí misma como competición independiente.

1.2.7.- Una **REGATA NACIONAL** es aquella en la que puedan participar remeros de dos o más Federaciones Autonómicas. Todos los deportistas y técnicos deberán tener licencia en vigor.

Las Federaciones Autonómicas deberán informar previamente a la FER sobre las regatas nacionales que vayan a disputarse en su Autonomía.

Ninguna Regata Nacional podrá coincidir en fecha con una competición oficial de la FER, sin su autorización expresa.

1.2.8.- Una **REGATA INTERNACIONAL** es aquella en la que pueden participar remeros de dos o más Federaciones Nacionales, afiliadas a FISA,

Las Federaciones Autonómicas deberán solicitar autorización previamente a la FER sobre las regatas internacionales que vayan a disputarse en su Autonomía y tener la correspondiente autorización de la misma.

1.2.9.- Son **CLUBES DEPORTIVOS** de remo las asociaciones privadas integradas por personas físicas que tengan por objeto, entre otros, la promoción del remo, la práctica del mismo por sus asociados, y la participación en actividades y competiciones de remo.

Para poder participar en competiciones oficiales de la FER, todos los clubes deberán inscribirse en el correspondiente Registro de Asociaciones Deportivas de su Federación Autonómica y estar al corriente de pago de los derechos de participación establecidos por la FER.

1.2.10.- Tendrá la consideración de **DELEGADO** toda aquella persona física que haya suscrito licencia Federativa y esté facultado para representar a un Club o Federación Autonómica en el

desarrollo de las competiciones, teniendo potestad de decisión sobre todas las actuaciones que competen a sus tripulaciones.

1.2.11.- Tiene la consideración de **DEPORTISTA** toda aquella persona física que haya suscrito, a través de un Club, la licencia oficial de su Federación Autonómica para la práctica activa del remo.

1.2.12.- Tiene la consideración de **JUEZ-ÁRBITRO** toda aquella persona física que estando en posesión del título acreditativo y haber suscrito la correspondiente licencia Federativa, pudiendo desempeñar las labores propias del Arbitraje en el desarrollo de la competición.

1.2.13.- Tiene la consideración de **TÉCNICO/ENTRENADOR** toda aquella persona física que haya suscrito la correspondiente licencia Federativa y esté en posesión de un título oficial de técnico-deportivo en remo reconocido por la FER.

1.2.14.- Las **Competiciones Oficiales de la FER** se disputarán de acuerdo con este código, pudiendo la Junta Directiva de la FER aprobar excepciones al mismo. Asimismo se disputarán siempre bajo la autoridad de la FER que nombrará un Director de Regatas.

Podrán ser nacionales e internacionales:

1.2.14.1.- NACIONALES:

- Son competiciones Nacionales oficiales las aprobadas e incluidas en el calendario de la FER.
- Podrán ser organizadas por la FER, sus Federaciones Autonómicas, Clubes y toda aquella Entidad que cuente con la debida autorización Federativa. Los Jurados serán nombrados por el Comité Nacional de Jueces-Árbitros.

1.2.14.2.- INTERNACIONALES:

- Se considera competición oficial internacional aquellas que están organizadas o autorizadas por FISA ó incluidas por la misma en su calendario. Estas podrán ser incluidas en el calendario de la FER.
- Para poder organizar en España Competiciones Oficiales de ámbito Internacional, la Federación Autonómica anfitriona deberá solicitar permiso previo a la FER, aportando la documentación que la FER estime conveniente en cada caso. Si se tratara de una Regata o Campeonato Oficial de la FISA, el plazo para presentar dicha solicitud a la FER finalizará 30 días antes del marcado por la FISA para recibir tal petición. La FER es la única competente para solicitar, con la autorización o anuencia del CSD, la organización de este tipo de competiciones, por lo que ningún Club, Federación o Institución podrá firmar o suscribir acuerdos relativos a la organización de una competición Internacional de Remo, sin la aprobación previa de la FER.
- Cuando la FER organice competiciones en colaboración con alguna de las organizaciones señaladas en este artículo, suscribirá un convenio que delimitará las condiciones en que se desarrollará el evento y los compromisos asumidos por las partes intervinientes. Dicho convenio podrá incluir la presentación de una garantía o aval por parte de la organización.

1.2.15.- El **COMITÉ DE REGATAS** es la máxima autoridad en una competición.

1.2.15.1.- En las regatas incluidas en el Calendario Oficial de la FER, el mismo estará formado por:

- Presidente de la FER o miembro de la misma en quien éste delegue.
- El Director de Regatas.
- Un representante de la Federación Autonómica que acoja la competición.
- El Presidente del Jurado.

- Un Delegado de los Clubes Participantes, elegido por sorteo entre los presentes en la Reunión de Delegados previa a la Regata.

1.2.15.2.- Se constituye al inicio de la reunión de Delegados previa a la Regata, y se disuelve al finalizar la misma.

1.2.15.3.- Resolverá los asuntos urgentes relacionados con la organización de la prueba y en especial aquellos de los que dependa la continuación, aplazamiento o suspensión de la misma, por circunstancias sobrevenidas, que hagan imposible su normal desarrollo.

Si alguno de sus miembros está involucrado personalmente o por afinidad en un asunto, será suspendido de su función durante la resolución del mismo.

Todos sus miembros deben estar disponibles en todo momento para poder actuar con prontitud ante cualquier problema que pueda presentarse en la competición.

1.2.16.- El **DIRECTOR DE REGATAS** es el responsable federativo 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.



CAPÍTULO II

Participación en Competiciones

CAPITULO II – PARTICIPACIÓN EN COMPETICIONES

2.1. – Participación en Competiciones Nacionales.

2.1.1.- Las Competiciones Oficiales de la FER están abiertos a la participación de todos los Deportistas adscritos a Clubes afiliados a las Federaciones Autonómicas del estado español.

2.1.2.- Se admitirá la participación sin restricción alguna en cuanto a su número, de los deportistas comunitarios y extracomunitarios residentes en España, que estén integrados y adscritos a algún Club de los afiliados a las Federaciones Autonómicas del estado español.

2.1.3.- Para poder participar en cualquier competición oficial de la FER, cada Federación Autonómica establecerá el sistema y criterios que estime adecuados para la presentación y clasificación de sus tripulaciones.

2.1.4.- Ningún remero podrá inscribirse en una prueba de **Remo Adaptado** que se celebre al amparo del presente Código, ni participar en competiciones oficiales si previamente no ha remitido a la FER, a través de su Autonómica, la solicitud de Clasificación Médico-Funcional como Remero con Discapacidad y haya sido clasificado a tenor de lo establecido en las Directrices de Clasificación Médico-Funcional fijadas por la FISA.

2.1.5.- La participación de cualquier deportista en categoría distinta a la propia no estará permitida, salvo regulación expresa en la normativa de la regata.

2.1.6.- Las inscripciones para las Competiciones Oficiales de la FER únicamente se aceptarán si son formuladas a través de los soportes y medios fijados por la misma en cada momento.

2.1.7.- Todos los deportistas deben saber nadar.

2.2.- Participación en Competiciones Internacionales

Las Federaciones Autonómicas integradas en la FER y los clubes afiliados a éstas, podrán competir en Regatas que se disputen fuera de España. Para ello deberán solicitar previamente, a través de la Federación Autonómica correspondiente, la autorización de la FER en los plazos y modos establecidos por la misma. En caso de participación sin autorización serán sancionados por la FER.

Esta posibilidad de participación no existirá en las Regatas Internacionales en las que compita el Equipo Nacional. Sólo la FER puede designar los deportistas que han de integrar la Selección Nacional en cada competición.

Ninguna Federación Autonómica o Club podrá competir en una competición fuera del estado Español, sin haber solicitado y obtenido la correspondiente autorización por parte de la FER.



CAPÍTULO III

Remeros y Timoneles

CAPITULO III – REMEROS Y TIMONELES

3.1. - Licencias.

Se estará a lo dispuesto a la normativa específica en vigor.

3.2. – Categorías de los remeros

La FER reconoce las siguientes categorías:

CATEGORIA	REQUISITOS
ALEVIN	Se adscribirán a la misma todos los remeros afiliados a la FER, hasta el 31 de diciembre del año en que cumplan los 12.
INFANTIL	Pertenecen a la misma los remeros desde el 1 de enero del año en que cumplan 13 años, hasta el 31 de diciembre del año en que cumplan 14.
CADETE	Pertenecen a la misma los remeros desde el 1 de enero del año en que cumplan 15 años, hasta el 31 de diciembre del año en que cumplan 16.
JUVENIL	Pertenecen a la misma los remeros desde el 1 de enero del año en que cumplan 17 años, hasta el 31 de diciembre del año en que cumplan 18.
SENIOR	Todos los remeros, podrán competir en esta categoría, desde el 1 de enero del año en que cumplan los 19 años.
VETERANO	El remero alcanza esta categoría el 1 de enero del año en que cumpla los 30. Existen diferentes sub-categorías a partir de esta edad, recogidos en el Apéndice 2. El último año en que podrá competir en un grupo es aquél en el que cumpla los años que cierran la categoría. El criterio de edad no se aplica al timonel y no computa para la media de la tripulación. Cada participante será responsable de su propia salud y condición física. Podrán elegir en cada competición la categoría en la que quieran participar (Sénior o Veterano)

También podrán convocarse pruebas para las siguientes edades:

CATEGORIA	REQUISITOS
PROMESA	Podrán participar en las pruebas convocadas para la categoría Promesa todos los remeros que, en el año en que se disputen éstas, cumplan o hayan cumplido, como máximo, 16 años de edad.
SUB23	Pertenecen a la misma todos los remeros desde el 1 de enero del año en que cumplan 19 años, hasta el 31 de diciembre del año en que cumplan 22.
ABSOLUTO	Podrán participar en las pruebas convocadas para la categoría Absoluta, todos aquellos remeros que, como mínimo, en el año en que se disputen éstas, cumplan los 17 años, y desde el 1 de enero del mismo.
ADAPTADO	Podrán participar en las pruebas convocadas para la categoría Adaptados, todos aquellos remeros que hayan remitido a la FER, a través de su Autonómica, la solicitud de Clasificación Médico-Funcional como Remero con Discapacidad y hayan sido clasificados a tenor de lo establecido en las Directrices de Clasificación Médico-Funcional fijadas por la FISA.

3.3. - Timoneles.

3.3.1.- Los timoneles serán siempre considerados miembros de la tripulación. Se permitirá la inscripción y participación de timoneles de diferente sexo al de los restantes integrantes de la tripulación, en todas las categorías y modalidades.

3.3.2.- En lo referente a la edad, ésta será indiferente para cualquier prueba y categoría, debiendo cumplir los pesos mínimos exigidos para las pruebas de las categorías Juvenil, Sub23, Sénior y Absoluta.

3.3.3.- Para las pruebas de Remo adaptado no hay restricción.



CAPÍTULO IV

Clases y Características de las embarcaciones

CAPITULO IV – CLASES Y CARACTERÍSTICAS DE LAS EMBARCACIONES

4.1. - Clases de Embarcaciones.

La FER, reconoce las siguientes clases de embarcaciones:

EMBARCACION	NOMENCLATURA	EMBARCACION	NOMENCLATURA
Skiff	1x	Cuatro con Timonel	4+
Doble Scull	2x	Ocho	8+
Dos sin Timonel	2-	Skiff Adaptado	1xAS
Dos con Timonel	2+	Doble Scull Adaptado	2xTA
Cuatro Scull	4x	Cuatro con Timonel Adaptado	4+LTA
Cuatro sin Timonel	4-		

La FER podrá admitir otros tipos de embarcaciones, estas deberán ser reseñadas en otros capítulos de este Código, específicos de dichas especialidades.

4.2. - Embarcaciones. Construcción.

La construcción, diseño y dimensiones de las embarcaciones y remos son libres, dentro de los límites fijados por el presente Código y las Normas complementarias al mismo.

A - La proa debe estar equipada con una bola blanca sólida de 4 centímetros de diámetro, como mínimo, cubriendo la punta de la proa. Deberá 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.

B - Para evitar problemas en los vuelcos, deben estar equipadas 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 pedalinas más de 7 centímetros. También deberán contar con el dispositivo del sistema de apertura rápida de zapatillas.

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

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

E - Ningún dato podrá ser recibido por vía electrónica en el barco ni podrá ser enviada electrónicamente desde el barco ningún tipo de información, salvo lo dispuesto en el apartado F siguiente.

Datos Admisibles - Durante las disputa de una manga, la única información que puede recibir la tripulación en el barco será la siguiente:

- Tiempo
- Ritmo de palada
- Velocidad
- Ritmo cardíaco

Esta información conforman los "datos permisible". Cualquier otro datos o información puede ser grabada y almacenada en el barco para verla más tarde, pero no puede estar a disposición de la tripulación durante la manga de ninguna forma.

El incumplimiento de esta norma podrá dar lugar la exclusión de la tripulación.

F - En las Competiciones Oficiales de la FER, ésta podrá exigir la instalación en las mismas de los equipos que considere interesantes para la promoción del remo (mini-cámaras,

micros,...), siempre que éstos sean idénticos para todos los participantes en una misma manga.

G - No se pueden aplicar sobre su casco productos o películas plásticas que puedan modificar las propiedades naturales del agua o de su superficie.

H - 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.

I - 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 terminará en una bola de 4 cms. Si la embarcación no puede ser correctamente alineada por no cumplir la eslora mínima, el Starter podrá excluirla de la regata.

J - 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.

K - La construcción y homologación de las embarcaciones de **Banco Fijo, Yolas y Remo de Mar**, se regula en los Capítulos de este Código específicos de dichas especialidades.

L - El uso de embarcaciones adaptadas estándar FISA es obligatorio para todas las pruebas adaptadas 1xAS y 2xTA. Las embarcaciones utilizadas en las pruebas 4+LTA tendrán restricciones adicionales:

1xAS Estándar FISA - Tiene un asiento fijo y dos flotadores-estabilizadores fijados a los portantes. El eje longitudinal de éstos debe estar separado del eje de la embarcación al menos 60 centímetros, y con el remero sentado en la embarcación equilibrada; deben estar horizontales y, como mínimo, tocando el agua. El casco, los flotadores y la sujeción al asiento son parte de las características estándar.

El diseño del asiento y el portante no tiene restricciones, excepto que el asiento debe ser compatible con la fijación estándar y que el portante debe permitir fijar correctamente los estabilizadores. Además, los remeros de la embarcación 1xAS tendrán que cumplir con los requisitos de sujeción establecidos en el Artículo 45 de este Código.

2xTA Estándar FISA - Tiene asientos fijos y puede tener flotadores estabilizadores. El casco, la fijación de los flotadores y de los asientos, son parte de las características estándar.

El diseño del asiento y del portante no tiene restricciones. Los remeros del 2xTA, tendrán que cumplir con los requisitos de sujeción establecidos en el punto 5.5.2.3.- de este Código.

4.3.- Peso y Pesaje.

4.3.1.- Todas las embarcaciones utilizadas en las competiciones Oficiales deberán tener los pesos establecidos por FISA, siendo actualmente los pesos mínimos los siguientes:

TIPO DE BARCO	PESO	TIPO DE BARCO	PESO
1x	14 kgs.	4+	51 kgs.
2x	27 kgs.	8+	96 kgs.
2-	27 kgs.	1xAS	24 kgs.
2+	32 kgs.	2xTA	37 kgs.
4x	52 kgs.	4+LTA	51 kgs.
4-	50 kgs.		

En caso de discrepancia entre estos pesos y los fijados por FISA, prevalecerán los criterios de FISA.

4.3.2.- El peso mínimo de la embarcación deberá incluir los accesorios esenciales para su utilización, como portantes, chumaceras, pedalinas, carros, y extensiones de casco, así como los flotadores en la embarcaciones adaptadas. En este último caso, incluirá también el de las cinchas de sujeción, siempre que las mismas estén firmemente sujetas a la embarcación o a su asiento. Las

cinchas, almohadillados u otros elementos que no sean esenciales para el uso de la embarcación y no estén firmemente aseguradas a ésta, no estarán incluidas.

También, incluirá el peso mínimo:

- a. Altavoces si están firmemente fijados al barco y los cables para tales altavoces;
- b. Cualquier carcasas o fijación que están 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", y
- d. Cojines de asiento que esté 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 barco. Todos los equipos o elementos de éstos asociados con el suministro de información distinta de "Datos admisible" no se incluirán en el peso del barco, aunque esté firmemente sujetos a éste.

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

4.3.3.- Básculas para el pesaje de embarcaciones. La báscula debe estar homologada por la FER y deberá mostrar el peso con un margen de 0,1 kilos. Al comienzo de cada día de entrenamiento oficial y de competición, la báscula será comprobada por el miembro de la Comisión de Control responsable del pesaje de las embarcaciones.

4.3.4.- Comprobación previa del peso. Las tripulaciones participantes dispondrán de la báscula de pesaje al menos 12 horas antes, y si es posible 24, de la fijada para salida de la primera manga de la regata, a fin de poder comprobar los pesos de sus embarcaciones. La báscula estará situada sobre un suelo horizontal dentro de un edificio o carpa, protegida del viento. El recinto de pesaje debe tener fácil acceso a la entrada de los pantalanes y durante toda la regata será de uso exclusivo para el pesaje de las embarcaciones.

4.3.5.- Responsabilidad. Cada tripulación es la responsable de que su embarcación cumpla con el peso mínimo establecido para la misma.

4.3.6.- Procedimiento de Pesaje. El Jurado realizará un sorteo al azar, antes del comienzo de cada prueba. Podrá también incluir barcos adicionales en dicha lista si sospecha que alguna embarcación no cumple el peso mínimo. Debe entregar copia de dicha lista al responsable en la Comisión de Control.

Los miembros de ésta notificarán a los equipos designados su obligación de ir al pesaje, tan pronto como desembarquen. Éstos, o los designados a tal fin, deben acompañar a los equipos hasta la sala de Pesaje. Una vez que el equipo ha sido avisado del pesaje, nada podrá ser añadido a la embarcación hasta que ésta 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 la misma penalización que si no hubiese dado ese peso.

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

La embarcación será pesada y el miembro del Jurado reflejará en el impreso el nombre del equipo y la prueba.

4.3.7.- 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 de Pesaje. Después deberá revisar la báscula empleada con los Pesos Standard en presencia del representante de la tripulación, y anotar el resultado de este control, indicando en el Acta "Test de pesaje". El representante de la tripulación y el miembro de la Comisión deben firmar el resultado de este test.

La embarcación afectada debe ser pesada otra vez. El miembro de la Comisión anotará entonces el resultado como "Segundo Pesaje de la Embarcación". El representante del equipo y el miembro de la Comisión de Control deben firmar el resultado final.

El miembro del Jurado entregará el Acta con los tres resultados (Primer Pesaje, Test de Pesaje y Segundo Pesaje) al Presidente del Jurado.

La sanción por haber participado con una embarcación de peso inferior al permitido será pasar al equipo infractor al último lugar de esa manga en particular. Si la tripulación vuelve a participar en una manga posterior con peso inferior al permitido, se la excluirá de la competición. Ningún otro pesaje posterior, excepto los ya mencionados, se considerará válido.



CAPÍTULO V

Competiciones Oficiales

CAPITULO V – COMPETICIONES OFICIALES

5.1. – Principios Rectores y Competencia de la FER.

5.1.1.- Los principios fundamentales por los que ha de regirse la actuación en todo momento, serán los de buscar la mayor seguridad para todos y cada uno de los participantes y actuar con plena equidad respecto a cualquier competidor.

Cada deportista o equipo deberán comportarse y actuar en todo momento en el más estricto respeto a ambos principios.

Las normas contempladas en este capítulo son generales, estando recogidas las diferencias de cada especialidad en su capítulo correspondiente.

5.1.2.- Toda Competición Oficial recogida en los Estatutos de la FER es competencia de la misma. La correcta organización de las mismas será responsabilidad del Comité Organizador.

Las Competiciones Oficiales se rigen por este Código de Regatas y sus Normas Complementarias.

