



REGULAMENTO 2025

ÍNDICE

ITEM	ASSUNTO	PÁG
PARTE I		
1.0	HISTÓRICO	4
PARTE II		
2.0	COMPETIÇÃO	5
2.1	Organização	5
2.1.1	Atribuições da CDM	5
2.1.2	Atribuições do CEFAN	5
2.1.3	Atribuições da OM Organizadora	6
2.1.4	Apoio CPRJ (Segurança Aquaviária)	6
2.1.5	Apoio OM Participantes	6
2.2	Programação	6
2.3	Reuniões	7
2.3.1	Reunião de Coordenação Inicial	7
2.3.2	Reunião Técnica Pré-Regata	7
2.3.3	Reunião Técnica de Competição	7
2.4	Escaler (especificações)	7
2.5	Pesagem	7
2.6	Área de Competição	8
2.6.1	Distâncias	8
2.6.2	Dimensões da raia	8
2.7	Composição das equipes	8
2.8	Categorias	8
2.9	Inscrições	8
2.9.1	Dobras (timoneiros e remadores)	8
2.9.2	Substituições	9
2.9.3	Complementação da Guarnição	9
2.9.4	Declaração de Saúde	9
2.10	Número máximo de equipes em cada prova	9
2.11	Empréstimos	9
2.12	Pontuação	9
2.13	Premiação	10
2.14	Divulgação dos resultados	10
PARTE III		
3.0	ARBITRAGEM	10
3.1	Comissão embarcada	10
3.2	Comissão em terra	10
PARTE IV		
4.0	REGRAS GERAIS	10
4.1	Pré-partida	10
4.2	Uniformes	10
4.3	Embarque/Desembarque	11
4.4	Deslocamento na raia	11
4.5	Procedimentos de alinhamento	11

4.6	Procedimentos de partida	11
4.6.1	Partida falsa	11
4.6.2	Durante a prova	11
4.6.3	Invasão de raia	12
4.6.4	Interferências	12
4.6.5	Conseqüências das interferências	12
4.7	Chegada	13
4.7.1	Posicionamento das bóias	13
4.7.2	<i>Photo Finish</i>	13
4.7.3	Objecções	13
4.7.4	Conclusão da prova	13
4.7.5	Empate	13
4.8	Protestos	13
4.9	Penalidades	13
4.9.1	Advertências/Cartões	13
4.9.2	Desqualificação/Desclassificação	13
		13
PARTE V		
5.0	DISCIPLINA	14
PARTE VI		
6.0	CASOS OMISSOS	14
PARTE VII		
7.0	ANEXOS	
Anexo A	Ficha de inscrição	15
Anexo B	Planilha sorteio de raias	16
Anexo C	Empréstimos de barcos	17
Anexo D	Tabela de verificação de pesagem	18
Anexo E	Ordem de partida	19
Anexo F	Tabela de resultados	20
Anexo G	Modelo de formulário de recurso	21

1. HISTÓRICO

A história do Remo em Escaler no nosso país coincide com a formação da Marinha do Brasil. Ambas tiveram seu início no processo de estabelecimento da Corte Portuguesa no Brasil em 1808. Naquela ocasião, com a transferência da Academia Real de Guardas-Marinha para o Rio de Janeiro, os futuros Oficiais tinham que realizar diversas atividades práticas relacionadas à navegação durante o período de formação. Nessas atividades eram utilizadas embarcações miúdas como o escaler.

Embora, essas atividades ainda não tivessem sido regulamentadas como prática desportiva, existe o registro de que, desde 1841, eram realizados “desafios” entre os militares durante algumas festividades. Esses “desafios”, quase sempre, consistiam em realizar a travessia entre a Fortaleza de São João e a Enseada de Botafogo utilizando escaleres a remo.

A partir de 1862, a Marinha do Brasil (MB) iniciou a organização de competições de Remo no Brasil. Nesse período, destaca-se a Regata Imperial realizada em 1865 na cidade de Rio Grande-RS em comemoração a rendição das tropas comandadas pelo Coronel Estigarribia durante a Guerra do Paraguai. O evento contou com a assistência do Imperador D. Pedro II que visitava as tropas brasileiras envolvidas no conflito. Em 1870, também em Rio Grande-RS, foi realizada outra regata em comemoração ao final da Guerra do Paraguai.

Daí por diante, percebe-se um aumento da popularidade do Remo no Brasil em função da maior frequência com que se realizavam as regatas e por estarem sempre relacionadas a grandes comemorações, contando com a presença de importantes autoridades da época.

