



CONFEDERAÇÃO  
BRASILEIRA DE REMO

# REGRAS DE REMO

O PRESENTE CÓDIGO BRASILEIRO DE REMO FOI ATUALIZADO PELO CÓDIGO DA FISA  
E SUBSTITUI O ANTERIOR, EDITADO EM 1º DE MAIO DE 2010, ENTRANDO EM VIGOR  
A PARTIR DE 01 DE JANEIRO DE 2014.



## SUMÁRIO

---

PARTE I – Campo de Ação.....	03
PARTE II – Remadores e Timoneiros .....	04
PARTE III – Barcos.....	08
PARTE IV – Raia .....	12
PARTE V – Instalações Técnicas.....	14
PARTE VI – Organização da Regata .....	17
Seção 1 - Geral .....	17
Seção 2 – Publicidade e Patrocínio.....	18
Seção 3 – Inscrições, Cancelamento e Substituições.....	19
Seção 4 – Segurança e Imparcialidade .....	21
Seção 5 – Sistema de Eliminatórias .....	22
Seção 6 – A Partida.....	24
Seção 7 – Durante a Prova.....	26
Seção 8 – A chegada.....	28
Seção 9 – Penalidades, Objeções, Protestos e Recursos.....	29
Seção 10 – O Júri.....	32
Seção 11 – Deveres dos Árbitros.....	35
PARTE VII – Anti-doping.....	41





## PARTE I – CAMPO DE AÇÃO

### REGRA 1 – REMO, BARCOS E REGATAS

REMO é o ato de deslocar um barco, com ou sem timoneiro, pela força muscular de um ou mais remadores, usando remos como alavancas do segundo gênero e sentados de costas para a direção do movimento do barco. Remar em um aparelho ou tanque que simule a ação de remar em um barco também é considerado REMO.

Em um barco a remo todas as suas partes devem estar firmemente fixadas ao seu casco, incluindo os eixos das partes móveis, mas o carrinho pode movimentar-se na linha longitudinal do barco.

Uma regata de remo é uma competição esportiva que consiste de uma ou mais provas, em um ou mais tipos de barcos, disputadas por remadores (as) divididos em diferentes categorias de sexo, idade ou peso.

### REGRA 2 – CAMPO DE APLICAÇÃO

Essas regras se aplicam a todas as regatas instituídas, organizadas ou dirigidas pela CBR e seus filiados, sejam entidades de administração regional, entidades de prática desportiva, ou ligas regional ou nacional, dentre elas:

- a. Campeonatos Brasileiros (Sênior, Sub 23, Júnior e Máster);
- b. Copas regionais;
- c. Regatas de incentivo e animação, travessias e descidas de rios, torneios interestaduais, regatas universitárias, escolares, militares e classistas;
- d. Campeonatos estaduais das entidades de administração (Federações);
- e. Regatas internacionais ou Encontros internacionais em que a FISA faculta e permite a adoção das Regras de Remo da entidade promotora, com suas peculiaridades, advindas das dificuldades locais de seguir totalmente as regras internacionais;
- f. Competições de remoergômetro.

Nenhum competidor pode inscrever-se em uma regata internacional nem fazer contato direto com a FISA, exceto através da Confederação Brasileira de Remo.

Qualquer entidade de administração regional, ou de prática, ou liga, ou indivíduo que participe de uma competição de remo regida por estas regras deve aceitá-las sem exceção.





### **REGRA 3 – DIREITO DE PARTICIPAR**

Os campeonatos brasileiros são abertos para todas as Federações filiadas a CBR.

## **PARTE II – REMADORES E TIMONEIROS**

### **REGRA 4 – DISPOSIÇÕES GERAIS**

As regatas instituídas, organizadas ou dirigidas pela CBR são abertas a todos os atletas registrados na CBR, representando Federações, Clubes ou ligas regionais ou nacional, bem como entidades de outros países, que estejam de acordo com estas regras.

### **REGRA 5 – EVENTOS MASCULINOS E FEMININOS**

Somente homens podem competir em provas masculinas e somente mulheres podem competir em provas femininas.

### **REGRA 6 – SAÚDE**

Cada entidade competidora é responsável por garantir que a saúde e o preparo físico de seus atletas estejam de acordo com o nível de exigência da competição.

### **REGRA 7 – CATEGORIAS POR IDADE**

De acordo com a idade, são reconhecidas pela CBR as seguintes categorias de remadores:

1. Juniores (masculino e feminino)
2. Sub 23 (masculino e feminino)
3. Seniores (masculino e feminino)
4. Máster (masculino, feminino e misto)

### **REGRA 8 – CATEGORIA ADICIONAL**

Em adição a essas categorias, a CBR reconhece as categorias de peso leve para seniores e sub 23, e também a categoria de para remo para seniores.





## REGRA 9 – TIMONEIROS

Os timoneiros são membros da guarnição. Um homem não pode timonear um barco feminino e vice-versa, exceto em provas de máster, ou, em casos especiais, se a entidade organizadora da regata permitir.

As categorias por idade também são aplicadas para os timoneiros, exceto em eventos de máster.

O peso mínimo permitido para um timoneiro (vestindo uniforme de competição) é 55 kg para homens (máster, seniores, sub 23 e juniores) e 50 kg para mulheres (máster, seniores, sub 23 e juniores) e guarnições mistas.

Para completar o peso mínimo exigido o timoneiro pode carregar um peso morto de no máximo 10 kg, o qual deve ser colocado dentro do barco, o mais próximo possível do timoneiro. Nenhum artigo de equipamento de competição deve ser considerado como parte do peso morto. Esse peso morto deve ser apresentado aos Árbitros da Comissão de Controle antes e imediatamente após a prova (nas rampas de embarque e desembarque).

Estas diretrizes também se aplicam aos timoneiros em provas de peso leve.

## REGRA 10 – PESAGEM DE TIMONEIRO

O timoneiro deve ser pesado vestindo somente o uniforme de competição, não menos de uma hora e não mais de duas horas antes do início da primeira etapa de cada prova que ele esteja competindo e em cada dia de competição (se um timoneiro participa, em um mesmo dia, de uma eliminatória e repescagem de uma mesma prova, ele será pesado uma única vez).

A balança deve indicar o peso do timoneiro com um dígito após a vírgula (0,1Kg).

A pesagem do timoneiro é feita pela Comissão de Controle, em local previamente anunciado, em balanças aferidas.

No ato da pesagem, será feita uma papeleta subscrita pelo responsável pela pesagem contendo o nome do timoneiro, o peso registrado, a prova de que irá participar, entidade a que pertence e, se for o caso, o peso morto e o equipamento pessoal que irá levar.

A Comissão de Controle deve solicitar na ocasião da primeira pesagem e/ou subsequente um documento oficial de identificação com foto do atleta.





### REGRA 11 – JUNIORES

Com o objetivo de incentivar a formação de novos atletas a CBR subdividiu a categoria de júnior em júnior A e júnior B

O remador (a) e timoneiro (a) serão considerados como juniores B até 31 de dezembro do ano em que ele (a) completar a idade de 16 anos.

O remador (a) e timoneiro (a) serão considerados como juniores A até 31 de dezembro do ano em que ele (a) completar a idade de 18 anos.

As guarnições de juniores somente podem ser timoneadas por atletas da mesma categoria.

### REGRA 12 – SUB 23 E SENIOR

O remador (a) ou timoneiro (a) que deixa de ser júnior será classificado como sub 23 até 31 de dezembro do ano em que ele (a) completar 22 anos.

Provas da categoria sênior são abertas para remadores de todas as idades.

### REGRA 13 – PESO LEVE

Um remador pode competir em provas da categoria peso leve se preenche os seguintes critérios:

1. Uma guarnição peso leve masculina (excluindo o timoneiro) deve ter uma média de peso que não exceda 70 kg. Nenhum remador pode pesar mais de 72,5 kg.
2. O peso do remador do single-skiff não pode ultrapassar 72,5 kg.
3. Uma guarnição peso leve feminina (excluindo a timoneira) deve ter uma média de peso que não exceda 57 kg. Nenhuma remadora pode pesar mais de 59 kg.
4. O peso da remadora do single-skiff não pode ultrapassar 59 kg.

### REGRA 14 – PESAGEM DO PESO LEVE

Remadores Peso Leve devem ser pesados usando apenas o uniforme de competição, em balanças aferidas, não menos de uma hora e não mais de duas horas antes do início da primeira etapa de cada prova que ele esteja competindo e em cada dia de competição.

Eles devem se apresentar para a pesagem junto com toda a guarnição. A pesagem será realizada de acordo com o horário e por ordem crescente do número de raia.





A balança deve indicar o peso do remador com um dígito após a vírgula (0,1 Kg).

Se a primeira etapa de uma prova for retardada ou cancelada, o remador peso-leve não é obrigado a se pesar novamente, no mesmo dia, para a mesma prova.

A Comissão de Controle deve solicitar na ocasião da primeira pesagem e/ou subsequente um documento oficial de identificação com foto do atleta.

Se o peso de um(a) remador(a) ou a média de uma guarnição estiver acima dos limites permitidos, toda a guarnição deverá apresentar-se para nova pesagem, a qual só será realizada após todas as equipes participantes da prova terem sido pesadas. Se após o tempo permitido para a pesagem, o peso do remador, e/ou a média da guarnição, continuar acima do permitido, o remador e a guarnição da qual o remador faça parte será desqualificada da prova.

Qualquer atleta que tenha se reidratado por via intravenosa entre a pesagem e a respectiva prova não poderá participar desta.

### REGRA 15 – MASTER

O remador será considerado máster a partir de 1º de janeiro do ano em que ele completa 27 anos.