5.2. - Concesión de Regatas incluidas en el Calendario Oficial de la FER.

En base al proyecto de calendario aprobado por la Asamblea General, la Junta Directiva de la FER, mediante escrito oficial, solicitará a las Federaciones Autonómicas o entidades aspirantes, la organización de cualquier prueba del calendario del año siguiente.

La Junta Directiva de la FER, en caso de quedar desierta la organización de algún evento, podrá realizar cuantas gestiones sean necesarias a fin de completar el calendario.

Una vez adjudicada la competición y antes de su celebración, las Federaciones Autonómicas o entidades solicitantes deberán firmar un convenio/acuerdo donde se recojan las obligaciones de cada parte.

5.3. - El Comité Organizador.

Será obligación de la **Entidad Organizadora** en materia de seguridad, como mínimo, los siguientes requisitos:

A – Comunicar y obtener por escrito la autorización para la celebración de la Regata de la Capitanía Marítima o Autoridad competente, señalando la fecha y hora previstas, tanto para su inicio como de su finalización, e indicando:

- Nombre y domicilio del Coordinador de Seguridad, y los medios de contacto con éste.

- La zona en la que se disputará la competición.
- El número previsto de embarcaciones participantes.
- Las restricciones al libre tráfico de buques.
- El seguro de responsabilidad civil que cubra posibles daños a los participantes y a terceros.

B - Gestionar y obtener las autorizaciones adicionales que, en su caso, se requieran de otras instituciones.

C - Disponer de los medios personales y materiales precisos para que el Coordinador de Seguridad pueda asumir las obligaciones que le competen.

D - Proporcionar al Coordinador de Seguridad, a las tripulaciones participantes y al personal de la Organización, toda la información que precise para garantizar el buen orden durante la realización de la prueba.

E. Disponer de los servicios médicos sanitarios, tanto en tierra como en agua.

5.4. – Obligaciones y Funciones.

5.4.1.- En las Competiciones Oficiales de la FER el Comité Organizador deberá aportar, como mínimo, los siguientes medios:

- Seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria y todos los permisos necesarios de las Autoridades Competentes.

- Oficial médico en Tierra (Reanimación y Primeros Auxilios), y Servicio de Salvamento y Socorrismo en el Agua.
- Servicios adecuados de megafonía para Árbitros, Locutores y Ceremonias.
- Salas para las Reuniones de Delegados, del Comité de Regatas y del Jurado, así como una Oficina para la Gestión de Resultados, un espacio acreditado para la realización del Control Anti-Dopaje y un tablón de anuncios para los resultados y comunicaciones oficiales.
- Parque para Embarcaciones y aparcamientos para Remolques, Vehículos (Clubes y Organización) y Autobuses.
- Zonas de sombra para descanso de los Participantes.
- Marshall durante el horario de entrenamiento oficial.
- Fotocopiadora y papel.
- Un Plano del Campo Regatas con las Instalaciones debidamente identificadas, y otro con las Reglas de Tráfico, tanto para Entrenamiento, como para Competición.
- Embarcaciones suficientes e idóneas con pilotos cualificados, para que el Jurado y los distintos Servicios puedan desempeñar con seguridad y eficacia sus funciones.
- Cuerpo de voluntarios.

5.4.2.- El Comité Organizador deberá:

- Designar un Coordinador de Seguridad y un Oficial Médico.
- Tomar todas las medidas precisas para asegurar la correcta organización de la Regata.
- Habilitar una conexión telefónica y/o radiofónica directa entre el Presidente del Jurado, la Llegada, el Juez de Salida, el Starter y la Comisión de Control, así como radiofónica entre el servicio de rescate y el personal sanitario del Campo de Regatas. Deberá existir otra entre el oficial médico, el Coordinador de Seguridad y el Presidente del Jurado.

5.5. Seguridad.

Con independencia de las medidas generales destinadas a garantizar la seguridad de los participantes recogidas en el presente Código, todo Comité Organizador debe preocuparse por lo relativo a su regata e imponer medidas adicionales cuando proceda.

Durante todo el horario oficial de apertura del Campo de Regatas, un servicio sanitario y otro de rescate debe estar dispuesto para intervenir tanto en tierra como en el agua.

El Comité Organizador debe anunciar la apertura oficial del campo de regatas para el entrenamiento y también las horas de apertura y cierre durante todos los días de la Regata.

Todos los equipos deberán competir respetando las normas de seguridad establecidas para embarcaciones, remos y accesorios. Además, será responsabilidad de los Deportistas, Entrenadores, Clubes o Federación Autonómica, que todo su equipamiento esté debidamente preparado para soportar las condiciones que ofrezca el agua durante la regata. Asimismo, deben cumplir las instrucciones y órdenes del Jurado en cualquier aspecto relativo a la seguridad.

En las modalidades 2xTA y 1xAS, el Presidente del Jurado podrá solicitar que durante la competición de éstas haya embarcaciones de rescate adicionales. Debe prestarse especial atención a la climatología, por si ésta puede generar temperaturas corporales tan altas o bajas que no puedan controlarse. Todos los remeros pueden llevar un auto-hinchable en su embarcación.

En las competiciones oficiales de la FER, la responsabilidad final en la competición recaerá sobre la Federación Autonómica o Club por el que los equipos implicados estén compitiendo. Cada Federación o Club participante tendrá un Delegado que deberá participar en todas las reuniones a las que sea convocado y comunicará lo acordado en éstas a todos los remeros y entrenadores de su equipo. El Delegado que no asista a las reuniones oficiales puede ser penalizado por la FER.

5.5.1.- 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 modifique 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.

5.5.2. Seguridad de los remeros.

5.5.2.1.- Seguridad de los Remeros.

Un servicio sanitario y de salvamento debe estar preparado para intervenir en tierra y en el agua durante toda la duración de la regata y ejercerá su actividad en estrecha colaboración con el Presidente del Jurado. Asimismo, las embarcaciones de salvamento se desplazarán según las instrucciones de éste. No se permitirá que ningún remero abandone la embarcación durante la manga.

5.5.2.2. - Examen Médico.

Es responsabilidad de los Clubes velar por la salud de sus remeros, realizándoles los oportunos reconocimientos médicos.

5.5.2.3. Remo adaptado. Sujeción de los deportistas

Requisitos 1xAS. Llevarán una correa asegurada al respaldo del asiento y que rodee el torso justo por debajo de la línea de los pezones e impida el movimiento del tronco, pero sin causar problemas de respiración. La correa no podrá estar fijada al asiento por debajo de la altura marcada por el borde superior de la correa en el torso. El examen se realizará, con la columna vertebral estirada, soportando el peso de la parte superior del cuerpo con los brazos y manteniendo en contacto con el asiento nalgas y espalda. La altura del respaldo que sujeta la espalda no puede estar por debajo del punto de conexión de la correa frontal. Para prevenir lesiones o heridas, el respaldo debe estar forrado con un material blando, pero que no supere los 2 cms. de espesor.

Si se pone un enganche a la correa, éste no deberá girar en el punto de agarre al respaldo. Además, llevarán una correa que impida la flexión y extensión de sus rodillas durante la palada, que estará sujeta al asiento o los raíles, y pasará por encima de los muslos tan cerca de las rodillas como sea posible.

Requisitos 2xTA. Llevarán una correa que impida la flexión y extensión de sus rodillas durante la palada, la cual irá sujeta al asiento o los raíles del mismo, pasando por encima de los muslos, tan cerca de las rodillas como sea posible.

Requisitos generales.

Todas las cinchas deben tener una anchura mínima de 50 mms., no estar hechas de materiales elásticos, no tener hebillas mecánicas y sí tener un sistema de liberación inmediata, que con una acción manual simple y rápida, tirando del extremo, libere la cincha.

El color de todas las correas debe contrastar con los colores del uniforme de los remeros para que puedan ser claramente distinguidas.

Todas las cinchas utilizadas por un remero deben liberarse de la misma forma y en el mismo sentido. Todas las sujeciones de manos deben poder liberarse de forma inmediata, mediante una acción rápida y sencilla con la boca.

Toda sujeción adicional debe ser conforme con esta normativa.

Para evitar cualquier incidente al volcar, todas las embarcaciones deben ir equipadas con pedalinas o zapatillas que permitan a los remeros liberarse de la embarcación, sin utilizar las manos y con la mayor rapidez posible.

5.5.2.4. Remeros con discapacidad visual: Antifaces.

Todos los remeros con discapacidad visual deben usar, mientras estén en el agua, antifaces aprobados por FISA, IBSA o FER, sea entrenamiento, calentamiento, recuperación o competición, y ello desde la apertura de la pista hasta que finalicen su última manga en esa Regata. Los antifaces serán totalmente opacos, impidiendo cualquier paso de la luz.

Para asegurar un completo ajuste y la completa oclusión de la luz, todos los antifaces deben ser examinados por un doctor de IBSA durante la clasificación, o en su defecto, por un Clasificador Internacional de FISA.

5.6. Responsabilidad Civil.

Para la organización de la competición será necesaria la contratación, por parte del Comité Organizador, de una póliza de responsabilidad civil que cubra los posibles accidentes, tanto de terceros como de los participantes en la competición, al menos con la cuantía mínima legalmente establecida. La copia de dicha Póliza deberá ser remitida a la FER por la entidad organizadora, como mínimo, 15 días de antelación a la fecha de celebración de la prueba.

5.7. – Medallas, Premios y Contratos de Patrocinio.

5.7.1. - Medallas.

La FER entregará medalla a los tres primeros equipos clasificados de cada modalidad y categoría en los Campeonatos de España. Para el resto de Competiciones Oficiales de la FER, éstas deberán ser asumidas por el Comité Organizador y aprobadas anteriormente por la FER.

Las Medallas llevarán grabada la competición, prueba y categoría a la que correspondan. Los deportistas deberán recogerlas vistiendo obligatoriamente la indumentaria oficial del Club o Federación al que representen.

Si por causas justificadas los ganadores no pueden recoger las Medallas logradas, deberá recogerlas su Delegado. Si éstas no fueran recogidas, la FER podrá sancionar al club o Federación infractor.

5.7.2. - Premios y Contratos de Patrocinio.

Los Deportistas y sus Clubes o Federaciones pueden recibir premios en metálico o de otro tipo. Podrán también concertar contratos de patrocinio, siempre que los mismos respeten las reglas de la FER referentes a Publicidad y a los Derechos que sobre la misma le corresponden a ésta.

5.8. – Uniformidad.

5.8.1.- Todos los miembros de un mismo equipo deberán competir llevando una indumentaria idéntica en cuanto a su diseño y color (uniforme de competición y prendas adicionales). Las identificaciones publicitarias permitidas deberán ser las mismas en cada tripulación. Si varios miembros de la tripulación llevarán puestas gorras, éstas deberán ser idénticas. En todo caso, de mediar condiciones climáticas adversas se podrá permitir a los timoneles el uso de prendas adicionales distintas, siempre que respeten los Colores Oficiales del Equipo.

5.8.2.- La Junta Directiva de la FER podrá acordar reglas adicionales sobre la indumentaria a emplear en sus regatas.

5.8.3.- En las pruebas de 2xTA uno o ambos remeros podrán ampliar su uniforme de competición para cubrir sus piernas. Cuando lo hagan ambos, las prendas utilizadas deberán ser de idéntico color y diseño. Cuando las sujeciones en el pecho de los remeros 1xAS dificulten la visibilidad de la publicidad permitida en la camiseta de competición o equivalente, podrán insertar esa publicidad sobre las correas que utilicen para sujetarse, siempre y cuando no se vean a la vez, la de la camiseta y la colocada sobre las correas.

5.9. – Reglas de publicidad.

5.9.1. - Derechos Publicitarios. Publicidad prohibida.

En todas las regatas incluidas en el Calendario Oficial de la FER, le corresponderán a ésta en exclusiva la totalidad de los derechos generados por el uso del nombre y el emblema oficial de la FER y de cualesquiera otros nombres, emblemas y logotipos que estén registrados por la misma.

La Junta Directiva de la FER podrá acordar con total libertad, mediante la suscripción de los oportunos Convenios de Colaboración, la cesión total o parcial de tales derechos, así como fijar el porcentaje de participación que se atribuirá a cada una de las partes implicadas en la organización de la competición.

Asimismo no se permitirá la instalación en todo el recinto de competición, de publicidad prohibida por la Legislación vigente sobre determinados productos y servicios, ni aquella otra que pese a no estarlo, pueda resultar inadecuada o dañina para la imagen del remo. En caso de duda la FER decidirá.

5.9.2. - Publicidad permitida. Equipos Participantes.

La publicidad insertada en cada uno de los distintos elementos publicitarios (embarcación, remos e indumentaria de competición) podrá ser diferente, pero en una misma tripulación ha de ser idéntica y uniforme para cada uno de dichos elementos. Dicha uniformidad ha de entenderse siempre referida a cada tripulación o embarcación concreta, pudiendo lucir inserciones publicitarias diferentes entre sí, varias tripulaciones del mismo Club o Federación.

Dichas inserciones podrán contener tanto las denominaciones o nombres comerciales de los Patrocinadores como sus emblemas o la clase de productos, siempre que éstas no hagan referencia a nada de lo recogido en punto 5.5.2.1.- del presente Código.

La inserción de Publicidad en prendas de ropa no empleadas durante la competición, así como en Remolques, Vehículos de Transporte, Fundas de Embarcaciones u otros, será libre, exceptuando la ya citada limitación relativa a la promoción de productos o servicios prohibidos.

5.10. – Inscripciones, retiradas y cambios en los equipos.

5.10.1. - Inscripciones.

Las inscripciones deberán ser recibidas en la Secretaría de la FER, en los plazos y formas establecidos en la normativa. El Técnico-Entrenador del equipo deberá tener título de entrenador Nacional o equivalente reconocido por la FER. El Delegado, además de estar federado como tal por el club correspondiente y acreditado por la FER, deberá indicar un teléfono para su localización, antes y durante la competición. La relación ordenada en razón al puesto ocupado en la embarcación, se iniciará con el de proa y finalizará en el de popa, seguido éste por el timonel, si lo hubiere.

No se aceptará la inscripción de ningún remero para una prueba adaptada si éste no ha obtenido su clasificación dentro del plazo establecido por la FER.

La FER podrá establecer derechos de inscripción, participación y penalización.

5.10.2. - Restricciones.

En los Campeonatos de España, para los participantes en las pruebas Absoluta, Sub23 y Juvenil masculinas, sólo se admitirá la inscripción de una (1) tripulación por Federación Autonómica o Club y prueba. En las Femeninas se admitirán dos (2) por Club y prueba. La participación será libre en las categorías Infantil, Alevín, Veteranos y todas las de Remo Adaptado. En la Cadete masculino, el Club que presente una tripulación en todas y cada una de las pruebas convocadas, podrá presentar una segunda tripulación en cualquiera de esas pruebas.

El remero mayor de 30 años no podrá competir en el mismo Campeonato o competición por dos categorías diferentes.

5.10.3. - Doblajes.

Los deportistas de la Categoría Cadete masculino podrán participar en un máximo de 2 pruebas diferentes durante el mismo Campeonato, siendo una de ellas el Cuatro Scull o el Ocho con Timonel. En el caso de las cadetes femenino, podrán doblar sólo al cuatro scull.

Los deportistas participantes en las pruebas convocadas para Veteranos, Juveniles, Sénior, Sub23 y Absoluta, podrán participar en todas las que deseen dentro del mismo Campeonato.

Para el resto de categorías no está permitido el doblaje.

5.10.4. – Publicación de las inscripciones.

En un plazo máximo de 48 horas tras el cierre de inscripciones, la FER publicará en su espacio WEB la relación de las inscripciones admitidas, el horario provisional fijado para las mangas, así como la hora y el lugar definitivos para la reunión de Delegados.

Previamente, la Secretaría General de la FER habrá comunicado las Inscripciones rechazadas a los Clubes o Federaciones afectadas, que podrán recurrir dicha exclusión.

La participación de las tripulaciones cuyas inscripciones hayan sido rechazadas, se someterá a la decisión final de la Comisión de Remo Nacional de la FER.

5.10.5.- Declaraciones Falsas.

La declaración falsa en la inscripción del nombre, categoría, edad o afiliación de un remero, llevará consigo la descalificación de los integrantes del equipo en todas y cada una de las pruebas para las que se haya inscrito en la regata en cuestión. De todo ello se dará traslado al Comité de Disciplina de la FER.

5.10.6. - Reclamaciones a las Inscripciones.

Las reclamaciones sobre una inscripción deberán trasladarse a la Secretaría General de la FER, en el plazo improrrogable de 24 horas tras la publicación de las mismas. Realizadas las consultas oportunas, la Comisión de Remo Nacional de la FER decidirá sobre la estimación o desestimación de la misma, en las 24 horas siguientes a la publicación y, en todo caso, siempre con carácter previo al Sorteo de mangas y a la Reunión de Delegados.

5.10.7. - Retirada de Equipos Inscritos.

5.10.7.1.- Competiciones Oficiales de la FER. Si una Federación o Club desea retirar alguna de sus inscripciones, deberá notificarlo por escrito a la Secretaría General de la FER mediante los medios que se establezcan, empleando a tal fin el formulario oficial, y teniendo como plazo límite para ello 36 horas después del cierre de inscripciones. Una vez notificada ésta, la misma será irrevocable y será aceptada sin sanción.

Cualquier retirada efectuada tras su publicación en la web, exceptuando solamente las debidas a causas médicas suficientemente acreditadas, conllevará una sanción pecuniaria para la Federación Autonómica o Club que la cause, a razón de la cantidad aprobada por la FER y publicada en la normativa.

En cualquier caso, el club o Federación infractor deberá abonar la penalización que le corresponda con antelación a la participación en la siguiente competición oficial de la FER.

Si alguno de los equipos participantes no se presentara a la confirmación oficial de inscripciones, se tendrán por confirmadas las mismas ("Confirmación de Oficio") en idéntico modo al que fueron realizadas. De producirse con posterioridad la retirada de alguna de estas tripulaciones confirmadas "de oficio", se aplicarán las sanciones establecidas.

5.10.7.2.- Para las regatas disputadas en dos días de competición separados e independientes, la retirada del segundo día podrá comunicarse hasta una hora después de darse la salida a la última manga del primer día de competición.

5.10.7.3.- La Junta Directiva de la FER podrá articular penalizaciones pecuniarias adicionales, a través de las normativas propias de cada regata, para los Clubes o Federaciones Autonómicas que efectúen más de una retirada.

5.10.8. - Cambios antes de iniciarse la Competición.

5.10.8.1.- En la Confirmación oficial de Inscripciones, previa a la Reunión de Delegados, se podrán efectuar cambios en las mismas, empleando siempre para ello el formulario oficial y atendiendo a las siguientes limitaciones:

- a) Embarcaciones de Equipo. Se podrá sustituir, además de al timonel, hasta la mitad de los remeros integrantes de cualquier tripulación inscrita, siempre que todos sus sustitutos sean miembros del mismo Club o Federación Autonómica titular de la inscripción.
- b) Skiffistas. Un remero individual que caiga enfermo o se lesione en un accidente, podrá ser reemplazado si se acreditan tales hechos con la presentación de un certificado médico oficial correspondiente.

En ambos casos, los remeros que sustituyan a los del equipo inicial deben figurar como suplentes en la hoja de inscripción enviada a la FER para la regata que corresponda.

5.10.8.2.- Tras la Confirmación oficial de Inscripciones, y antes de iniciarse la primera manga de la competición, sólo se admitirá la sustitución de cualquier deportista exclusivamente por enfermedad o accidente, si se presenta un certificado médico que avale suficientemente tal decisión y si dicho cambio es aprobado por el Comité de Regatas que, en todo caso, podrá requerir un examen médico adicional del remero sustituido, cuyo coste será asumido por la entidad inscrita.