Em decorrência dessa participação efetiva da Marinha do Brasil, em 1897 foi criada a União de Regatas Fluminense (URF), sob a presidência do então Capitão-Tenente Eduardo Ernesto Midosi. No ano seguinte, foi realizado o “*Primeiro Campeonato Náutico Brasileiro*”, que teve em sua plateia o Presidente Prudente de Moraes.

Em 1922, o Brasil comemorou o Centenário da Independência que contou com realização de dois grandes eventos esportivos: os Jogos Latino-Americanos (Rio de Janeiro-RJ) e os Jogos Olímpicos do Rio Grande do Sul (Porto Alegre-RS).

Como parte das comemorações, foi realizada, em 10 de setembro de 1922, pela *Liga de Sports da Marinha (LSM)* na Enseada de Botafogo, uma regata que contou com a participação de competidores da Argentina, Estados Unidos, Japão, Inglaterra, Portugal, Uruguai e Brasil.

Diante dos registros históricos relatados até aqui, tem-se uma dimensão da importância dada à modalidade naquela época em face da visibilidade proporcionada à MB por meio da realização desses eventos públicos comemorativos.

No ano de 1926, a *Liga de Sports da Marinha* criou uma competição anual de Remo em Escaler que perdurou até 1956. Nessa competição, foi instituído um troféu de caráter transitório para premiação da melhor equipe.

O atual Circuito “Poder Marítimo” de Remo em Escaler, sob a coordenação técnica da Comissão de Desportos da Marinha (CDM), foi criado em 2001 em decorrência do sucesso obtido pela realização de uma competição de Remo em Escaler durante a I Regata “Poder Marítimo” organizada pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) em 2000.

O evento que contou com a participação de diversos setores da MB e de atletas civis pertencentes aos Clubes de Remo Olímpico do Rio de Janeiro, sendo consagrado como uma grande confraternização.

Logo após a normatização do Circuito, as Federações de Remo e de Vela homologaram o escaler como uma categoria de barco de competição sendo a participação franqueada a todas as agremiações filiadas. Participaram das primeiras edições do Circuito alguns dos mais tradicionais clubes de Remo do Estado do Rio de Janeiro, como o Clube de Regatas Vasco da Gama, Botafogo Futebol e Regatas e Clube de Regatas do Flamengo. A primeira edição do Circuito contou com quatro regatas e mais de dez equipes, nas categorias “masculino” e “feminino”. Nos anos seguintes foram acrescentadas outras categorias e ampliada a quantidade de regatas com o intuito de incentivar a participação do público externo.

Por definição, o escaler é uma embarcação a remo ou a vela, de proa fina e popa quadrada. Possui de 3 a 6 bancadas, podendo ser de voga (dois remos por bancada) ou de palamenta (um remo por bancada). No passado, eles eram empregados nos serviços leves no porto e que, hoje, são realizados por lanchas.

Na MB, o escaler sempre foi uma embarcação muito empregada na formação marinheira, em cerimoniais e, ultimamente, nas competições de remo. De acordo com o regulamento em vigor, o tipo padronizado para a competição é o escaler de voga com cinco bancadas com o peso mínimo de 900 Kg (padrão “Arsenal de Marinha”).

Hoje, em sua 23ª edição, o Circuito vem crescendo a cada ano e continua despertando o interesse de participação de novas equipes. Conforme dito anteriormente, a competição é coordenada pela Comissão de Desportos da Marinha (CDM) e executada pelas diversas Organizações Militares (OM) que participam da disputa.

Composto por nove etapas, a serem realizadas de junho a novembro, o Circuito utiliza diferentes áreas de competições tais como: a Lagoa Rodrigo de Freitas (Estádio de Remo da Lagoa), a Baía da Guanabara (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, 1º Distrito Naval, Base Almirante Castro e Silva), Lagoa de Araruama- São Pedro da Aldeia-RJ (ComForAerNav) e a Enseada Batista das Neves em Angra dos Reis-RJ (Colégio Naval). Os diferentes locais de prova tornam a disputa mais emocionante fazendo com que os competidores analisem detalhadamente as áreas de competição com a finalidade de elaborar uma estratégia específica para cada uma delas.

Atualmente, a competição é disputada em sete categorias (Feminino, Sub-25, Misto, Veterano, Sênior e PROFESP M/F) envolvendo, em cada etapa, cerca de quatrocentos militares e civis que representam os diversos setores da área operativa, administrativa, de apoio e de formação de pessoal da MB.

Por essas razões, hoje, o Circuito “Poder Marítimo” de Remo em Escaler é considerado um dos maiores eventos esportivos organizados no âmbito da Marinha do Brasil.

O Circuito também abriu um espaço para a Marinha do Brasil divulgar, junto ao público em geral, a complexidade e a amplitude da sua atuação. Hoje, a MB executa ações que vão desde procedimentos relacionados à segurança nacional, passando pela área de pesquisa e desenvolvimento até atividades médicas e assistenciais junto à sociedade civil.

