

REGLAMENTO DE REGATAS DE FONDO Y MEDIO FONDO PARA FALUCHO/LLAÜT VALENCIÀ Y LLAÜT MEDITERRÀNEO

ARTÍCULO 1º.- OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

1.1. – Objeto y Ámbito de Aplicación.

El presente Código y Reglamento de Regatas tiene por objeto regular todas las regatas de fondo y medio fondo en la modalidad de falucho/Llaüt valencià y/o Llaüts en el ámbito de la Comunitat Valenciana, determinar las características de las mismas y sus particularidades.

1.2. – Definiciones.

Babor: Se trata de la banda **izquierda** del barco, según se mira desde popa hacia proa.

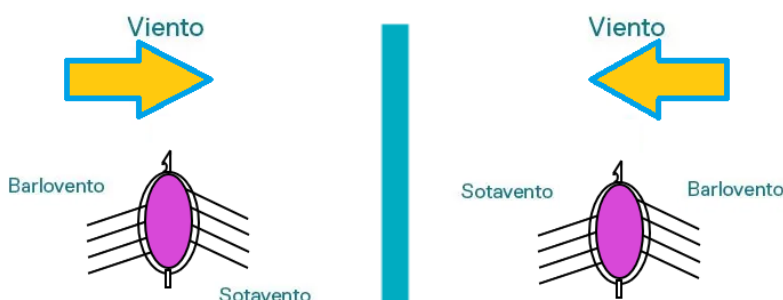
Bandas: son cada una de las mitades en las que se puede dividir un barco.

Barco que alcanza y barco alcanzado: Se considerará como *barco que alcanza* a toda embarcación que se aproxime a otro viniendo desde una situación más a popa del través de este último.

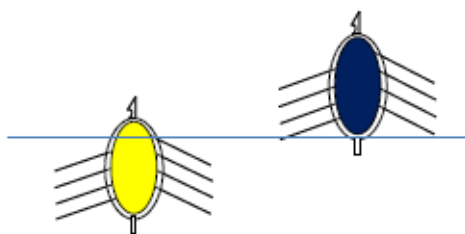
Cuando una embarcación abrigue dudas de si está alcanzando o no a otra, considerará que lo está haciendo y actuará como embarcación que alcanza.

Así mismo, la embarcación que se encuentra más a proa se denomina *barco alcanzado*.

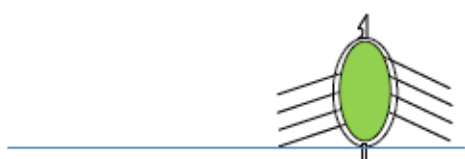
Barlovento y Sotavento: Barlovento es la banda del barco por donde viene el viento, siendo sotavento la banda opuesta. En el caso de situar a dos embarcaciones en función del viento, el más cercano a la dirección de donde viene el viento será el barco a barlovento y el más alejado será el barco a sotavento.



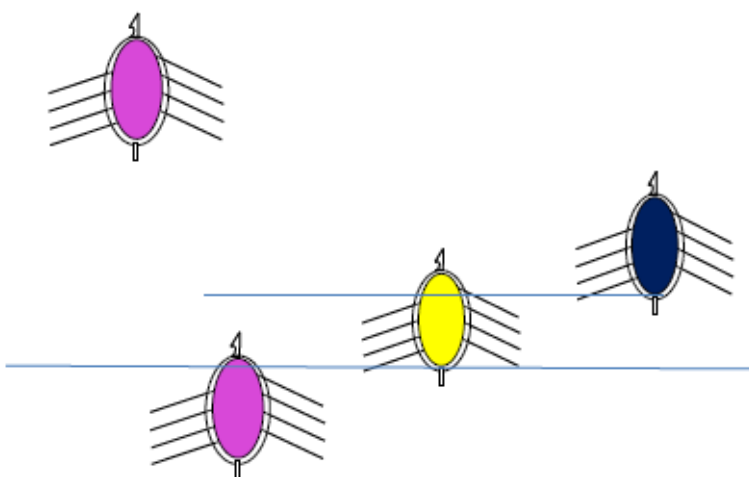
Compromiso: Dos barcos están comprometidos cuando la línea trazada perpendicularmente a la línea de crujía por la parte más en popa del casco de una embarcación es cortada por la proa de otra embarcación. Esta expresión se aplica siempre a barcos que están navegando al mismo rumbo (no opuestos). También están comprometidos cuando un barco entre ellos está comprometido con ambos.



LAS DOS EMBARCACIONES ESTÁN COMPROMETIDAS



LAS DOS EMBARCACIONES NO ESTÁN COMPROMETIDAS



BARCO ROSA Y AMARILLO ESTÁN COMPROMETIDOS

BARCO AMARILLO Y AZUL ESTÁN COMPROMETIDOS

BARCO AZUL Y ROSA ESTÁN COMPROMETIDOS

Derecho de paso: Un barco tiene derecho de paso sobre otro barco cuando este otro barco está obligado a mantenerse separado de aquel.

Espacio: El que necesita un barco (incluidos los remos) en las condiciones reinantes, incluyendo el espacio para cumplir con sus obligaciones mientras maniobra con prontitud de acuerdo con el buen hacer marino.

Espacio en Baliza: El *espacio* que necesita un barco para dejar una *baliza* por el lado prescrito.

Estribor: Se trata de la banda **derecha** del barco, según se mira desde popa hacia proa.

Línea de crujía: para hacer la división y crear las bandas, utilizamos una línea imaginaria, que va de proa a popa, justo por el centro del barco. Es la crujía.

Línea de llegada: Línea imaginaria comprendida entre dos puntos definidos en la nota informativa, circular o normativa de regata

Línea de salida: Línea imaginaria comprendida entre la baliza de salida y el juez de salida, que separa la zona de pre-salida del campo de regatas.

Mantenerse Separado: Un barco se debe mantener separado (*mantiene separado*) de otro barco con derecho de paso.

Obstáculo: Un objeto que puede pasarse con seguridad por un solo lado. Dicho objeto nunca será una embarcación de las que está compitiendo.

Proa: es la parte delantera del barco, según el sentido de avance

Popa: es el antónimo de proa; la parte trasera de una embarcación.

Salir: Un barco *sale* cuando, habiendo estado completamente en la zona de pre-salida en el momento de su señal de salida o después de ésta, y habiendo cumplido con la regla 2, cualquier parte de su casco cruza la línea de salida en la dirección de la primera baliza.

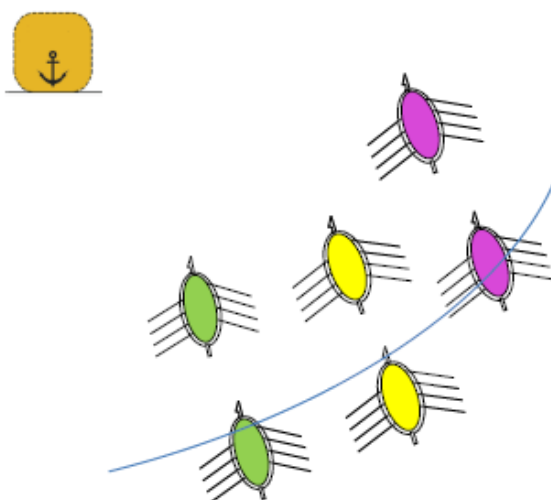
Través: Eje transversal, perpendicular a la línea de crujía, que divide el barco en dos mitades.

Persona de Apoyo: Cualquier persona que:

- a) proporcione, o pueda hacerlo, apoyo físico o asesore a un participante, incluyendo a todo entrenador, preparador, gestor, miembro del equipo, médico, personal sanitario o cualquier otra persona que trabaje con, trate o asista a un participante durante la competición o preparándole para ésta, o
- b) sea progenitor o tutor de un participante.

Terminar: Un barco *termina* cuando cualquier parte de su casco cruza la línea de llegada desde el lado del campo de regatas.

Zona: La zona alrededor de una *baliza* que está dentro de la distancia de tres esloras de casco del barco. Un barco está en la *zona* cuando cualquier parte de su casco está en la *zona*.



ARTÍCULO 2º.- CLASE DE REGATAS

Las regatas de falucho/llaüt valencià y llaüts quedan clasificadas en dos categorías:

- **REGATAS NO OFICIALES:** son aquellas programadas por los clubes, cofradías de pescadores u otras entidades deportivas, que no están previstas en el calendario de regatas de la Federación de Remo de la Comunitat Valenciana.
- **REGATAS OFICIALES:** son las programadas por la Federación de Remo de la Comunitat Valenciana en colaboración con los clubes y forman el calendario oficial de Regatas de Fondo y Medio Fondo de Banco Fijo.

La regulación de las regatas no oficiales (distancia, número de ciabogas, reglamento de las mismas, composición del jurado, etc.) quedará a criterio de las entidades organizadoras.

Las regatas oficiales previstas en el calendario de la Federación de Remo de la Comunitat Valenciana, deberán someterse a la normativa del presente código y reglamento a todos los efectos.

ARTÍCULO 3º.- CAMPOS DE REGATAS

Las regatas de fondo y medio fondo podrán disputarse en mar abierto, rías, ríos, lagos o embalses, siempre que las condiciones de ancho permitan formar una línea de salida con una distancia mínima de 150 metros en las regatas contrarreloj y de 300 metros en las salidas con alineación o en flota. En los campos donde esta distancia no sea posible, la FRCV podrá autorizar otras inferiores previo informe del Jurado, no pudiendo en ningún caso ser inferiores a 100 y 250 metros respectivamente. Entre la línea de llegada y las orillas o cualquier tipo de instalación fija, debe haber un mínimo de 150 metros de agua libre.

El trazado de la regata queda a disposición del club organizador cumpliendo siempre con la normativa vigente en cuanto a distancia de la competición y seguridad de la misma.

Deberá existir un plano oficial determinando todos los detalles técnicos del mismo, incluyendo las referencias de comprobación las cuales serán perfectamente visibles a efectos de reconocimiento.

La organización presentará el técnico responsable del balizaje y del campo de regatas al Jurado.

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

Para las regatas de medio fondo: Las balizas deben ser visibles en condiciones climatológicas normales desde una distancia de 1.500 metros.

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

ARTÍCULO 4º.- CATEGORÍAS Y TIMONELES

La Federación de Remo de la Comunitat Valenciana establece las siguientes categorías para las regatas de fondo y medio fondo de banco fijo:

- **CADETE:** Pertenece a la misma todo remero/a desde el 1 de enero del año en que cumpla 15 años, hasta el 31 de diciembre del año en que cumplan 16 años.
- **JUVENIL:** Pertenece a la misma todo remero/a desde el 1 de enero del año en que cumpla 17 años, hasta el día 31 de diciembre del año en que cumplan 18 años.
- **SENIOR:** Pertenece a la misma todo remero/a desde el 1 de enero del año en que cumpla 19 años.
- **ABSOLUTO:** Pertenece a la misma todo remero/a desde e el 1 de enero del año en que cumpla los 17 años.
- **VETERANO:** Pertenece a la misma todo remero/a el 1 de enero del año en que cumpla 30 años. (Handicaps Anexo I)
- **OTRAS CATEGORÍAS:** La Federación de Remo de la Comunitat Valenciana podrá establecer otras categorías a las oficiales para fomentar el remo en la comunitat (equipos mixtos, superado cáncer de mama, etc.)
- **TIMONEL:** Se permite la inscripción de timoneles de cualquier sexo en todas las categorías, sin importar la edad con respecto a la categoría en la que participan.