Éste podrá reintegrarse en un momento posterior a la competición, si presenta un nuevo certificado médico que avale su retorno y obtiene la aprobación del Comité de Regatas. Un remero con discapacidad física, cuya clasificación haya sido desestimada o cambiada tras la confirmación de inscripciones, y antes de la primera manga, podrá ser sustituido por otro del mismo equipo que sí haya obtenido la Clasificación adecuada y que figure como suplente en la hoja de inscripción enviada.

5.10.9. - Cambios después de iniciada la Competición.

- a) Embarcaciones de Equipo. Cuando una Tripulación haya competido en la primera manga de su prueba, sólo se permitirá la sustitución de alguno de sus integrantes, exclusivamente por enfermedad o accidente, si se presenta un certificado médico oficial que avale suficientemente tal decisión y si dicho cambio es aprobado por el Comité de Regatas que, en todo caso, podrán requerir un examen médico adicional de los sustituidos, cuyo coste será asumido por la entidad inscrita. Éstos podrán reincorporarse a la competición en un momento posterior, si presentan un nuevo certificado médico oficial que avale su retorno y obtienen la aprobación del Comité de Regatas. En cualquier caso, nunca se podrá cambiar a más de la mitad de los remeros integrantes de la misma, así como al timonel.
- b) Skiffistas. Un remero individual que caiga enfermo o se lesione en un accidente, no podrá ser reemplazado una vez que haya participado en su manga.

En todo caso, cualquier cambio o retirada, con independencia del momento en que se produzca, deberá comunicarse cumplimentando el formulario oficial establecido para ello que sólo podrá ser recepcionado por el Jurado.

5.11. – Sorteo y Sistema de progresión.

5.11.1. - Sistema de progresión.

Cuando el número de equipos que tomen parte en cualquier modalidad exceda al número de admitidos en la Final, se utilizará el sistema oficial de progresión utilizado por FISA para Campeonatos del Mundo.

En las Competiciones Oficiales de la FER ésta decidirá si se disputan las finales C, D, E y sucesivas con sus semifinales correspondientes.

5.11.2. - El Sorteo.

1. En Competiciones Oficiales, el sorteo para la primera jornada de mangas eliminatorias se celebrará antes de la Reunión de Delegados, una vez confirmadas todas las inscripciones. Si una prueba tiene menos de siete (7) inscripciones, se podrá realizar una manga preliminar y el resultado habido en ésta determinará la atribución de las calles en la final.

2. Las eliminatorias se configurarán por sorteo salvo que la Junta Directiva de la FER decida, para alguna regata en particular, establecer cabezas de serie.

3. Si un equipo se retira después del sorteo, pero al menos una hora antes de la salida de la primera manga, y con dicha retirada el número de equipos que queda en competición resulta encuadrado en otra variante del sistema de progresión, o ésta implica una descompensación entre el número de equipos de cada manga, la FER ordenará la realización de un nuevo sorteo para las pruebas afectadas.

5.11.3. - Retiradas y Descalificaciones después del Sorteo.

1- Si una tripulación se retira, es excluida o descalificada después del sorteo, los resultados mostrarán a la tripulación como DNS (No tomó la salida), EXC (Excluida) o DSQ (Descalificada), y será situada en el último lugar de la clasificación global de dicha prueba.

2. Si una tripulación para de remar durante una manga, el resultado de la regata la mostrará como DNF (No finalizó). Pasará a la siguiente ronda el mismo número de tripulaciones que sí hayan completado la regata prefijado por el sistema de progresión.

3. Si una tripulación es excluida o descalificada después de dar la salida de la primera eliminatoria de la prueba, los resultados deben mostrarla como EXC o DSQ, respectivamente. Pasará a la siguiente ronda el mismo número de tripulaciones prefijado por el sistema de progresión. La excluida o descalificada no volverá a participar en la prueba.

4. Si en la final A una tripulación se retira antes de tomar la salida o deja de remar en el transcurso de ésta y no la termina, los resultados mostrarán a la tripulación como DNS (no tomó la salida) o DNF (no Finalizó), respectivamente, y se le dará la última plaza de dicha final.

Cuando un deportista ha sido inscrito en más de una modalidad, no participa en una de las que fue inscrito o no la termina injustificadamente, y no comunica dentro del plazo establecido su retirada, no podrá participar en ninguna otra prueba, considerando como retiradas el resto de las tripulaciones en las que estaba inscrito.

5.12. – Identificación de remeros, tripulaciones y embarcaciones.

A efectos de identificación y/o pesaje, el jurado podrá solicitar a los participantes la exhibición del D.N.I., pasaporte o documento de identificación emitido por la propia FER o autorizado por ésta y, excepcionalmente, cualquier otro documento acreditativo que valide el Comité de Regatas.

Para los deportistas extracomunitarios será obligatorio aportar también el NIE.

Todas las embarcaciones deberán llevar en su proa una tablilla opaca con el número de la calle asignada. Su fondo será negro (la cifra en amarillo) o blanco (cifra negra). Dicho número debe tener entre 14 y 18 cms. de altura y un grosor en su trazo entre 2,5 y 3 cms. Aunque cada Club debe tener y usar las suyas, la FER en sus regatas, podrá facilitar dichas tablillas. La FER podrá obligar a la utilización de sus tablillas en el caso de llevar un patrocinador oficial.

5.13. – Pesos mínimos y pesaje de los timoneles

5.13.1.- Pesos mínimos. El peso mínimo de un timonel (vestido con el uniforme de competición -camiseta y calzona o similar- y sin zapatillas), para las categorías Juvenil, Sénior y Absoluta será de 55 kilos para masculinos; y 50 kilos femeninos. En el resto de categorías el peso será libre.

5.13.2.- Pesaje de timoneles. Para alcanzar dicho peso el timonel podrá disponer de un lastre máximo de 10 kilos, el cual deberá colocarse en la embarcación lo más cerca posible del mismo. Ningún componente del equipamiento de la embarcación podrá ser considerado como parte del lastre. En cualquier momento, antes de la prueba o inmediatamente después de finalizada ésta, el jurado podrá solicitar que el lastre sea pesado de nuevo.

5.13.3.- Los timoneles se pesarán en una báscula debidamente calibrada, con una antelación mínima de una (1) hora y máxima de dos (2), a la primera manga de cada prueba y categoría en la que vayan a competir y durante todos los días que se desarrolle la prueba en la que participe. La báscula deberá mostrar el peso con márgenes de 0,1 kilos. Si la primera manga se aplaza con posterioridad al pesaje, los remeros no tendrán que someterse a un segundo pesaje el mismo día para la misma manga.

5.14.- Pesos Ligeros.

5.14.1.- Para poder competir en las pruebas reservadas a Peso Ligero, los remeros y tripulaciones no deben sobrepasar los siguientes pesos:

A.- En hombres, el peso medio de un equipo (sin incluir al timonel), no puede sobrepasar los 70 kilos y ninguno de los remeros individualmente podrá pesar más de 72,5 kilos. El peso máximo para los skiffistas se fija en 72,5 kilos.

B.- En mujeres, el peso medio del equipo (sin incluir al timonel) no puede sobrepasar los 57 kilos y ninguna de las remeros individualmente podrá sobrepasar los 59 kilos de peso. El peso máximo para las skiffistas se fija en 59 kilos.

5.14.2.- Deberán pesarse en una báscula debidamente calibrada, vestidos con su uniforme de competición, con una antelación mínima de una (1) hora y máxima de dos (2), a la primera manga de cada prueba en la que vayan a competir y durante todos los días en que se desarrolle la competición

en la que participen. La báscula deberá mostrar el peso con un margen de 0,100 kilos. Si la primera manga se aplaza con posterioridad al pesaje, los remeros no tendrán que someterse a un segundo pesaje el mismo día, para la misma manga.

La FER podrá modificar los pesos máximos en función de la fecha de la competición.

5.15.- Campos de regatas

Los determinados convenientemente a cada especialidad

5.16.- Normas de circulación.

El Comité Organizador debe exponer de forma clara las Normas y Planos de Circulación sobre la pista, junto a los pontones de embarque de los equipos. Se publicarán junto con la lista de inscripciones y serán insertadas en el programa y documentación oficial de la Regata.

Es responsabilidad de todos y cada uno de los Remeros, Entrenadores o Delegados, leer, entender y obedecer las normas de circulación. En lo referente al entrenamiento, las normas deben fijar la existencia de, al menos, una calle libre del campo entre los equipos que se desplacen en direcciones opuestas.

Las Normas para la competición deben cubrir también las zonas de calentamiento y de recuperación, e indicar el desplazamiento de las embarcaciones de salvamento y de las que tomen parte en las ceremonias para entrega de medallas.

Los remeros, mientras estén realizando el calentamiento previo o la recuperación posterior, no podrán cruzar la línea de Meta (en cualquier dirección) mientras las embarcaciones de otra prueba estén realizando su manga. Deberán detenerse cuando los equipos que están en competición se aproximen a su posición y no podrán seguir el desarrollo de una manga, total o parcialmente, aunque sea por fuera de las zonas delimitadas por boyas.

El Comité Organizador dispondrá durante el horario de entrenamiento oficial, de un Marshall que vigilará el cumplimiento de las normas de circulación.

5.16.1. Otras Embarcaciones en el Agua.

Durante los periodos oficiales de entrenamiento y competición no será admitida, sin la autorización previa y expresa del Presidente del Jurado, la presencia de ninguna embarcación ajena a la regata, ni en las zonas de entrenamiento, ni en el propio campo de regatas.

El Presidente del Jurado es el responsable de determinar la posición y las posibilidades de movimiento para todas y cada una de las embarcaciones autorizadas, como las empleadas por los Árbitros, las de salvamento, las de la TV, etc.

El Comité Organizador es el responsable de asegurar que ninguna tripulación o embarcación no autorizada, pueda acceder al agua en cualquier momento del horario oficial, desde la apertura hasta la clausura de la regata, sin la aprobación expresa del Presidente del Jurado.

5.16.2. - Daños al equipamiento.

Si un equipo sufre daños en su equipamiento, el Comité del Jurado decidirá, una vez oídos todos los equipos involucrados, sobre quién recae la responsabilidad de los mismos. Atendiendo a su gravedad se dará traslado de todo ello al Comité de Disciplina de la FER con todos los datos que puedan contribuir al esclarecimiento de los hechos, y la determinación de las responsabilidades, salvo que afecte al propio funcionamiento de la competición, en el que decidirá el Comité de Regatas.

5.17. - Equidad.

Todos los remeros deben competir de forma limpia, mostrando respeto dentro y fuera del agua y siguiendo en todo momento las instrucciones del jurado de regata, En particular deben estar puntuales en la salida, situarse en sus calles y permanecer en ellas durante toda la regata. El incumplimiento de sus obligaciones conllevará sanciones al infractor.

El jurado de la regata debe asegurarse que las normas sean aplicadas con equidad a todos los competidores.

5.17.1.- Innovaciones en el equipamiento:

A. Las innovaciones en el equipamiento (embarcaciones, remos e indumentaria), para que su uso sea permitido en regatas oficiales de la FER, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a. Estar disponibles en el mercado para todos los competidores (no patentes exclusivas).
- b. No suponer un incremento significativo para el coste de nuestro deporte.
- c. No dar ventajas a un competidor sobre otro, ni cambiar la naturaleza de este deporte.
- d. Ser seguras, no contaminantes y respetuosas con el medio ambiente.
- e. Ser positivas para el desarrollo del Remo y el mantenimiento de sus principios.

B. La innovación debe ser sometida para su evaluación a la Junta Directiva de la FER. Si, atendiendo a las condiciones ya mencionadas, es considerada acorde a las mismas y se aprueba su uso, éste debe ser comunicado a todos su afiliados, que podrán utilizarla desde el 1 de Enero siguiente al del acuerdo que la homologó. Las innovaciones no autorizadas no podrán usarse en competición.

La Junta Directiva de la FER tiene plena autoridad para decidir si la innovación es significativa, adecuada, de un coste razonable, segura y respetuosa con el medio ambiente.

5.17.2. Condiciones Meteorológicas:

C. Cuando las condiciones meteorológicas no sean las adecuadas en Competiciones Oficiales, el Comité de Regatas, tras consultar al Presidente del Jurado y al Comité Organizador, podrá hacer cambios en el programa si los factores meteorológicos crearan condiciones de remo desiguales, o hicieran imposible remar.

D. Es tarea de su competencia determinar si tales condiciones se dan o si es posible que se den, pero también es su responsabilidad el proponer las siguientes alternativas.

En la aplicación de tales alternativas, el Comité Regatas deberá siempre considerar las opciones a), b) y c) antes de considerar la d):

- a) Usar únicamente las calles que ofrezcan igualdad de condiciones.
- b) Si las previsiones, antes de que se inicie la Competición, indican que las condiciones meteorológicas crearán condiciones de remo desiguales, o harán imposible remar, recomendar que el horario de las mangas se adelante, para evitar las inclemencias meteorológicas.
- c) Suspender el programa de regatas y fijar nuevos horarios.
- d) Recolocar las calles de cada manga, atendiendo a las posiciones de llegada en la ronda anterior, situando a los equipos mejor clasificados en las mejores calles (cabezas de serie para las Finales Directas y los más rápidos en una contrarreloj). Si dos o más equipos tienen las mismas posiciones en la ronda previa (por ejemplo, ambos ganaron su manga), se hará un sorteo para determinar las calles entre ellos. En el caso de las eliminatorias se deberá comenzar por el mismo orden de calles que se fijó en el sorteo Oficial.

E. Cuando el Comité de Regatas determine que las 4 alternativas anteriores no son apropiadas para solventar los problemas derivados de dichas condiciones meteorológicas, y tras consultarlo con todos los equipos en una reunión de Delegados convocada a tal efecto, decidirá la aplicación de una de las siguientes soluciones para continuar la regata, sin perjuicio de las decisiones que bajo su competencia adopte el Coordinador de Seguridad.

- a. Comenzar la competición antes de lo previsto, anunciando el nuevo horario en la reunión de Delegados del día anterior.
- b. Reanudar la competición en un momento posterior, cuando las condiciones hayan mejorado.
- c. Omitir una ronda de la prueba (por ejemplo, semifinales) cuando las condiciones atmosféricas han obligado a suspenderla por un periodo

significativo de tiempo o las previsiones meteorológicas indican que no se podrá competir en alguno de los días restantes de la competición. En este caso, la composición de mangas para las siguientes rondas se determinará en base a los resultados habidos en las rondas ya completadas.

- d. Siempre que sea posible, las clasificaciones de las tripulaciones en la ronda previa se usarán como base para la composición de las siguientes rondas.
- e. Implantar un sistema contrarreloj por mangas; si en el sorteo oficial se confeccionaron 4 mangas, deberán hacerse cuatro mangas contrarreloj independientes.
- f. Reducir la longitud de la prueba a una distancia nunca inferior al 50% de la oficial, cuando las condiciones sean tan adversas que no haya ninguna otra alternativa posible.

Los resultados de las rondas previas podrán ser utilizados con fines distintos a los iniciales, pero de conformidad con el sistema de progresión normal.

5.18. – Desarrollo de las Regatas.

Sección 1. La Salida

5.18.1.1.- Área de salida.

Los primeros 100 metros de un Campo de Regatas constituyen el área de salida. Las tripulaciones pueden entrar en la zona de salida cuando se lo permita el Starter, pero no pueden entrar en su calle hasta que todos los equipos de la manga precedente hayan abandonado el área de salida y el Starter les haya indicado la calle que les corresponde a cada una. Las tripulaciones deberán estar en su puesto de salida, como mínimo, dos minutos antes de la hora fijada para la misma.

El Starter puede iniciar la manga sin tener en cuenta las ausencias y podrá penalizar con una tarjeta amarilla a las tripulaciones que lleguen tarde a su puesto de salida.

5.18.1.2.- Procedimiento de Salida.

El Starter informa a las tripulaciones de sus calles. Podrá dar la salida cuando las tripulaciones estén listas y el Juez de Salida indique que están correctamente alineadas. Sólo este último decide si están alineadas, y si una o más han hecho una salida falsa.

Si el Juez de Salida considera que ha habido una salida falsa, el Starter parará la regata y mostrará la Tarjeta Amarilla a la tripulación o tripulaciones que, en opinión del Juez de Salida, la hayan causado. La tripulación que cause 2 salidas falsas o reciba 2 Tarjetas Amarillas en la misma manga por cualquier infracción, recibirá una tarjeta Roja y será excluida de la prueba.

Según los medios materiales disponibles y las condiciones atmosféricas existentes, se recogen tres procedimientos diferenciados para dar las salidas en una Regata de Remo.

a) Con bandera. Las tripulaciones deberán estar en sus pontones de salida, con las popas entregadas al menos 2 minutos antes de la hora de salida de sus pruebas, como aviso de prepararse para competir. Dos minutos antes de la hora fijada para la salida, el Starter anuncia "Dos minutos" a las tripulaciones que están ya bajo sus órdenes.

Antes de dar la orden de salida, el Starter comprobará que el Árbitro de Regata está preparado y que el Juez de Salida sigue indicando que las tripulaciones están alineadas. Cuando las embarcaciones están alineadas y las tripulaciones preparadas para la competición, el Starter dirá, por el orden de sus calles, los nombres de cada una de las tripulaciones en la manga. Una vez que ha comenzado a nombrarlas, éstas se asegurarán de tener sus embarcaciones correctamente enfiladas. Cada tripulación es responsable de estar enfilada y lista para salir, al finalizar la ronda de nombramientos.

Una vez que el Starter comienza la ronda (roll-call), no tendrá en cuenta a ninguna tripulación que le indique no estar preparada o alineada. Tras nombrar a la última tripulación, el Starter comprueba si el Juez de Salida sigue indicando que la alineación es correcta y dice: "Atención".

Entonces, el Starter alzará extendida la bandera roja y después de una pausa clara, dará la salida bajando la bandera roja rápidamente hacia un lado y simultáneamente dirá: "Va".

La pausa entre el alzado de la bandera y la orden de salida (bajar la bandera diciendo "Va"), debe ser clara y variable. Si este procedimiento es interrumpido por cualquier razón ajena a las tripulaciones o por una salida falsa, el Starter iniciará de nuevo el proceso, volviendo a nombrar a las tripulaciones.

b) Con semáforos. Las tripulaciones deben estar en sus pontones de salida, con las popas entregadas, al menos 2 minutos antes de la hora de salida de sus pruebas como aviso de prepararse para competir. En ese momento los semáforos de salida estarán en posición neutra. Dos minutos antes de la hora fijada para la salida, el Starter anuncia "Dos minutos" a las tripulaciones que están ya bajo sus órdenes.

Antes de dar la orden de salida, el Starter comprobará que el Árbitro de Regata y el Juez de Salida están preparados. Cuando las embarcaciones están alineadas y las tripulaciones preparadas para la competición, el Starter dirá, por el orden de sus calles, los nombres de cada una de las tripulaciones en la manga. Una vez que el Starter comienza la ronda, no tendrá en cuenta a ninguna tripulación que le indique no estar preparada o alineada. Tras nombrar a la última tripulación, el Starter comprueba si el Juez de Salida sigue indicando que la alineación es correcta y dice: "Atención". En ese momento presiona el botón o interruptor que cambia semáforos de neutro a rojo. Después de una pausa clara da la salida presionando un botón que, de modo simultáneo, cambia de roja a verde la luz del semáforo; acciona la señal acústica emitida por los altavoces; pone en marcha el sistema de cronometraje de la manga; congela la imagen en el monitor situado en la caseta del Alineador (si lo hubiera) y libera el mecanismo para control de alineación (si se empleara).

La pausa que medie entre el encendido de la luz roja y la orden de salida (luz verde y señal acústica) debe ser clara y variable. Si este procedimiento es interrumpido por cualquier razón ajena a las tripulaciones o por una salida falsa, el Starter iniciará de nuevo el proceso, volviendo a nombrar a las tripulaciones.

c) Salida rápida

En circunstancias excepcionales el Starter podrá decidir no usar la salida normal nombrando a todos los participantes. En ese caso, deberá informar previamente a las tripulaciones que utilizará el procedimiento de "Salida Rápida". Una vez haya iniciado el procedimiento normal de salida, no podrá pasar a emplear el de salida rápida en esa manga. En el caso de salida rápida, en vez de nombrar a todos los participantes, dirá, "Salida Rápida", y a continuación, "Atención".