As guarnições de máster dividem-se nas seguintes categorias etárias:

- A. idade mínima de 27 anos;
- B. média de 36 anos ou mais;
- C. média de 43 anos ou mais;
- D. média de 50 anos ou mais;
- E. média de 55 anos ou mais;
- F. média de 60 anos ou mais;
- G. média de 65 anos ou mais;
- H. média de 70 anos ou mais;
- I. média de 75 anos ou mais;
- J. média de 80 anos ou mais.
- K. média de 85 anos ou mais.

As categorias por idade não se aplicam ao timoneiro.

Cada competidor será responsável por sua saúde e preparo físico.

Todo remador máster fica obrigado a comprovar sua idade através de um documento oficial de identificação (passaporte ou carteira de identidade).





O (a) remador (a) máster deve ser classificado na categoria de idade correspondente à idade que tenha no ano da competição.

Observar o anexo 2: Regulamento para Competições de Máster

### **REGRA 16 – EVENTOS MISTOS DE MÁSTER**

Guarnições mistas de máster devem ser compostas por 50% de mulheres e 50% de homens, excluído o timoneiro.

O timoneiro pode ser de ambos os sexos.

### **REGRA 17 – PARA REMO**

O remador, para participar de Competições de para remo, deverá ser portador de uma deficiência que o encaixe nos critérios estabelecidos pela Regulamentação da Classificação de Para Remo da FISA (ver apêndice 17 do Código de remo da FISA).

## **PARTE III – BARCOS**

### **REGRA 18 – TIPOS DE BARCOS**

A Confederação Brasileira de Remo reconhece os seguintes tipos de barcos:

1 - Masculino (sênior)

Single-skiff (1x)

Double-skiff (2x)

Dois sem timoneiro (2-)

Dois c/ timoneiro (2+)

Four-skiff (4x)

Quatro sem timoneiro (4-)

Oito (8+)

2 - Feminino (sênior)

Single-skiff (1x)

Double-skiff (2x)

Dois sem timoneiro (2-)

Four-skiff (4x)

Quatro sem timoneiro (4-)

Oito (8+)







3 - Peso leve masculino  
 Single-skiff (1x)  
 Double-skiff (2x)  
 Dois sem timoneiro (2-)  
 Four-skiff (4x)  
 Quatro sem timoneiro (4-)  
 Oito (8+)

4 - Peso leve feminino  
 Single-skiff (1x)  
 Double-skiff (2x)  
 Four-skiff (4x)

5 - Sub 23 masculino  
 Single-skiff (1x)  
 Double-skiff (2x)  
 Dois sem timoneiro (2-)  
 Four-skiff (4x)  
 Quatro sem timoneiro (4-)  
 Quatro c/ timoneiro (4+)  
 Oito (8+)

6 - Sub 23 feminino  
 Single-skiff (1x)  
 Double-skiff (2x)  
 Dois sem timoneiro (2-)  
 Four-skiff (4x)  
 Quatro sem timoneiro (4-)  
 Oito (8+)

7 - Sub 23 peso leve masculino  
 Single-skiff (1x)  
 Double-skiff (2x)  
 Dois sem timoneiro (2-)  
 Four-skiff (4x)  
 Quatro sem timoneiro (4-)

8 - Sub 23 peso leve feminino  
 Single-skiff (1x)  
 Double-skiff (2x)  
 Four-skiff (4x)





9 - Junior masculino  
 Single-skiff (1x)  
 Double-skiff (2x)  
 Dois sem timoneiro (2-)  
 Four-skiff (4x)  
 Quatro sem timoneiro (4-)  
 Quatro c/ timoneiro (4+)  
 Oito (8+)

10 - Junior Feminino  
 Single-skiff (1x)  
 Double-skiff (2x)  
 Dois sem timoneiro (2-)  
 Four-skiff (4x)  
 Quatro sem timoneiro (4-)  
 Oito (8+)

11 - Para Remo  
 Single-skiff (ASM1x); (ASF1x)  
 Double-skiff (TA Mixed 2x) ; (LTA Mixed 2x)  
 Quatro c/ timoneiro (LTA Mixed 4+)

## REGRA 19 – BARCOS E EQUIPAMENTOS

1. Comprimento do barco - O comprimento total mínimo de um barco de corrida deve ser 7.20 metros, e será medido a partir da frente da bola de proa por toda a extensão do barco até a ré. Se um barco não estiver alinhado corretamente, por ser menor que o comprimento total mínimo, o árbitro de partida excluirá a guarnição da prova.

2. Segurança:

2.1 Espessura das pás - as extremidades das pás dos remos devem ter as seguintes espessuras mínimas: remos longos 5 mm, remos curtos 3 mm. Estas espessuras devem ser medidas a partir de 3 mm da extremidade externa da pá para os remos longos e 2 mm para os remos curtos.

2.2 Assento do timoneiro - O assento para o timoneiro deve ter no mínimo 70 cm de comprimento e deve ser tão largo quanto o barco, sendo esta dimensão de no mínimo 50 cm.

2.3 Bola de proa – a proa de todos os barcos utilizados em regatas deve estar provida de uma bola branca de 4 cm de diâmetro, de borracha maciça ou material





similar. Se a bola de proa for parte integrante da construção do barco, deve garantir condições equivalentes de proteção e visibilidade.

2.4 Sapatilha e finca-pé – para evitar os acidentes nos emborcamentos, todos os barcos devem estar equipados com finca-pés, cujas sapatilhas, presas ao finca-pé por uma fina corda com no máximo 7 cm de comprimento, permitam aos remadores desvencilhar-se do barco rapidamente sem ajuda das mãos.

3. Propulsão natural - é proibido usar qualquer substância que modifique as propriedades naturais da água, ou estrutura que altere a camada limite do barco facilitando o seu deslocamento.

4. Transmissão - durante as provas é proibido usar aparelhos eletrônicos de transmissão nos barcos, tanto para emissão como para recepção (contato com o exterior), salvo se instalado pela CBR para o fim de transmitir informações visando a promoção da regata e do esporte, e a pesquisa científica.

5. Placa de produção – todos os barcos construídos ou entregues após 1º de janeiro de 1998 devem ter uma placa de produção, visível e afixada na parte interna do barco, com 50 cm<sup>2</sup>, na qual deve haver as seguintes informações:

- o nome e endereço do fabricante do barco
- sua logomarca
- o ano da construção
- o peso médio da equipe para o qual o barco foi construído
- o peso do barco na construção ou entrega.

## REGRA 20 - PESO DOS BARCOS

Todos os barcos utilizados nas Regatas Nacionais ficam obrigados a ter os pesos mínimos seguintes:

### TABELA DE PESO MÍNIMO DOS BARCOS

Classe dos Barcos	4+	2x	2-	1x	2+	4-	4x	8+
Peso em kg	51	27	27	14	32	50	52	96

Os barcos são pesados com os equipamentos indispensáveis a sua utilização, ou seja: braçadeiras, finca-pés, trilhos, leme, carrinho e bolina. O peso mínimo não inclui os remos, número de proa, amplificadores, alto-falantes ou qualquer outro equipamento eletrônico.

1. O peso extra carregado para atingir o peso mínimo do barco deve ser fixado ao barco.





2. É unicamente da equipe a responsabilidade de que os barcos tenham o peso mínimo exigido.
3. A balança deve indicar o peso do barco com um dígito após a vírgula (0,1Kg) e deve estar disponível para as guarnições pelo menos 24 h antes da primeira prova da competição.
4. A seleção de barcos a serem pesados é feita por uma pessoa, autorizada pelo presidente do júri, através de sorteio, antes do início das provas em cada dia de competição. Ela pode também incluir outros barcos, para serem pesados, antes do final de cada prova.
5. Um membro da Comissão de Controle deve notificar as guarnições, que seu barco foi selecionado para pesagem, no momento em que eles tiram o barco da água, após suas provas, e uma pessoa indicada deve acompanhar a guarnição até o local da pesagem. Após a guarnição ter sido notificada que seu barco foi selecionado para pesagem, nenhum peso extra pode ser colocado no barco, até que o barco tenha sido pesado.
6. Na pesagem oficial do barco, a superfície molhada do barco é aceita. Entretanto qualquer água acumulada deve ser retirada. Todos os outros itens (ferramentas, roupas, esponjas, garrafas, etc.) devem ser retirados.
7. A penalidade por competir em um barco abaixo do peso será passar a guarnição para o último lugar da prova. Se dois ou mais barcos estão abaixo do peso na mesma prova, eles serão classificados na ordem decrescente do peso dos seus barcos. Se a guarnição competir de novo com o barco abaixo do peso em outra etapa da mesma prova, deve ser desclassificada.

#### **REGRA 21 – NÚMERO DE PROA**

O número da baliza sorteada para cada barco concorrente deve ser colocado na proa de cada embarcação, para melhor orientação do Árbitro Geral e dos Árbitros de Chegada.

#### **PARTE IV – RAIAS**

##### **REGRA 22 – CARACTERÍSTICAS**

A tarefa de delimitar a raia de competição deve ser confiada a um topógrafo.

A raia padrão para competições de remo deve proporcionar condições justas e iguais de prova para seis equipes, competindo separadamente, em raias paralelas sobre uma distância de 2.000 metros. Além das seis pistas de corridas, deve haver largura de água suficiente para permitir padrões de tráfego seguros, para aquecimento e resfriamento das guarnições.





### REGRA 23 – COMPRIMENTO

O comprimento mínimo necessário da raia para competições de juniores, pesos leves, sub 23 e seniores (masculino e feminino), é de 2.150 m. (50 + 2.000 + 100). A raia para as competições de Máster e Para remo (homens e mulheres) deverá ser de 1.150 m.(50 + 1.000 + 100).