ARTÍCULO 5º.- DISTANCIAS A RECORRER

La distancia a recorrer dependerá de la categoría de las embarcaciones y de la categoría de la regata:

Regatas de medio fondo:

- CADETES: 2.000 con al menos 1 virada
- JUVENILES: al menos 3.000 con 1 virada
- ABSOLUTOS: al menos 3.000 con 1 virada
- VETERANOS: al menos 3.000 con 1 virada

Regatas y Campeonatos autonómicos de fondo o de larga distancia:

- JUVENILES: al menos 5.000 con 1 virada
- ABSOLUTOS: al menos 5.000 con 1 virada
- VETERANOS: al menos 5.000 con 1 virada

Estas distancias podrán ser modificadas bien por la normativa específica de la prueba o si las condiciones meteorológicas y de seguridad no permitiesen recorrer el campo diseñado el día de la regata.

ARTÍCULO 6º.- TRIPULACIONES

Las tripulaciones están formadas por ocho remeros y timonel, marca y proel en punta y los otros seis uno junto a otro de dos en dos. Podrán llevar a bordo remos de repuesto, pero cada tripulante sólo podrá usar un remo que podrá cambiar cuando y como lo desee. El timonel no puede hacer uso de los remos en ningún caso ni ayudar físicamente a ningún remero en su boga.

Las tripulaciones deberán competir con una indumentaria uniforme. Se considera uniformidad:

Uniformidad en regata:

CUERPO (excluidos pies)

TODOS IRÁN IGUALES. Si se llevan camisetas, sean térmicas o no, vayan sobre el platanito o bajo él, todas serán del mismo color y del mismo largo de manga y todas colocadas por igual sobre o bajo el platanito, de igual forma ocurre con las prendas que cubran las piernas. En caso de competir sin platanito, todos los remeros han de llevar las mismas prendas en la parte superior e inferior del cuerpo cumpliendo los mismos requisitos explicados anteriormente.

- Ejemplos:

- 1) Todo el equipo decide llevar una camiseta debajo del platanito, pero unos deciden llevar manga corta y otros manga larga. NO se considera uniformidad y no estará permitido competir así.
- 2) 2 miembros del equipo deciden llevar una camiseta larga debajo del platanito y el resto del equipo no. NO se considera uniformidad y no estará permitido competir así.
- 3) Todo el equipo decide llevar una camiseta de manga larga para competir pero 3 de ellos la llevan por fuera del platanito y el resto por dentro del platanito. NO se considera uniformidad y no estará permitido competir así.
- 4) 3 miembros del equipo deciden llevar unas mallas térmicas por debajo del platanito y el resto no. NO se considera uniformidad y no estará permitido competir así.

Etc.

CABEZA

Si algún remero lleva pañuelo, gorro, cinta, o cualquier cosa en la cabeza, el resto del equipo NO está obligado a llevar lo mismo. No obstante, si cualquier otro remero decide llevar también un complemento en la cabeza, éste ha de ser del mismo color (no tipo) que el primero (quedan excluidas las gafas).

EXCEPCIONES – TIMONEL

El timonel es miembro del equipo por lo que ha de vestir igual que los remeros. No obstante, se le permitirá cubrirse con prendas de abrigo adicionales siempre y cuando cumpla con la uniformidad de la tripulación, chaqueta o sudadera para la parte de arriba y mallas para las piernas. Los colores de estas prendas adicionales tienen que ser acordes a los colores de la tripulación, no teniendo que ser los colores del club.

Ejemplo: Un club tiene como colores el rojo, blanco y negro, pero los deportistas compiten con un platanito totalmente negro, en este caso el color de la prenda extra deberá ser negra, como la indumentaria del equipo y no roja o blanca.

Tampoco se permitirán prendas que aun teniendo el mismo color hagan referencia a otros equipos, deportes, publicidad. Ej. Mi tripulación compite con un platanito amarillo y el patrón sale a competir con una chaqueta amarilla con las letras en grande de otro club o deporte como podría ser una chaqueta de “Los Ángeles Lakers”, esto no se considerará uniformidad.

En el caso de llevar mallas, estas deberán colocarse por debajo del platanito y deberán ser del mismo color que la uniformidad o aceptando un color neutro pueden llevarse mallas de color negro.

Los Jueces podrán impedir la salida a las tripulaciones que no cumplan estas normas.

A su vez, no se permitirá la salida (DNS) ni la llegada (DNF) de tripulaciones incompletas.

ARTÍCULO 7. EL TIMONEL. PESOS MÍNIMOS Y PESAJE DE TIMONELES

- a) ***Pesos mínimos:*** El peso mínimo de un timonel (vestido con el uniforme oficial de competición – platanito o similar – y sin zapatillas), para las categorías Juvenil, Senior y Absoluta será de 55 kilos para masculinos; y 50 kilos femeninos. En el resto de categorías el peso será libre.
- b) ***Pesaje de timoneles:*** Los timoneles se pesarán en una báscula debidamente calibrada, con una antelación mínima de una hora y máxima de dos horas, respecto a la previsión horaria 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.
- c) ***Pesaje oficial:*** Solamente se podrá pesar de forma oficial 1 vez cada timonel por club en presencia del Juez responsable del pesaje y dentro de los márgenes de tiempo expuestos arriba. Si un timonel en el pesaje oficial no da el peso mínimo para poder participar en la prueba no se repetirá dicho pesaje. Cada timonel es responsable de su peso antes del pesaje oficial. Ejemplo: No se permite pesarse de forma oficial con el Juez responsable del mismo, pesar 44,5 kg para categoría juvenil masculina, irse, beber agua, y volver a pesarse.
- d) ***Para alcanzar dicho peso,*** el timonel podrá disponer de un lastre máximo de 10 kilos, el cual deberá ser homologado y/o validado por el Juez responsable del pesaje de timoneles. Este lastre deberá colocarse en la embarcación lo más cerca posible del mismo y ha de ser diferente al lastre que una embarcación pueda llevar para obtener su peso mínimo de competición. En cualquier momento, antes de la prueba o al finalizar la misma, el jurado podrá solicitar que el lastre sea mostrado en agua o pesado de nuevo al concluir.
- e) ***INCLUMPLIMIENTO DEL PESAJE O DEL PESO MÍNIMO:***
 - a. Si el timonel no acude al pesaje en las horas establecidas y lo hace con posterioridad pero antes del inicio de su manga, el equipo recibirá una tarjeta amarilla para esa prueba en cuestión.
 - b. Si el equipo se presenta en línea de salida sin que el timonel se haya pesado el Starter no les permitirá dar salida en la regata comunicándoselo al equipo.
 - c. Si el timonel no da el peso mínimo en el pesaje oficial el equipo no podrá participar en la disputa de la regata

ARTÍCULO 8.- EL JURADO DE REGATA Y SUS FUNCIONES

8.1. – El Jurado de Regata

El Jurado de Regata está formado por:

- Presidente del Jurado
- Starter

- Juez Árbitro
- Jueces de Llegada
 - Juez de Llegada
 - Juez de tiempos/cronometrador
- Juez de Salida
- Juez/es Comisión de Control
- Juez/es de Viradas

En caso de necesidad por falta de jueces, el Presidente del Jurado podrá ejercer a su vez de cualquiera de las posiciones de juez para arbitrar durante la regata.

Tanto en llegada como en Comisión de Control uno de los Jueces será el Responsable.

El Juez de Llegada puede ser también el de Salida.

El Starter puede ser también el Juez Árbitro.

El juez de viradas puede ser el Juez Árbitro que sigue la regata.

8.2. – Funciones del Jurado

El Jurado vela por el desarrollo de la prueba según el presente Código de Regatas y por la igualdad de condiciones para todos los equipos.

8.2.1. – Presidente del Jurado

El Presidente decide sobre el cometido de cada miembro del Jurado y supervisa su actividad. Dirige las sesiones y asegura la coordinación con el Comité Organizador y el Coordinador de Seguridad.

Cuando hay que tomar decisiones extraordinarias o ante una reclamación, compone el órgano de decisión (comité de árbitros) y lo preside.

8.2.2. – Starter y Juez de Salida

El Starter y el Juez de Salida son los responsables del desarrollo correcto de la salida.

En las **regatas con alineación en la salida** el Starter indicará a los equipos su lugar de salida. Dará la salida cuando los equipos están preparados y cuando, según las indicaciones del Juez de Salida, están alineados.

En las **regatas contrarreloj** el Starter realizara un roll-call (llamada) de todas las embarcaciones indicándoles a su vez el orden de salida establecido. El juez de salida una vez dada la primera salida al primer competido y de ahí hará sonar la bocina y bajará la bandera cada 30 segundos para el resto de tripulaciones.

En las **regatas con salida en flota** el Starter avisará 2 minutos antes del inicio del procedimiento de salida a las embarcaciones. Transcurridos esos 2 minutos iniciara el procedimiento de salida.

Sólo el Juez de Salida decide si los barcos están alineados y si uno o varios equipos han cometido una salida falsa, en cuyo caso el equipo o equipos que la hayan provocado serán penalizados con 30 segundos por km de recorrido o con la propia exclusión de la competición. El Juez de Salida anunciará con prontitud y por emisora, las embarcaciones que han cometido la salida falsa al juez/es árbitro para poder comunicársela a las embarcaciones afectadas.

Salvo imposibilidad técnica se grabarán todas las salidas con el fin de poder atender cualquier posible reclamación.

8.2.3. – Juez Árbitro

El Juez Árbitro vela por la regularidad de las regatas y la seguridad de los remeros. Debe, en particular, impedir que un equipo sea beneficiado o perjudicado por elementos externos o por sus competidores. Aplica las sanciones apropiadas al equipo o equipos infractores después, en principio, de haber pronunciado previamente una tarjeta amarilla. El Juez Árbitro no debe dar indicaciones de dirección a los equipos. Debe, no obstante, evitar accidentes e impedir que los equipos sean perjudicados por sus contrincantes.

Si es necesario, durante una salida en flota, el Juez Árbitro puede interrumpir la prueba, imponer las sanciones pertinentes y hacerla repetir desde la salida inmediatamente o más tarde. Puede excluir de la regata a los equipos que considere o limitar la repetición a los equipos que él designe.

8.2.4. – Jueces de Llegada

Los Jueces de Llegada constatan el orden en el que las rodas de los barcos cortan la línea imaginaria de llegada, toman el tiempo que ha necesitado cada equipo para cubrir el recorrido, se aseguran de que la prueba se ha desarrollado correctamente y establecen la clasificación final.

Salvo imposibilidad técnica se grabarán todas las llegadas con el fin de poder atender cualquier posible reclamación.

8.2.5. – Jueces de Comisión de control

Los Jueces de Comisión de Control serán los encargados de comprobar que las tripulaciones que embarcan son las inscritas por los clubes en la competición, a su vez son los encargados de llevar a cabo el pesaje de timoneles y de las embarcaciones.

Con respecto al control de los remeros/as de las embarcaciones los jueces de comisión de control podrán al finalizar la manga y en el momento de desembarcar la tripulación, solicitar al delegado de ese club que presente los DNI de los tripulantes para comprobar que son los mismos que han pasado por el primer control de embarque antes del inicio de su manga.

8.2.6. – Juez de Viradas

El Juez de Viradas es el encargado de comprobar que todas las embarcaciones realicen las viradas de manera satisfactoria y acorde a las normas de circulación establecidas para la prueba. En el caso de que una embarcación no complete el recorrido de forma correcta el juez de virada se lo hará comunicar a los Jueces de Llegada. En ningún caso avisará a las tripulaciones de la infracción cometida ya que los jueces no pueden dar indicaciones sobre el recorrido durante la disputa de las pruebas.

8.3. Comité de Árbitros durante la regata.

El comité de árbitros se formará al inicio de la regata y estará compuesto por el/la presidente/a del mismo y dos jueces designados por el/la presidente/a del comité. Este comité es el encargado de resolver las reclamaciones sobre sanciones y/o reglamentarias dispuesto en el presente código de regatas que puedan realizar los delegados de clubes que se consideren perjudicados durante el transcurso de la regata. En el caso de que uno de los árbitros de dicho comité esté implicado en la decisión, éste se abstendrá de votar.

En caso de empate prevalecerá la decisión del presidente/a del comité.

