



REGOLAMENTO

GARE DI FONDO

Approvato dal Consiglio Federale con deliberazione n. 126 del 6.07.2013

Art. 1 - Definizioni

1. Per regate di fondo si intendono quelle con percorso superiore ai 2.000 metri; la lunghezza effettiva del percorso deve essere certificata.
2. Possono essere "aperte" a equipaggi stranieri ma potranno essere denominate "Internazionali" solo quelle inserite nel calendario FISA. L'obbligo del rispetto di specifiche norme FISA deve essere chiaramente indicato nel bando.
3. Le Regate di Fondo possono essere disputate con partenze a cronometro (tipo Head o processionarie) od in linea (flotta), separando tra di loro le diverse categorie previste nel bando.
4. Per le manifestazioni a tappe che prevedono una classifica finale è richiesta la medesima tipologia di gara (a cronometro o in linea) e lunghezze simili dei percorsi.

Art. 2 - Generalità dei campi di gara

1. Le gare si possono disputare su campi di gara allestiti su fiumi, canali, laghi, mare o bacini conformi al presente regolamento, sia in linea retta che su percorsi non rettilinei con un massimo di due giri di boa.
2. Nelle regate che prevedono giri di boa e/o passaggi sotto specifiche arcate di ponte è tassativamente richiesta la presenza, in prossimità delle boe di virata o dei ponti, di un Giudice Arbitro o di un Ausiliare della Giuria collegato via radio alla Giuria in arrivo.
3. Le gare di Fondo devono essere disputate su campi di gara, delimitati o riservati per l'occasione alla sola manifestazione remiera, di ampiezza tale da permettere agli equipaggi in gara di navigare in sicurezza e poter effettuare sorpassi per la maggior parte del percorso. Le aree pericolose dell'intero bacino utilizzabile dai partecipanti, come le corsie di risalita, zone poco profonde, ostruzioni parziali od ostacoli lungo le rive, passaggi stretti, devono essere segnalate adeguatamente e identificate nella Planimetria. Nei bacini fluviali è responsabilità del COL, in caso di possibile pericolo improvviso, prevedere le modalità di gestione dell'emergenza.
4. Curve e cambi di direzione del percorso devono essere preventivamente e facilmente individuati dagli atleti in gara con idonea segnalazione realizzata con boe e bandiere rosse allocate nelle postazioni riportate nella planimetria del campo di gara. Le boe ed i galleggianti utilizzati per delimitare corsie di gara, di risalita, aree pericolose od interdette, di virata, devono essere vincolati a cavi affondati e non legati tra di loro ed ai corpi morti con cavetti galleggianti che possono impigliarsi alle pale dei vogatori e causare incidenti.
5. L'area di partenza deve permettere lo schieramento, o parte dello schieramento degli equipaggi e consentire loro di muoversi in sicurezza, senza interferire con l'allineamento pre-partenza od il percorso di gara degli altri partecipanti. Deve altresì essere opportunamente indicata con apposite boe o cartelli sulle rive, al minimo ogni 2000 m, la progressione metrica. L'eventuale corridoio di pre-allineamento, la linea di partenza e i traguardi di rilevamento del tempo devono essere evidenziati da boe e/o riferimenti a terra.

6. Dopo il traguardo deve essere garantito lo spazio sufficiente affinché gli equipaggi possano effettuare le manovre di allontanamento dall'area di sicurezza senza interferire con equipaggi ancora in gara. Il traguardo d'arrivo deve essere evidenziato da boe e/o riferimenti a terra, distanti tra di loro quanto necessario per il corretto rilevamento del numero da parte della Giuria d'Arrivo e pertanto, diversamente dal Codice di Gara, vige l'obbligo di transitare all'interno delle boe o delimitazioni esterne della linea d'arrivo, pena la mancata classificazione.
7. Le postazioni di pre-allineamento, dei cronometristi di partenza e dell'Arrivo (Giuria, cronometristi e operatori alle comunicazioni) devono essere protette adeguatamente dalle intemperie, dotate di idonei tavoli e sedie per consentire il corretto svolgimento dei compiti assegnati e l'utilizzo di apparecchiature elettroniche.