Durante todas etapas do Circuito Poder Marítimo, são montados mostruários de equipamentos operativos e painéis expositivos sobre as atividades desenvolvidas pelos diversos segmentos da MB.

COMPETIÇÃO

2.1 Organização

A Comissão Organizadora será constituída pela CDM, CEFAN e OM Organizadora de cada etapa. Seguem abaixo as atribuições de cada ente.

2.1.1 Atribuições da CDM (Adapt. Reg. Antigo)

Caberá à CDM:

- a) levantar e apresentar ao CEFAN as necessidades e apoios necessários para a condução de cada uma das nove regatas que compõem o Circuito;
- b) fazer cumprir o regulamento vigente.
- c) realizar a reunião de coordenação da etapa, passando orientações gerais, inclusive em relação ao quantitativo do material necessário para a premiação;
- d) realizar reconhecimento da área de competição,
- e) conduzir a reunião técnica pré-regata e sorteio das raias (Anexo B);
- f) elaborar súmulas e ordens de partida (Anexo E);
- g) conduzir a reunião técnica no dia da competição;
- h) decidir sobre eventuais protestos interpostos à Comissão de Arbitragem das regatas, de acordo com o prescrito neste regulamento (Anexo G); e
- i) divulgar o resultado final nas mídias sociais disponíveis (Anexo F).

2.1.2 Atribuições do CEFAN (Adapt. Reg. Antigo)

Caberá ao CEFAN:

- a) atender às demandas apresentadas pela CDM em relação às necessidades de pessoal, material, apoio logístico e de Comunicação Social;
- b) prover, por empréstimo, o material sob sua responsabilidade e que esteja disponível na ocasião (backdrop com lona, tapete vermelho, equipamento de som, extensões elétricas, laptop, rádios, megafones, bandeiras, filmadoras, bóias, cabos etc.); e

c) prover a equipe de arbitragem.

2.1.3 Atribuições OM Organizadora (Adapt. Reg. Antigo)

É de responsabilidade da OM organizadora de cada regata dar condições suficientes para o seu bom desenvolvimento, ficando sob sua responsabilidade a aquisição de troféus, medalhas e o pagamento da taxa de arbitragem ao quadro de árbitros da FRERJ que atuar nas regatas (se for o caso), assim como as demais despesas que se fizerem necessárias. Seguem abaixo os itens imprescindíveis para preparação e execução da regata sob responsabilidade da OM Org:

- a) 01 equipe de Guarda-Vidas com embarcação (NatSalv);
- b) 01 aducha de cabo de polipropileno de 8 a 10 mm;
- c) 12 poitas de 20 Kg;
- d) 03 botes para arbitragem;
- e) 01 bote para montagem/desmontagem da raia de competição;
- f) 03 militares para equipe de montagem.
- g) 08 troféus (sete categorias e o Campeão da regata); e
- h) 324 medalhas (108 de ouro, 108 de prata e 108 de bronze).

2.1.4 Apoio CPRJ (Segurança Aquaviária) (Adapt. Reg. Antigo)

A CDM, ao informar por mensagem o calendário das regatas do ano corrente, solicitará o apoio da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro para a segurança do tráfego aquaviário na área de competição durante as regatas.

2.1.5 Apoio OM Participantes (Adapt. Reg. Antigo)

Na reunião preparatória serão realizadas as coordenações necessárias entre as OM Participantes para a disponibilização dos seguintes apoios para cada etapa:

- a) 03 botes para a equipe de arbitragem;
- b) 01 bote para demarcação da raia; e
- c) 01 bote NatSalv.

É necessário que todas as guarnições componentes de uma equipe, sejam apoiadas efetivamente por suas OM, no âmbito da preparação física e técnica da competição, promovendo condições para participação contínua nos treinos, adequando seus horários de trabalho nas Organizações, encarando como meritória a participação de quem está representando a OM, além de fazer o acompanhamento dessas atividades, por um oficial a ser designado Chefe de Equipe.

Conforme o contido no regulamento da Confederação Brasileira de Remo (regra 33), o "Chefe de Equipe", será responsável pela comunicação oficial entre remadores e treinadores e o comitê organizador, durante a regata. O Chefe de equipe é o responsável por sua equipe e deverá participar da reunião técnica e das demais reuniões. O Chefe de Equipe comunicará a todos os remadores e treinadores de sua equipe, todas as informações relevantes do congresso técnico, incluindo aquelas relativas às provas e à segurança. Será responsável por todas as comunicações oficiais com o júri durante a regata sobre questões relativas à sua equipe, incluindo a retirada das guarnições e a substituição dos remadores.