ARTÍCULO 9º.- RECINTO ACOTADO PARA EL JURADO

La Organización deberá prever un recinto acotado exclusivamente para el Jurado, no podrá permanecer en el mismo ninguna persona ajena al mismo sin la correspondiente autorización.

ARTÍCULO 10º.- SEGURIDAD DE LOS REMEROS.

El club dispondrá de una zona de embarque y desembarque, varada y botadura con altura y dimensiones adecuadas, que en ningún caso supongan RIESGO para los deportistas.

Así mismo es obligatorio para las regatas de nivel I y nivel II que durante la regata se dispondrá de:

- Ambulancia de clase B, destinada a proporcionar soporte vital básico y atención sanitaria inicial. Según Real Decreto 836/2012 de 25 de mayo, publicado en el BOE viernes 8 de junio de 2012.
- Embarcación en agua para salvamento-rescate (primera valoración y estabilización del accidentado hasta acceso a tierra).

En el caso de regatas, eventos, desafíos, resto de eventos no considerados nivel I y nivel II, de nivel III durante el evento se dispondrá de:

- A menos de 30 minutos, una ambulancia de clase B, destinada a proporcionar soporte vital básico y atención sanitaria inicial. Según Real

Decreto 836/2012 de 25 de mayo, publicado en el BOE viernes 8 de junio de 2012.

- Se recomienda que durante la regata se disponga de una embarcación en agua para salvamento-rescate (primera valoración y estabilización del accidentado hasta acceso a tierra).

La ambulancia de clase B y la embarcación para salvamento-rescate ejerce su actividad en estrecha colaboración con el Coordinador de Seguridad y Presidente del Jurado. Las embarcaciones de salvamento, en particular, evolucionaran según las instrucciones del Coordinador de Seguridad.

No se permitirá que ningún tripulante abandone el bote durante la ejecución de una prueba.

ARTÍCULO 11º. – EL COORDINADOR DE SEGURIDAD

Las competencias y funciones del Coordinador de Seguridad serán las establecidas por las autorizaciones de la prueba o cualquier otra norma que la sustituya de igual o superior rango y que esté vigente en el momento de la 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 la 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.

ARTÍCULO 12º.- MODIFICACION DE LOS EQUIPOS

Se realizará lo que indique la circular de la regata para modificación de deportistas.

ARTÍCULO 13º.- LICENCIAS

Para todas las competiciones oficiales la FRCV todos los participantes estarán en posesión de la licencia federativa, que será emitida por ésta a petición de los interesados previo cumplimiento de los trámites administrativos.

La participación de un remero sin licencia exime de todo tipo de responsabilidad a la FRCV, siendo responsabilidad exclusiva del club la ocultación de datos del remero y las que de su participación se pudieran derivar tanto civiles, penales, administrativas y deportivas.

El Club o entidad deportiva que alinee indebidamente a un deportista quedará inmediatamente descalificado en todas las categorías en las que se haya inscrito para esa regata, sin perjuicio de las acciones disciplinarias posteriores a incoar por el Comité de Disciplina Deportiva de la FRCV si procediera.

ARTÍCULO 14º.- AUTORIZACION ESPECIAL

La FRCV podrá autorizar en las regatas oficiales la participación de otras tripulaciones ajenas a las categorías permitidas y/o tripulaciones de otra autonomía a petición del Club organizador.

ARTÍCULO 15º.- LIMITACIONES

- 1.- Un deportista no podrá tener licencia por dos clubes distintos en un mismo estamento.
- 2.- Un remero solo puede cambiar de club una vez al año.
- 3.- Un remero para causar baja de un club deberá enviar un escrito a la FRCV y a su club de origen, **15 días** antes de la siguiente competición oficial, informando que quiera cambiar de club. Sin previa autorización de la FRCV el remero no podrá cambiar de club. Un club no podrá retener a un remero en contra de su voluntad.

ARTÍCULO 16º.- INSCRIPCIONES

Para poder participar en una Regata Oficial, los Clubes deberán realizar la inscripción tal y como indica la circular correspondiente a cada regata.

ARTÍCULO 17º.- DESARROLLO DE LAS REGATAS

17.1. – La salida

En las regatas de fondo y medio fondo de la Comunitat Valenciana existen 3 tipos de salida diferentes:

- Regatas con alineación en la salida.
- Regatas contrarreloj.
- Regatas con salida en flota.

17.1.1. - Aspectos comunes a todos los tipos de salida:

- El juez de salida se colocará en barlovento y la baliza de salida a sotavento



- Cada embarcación es responsable de su colocación y de no interferir con otras embarcaciones respetando su espacio.

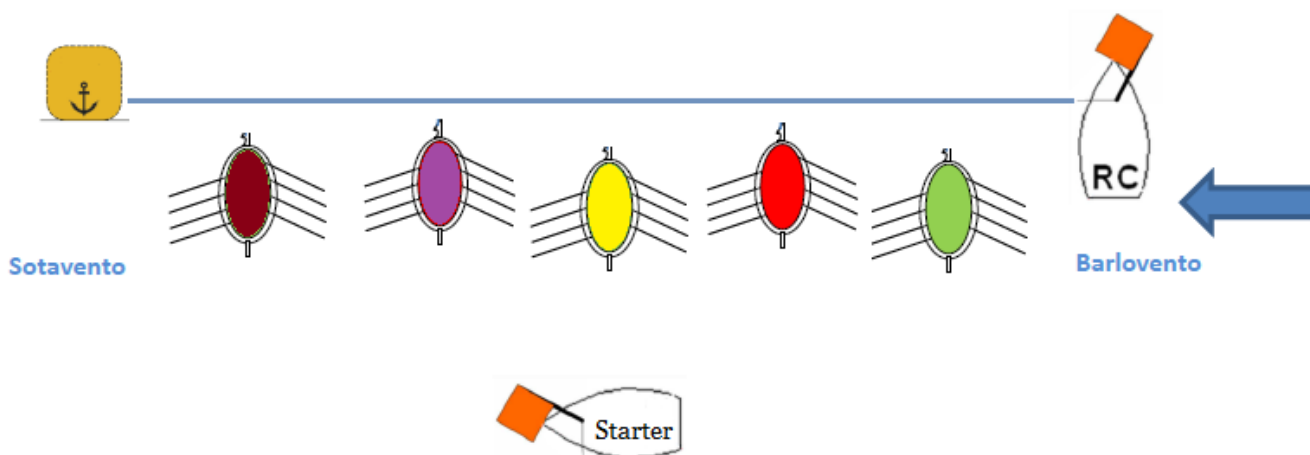
17.1.2. – Salidas con alineación

En las **regatas con alineación en la salida** el Starter indicará a los equipos su lugar de salida. Dará la salida cuando los equipos están preparados y cuando, según las indicaciones del Juez de Salida, están alineados.

El procedimiento de salida será el siguiente: El Starter a falta de 2 minutos para el inicio de la manga se lo hará comunicar a las tripulaciones a la voz de “**2 minutos para la salida**”. Antes de ello se cerciorará de que el Juez de Salida está preparado para proceder a la alineación. En el momento que se anuncien los 2 minutos todas las tripulaciones quedarán bajo las órdenes del Starter y/o del Juez de salida.

El juez de salida dará las indicaciones necesarias para que las embarcaciones se coloquen de forma correcta y una vez estén todas alineadas se lo comunicará a las embarcaciones a la voz de “**TODOS STOP**” a la vez que levanta la bandera para indicar al Starter que están todos alineados correctamente.

En este momento el Starter levantará su bandera a la voz de “**ATENCIÓN**” y la hará bajar de forma enérgica a la voz de “**VA**”.



Salida falsa en salidas con alineación: Sólo el Juez de Salida decide si los barcos están alineados y si uno o varios equipos han cometido una salida falsa, en cuyo caso el equipo o equipos que la hayan provocado serán penalizados con 30 segundos por cada km de recorrido.

17.1.3. – Salidas contrarreloj

En las **regatas contrarreloj** el Starter realizara un “roll-call” (llamada) de todas las embarcaciones indicándoles a su vez el orden de salida establecido. El juez de salida una vez dada la primera salida al primer equipo competidor hará sonar la bocina y bajará la bandera cada 30 segundos para el resto de tripulaciones.

El procedimiento de salida será el siguiente: El Starter a falta de 2 minutos para el inicio de la manga se lo hará comunicar a las tripulaciones a la voz de “**2 minutos para la salida**”. Antes de ello se cerciorará de que el Juez de Salida está preparado para proceder a la alineación. En el momento que se anuncien los 2 minutos todas las tripulaciones quedaran bajo las órdenes del Starter y/o del Juez de salida.

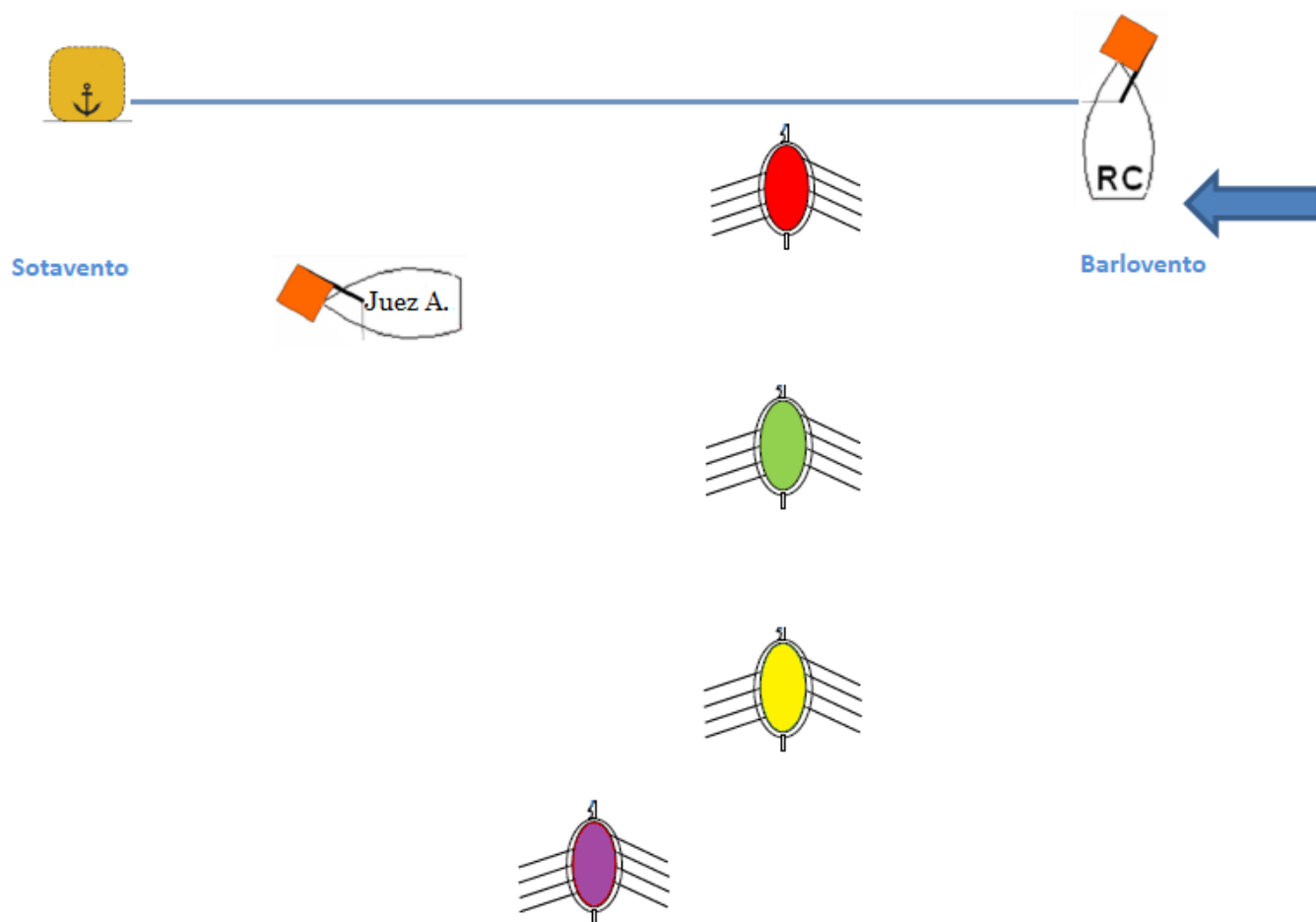
Durante esos 2 minutos el Starter realizará un “roll-call” llamando a todas las embarcaciones bien por megafonía o emisora, para comprobar que todas las embarcaciones están en la zona de pre-salida del campo de regatas. Este “roll-call” se realizará en el orden de salida de las tripulaciones.