Art. 3 - Sicurezza e Controllo

1. Il Piano di Sicurezza, presentato dagli organizzatori (COL) in sede di approvazione del Bando di Regata e del Regolamento di Gara, deve garantire idonee misure per assicurare gli aspetti "sicurezza" e prevenzione degli infortuni di cui alla Norma di attuazione del Regolamento di Fondo "Piano di Sicurezza delle Regate di Fondo". Misure supplementari devono essere predisposte se, tra i partecipanti alla Regata, vi siano atleti delle categorie giovanili (minorenni). Il COL è responsabile dell'attuazione del Piano di sicurezza.
2. Il Presidente di Giuria, dovrà verificare che tutte le misure necessarie a garantire la sicurezza e l'incolumità dei partecipanti e del pubblico previste nel Piano di Sicurezza e nel Regolamento di Gara siano state attuate preventivamente ed in concreto. Gli addetti alla Sicurezza e gli eventuali Collaboratori Locali, scelti dal Presidente di Giuria tra quelli proposti dal COL, devono essere considerati Ausiliari della Giuria. Sarà compito secondario di questi Ausiliari, rispetto agli interventi di emergenza:
 - 2.1. annotare ogni violazione del Regolamento di Gara e del Piano di Sicurezza, e riportare queste violazioni al Presidente di Giuria od ai GGAA più prossimi per dislocazione;
 - 2.2. dare istruzioni agli equipaggi, sia in gara che fuori gara, per evitare collisioni, incidenti ed interferenze;
 - 2.3. fermare un equipaggio, se necessario, per ragioni di sicurezza.
3. Per svolgere le loro funzioni tutti gli Ausiliari dovranno essere inseriti nel sistema di comunicazione e dotati di megafoni per poter avvertire in caso di pericolo o per chiamate di soccorso o di primo intervento, se necessario. Disporranno di megafono e bandiera bianca per segnalare agli equipaggi il pericolo e richiamare la loro attenzione, di bandiera rossa per segnalare l'arresto della gara in caso di emergenza.

Art. 4 - Categorie dei partecipanti

1. Le categorie dei vogatori che possono partecipare a questo tipo di gare e le distanze di gara sono specificate nello "SCHEMA ORGANIZZATIVO STRUTTURALE" che sarà emesso dal Settore Tecnico competente e approvato dal Consiglio federale.
2. I timonieri, non sono assoggettati a limitazioni di sesso, categoria e società di appartenenza ma devono rispettare il peso minimo della categoria in cui gareggiano. E'

ammessa una zavorra massima di 10 kg. Le procedure del peso restano quelle del Codice di Gara se non diversamente previsto dal Bando e/o Regolamento di Gara.

3. Ogni concorrente può disputare un solo percorso al giorno, in nessun caso è prevista la ripetizione del percorso parziale o totale.

Art. 5 – Regolamento di Gara

1. Nel Regolamento di Gara dovrà essere indicato, oltre a quanto previsto nel modello Annesso 1, l'ordine di partenza per tipi di barche e categorie di equipaggi, stabilendo procedure che riducano, per quanto possibile:
 - 1.1. le possibilità di sorpasso, anche tra concorrenti della stessa specialità (art. 7);
 - 1.2. le tempistiche del programma gare in termini accettabili per tutti i partecipanti e addetti;
 - 1.3. i tempi d'incolonnamento e di attesa in area Partenza se non c'è la possibilità di vogare o fare riscaldamento.
2. Con partenze a cronometro, il regolamento di gara dovrà prevedere i distacchi tra gli equipaggi, tra le varie categorie di equipaggi e i diversi tipi di barche.