2.2 Programação (Adapt. Reg. Antigo)

Em A-1, cada OM Organizadora encaminhará à CDM suas sugestões de datas (principal e alternativa) para a elaboração da programação para o ano seguinte. Na primeira reunião de coordenação a programação será ratificada ou retificada levando-se em conta o espaçamento mínimo de 15 dias entre as etapas.

	DATA	REGATA	ORGANIZADOR	LOCAL	DIST
1ª	17MAI	III Regata CIASC	CIASC	CIASC	500m
2ª	28JUN	XXII Regata "Batalha Naval do Riachuelo"	CIAA	CIAGA	500m
3ª	19JUL	XXI Regata do "Corpo de Fuzileiros Navais"	CEFAN	Est. Remo da Lagoa	500 m
4ª	02AGO	IX Regata da "Aviação Naval"	CIAAN	São Pedro da Aldeia	500 m
5ª	30AGO	XXI Regata "Colégio Naval"	CN	Angra dos Reis	500 m
6ª	14SET	XLVII Regata "Escola Naval"	EM	Est. Remo da Lagoa	500 m
7ª	27SET	XXIII Regata "Baía da Guanabara"	CIAW	CIAW	500 m
8ª	18OUT	XXI Regata "Amazônia Azul"	BACS	BACS	500 m
9ª	09NOV	XXIV Regata "Poder Marítimo"	CIAGA	CIAGA	500 m

2.3 Reuniões (Adapt. Reg. Antigo)

Durante e execução do Circuito, serão realizadas diversas reuniões de coordenação fim viabilizar o cumprimento das ações planejadas conforme especificados abaixo.

2.3.1 Reunião Coordenação Inicial (Adapt. Reg. Antigo)

No início do ano, a CDM convocará a primeira Reunião de Coordenação da competição onde serão abordados os seguintes assuntos:

- a) revisão regulamento;
- b) ratificação/retificação da programação pré-aprovada;
- c) coordenações de apoios;
- d) divulgação programação de pesagem; e
- e) outros assuntos julgados pertinentes.

2.3.2 Reunião Técnica Pré-Regata (Adapt. Reg. Antigo)

A Reunião Técnica Pré-Regata será realizada três dias antes da regata (na terça-feira que antecede cada etapa), onde serão abordados:

- a) o recebimento das inscrições (anexo A);
- b) a definição dos participantes em cada prova;
- c) o sorteio de raias (anexo B);
- d) o empréstimo de barcos (anexo C); e
- e) assuntos gerais.

2.3.3 Reunião Técnica de competição (Adapt. Reg. Antigo)

A Reunião Técnica de competição será realizada sempre uma hora antes da 1ª prova, no próprio local da competição.

- a) confirmação das inscrições;
- b) substituições;
- c) apresentação dos documentos de identidade das categorias Sub-25 e Veteranos (xerox); e
- d) orientações da arbitragem.

2.4 Escaler (Reg. Antigo)

Todos os escaleres deverão ser do padrão “Arsenal de Marinha” (AMRJ), quanto a comprimento, boca e pontal, de voga, com cinco bancadas e com o peso mínimo de 900 Kg. Cada escaler deverá ter em suas bochechas e no espelho de popa o seu numeral, na cor branca (40 x 40 cm) que deverá estar inserido num quadrado de 50cm de lado na cor preta, que servirá para toda a temporada. A fim de proporcionar a exposição do nome da Marinha, os escaleres poderão ter nos dois bordos, a meia nau, a palavra “Marinha do Brasil”, na cor que dê destaque, em adesivo ou pintado, com as letras de altura de 20cm, a 20cm das bordas.

Patrocinadores poderão ter seus nomes ou logomarcas afixados nos escaleres, desde que a OM/Clube contate antecipadamente o Coordenador do Circuito.

É vedada a participação de uma equipe em um escaler que não seja o previamente definido nas reuniões de coordenação. Em caso de extrema necessidade, por quebra ou avaria antes da prova, uma eventual troca poderá ocorrer, mas somente com a prévia autorização da Coordenação do Circuito.

2.5 Pesagem (Reg. Antigo)

A pesagem dos escaleres será realizada periodicamente, no mínimo uma vez por ano, em dia e local a ser determinado pela CDM. Os escaleres serão pesados sem nenhuma palamenta, tais como: remos, forquetas, paineiros, leme e complementos. No entanto, sua estrutura original deverá estar preservada. Para competir, cada escaler que estiver abaixo do peso mínimo, deverá apresentar lastros, até alcançar o peso mínimo, conforme o contido na Tabela de Pesagem (anexo D).