Para dar comienzo a la manga el procedimiento de salida para el primer competidor será siguiendo un procedimiento visual y fónico de 3 minutos quedando de la siguiente forma:

<i>Minutos antes de la señal de salida</i>	<i>Señal visual</i>	<i>Señal fónica</i>	<i>Significado</i>
3	Tres bolas (BANDERAS)	Tres cortas	Quedan 3 minutos
2	Dos bolas (BANDERAS)	Dos cortas	Quedan 2 minutos
1	Una bola (BANDERA)	Una corta	Queda 1 minuto
0	Ninguna bola (BANDERA)	Una larga	Señal de salida

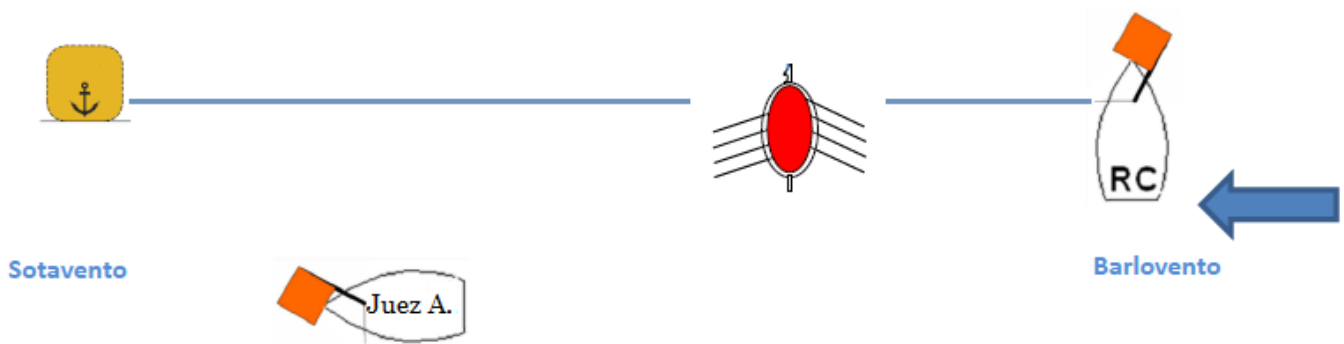
Siempre que sea posible prevalecerá la señal visual frente a la fónica.

Una vez ha salido el primer bote, el juez de salida dará un bocinazo largo cada 30 segundos y una bajada de bandera simultanea (tantos, como botes participantes) para que tengan en cuenta su tiempo de salida. El tiempo de esa embarcación empezará a contar desde el momento de la señal acústica y bajada de bandera y **NO** cuando el bote cruce la línea de salida.

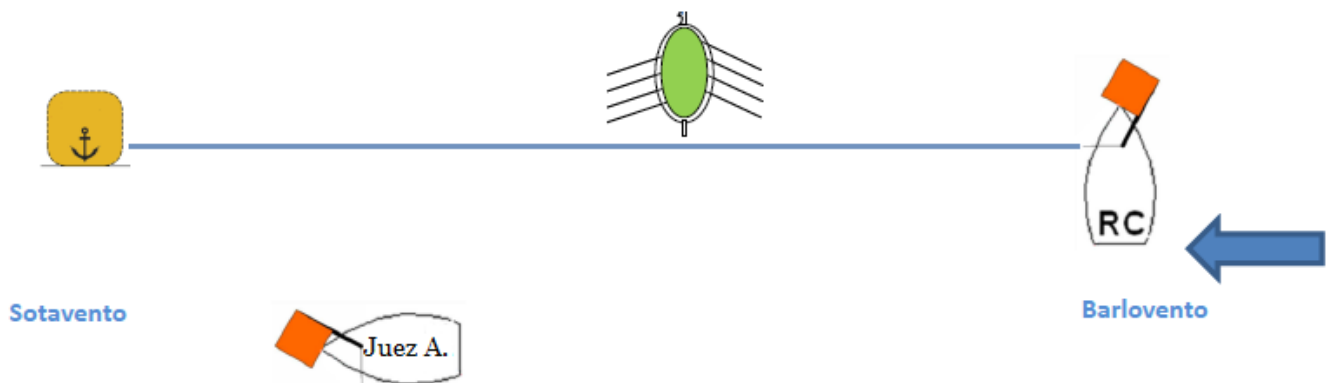


Salida falsa en regatas contrarreloj: Sólo el Juez de Salida decide si uno o varios equipos han cometido una salida falsa, en cuyo caso el equipo o equipos que la hayan provocado serán penalizados con:

- 30 segundos por cada km de recorrido si en el momento de la señal de salida el barco se encuentra sobre la línea de salida.



- Exclusión (EXC) si en el momento de la señal de salida el barco está totalmente dentro del campo de regatas.

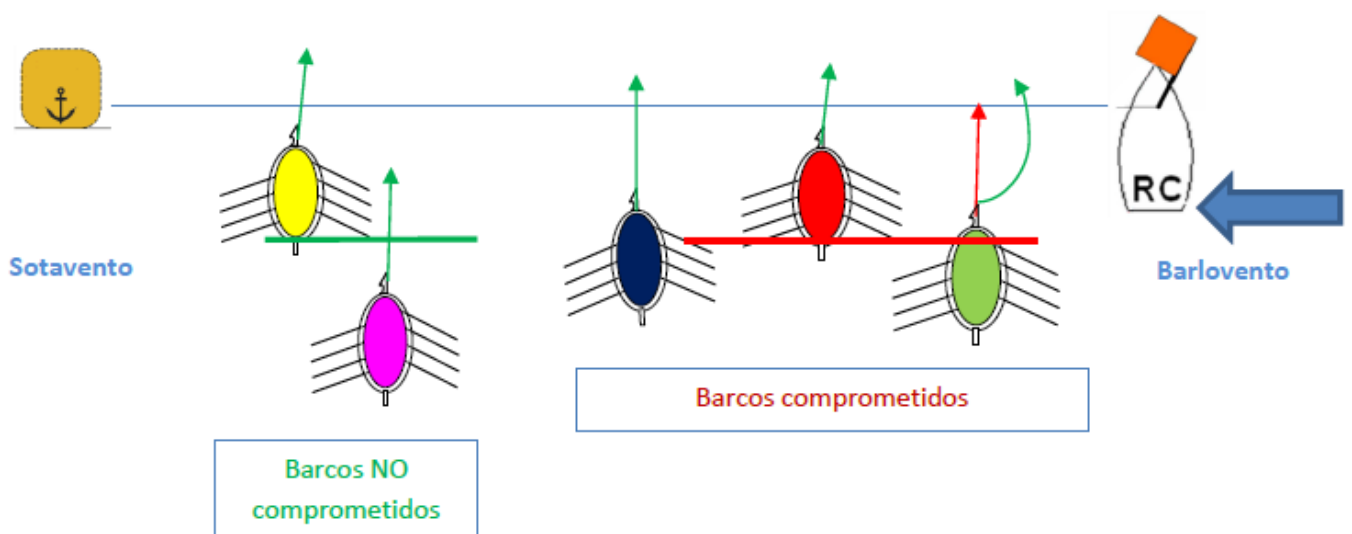
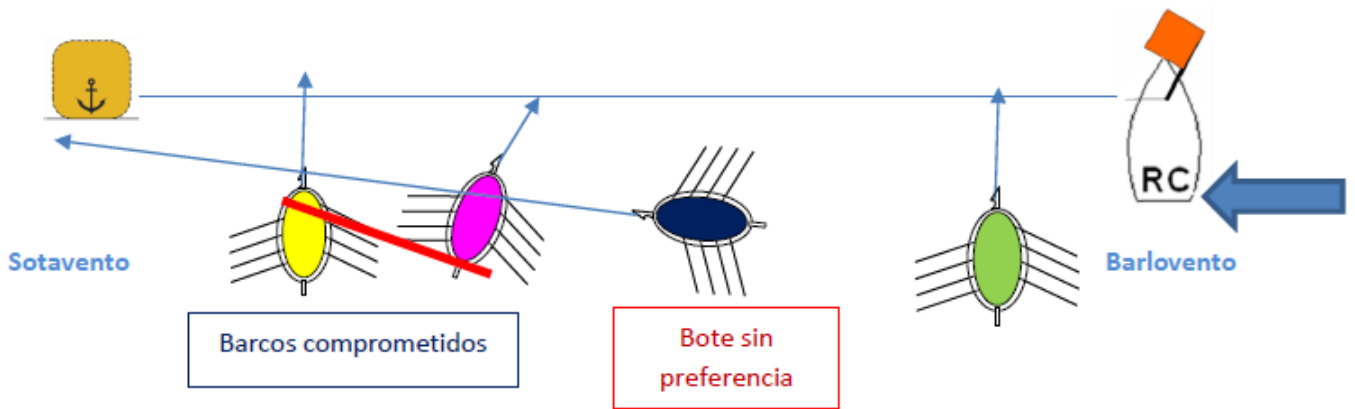


17.1.4. – Salidas en flota

En las salidas en flota 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 pudiera ocurrir, cada equipo debe tomar las medidas para evitar que esto suceda.

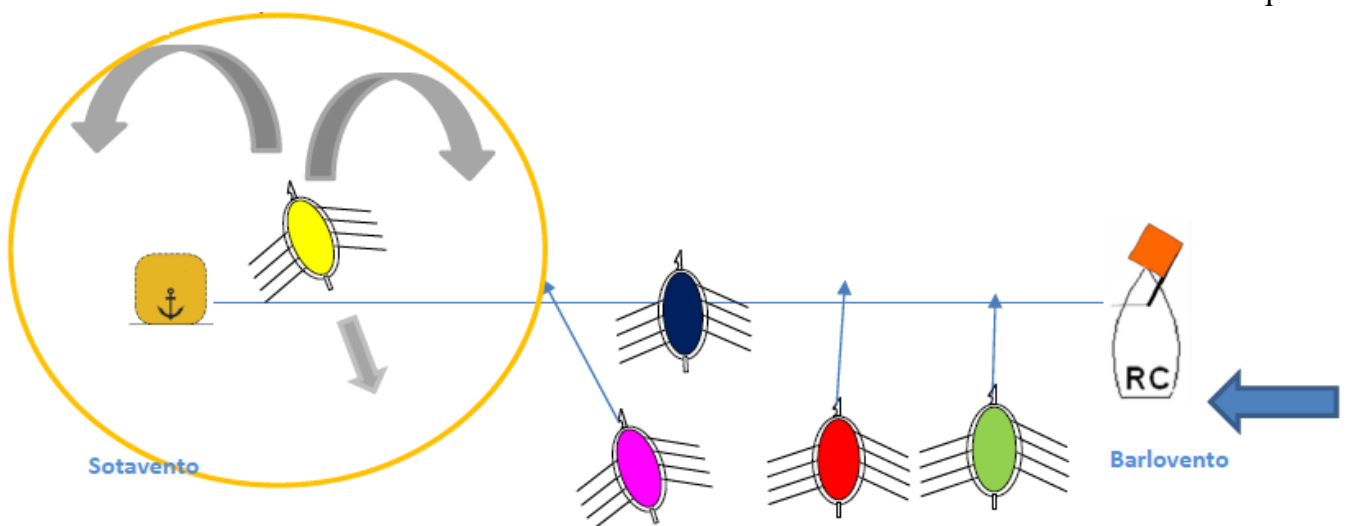
El juez de salida, el Starter o un Juez Árbitro que vea que un club interfiere en otros clubes de forma deliberada en la colocación de la salida (durante los 3 minutos) podrá:

- Indicar a ese club que abandone esa zona y se recolocque en un lugar dónde no interfiera con el resto de tripulaciones.
- Paralizar el proceso de salida y sancionar a ese bote o botes con una tarjeta amarilla por obstaculizar el proceso de salida y empezar de nuevo el proceso de salida.
- **Proa a Línea de Salida:** Un barco cuya prolongación de su proa cruzaría la línea de salida tendrá preferencia sobre otro que no la cruce.
- **Compromiso en Salida:** El barco más alejado del juez de salida dará espacio al barco más cercano al juez de salida, es decir, el barco a sotavento dará espacio al barco a barlovento.