### REGRA 24 – LARGURA

A largura da raia é de no mínimo 108 m, a fim de permitir a presença de seis competidores por prova.  $13,5\text{m} + (6 \text{ balizas} \times 13,5\text{m cada}) + 13,5\text{m} = 108\text{m}$ .

A largura ideal é de 135 m.  $13,5\text{m} + (8 \text{ balizas} \times 13,5 \text{ m cada}) + 13,5 \text{ m} = 135 \text{ m}$ . Esta largura permite às guarnições se dirigirem ao pontão de partida sem prejudicar o desenvolvimento da regata.

Para campeonatos FISA a largura ideal é 162m.  $27\text{m} + (8 \text{ balizas} \times 13,5 \text{ cada}) + 27\text{m} = 162\text{m}$ .

### REGRA 25 – PROFUNDIDADE

Sendo o fundo da raia nivelado, esta deve ter uma profundidade mínima de 3 m em toda a sua extensão. Sendo irregular, a profundidade mínima deve ser de 3,5 m.

### REGRA 26 – CONDIÇÕES LOCAIS

A superfície ou plano d'água deve ser protegido o máximo possível dos ventos. Não sendo isto possível, não deve existir em suas margens obstáculos naturais ou artificiais (tais como edifícios, bosques, etc) que possam causar condições desiguais nas balizas.

Não deve haver correnteza. Se por acaso houver, não deve ocasionar condições desiguais nas diversas balizas (e não deve exceder seis metros por minuto em regatas nacionais e doze metros por minuto em regatas estaduais) O desenvolvimento correto das provas não deve ser perturbado por ondas de origem artificial ou natural. As margens da raia não devem devolver as ondas, mas, pelo contrário, absorvê-las.





## PARTE V – INSTALAÇÕES TÉCNICAS

### REGRA 27 – PONTÃO DE PARTIDA

A proa de cada barco deve estar alinhada na linha de partida. Para isso, é necessário o uso de pontões de partida, que devem se movimentar para frente e para trás para permitir que barcos de diferentes tamanhos, possam ser alinhados.

Eles devem ser de construção sólida e capazes de permanecerem fixos nas suas posições, durante o procedimento de partida.

### REGRA 28 – AUXÍLIOS DE DIREÇÃO

Todas as raia devem ter pontos de referência representados por painéis sinalizadores, colocados no centro de cada uma, atrás da linha de partida, grandes o bastante para serem vistos durante os primeiros 200 m do percurso.

### REGRA 29 – TORRE DE PARTIDA

A torre de partida deve estar entre 40 e 50 metros atrás da linha de partida, no centro da raia. Deve ter uma plataforma coberta para o Árbitro de Partida, que deve ficar de 3 a 6 metros acima do nível da água. Esta plataforma deve ser construída de tal forma que o árbitro de partida tenha uma clara visão sobre toda a linha de partida, incluindo a barraca do Alinhador.

### REGRA 30 – EQUIPAMENTO NECESSÁRIO PARA A PARTIDA

A torre de partida deve estar equipada com um ou dois relógios grandes que estejam visíveis a uma distância de pelo menos 100 m, para orientar as guarnições que estão na raia esperando pelo início de sua prova. Deve haver também um quadro negro, ou similar, para serem escritas as ordens em caso de adiamento ou atraso das provas. O Árbitro de Partida deve dar as instruções e ordens usando um microfone ou megafone, para que possa ser ouvido simultaneamente por todos os competidores. Além disso, o Árbitro de Partida deve ter uma bandeira vermelha e um sino.

### REGRA 31 – RÁDIO COMUNICADOR

O Árbitro de Partida deve estar em constante comunicação por rádio ou telefone com o Alinhador, Árbitros de Chegada, Comissão de Controle e presidente do Júri.





### **REGRA 32 – INSTALAÇÃO DO ALINHADOR**

Para o Alinhador deve haver, exatamente na linha de partida, uma estrutura fixa instalada a uma distância de 15 a 30 metros da primeira raia e situar-se de 1 a 2 metros sobre o nível da água.

Para regatas internacionais deverá haver um equipamento de controle de partida em falso, com câmara de vídeo, computador e monitor.

### **REGRA 33 – A LINHA DE PARTIDA**

A linha de partida é demarcada por um fio fino (1mm) absolutamente esticado na vertical, que deve ser colocado à frente do Alinhador, coincidindo com a linha vertical de um painel, colocado no lado oposto da linha de partida. Esse painel deve ser dividido verticalmente e pintado uma metade de preto e a outra metade de amarelo, sendo que a parte preta deve ficar para o lado da chegada. A linha vertical é linha que se forma entre as duas cores do painel.

### **REGRA 34 – ZONA DE PARTIDA**

A zona de partida consiste nos primeiros 100m do percurso, a partir da linha de partida até a linha dos 100m. Sendo adotado o sistema alban, a zona de partida será demarcada com uma sequência de boias de cores diferentes da maioria da raia, colocadas com intervalos de 5 m. Uma boia vermelha com bandeira branca, colocada nas laterais da raia, indica o limite dos primeiros 100m do percurso.

### **REGRA 35 – RAIAS**

As raias devem ser retas e com a mesma largura em todo o comprimento.

A largura de cada raia é de 13,5 metros.

É recomendável a existência de oito raias (o mínimo são seis).

### **REGRA 36 - NUMERAÇÃO DAS RAIAS**

A raia de número 1 deverá estar do lado esquerdo do Árbitro de Partida, que deverá estar na torre de partida olhando para a linha de chegada.





### REGRA 37 – BÓIAS

Se for adotado o sistema alban, a raia deve ter todas as suas balizas delimitadas ao longo dos 2.000 m por boias distantes umas das outras não mais de 12,5 m. (10 m é o ideal), exceto nos 100 metros iniciais onde a distância será 5 metros. A superfície dessas boias (cujo diâmetro não deve exceder a 15 cm.) deve ser macia, flexível de modo que quando for atingida por um barco ou remo, não cause danos nem interferência indevida à guarnição. Deve ser utilizada a mesma cor ao longo de todo o percurso. Em cada raia deve haver uma boia de cor diferente a cada 250 metros e todas as boias nos primeiros cem metros e nos últimos 250 metros também devem ser desta cor diferente. Não deve haver boias na linha de partida e na linha de chegada.

### REGRA 38 – MARCADORES DE DISTÂNCIA

Na chegada, deve haver uma placa indicativa dos 2.000 metros.

A cada 250 metros a partir da linha de partida, deverá haver marcadores dos dois lados da raia, indicando a distância percorrida, até os 1750 metros (diâmetro 1m.).

Para Campeonatos estaduais, regionais e nacionais, onde não seja utilizado o sistema alban as raias podem ser demarcadas lateralmente por boias colocadas a cada 250 m, preferencialmente de cores diferentes para orientação dos remadores. Neste caso, nos 500 m, 1.000 m, 1.500 m e após a linha de chegada, deverá haver boias maiores com a indicação da distância percorrida.

### REGRA 39 – LINHA DE CHEGADA

A linha de chegada é demarcada por um fio (1mm) absolutamente esticado na vertical que deve ser colocado à frente dos Árbitros de Chegada, coincidindo com a linha vertical de um painel, colocado no lado oposto da linha de chegada. Esse painel deve ser dividido verticalmente e pintado uma metade de preto e a outra metade de amarelo, sendo que a parte amarela deve ficar para o lado da partida. A linha vertical é a linha que se forma entre as duas cores do painel. Como alternativa, dois fios verticais (80 a 100 cm de distância) na frente dos árbitros de chegada podem ser usados.

A linha de chegada deve ser demarcada, na água, por duas bandeiras vermelhas sobre boias brancas 5 metros fora do curso da raia, sendo uma em cada lado. É essencial que essas bandeiras vermelhas estejam exatamente na linha de chegada, e que não impeçam a visão dos Árbitros de Chegada e nem o progresso das guarnições.







#### **REGRA 40 – TORRE DE CHEGADA**

A torre de chegada deve ser uma estrutura construída exatamente na linha de chegada e localizada a uma distância de aproximadamente 30 metros da raia de competição. Deve ter espaço suficiente para acomodar os Árbitros de Chegada, o cronometrista e o equipamento de foto/vídeo-finish.

#### **REGRA 41 – ÁREA DE ESCAPE**

Após a linha de chegada, para permitir que as guarnições parem com segurança, deve haver uma distância mínima de 100 metros de água, sendo o ideal 200m.

#### **REGRA 42 – RESULTADOS / SISTEMA DE CRONOMETRAGEM**

Os tempos são medidos o mais próximo de 1/100 de segundo.

No caso de chegadas emparelhadas, a ordem de classificação deverá ser determinada através da filmagem, utilizando-se para tanto câmera de vídeo (vídeo finish), ou equipamento óptico especial (foto-finish), que deverá ser feita, obrigatoriamente, sobre a linha de chegada.

#### **REGRA 43 – INSTALAÇÕES TÉCNICAS CATEGORIA B**

As raias que não tiverem plataforma fixa para o árbitro de partida, pontões fixos de partida, boias a cada 250 metros nas laterais das raias, distâncias menores que 2000 metros, profundidade menor que 3,0 metros, largura com menos de 81 metros (6X 13,5 metros), são consideradas raias de Categoria B, não podendo sediar campeonatos nacionais e/ou internacionais.

### **PARTE VI – ORGANIZAÇÃO DA REGATA**

#### **SEÇÃO 1 – GERAL**

#### **REGRA 44 – AUTORIDADE DA CBR E RESPONSABILIDADE DA FEDERAÇÃO ORGANIZADORA**

Toda Competição Nacional acontece sob a autoridade da CBR. Entretanto a Federação estadual, que está sediando a competição é responsável por organizar a regata de acordo com as Regras deste Código de Remo.