Ao final de cada prova, os três primeiros colocados que carregarem lastro deverão ser inspecionados pela Comissão de Controle para aferição do peso, antes da atracação. Os lastros serão anilhas utilizadas em musculação, com o valor do peso, e de fácil visualização, a fim de não deixar dúvidas ao árbitro conferidor. Exemplo: anilhas de 10, 20, 50 kg.

2.6 Área de competição

2.6.1 Distâncias (Adapt. Reg. Antigo)

Será corrida a distância de 500 m para todas as categorias, exceto para o PROFESP que será de 250m. Poderá haver variações das distâncias em algumas regatas em função da área disponibilizada para a montagem da raia. Neste caso, o Organizador deverá comunicar CDM/CEFAN com antecedência de até duas semanas, para que na reunião de organização todos os participantes sejam informados. Condições de tempo adversas também poderão influenciar a distância a ser percorrida no dia da regata, a critério da CDM, ouvida a Comissão de Arbitragem. Sempre antes de cada prova deverá ser feita uma verificação da raia pela arbitragem.

2.6.2 Dimensões da raia (Adapt. Reg. Antigo)

A raia de competição terá um comprimento de 500m e largura de 200m. Será demarca da por 06 bóias, situadas na partida, 250m e chegada. Essas dimensões limitam a oito o número máximo de participantes por categoria.

2.7 Composição das equipes (APR REU Coord)

- a) 01 Chefe de equipe;
- b) 01 Técnico;
- c) 11 remadores (incluindo o timoneiro); e
- d) 05 reservas.

2.8 Categorias (APR REU Coord)

As provas de Escaler serão disputadas em sete categorias conforme discriminado abaixo:

- a) SÊNIOR- Composta por 10 atletas do sexo masculino 01 atleta masculino/feminino como timoneiro(a);
- b) SUB-25 - Composta por 10 atletas do sexo masculino com idade até 25 anos incompletos na data da regata (nascidos até 2000) e 01 atleta masculino/feminino, sem restrição de idade como timoneiro(a);
- c) FEMININO – Composta por 10 atletas do sexo feminino e 01 atleta masculino/feminino como timoneiro(a);
- d) VETERANOS – Composta por 10 atletas masculinos com a idade de no mínimo 30 anos e com média de 34 anos e 01 atleta masculino/feminino, sem restrição de idade como timoneiro(a);
- e) MISTO – Composta por atletas masculino e feminino até 60% para cada um, do total dos 10 remadores e 01 atleta masculino/feminino como timoneiro(a);
- f) PROFESP (M/F) – Composta por alunos-atletas do Programa Forças no Esporte com idade entre 12 e 17 anos de ambos os sexos, nas categorias “masculino” e “feminino”. O timoneiro masculino/feminino, obrigatoriamente adulto.

Os atletas inscritos nas categorias Veteranos, Sub-25 e PROFESP, deverão ser classificados com a idade correspondente a que completa no corrente ano até a data da etapa.

2.9 Inscrições (Regra 38 e 40 da CBR)

As inscrições deverão ser apresentadas em formulário próprio (anexo A) e entregues durante a Reunião de Coordenação Pré-Regata, um para cada categoria. Devem ser discriminados os nomes dos titulares e dos reservas que poderão ser utilizados na competição. Qualquer declaração falsa no que diz respeito ao nome, idade, filiação ou elegibilidade de um remador, acarretará na desclassificação de todos os remadores da guarnição, em todas as provas nas quais estão inscritos na regata em questão. Só ocorrerá uma prova, se o número de inscrições confirmadas for de no mínimo de três barcos.

2.9.1 Dobras (timoneiros e remadores) (APR REU Coord)

Não haverá restrições em relação à quantidade de dobras, que ficarão a cargo do Chefe de Equipe, desde que conste na relação de inscritos para a prova.

2.9.2 Substituições (APR REU Coord)

Uma vez inscrito, a equipe não poderá alterar sua inscrição, só podendo realizar substituições dentre os relacionados na reunião técnica da respectiva etapa (01 hora antes da primeira prova).

2.9.3 Complementação de guarnição (Regra 39 da CBR)

A equipe que não conseguir formar uma guarnição completa dentro de cada categoria poderá requisitar outros(as) atletas, remadores(as) de outra OM/Clube ou ainda extra-MB, desde que a quantidade desses atletas não exceda 50% (cinquenta por cento), da guarnição da OM/Clube que está sendo representada. Porém, nenhum remador pode competir por duas equipes na mesma temporada.

2.9.4 Declaração de saúde (Reg. Antigo)

Todo participante é responsável pela sua saúde e aptidão física para a competição. Uma vez inscrito na competição, o atleta é considerado apto em seu estado de saúde geral.