El Starter entonces podrá alzar la bandera roja o presionar el botón para la luz roja. Después de una pausa clara y variable, dará la salida bajando la bandera roja rápidamente hacia un lado y simultáneamente dirá "Va", o apretando el botón que cambie simultáneamente la luz roja a verde y lanza la señal acústica.

Procedimiento para los 4+LTA. En las pruebas de 4+LTA podrán competir remeros con discapacidad visual. Por ello, en todas sus mangas, el Juez de Salida dará a las tripulaciones una indicación verbal adicional, siguiendo el protocolo descrito a continuación:

Tras pasar lista y decir "Atención", el juez de salida dirá "Bandera Roja", al mismo tiempo que levanta ésta (si se utiliza semáforo "Luz Roja" en el instante que presione el botón para activar la luz roja). A continuación procederá con la salida de la forma habitual.

5.18.1.3. - Salida Falsa.

Si alguna tripulación cruza la línea de salida desde que el Starter ha levantando la bandera roja o encendido la luz roja del semáforo, y antes de que éste haya dado la orden de salida, habrá cometido una salida falsa. Si más de una tripulación cruza la línea de salida antes de tiempo, sólo la tripulación o tripulaciones que el Juez de Salida considere han provocado la salida falsa, serán penalizados con una Tarjeta Amarilla.

El Starter, tras dar el comando de salida, mirará hacia el Juez de Salida para asegurarse que ésta ha sido correcta. Si éste indica que no ha sido así, el Starter deberá parar la manga haciendo sonar la campana y moviendo a uno y otro lado la bandera roja. Si el Juez de Salida dispusiese de los medios adecuados, también podrá hacerlo. Si los semáforos del sistema de salida incluyen la emisión de señales visuales y sonoras para indicarla, serán usados (en lugar de la bandera y la campana), haciendo flashes de luz roja y emitiendo la señal sonora repetidamente.

En el caso de una salida falsa, el Juez de Salida informará al Starter del nombre de la tripulación o tripulaciones penalizadas y éste les mostrará la Tarjeta Amarilla cuando hayan vuelto a su posición de salida, diciendo: "(Nombre tripulación), Salida Falsa, Tarjeta Amarilla".

El Starter dará instrucciones al oficial del pontón de salida para que se ponga una marca amarilla en el pontón de la calle de cada tripulación que haya hecho o provocado la salida falsa. Esta Tarjeta Amarilla se mantendrá hasta la conclusión de la manga y deberá ser aplicada en caso de su suspensión posterior o repetición.

Cuando se muestre una Tarjeta Amarilla a una tripulación 4+ LTA, el timonel levantará su brazo para mostrar que se ha enterado de la sanción impuesta a la misma.

5.18.1.4. - Objeciones en la Salida.

Una tripulación excluida o descalificada en la salida puede en ese momento efectuar una objeción al Árbitro o al Starter, que debe resolver la misma y comunicar su decisión a la tripulación objetante, a las restantes participantes y a los demás jueces-árbitros de la regata.

Sección 2 - Durante la Regata.

5.18.2.1. - Responsabilidad de los remeros.

Todos los remeros competirán en las regatas según las reglas establecidas y serán responsables de su propio gobierno y dirección. Cada tripulación tendrá una calle reservada para su uso y permanecerá en ella durante toda la regata (incluyendo sus remos). Si una tripulación abandona su calle lo hará bajo su responsabilidad y si impide o interfiere la marcha de cualquiera de sus rivales, o consigue alguna ventaja, podrá ser penalizado por ello.

5.18.2.2. - Interferencias y sus consecuencias.

Una tripulación causa interferencias a sus oponentes si sus remos o su embarcación invaden la calle del rival, causándole una desventaja. Sólo el Árbitro decide si una tripulación está en su propia calle o está interfiriendo a otra y causándole desventaja.

Si una tripulación causa interferencia a otra y, a criterio del Árbitro, la misma ha afectado a la clasificación final de la regata, ésta podrá ser excluida por el propio Árbitro, pero en principio solamente después de haberla advertido. Cuando ha tenido lugar una colisión entre barcos o remos, el Árbitro podrá excluir a la tripulación que la provocara, aunque ésta no haya sido advertida anteriormente. En ningún caso el árbitro podrá variar la clasificación.

Consecuencias.

1. **Advertencia.** Si una tripulación está a punto de interferir a otra el árbitro levantará la bandera blanca, llamará a la infractora por su nombre y le indicará el cambio de dirección requerido, bajando su bandera hacia ese lado. En principio, el árbitro no debe dirigir a ningún equipo, salvo que haya un obstáculo en su calle.

2. **Detener a un equipo.** Para buscar la seguridad de los participantes y prevenir daños en embarcaciones y equipamientos, el Árbitro podrá intervenir levantando su bandera blanca, nombrando a la tripulación y dándole la orden de detenerse: "Stop".

3. **Avisos al Árbitro.** Si durante la regata una tripulación considera que es interferida por otra y, en consecuencia, que está sufriendo una desventaja, un miembro de la misma, si es posible, llamará la atención del Árbitro en el mismo momento de sufrir esa interferencia, para indicar que tiene intención de hacer una objeción.

Los remeros del **1xAS** que deseen presentar una objeción al juez durante el desarrollo de la competición por interferencia, podrán hacerlo de forma verbal cuando sus manos estén atadas. Deben decir de forma alta y clara "Objeción" para que éste les oiga. Es responsabilidad del remero asegurarse que el Juez oiga su llamada y tenga conocimiento de la objeción.

4. **Corregir una desventaja.** Si una tripulación sufre una desventaja, la máxima prioridad es restaurar sus posibilidades de triunfo. La imposición de sanciones es secundaria. Puede que las posibilidades de ganar para esa tripulación ya estén perdidas, pero en todo caso el Árbitro debe intentarlo en su actuación y siempre de acuerdo con las normas de este código. Puede parar la manga, imponer la penalización apropiada y ordenar su repetición. Puede permitir que continúe y anunciar su decisión, tras haber finalizado ésta. No debe penalizarse a la causante de la interferencia sin restaurar en sus posibilidades a la que las sufrió.

5.18.2.3. - Instrucciones durante la regata.

En regatas de remo olímpico, y desde el exterior de la embarcación, está prohibido dar instrucciones, advertir o dirigir a los remeros o tripulaciones mientras estén en competición mediante el empleo de equipos eléctricos o electrónicos, bien sea directa o indirectamente.

Sección 3 - La Meta

5.18.3.1. - Llegada de una manga.

Una tripulación ha finalizado su manga cuando la proa de su embarcación ha cruzado la línea de Meta. La manga se considerará válida incluso si la tripulación está incompleta. La manga sólo finaliza cuando la última tripulación ha cruzado la línea de Meta y el árbitro levanta la bandera. En el caso de embarcaciones con timonel, éste debe estar a bordo al cruzar la meta.

5.18.3.2. Manga correcta.

El Juez-árbitro deberá verificar que ningún equipo está realizando una objeción, según el artículo 61, antes de indicar a los Jueces de Llegada que la manga ha sido correcta levantando la bandera blanca. Antes de abandonar la zona de llegada, el juez-árbitro debe asegurarse que los jueces de Llegada han percibido la señal.

5.18.3.3. Manga incorrecta

Si el Juez-árbitro estima que la manga no se ha desarrollado correctamente, deberá levantar la bandera roja. Si se ha producido alguna reclamación, se dirigirá al equipo o equipos que han realizado la reclamación para conocer sus razones, y podrá consultar a los Jueces de Llegada para obtener el orden de llegada de los equipos implicados. A continuación notificará su decisión a los equipos involucrados y a los Jueces de Llegada. Éstos no deberán anunciar el resultado oficial de la manga hasta que el Juez-Árbitro no les comunique su decisión.

5.18.3.4.- En las **pruebas de 4+LTA**, cuando el juez levante la bandera blanca dirá claramente "BANDERA BLANCA", para que todas las tripulaciones puedan oírlo. De igual forma, si levantara la bandera roja, dirá claramente "BANDERA ROJA".

Sección 4 – Objeciones

5.18.4.1. - Objeciones.

Si una tripulación considera que la manga no se ha desarrollado correctamente, podrá hacer una objeción al Árbitro inmediatamente después de finalizada la manga y, antes de abandonar el área de llegada, uno de sus miembros deberá levantar el brazo para indicar que van a hacer una objeción.

Los remeros del **1xAS** que deseen presentar una objeción ante el juez, tras finalizar la competición, podrán hacerlo de forma verbal. Deberán decir de forma alta y clara "Objeción" para que el juez les oiga. Es responsabilidad del remero asegurarse de que el juez oiga la llamada y que tenga conocimiento de la objeción.

En ambos casos, el Árbitro no levantará ninguna bandera y consultará con la tripulación objetora. El Árbitro de la manga resolverá la objeción planteada y comunicará su decisión a todos los equipos y oficiales de la manga. Tal decisión podrá girar en 3 planos diferentes:

1. **Desestimarla y levantar la bandera blanca.** Significa que la manga ha sido correcta.

2. **Aceptarla y levantar la bandera roja.** Ha decidido que la regata no ha sido correcta. En todo caso, debe comunicar a los Jueces de Llegada su decisión y los motivos de la misma.

3. **Solicitar información suplementaria.** Levantará la bandera roja y realizará las consultas correspondientes para resolver el asunto. Los jueces de llegada, ante esta situación, no anunciarán el resultado oficial de la manga hasta que el Juez-Árbitro haya tomado una decisión.

Si se retrasa la resolución de la objeción, los Jueces de Llegada no anunciarán el resultado final de la manga hasta que el Árbitro haya comunicado su decisión. Si se estima que la resolución de la objeción se prolongará, los Jueces de Llegada anunciarán un resultado "oficioso" de la manga, acompañada de la frase: "Pendiente de una objeción".

Sección 5 – Empates

5.18.5.1. - Empates.

Cuando no se pueda determinar el orden de llegada entre dos o más tripulaciones, se declarará un empate entre los equipos involucrados y se aplicará el siguiente procedimiento:

1. Si sucediera en **una eliminatoria, repesca, cuarto de final o semifinal** y sólo una de las afectadas pasara a la siguiente ronda, deberá repetirse la manga, pero sólo entre las tripulaciones afectadas. Ésta tendrá lugar el mismo día y no menos de dos horas después de disputarse la manga en que se produjo el empate. Si todas pasaran a la ronda siguiente, no se disputará la manga de desempate y sus posiciones para dicha ronda se decidirán por sorteo.

2. Si sucede en **una final**, se les dará a todas el mismo puesto, dejando vacantes los que hubieran ocupado de no haberse producido el empate. Si éste se diera en puesto de medalla, el Comité Organizador proveerá las medallas adicionales que fueran precisas.

5.19. – Reclamaciones, recursos y apelaciones.

5.19.1. - Reclamaciones.

1.- Las reclamaciones derivadas de la competición las resuelve el Comité del Jurado. Si ocurriese algo que pueda comprometer el desarrollo de la regata, el presidente del Jurado promoverá una reunión del Comité de Regatas.

2.- En cualquier caso, los denunciantes habrán de abonar al Comité del Jurado, en concepto de garantía o aval al presentar su reclamación, la cantidad que establezca la normativa correspondiente

Una tripulación cuya objeción haya sido denegada, las afectadas por su admisión o las que no estén de acuerdo con los resultados publicados, podrán presentar una reclamación por escrito al Presidente del Jurado en el plazo de una hora desde que el Árbitro haya comunicado su respuesta a la objeción o, si fuera referente a los resultados publicados, hasta una hora después de su publicación. La reclamación deberá formalizarse empleando el formulario oficial y abonando, en concepto de garantía, la cantidad que figura en la normativa que será reembolsada si se estimara la misma.

El Comité del Jurado decidirá si ésta es justificada, antes de iniciarse la siguiente ronda en dicha prueba y, en cualquier caso, nunca después de transcurridas dos horas desde la última manga del día. Como norma general, si la reclamación es sobre la clasificación en una final A, la entrega de medallas se pospondrá hasta que el Comité del Jurado la haya resuelto.

5.19.2. - Consecuencia de las Reclamaciones.

El Comité del Jurado decidirá sobre las reclamaciones y sobre la adopción de las medidas que resulten aplicables incluyendo:

1. La Amonestación.
2. La Tarjeta Amarilla. Se aplica en la siguiente manga en que esa tripulación participe.
3. La Relegación, en los casos ya fijados en el presente Código.
4. La Tarjeta Roja o Exclusión de la tripulación en las mangas restantes de esa prueba.
5. La Descalificación de la misma para todas las pruebas de la regata.
6. La Repetición de la manga para un determinado número de tripulaciones.

Aplicadas las penalizaciones correspondientes, el Comité del Jurado podrá tomar medidas adicionales dirigidas a restaurar las posibilidades de la tripulación que sufrió la desventaja.

5.19.3. – Apelaciones.

Una apelación contra la decisión del Comité del Jurado sólo puede ser cursada ante el Comité de Regatas, como se indica anteriormente (5.19.1.2), previo abono de la cantidad que figure en la normativa, en concepto de garantía. La cantidad sería reembolsada si se estimara la misma.

5.19.4.- Recursos.

Los recursos contra una decisión del Comité del Jurado se podrán presentar por los afectados durante los 10 días hábiles siguientes a la adopción del acuerdo recurrido ante el Comité de Disciplina de la FER. Las Resoluciones dictadas por éste agotan la vía federativa, pudiendo ser recurridas ante el Comité Español de Disciplina Deportiva en un plazo máximo de 15 días hábiles.



CAPÍTULO VI

Campos de Regatas en Remo Olímpico

CAPITULO VI – CAMPOS DE REGATAS EN REMO OLÍMPICO

6.1. - Características.

6.1.1.- Los Campos de Regatas utilizados para las Competiciones Oficiales de la FER en las modalidades de remo olímpico en general, deberán ofrecer a los equipos participantes como mínimo 6 líneas de agua, separadas y paralelas, con balizaje "Albano" sobre toda la distancia de competición y en condiciones idénticas. El ancho "standard" de cada calle o línea de agua se fija en 13'5 metros. La profundidad debe ser, al menos, de 3 metros en las zonas menos profundas, aunque se recomienda una profundidad mínima de 3,5 metros. Algunos campos antiguos se construyeron con una profundidad media de 2 metros. Mientras dicha profundidad se mantenga idéntica a lo largo de todo el recorrido, éstos seguirán siendo considerados como campos de regatas válidos.

Deben estar tan protegidos del viento como sea posible, o al menos no deben existir obstáculos en las proximidades del campo que puedan crear condiciones desiguales entre las distintas calles. No debe haber corriente, y si la hubiere, ésta debe ser tan suave que no cree condiciones desiguales sobre las diferentes calles. Las orillas deben estar diseñadas para absorber las olas y no rebotarlas.

Igualmente, deberán reunir las restantes especificaciones incluidas en el "Manual para la Organización de Regatas Nacionales de la FER".

6.1.2.- En el ante-programa de las Competiciones Oficiales deberá incluirse un plano que muestre la localización, longitud y número de calles del Campo de Regatas, tanto de competición como de entrenamiento, así como la ubicación en el mismo de las distintas instalaciones técnicas.

6.1.3.- Para que un Campo pueda ser homologado para la Organización de Campeonatos de España, los aspirantes deberán presentar a la FER documentación detallada sobre el mismo. Éste deberá ser aprobado por la Junta Directiva de la FER. Los gastos ocasionados para esta homologación serán por cuenta de la Federación Autonómica o entidad solicitante.

6.2.- Longitud.

6.2.1.- Los recorridos standard para remo olímpico son siempre en línea recta. Las distancias oficiales actuales de competición, que podrá ser modificadas por la FER para regatas específicas, son:

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

En todo caso la pista siempre deberá contar con un espacio de agua libre de cualquier obstáculo tras la línea de llegada (recomendable 100 metros) y a ambos márgenes del mismo (13,5 metros por cada costado, 27 en total). Si los pantalanos están enfrente de la línea de llegada el mínimo recomendable es de 200 metros. La FER podrá modificar dichas distancias. Tanto la longitud total como las distancias intermedias, deben ser medidas por un topógrafo independiente y cualificado. El Comité Organizador debe disponer siempre de un plano exacto del campo de regatas el cual debe estar en todo momento a disposición de la FER, especialmente del Director de Regatas, para su inspección. Lo dispuesto en este artículo implica la utilización de instalaciones de salida móviles que permitan alinear todas las proas sobre la misma línea de salida, cualquiera que sea la clase de embarcación. La FER puede permitir la exención de este requisito si lo estima conveniente.

6.2.2.- Los recorridos no Standard pueden ser más cortos (Sprints) o más largos (larga distancia, pruebas de fondo, descensos de ríos, etc.). Estos recorridos no discurrirán, necesariamente, en línea recta.

6.3. - Número de Calles.

Las mangas se disputarán normalmente sobre seis (6) calles, pero es recomendable que el campo cuente con al menos ocho (8) calles, todas ellas balizadas.

A sus costados debe contar con 27 metros de agua (13,5 por cada lado), libres de cualquier obstáculo.

Como norma general, la calle 1 será la situada a la izquierda del starter mirando hacia la llegada.



CAPÍTULO VII

Regatas de Banco Fijo del Cantábrico en Bateles, Trainerillas y Traineras

CAPITULO VII – REGATAS BANCO FIJO del CANTÁBRICO en BATELES, TRAINERILLAS Y TRAINERAS

7.1. - Objeto.

Las presentes Normas tienen como objeto recoger y reglamentar las regatas y competiciones a Remo en Bateles, Trainerillas y Traineras, en lo concerniente a su organización, normas específicas y detalles complementarios, en todos aquellos aspectos no regulados por el Código de Regatas de la FER y demás Normas vigentes de la misma, a las que expresamente éstas se subordinan y cuya aplicación tiene carácter subsidiario a lo no establecido en el presente Reglamento.

7.2. - Campeonatos Nacionales.

1. Los Campeonatos Nacionales se disputarán en clasificatorias y finales.
2. Participarán 8 tripulaciones por categoría con los criterios siguientes: Dos clubes por cada Federación Autonómica siempre y cuando, en la categoría y modalidad de que se trate, hayan participado un mínimo de cuatro Clubes en su Campeonato Autonómico. En caso contrario solamente podrá participar un Club.
3. Si hubiera plazas libres se cubrirán primeramente con el primero en el orden correspondiente de la Federación Autonómica Campeona el año anterior, y de existir una segunda plaza, será ocupada por la Autonómica organizadora con el mismo criterio que con la anterior. En todo caso se limita a tres tripulaciones la participación máxima por Autonomía.
Cada Federación Autonómica establecerá el sistema y criterios que estime adecuados para la presentación y clasificación de sus tripulaciones.
4. Todos los detalles complementarios del Campeonato deberán ser indicados en el programa oficial, que deberá ser visado por la FER.
5. La Junta Directiva de la FER podrá habilitar otros sistemas de progresión o participación en los casos no contemplados en este Código.
6. La composición y el orden de las mangas clasificatorias se decidirá en la reunión inicial de Delegados, de acuerdo a lo siguiente: la composición de las clasificatorias se realizará por sorteo entre las 4 tripulaciones campeonas inscritas, siendo cabeza de serie 2 campeones en cada manga clasificatoria, cruzándose con sus respectivos subcampeones. El ganador de cada clasificatoria y los 2 mejores tiempos de las otras tripulaciones pasarán a la final, disputando las restantes la final de consolación.

7.3. - Regatas con resultados homologados.

La FER homologará los resultados de aquellas regatas que figuren incluidas en el calendario de regatas aprobado por ella o en el de sus Federaciones Autonómicas, en las cuales participen tripulaciones de más de una Federación Autonómica, sean arbitradas por Jueces-Árbitros de la FER o de una Federación Autonómica y cumplan con lo dispuesto en el Código de Regatas de la FER y demás Normas complementarias.