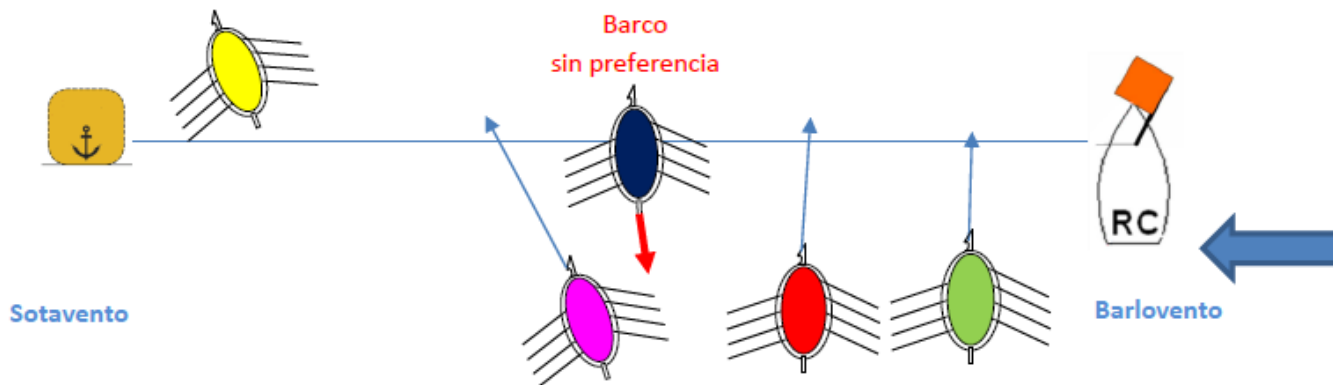


- **Invasión del Campo de Regatas en Salida:** El campo de regatas podrá ser invadido antes o durante el procedimiento de salida pudiendo volver a la zona de pre-salida si:

a) *Antes de la señal de salida:* Antes de la señal de salida, el barco podrá volver a la zona de pre-salida por donde quiera.



b) **Pérdida de preferencias:** Cualquier barco que se encuentre en el campo de regatas, total o parcialmente, y esté maniobrando para intentar volver a la zona de pre-salida no tiene ninguna preferencia sobre los barcos que se encuentren en la zona de pre-salida.



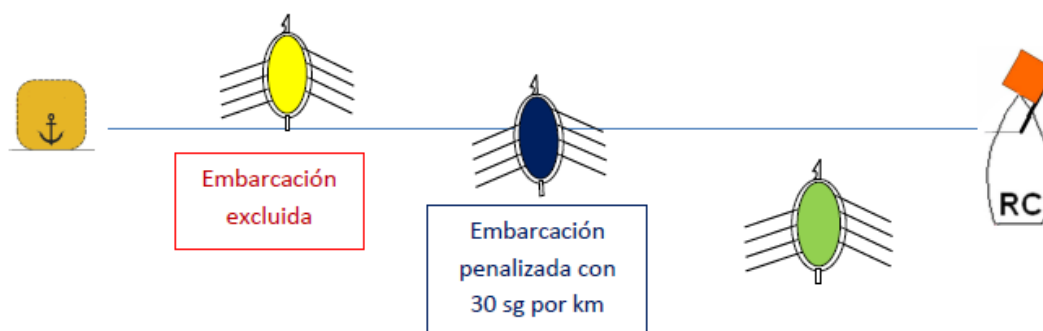
Para dar comienzo a la prueba el procedimiento será siguiendo un protocolo visual y fónico de 3 minutos quedando de la siguiente forma:

Minutos antes de la señal de salida	Señal visual	Señal fónica	Significado
3	Tres bolas (BANDERAS)	Tres cortas	Quedan 3 minutos
2	Dos bolas (BANDERAS)	Dos cortas	Quedan 2 minutos
1	Una bola (BANDERA)	Una corta	Queda 1 minuto
0	Ninguna bola (BANDERA)	Una larga	Señal de salida

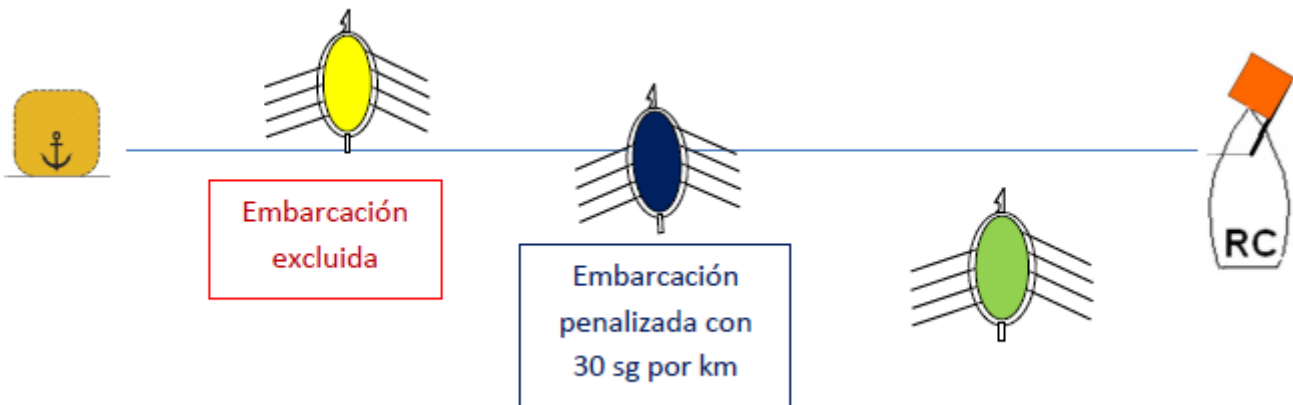
Los tiempos se cronometrarán desde las señales sonoras y/o visuales. Siempre que sea posible prevalecerá la señal visual frente a la fónica.

Salida falsa en procedimientos en flota: Sólo el Juez de Salida decide si uno o varios equipos han cometido una salida falsa, en cuyo caso el equipo o equipos que la hayan provocado serán penalizados con:

- 30 segundos por cada km de recorrido si en el momento de la señal de salida el barco se encuentra sobre la línea de salida.



- Exclusión (EXC) si en el momento de la señal de salida el barco está totalmente dentro del campo de regatas.

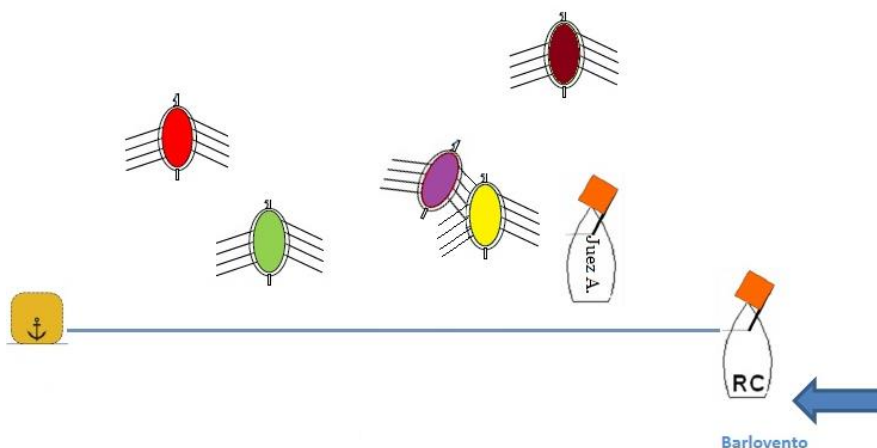


17.1.5. – Llamadas

- **Llamada Individual:** Cuando al darse su señal de salida cualquier parte del casco de un barco esté en el lado del recorrido de la línea de salida, el Juez de Salida anunciará con prontitud y por emisora, las embarcaciones que tienen una llamada individual y a los que se les aplicará las penalizaciones por incumplimiento del procedimiento de salida (salida falsa). Así mismo el Juez Árbitro se acercará a las embarcaciones que estén afectadas por una exclusión (EXC) para comunicarles que han de abandonar la prueba.
- **Llamada General:** Cuando al darse la señal de salida, el Juez de Salida no puede identificar a barcos que están en el lado contrario del recorrido de la línea de salida o a los barcos que han cometido una salida falsa estando sobre la línea de salida, o si se ha producido un error en el procedimiento de salida, el Juez de Salida puede dar una señal de llamada general, haciendo sonar una campana y levantando a su vez una bandera roja para detener la prueba. En este caso se deberá iniciar de nuevo el procedimiento de salida.

17.1.6. – Abordaje en salida

Si una vez se ha dado la salida, uno o varios botes abordan o colisionan con otras embarcaciones dentro del primer minuto de la prueba, el Juez Árbitro podrá detener la prueba realizando una llamada general a todas las embarcaciones, sancionar (EXC) al barco o barcos que hayan provocado dicho accidente y reanudar la prueba desde el inicio, realizándose de nuevo el procedimiento de salida sin el barco o barcos excluidos.

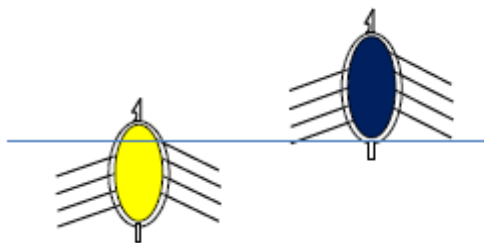


17.2. - Durante el recorrido

Durante todo el recorrido de la prueba las tripulaciones son las responsables de dirigir su rumbo y no interferir en la dirección del resto de embarcaciones siguiendo las siguientes normas.

17.2.1. – Rumbos en la misma dirección

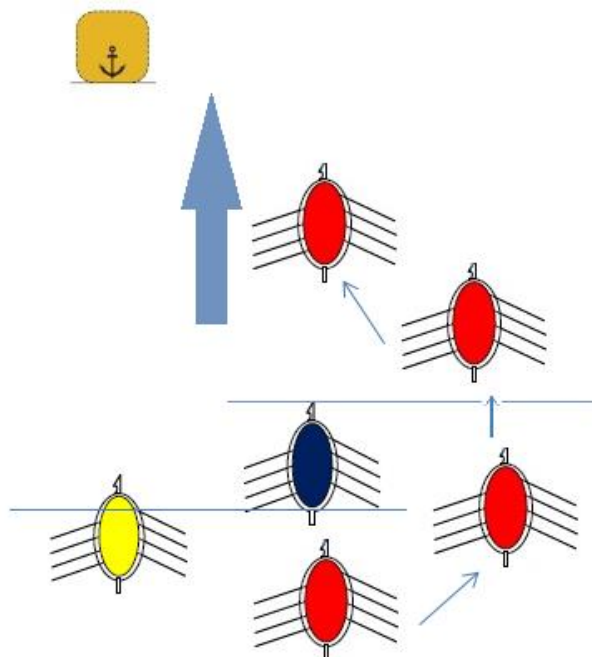
- a) **Rumbo Debido:** Un rumbo al cual un barco navegaría para *terminar* tan pronto como fuera posible en ausencia de otros barcos. Un barco no tiene *rumbo debido* antes de su señal de salida.
- b) **Navegación Leal:** Un barco y su patrón competirán de conformidad con los principios reconocidos de navegación leal y de deportividad y en buen hacer marinero. Un barco puede ser penalizado por esta regla sólo si se ha establecido claramente que tales principios han sido infringidos. La penalización consistirá en una exclusión (EXC) de la prueba.
- c) **En el mismo rumbo – Comprometidos:** Cuando los barcos van al mismo rumbo, y uno alcanza al otro, estableciéndose un compromiso, el barco alcanzado NO podrá variar su rumbo, debiendo cumplir la regla “17.2.1. a) Rumbo debido”.