Art. 6 - Partenze

1. Sui campi di regata privi di correnti e con possibilità di allineare più equipaggi della stessa categoria e tipo di imbarcazione, è possibile effettuare la partenza in linea da fermo, senza necessità di ancoraggio o di partenza lanciata, con le modalità previste dal Codice di Gara (o Codice delle Regate).
2. Nelle gare a cronometro individuale la partenza è lanciata ed il tempo di partenza viene preso in corrispondenza della postazione di cronometraggio, situata almeno 50 m dopo la zona dalla quale l'equipaggio, pronto con remi in acqua, effettua la partenza.
3. Nelle gare a cronometro individuale, su campi di regata senza difficoltà di sorpasso ed elevato numero di partecipanti, allo scopo di ridurre i tempi di attesa dei concorrenti e di svolgimento della gara, è opportuno prevedere 2 corridoi di pre-allineamento con alcune boe di separazione fino al traverso, della zona di partenza, incolonnando i numeri dispari sulla corsia 1 ed i numeri pari sulla corsia 2.

Art. 7 - Sorpassi e altre condizioni particolari

1. Per qualsiasi tipo di regata di Fondo:
 - 1.1. in ogni categoria partono per primi gli equipaggi ritenuti più veloci secondo i risultati della precedente prova cui fa riferimento il bando;
 - 1.2. quando un'imbarcazione è raggiunta da quella che segue, dovrà cederle il passo;
 - 1.3. un equipaggio si intende raggiunto quando la prua dell'imbarcazione che sorraggiunge è al traverso della scalmiera della imbarcazione
 - 1.4. se un equipaggio sta per essere sorpassato in prossimità di un ostacolo (arcate di ponti, secche, curve strette) od al giro di boa, l'imbarcazione che sta per superare dovrà rallentare ed aspettare che l'ostacolo sia stato superato dall'imbarcazione che la precede.
 - 1.5. al termine del passaggio del punto pericoloso segnalato o della virata l'equipaggio raggiunto o in procinto di essere raggiunto, dovrà tenere una rotta che non ostacoli gli equipaggi sorraggiungenti, o crei disturbo alla loro azione (gorgi).

2. Le invasioni di aree interdette in planimetria (zone pericolose, corsie di gara, di risalita, di riscaldamento e similari) per l'evidente pericolosità verranno sanzionate, dove non applicabile la penalità di tempo, con la messa fuori gara.
Solo per la virata anticipata o il passaggio in un'arcata di ponte interdetta, il Giudice di boa o l'incaricato al controllo richiederà subito la ripetizione corretta del passaggio, senza intralciare gli equipaggi sopraggiungenti. Il rifiuto alla ripetizione comporterà la messa fuori gara dell'equipaggio.
3. In caso di netto abbordaggio, o di insistito ostacolo al sorpasso, la messa fuori gara sarà comminata tenendo conto del numero di partenza (precedenza a chi è partito dopo). Non è possibile effettuare sorpassi entro i 50 m dalla boa di virata in ingresso ed in uscita dalla stessa. La deviazione dalla rotta preferenziale ed il passaggio o meno della boa con bandiera rossa che segnala l'inizio dei 50 m con divieto di sorpasso è sanzionato, dove non applicabile la penalità di tempo, con la messa fuori gara.

Art. 8 - Identificazione equipaggi

1. Ogni imbarcazione dovrà tassativamente fissare sulla prua un numero progressivo (bifrontale), per l'identificazione della stessa, che dovrà anche essere riportato sul pettorale che sarà indossato dal timoniere o dal prodiere.
Per le caratteristiche delle gare di Fondo, gli equipaggi senza numero non potranno prendere il via.
2. Per questi motivi e per quanto previsto dal presente Regolamento, il COL deve provvedere, a monte della partenza, una dotazione di numeri di scorta, successivi per sequenza a tutti quelli assegnati all'accredito, spinotti, nastro adesivo ed attrezzi per le piccole riparazioni o regolazioni.
3. L'assegnazione del nuovo numero deve essere segnalata allo Starter o agli addetti alla Partenza e all'Arrivo via radio o telefono; il pettorale non deve essere cambiato, a testimonianza del numero di gara originale.
4. La grafica di numeri deve essere chiara e ben visibile da tutte le postazioni di rilievo del tempo, di controllo lungo il percorso e dall'Arrivo.