7.4. - Organización.

Para la celebración de cualquier regata deberá solicitarse autorización de la Federación Autonómica correspondiente. Cualquier denegación debe ser motivada, indicando la reglamentación o normativa incumplida por los solicitantes. Si se concede, la regata quedará bajo control federativo y podrá ser suspendida si no se cumple con todos los requisitos fijados. Sin dicha autorización y control, cualquier regata a remo en estas modalidades (Batel, Trainerilla o Trainera) será considerada ilegal y la Federación podrá solicitar su suspensión a la autoridad u organismo de quién dependa como espectáculo público. Si ésta no accediera a su suspensión, podrá prohibir la participación a sus Clubes afiliados. En caso de celebrarse ésta, tanto el Comité Organizador como los Clubes participantes incurrirán en responsabilidad y el Comité de Disciplina procederá en consecuencia. Ningún Club podrá participar en regata alguna sin autorización de su Federación Autonómica, quién de denegarla, deberá razonarlo debidamente.

Los Comités Organizadores estarán siempre obligados a dar toda clase de facilidades a las Federaciones y al Jurado para cumplir su cometido en la regata. Todas las invitaciones a regatas se

cursarán simultáneamente a los Clubes y Federaciones de las que éstos dependan. Éstas, de no encontrar impedimento reglamentario alguno, autorizarán la participación de los Clubes invitados.

La organización de los Campeonatos Nacionales, Autonómicos, Provinciales o de Regatas clasificatorias para los mismos, serán competencia exclusiva de la Federación competente en cada caso, pudiendo ésta delegar su organización en Clubes, Sociedades Deportivas u otras entidades patrocinadoras.

7.5. - Invitación a regatas.

Las invitaciones deberán realizarse en la forma prevista en el punto 5.2.- y se mencionará claramente el tipo de regata que es, fecha y hora en que tendrá lugar, trofeos y **subvenciones otorgadas**, horario de reuniones, características del campo de regatas, y cualquier otro dato que se considere de interés para los participantes.

7.6. - Trofeos y subvenciones.

El Comité Organizador publicará y entregará en la reunión de Delegados la relación definitiva de premios y trofeos, especificando el origen de los mismos y el orden en que éstos serán asignados.

7.7. -. Normativa General para Regatas.

Ninguna otra disposición para regatas en Batel, Trainerilla o Trainera podrá establecer Normas contrarias a las fijadas en el Código de Regatas de la FER y este Capítulo, a las cuales quedan subordinadas las de cualquier otra Organización y Federación.

7.8. - Campos de Regatas.

Las regatas en Batel, Trainerilla o Trainera podrán disputarse indistintamente en mar abierto, ría, lagos o embalses, siempre que las condiciones de ancho permitan alinear al menos a tres embarcaciones en una misma tanda. También podrán celebrarse regatas en línea o contra-reloj

Su trazado para los Campeonatos de España será siempre el de un paralelogramo, preferentemente rectángulo. Deberá existir un plano oficial que determine todos los detalles técnicos del mismo, incluyendo las referencias de comprobación, que serán visibles a efectos de fácil reconocimiento. El Comité Organizador presentará al Jurado, al técnico responsable del balizaje y del campo de regatas, que deberá estar a disposición del Jurado durante toda la competición. El balizaje deberá estar totalmente montado, como mínimo, una hora antes de la prevista para el comienzo de la primera manga. El balizaje debe ser balizaje tradicional con fondeos individuales, quedando prohibido el balizaje "en tren".

7.9. - Distancias a recorrer y Señalización.

Las distancias señaladas como oficiales serán las reglamentarias y obligatorias para los Campeonatos de España y demás regatas integradas en el calendario de la FER o que den acceso a las mismas. Cuando las condiciones del campo no permitan la distancia oficial, pero superen la mínima tolerada, podrán ser autorizadas las mismas, para otras regatas.

	Juvenil Absoluta	Mínimo tolerado	Cadete	Mínimo tolerado2	Infantil Promesa	Mínimo tolerado3
Bateles	2.000 mts	1.800 mts	1.500 mts	1.300 mts	1.000 mts	800 mts
Trainerillas	3.500 mts	3.200 mts				
Traineras	5.556 mts	5.200 mts				

Las regatas de Bateles se disputarán en las categorías Absoluta, Juvenil, Cadete, Promesa e Infantil. Las de Trainerillas en la Absoluta y Juvenil y las de Traineras sólo en la Absoluta.

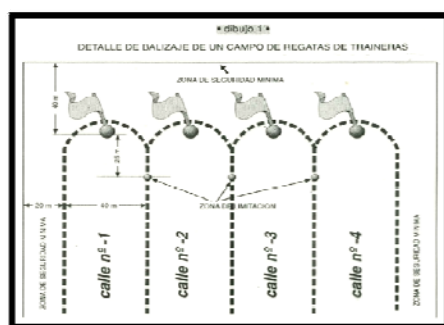
Número de largos y ciabogas	Oficial máximo	Máximo tolerado para otras regatas.
Bateles	4 largos y 3 ciabogas	8 largos y 7 ciabogas
Trainerillas	4 largos y 3 ciabogas	6 largos y 5 ciabogas

Traineras	4 largos y 3 ciabogas	4 largos y 3 ciabogas
------------------	-----------------------	-----------------------

Distancia entre baliza	Oficial	Otras Regatas
Bateles	20 metros	18 metros
Trainerillas	30 metros	25 metros
Traineras	45 metros	40 metros

En campos que no permitan estas distancias se podrán autorizar, previo informe y plano de regatas, otras distancias inferiores.

Las Competiciones Oficiales para las categorías Cadete y Promesa se celebrarán a 3 largos y 2 ciabogas; para la Infantil, a 2 largos y 1 ciaboga. El máximo tolerado para otras regatas será de 5 largos y 4 ciabogas (Cadete y Promesa) y de 3 largos y 2 ciabogas (Infantil).



Dibujo 1

Tras la línea imaginaria de llegada deberá existir un espacio de 40 metros de agua totalmente libre de obstáculos (DIBUJO 1).

ESPACIO DE AGUA LIBRE ENTRE DELIMITACIONES DEL CAMPO DE REGATAS Y LAS ORILLAS O CUALQUIER OTRA INSTALACIÓN FIJA:

	Mínima Oficial	Mínimo Tolerado
Bateles	10 metros	9 metros
Trainerillas	15 metros	12 metros
Traineras	22 metros	20 metros

Las balizas podrán ser boyas o cualquier otro sistema siempre que sea autorizado por la Federación competente. En todas las regatas se procurará colocar "estachas" o "rabizas" de salida y todas ellas de la misma longitud.

Las balizas serán visibles entre sí en toda la anchura del Campo de Regatas, y la última de ellas desde el lugar asignado al Jurado. Desde la salida serán visibles las de ciaboga o, en el peor de los casos, desde una distancia mínima de 1.000 metros.

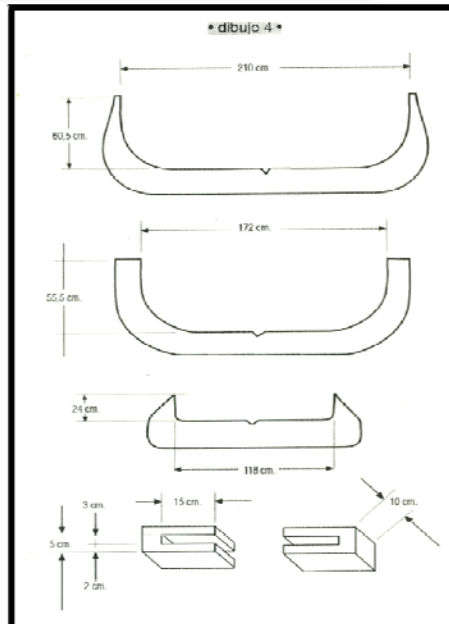
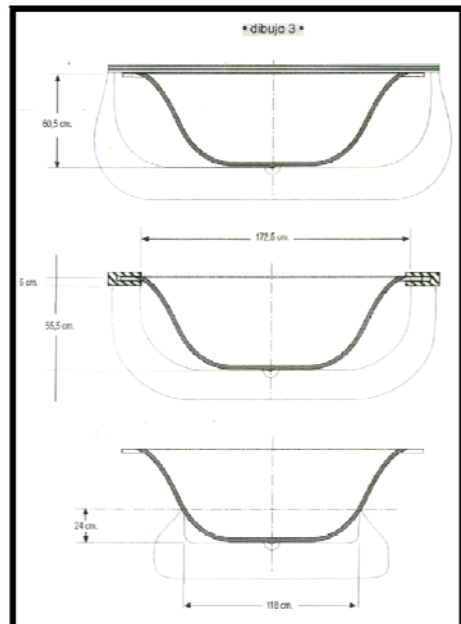
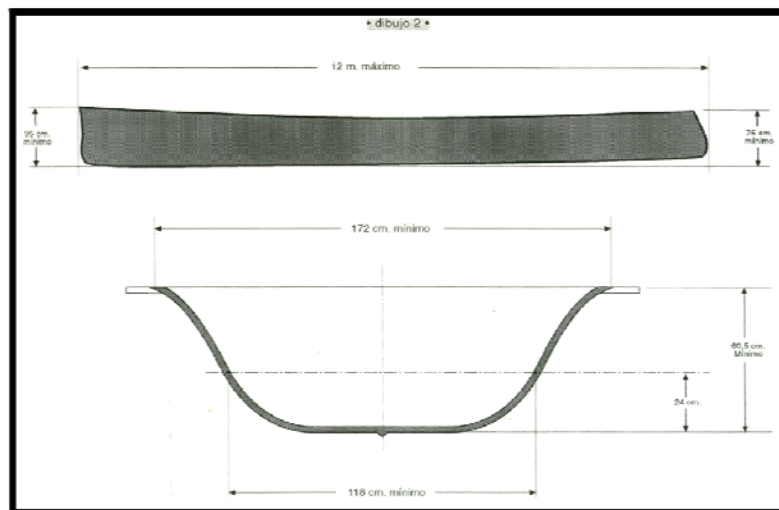
Las banderas de la balizas de una misma calle serán del mismo color y forma. Las banderas y balizas o boyas será del mismo material, forma y dimensión. Los colores de las banderas, según el orden de calles, son los siguientes:

Calle número 1 ----- Blanca
Calle número 2 ----- Roja

Calle número 3 ----- Verde
Calle número 4 ----- Amarilla

Las líneas de salida, virada y llegada estarán referenciadas mediante un sistema de doble indicación. Existirá una línea teórica que coincidirá con la mira del alineador y el Juez de Llegada, y una indicación o señal visible en la zona opuesta.

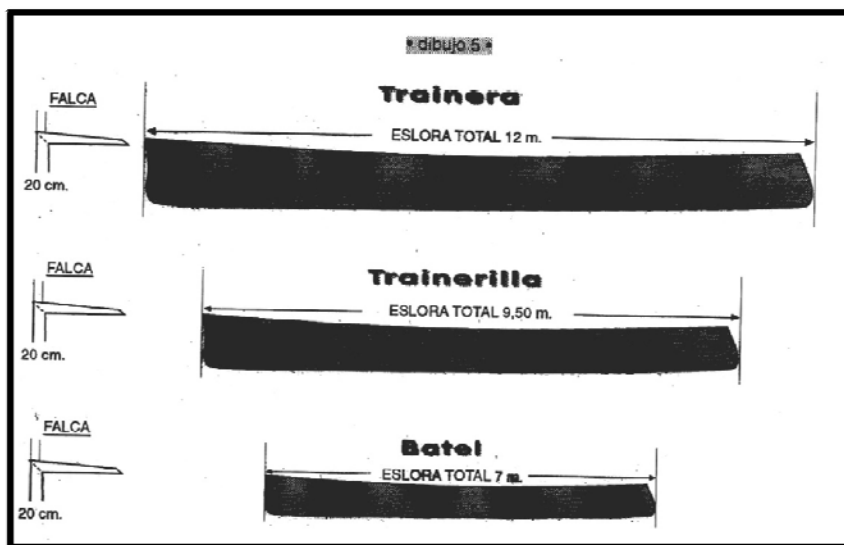
7.10. - Características de embarcaciones y remos.



Las embarcaciones, según DIBUJOS 2, 3 y 4, tendrán que adaptarse a las medidas y pesos siguientes:

		Bateles	Trainerillas	Traineras
A)	Eslora total máxima (esquema)	7,00 m.	9,50 m.	12,00 m.
B)	Puntal mínimo a proa, entre cara inferior de la quilla y cara superior de la regala.	0,56 m.	0,63 m.	0,95 m.
C)	Puntal mínimo a popa, entre cara inferior de la quilla y cara superior de la regala.	0,47 m.	0,53 m.	0,75 m.
D)	Puntal mínimo en la cuaderna maestra, entre cara superior de quilla y cara superior de regala.	0,335 m.	0,40 m.	0,605 m.
E)	Manga mínima inferior de la cuaderna maestra.	0,975 m.	1,10 m.	1,72 m.
F)	Manga de la cuaderna maestra a 0,24 m. desde la horizontal trazada desde el punto de intersección del forro de la quilla.	0,975 m.	1,10 m.	1,18 m.
G)	Peso mínimo de la embarcación sin remos ni accesorios en orden de competición.	70 kg.	100 kg.	200 kg.
H)	Peso de fábrica sin despiece (bancadas, etc.)	65 kg.	90 kg.	185 kg.

El uso de bota-aguas o "palkas" no podrán alterar la eslora en más de 20 centímetros. Su utilización es opcional, pero la línea de meta será cortada siempre por el branque de la embarcación y nunca por las mencionadas protecciones (DIBUJO 5).



Asimismo, todas las embarcaciones deberán tener una placa de construcción, visible y fijada a la embarcación, en la que figure el nombre y la dirección del constructor, su marca, año de construcción, número de serie, peso medio de la tripulación para la que esté construida y peso de la embarcación a su salida del astillero. El constructor deberá entregar con su embarcación la ficha técnica correspondiente a la misma, que recogerá todos los datos exigidos sobre su Peso y Medidas.

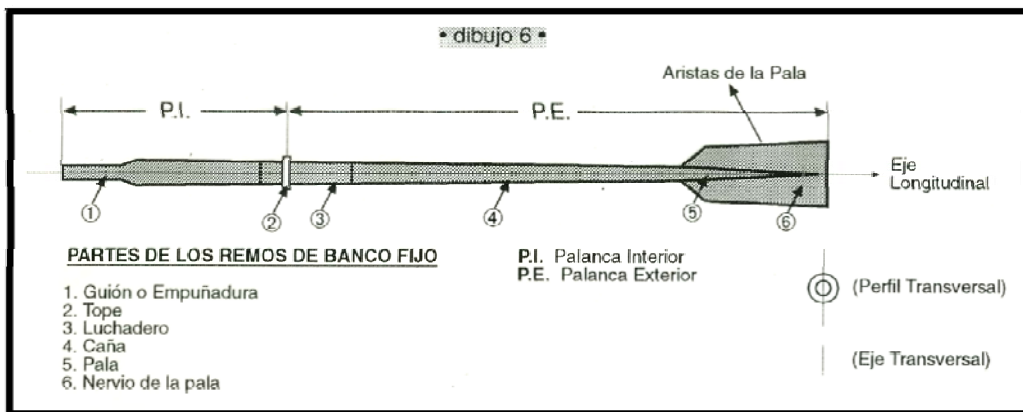
Si se careciera de dicha Ficha se podrá pedir a la FER que verifique la legalidad de dicha embarcación, expidiéndose entonces por ésta el correspondiente certificado, siendo a cuenta del solicitante los gastos causados por dicha homologación.

No obstante lo indicado, cualquier innovación en la construcción, tanto de embarcaciones como de remos, debe ser sometida a la Junta Directiva de la FER para su evaluación. Ésta, previo informe de todas las Federaciones Autonómicas implicadas y

atendiendo a lo dispuesto en el artículo 49 del Código de Regatas, decidirá si es acorde al mismo y aprueba su uso, comunicándoselo a todos su afiliados, que podrán utilizarla desde el 1 de Enero siguiente al del acuerdo que la homologó. Las innovaciones no homologadas no podrán usarse en competición.

Salvando lo anterior, podrán añadirse a la embarcación bombas de achique, compartimentos estancos, bota-aguas y otros ingenios para asegurar la buena marcha y flotabilidad de la embarcación, sin incluir nunca éstos en el peso mínimo fijado para cada embarcación.

No es necesario que la cuaderna maestra sea la central a efectos de manga mínima, cuya medida repercutirá en cualquier cuaderna. Las embarcaciones deberán llevar codastre a popa y roda a proa. En la construcción de las embarcaciones se podrán emplear materiales de cualquier clase.



Los remos serán de forma tradicional, con pala simétrica al eje longitudinal de su caña, sin cuchara, con aristas rectas y con o sin nervio, según DIBUJO 6. Hay total libertad tanto a sus materiales de construcción como en su peso y longitud.

7.11. - Remeros y Patrones.

Las tripulaciones en cada una de las modalidades estarán compuestas por:

- BATEL 1 patrón y 4 remeros
- TRAINERILLA 1 patrón y 6 remeros
- TRAINERA 1 patrón y 13 remeros

Podrán llevar a bordo cuantos remos deseen, pero cada tripulante usará uno sólo que podrá cambiar cuándo y cómo desee. El patrón solo podrá usar el remo que le corresponda para dirigir la embarcación y no podrá ayudar a ningún remero en su boga. El remo auxiliar de ciaboga solo podrá utilizarse en el momento de la misma.

En lo referente a las edades, pesos mínimos y sexo de los timoneles, se aplicará lo dispuesto en los puntos 5.13.2.- y 5.13.3.- del presente Código de Regatas.

7.12. – Cambios en tripulaciones

Si la regata se disputa a dos o más mangas los clubes podrán modificar entre ambas la composición de sus tripulaciones, hasta la mitad además del patrón; siempre que los sustitutos tengan licencia por ese club y consten en la hoja de inscripción. La modificación debe ser comunicada al jurado mediante el formulario oficial al menos una hora antes de la fijada para la salida de la manga.

7.13 - Jurado.

En lo referente a la composición y misión específica de los miembros del Jurado, se estará a lo dispuesto en este Código de Regatas de la FER, salvo las peculiaridades indicadas en el presente capítulo.

Composición del Jurado:

- Presidente del Jurado
- Jueces de Salida y Llegada
- Juez-Árbitro
- Juez de Viradas
- Responsable y miembros de la comisión de Control.

7.14. - Salida, Recorrido, Llegada y Desempates.

Con carácter general se estará a lo dispuesto en este Código de Regatas con los siguientes detalles complementarios:

1.- Una vez alineadas las tripulaciones el Juez de Salida anunciará al Juez-Árbitro mediante la bandera blanca que puede proceder a dar la salida, éste nombrará a las tripulaciones diciendo el nombre del Club en voz alta; seguidamente, con la bandera roja abajo dirá "ATENCIÓN", levantando posteriormente la bandera y, tras una pausa diferenciada, bajará la bandera a la vez que da la orden de salida mediante la voz de "VA".

2.- Se penalizará a aquella tripulación que cometa o provoque una salida falsa con la suma de 3" (si es en Batel), 4" (en Trainerilla) ó 5" (en Trainera), al tiempo finalmente invertido. El Juez-Árbitro dejará "fuera de regata" a la que promoviera o efectuara 2 salidas falsas o reciba 2 tarjetas amarillas.

3.- Cada tripulación tiene una calle reservada para su uso y debe permanecer en ella (incluyendo sus remos) durante toda la regata, dejando su baliza por babor en las viradas. Todas las tripulaciones deben efectuar la salida con su boya a babor de la embarcación, si no hay estachas/ rabizas o si por la climatología éstas no pueden emplearse, y entrar en meta por su calle.

De no hacerlo así serán excluidas. Solamente el Juez-Árbitro decide si una tripulación se encuentra o no en su calle. La tripulación que la abandone lo hará bajo su responsabilidad, y si con ello impide o interfiere la marcha de cualquiera de sus rivales, o consigue alguna ventaja, podrá ser excluida.