A Federação Organizadora deve em particular:

1. Fixar a data, horário e o local do Congresso Técnico onde ocorrerá o sorteio das raias.
2. Tomar todas as providências para que a raia e as instalações técnicas estejam em condições de sediar uma competição nacional, em conformidade com estas Regras.
3. Relacionar os árbitros estaduais que poderão integrar o júri da regata.
4. Providenciar equipe de salva vidas e equipe médica (ambulância).

## SEÇÃO 2 – PUBLICIDADE E PATROCÍNIO

### REGRA 45 – PRÊMIOS E CONTRATOS DE PATROCÍNIO

Competidores (remadores e timoneiros) podem receber dinheiro e outros prêmios pela competição. Podem também celebrar contratos de patrocínio e cessão de imagem.

Só serão permitidas propagandas ou identificação nos uniformes oficiais da Seleção Brasileira se autorizado pela Confederação Brasileira de Remo (incluindo propaganda no corpo).

Toda propaganda deve estar em conformidade com a legislação brasileira que rege o assunto.

Não é permitida publicidade de fumo ou bebida alcoólica forte (mais de 15%). Em regatas exclusivas de juniores não é permitida publicidade de bebidas alcoólicas.

### REGRA 46 – PUBLICIDADE NOS BARCOS

Os espaços existentes nos castelos de proa e de ré, bem como de cada lado do barco, na borda ou no quebra-mar, podem levar o nome de um ou mais patrocinador.

### REGRA 47 – PUBLICIDADE NOS REMOS

Remos longos e curtos, além do nome do fabricante, poderão ter o nome do patrocinador na alavanca interna, na alavanca externa e na pá do remo. Entretanto as cores, o desenho e a propaganda de todos os remos utilizados em cada barco (guarnição) deverão ser idênticos.





#### **REGRA 48 – PUBLICIDADE NOS UNIFORMES**

Os uniformes dos remadores e timoneiros podem levar o nome do fabricante e/ou do patrocinador.

#### **REGRA 49 – UNIFORME DOS REMADORES**

Membros de uma mesma guarnição devem competir usando uniformes idênticos, inclusive no que diz respeito ao fabricante e ao patrocinador.

O timoneiro pode usar roupas adicionais em condições de tempo adversas, por razões de saúde, mas elas devem ser das cores da Federação, do Clube ou da liga que ele representa.

O uso de boné ou bandana é pessoal, porém se mais de um membro da guarnição for usar, tem que ser idênticos.

O remador ou guarnição que participe de uma prova em desacordo com esta regra, será rebaixado para o último lugar da prova em questão.

#### **REGRA 50 – COR DAS PÁS**

As cores e o desenho das pás de todos os remos utilizados em cada barco deverão ser idênticas em ambos os lados.

### **SEÇÃO 3 – INSCRIÇÕES, CANCELAMENTO E SUBSTITUIÇÕES**

#### **REGRA 51 – INSCRIÇÕES**

Toda a inscrição para um campeonato nacional, ou regional deve ser encaminhada a CBR, em formulário próprio. A inscrição deve ser feita por prova e deve conter o nome e a data de nascimento de cada remador, iniciando pelo proa e terminando pelo voga, seguido do timoneiro.

#### **REGRA 52 - DECLARAÇÃO FALSA**

Qualquer declaração falsa no que diz respeito ao nome, categoria, filiação ou elegibilidade de um atleta acarreta na sua exclusão de todas as provas nas quais está inscrito na regata em questão.





### **REGRA 53 – OBJEÇÕES A UMA INSCRIÇÃO**

Qualquer objeção contra uma inscrição deverá ser apresentada por escrito à CBR. A CBR deverá decidir sobre a objeção, e caso seja justificada a inscrição não será aceita.

### **REGRA 54 – CANCELAMENTO**

Se uma Federação ou um clube cancelar a sua participação em uma prova que esteja inscrito, deve informar o seu afastamento no Congresso Técnico da competição.

O cancelamento pode ser feito até no máximo uma hora antes do início da prova em questão, apresentando, por escrito, uma solicitação de cancelamento de sua participação ao Júri da Regata, ficando sujeito às multas previstas no regulamento da competição.

O cancelamento, uma vez feito, é irrevogável.

### **REGRA 55 – SUBSTITUIÇÕES ANTES DA PRIMEIRA PROVA**

Guarnições - é permitida a substituição do (a) timoneiro (a) e de até 50% dos remadores por atletas devidamente inscritos na regata, devendo a papeleta de substituição ser entregue à Comissão de Controle até no máximo uma hora antes do início da primeira etapa de cada prova em que haja a substituição (eliminatória ou final). Em caso de adiamento será considerado o horário oficial da prova.

Single-Skiff - nenhuma substituição é permitida para um remador de single-skiff.

### **REGRA 56 – SUBSTITUIÇÕES APÓS A ELIMINATÓRIA**

Guarnições - Não pode haver substituição de remador (a) ou timoneiro (a) após a guarnição ter participado de uma eliminatória, exceto em caso de acidente ou doença grave de um (a) remador (a) ou timoneiro (a) no decorrer das eliminatórias, comprovado por médico credenciado pela entidade organizadora da regata. O remador (a) ou timoneiro (a) que tenha sido substituído (a) fica impedido (a) de participar de qualquer outra prova na competição, mesmo que se restabeleça.

Single-Skiff - nenhuma substituição é permitida para um remador de single-skiff.





## SEÇÃO 4 – SEGURANÇA E IMPARCIALIDADE

### REGRA 57 - PRINCÍPIOS BÁSICOS

O Comitê Organizador e o Júri da Regata devem ter como prioridade:

1. A segurança dos competidores;
2. A imparcialidade e garantia de iguais condições para todos os competidores.

### REGRA 58 – SEGURANÇA

Um serviço médico e de resgate (salva vidas), obrigatoriamente, devem estar prontos para agir na terra e na água durante o horário oficial da regata.

Todos os remadores deverão competir em suas raias, de acordo com as regras de competição referentes à segurança de seus barcos, remos e outros itens do equipamento. É de responsabilidade dos remadores, técnicos e da entidade regional de administração (Clubes e Federação), que todos os seus equipamentos estejam adequados para as condições da água durante todo o evento.

### REGRA 59 – REGRAS DE TRÁFEGO NA RAIAS

O Comitê Organizador da regata deve divulgar nas rampas de embarque e nas garagens as regras de tráfego a serem seguidas, para controlar o movimento dos barcos na água. Estas regras devem cobrir:

- a. Regras de tráfego para treinamento
- b. Regras de tráfego para competições

As regras de tráfego para treinamento devem identificar pelo menos uma raia neutra entre as equipes navegando em sentido oposto.

As regras de tráfego para competição devem cobrir a área para aquecimento e resfriamento.

Os remadores durante o aquecimento ou resfriamento devem:

1. Parar quando guarnições que estão competindo se aproximarem de sua posição;
2. Não cruzar a linha de chegada (em qualquer direção) quando barcos de outra prova estiverem em processo de chegada;





3. Não seguir uma prova, nem parte dela, mesmo que fora da área demarcada de competição.

Uma cópia das regras de tráfego deve ser entregue para todos os clubes e/ou Federações participantes da competição, junto com a relação das provas.

### REGRA 60 – OUTROS BARCOS NA ÁGUA

Durante o horário oficial da competição, nenhum barco (parado ou em movimento) sem função específica na regata, pode permanecer na raia ou acompanhar o desenrolar das provas, mesmo que por fora da área demarcada, sem autorização do Presidente do Júri.

### REGRA 61 – JUSTIÇA

Todos os remadores devem competir de forma justa, respeitando seus oponentes e os membros do Júri. Em particular, devem respeitar o horário de partida e seguir as instruções do árbitro durante toda a competição, dentro ou fora d'água.

Os membros do Júri devem garantir que as regras são aplicadas de forma justa a todos os competidores.

## SEÇÃO 5 – O SORTEIO E O SISTEMA DE ELIMINATÓRIAS

### REGRA 62 – ELIMINATÓRIAS

Se o número de inscrições em uma prova excederem o número de raias disponíveis, um sistema de eliminatórias deve ser usado.

O intervalo entre a 1ª eliminatória e a próxima fase deve ser de no mínimo duas horas. O sistema de eliminatória usado nos Campeonatos Nacionais, Regionais e Estaduais deve ser o sistema de eliminatória da FISA.

Os detalhes do sistema de eliminatória constam no anexo 1 do Código de Regata. As legendas usadas devem ser as seguintes:

E – Eliminatória	R- Repescagem
Q – Quarta de Final	S A/B Semifinais para finais A e B
S C/D Semifinais para finais C e D etc...	FA Final A Final para 1-6 lugares
FB Final B Final para 7-12 lugares etc...	TT Tomada de tempo





### REGRA 63 – SORTEIO

O sorteio para a definição das raiais das eliminatórias deve ocorrer durante o Congresso Técnico, que deve ser realizado, a princípio, um dia antes do início da competição.

Na prova que tenha somente uma final (menos de 07 guarnições), um sorteio para definição das raiais deve ser realizado durante o Congresso Técnico.

Se uma equipe se afastar após o sorteio das raiais, mas antes do início da primeira eliminatória, e se o número das equipes que restarem na prova envolve outra variante de eliminatórias e repescagem, o presidente do Júri, uma hora antes do início da primeira eliminatória, deve fazer as modificações necessárias ou efetuar um novo sorteio com as equipes envolvidas.

