

## 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 del 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:
  - Asumir la responsabilidad de la evaluación de los riesgos y la capacidad de la tripulación para hacer frente a las condiciones imperantes y las previsiones;
  - Familiarizarse con las condiciones meteorológicas actuales y previstas;
  - Registrar la salida con la Comisión de Control, indicando la fecha y la hora de la salida, la duración estimada de la salida y la ruta que se va a tomar;
  - Comprobar el estado de la embarcación y el equipo de seguridad a bordo.
- Durante la salida:
  - Garantizar que la tripulación respeta todas las normas de navegación y de seguridad;
  - Exigir que todos los miembros de la tripulación lleven sus chalecos salvavidas cuando sea necesario;
  - Tomar las decisiones necesarias para la seguridad de la tripulación si el tiempo empeora;
  - 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:
  - Informar a la Comisión de Control del retorno de la tripulación;
  - 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:

- Barcos que sólo pueda navegar con seguridad en un canal estrecho o en un acceso;
- Embarcaciones con propulsión mecánica, en una vía de circulación;
- 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.




Habrá 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)
- 2 minutos		Dos bolas (rojas con aspa blanca)
- 1 minuto		Una bola (rojas con aspa blanca)




<b>SALIDA</b>	 <b>Cae</b>	<b>Se deja caer la bola que queda (roja con aspa blanca)</b>	 <b>LARGO</b>	<b>Un pitido largo de bocina</b>
Salida falsa masiva	 <b>Ondeando</b>	El starter ondea la bandera roja	 <b>Repetido</b>	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
  - 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 artículo 5.18.1.3.
  - 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.

## **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.