2.10 Número máximo de equipes participantes (APR REU Coord)

A participação de cada equipe está limitada a apenas um barco por categoria. Em cada prova será observado o limite máximo de oito escaleres. Caso haja um número maior será realizado sorteio entre os competidores, ficando garantida a participação da equipe da OM organizadora da etapa.

Será permitida a inscrição do Barco "B" desde que não ultrapasse o nº máximo de competidores. Ocupará a raia à BB da nº1 e concorrerá somente à premiação da prova, não computando a respectiva pontuação para sua equipe no resultado acumulado durante o Circuito. Da mesma forma, caso haja mais de um interessado, será realizado sorteio, ficando garantida a participação da equipe "B" da OM organizadora da etapa.

2.11 Empréstimos de embarcações (Reg. Antigo)

As solicitações de empréstimo de barcos (Anexo C) deverão ser apresentadas durante a Reunião de Coordenação Pré-Regata.

É de responsabilidade da equipe que compete com barco emprestado, a apresentação à Comissão de Controle do lastro da embarcação e do numeral respectivo durante a Regata.

Ao se emprestar uma embarcação, a responsabilidade pela sua integridade e de sua palamenta será acordada entre o solicitante e o cedente.

2.12 Pontuação (Reg. Antigo)

Será declarada campeã do Circuito em cada categoria a equipe que obtiver o maior somatório de pontos nas nove etapas, considerando-se a seguinte tabela:

1º COLOCADO	10 PONTOS
2º COLOCADO	07 PONTOS
3º COLOCADO	05 PONTOS
4º COLOCADO	03 PONTOS
5º COLOCADO	02 PONTOS
6º COLOCADO	01 PONTO

Em caso de empate, será declarado campeão, o mais bem colocado em número de 1º lugares; se persistir o empate, em número de 2º lugares; e assim por diante, se necessário, e, sempre dentro da categoria que se está definindo, para o caso do remo escaler. Caso, mesmo assim persistir o empate, será feita uma nova prova, em data e local a ser definido.

Na hipótese de uma equipe ser desclassificada durante as provas ou por julgamento de um recurso posterior à prova, o barco que se segue à classificação receberá os pontos e a premiação da equipe desclassificada.

Se em uma prova, houver empate entre duas equipes, a que se segue receberá a colocação e a pontuação relativa à sua posição, considerando o empate daquelas equipes como

uma única posição. Uma vez confirmada sua inscrição, a equipe que não competir em uma prova de qualquer categoria, perderá três pontos na classificação geral.

2.14 Premiação (APR REU Coord)

Em cada etapa serão conferidas medalhas para os 1º, 2º e 3º colocados de cada categoria, troféu para o vencedor de cada prova e troféu para o Campeão da etapa, oferecidos pela OM organizadora.

No final do Circuito, haverá um troféu para o Campeão Geral e para o Campeão de cada categoria, cujo custo será rateado pelas Equipes participantes. Além disso, a Equipe Campeã Geral terá a posse transitória do Bronze “Paisandú”, ficando responsável pela sua manutenção no período.

2.15 Divulgação de resultados (Procedimento antigo)

Os resultados parciais e acumulado do Circuito serão encaminhados para divulgação no BONO e nas mídias sociais no primeiro dia útil após cada regata.

3. ARBITRAGEM (APR REU Coord)

3.1 Embarcada

- a) Árbitro Geral (Partidor): posicionado ao centro da raia, por ante-a-ré dos escaleres;
- b) Primeiro Alinhador: na linha de partida, a bombordo dos escaleres; e
- c) Segundo Alinhador: no lado oposto da raia, a boreste dos escaleres.

3.2 Em terra

- a) Primeiro árbitro de controle: verificador de inscrições, substituições e controle de veteranos e SUB-25;
- b) Segundo árbitro de controle: verificador de inscrições, substituições e controle de identidades;
- c) Terceiro árbitro de controle: verificador de inscrições, substituições e controle de lastros;
- d) Primeiro árbitro de chegada: linha de chegada e controlador da pontuação;
- e) Segundo árbitro de chegada: linha de chegada e filmagem (“*photo finish*”);
- f) Terceiro árbitro de chegada: linha de chegada, anotador; e
- g) Locutor das provas.

4. REGRAS GERAIS (APR REU Coord)

Diferentemente do Remo Olímpico as provas do Remo em Escaler também são realizadas no mar sofrendo com mais intensidade a ação dos ventos, correntezas e variação de marés. Também não é exequível a delimitação de cada raia, nem tampouco o apoio de uma estrutura fixa para a largada, tornando-se fundamental o cumprimento das orientações emanadas pela arbitragem nos procedimentos de partida e durante o transcurso da prova. O não cumprimento dessas orientações poderá ser penalizado.