Art. 9 –Penalità

1. Il mancato rispetto di questo Regolamento verrà sanzionato, a insindacabile giudizio della Giuria, secondo quanto previsto dal Codice di Gara (o Codice delle Regate). La tabella delle penalità di tempo, per le infrazioni che non prevedono la messa fuori gara, dovrà essere riportata nel Bando di Regata o nel Regolamento Gara così da essere a conoscenza di tutti i partecipanti (club e concorrenti)
2. I provvedimenti potranno essere notificati, se possibile, alla prima postazione di controllo sul percorso o, in alternativa, all'Arrivo. È fatto salvo il diritto di reclamo nei modi e nei termini previsti dalle norme federali.

Art. 10 - Normativa di riferimento.

1. Per quanto non espressamente contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le disposizioni del Codice di Gara (o Codice delle Regate).

ANNESSO 1 AL REGOLAMENTO GARE DI FONDO

REGATA DI FONDO *(specificare nome della manifestazione, tipo di gara, se in linea od a cronometro, validità o meno per classifiche, campionati, coppe, ecc.; giorno e data, città e località)*

(da integrare o modificare secondo le specifiche necessità organizzative della manifestazione)

REGOLAMENTO DI GARA

Il presente regolamento è parte integrante del Bando approvato dalla FIC in data.

INDICAZIONI STRADALI *(se non inserite nel Bando)* per raggiungere il campo di gara ed i parcheggi vetture, pulmini, carrelli.

LOCALIZZAZIONE DELLA SEGRETERIA GARE *(se non compiutamente inserita nel Bando).*

ALLENAMENTI *(se previsti nel Bando)* Il campo di gara sarà disponibile per uscite di allenamento il giornodalle ore ..., alle ..,00, con n°.. motoscafi di soccorso presenti sul campo. Al di fuori di detto orario le uscite saranno vietate.

PESO TIMONIERI presso locale dalle ore..... alle ore.....

I timonieri dovranno presentarsi al peso con il prescritto documento d'identità, in maglietta e pantaloncini o altro indumento di gara, escluse felpe, maglioni, calzamaglie, giacche a vento, Kway, ecc. ecc. La zavorra dovrà essere riconsegnata integra dal timoniere stesso, nel medesimo luogo, al termine della propria gara ed appena liberato il pontile di sbarco.

NUMERI DI GARA (E PETTORALI)

Verranno consegnati contestualmente al pagamento iscrizione il giorno..... dalle ore alle ore, previo versamento della cauzione di Euro per ciascun numero (e pettorale).

CONTROLLI PRIMA DELL'ACCESSO AI PONTILI D'IMBARCO

I rappresentanti di Società devono essere presenti in loco e presentare i previsti documenti d'identità al Giudice Arbitro (GA) o all'ausiliario di giuria preposto al controllo, in presenza dell'equipaggio al completo.

Dove gli imbarchi avvengono da pontili o sedi nautiche distanti tra di loro, i controlli avverranno presso le postazioni dei marshal di pre-allineamento. I documenti devono essere consegnati dal concorrente o dal timoniere o capovoga e, se da loro richiesto, verranno restituiti a fine gara.

UTILIZZO PONTILI

Come evidenziato nella planimetria, esposta *(indicare il luogo)* e pubblicata nel sito, l'accesso e l'abbandono al campo di gara può avvenire solo tramite i pontili preposti allo scopo. L'uso dei pontili è finalizzato esclusivamente allo svolgimento della regata, è vietato qualsiasi diverso utilizzo dei pontili.