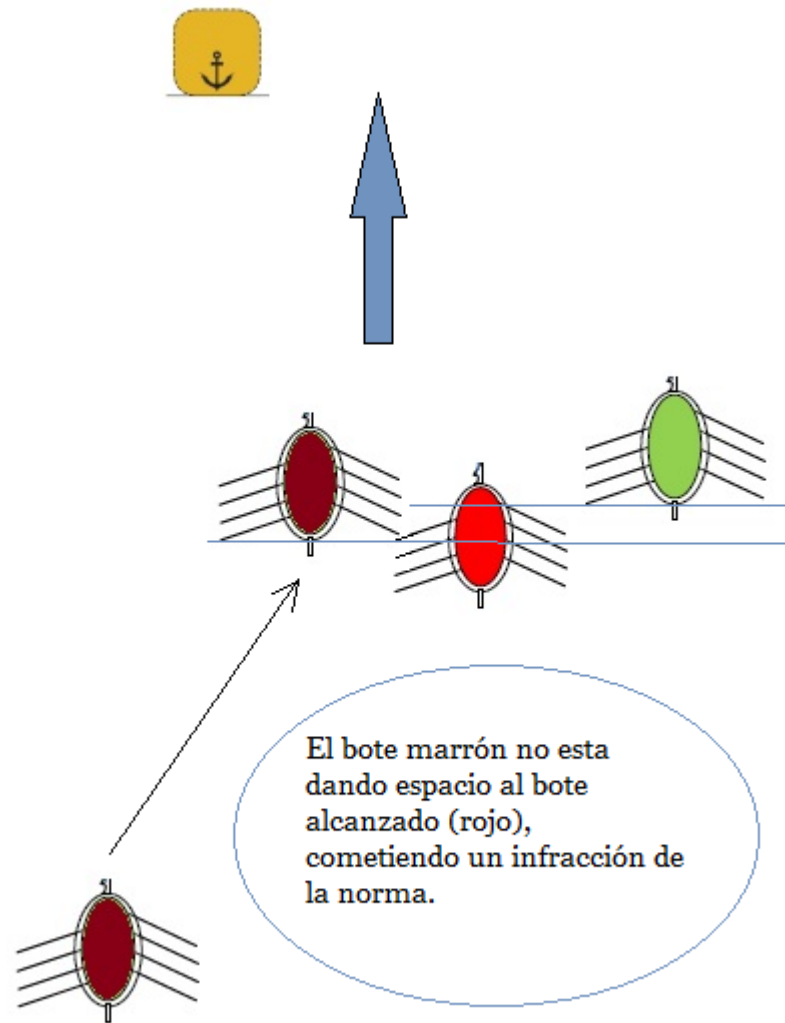


LAS DOS EMBARCACIONES
ESTÁN COMPROMETIDAS

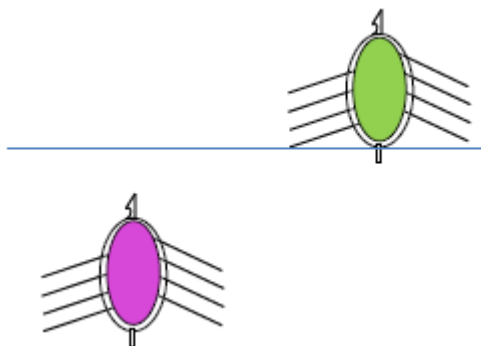
Sin embargo, no se aplicará si se está pasando un *obstáculo*, en cuyo caso, y hasta haber pasado dicho obstáculo, se aplica la regla 17.3.2.

En el caso del barco que alcanza deberá dejar el espacio suficiente con el barco alcanzado para poder rebasarle.





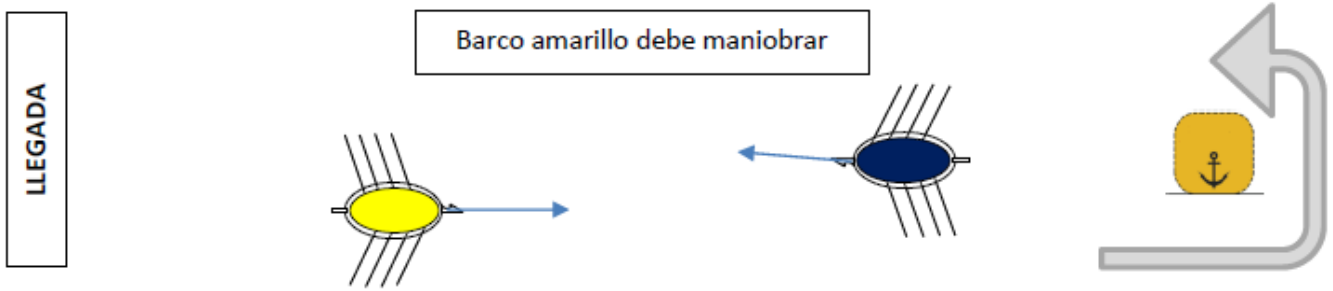
d) En el mismo rumbo – NO comprometidos: Cuando los barcos van al mismo rumbo y no están comprometidos, el barco más a popa se mantendrá separado del barco más a proa.



LAS DOS EMBARCACIONES
NO ESTÁN COMPROMETIDAS

17.2.2. – Rumbos Opuestos

Cuando los barcos están en rumbos opuestos, el barco a más distancia de terminar la prueba se mantendrá separado de un barco más próximo a terminar.



Si el Juez Árbitro denota voluntariedad en forzar a la otra embarcación a maniobrar para perjudicarles deliberadamente podrá sancionar a la embarcación con las sanciones propuestas en el **ARTÍCULO 18.1.- SANCIONES**.

17.2.3. – Dispositivos tecnológicos durante la navegación

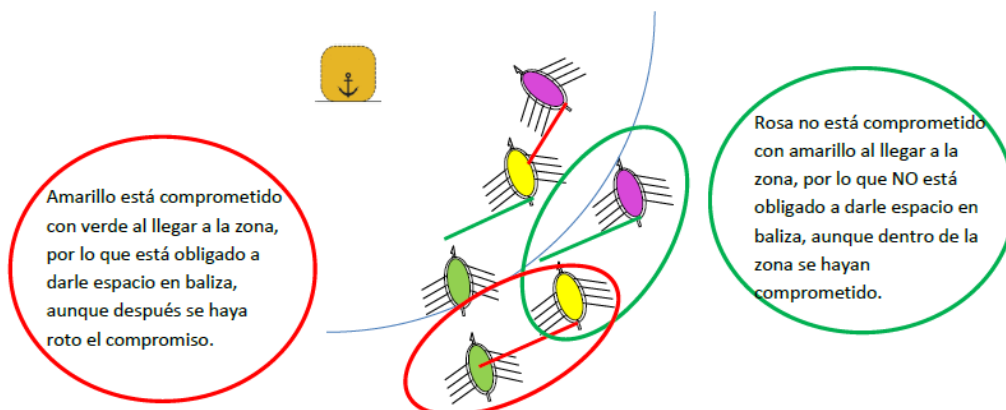
No está permitido el uso de cualquier material técnico que permita la comunicación entre el patrón con el exterior. Deberá llevar una emisora para estar en contacto con el Comité del Jurado y por seguridad.

En el caso de que se compruebe que un barco ha incumplido esta norma será excluido (EXC) de la misma.

17.3. – En Balizas y Obstáculos

17.3.1. – Espacio en Baliza

- a) **Cuando se aplica la norma 17.3.1.** Esta norma se aplica entre barcos que llegan a la baliza de virada (exceptuamos las de salida) y al menos uno de ellos está dentro de la *zona* (tres esloras de casco)
- b) **Dar Espacio en Baliza:** Si al llegar a la *zona* (tres esloras de casco), los barcos están *comprometidos*, el barco exterior dará *espacio en baliza* al barco interior, incluso si después de entrar se rompe el compromiso. Si el compromiso se establece después de entrar en la *zona*, no se considerará compromiso a efectos de la norma “17.2.1. c) *En el mismo rumbo – comprometidos*” y “17.3.1. b)”



Será el Juez Árbitro el que determine si las embarcaciones están cumpliendo dichas normas y podrá sancionar a aquellas que las incumplan con alguna de las sanciones previstas en el presente reglamento.

Recordar que el tener “preferencia” no me da permiso para realizar cualquier acción. Siempre prevalecerá la norma “17.2.1. b) Navegación Leal”.

17.3.2. – Dar Espacio en un Obstáculo

- a) Cuando los barcos están *comprometidos*, el barco exterior dará al barco interior *espacio* para pasar entre él y el *obstáculo*.
- b) Mientras los barcos están pasando un *obstáculo* continuo, si dos embarcaciones adquieren *compromiso*, entre el otro barco y el *obstáculo* no se aplicará la norma “17.2.1. c) En el mismo rumbo – *comprometidos*” hasta haber superado el obstáculo.

Las normas “17.3.1.” y “17.3.2” no se aplican en las balizas de salida en el procedimiento de **salida**, se aplican desde el momento en que los barcos **cruzan la línea de salida**.

17.4. – Cambio del siguiente tramo del recorrido. Acortar el recorrido.

Mientras los barcos estén en regata, el comité de árbitros puede cambiar la longitud de un tramo del recorrido que comience en una baliza que hay que rodear, cambiando la posición de la siguiente baliza (o de la línea de llegada) y señalándolo, salvo fuerza mayor, a todos los barcos antes de que empiecen ese tramo. No es necesario que en ese momento la siguiente baliza esté en posición. Esa baliza puede ser una embarcación.

- a) Si se va a alargar la longitud del tramo, la señal consistirá en mostrar las banderas roja y blanca de manera cruzada con sonidos repetidos largos. Si la longitud se va a reducir además de las banderas cruzadas se emitirán repetidamente sonidos cortos.
- b) La baliza que ha sufrido el cambio de situación puede ser una embarcación, la cual mostrará una bandera roja levantada haciendo sonidos repetidos y deberá ser tomada según instrucciones de regata si no hubiera sufrido cambios.



Las embarcaciones que hagan la función de baliza no podrán ser tocadas por los botes en competición ni por sus remos. La embarcación que incumpla esto será excluida (EXC).

17.5. – Baliza Perdida

Si una baliza se ha perdido o está fuera de posición mientras los barcos estén en regata, el juez de agua deberá informar al Presidente del Comité de árbitros para que contacte con el responsable de organización y/o balizador para que estos puedan volver a situarla en su posición o sustituirla por una nueva de aspecto similar.

En caso de no poder reponerla o sustituirla el Juez Árbitro podrá situarse en el lugar dónde debería estar la baliza perdida con la bandera roja levantada y haciendo sonidos repetidos. En este caso, la embarcación que haga la función de baliza no podrá ser tocada por los botes en competición ni por sus remos. La embarcación que incumpla esto será excluida.