7.15. - Seguridad de los remeros

Con el fin de aumentar la seguridad y como apoyo técnico para una mayor maniobrabilidad en el Campo de regatas, se autoriza el uso de emisoras o teléfonos móviles con Auriculares que permitan la comunicación directa del Patrón con el exterior, siempre que ello no produzca interferencias en la intercomunicación de los miembros del Jurado y de la Organización.

7.16. - Recinto acotado para el Jurado.

En el recinto expresamente acotado por la Organización para el Jurado no podrá permanecer ninguna persona ajena al mismo.

7.17.- Objeciones, Reclamaciones, Recursos y Apelaciones.

Se atenderá a lo dispuesto en los artículos correspondientes de este Código de Regatas.



CAPÍTULO VIII

Regatas de Banco Fijo del Mediterráneo en LLaüt

CAPÍTULO VIII – Regatas de Banco Fijo del Mediterráneo en LLaüt Mediterráneo

8.1. - Objeto.

El presente capítulo tiene por objeto regular las Regatas Oficiales de la FER de LLAÜT MEDITERRANEO, así como determinar las características de las mismas y sus particularidades, resultando asimismo sometido a las demás Normas vigentes de la misma, a las que expresamente éstas se subordinan y cuya aplicación tiene carácter subsidiario a lo no establecido en el presente capítulo.

8.2. - Clases de Regatas.

Las regatas de LLAÜT MEDITERRANEO se clasifican en dos categorías:

- **REGATAS OFICIALES:** Son las programadas por la FER y las Federaciones Autonómicas afiliadas a la misma, y éstas forman el Calendario Oficial de Regatas de Llaüt Mediterráneo.

- **REGATAS NO OFICIALES:** Son las programadas por Clubes, Cofradías de Pescadores u otras Entidades Deportivas y no integradas en los Calendarios Oficiales de Regatas de las Federaciones Autonómicas.

Las Oficiales estarán siempre sometidas a lo dispuesto en este Código de Regatas, a todos los efectos. Las No Oficiales podrán ajustarse al mismo, o disputarse en base al suyo propio sin que la FER tenga competencia directa ni responsabilidad en dichas competiciones.

8.3. - Campos de Regatas.

Las regatas de LLAÜT MEDITERRANEO podrán disputarse indistintamente en mar abierto, rías, ríos, lagos o embalses, siempre que las condiciones de ancho permitan alinear, cuando menos, tres (3) embarcaciones en una misma manga.

Para el Campeonato de España, su trazado será siempre el de un paralelogramo, preferentemente rectángulo, determinado en un plano oficial, que incluya todos los detalles técnicos del mismo, incluyendo las referencias de comprobación, que deberán ser perfectamente visibles a efectos de reconocimiento.

El campo de regatas debe estar totalmente montado, como mínimo, una hora antes de la prevista para el comienzo de la regata, siendo responsable la organización de presentarle al Jurado al técnico responsable del balizaje y del campo de regatas, que deberá estar a disposición de éste durante toda la duración de la competición.

8.4. - Categorías y Timoneles.

Las regatas de LLAÜT MEDITERRANEO solamente se disputarán en las categorías Cadete, Juvenil, Absoluta y Veterano, tanto masculinas como femeninas. Ningún deportista podrá competir en una categoría distinta a la determinada por su edad, salvando la opción permitida a Juveniles y Veteranos de competir en la categoría Absoluta. En lo referente a la edad, peso mínimo y sexo de los Timoneles, se aplicará lo dispuesto en los artículos 18 y 19 del presente Código de Regatas.

8.5. - Distancias a recorrer.

En las categorías Cadete y Veterano el recorrido máximo es de 700 metros, con una ciaboga. En Juvenil y Absoluta el máximo es de 1.400 metros y el mínimo de 1.000 metros, con un mínimo de una ciaboga y un máximo de tres. Estas distancias son iguales para Hombres y Mujeres.

8.6. - Distancia entre balizas.

La distancia mínima entre balizas será de 30 metros. En campos que no lo permitan, la Federación Autonómica organizadora o la FER, si se trata de una Competición Oficial de la FER, podrán autorizar otra inferior, previo informe favorable del Jurado, no pudiendo en ningún caso ser menor de 25 metros. Entre la línea de llegada y las orillas o cualquier tipo de instalación fija debe haber un mínimo de 50 metros de agua libre.

Las balizas o boyas deben ser visibles entre sí en toda la anchura del campo de regatas, y la más alejada de ellas desde el lugar asignado al Jurado. Desde la línea de salida serán visibles las balizas o boyas de la ciaboga o, en el peor de los casos, desde una distancia mínima de 700 metros.

Las líneas de salida y llegada estarán perfectamente referenciadas mediante un sistema de doble indicación.

8.7. - La Ciaboga.

Todas las tripulaciones realizarán la virada o ciaboga tomando su baliza o boya por la banda de babor, dejándola siempre por esa banda hasta finalizar la maniobra. La tripulación que al final no tome correctamente la baliza o boya será descalificada. Es responsabilidad exclusiva de cada tripulación conservar su calle y no invadir las de sus competidores. El Arbitro o en su defecto el Juez de Virada determinará si ha habido o no colisión y si por su importancia, el equipo puede excepcionalmente continuar o debe ser puesto fuera de regata.

Las balizas o boyas de una misma calle serán del mismo color y forma. Los colores de las balizas o boyas según orden el orden de calles, son los siguientes:

Calle número 1 - Blanca
Calle número 2 - Roja
Calle número 3 - Verde
Calle número 4 - Amarilla

8.8. - Tripulaciones.

Las tripulaciones del *LLAÚT MEDITERRANEO* están formadas por ocho remeros y un timonel. Podrán llevar a bordo remos de repuesto, pero cada tripulante solo podrá usar un remo, que podrán cambiar cuándo y cómo lo deseen. El timonel no puede remar en ningún caso, ni sustituir a ningún remero o ayudarlo físicamente a bogar o ciar.

Las tripulaciones deberán vestir con uniformidad. Los Jueces podrán sancionar a las tripulaciones que no cumplan esta norma. No se permitirá la salida de tripulaciones incompletas.

8.9. - El Jurado de Regata.

El Jurado de Regata está formado por el Presidente del Jurado, el Starter, los Jueces de Llegada, el Juez de Salida, la Comisión de Control y los Jueces de Virada. Tanto en Llegadas como en la Comisión de Control, uno de los Jueces será el responsable.

8.10. - Mangas Eliminatorias.

Si hay más tripulaciones participantes que puestos en la Final, se recurrirá a un sistema de eliminatorias previas para clasificar a los finalistas.

8.11. - Modificaciones en los equipos.

Los Clubes podrán modificar la composición de sus tripulaciones hasta la mitad de sus remeros, más el timonel, siempre que los sustitutos tengan licencia deportiva de ese Club y que la modificación sea comunicada al Jurado mediante el formulario oficial establecido para ello, al menos una hora antes de la fijada para la salida de la primera manga de la regata.

Después de la primera manga, solamente se podrá sustituir a cualquier remero por lesión o enfermedad, debiendo comunicarlo al Jurado, que a la vista del informe médico, decidirá. El remero sustituido no podrá competir más en la misma prueba, aunque se recupere de su enfermedad o lesión. En todo caso los sustitutos deben figurar como suplentes en las hojas de inscripción enviadas para la regata que corresponda.

8.12. - Licencias.

Para su participación en regatas oficiales, las Federaciones Autonómicas exigirán a todos los remeros estar en posesión de la Licencia Federativa.

8.13. - Inscripciones.

Para poder participar en una Regata Oficial, los Clubes deberán remitir previamente la correspondiente Hoja de Inscripción, cumpliendo los requisitos fijados en el artículo 37 del Código de Regatas.

8.14. - Reclamaciones y Protestas.

Si una tripulación estima que la manga no se ha desarrollado correctamente, deberá anunciar su reclamación al Starter, inmediatamente después de llegar a Meta, y antes de desembarcar, salvo caso de fuerza mayor.

Una tripulación excluida en la salida puede efectuar una objeción al Starter en ese momento. Éste decide de forma inmediata sobre la misma y comunica su decisión oralmente a las tripulaciones participantes en la manga y al Presidente del Jurado.

8.15. - Comportamiento de las Tripulaciones.

En general: Todas las tripulaciones deben disputar sus mangas, siguiendo siempre las indicaciones del Jurado y respetando las reglas de tráfico y normativas existentes.

En la salida: Una tripulación sólo puede entrar en la zona de salida si la misma está libre para lanzar la manga en la que esté inscrita. Todas las tripulaciones deben estar en línea de salida y a las órdenes del Starter 2 minutos antes de la hora fijada para dar la misma. El Starter podrá iniciar la manga sin esperar a los retrasados, y penalizará con una Tarjeta Amarilla a las tripulaciones que lleguen tarde a su puesto de salida.

Durante las mangas: Cada tripulación tiene una calle reservada para su uso y debe permanecer en ella durante toda la regata (incluyendo sus remos) y es la única responsable de conservar su calle. Si una tripulación la abandona, lo hará bajo su responsabilidad, y si con ello impide o interfiere la marcha de cualquiera de sus rivales, o consigue alguna ventaja, será penalizada por ello. Solamente el Juez Árbitro decide si una tripulación se encuentra o no en su calle.

Las que no estén en competición, no podrán acompañar a la manga en curso en todo, o en parte del recorrido, ni interferir las líneas de salida y llegada, ni siquiera por fuera del Campo de Regatas.

En meta: Todas las tripulaciones deben entrar en meta por su calle. De no hacerlo así serán excluidas.

8.16. - Limitación de Participación.

Los Cadetes, Juveniles y Veteranos no pueden participar en más de 2 mangas por día, y entre la salida de ambas debe haber un intervalo mínimo de dos horas. El caso de repetición de una manga se considera una excepción a esta norma.

8.17. – Características del Llaüt Mediterráneo.

Dentro de la libertad de construcción todos los LLAÜT MEDITERRANEOS deberán adaptarse a las medidas y pesos siguientes:

MANGAS (expresadas en cms.) <i>Se permite una tolerancia de +/- 1 cm.</i>	
Manga Mínima a 1,42 mts. de la proa	135
Manga Mínima a 4,26 mts. (maestra)	190
Manga Mínima a 7,10 mts.	142

Las Mangas se miden sin tener en cuenta la Regala sobre la que se asientan los escalamos.

MANGAS de flotación a 12 cms. de la quilla. <i>Se permite una tolerancia de +/- 1 cm.</i>	
Manga Mínima a 1,42 mts. de la proa	50
Manga Mínima a 4,26 mts. (maestra)	117
Manga Mínima a 7,10 mts.	50
PUNTALES (expresados en cms.) <i>Se permite una tolerancia de +/- 1 cm.</i>	

Puntal mínimo a 1,42 mts. de la proa	64
Puntal mínimo a 4,26 mts. (maestra)	57
Puntal mínimo a 7,10 mts.	58

Todas estas medidas se tomarán a partir de la parte más baja de la quilla. Línea de alefriz. Los puntales se refieren al bote, sin contar los lanzamientos ni la regala (de 2 cms.).

PUNTALES A PROA Y POPA (expresados en cms.)

Se permite una tolerancia de +/- 1 cm.

Puntal mínimo a Proa	80
Puntal a popa	60

Todas estas medidas se tomarán a partir de la prolongación de la quilla. (Esquema "Eslora y Puntales a Popa y Proa" Los puntales se refieren al bote, sin contar los lanzamientos y se tiene en cuenta la regala (de 2 cms.).

LANZAMIENTOS (expresados en cms.)

No se permite tolerancia

Máximo en PROA (a 0,75 mts. de proa)	5
Máximo en POPA (a 0,50 mts. de popa)	10

ESLORA Máxima (expresada en cms).

850

No se permite tolerancia.

ESLORA Máxima entre toletes (expresada en cms).

198

No se permite tolerancia.

PESO Mínimo

No se permite tolerancia

PESO Mínimo, en Kgs. (en vacío, listo para navegar) SIN TIMON	145
--	-----

REMOS

Los Remos podrán construirse en cualquier material que no suponga peligro alguno para los participantes, pero su pala siempre será simétrica respecto al eje y sin concavidad.

Igualmente, los escálosos podrán ser de cualquier material, pero los centrales han de mantenerse siempre sobre la regala, permitiéndose colocar en un saliente paralelo a los de Proa y Popa, sin que éstos sobresalgan sobre los centrales, y con una distancia máxima (manga) entre ellos de 198 cms.

Las medidas interiores de bancadas y calapiés son libres

Deben llevar caperol a proa, conforme a las dimensiones y formas del Esquema 3, debiendo ser éste macizo.

Con timón al eje.

Sin quilla postiza ni orza

Los LLAÜTS MEDITERRÁNEOS que no alcancen el peso mínimo serán lastrados hasta alcanzarlo. El lastre será un peso muerto colocado y fijo al fondo de la embarcación. Los barcos lastrados no podrán desembarcarlo hasta que al finalizar la manga éste sea verificado por los jueces. El lastre máximo para alcanzar el peso mínimo de la embarcación no podrá exceder de 15 kgs.

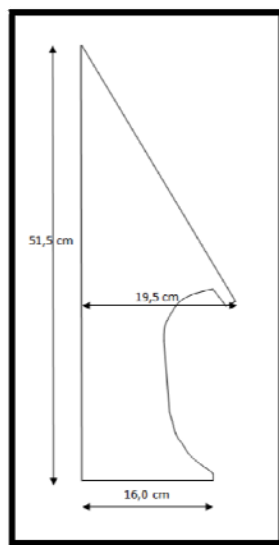
Se permite el uso de bota-aguas, siempre que se sitúe a popa del caperol. Esta protección adicional nunca se considerará lastre.

Las líneas de agua de la embarcación deberán ser curvas suaves, uniformes y continuas no mostrando protuberancias tipo "spray rails" o similares.

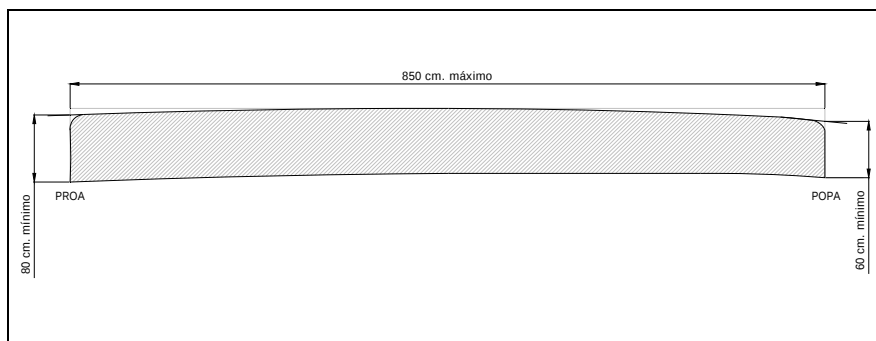
En cualquier caso, todas las embarcaciones deberán tener una placa de construcción, visible y fijada a la embarcación, en la que figure el nombre y dirección del constructor, marca, año de construcción, número de serie y peso de la embarcación a su salida del astillero. El constructor deberá entregar con su embarcación la ficha técnica correspondiente a la misma, que recogerá todos los datos exigidos sobre su Peso y Medidas.

Si se careciera de dicha Ficha, se podrá pedir a la FER que verifique la legalidad de dicha embarcación, expidiéndose entonces por ésta el correspondiente certificado, siendo a cuenta del solicitante los gastos causados por dicha homologación.

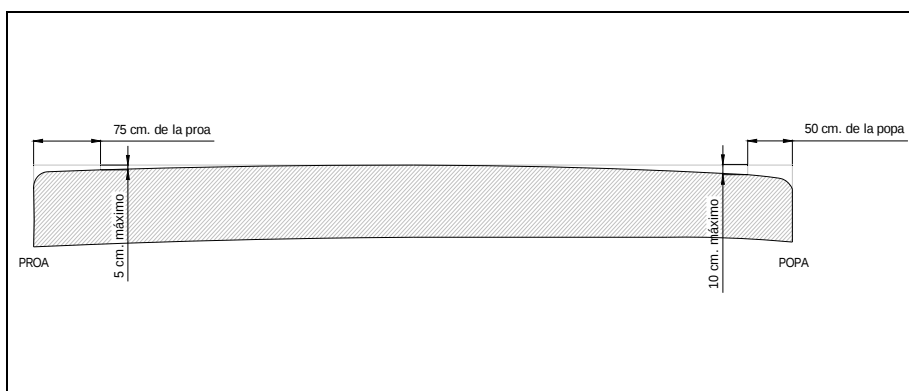
Esquema 1



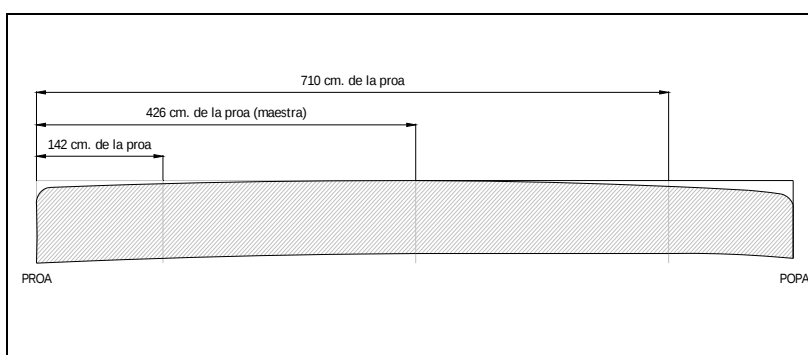
Eslora y Puntales a Popa y Proa



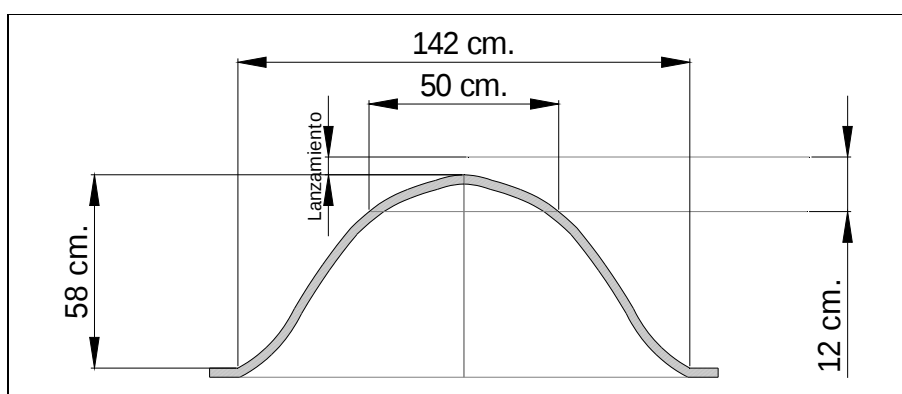
Lanzamientos



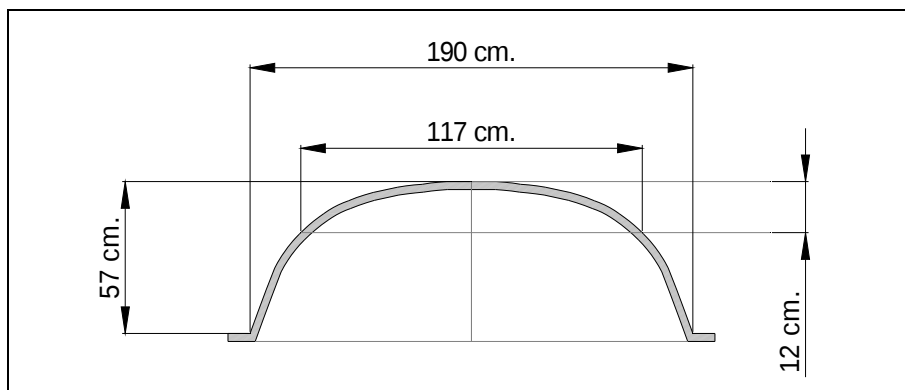
Puntales y mangas



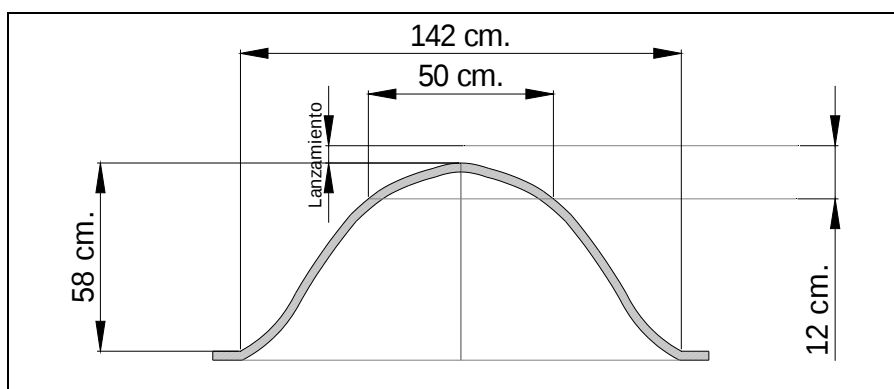
Sección a 142 cm de la proa



Sección a 426 cm de la proa (Maestra)



Sección a 710 cm de la proa



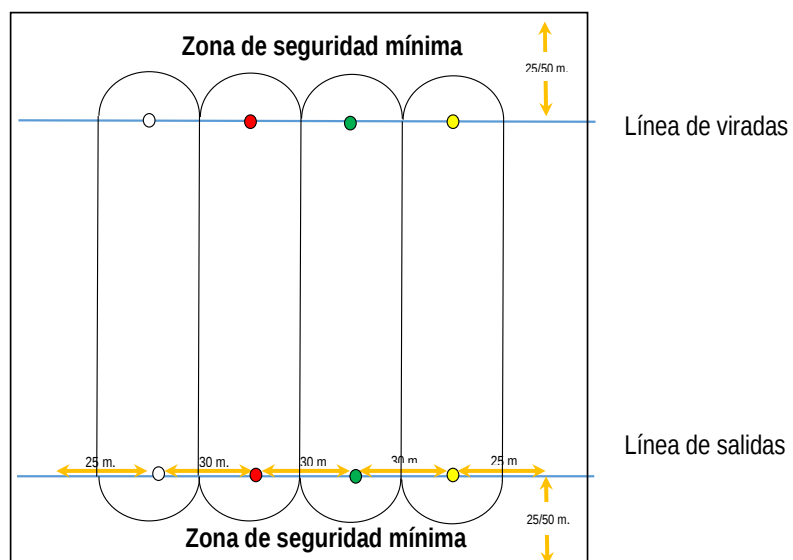
8.18. - Sistema de Medición.