L'accesso sarà autorizzato dal GA o da incaricato del COL solo.*(considerare i tempi di trasferimento alla zona di partenza)* prima dell'orario di inizio della gara di specialità, secondo la sequenza di numerazione.

Si raccomanda di seguire le istruzioni degli addetti ai pontili, limitandone al minimo necessario l'occupazione; evitare l'abbandono di qualsiasi oggetto sui pontili stessi.

In assenza di pontili sufficienti gli equipaggi che hanno effettuato la gara devono sempre dare la precedenza agli equipaggi in uscita

CAMPO DI GARA

Per motivi di sicurezza vige il divieto di scatti e/o prove di partenza in prossimità del Campo di Gara. Almeno minuti (*considerare gli eventuali tempi di controllo presso i Marshall*) prima dell'orario di partenza della propria specialità i concorrenti dovranno presentarsi al/ai Marshall di pre-allineamento e seguire le istruzioni per il controllo e l'incolonnamento.

Gli equipaggi che si ritirano sul percorso devono comunicarlo ad un GA o Ausiliario, direttamente o tramite i soccorritori.

PENALITA'

Quando non verranno adottati i provvedimenti più gravi previsti dal Codice di Gara (o delle Regate), la Giuria sanzionerà le seguenti penalità di tempo, cumulabili, da sommarsi al tempo impiegato nel percorso:

- per limitato ritardo all'imbarco: 5"
- lievi infrazioni alle regole del traffico e uso improprio dei pontili: 10"
- ritardo alla chiamata del Marshal o dello Starter: 10"
- partenza anticipata in fase di allineamento (*nelle gare in linea*): 60"
- ostacolo al sorpasso: lieve 20", significativo 40"
- lieve abbordaggio: 60"

Nelle gare a cronometro la partenza di un equipaggio ritardatario potrà avvenire quando lo Starter lo riterrà opportuno, alla fine delle partenze della specialità o a fine regata.

PREMIAZIONI

La premiazione avverrà ...(*specificare o indicare "secondo indicazioni fornite in accredito"*).

Per il Comitato Organizzatore Locale (COL)
(*indicare la funzione*)

ANNESSO 2 AL REGOLAMENTO GARE DI FONDO

PIANO DI SICUREZZA REGATE DI FONDO

Come specificato del Regolamento, il Bando di Regata deve essere integrato dal Piano di Sicurezza e di prevenzione dagli infortuni. Misure supplementari (di sicurezza) devono essere predisposte se, tra i partecipanti alla Regata, vi sono vogatori delle categorie Allievi e Cadetti. Il Piano di Sicurezza deve essere predisposto dal Comitato Organizzatore Locale (COL) che è l'unico responsabile della sua attuazione.

Premesso che ogni manifestazione sportiva realizzata in luoghi pubblici o aperti al pubblico deve essere autorizzata dalle autorità competenti e deve rispettare la vigente legislazione in materia, con particolare riferimento al D.M. 18.3.1996, come modificato dal D.M. 6.6.2005, in quanto applicabile.

Il Piano deve garantire, a tutti coloro che intendono partecipare ad una regata in qualsiasi ruolo, che è stata prestata la massima attenzione e presi tutti i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza e la prevenzione degli infortuni.

Il Piano di Sicurezza, oltre a quanto il Comitato di Regata abbia previsto, deve comprendere:

1) **Organigramma** del Comitato delle Regate con la chiara indicazione delle singole competenze e responsabilità. Dovranno essere previste le singole funzioni e tutte le postazioni che saranno operative durante la Regata, dall'apertura del parco imbarcazioni alla fine della manifestazione.