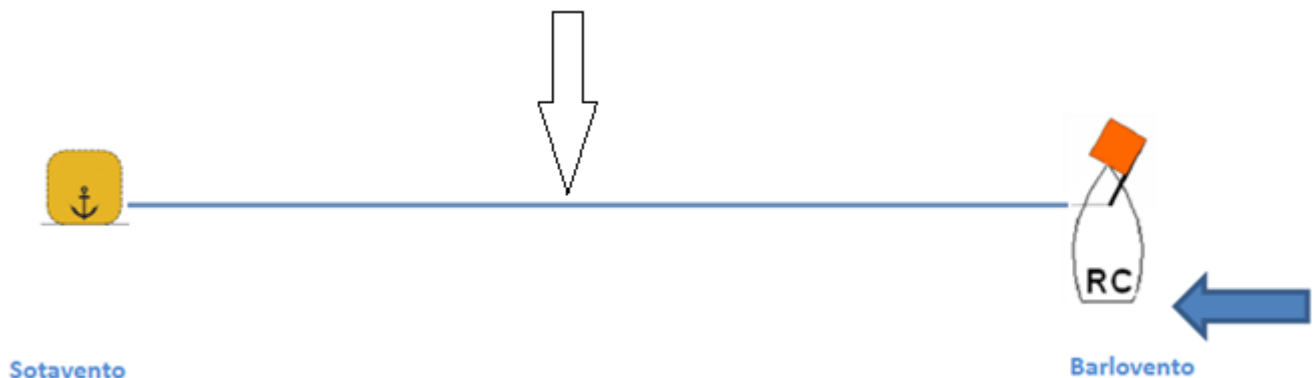


Al finalizar la manga el comité organizador debe hacerse responsable de volver a colocar la baliza en su lugar correspondiente antes del inicio de la siguiente manga.

17.6. – La Línea de Meta o Línea de llegada

Se considera línea de llegada a la línea imaginaria comprendida entre dos puntos definidos en la nota informativa, circular o normativa de regata.

Esta puede coincidir o no con la línea de salida. En caso de coincidir con la línea de salida esta deberá cruzarse en sentido contrario al tomado al inicio de la prueba



Para que una llegada se considere correcta, la embarcación debe cruzar la línea de llegada entre los dos puntos que delimitan la misma. De no ser así no tendrán tiempo final de llegada (DNF). En esta situación el equipo que no cruzo la línea de llegada de forma correcta podrá realizar las maniobras necesarias sin interferir ni perjudicar el rumbo del resto de embarcaciones para poder regresar al campo de regatas y cruzar la línea de llegada de manera correcta.

Para volver a entrar al campo de regatas NO estará permitido cruzar la línea de llegada en sentido contrario para volver a cruzarla posteriormente en el sentido de la dirección de la regata. Si esto ocurre la tripulación será excluida de la prueba (EXC).

Salvo imposibilidad técnica se grabarán todas las llegadas con el fin de poder atender cualquier posible reclamación.

17.7. – Limitaciones Generales

17.7.1. – Evitar Contactos

Un barco deberá evitar un contacto con otro barco considerando contacto incluso el toque de palas. Sin embargo, un barco con derecho de paso o un barco con derecho a *espacio* o a *espacio en baliza* no necesita actuar para evitar un contacto hasta que sea evidente que el otro barco no se está *manteniendo separado* o no está dando *espacio* o *espacio en baliza*, que en ese caso se aplicaría la penalización correspondiente.

Aclaración: Un toque de palas no tiene por qué considerarse un abordaje como tal ya que puede darse debido a un golpe de aire o mar, una rotura de timón, etc. En este tipo de situaciones el Juez Árbitro puede considerar este toque de palas como un lance de carrera que no afecta al devenir de la misma entre los botes implicados.

17.7.2. – Adquirir Derecho de Paso

Cuando un barco adquiere derecho de paso dará inicialmente al otro barco espacio para mantenerse separado.

ARTÍCULO 18º. – SANCIONES, RECLAMACIONES Y PROTESTAS

18.1. – Sanciones

Ante el incumplimiento de las normas desarrolladas en el presente reglamento un Juez Árbitro podrá:

- **Sanciones de tiempo:**
 - o Salida falsa: 30 segundos por km de recorrido
 - o Abordaje: 5 segundos por km de recorrido
- **Amonestación verbal.**
- **Stop:** Los jueces/árbitros podrán hacer parar a la señal de “**NOMBRE DEL EQUIPO**” seguido de la palabra “**STOP**” hasta que el incumplimiento quede subsanado y el juez/árbitro le permita continuar.
- **Tarjeta Amarilla.** Se aplica en la siguiente manga en que esa tripulación participe.
- **Relegación,** en los casos ya fijados en el presente Código (no llegar a peso mínimo embarcación)
- **Tarjeta Roja o Exclusión** de la tripulación. La tarjeta roja o exclusión puede ocurrir de dos formas. Por acumulación de 2 tarjetas amarillas o directamente por incumplir una norma establecida en el presente código de regatas.
- **Descalificación** de la misma para todas las pruebas de la regata debido a una infracción muy grave (ej. Insultar / amenazar a un miembro del jurado u otro remero o tripulación)
- **La repetición de la manga** para un determinado número de tripulantes sujetos a las normas “17.1.5. – *Llamada General*” y “17.1.6. – *Abordaje en Salida*”.

Tanto en la exclusión como en la descalificación las embarcaciones o miembros del equipo o club pueden ser llevadas ante el comité de disciplina deportiva y/o ser sancionados para poder participar en futuras pruebas.

18.2. – Reclamaciones y Protestas

Un equipo que estima que su prueba se ha desarrollado de manera incorrecta, podrá anunciar su reclamación a un miembro del Jurado inmediatamente después de la llegada, antes de desembarcar, salvo caso de fuerza mayor. El no realizar esta primera reclamación no implica no poder realizar una reclamación formal en tierra previo pago establecido indicado en los párrafos posteriores.

Excepción: Si la reclamación es tras publicación de tiempos por un problema en la colocación de la clasificación, esta primera reclamación será por escrito pero sin el abono de los 50,00€ ante el presidente del Jurado.

Un equipo excluido en la salida puede anunciar al Juez Árbitro su reclamación en ese mismo momento.

El árbitro de la regata decide de forma inmediata sobre la reclamación y comunica su decisión oralmente a los equipos participantes en la prueba y a los delegados de la misma así como al presidente del Jurado.

Un equipo cuya reclamación haya sido denegada, o los equipos que se vean afectados por una reclamación admitida, podrán presentar una protesta por escrito al Comité del Jurado a través de su Delegado, en el modelo oficial de reclamación emitido por la Federación de Remo de la Comunitat Valenciana, indicando las razones de la misma, no más tarde de una hora después de que el árbitro haya comunicado su decisión a dicha reclamación. La protesta deberá ir acompañada de un depósito de 50,00€, que se devolverá sólo en caso de que dicha protesta admitida a trámite se resuelva de forma favorable a la petición.

Aportación de medios visuales: A su vez para la resolución de las reclamaciones (teniendo en cuenta que hay muchas posibles acciones en regata que los árbitros no puedan ver) se permitirá aportar medios visuales grabados por los clubes y/o que el presidente del jurado pueda solicitar las grabaciones e imágenes de prensa si tuviera imágenes de lo ocurrido en la reclamación.

Presentada la reclamación, el Comité del Jurado se reunirá antes del inicio de la siguiente prueba o al finalizar la última prueba del día y decidirá si la protesta está justificada, nunca más tarde de las 2 horas posteriores a la última prueba de la jornada. La decisión tomada se le deberá comunicar por escrito al club o clubes implicados en la misma.

ARTÍCULO 19º. - PERMISOS

Todos los permisos necesarios para la correcta celebración de las regatas, son responsabilidad del club organizador, tanto en lo referente a capitanías marítimas u autoridades portuarias, como a cualesquiera otras autoridades u organismos.

ARTÍCULO 20º.- COMPORTAMIENTO DE LOS EQUIPOS

- **En general:** Todos los equipos deben cuidar de disputar sus pruebas de manera correcta. Deben seguir las indicaciones del Jurado y respetar las reglas de tráfico.

- **En la salida:** Un equipo sólo puede entrar en la zona de salida si esta zona está libre para lanzar la prueba en la que dicho equipo está inscrito y el Starter así lo indica. **Los equipos deben estar en la línea de salida 2 minutos antes de la hora fijada para la salida.**

El Starter puede dar la salida sin esperar a los retrasados. Puede dirigir una tarjeta amarilla al equipo que se presente con retraso a la salida y puede también excluirlo de la regata.

- **Durante las pruebas:** Los equipos son los únicos responsables de conservar su dirección, que cada equipo puede abandonar en tanto en cuanto no perjudique a ninguno de sus contrarios y no saque alguna ventaja.

En el caso de un adelantamiento, este será libre. Solamente el Juez Árbitro decide si un equipo realiza la maniobra correctamente.

Está prohibido a los equipos que no están en competición acompañar a la prueba en curso, en todo, o en parte del recorrido, ni interferir las líneas de salida y llegada, aún por fuera del balizaje o campo de regatas.

Durante las regatas de fondo se podrá permitir el acompañamiento de embarcaciones ajenas a la competición siempre por fuera del balizaje y siempre que la organización y el Presidente del Jurado lo permitan.

- En la llegada: Todos los equipos deben cruzar la línea de llegada entre las dos balizas que delimitan la misma.

ARTÍCULO 21º.- EXAMEN MÉDICO

Los clubes deben velar por la salud de sus remeros y someterlos a controles médicos.

Los remeros/as deben saber nadar.

ARTÍCULO 22º.- LIMITACION DE PARTICIPACION

Los juveniles y veteranos sólo pueden participar en dos pruebas por día, teniendo en cuenta que entre una y otra salida debe haber un intervalo mínimo de dos horas.

ARTÍCULO 23º.- CARACTERISTICAS DE LOS FALUCHOS/LLAÛTS VALENCIANS Y LLAÛTS MEDITERRÁNEOS

Los **Faluchos/llaüt valenciàns** tendrán que adaptarse a las medidas y pesos siguientes:

(Croquis de medidas en anexo II)

En Cmts	PUNTALES								
	Proa	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	Popa
PROPUESTA	97	97	88	82	80	78	80	86	80
Mínimo permitido	95	95	86	80	78	76	78	84	78

MANGAS						
M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7
122	189	224	230	226	202	150
116	183	218	224	220	196	144

A LINEA DE FLOTACION (24 cmts)						
a 1m	a 2m	a 3m	a 4m	a 5m	a 6m	a 7m
59	119	159	172	158	112	49
57	117	157	170	156	110	47

MEDIDAS		PROA				POPA			
Peso Kg.	Eslora Cm.	Separación Proa	Bisectriz Proa	Altura Arrufo	Longitud Arrufo	Separación Popa	Bisectriz Popa	Altura Arrufo	Long. Arrufo

PROPUESTA	370	800	3	15	4	150	8	10	4,5	200
Máximo permitido		810	4,5	16	5	160	12	12	5,5	210
Mínimo permitido	370	800	1,5	4	0	0	4	4	0	0

Los faluchos/llaüt valenciàns que no alcancen el peso mínimo establecido deberán ser lastrados hasta alcanzarlo. El lastre será un peso muerto fijado en el fondo del barco. Los faluchos/llaüt valenciàns lastrados no podrán desembarcar el lastre hasta que al finalizar la prueba, sea verificado por los Jueces de Comisión de Control. No servirá como lastre ni los remos utilizados durante el desarrollo de las pruebas, ni los remos de repuesto ni ninguna otra pieza del barco o accesorio.

Queda autorizado el uso de bota-agua siempre que no altere la eslora en más de 20cm. El bota-agua no se considerara lastre.

Los remos podrán ser de madera o de cualquier otro material. Deberán ir armados de estrobo, única forma admitida para su uso en el escálam o tolete. Las escalameras no podrán sobresalir en ningún caso del barco ni de la tapa de la regala.

La longitud del remo, dimensiones de la pala, longitud y forma del guión, al igual que el peso de los remos, son libres.

El falucho/llaüt valencià de llevar el caperol a proa y el timón al eje.