1. Los útiles y plantillas de medición se homologarán por la FER.
2. Para realizar la medición, el Llaüt se colocará sobre una superficie nivelada, a resguardo del viento, con la quilla al aire sobre soportes regulables individualmente y nivelado transversal y longitudinalmente.
3. Se marcará sobre la línea de crujía los puntos M1, M2 y M3 y L1, L2
 - I. M1 a 1,42 metros de la proa.
 - II. M2 a 4,26 metros de la proa.
 - III. M3 a 7,10 metros de la proa.
 - IV. L1 a 75 cm de la proa y L2 a 50 cm de la popa
4. Sobre la línea de crujía se lanzará una línea rasante al punto más elevado de ésta, que se fijará a la roda y el codaste.
 - a. La eslora total será la distancia máxima de las prolongaciones de la roda y el codaste sobre esta línea
 - b. El puntal de Proa será la distancia de la regala en proa hasta la línea anterior
 - c. El puntal de Popa será la distancia de la regala en popa hasta la línea anterior
5. Lanzamientos de proa (L1), popa (L2) y lanzamientos en las marcas M1 y M3. Mediremos el espacio entre el casco en la línea de crujía y la línea del punto 4.
6. Medida de Mangas a 12 cm y Puntales

Se empleará una regla con dos brazos deslizantes en sentido horizontal. Estos brazos también deberán articular una corredera en sentido vertical. A distancias iguales del centro y según las medidas que se vayan a realizar se señalarán los puntos de referencia.

Para efectuar las mediciones deberá situarse esta regla en las cotas (M1, M2 y M3) de la embarcación que se va a medir, aplicando la regla sobre la embarcación. Pondremos el centro de la regla sobre la línea de crujía, la nivelaremos y ajustaremos las correderas para que estas se sitúen sobre la regala en el punto de intersección con el casco para medir los puntales y las mangas en cada cota. En cada uno de los puntos anteriores mediremos la manga a 12 cm, regulando la altura de la corredera vertical hasta el valor correspondiente, descontando el lanzamiento en cada punto.

CAMPO DE REGATAS





CAPÍTULO IX

Regatas en Yolas

CAPÍTULO IX – Regatas en Yolas

9.1. - Definición.

Las Yolas de Mar son embarcaciones para la práctica del Remo en Banco Móvil, con paramar a proa o popa o sin ellos, de tabladillos y bordas continuas, cuya dimensión y peso se indica en el artículo siguiente.

9.2. - Características.

ESLORA (Máxima) m.	PUNTAL ó HUECO (Mínimo) m.	MANGA TOTAL (Mínimo) m.	MANGA en LÍNEA de AGUA (Mínimo) m.	PESO (Mínimo) Kgs.	Nº TABL. a CADA LADO (Mínimo)
10,5	0,38	1,05	0,8	90	7

9.3. - Construcción, Homologación y Verificaciones.

En la construcción las Yolas de Mar podrán emplearse materiales de cualquier clase. Los tabladillos de Madera (*o del composite que imite a los mismos*), deberán tener todos el mismo ancho. Hay una tolerancia máxima de 2 cms. de diferencia en la anchura de los distintos tabladillos.

La eslora se medirá desde el extremo de la roda al codastre. El puntal se medirá desde el nivel de los bordes de las bandas hasta el arranque del primer tabladillo, interiormente (a excepción del primer metro a proa y a popa, que se hará a partir de la roda y el codastre). La manga total en la cuaderna maestra se mide por fuera del nivel superior de las bandas. La manga en la línea de agua se mide en la cuaderna maestra exterior y horizontalmente, a 12'5 centímetros de altura sobre la quilla, aunque ésta no existiera.

Los herrajes que soportan las chumaceras podrán sobrepasar horizontalmente el contorno exterior de la embarcación al nivel de las bandas, en un máximo de 25 centímetros y no deberán situarse a más de 4 centímetros sobre el nivel de las bandas, estableciendo en un máximo de 64 centímetros la distancia entre el eje de Quilla y el eje de Chumacera. (Figura 1)

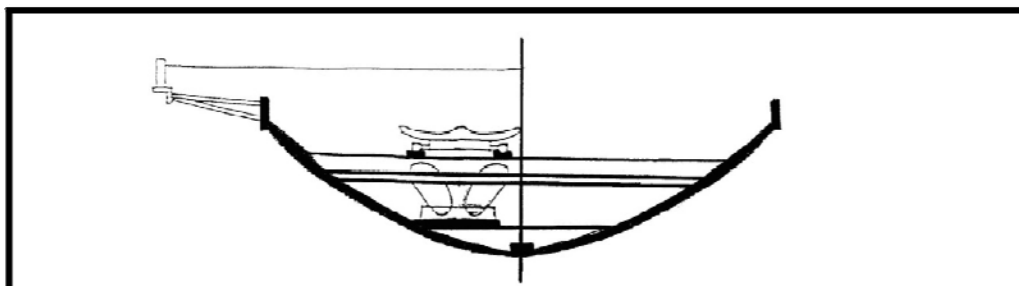


Figura 1

La verificación de las dimensiones obligatorias se realizará de la forma siguiente:

Se empleará una regla, en el centro de la cual se habrá hecho una muesca (D) donde colocar, llegado el caso, la parte saliente de la quilla exterior. (Figura 2)

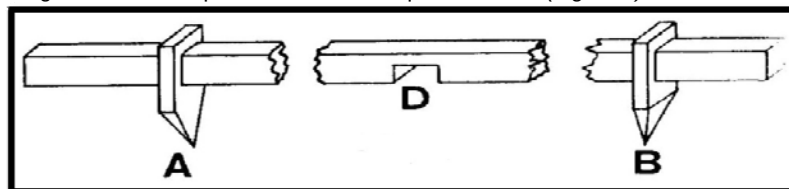


Figura 2

A distancias iguales del centro de la muesca, y según las dimensiones que varían con arreglo a la escala de las embarcaciones, se señalarán puntos de referencia; sobre cada uno de los brazos de la Regla se articulará una corredera vertical, con un largo fijo de 125 milímetros.

Para efectuar las mediciones deberán fijarse las correderas en las cotas correspondientes a la embarcación que se va a medir, aplicando la regla sobre la embarcación, estando ésta con la quilla al aire. Si las puntas de las correderas (A y B) tocan el casco de la embarcación, sin que la regla toque el nacimiento de la quilla (C), la manga en la línea de flotación es mayor de lo prescrito, y la embarcación, por lo tanto, está de acuerdo con el Reglamento. (Figura 3)

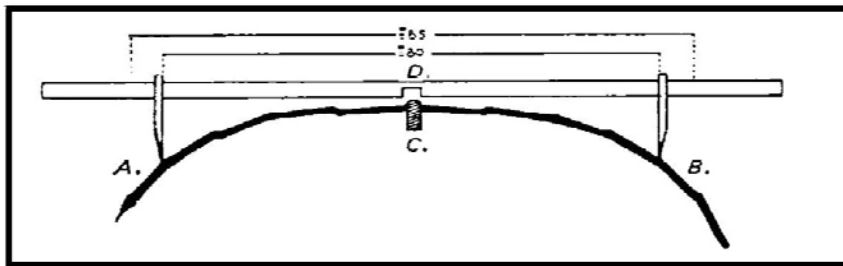


Figura 3

Cuando la Regla toca la embarcación en 3 puntos (A, B y C), se llega al punto límite. (Figura 3a)

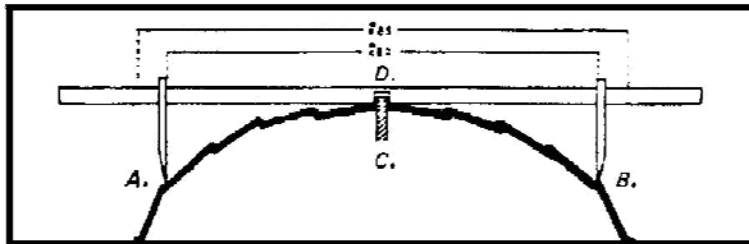


Figura 3a

Sobrepasado dicho punto, la manga en la línea de agua será demasiado estrecha y, por tanto, la embarcación resultará no ajustada a lo dispuesto por este Código. (Figura 3b)

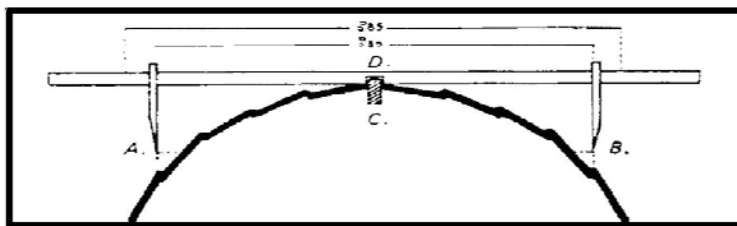


Figura 3b

Todas las embarcaciones, deberán tener una placa de construcción, visible y fijada a la embarcación, en la que figure el nombre y dirección del constructor, su marca, el año de construcción, su número de serie, el peso medio de la tripulación para la que esté construida y el peso de la embarcación a su salida del astillero. El constructor, deberá entregar con su embarcación, la ficha técnica correspondiente a la misma, que recogerá todos los datos exigidos sobre su Peso y Medidas. Sólo se permitirá un lastre máximo de 15 Kgs., para que éstas alcancen el peso mínimo.

Si se careciera de dicha Ficha, se podrá pedir a la FER que verifique la legalidad de dicha embarcación, expidiéndose entonces por ésta el correspondiente certificado, siendo a cuenta del solicitante los gastos causados por dicha homologación.

9.4.- Campos de Regatas.

Las regatas de Yolas de Mar podrán disputarse indistintamente en mar abierto, ría, lagos o embalses, pero un campo de regatas sólo podrá ser homologado para la celebración de Campeonatos de España si permite alinear, al menos, a cuatro embarcaciones en una misma tanda. En los demás campos de regata bastará poder alinear 3 o 2 embarcaciones, según permita el mismo. También podrán celebrarse regatas en línea y/o contrarreloj.

En los Campeonatos de España su trazado será el de un rectángulo. Deberá existir un plano oficial que determine todos los detalles técnicos, incluyendo las referencias de comprobación, que serán visibles a efectos de fácil reconocimiento. El Comité Organizador contará con un técnico responsable del balizaje y del campo de regatas en general, que deberá estar a disposición del Jurado durante toda la duración de la competición. El campo de regatas deberá estar totalmente montado, al menos, una hora antes de la prevista para el comienzo de la primera manga. Otros campos de regatas se adecuarán a lo que permita su geografía, pero siempre ha de conocerse con anticipación el plano del mismo, incluyendo referencias de comprobación, etc.

9.5. - Zona de Regata.

En las pruebas con virada, se entenderá por Zona de Regata ó aguas propias de un equipo, el espacio comprendido entre las líneas que forman ese rectángulo imaginario, con un mínimo de 25 metros de ancho, si bien es recomendable que se cuente con 30 metros de ancho, cuyo eje longitudinal pasa por las dos balizas de cada zona y cuyos extremos están encabezados por dos casquetes semicirculares de radio equivalente a la mitad del ancho de la calle (mínimo 12,5 m.), con centro en la respectiva baliza, tal como describe el gráfico siguiente (Figura 4). Entre dichas Balizas y las orillas, o cualquier otro obstáculo para la navegación, deberá mediar un espacio libre de agua de al menos 20 metros. En el caso de no cumplir las medidas, el Comité organizador deberá comunicar las medidas a la FER, antes de la competición, para su aprobación.

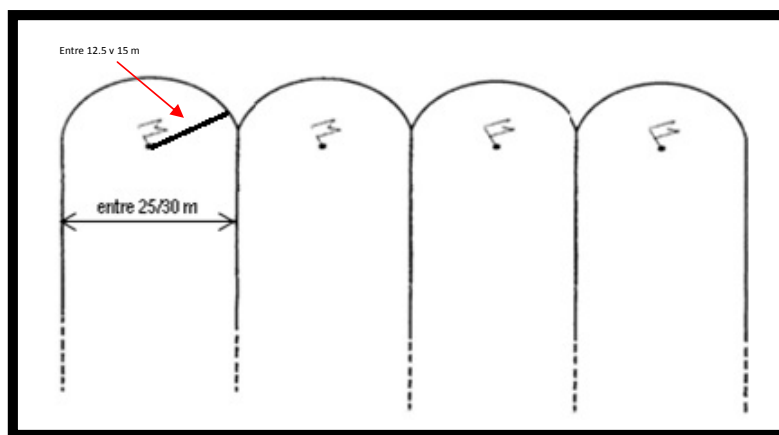


Figura 4

9.6. - Salida, Viradas y Llegada.

Cada tripulación tiene una calle reservada para su uso y debe permanecer en ella (incluyendo sus remos) durante toda la regata, dejando su baliza por babor en las viradas. Todas las tripulaciones deben efectuar la salida con su boya a babor de la embarcación y entrar en meta por su calle. De no hacerlo así serán excluidas. Solamente el Starter o el Juez de Viradas decide si una tripulación se encuentra o no en su calle. La tripulación que la abandone lo hará bajo su responsabilidad y, si con ello impide o interfiere la marcha de

cualquiera de sus rivales, o consigue alguna ventaja, podrá ser excluida. El Starter o el Juez de Virada, determinarán si ha habido o no colisión y si, por la importancia de ésta, el equipo puede excepcionalmente continuar o debe ser excluido.

Una tripulación llega a meta cuando la embarcación corta la línea imaginaria de llegada con su proa. Las tripulaciones vestirán con uniformidad. El Starter podrá no permitir la salida a las que no cumplan estas normas. Asimismo, no se permitirá tomar la salida a tripulaciones incompletas.

9.7. - Distancias a recorrer, número de largos y ciabogas; señalización.

Las distancias señaladas como oficiales serán las reglamentarias y obligatorias para los Campeonatos de España y demás regatas integradas en el calendario de la FER o que den acceso a las mismas. Cuando las condiciones del campo no permitan recorrer la distancia oficial, podrán ser autorizadas por la FER otras distancias. En estos casos, estas distancias se podrán autorizar previo informe que deberá incluir plano del campo de regatas. En cualquier caso, la distancia mínima oficial para cada "largo" son 250 metros.

CATEGORIAS	DISTANCIA OFICIAL
SENIOR	2.000 MTS
JUVENIL	2.000 MTS
CADETE	1.500 MTS
VETERANO	1.000 MTS

NÚMERO de LARGOS y CIABOGAS.- El número de largos y ciabogas a realizar en los Campeonatos de España para cada categoría son los siguientes:

CATEGORÍAS	MÁXIMO OFICIAL		MÍNIMO OFICIAL	
	LARGOS	CIABOGAS	LARGOS	CIABOGAS
SENIOR	8	7	4	3
JUVENIL	8	7	4	3
CADETE	6	5	3	2
VETERANO	4	3	2	1

SEÑALIZACIÓN.- Las balizas o boyas serán visibles entre sí en toda la anchura del Campo de Regatas y la última de ellas desde el lugar asignado al Jurado. Desde la salida serán visibles las de ciaboga. Las banderas de las balizas o boyas de una misma calle serán del mismo color, forma, material y dimensión. Los colores de las banderas, balizas o boyas según el orden de calles, son los siguientes:

Calle número 1 - Blanca
Calle número 2 - Roja
Calle número 3 - Verde
Calle número 4 - Amarilla

Las líneas de salida, virada y llegada, estarán perfectamente referenciadas mediante un sistema de doble indicación. Existirá una línea teórica que coincidirá con el punto de mira del juez de salida y juez de llegada, y una indicación o señal visible en la zona opuesta.-



CAPÍTULO X

Regatas de Remo de Mar

CAPÍTULO X – REGATAS DE REMO de MAR

10.1. - Remo, Barcos, Regatas.

Una regata de remo de mar es una regata en la que todos los competidores utilizan embarcaciones de remo de mar tal y como se definen en el presente reglamento y donde el campo de competición es en mar abierto o en una gran masa de agua tierra adentro y de conformidad con el presente Reglamento.

10.2. - Ámbito de aplicación.

Este Reglamento se aplica a las Regatas de Remo de Mar de la FER.

10.3. - Derecho de participación.

Los Campeonatos de Remo de mar de la FER están abiertos sólo a tripulaciones de club.

10.4. - Categorías de edad.

La FER reconoce exclusivamente categorías de Absoluto para Remo de mar.

10.5. - Clases de embarcación.

La FER reconoce las siguientes clases de embarcaciones para Remo de mar:

- Sólo (C1x)
- Doble (C2x)
- Cuatro scull con timonel (C4x+)
- Cuatro con timonel (C4+)

10.6. - Construcción de embarcaciones de Remo de mar.

Las embarcaciones usadas en las regatas de Remo de mar de la FER deben cumplir los siguientes requerimientos de medidas:

1. Eslora máxima permitida;
2. Peso mínimo permitido de la embarcación;
3. Ancho mínimo permitido medido en los siguientes dos puntos, todas las medidas se realizarán externamente.
 - (1) anchura total;
 - (2) anchura en el punto de medida de la manga secundaria que estará localizado a la altura específica desde el punto más profundo de la embarcación en ese punto.