Penalidades, cartão amarelo e cartão vermelho.

4.1 Pré-Partida (APR REU Coord)

Sempre que possível, ainda no cais, haverá uma área de pré-partida, onde serão verificadas as inscrições, os uniformes e confirmado o posicionamento da equipe na raia de competição.

4.2 Uniformes (Regra 37 da CBR)

Toda guarnição deverá estar no mesmo uniforme, a verificação será feita pela Comissão de Controle na área da pré-partida. É facultado o uso do uniforme de TFM previsto no RUMB. Uso obrigatório de coletes salva-vidas para os alunos do PROFESP.

A guarnição que participar de uma prova em desacordo com esta regra, será rebaixada para o último lugar da prova em questão.

4.3 Embarque/Desembarque (APR REU Coord)

O timoneiro é o responsável pela segurança e agilidade nos procedimentos de embarque / desembarque da sua guarnição, sendo o não atendimento às determinações da equipe de arbitragem passíveis de penalização.

Penalidade: advertência, cartão amarelo e cartão vermelho.

4.4 Deslocamentos na raia (Regra 48 da CBR)

Por razões de segurança não é permitido o deslocamento para a área de partida por dentro da raia de competição.

Penalidade: cartão amarelo.

4.5 Procedimento de alinhamento (similar ao Remo Coastal) (APR REU Coord)

No procedimento de alinhamento todos os barcos deverão estar, no horário programado, atrás da linha imaginária que une as bóias que delimitam a raia de competição e com espaçamento suficiente para se evitar abalroamentos no início da prova. A arbitragem coordenará esse processo esmerando-se para proporcionar uma condição de igualdade para os competidores, porém não haverá a obrigatoriedade de todos estarem perfeitamente alinhados, bastando apenas estarem espaçados, com os remos n'água e atrás da linha de partida.

O timoneiro é o responsável pela condução do seu escaler para o correto posicionamento na área de partida, dentro do horário previsto.

Penalidade: advertência, cartão amarelo ou cartão vermelho.

4.6 Procedimentos de partida (Regra 57 CBR)

As partidas serão dadas por meio de sinais visuais (bandeiras) e sonoros (comandos de voz ou buzinas) e, sempre que possível terão um dos alinhadores num ponto fixo em terra. Nessa ocasião todos os barcos deverão estar atrás da linha imaginária que une as duas bóias, espaçados entre si e com os remos n'água.

É de responsabilidade do timoneiro o cumprimento do horário programado e o correto posicionamento da sua equipe na raia. 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 (depois do anúncio dos dois minutos) devem ser advertidas com um cartão amarelo pelo Árbitro de Partida.

Se a equipe desobedecer qualquer das orientações emanadas pela arbitragem receberá cartão amarelo.

Penalidade: advertência, cartão amarelo ou cartão vermelho.

4.6.1 Partida Falsa (Regra 60 CBR)

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, e deve receber um cartão amarelo. Somente os Alinhadores podem determinar se uma ou mais guarnições causaram uma partida em falso e o procedimento de partida deve ser reiniciado.

Penalidade: cartão amarelo.

4.6.2 Durante a prova (APR REU Coord)

Somente o Árbitro Geral poderá interromper uma prova. O Árbitro Geral, em decisão conjunta com a comissão de arbitragem, também poderá excluir ou desclassificar qualquer guarnição que prejudique o bom andamento da regata ou desrespeite qualquer artigo deste regulamento. Se durante o transcorrer de uma prova, for verificada alguma irregularidade por parte de qualquer embarcação que transgrida este regulamento, os árbitros da comissão de arbitragem poderão desclassificar a(s) equipe(s) causadora(s).

Na condução das provas serão utilizados os comandos de voz descritos nos regulamentos vigentes da Confederação Brasileira de Remo (CBR) e da Federação de Remo do Estado do Rio de Janeiro (FRERJ).

A quebra de material de algum barco após o embarque da guarnição não é motivo para interrompê-la pelo árbitro geral.

Penalidade: desclassificação.

4.6.3 Invasão de raia (Regra 63 da CBR)

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 toda a prova (incluindo os remos). A guarnição que sai de suas águas, sem prejudicar as rotas dos seus adversários não deve ser excluída, porém, sofre as conseqüências e perigos daí resultantes. Se interferir com algum adversário ou ganhar vantagem, então deverá ser penalizada, sem necessidade de advertência ou outra notificação do árbitro.

Penalidade: advertência, "PARE", desclassificação.

4.6.4 Interferências (Regra 64 da CBR)

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

Se uma equipe interferir com outra guarnição e tiver, na opinião do Árbitro Geral, alterado o resultado final da prova, esta equipe poderá ser excluída da prova pelo árbitro.