Em repescagens, semifinais e finais, o principal é posicionar nas raiais do centro as equipes com os melhores resultados nas eliminatórias. Similarmente, as equipes com os piores resultados anteriores serão posicionadas nas raiais do lado mais externo da raia. Se houver duas opções para definição das raiais, deve-se fazer um sorteio.

### REGRA 64 – DESISTÊNCIA OU DESQUALIFICAÇÃO APÓS O SORTEIO

1. Se uma guarnição se retirar, ou for desqualificada ou excluída da prova antes do início da primeira eliminatória, da primeira repescagem, da primeira quarta de final ou da primeira semifinal do evento, o resultado da prova para a guarnição será DNS (não iniciou), DSQ (desqualificada) ou EXC (excluída). Uma guarnição que se retira da prova antes da eliminatória, ou for desqualificada ou excluída em qualquer etapa da prova não terá classificação na prova. Uma guarnição que se retire da prova após a eliminatória, mas antes da repescagem, quarta de final, semifinal ou final será classificada em último lugar da etapa em que houve a desistência.

2. Se uma guarnição para de remar durante uma eliminatória, repescagem, quarta de final ou semifinal e não termina a prova, o seu resultado na prova será DNF (não terminou). A equipe que não terminar a prova não será classificada na prova, e não participará das outras etapas desta prova. Em caso de problema que impeça a guarnição de terminar a prova, o presidente do júri pode decidir classificar a equipe em último lugar da prova.

3. Se uma guarnição for desqualificada ou excluída após o início da primeira eliminatória, o resultado da guarnição na prova será DSQ ou EXC, e ela não será classificada na prova, nem participará das outras etapas desta prova.

4. Em uma final, se a guarnição se retira antes do início da prova, ou não termina a prova, o resultado da guarnição será DNS (não iniciou) ou DNF (não terminou), e será classificada com último lugar na final.





## REGRA 65 – CONDIÇÕES CLIMÁTICAS ADVERSAS

Em Campeonatos nacionais, regionais ou estaduais em que as condições meteorológicas não ofereçam segurança ou igualdade de condição para os competidores as seguintes medidas podem ser tomadas pelo Presidente do Júri:

1. Usar as balizas que ofereçam igualdade de competição;
2. Suspender a competição, e reiniciá-la em horário alternativo;
3. Omitir uma ou mais etapas da prova (ex. Semifinal), onde as condições climáticas adversas façam com que a prova seja suspensa por um longo período de tempo.
4. Reduzir a distância da prova para 1000 metros, quando as condições forem tão adversas que nenhuma alternativa seja possível.

## SEÇÃO 6 – A PARTIDA

### REGRA 66 – NA PARTIDA

Os primeiros 100 m da prova constituem a zona de partida.

Uma guarnição pode entrar na zona de partida, depois de autorizada pelo Árbitro de Partida, após as guarnições da prova anterior deixarem a zona de partida e o Árbitro de Partida ter atribuído a raia da guarnição.

As guarnições têm que se posicionar em suas respectivas raias até dois minutos antes da hora da partida da prova.

O Árbitro de Partida deve começar a prova sem referência aos ausentes. As guarnições que chegarem atrasadas à partida devem ser advertidas com um cartão amarelo pelo Árbitro de Partida.

### REGRA 67 – PROCEDIMENTO DE PARTIDA

O Árbitro de Partida informará as equipes suas posições na partida.

As guarnições deverão estar no pontão de partida até dois minutos antes do horário da sua prova. Quando as equipes estiverem prontas e o Alinhador indicar que elas estão devidamente alinhadas, o Árbitro de Partida dará a partida. O alinhador deve decidir se os barcos estão corretamente alinhados e se uma ou mais guarnições deram uma partida em falso.

1. Dois minutos antes do horário da partida, o Árbitro de Partida anunciará “dois minutos”, isto significa que as guarnições, a partir de então, estão formalmente sob as suas ordens. As guarnições devem se preparar para a partida, checando equipamentos e se desfazendo, se for o caso, de vestimentas adicionais.







2. Antes de dar a partida, o Árbitro de Partida deve ter certeza de que o Árbitro Geral e o Alinhador estão prontos. Estando os barcos devidamente alinhados, o Árbitro de Partida fará chamada das guarnições, por ordem crescente de balizas, pelo nome das equipes.
3. As guarnições têm que se certificar de que estão corretamente posicionadas, pois, depois de nomeadas, o Árbitro de Partida não levará em consideração nenhum erro de posicionamento ou alegação de não estarem prontas. Cada guarnição é responsável por estar alinhada e pronta para a partida após a chamada.
4. Concluída a chamada, o Árbitro de Partida observará se o Alinhador continua com a bandeira branca levantada, indicando que as guarnições estão corretamente alinhadas e dirá: "ATENÇÃO".
5. O Árbitro de Partida deve então levantar a bandeira vermelha.
6. Após pequena pausa, falar: "SAI!", ao mesmo tempo abaixando a bandeira lateralmente.
7. A pausa entre o levantar da bandeira e o comando de partida deve ser claro e variável.
8. No caso do Árbitro de Partida notar que o Alinhador abaixou a bandeira branca, deve interromper o procedimento de partida. Se a partida for interrompida, por qualquer razão externa às equipes ou por partida falsa, então o Árbitro de Partida deverá reiniciar o procedimento, fazendo nova chamada, anunciando o nome das guarnições.

#### **REGRA 68 – PARTIDA RÁPIDA**

Em circunstâncias excepcionais, como em caso de vento que dificulte o alinhamento, por exemplo, o Árbitro de Partida pode decidir não usar a partida normal, com a chamada das guarnições. Nesse caso, deve informar as guarnições que será usada a "Partida Rápida". Uma vez que a partida normal tiver sido utilizada, o árbitro de partida não deve mudar para partida rápida na mesma prova.

Para a partida rápida, no lugar da chamada, o Árbitro de Partida deve dizer "Partida Rápida – Atenção"

Deve então levantar a bandeira vermelha e, após uma clara e variável pausa, falar:

"SAI!" e ao mesmo tempo abaixar a bandeira lateralmente.

#### **REGRA 69 – PARTIDA EM FALSO**

Uma guarnição que cruze a linha de partida, após o Árbitro de Partida ter levantado a bandeira vermelha, mas antes do comando do Árbitro de Partida comete uma partida em





falso. Somente o Alinhador pode determinar se uma ou mais guarnições causaram uma partida em falso.

## REGRA 70 – CONSEQUÊNCIAS DA PARTIDA EM FALSO

Logo após autorizar a partida, o Árbitro de Partida deverá olhar para o Alinhador, a fim de certificar-se de que a partida foi normal. No caso de uma partida em falso, o Árbitro de Partida deverá parar a prova: tocando o sino e balançando a bandeira vermelha.

No caso de uma partida em falso o alinhador deve informar ao árbitro de partida o(s) nome(s) da(s) guarnição(ões) faltosa(s), e o arbitro de partida deve puni-la(s) com uma advertência indicada por um cartão amarelo.

Quando as guarnições retornarem ao pontão de partida o Árbitro de Partida dirá:

“(nome da equipe), partida em falso, cartão amarelo”.

Na(s) raia(s) correspondente(s) a(s) guarnição(ões) faltosa(s) será colocado um cubo, bola ou cone amarelo, ou no caso da segunda advertência (indicada por um cartão vermelho) um marcador vermelho.

O cartão amarelo permanecerá valido até o final da prova, inclusive nos casos de adiamento ou repetição da prova. A guarnição que receber duas advertências na mesma prova será desqualificada.

## REGRA 71 – OBJEÇÕES NA PARTIDA

Uma guarnição desqualificada ou excluída na partida pode fazer uma objeção, na hora, ao Árbitro Geral ou ao Árbitro de Partida. O Árbitro geral ou o Árbitro de Partida decidirão imediatamente sobre a objeção, comunicando sua decisão para as guarnições participantes da prova e para os outros membros do júri.

## SEÇÃO 7 – DURANTE A PROVA

### REGRA 72 – RESPONSABILIDADE DOS REMADORES

Todos os remadores deverão competir em suas raias de acordo com estas regras, e serão responsáveis pela direção da sua embarcação. Cada guarnição deve ter uma baliza reservada para próprio uso e deve manter-se completamente nessa baliza durante a prova (incluindo os remos). A guarnição que sai de suas águas, sem prejudicar as rotas dos seus adversários não deve ser desqualificada, porém, sofre as consequências e perigos daí





resultantes. Se interferir com algum adversário ou ganhar vantagem, então deverá ser penalizada.

### REGRA 73 – INTERFERÊNCIAS

Ocorre uma interferência se o remo ou barco de uma guarnição invadir a baliza do adversário causando desvantagem. Somente o Árbitro Geral pode decidir se uma guarnição está em sua própria raia ou se está interferindo outra guarnição ou causando desvantagem.

Se uma equipe interferir com outra guarnição e tiver, na opinião do Árbitro Geral, alterado o resultado final da prova, esta equipe deverá ser desqualificada, a princípio, somente após ter sido advertida.

Numa situação onde ocorra colisão entre barcos ou remos o Árbitro Geral pode desqualificar a equipe causadora, mesmo que não tenha havido nenhuma advertência anterior.

Em nenhuma circunstância o Árbitro Geral pode interferir no resultado final da prova.

### REGRA 74 – CONSEQUÊNCIAS DA INTERFERÊNCIA

1. Advertindo uma equipe - Durante a prova, se um barco estiver interferindo no curso normal de outro, o Árbitro Geral deve elevar a sua bandeira branca, chamar a atenção da equipe, falando o seu nome e em seguida colocar a bandeira na posição horizontal indicando à guarnição a direção a tomar. A princípio, o Árbitro Geral não pode guiar a equipe, a não ser que haja uma obstrução em sua raia.