Per le manifestazioni internazionali non gestite dalla FISA e per tutte le manifestazioni nazionali, l'organigramma dovrà prevedere, oltre ai ruoli di rappresentanza, segreteria e servizi generali, le seguenti funzioni:

- 1.1) Responsabile della Sicurezza;
- 1.2) Presidente di Giuria (sono esclusi i suoi ausiliari);
- 1.3) Responsabile Sanitario (medico di gara);
- 1.4) Responsabile dei Presidi di Soccorso a terra ed in acqua;
- 1.5) Responsabile del parco imbarcazioni e dei pontili di imbarco e sbarco;
- 1.6) Responsabile del servizio d'ordine;
- 1.7) Responsabile delle comunicazioni;
- 1.8) altri eventuali ruoli ritenuti necessari dal COL.

Per le manifestazioni interregionali e regionali sono obbligatorie le funzioni da 1.1) a 1.5).

Questo organigramma dovrà essere consegnato in formula sintetica a tutti i rappresentanti delle società partecipanti in sede di accredito nel rispetto della legge sulla privacy.

Un sintetico riepilogo, con localizzazione e riferimenti telefonici dei responsabili, degli operatori assegnati ai compiti connessi alla sicurezza (nel rispetto della legge sulla privacy) e dei servizi di pubblica utilità, dovrà essere distribuito a tutti coloro che sono direttamente coinvolti nell'operatività del Piano di Sicurezza (giuria, motoscafisti, soccorritori, addetti ai pontili, ecc.), possibilmente redatto su cartoncino impermeabilizzato e dotato di collarino.

2) **Planimetria** del campo di gara e della parte del bacino dove si svolge la regata, in raffigurazione complessiva formato minimo A1 (mm. 841 x 594), preferibile in formato A0 (mm. 1189 x 841) o superiore. La planimetria deve essere eseguita da un tecnico qualificato e tassativamente affissa nei pressi del parco imbarcazioni e/o dei pontili di imbarco. E' consigliabile che copie ridotte della planimetria vengano distribuite ai partecipanti in sede di accredito e pubblicate sui siti FIC regionali e/o nazionali assieme al Bando di Regata.

Sullo stesso grafico, oltre a quanto previsto dal Codice delle regate ed alla dislocazione dei vari servizi, devono essere chiaramente indicate:

2.1) le delimitazioni perimetrali e di suddivisione del bacino praticabile dagli equipaggi nel corso dell'intera manifestazione e la chiara indicazione che le aree al di fuori delle delimitazioni sono interdette agli equipaggi ed ai mezzi di servizio e soccorso della regata.

2.2) ostacoli o fonti di pericolo all'interno delle delimitazioni del bacino e le segnalazioni previste per la loro preventiva individuazione da parte degli equipaggi impegnati nella voga, anche senza timoniere, e dai motoscafisti di assistenza e salvataggio. Per ostacoli o fonti di pericolo vanno intese anche le coste con profili prominenti, i bassi fondali e le secche in orari di bassa marea, le curve dei fiumi, i pontili di qualsiasi natura, gli ormeggi fissi sia a riva che "alla ruota", le rotte dei battelli pubblici autorizzati alla navigazione durante le regate e situazioni similari.

2.3) le boe di riferimento, le bandiere od altri segnali visibili dall'acqua necessari ad individuare le rotte obbligatorie dei concorrenti, i sensi di marcia nelle varie fasi della regata (prove imbarcazioni, allenamento, riscaldamento, gara, defaticamento, accesso ed uscita dai pontili per le premiazioni, rientro a terra). Qualora le condizioni ambientali del bacino non permettano il sicuro svolgimento di alcune delle attività pre o post gara sopra elencate, queste attività dovranno essere chiaramente proibite nello specifico Regolamento di Gara.

2.4) l'allocazione ed i percorsi di accesso, sia a terra che in acqua, ai Presidi di Soccorso e di assistenza (medico, ambulanze, rianimatore, infermiere, soccorritore, radioamatore, ecc.) nelle varie fasi della manifestazione (prove, allenamenti, regata). Gli orari di servizio di questi presidi deve essere specificato sul Bando di Regata e riportato sul Regolamento di Gara.