La pala de los remos será simétrica respecto al eje de la caña y sin concavidad.

Los **Llaüts mediterràneos** tendrán que adaptarse a los pesos y medidas siguientes:

- Eslora máxima de 8,50 m.

MANGAS (cm)

- Manga Mínima a 1,42 m 135
 - Manga Mínima a 4,26 m (maestra) 190
 - Manga Mínima a 7,10 m 142
-
- Las Mangas se miden sin tener en cuenta la Regala donde asientan las toleteras.
 - Se permite una tolerancia de 1 cm.

MANGAS A 12 (cm)

- Manga Mínima a 1,42 m 53
 - Manga Mínima a 4,26 m (maestra) 117
 - Manga Mínima a 7,10 m. 45
-
- Se permite una tolerancia de 0,5 cm.

PUNTALES (cm)

- Puntal mínimo a Proa 80
 - Puntal mínimo a 1,42 m. 64
 - Puntal mínimo a 4,26 m (maestra) 57
 - Puntal mínimo a 7,10 m. 58
 - Puntal mínimo a popa 60
-
- Los puntales referidos al bote, sin tener en cuenta los arrufos ni la regala (de 2 cm.)
 - Se permite una tolerancia de 1 cm.

ARRUFO MAXIMO EN PROA (a 0,75 m. de proa) 5 cm.

ARRUFO MAXIMO EN POPA (a 0,50 m. de popa) 10 cm.

PESO MÍNIMO (sin timón y en vacío, listo para navegar) 145 Kg.

ESLORA MAXIMA 8,50 M.

MEDIDA MAXIMA ENTRE TOLETES 1,98 m.

Las medidas interiores de bancadas o posa-pies serán libres.

Los remos serán de material libre, con pala simétrica respecto al eje.

Escálamos de material libre, manteniendo siempre os centrales sobre la regala y con posibilidad de situar un saliente paralelo. Los de proa y popa sin sobresalir de los centrales con un máximo de 1,98m.

- Con caperol a proa.
- Con timón al eje.

Los LLAÜTS MEDITERRANEOS que no alcancen el peso mínimo establecido deberán ser lastrados hasta alcanzarlo. El lastre será un peso muerto colocado y fijado en el fondo del barco. Los barcos lastrados no podrán desembarcar el lastre hasta que al finalizar la prueba, sea verificado por los Jueces de la Comisión

de Control. El lastre máximo para alcanzar el peso mínimo de la embarcación no podrá exceder de QUINCE kilos.

Queda autorizado el uso de bota-aguas, siempre que este se sitúe a popa del caperol. El bota-aguas no se considerara lastre.

ARTICULO 24º. – PESO Y PESAJE DE EMBARCACIONES EN REGATA

PESO Y PESAJE:

BÁSCULAS: Para el pesaje de las embarcaciones la báscula debe estar homologada por la FRCV y deberá mostrar el peso con un margen de 0.1 kilos. Al comienzo de cada día de competición oficial, la báscula será comprobada por el miembro de la Comisión de Control responsable del pesaje de las embarcaciones.

- **COMPROBACIÓN PREVIA del peso:** Las tripulaciones participantes dispondrán de la báscula de pesaje al menos 2 horas antes de la hora prevista para la primera manga de la regata o en el horario de grúa previsto por el club organizador, a fin de poder comprobar los pesos de sus embarcaciones.
- **RESPONSABILIDAD:** Cada tripulación es la responsable de que su embarcación cumpla con el peso mínimo establecido para la misma.
- **PROCEDIMIENTO de Pesaje:** El Presidente del Jurado podrá solicitar antes del comienzo de cada prueba o al finalizar la misma que tripulación o tripulaciones deben pesar su embarcación. A su vez se le debe notificar dicha lista al responsable del pesaje en la comisión de control.

Una vez avisada la tripulación del pesaje de la embarcación, estos deberán dirigirse directamente a la zona de pesaje sin detenerse en ningún otro punto, con el fin de evitar un posible fraude en la colocación de peso extra. Un juez será el encargado de acompañar a la tripulación o tripulaciones siempre que sea posible hasta la zona de pesaje.

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.

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

- **IMCUMPLIMIENTO DEL PESO MÍNIMO:** Si una embarcación resulta estar por debajo del peso mínimo, el miembro de la Comisión de Control anotará “Primer Pesaje de la Embarcación” en el Acta de Pesaje. Después deberá revisar la báscula empleada con los Pesos Standard en presencia del Delegado del Club de la tripulación, y anotar el resultado de este control, indicando en el Acta “Test de pesaje”. El delegado del club y el miembro de la Comisión de Control deben firmar el resultado de este test.

La embarcación afectada debe ser pesada otra vez. El miembro de la Comisión de Control anotará 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 encargado del pesaje de embarcaciones entregará el Acto 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 *relegar* a todas las tripulaciones que han utilizado esa embarcación durante la competición al último lugar de la manga en la que han participado si entre las diferentes pruebas no se ha podido pesar el barco al concluir los equipos sus pruebas.

ARTÍCULO 25º.- EL COMITÉ ORGANIZADOR

El Comité fija la fecha y el programa de pruebas junto con la FRCV y toma las medidas oportunas para facilitar el desarrollo correcto de la regata.

ARTÍCULO 26º.- COMITÉ DE REGATAS

Este Comité de Regatas se constituirá formalmente durante la Reunión de Delegados, antes de celebrarse la primera prueba de la regata, estará constituido de la forma siguiente:

- El presidente de la FRCV, vicepresidente o miembro de la Junta Directiva en quien delegue, que lo presidirá.
- Un representante del club organizador.
- El presidente de Jurado.
- Delegado de club elegido a sorteo

El Comité de Regatas tendrá como misión la resolución de asuntos urgentes relacionados con la organización de la prueba y en especial de aquellos de los que dependa la continuación de la misma, sin que pueda entrar a enjuiciar cuestiones que constituyan competencia exclusiva del Jurado de la Regata.

En el supuesto de no precisar resolución urgente, ante cualquier incidente que haya surgido, se reunirán y emitirán un informe que, en su caso, remitirán al Comité de Disciplina de la FRCV, para que actúe en consecuencia.

Los acuerdos se adoptarán por mayoría simple de los asistentes debiendo estar presentes, como mínimo, dos miembros del Comité. En caso de empate decidirá el presidente del comité que será el presidente de la Federación o persona en quien delegue.

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.

Los acuerdos se remitirán a la FRCV para que proceda en consecuencia, dichos acuerdos serán ejecutivos, sin perjuicio de posibles recursos.

Las funciones del Comité de Regatas se limitan a cuestiones surgidas con motivo de la celebración de cualquier prueba deportiva, ya que para otros posibles litigios se estará a lo dispuesto al respecto en el presente Código de Regatas y en el Reglamento de Disciplina Deportiva, en su caso.

ARTÍCULO 27º. - RESPONSABILIDAD CIVIL

Para la organización de la competición será necesaria la contratación de una póliza de responsabilidad civil que cubra los posibles accidentes, tanto de terceros, como de los competidores y participantes en la competición. La copia de la póliza de responsabilidad civil deberá ser remitida por el club organizador a la Federación de Remo de la Comunitat Valenciana con un mínimo de quince días de antelación a la celebración de la prueba.

ARTÍCULO 28º. – NORMAS MEDIOAMBIENTALES

- 28.1. - El timonel (responsable de la embarcación o en quien delegue) se compromete a conocer y respetar la Política Medioambiental del Club organizador.
- 28.2. - El timonel se compromete a colaborar con la correcta gestión de residuos llevada a cabo en las instalaciones del Club organizador.
- 28.3. - El timonel se compromete a, mientras dure su estancia en las instalaciones del club organizador, realizar un consumo responsable de los recursos (fundamentalmente agua).
- 28.4. - El timonel se compromete a acatar la prohibición de arrojar cualquier tipo de basura o desechos al mar durante todo el evento.
- 28.5. - El timonel se compromete a hacer extensivos estos compromisos a todos los miembros de su tripulación y personal de ayuda.
- 28.6. - La penalización por infracción de estos compromisos será decidida por el Comité de Regatas correspondiente y puede originar la exclusión o incluso la descalificación de una tripulación.

DISPOSICIÓN FINAL

El presente Código de Regatas entrará en vigor, tras su aprobación por la Asamblea General Ordinaria de la Federación de Remo de la Comunitat Valenciana, a partir del 18 de junio de 2022.

Todas las regatas de fondo y medio fondo programadas por las FRCV con carácter oficial se someterán a la normativa establecida en el presente Código de Regatas y en cuestiones no contempladas se aplicará lo establecido en los reglamentos de la FER y la FISA.

ANEXO I

TABLA DE HANDICAPS CATEGORÍA VETERANO (masculino y femenino)

MEDIA DE EDAD	HANDICAPS (1000m)
30 años	Tiempo Real
31 años	-0.70"
32 años	-1.40"
33 años	-2.10"
34 años	-2.80"
35 años	-3.50"
36 años	-4.20"
37 años	-4.90"
38 años	-5.60"
39 años	-6.30"
40 años	-7.00"

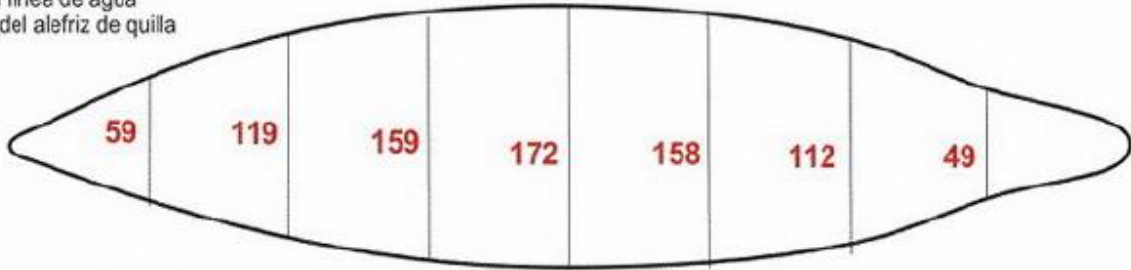
El handicap irá decreciendo 0,7 segundos por cada año que se aumente en la media de edad.

Los handicaps se calcularán de forma proporcional al recorrido si éste no es de 1000m.

ANEXO II

CROQUIS MEDIDAS faluchos Medidas Oficiales

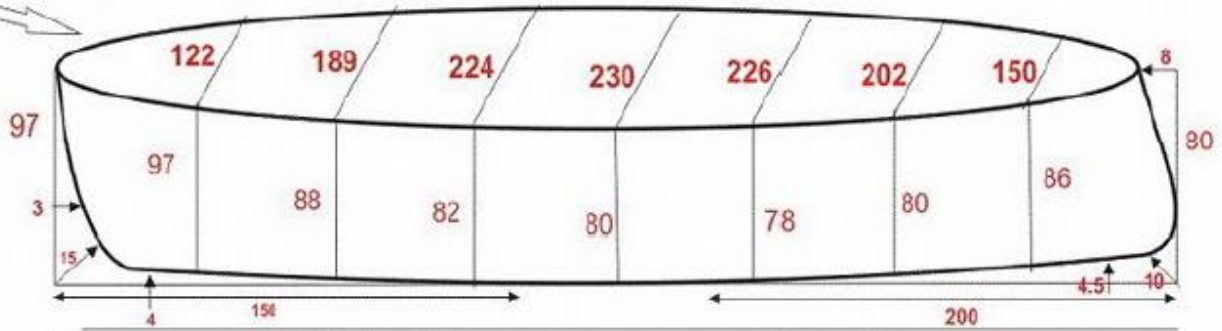
Mangas en línea de agua
a **24 cmts** del alefriz de quilla



Peso Mínimo 370 K

Tolerancia 1.6 %

Mangas tomadas por el exterior



Puntales desde arriba
de la regala

800

Aprobado en Asamblea de 18/06/2022