2. Parando uma equipe - Para garantir a segurança dos competidores e prevenir danos aos barcos e equipamento, o Árbitro Geral pode interferir levantando a bandeira branca (posição vertical), nomeando a equipe e dando o comando "PARE".

3. Alertando o Árbitro Geral - Se, durante a prova, uma guarnição considera que está sendo prejudicada por outra, um membro da equipe deve, se possível, chamar a atenção do Árbitro Geral no momento da interferência para indicar que pretende fazer uma objeção.

4. Remediando uma desvantagem - Se uma equipe sofrer uma desvantagem a prioridade é de restaurar suas chances de vencer. A imposição de alguma penalidade é secundária. Havendo perda da possibilidade de vencer, o Árbitro Geral deve tomar a decisão mais apropriada oferecida por essas regras, por exemplo, parar a prova, aplicar a penalidade e ordenar que a prova recomece do pontão de partida ou, dependendo das circunstâncias, permitir que a corrida continue e anunciar sua decisão após o término da prova. Ele não





pode apenas penalizar a equipe que causou os danos enquanto a equipe que sofreu os mesmos não tiver sua condição de prova recuperada.

## **REGRA 75 – INSTRUÇÕES DURANTE A PROVA**

É proibido dar qualquer instrução ou direção aos remadores ou guarnições que estejam competindo, através de equipamentos elétricos, eletrônicos ou outros dispositivos técnicos direta ou indiretamente.

## **SEÇÃO 7 – A CHEGADA**

### **REGRA 76 – TÉRMINO DA PROVA**

Uma equipe termina a prova quando a proa de seu barco cruzar a linha de chegada. A prova será válida mesmo se a guarnição estiver incompleta. Nas provas com timoneiro, porém, é desclassificada a guarnição que cruzar a linha de chegada sem o timoneiro.

Uma prova termina quando a última guarnição cruza a linha de chegada.

1. Prova Concluída - A prova está concluída quando o Árbitro Geral levantar a bandeira branca ou vermelha.
2. Resultado Oficial – O resultado oficial da prova deve ser determinado pelos Árbitros de Chegada e as guarnições são classificadas na ordem em que a proa de seu barco cruza a linha de chegada. Quando o Árbitro Geral considerar que a prova não foi normal o Árbitro de Chegada deve aguardar a decisão do Árbitro Geral para determinar o resultado oficial da prova.
3. Foto finish – No caso de uma chegada muito disputada o Árbitro de Chegada deve determinar a ordem de chegada das guarnições através da gravação do foto finish ou vídeo finish.
4. Cronometragem – Os tempos finais de cada guarnição devem ser registrados a 1/100 segundo pelo cronometrista, que não precisa ser Árbitro de Chegada (membro do júri).
5. Prova Normal - Mesmo que o Árbitro considere a prova normal, ele só pode comunicar aos Árbitros de Chegada, levantando a bandeira branca, que a prova está normal, após verificar que não há objeções das guarnições. Antes de deixar a área da chegada ele deve certificar-se que o Árbitro de Chegada entendeu o seu sinal.
6. Prova Irregular - Se o Árbitro Geral considerar que a prova está irregular, deverá levantar sua bandeira vermelha. Se houver objeção, ele deverá se dirigir até a guarnição reclamante, para entender o motivo da objeção e pode consultar os árbitros de chegada





para saber a ordem de chegada da guarnição. Ele deve em seguida informar às guarnições e aos Árbitros de Chegada sua decisão. Neste caso os Árbitros de Chegada não devem anunciar o resultado oficial da prova até que o Árbitro Geral tenha chegado a uma decisão.

### **REGRA 77 – EMPATE**

Quando duas ou mais embarcações chegam exatamente juntas, verifica-se o empate entre elas, e serão adotados os seguintes procedimentos:

- a. Se houver empate em uma eliminatória, uma repescagem ou uma semifinal, e se for decisivo para somente uma das guarnições dar prosseguimento na próxima fase da competição, deverá haver a repetição da prova para as guarnições envolvidas no mesmo dia, e não menos que duas horas após a prova em que o empate ocorreu. Se todas as guarnições envolvidas no empate passarem a fase seguinte, não haverá repetição da prova e será feito um sorteio (pelo Presidente do Júri) entre elas para determinação de suas raías na próxima etapa.
- b. Em uma final, verificando-se o empate, as guarnições envolvidas terão a mesma colocação e a seguinte pulará um número ordinal. Se o empate implicar no recebimento de medalhas, então o Comitê Organizador do evento deve providenciar medalhas adicionais.

### **SEÇÃO 9 – PENALIDADES, OBJEÇÕES, PROTESTOS, RESULTADO DO PROTESTO, RECURSO**

#### **REGRA 78 – PENALIDADES**

Em caso de violação das regras, o Júri deve aplicar uma das seguintes penalidades:

1. Repreensão
2. Advertência indicada por um Cartão Amarelo
3. Rebaixamento para o último lugar da prova (somente nos casos previsto neste código)
4. Desqualificação / Desclassificação indicada por um cartão vermelho (de todas as etapas de uma prova)
5. Exclusão (da competição)

Em caso de desqualificação/desclassificação ou exclusão, o júri também pode ordenar a repetição da prova, com todas as guarnições restantes ou para um número específico de guarnições, caso seja necessário, para recuperar as chances da equipe prejudicada.





## REGRA 79 – OBJEÇÕES

Se uma guarnição considera que houve irregularidade durante a prova, um dos membros deve levantar a mão para indicar que está fazendo uma objeção, ao Árbitro Geral imediatamente após a chegada, antes de sair da raia. Para ser válida a objeção deve ser feita com o barco na área de escape, antes da guarnição desembarcar. Neste caso, o Árbitro Geral não levantará nenhuma bandeira, ele deve ouvir a equipe reclamante e considerar sua objeção. Somente cabe objeção, sobre fatos ocorridos durante a prova.

O Árbitro Geral decide sobre a objeção e comunica sua decisão aos remadores e aos outros membros do júri. Uma guarnição desqualificada ou penalizada na partida pode fazer uma objeção ao Árbitro de Partida ou ao Árbitro Geral no momento em que a penalidade for aplicada.

O Árbitro Geral pode tomar uma das seguintes decisões:

- a. Não considerar a objeção e levantar a bandeira branca significando que ele decidiu que a prova está normal.
- b. Aceitar a objeção da equipe e levantar a bandeira vermelha, significando que decidiu que a prova foi irregular. Neste caso, ele irá até os Árbitros de Chegada para comunicar sua decisão e qualquer explicação necessária. Os Árbitros de Chegada, neste caso, não devem anunciar o resultado oficial da prova até que o Arbitro Geral tenha tomado a sua decisão.
- c. Decidir que necessita de mais informações, para julgar a objeção. Neste caso, levanta a bandeira vermelha, e toma as providências necessárias para decidir sobre a objeção. Ex. consultar o presidente e membros do júri, ouvir outras pessoas, etc. Os Árbitros de Chegada, neste caso, não devem anunciar o resultado oficial da prova até que o Árbitro Geral manifeste sua decisão.

Se houver demora em resolver a objeção, os Árbitros de Chegada devem anunciar um resultado “não oficial” da prova, mas com a frase clara “Resultado não oficial, assunto de objeção”.

## REGRA 80 – PROTESTOS

Uma guarnição ou guarnições cuja objeção não tenha sido aceita, ou que foi afetada pela decisão do Árbitro a objeção, que tenha sido desqualificada ou desclassificada, ou que não aceite o resultado divulgado, pode fazer um protesto, por escrito, ao Presidente do Júri, no máximo uma hora após o Árbitro Geral ter comunicado sua decisão, ou no caso da não aceitação dos resultados divulgados, uma hora após a divulgação do resultado. O protesto deve estar acompanhado do recibo de pagamento, no valor de 50% do salário mínimo vigente.





A Banca do Júri decidirá se o protesto foi justificado. Tomará sua decisão antes da próxima etapa da respectiva prova, e, em qualquer situação, no máximo duas horas após a última prova do dia.

Como regra geral, no caso de protesto decorrente de uma objeção referente à final de uma prova, a cerimônia de premiação da prova fica suspensa até a Banca do Júri ter tomado sua decisão.

Em qualquer caso de protesto, devem ser observados os seguintes princípios:

1. Um protesto tem que ser escrito de forma clara, expondo os fatos e razões nas quais é baseado, devendo estar acompanhado do recibo de pagamento, no valor de 50% do salário mínimo vigente.
2. Só serão válidos os protestos da guarnição ou guarnições cuja objeção não tenha sido aceita, ou que foi afetada pela decisão do árbitro a objeção, que tenha sido desqualificada ou desclassificada, ou que não aceite o resultado divulgado.
2. Os envolvidos (Federação, Clube, remador ou árbitro) não podem tomar parte na decisão final da Banca do Júri.
3. Qualquer árbitro ligado aos envolvidos no protesto, mesmo compondo a Banca do Júri da Regata, é considerado impedido da votação e não pode tomar parte na decisão final.

#### **REGRA 81 – RESULTADO DO PROTESTO**

Após ouvir as partes envolvidas, a Banca do Júri pode impor as seguintes penalidades para remadores, timoneiros ou pessoas que os acompanhem, que se comportem de maneira imprópria ou antidesportiva:

1. Repreensão
2. Advertência, indicada por um Cartão Amarelo
3. Rebaixamento para último lugar da prova (somente nos casos expressamente previstos neste Código)
4. Desqualificação / Desclassificação indicado por um Cartão Vermelho (para todas as etapas da prova)
5. Exclusão (da competição)
6. Repetição da Prova (Para um número específico de guarnições)

Após aplicar a penalidade apropriada, a banca do júri, deve tomar todas as medidas necessárias, para recuperar as chances da equipe prejudicada.