La longitud máxima y los pesos mínimos permitidos son los siguientes:

	Eslora máxima	Peso mínimo
C1x	6.00 m	35 kg
C2x	7.50 m	60 kg
C4+, C4x+	10.70 m	150 kg

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

Los anchos mínimos permitidos son los siguientes:

Tipo de embarcación	Punto de medida de la manga secundario		
	Ancho total (1)	Altura del punto de medida sobre el punto más profundo de la embarcación	Ancho en el punto de medida (2)
C1x	0.75m	0.19m	0.55m
C2x	1.0m	0.23m	0.70m
C4+, C4x+	1.3m	0.30m	0.90m

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 descritos anteriormente, las embarcaciones de remo de mar deben construirse con tres (3) 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 eliminará 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.

10.6.1.- Requisitos para las embarcaciones de Remo de mar y Equipamiento

Todos los barcos deben cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por la FER y con cualquier requisito adicional establecido por cualquier autoridad nacional, regional y/o local para participar en dicha regata costera en particular.

En concreto:

- Las embarcaciones deben llevar un chaleco salvavidas para cada miembro de la tripulación, de un tipo que cumpla con estándares internacionales reconocidos. Los timoneles deben usar un chaleco salvavidas en todo momento en el barco;
- 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.
- Cualquier lastre debe fijarse de forma segura a la estructura de la embarcación.
- Durante las mangas de remo de mar, por razones de seguridad se permitirá a cada barco llevar equipos de radio o de telecomunicaciones según lo permitido o requerido por la FER o por otras autoridades marítimas para este tipo de pruebas.
- 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.

10.6.2.- 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 números 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 FER o en quien ésta delegue.

10.6.3.- Números de competición para las tripulaciones

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

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

10.7. - Características.

El campo de competición para regatas proporcionará, en la medida de lo posible, condiciones de competición justas e iguales para todos los equipos. Esto requerirá 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 reunión de jefes de equipo).

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 tiene 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.

10.7.1.- 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 el Anuncio de 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.

10.7.2.- 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.

10.8. - Longitud del campo.

Las regatas de Remo de mar de la FER 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.

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.

10.9. - 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 FER indicará en la Normativa de la regata el número máximo de embarcaciones que pueden ser acomodadas en la línea de salida a un mismo tiempo y en cada categoría.

10.10. - Seguridad – Principios Generales.

10.10.1.- Director de Regata

El Comité Organizador designará un Director de Regatas que asumirá las funciones especificadas en el artículo 12 del presente Código.

10.10.2.- 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.

10.10.3.-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 FER.
- 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;
- 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. 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:
 - o 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;
 - o Familiarizarse con las condiciones meteorológicas actuales y previstas;
 - o 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;
 - o Comprobar el estado de la embarcación y el equipo de seguridad a bordo.
- Durante la salida:
 - o Garantizar que la tripulación respeta todas las normas de navegación y de seguridad;
 - o Exigir que todos los miembros de la tripulación llevan 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.

10.10.4.- 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.

10.10.5.- Vuelco

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

10.11. - El 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 por el Jurado mediante sorteo al azar, 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.

10.12. - 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, se 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 FER.

10.13. - 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.

10.14. – Procedimiento de salida.

10.14.1.- 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 tomará 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.

Habrà 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 de conformidad con el punto 10.17.- del presente Código.

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 de 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 Juez de Salidas 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 Juez 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:
- Izar dos bolas;
 - Hacer sonar una bocina dos veces, con pitidos claros y cortos.
- f) Un minuto antes de la salida, el Starter deberá simultáneamente:
- Izar una bola;
 - 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	 Cae	Se deja caer la bola que queda (roja con aspa blanca)	 LARGO	Un pitido largo de bocina
Salida falsa masiva	 Ondeando	El starter ondea la bandera roja	 Repetido	Repetición de pitidos cortos con la bocina

Ilustración 1. Tabla sumario de la secuencia de salida (flotante)

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.

10.14.2.- 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) 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.

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.

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.

c) 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.

10.14.3.- 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.

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.

10.14.4.- 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.

10.15. - Salida falsa.

10.15.1.- 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.

10.15.2.- 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.

10.15.3.- 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 de la manera que establece el punto 5.18.1.3.
 - 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 causada 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.

Comentario [V.G.1]: Revisar

10.16. - 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 CO, 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.

10.17. – 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.

10.17.1.- 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.

10.17.2.- 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.

10.17.3.- 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.

10.17.4.- 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 CO.

10.18. - 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.

10.19. - 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:

10.19.1.- 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.

10.19.2.- 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.

10.20.- 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.

10.21. - 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.

Al menos, el Presidente del Jurado, el Starter, el Juez de Salida, el Árbitro de Regata, el responsable de la llegada y el responsable de la Comisión de Control tendrán licencia de árbitro nacional.

10.22.- 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).
- Tarjeta roja o exclusión (de todas las rondas de la prueba en cuestión).
- Descalificación (de todas las pruebas de la regata).

10.23. - 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.

10.24. - 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.

10.25. - 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.

10.26. - 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"

10.27. - 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.



CAPÍTULO XI

Controles antidopaje y otras disposiciones

CAPITULO XI - CONTROLES ANTIDOPAJE y OTRAS DISPOSICIONES

11.1. - Controles Antidopaje.

Se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

11.2. - Examen médico.

Es responsabilidad de los Clubes velar por la salud de sus deportistas, realizándoles los oportunos reconocimientos médicos.

11.3. - Seguridad de los deportistas.

Un servicio sanitario y de salvamento debe estar preparado para intervenir en tierra y en el agua durante toda la duración de la regata y ejercerá su actividad en estrecha colaboración con el Presidente del Jurado. Asimismo, las embarcaciones de salvamento se desplazarán según las instrucciones de éste.

11.4. - Colaboración y Responsabilidad.

El Comité Organizador deberá solicitar a la autoridad competente que impida la invasión del Campo de Regatas por embarcaciones o personas ajenas a la competición, tanto durante el desarrollo de la regata, como de los entrenamientos previos. En caso de no existir este servicio, la organización se responsabilizará de su cumplimiento.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.

Para lo no regulado en el presente Código y Apéndices será de aplicación lo establecido por la Normativa de la Federación Internacional de Remo (FISA).

DISPOSICION ADICIONAL SEGUNDA.

La Comisión Delegada faculta a la Junta Directiva de la FER para que realice en este Código de Regatas y sus Apéndices, los cambios propuestos por el Consejo Superior de Deportes, sin que sea preciso celebrar nueva reunión para su aprobación.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.

Quedan derogadas todas las Reglamentaciones de las especialidades de remo existentes hasta la fecha.

DISPOSICIÓN FINAL.

El presente código entrará en vigor el 1 de enero de 2016.



Apéndice 1

Sistema de Progresión

APENDICE 1- Sistemas de progresión.

1.1.- Sistema de progresión Regatas de Remo Olímpico.

La FER en todo momento aplicará el sistema de progresión en vigor fijado por la FISA para los Campeonatos del Mundo de Remo Olímpico.

Para las regatas de Veteranos la progresión se hará teniendo en cuenta los tiempos de las mangas eliminatorias para cada modalidad.

1.2.- Sistema de progresión para regatas de Remo de Mar.

El comité organizador establecerá el número máximo de tripulaciones que puedan situarse en la línea de salida de una sola vez, de conformidad con el 5.18.1 de este reglamento. Si el número de tripulaciones que participan en una prueba es superior al número de puestos disponibles en la línea de salida, se adoptará un sistema de eliminatorias. En tal caso, el número de equipos que avanzan a la siguiente ronda de cada eliminatoria será el número de plazas disponibles en la línea de salida, dividido por el número de series que se requieren.

El número de tripulaciones en cada eliminatoria será lo más similar posible y, en principio, el mismo número de tripulaciones de cada serie progresará a la siguiente ronda.

Si una prueba tiene menos entradas que lugares hay en la línea de salida, habrá una final directa sin carreras preliminares para esa prueba.

El comité organizador en el caso de las regatas costeras internacionales y FISA en el caso de los Campeonatos del Mundo de Remo de mar, pueden poner un límite en el número de barcos en cada serie y / o el número de barcos para pasar a la Final. En principio, el número mínimo de barcos en la final debe ser de ocho (8) en una misma prueba y el máximo será igual al número de barcos o espacio disponible. Dicha información se incluirá en el Aviso de Regata y se incluirá en toda la información dada a los equipos antes de la regata.

1.3.-Sistema de Progresión. Llaüt y Yolas

■ DE 1 a 4 PARTICIPANTES.-

Final Directa

■ DE 5 a 6 PARTICIPANTES.-

2 Eliminatorias	1º a Final A.
1 Repesca	1º y 2º a Final A.
Final A	

■ DE 7 a 8 PARTICIPANTES.-

2 Eliminatorias	1º a Final A.
2 Repescas	1º a Final A.
Final A	
Final B	

■ DE 9 a 10 PARTICIPANTES.-

3 Eliminatorias	1º y 2º a Semifinales.
1 Repesca	1º y 2º a Semifinales.
2 Semifinales	
Final A	
Final B	

■ DE 11 a 12 PARTICIPANTES.-

4 Eliminatorias	1º a Semifinales.
2 Repescas	1º y 2º a Semifinales.
2 Semifinales	
Final A	
Final B	

■ **DE 13 a 14 PARTICIPANTES.-**

4 Eliminatorias	1° a Semifinales.
3 Repescas	1° y mejor tiempo, a Semifinales.
2 Semifinales	
Final A	
Final B	

■ **DE 15 a 17 PARTICIPANTES.-**

5 Eliminatorias	1° a Semifinales.
3 Repescas	1° a Semifinales.
2 Semifinales	
Final A	
Final B	

■ **DE 18 PARTICIPANTES.-**

6 Eliminatorias	1° a Semifinales.
3 Repescas	1° y 2° a Semifinales.
3 Semifinales	1° y mejor tiempo de los tres 2ª, a Final A; Los otros 2° y dos mejores tiempos, a Final B.
Final A	
Final B	

■ **DE 19 a 22 PARTICIPANTES.-**

6 Eliminatorias	1° a Semifinal
4 Repescas	1°, 2° y los dos mejores tiempos, a Semifinales.
4 Semifinales	1° a Final A y 2° a Final B.
Final A	
Final B	



Apéndice 2

Hándicaps en competiciones

APÉNDICE 2 - Hándicaps en Competiciones

2.1.- Categorías y hándicap en regatas de veteranos.

A fin de hacer posible que en una misma modalidad, en la categoría de Veteranos, compitan entre sí tripulaciones con diferentes edades o medias de edad, se fija un sistema de Hándicap para regatas sobre 1.000 metros, de acuerdo con la siguiente tabla:

Categorías	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" +9	17" +8	24" +7	30" +6	35" +5	39" +4	42" +3	44" +2
2x, 4+ y 4-	0"	10" +10	19" 9	27" +8	34" +7	40" +6	45" +5	49" +4	51" +2
1x, 2-, Yola y Ergo	0"	11" +11	21" +10	30" +9	38" +8	45" +7	51" +6	56" +5	58" +2

2.2.- Hándicap en regatas para remeros con discapacidad física.

Con el objetivo de posibilitar que en una misma manga puedan competir entre sí deportistas clasificados en distintas Categorías, por las diferentes funcionalidades derivadas de sus discapacidades, se aplica un sistema de Hándicap para las regatas de Remo Adaptado sobre 1.000 metros, según la siguiente tabla:

Categorías	AS	TA	LTA
Hándicap en 1x	0"	30"	30"

2.3.- Hándicap para veteranos en regatas de Llaüt Mediterráneo.

Las categorías y el sistema de "hándicap" para la categoría de veteranos (masculinos y femeninos) son los siguientes, en función de la edad media que tenga la tripulación:

Edad Media de la Tripulación	HANDICAP aplicable a 700 metros
30 años	Tiempo Real
31 años	-0,5" (1/2 segundo)
32 años	-1,0"
33 años	-1,5"
34 años	-2,0"
35 años	-2,5"
36 años	-3,0"
37 años	-3,5"
38 años	-4,0"
39 años	-4,5"
40 años	-5,0"

- El "hándicap" a aplicar (*tiempo a añadir al realmente realizado*), se incrementará a razón de medio segundo (0,5") por cada año que aumente la media de edad en la Tripulación.
- Para el cálculo de la edad media de la Tripulación no se computará en ningún caso la edad del timonel.

2.4.- Procedimiento para su aplicación (Excepto Llaüt Mediterráneo y Yolas):

La salida de las distintas tripulaciones se realiza en la misma serie y línea de partida, pero separadas entre sí por el lapso de tiempo que haya de aplicarse (en concepto de compensación) según la categoría de edad o de discapacidad asignada. Los hándicaps expresados en las tablas precedentes son siempre acumulativos, y por ello se han de sumar los fijados para todos y cada uno de los grados existentes entre las categorías implicadas, para obtener el existente entre dos tripulaciones de las categorías A y D (en Veteranos) o AS y LTA (Remo Adaptado).

Con este sistema de aplicación, la embarcación que llega primero a meta es la vencedora de la manga y no ha de aplicarse después ninguna corrección.

Las calles son asignadas según el orden de salida. La que (por mayor edad o discapacidad) tenga que salir en primer lugar, competirá en la calle 1; la siguiente en tomar la salida lo hará en la 2,... y así sucesivamente. Si varias tripulaciones hubieran de salir a la vez, se sortearán entre éstas las calles que fueran asignadas a su turno de salida. Aquella tripulación que provocará una salida falsa, será penalizada con 10" en su tiempo de prueba.

En todo caso y con el fin de lograr la correcta aplicación de este sistema, el Comité Organizador deberá poner a disposición del Jurado un equipo de cronometraje adecuado.



Apéndice 3

Formularios



*Federación Española de Remo
c/Ferraz, 16-4º izda
28008-MADRID*



FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE REMO

HOJA de INSCRIPCIÓN OFICIAL

Hoja de Inscripción, que formula el **CLUB** _____
adscrito a la FEDERACIÓN _____
para PARTICIPAR en la _____
que se celebrará en _____, durante los días _____,
Colores: Uniforme _____, Palas _____,
INSCRIBE a los equipos más abajo indicados.

CATEGORÍA	MODALIDAD	Puesto	NOMBRE y APELLIDOS	Nº D.N.I.

Entrenador: D. _____ Nº D.N.I. _____
Categoría: _____
Delegado: D. _____ Nº D.N.I. _____
Teléfono de Contacto _____

Firma delegado

En _____, a ____ de _____ de 201_

FORMULARIO CAMBIO EQUIPO/FORFAIT



Campeonato de España, _____ - ____/____/20____

Razones del Cambio/Forfait:

☐ Retirada ☐ Cambio de Remer@(s) ☐ Cambio en la posición de Remer@(s)

Modalidad: _____

Club/Federación: _____

	Equipo Inscrito
Proa	
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
Tim.	

	Equipo Definitivo
Proa	
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
Tim.	

Firmado: _____ Hora: _____ Fecha: _____

Nombre y Apellidos: _____

Sello Club/Federación

Recibido:
Por el Comité Organizador/Secretario _____

Hora: _____ Fecha: _____

Nº

ACTA PESAJE TIMONEL@S



Regata: _____

Fecha: _____

Nombre y Apellidos	Club	Modalidad	Peso	Lastre

Firmado: _____ Hora: _____ Lugar: _____

Nombre y Apellidos: _____

Firma Presidente Jurado

ACTA PESAJE EMBARCACIONES - 1a



Regata: _____

Fecha: _____ Hora: _____

Club			Modalidad	Categoría
Accesorios Incluidos	Cantidad	Peso		PESO EMBARCACIÓN
Altavoz:				
Cable				
Botellero:				
Cable y sensor cuentapaladas				
Peso Total de accesorios				
Primer Pesaje de la Embarcación			Descontados accesorios	
Comisión de Control			Representante Tripulación	

Club			Modalidad	Categoría
Accesorios Incluidos	Cantidad	Peso		PESO EMBARCACIÓN
Altavoz:				
Cable				
Botellero:				
Cable y sensor cuentapaladas				
Peso Total de accesorios				
Primer Pesaje de la Embarcación			Descontados accesorios	
Comisión de Control			Representante Tripulación	

Observaciones: _____

Árbitro (Nombre y Apellidos): _____

ACTA PESAJE EMBARCACIONES - 1b



Regata: _____

Fecha: _____ Hora: _____

Club		Modalidad		Categoría
Accesorios Incluidos	Cantidad	Peso		PESO EMBARCACIÓN
Altavoz:				
Cable				
Botellero:				
Cable y sensor cuentapaladas				
Peso Total de accesorios				
Primer Pesaje de la Embarcación			Descontados accesorios	
Comisión de Control		Representante Tripulación		
Comisión de Control		Representante Tripulación		
Test de Pesaje	Resultado:			
Comisión de Control		Representante Tripulación		
Segundo Pesaje de la Embarcación			Descontados accesorios	
Comisión de Control		Representante Tripulación		

Observaciones: _____

Árbitro (Nombre y Apellidos): _____

ACTA PESAJE EMBARCACIONES - 2



Regata: _____

Fecha: _____

Club	Modalidad	Categoría	Peso

Firmado: _____ Hora: _____ Lugar: _____

Nombre y Apellidos: _____

Firma Presidente Jurado

FORMULARIO RECLAMACIONES



Regata: _____

Fecha: _____ Hora: _____ Modalidad: _____

Club/Federación: _____

Resolución, Resultado o Decisión que se impugna:

Fundamentos de la Impugnación/Reclamación:



***SOLICITUD ORGANIZACIÓN de EVENTOS
DEPORTIVOS DE la FEDERACIÓN ESPAÑOLA de REMO.***

D./D^a. _____, en calidad de _____, de la _____, solicita la organización de _____, a celebrar en _____, los días _____ del mes de _____ de 20____.

Para ello, se pondrán a disposición de esa F.E.R. y se cumplirán, como mínimo, los siguientes requisitos:

- ☐ Vestuarios, Duchas y Servicios (masculino y femenino).
 - ☐ Seguro de RESPONSABILIDAD CIVIL Obligatoria.
 - ☐ Todos los Permisos de las Autoridades Competentes.
 - ☐ Servicio Médico y Sanitario (Reanimación y 1º Auxilios), en Tierra.
 - ☐ Servicio Salvamento y Socorrismo, en el Agua.
 - ☐ Servicio de Megafonía para Árbitros, locutor y Premios
 - ☐ Una sala amplia para las Reuniones de Delegados.
 - ☐ Una Salita para el Comité de Regatas.
 - ☐ Una Oficina para la Organización y Gestión de Resultados.
 - ☐ Una Sala para las Reuniones del Jurado.
 - ☐ Zona para Parque de Botes (a ser posible con Soportes).
 - ☐ Aparcamiento para Remolques.
 - ☐ Aparcamiento para Vehículos: Clubs y Organización.
 - ☐ Aparcamiento para Autobuses.
 - ☐ Zonas de sombra.
 - ☐ Zona para Control Anti-Dopaje.
 - ☐ Plano Campo Regatas e Instalaciones debidamente identificadas.
- ESPECÍFICAS REMO OLÍMPICO**
- ☐ Campo Albano de 6 calles.
 - ☐ Torre de Llegada, Pontones de salida, Pantalanes embarque y desembarque.
 - ☐ 6 embarcaciones a motor para Arbitraje (Preferiblemente Catamaranes).
 - ☐ 15 pontoneros.
- ESPECÍFICAS BANCO FIJO**
- ☐ Montar el Campo de regata con las calles y medios según Reglamento.
 - ☐ Zonas cubiertas y debidamente delimitadas, con mobiliario para Jurado, Delegados, Medios de Comunicación y Autoridades
 - ☐ Zonas TV y Zonas para espectadores.
 - ☐ Toma de corriente eléctrica, en zona de llegada.
 - ☐ 2 Motoras (debidamente identificadas) con Patrones

Si esta petición fuera aceptada por la FEDERACION ESPAÑOLA DE REMO, se acepta la suscripción de un contrato/convenio, por ambas partes en el que se especificarán más detalles sobre dicho evento.

En _____, a _____ de _____ de 20____

Sello y firma.

Fdo.: _____
D.N.I.: _____