2.5) le aree di parcheggio libere e riservate dei veicoli privati e di servizio, le aree di rispetto transennate o delimitate da apposita segnaletica intorno ai pontili d'imbarco e sbarco degli equipaggi, della giuria e dei mezzi di assistenza in acqua.

3) **Programma di servizio per i mezzi nautici** (soccorso, giuria, servizi vari) completa dei nominativi, ruoli e riferimenti radio-telefonici degli equipaggi, inizio e fine dell'orario di attività, postazione o settore d'azione riferito alla Planimetria del campo di gara, dotazioni di bordo ed eventuale numero di riconoscimento esposto sullo scafo.

4) **Istruzioni scritte per gli addetti al soccorso in acqua** che non hanno effettuato un ciclo di formazione teorico-pratico. Le istruzioni devono essere conosciute anche dai soccorritori professionali che non hanno specifica esperienza del canottaggio e dell'organizzazione delle regate. Dei corsi di formazione, se organizzati dal COL, deve essere redatto verbale delle sessioni con orari, argomenti ed elenco dei partecipanti.

5) **Schema del sistema di comunicazione**, con canali radio e/o recapiti telefonici delle postazioni previste e riferite alla Planimetria del campo di gara. E' consigliabile la separazione

delle comunicazioni radio della sicurezza da quelle di gestione delle gare (giuria e cronometristi).

6) **Procedure di valutazione delle condizioni meteorologiche** previo collegamento informatico/telefonico con ARPA e Protezione Civile regionali (Bollettino di allerta meteo-idrologica) e postazioni di rilevamento del livello e della corrente dei fiumi a monte e nel tratto interessato alla manifestazione, con indicazione del livello di criticità ritenuto sufficiente per annullare o rinviare la manifestazione. E' consigliabile un apposito link sui siti FIC, per permettere agli iscritti una diretta valutazione prima di intraprendere viaggi e trasferte, ed un riferimento telefonico specifico del COL per consultazioni.

7) **Procedure di evacuazione** del campo di gara per improvvise emergenze, sia meteorologiche che organizzative o ambientali, o perché ritenuto necessario dal COL, dal Presidente di Giuria, dalla Protezione Civile o dalle Autorità competenti. A titolo d'esempio (incompleto) si citano le emergenze dovute a temporali con scariche elettrostatiche e/o grandine, all'improvviso aumento del vento e della corrente sui fiumi, al transito di tronchi e rifiuti pericolosi portati da un'onda di piena, all'insufficienza dei mezzi di soccorso.

8) **Norme di navigazione vigenti sul bacino** di gara, autorizzazioni, delibere e deroghe rilasciate dalle autorità competenti sui blocchi o cautele di navigazione connessi alla manifestazione.

9) **Misure supplementari** predisposte ed attivate quando tra i partecipanti alla Regata vi siano atleti delle categorie Allievi, Cadetti e Para-rowing.

10) **La dichiarazione dei Rischi Residui** e delle disposizioni e segnaletiche attivate per eliminarne l'effetto infortunistico.

Nota relativa all'impiego di Ambulanze

E' opportuno, se possibile, non coinvolgere mezzi e personale del Servizio Nazionale 118 in quanto un loro distacco per altri interventi d'emergenza provocherebbe l'arresto della Regata. La quantità delle Ambulanze deve essere commisurata all'ampiezza del bacino, alle prevedibili difficoltà del traffico ed alla valutazione che in caso d'intervento, per il trasporto di un atleta o di uno spettatore alla più vicina struttura sanitaria, la regata dovrà essere sospesa fino al riposizionamento di un'altra ambulanza.

Il presente Regolamento Gare di Fondo, Annesso 1 e Annesso 2, sono stati approvati dal C.F. con delibera n° 126 del 6.07.2013