## **REGRA 82 – RECURSO**

Qualquer recurso, contra uma decisão da Banca de Júri, deve ser apresentado a CBR, por escrito, para ser encaminhado ao STJD; ou no caso de regata estadual à Federação Estadual (TJD), dentro do prazo previsto no Código Brasileiro de Justiça Desportiva.

A decisão do STJD deverá ser final.

## **REGRA 83 – RELATÓRIO DA REGATA**

O Júri deve desempenhar suas funções até o final da regata. O Júri, após a regata, reúne-se e apresenta um relatório conclusivo, no qual devem constar as colocações de acordo com os boletins dos Árbitros de Chegada, o desenvolvimento da regata, as ocorrências e acidentes ocorridos no desenrolar das provas, mencionando sempre o responsável, as objeções e os protestos, acaso recebidos, e respectiva decisão. Esse relatório, assinado por todos integrantes do Júri, deve ser entregue ao Comitê Organizador da regata até duas horas após a última prova.

O Presidente do Júri rubrica e junta ao seu relatório os boletins dos demais membros do Júri.

## **SEÇÃO 10 – O JÚRI E A BANCA DO JÚRI**

### **REGRA 84 – O JÚRI**

O Júri é composto por um grupo de árbitros nacionais e/ou internacionais e tem o dever de garantir que a regata aconteça de acordo com essas regras e, em particular, assegurar igualdade de condições a todos os competidores.

### **REGRA 85 – PRINCIPAL PREOCUPAÇÃO DO JÚRI**

A segurança dos remadores deve ser a principal preocupação do júri durante a realização de toda a regata.

Em caso de condições inseguras para os remadores, o Presidente do Júri tem o poder de tomar qualquer decisão necessária e comunicar qualquer alteração ao Árbitro de Partida e Árbitro Geral.







## REGRA 86 – COLABORAÇÃO COM O COMITÊ ORGANIZADOR

O funcionamento adequado de uma regata requer uma colaboração constante entre os membros do júri e o comitê organizador.

Os membros do Júri devem:

1. Fiscalizar as raia e suas imediações, comunicando, por escrito, ao Presidente do Júri, para ser incluído em seu relatório, as anormalidades e infrações ocorridas no transcurso das provas;
2. Evitar aglomerações na torre de chegada e pontões de embarque e colaborar com a entidade organizadora no que se fizer necessário para o bom andamento da regata.

## REGRA 87 – PRESIDENTE DO JÚRI

O Presidente do Júri deve atribuir deveres a cada membro do Júri e deve supervisionar suas atividades. Ele deve presidir as reuniões do Júri; nomear e presidir a Banca do Júri.

Ele deve decidir sobre a suspensão, interrupção ou adiamento da regata, considerando as seguintes circunstâncias: vendaval, ressaca, falta de luz, obstrução da raia ou falta de meios para o Árbitro Geral acompanhar as provas; e reduzir a distância da raia para não menos de 1.000, quando as condições forem tão adversas que nenhuma alternativa seja possível.

Deve providenciar para que os Árbitros estejam em seus postos 30 minutos antes do início da competição.

Decidir, após ouvir o Árbitro Geral, sobre a repetição de uma prova em horário posterior ao estabelecido para a regata;

Providenciar junto ao comitê organizador da regata para que a balança esteja à disposição dos atletas, ao menos 48 horas antes do início da competição;

## REGRA 88 – INDICAÇÃO DO JURI

1. Regatas Nacionais - O Júri e seu Presidente são nomeados pela CBR, devendo o presidente do Júri ser portador de Licença Internacional (FISA).
2. Regatas Estaduais – O Júri e o seu Presidente são nomeados pela comissão de arbitragem da entidade promotora da regata, devendo o Presidente ser portador de licença de Árbitro Sul Americano (CSAR).





## REGRA 89 – COMPOSIÇÃO DO JÚRI

O Júri é responsável por tudo que diz respeito às provas. O Júri é composto por árbitros que exercem as seguintes funções:

Presidente do Júri;

Árbitros Gerais (1º e 2º);

Árbitro de Partida;

Alinhador;

Árbitros de Chegada, sendo um deles designado Membro - Chefe;

Árbitros da Comissão de Controle, sendo um deles designado Membro - Chefe.

## REGRA 90 - BANCA DO JÚRI

A Banca do Júri será composta pelo Presidente do Júri e dois outros membros do Júri, designados diariamente, antes do início da competição, pelo Presidente do Júri. Os nomes dos membros que compõem a Banca do Júri devem ser divulgados no quadro de aviso e nas garagens, em cada dia de competição. Esta Banca do Júri julga e decide sobre os protestos que venham ocorrer. Nas regatas nacionais o Presidente do Júri deve nomear também três árbitros substitutos. Em caso de protesto, nenhum envolvido (por exemplo: o Árbitro Geral ou o Árbitro de Partida) deve fazer parte da Banca do Júri que decidirá sobre o protesto em questão. Neste caso, o presidente do Júri deve chamar um dos substitutos.

## REGRA 91 – LICENÇA DE ÁRBITRO NACIONAL

Qualquer pessoa pode obter licença de árbitro nacional desde que:

1. Seja maior de 18 anos;
2. Tenha visão e audição normal;
3. Participe do curso e seja aprovado no exame realizado pela CBR.

A licença de árbitro nacional é válida por um período de 04 (quatro) anos. Quando o árbitro participa de um seminário, curso ou de uma competição organizada pela CBR, a licença é automaticamente prorrogada pelos próximos 04 (quatro) anos.





## SEÇÃO 11 – DEVERES DOS ÁRBITROS

### REGRA 92 – COMISSÃO DE CONTROLE

A Comissão de Controle é composta por árbitros que atuam nos pontões de embarque e desembarque das equipes.

São funções da Comissão de Controle:

1. Fazer a pesagem dos timoneiros, indicando, neste caso, em boletim, qual o peso morto que deve levar, qual a prova em que vai competir, quais os equipamentos extras que vai usar e que são independentes do peso morto;
2. Conferir o peso morto dos timoneiros (antes e depois da prova);
3. Fazer a pesagem dos remadores pesos-leves;
4. Receber os boletins de substituição;
5. Identificar os remadores de cada guarnição, antes do barco dirigir-se ao pontão de partida, anotando as substituições, quando for o caso;
6. Identificar os remadores de cada guarnição no desembarque após o término da prova;
7. Encaminhar, após a prova, os remadores escolhidos para exame anti-doping;
8. Checar a classe e a idade dos competidores juniores e sub 23, e a idade média dos máster;
8. Verificar os uniformes dos competidores, inclusive se estão de acordo com as normas de propaganda;
9. Havendo eliminatória, fotografar cada guarnição, identificando os seus componentes, antes da 1ª prova, a fim de evitar substituições irregulares;
10. Fornecer os números de proa para cada embarcação, de acordo com a raia que lhe tiver sido sorteada;
10. Verificar se os barcos portam uma bola de proteção na proa;
11. Verificar se a sapatilha permite aos atletas se desvencilhar, com facilidade, em caso de emborcamento do barco;
12. Impedir a presença ou uso, nos barcos, de instrumentos, estruturas e substâncias químicas que possam representar auxílio externo à guarnição;
13. Efetuar a pesagem dos barcos;





14. Verificar as pinturas e a espessura das pás dos remos;
15. Impedir que, durante a regata, barcos efetuem treinamento;
16. Acionar as guarnições para que se dirijam a tempo ao pontão de partida;

As guarnições são obrigadas a se apresentar a Comissão de Controle, para respectiva identificação, antes de ir para o Pontão de Partida e após a prova antes de deixar o barco para premiação ou outro motivo. A guarnição que não cumpre o preceituado neste artigo será desqualificada ou desclassificada pela Comissão de Controle. Após a prova no caso de mal-estar físico de um dos remadores ou acidente com o barco que impossibilite a guarnição de remar até o local onde se encontre a Comissão de Controle, a guarnição poderá ser liberada da apresentação.

### **REGRA 93 – ÁRBITRO DE PARTIDA**

O Árbitro de Partida deve se assegurar que o procedimento de partida seja realizado corretamente.

Antes de iniciar suas funções, o árbitro de partida deve certificar-se que todos os equipamentos necessários para a partida estão presentes e prontos para funcionamento. Ele deverá checar se o radio ou telefone para comunicação com o Alinhador, o presidente do Júri, os Árbitros de Chegada e a Comissão de Controle estão funcionando.

Ao Árbitro de Partida compete:

1. Anotar as guarnições que, inscritas não comparecerem para a disputa da prova;
2. Cumprir e fazer cumprir, rigorosamente, o horário estabelecido no programa oficial, salvo motivo de força maior;
3. Checar se os equipamentos e os uniformes da guarnição estão em ordem;
4. Informar às guarnições o tempo que falta para a partida e comunicar as guarnições (assim que entrarem na zona de partida pela primeira vez) em que baliza elas irão competir. Deverá informar aos competidores os 5, 4, 3 e 2 minutos restantes para a partida;
5. Dar uma advertência, representada por um cartão amarelo, para a guarnição que chegar atrasada (menos de dois minutos antes do horário da partida). Ele deve desqualificar a guarnição que chegue após o horário da partida.
6. Aplicar um cartão vermelho e desqualificar a equipe que tiver recebido duas advertências (indicada por cartões amarelos) na mesma prova;





7. Retirar da prova, a equipe cujo barco não possa ser alinhado corretamente, por ser menor que o comprimento mínimo exigido (7.20 metros).
8. Em caso de adiamento de uma prova, o árbitro de partida deve informar às guarnições o novo horário da prova verbalmente e por escrito (legível para todas as guarnições) em um quadro fixado na Torre de Partida.
9. Dar a partida das provas.
10. Parar a prova no caso do alinhador ter sinalizado que houve uma partida em falso.

Material Obrigatório: Bandeira vermelha, megafone ou sistema elétrico de comunicação, sino, radio comunicador e programa da regata.

### REGRA 94 – ALINHADOR

O Alinhador deve se assegurar que a comunicação, via rádio ou telefone, com o árbitro de partida esteja funcionando. O alinhador deve estar posicionado exatamente na linha de partida.

Ao Alinhador compete:

1. Alinhar as guarnições pela proa, comunicando ao Árbitro de Partida, com o levantar de uma bandeira branca quando as guarnições estiverem alinhadas (com a bola da proa exatamente na linha de partida); se o alinhamento correto se desfizer deverá baixar a bandeira branca;
2. Avisar e solicitar ao Árbitro de Partida, agitando uma bandeira vermelha, a anulação da partida no caso de alguma partida em falso, informando o nome da equipe faltosa (não o número da raia). O Alinhador é o único competente para determinar se uma ou mais guarnições partiram antes da autorização do Árbitro de Partida;

A entidade organizadora coloca à disposição do Alinhador seguradores encarregados do alinhamento dos barcos.

As guarnições que retardarem os trabalhos de alinhamento, não acatando a ordem dos Árbitros, serão punidas com uma advertência representada por um cartão amarelo.

Material Obrigatório: Bandeira branca, bandeira vermelha, megafone, rádio comunicador e programa da regata.





## REGRA 95 – ÁRBITRO GERAL

O Árbitro Geral é a autoridade máxima durante o transcurso de uma prova. Ele é responsável por conduzir a prova corretamente e garantir a segurança dos remadores.

O Árbitro Geral não deve dar qualquer indicação de direção às equipes. Entretanto, ele deve se esforçar para impedir que ocorram acidentes e prevenir que guarnições sejam prejudicadas por seus oponentes.

Durante o transcorrer da prova, ocorrendo alguma colisão, dentro dos limites da raia, o Árbitro Geral adota, segundo seu critério, uma das seguintes soluções:

1. deixa continuar a prova, aceitando a ordem de chegada dos barcos, devido a colisão ter sido muito leve, e não ter alterado o resultado da prova, desqualificando ou não o culpado;
2. continua a prova, desqualifica o culpado e determina nova disputa com as guarnições que tiveram suas posições alteradas;
3. anula a prova, desqualifica o culpado e determina nova disputa, imediatamente ou em horário posterior, obrigatoriamente do pontão de partida, com todas ou parte das guarnições.

Não cabe repetição de prova para a guarnição que já tiver cruzado a linha de chegada, antes de ocorrer a colisão.

Qualquer paralisação da prova seja pelo Árbitro Geral ou pelo Árbitro de Partida, é ordenada com o soar de um sino e com o agitar da bandeira vermelha.

Ao Árbitro Geral compete:

1. Cumprir e fazer cumprir rigorosamente essas regras;
2. Impedir que uma equipe seja beneficiada ou prejudicada por outros concorrentes, por pessoas ou fatos estranhos a regata (obstáculos);
3. Dar à equipe prejudicada a oportunidade de se recuperar totalmente;
4. Acompanhar o desenrolar das provas e anotar as irregularidades ou ocorrências verificadas, para incluí-las no seu relatório. Em caso de acidente da lancha, observar o transcurso da prova até onde sua vista alcançar;
5. Alternar-se com o 2º Árbitro na direção das provas, em caso de necessidade ou de acordo prévio;
6. Parar a prova e fazê-la recomeçar, obrigatoriamente, do pontão de partida, quando uma embarcação, correndo em suas águas, for perturbada por obstáculos ou fatos estranhos à regata, de forma a influir no resultado da prova. Ocorrendo avaria grave,





o Árbitro Geral, de acordo com o presidente do Júri, pode marcar o reinício da prova em horário posterior à regata.

7. Se necessário, o Árbitro Geral pode parar uma prova, impor as penalidades necessárias e ordenar que a prova seja corrida novamente desde a partida, imediatamente ou posteriormente. No caso de ser posteriormente, deve decidir a hora da nova partida, consultando o Presidente do Júri, devendo informar às guarnições envolvidas. O Árbitro Geral pode desclassificar guarnições após o término da prova ou restringir a repetição somente às guarnições por ele designadas.

Em caso de necessidade, o Árbitro Geral pode servir, também, como Árbitro de Partida ou como Alinhador e Cronometrista.

Material Obrigatório: Bandeira branca, bandeira vermelha, sino, megafone, programa da regata.

### **REGRA 96 – POSIÇÃO DA LANCHAS DO ÁRBITRO**

1 Durante o procedimento de partida a lancha do Árbitro Geral deve estar posicionada imediatamente ao lado do Alinhador. Se ocorrer uma partida em falso o Árbitro Geral pode ordenar ao Árbitro de Partida para paralisar a prova, ou ele mesmo pode parar tocando o sino e balançando a bandeira vermelha.

2 Logo que a prova for iniciada, a lancha do Árbitro Geral deve imediatamente acompanhar os competidores no centro da raia.

3- Durante a prova o Árbitro Geral deve se assegurar que sua lancha esta posicionada de maneira que lhe permita tomar atitudes o mais eficazmente possível. A posição da lancha do Árbitro Geral depende do progresso da prova e da possível colocação das equipes nas etapas seguintes. Depende também das condições do tempo. O Árbitro Geral deve ter certeza que as equipes com quem ele deseja comunicar-se possam ouvi-lo. Se tiver que ultrapassar uma ou mais equipes, deve ter cuidado para não prejudicá-las mais do que o necessário pela marola da sua lancha.

4- O árbitro geral deve assegurar a segurança dos remadores, e deve prevenir a quebra dos barcos e equipamentos. Quando necessário, ele deve chamar a atenção da guarnição levantando a bandeira branca, falando o nome da guarnição e parar ela com o comando "PARE". Se um ou mais remadores caírem na água, se o barco virar ou afundar, o Árbitro Geral deve ter certeza que o serviço de resgate entrou em ação, ou ele mesmo deve tomar as medidas necessárias.





5- No caso de ventania ou mudança inesperada do tempo, é responsabilidade do Árbitro Geral decidir se a prova vai iniciar, continuar ou parar. A segurança dos remadores é mais importante do que qualquer artigo das regras de competição.

### **REGRA 97 – COLISÃO**

A colisão caracteriza-se pelo choque ou contato de remos, dos barcos ou de tripulantes de duas ou mais embarcações.

Os acidentes que ocorrem fora dos limites da raia demarcada não constituem motivo para a paralisação ou anulação da prova pelo Árbitro Geral.

A colisão resultante de um acidente natural da embarcação, pode, a critério do Árbitro Geral, isentar a guarnição de responsabilidade, se tiver procurado, por todos os meios, evitá-la.

### **REGRA 98 – ANULAÇÃO DA PROVA**

Uma prova será anulada pelo Júri quando verificado que houve erro de direito por parte de qualquer um dos Árbitros.

Uma prova corrida fora das vistas do Árbitro Geral será considerada nula pelo Júri somente se os seus componentes constatarem alguma irregularidade no seu transcurso.

### **REGRA 99 – ÁRBITROS DE CHEGADA**

Os árbitros de chegada devem determinar a ordem em que a bola de proa dos barcos cruzam a linha de chegada. Eles são responsáveis por validar os resultados.

Para que possam cumprir seus deveres corretamente, os Árbitros de Chegada devem estar sentados em fila, em diferentes níveis (degraus) exatamente na direção da linha de chegada.

Aos Árbitros de Chegada compete:

1. Anunciar a chegada das guarnições. A passagem da bola de proa de cada embarcação pela linha de chegada é anunciada por um sinal sonoro acionado por um dos Árbitros, se possível ligado a um sistema elétrico de alto-falantes. Outro Árbitro de Chegada dá as bandeiradas, abaixando a bandeira alaranjada para o 1º lugar; subindo-a, quando passar a bola de proa do 2º colocado; abaixando-a para o 3º e assim sucessivamente (para controle da cronometragem).







2. Anotar no boletim de chegada a ordem de classificação das guarnições até o 6º lugar e os tempos marcados pelos Cronometristas;
3. Verificar se a prova foi considerada normal pelo Árbitro Geral, indicada através do levantar da bandeira branca, e indicar para o árbitro geral que entendeu o seu sinal levantando a bandeira laranja.
4. Divulgar o nome das guarnições colocadas até o 6º lugar;
5. Verificar e anotar, nos respectivos boletins, as ocorrências havidas no transcurso da prova, no caso de acidente da lancha do Árbitro Geral;
6. Julgar o filme de chegada, através do (vídeo-finish) ou "foto-finish", no caso de dúvidas.

Um dos Árbitros de Chegada, a ser designado pelo presidente do Júri, exercerá a função de Árbitro Chefe, que deverá assinar a súmula oficial da regata com os resultados.

São classificadas as guarnições que, por dentro ou fora dos limites da raia, porém, sob as vistas dos Árbitros, cruzam a linha de chegada.

Material Obrigatório: buzina ou campainha elétrica, bandeira laranja, rádio comunicador, programa da regata, cronômetro e câmara de vídeo (vídeo-finish) ou foto-finish.

## PARTE VII – ANTI DOPING

### REGRA 100 – ANTI DOPING

O doping é estritamente proibido. A luta contra o doping é regulamentada pelo Código Mundial Antidoping. No remo, para todo aquele que cometer doping, uma penalidade será imposta. (Ver anexo 8 do Código de Remo da FISA).