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

4.6.5 Conseqüências da interferência (Regra 65 da CBR)

a) **Advertindo uma equipe** - Durante a prova, se um barco estiver interferindo no curso normal de outro, o **Árbitro Geral deve levantar 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.

b) **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**". Uma equipe assim instruída deve parar imediatamente o seu barco. A equipe pode começar a remar novamente para terminar a prova, se permitida pelo árbitro.

c) **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.

d) **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.

e) **Nova partida** – Somente ocorrerá nos casos de infração nos primeiros 100m ou se os envolvidos estiverem efetivamente na liderança da prova.

Nada nesta Regra ou nos seus Regulamentos diminui a responsabilidade de cada guarnição de permanecer na sua baliza durante toda a prova.

4.7 Chegada (APR REU Coord)

4.7.1 Posicionamento das bóias

Serão posicionadas 06 bóias infláveis na demarcação da raia (0m, 250m e 500m) com uma largura de 200m.

4.7.2 “Photo Finish”

Será posicionada na linha de chegada uma filmadora com monitor para gravar a ordem de chegada dos competidores.

4.7.3 Objeções (Regra 69 da CBR)

As objeções deverão ser apresentadas ainda na água. O timoneiro erguerá o braço direito e aguardará a aproximação do Árbitro Geral que, após ouvir a reclamação, decidirá se a prova foi normal ou irregular. No caso de irregularidade será ouvida a comissão de arbitragem que decidirá sobre a validação ou não da prova.

4.7.4 Conclusão da prova (Regra 67 da CBR)

A prova será considerada como concluída quando o Árbitro Geral levantar a bandeira branca. Caso seja considerada irregular levantará a vermelha.

4.7.5 Empate (Regra 68 da CBR)

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.

4.8 Protestos (Adapt da Regra 70 da CBR)

Todo protesto terá que ser formulado por escrito pelos Chefes de equipe (anexo D), até 30 minutos após a prova a qual se refere, será julgado pelo quadro de árbitros até, no máximo, 1 (uma) hora após o término da regata. Na entrega do recurso deverá ser paga a taxa de R\$ 100,00, que no caso da reclamação ser acatada será restituído ao impetrante. Caso contrário, o valor será depositado em conta bancária destinada a esse fim e os valores apurados serão empregados na aquisição de materiais e/ou equipamentos utilizados na execução das provas. Antes da formulação dos recursos os Chefes de Equipe devem atentar que a reclamação **só poderá abranger erros de direito**.

Obs1: **Erro de direito** ocorre quando o árbitro interpreta ou aplica de forma errada o regulamento vigente; e

Obs2: **Erro de fato** é quando o árbitro tem uma falsa percepção dos fatos. **Não permite modificação posterior**.

4.9 Penalidades (APR REU Coord)

4.9.1 Advertência /Cartões

Durante o percurso sempre que observada uma irregularidade o Árbitro Geral fará uma advertência e, no caso de persistência, será aplicada o cartão amarelo com **perda de dois pontos**. A aplicação de dois cartões amarelos implicará em penalidade cartão vermelho-exclusão. No caso de equipe com barco B a desclassificação só ocorrerá se uma das duas guarnições receber dois cartões amarelos. Equipes excluídas por dois cartões amarelos não serão penalizadas com perda de mais dois pontos pelo segundo cartão.

4.9.2 Desqualificação/Desclassificação

a) **Desqualificação**: ocorrerá quando houver infrações ao regulamento antes do início da prova, tais como: barco fora das especificações do regulamento (peso, dimensões, identificação, numeração), uniformes diferentes, inscrições irregulares de atletas etc; e

b) **Desclassificação**: infração ao regulamento no transcurso da prova, inclusive indisciplina.

Penalidade: exclusão da equipe com conseqüente perda dos pontos obtidos naquela prova.

5. DISCIPLINA (Reg. Antigo)

Os casos de indisciplina serão tratados à luz do Regulamento Disciplinar da Marinha (RDM).

6. CASOS OMISSOS (Reg. Antigo)

Este regulamento é soberano nas competições de escaleres a remo do Circuito “Poder Marítimo” e quaisquer dúvidas sobre assuntos não mencionados poderão ser consultados tanto o Código de Regatas da FRERJ como o regulamento da Confederação Brasileira de Remo (CBR).

Rio de Janeiro, em ____ de fevereiro de 2025.

RICARDO LUIZ ALVES DA SILVA
Capitão de Mar e Guerra (RM1-CD)
Coordenador

ANEXO A

CIRCUITO “PODER MARÍTIMO” DE REMO EM ESCALER

FICHA DE INSCRIÇÃO

REGATA: _____

EQUIPE: _____

CATEGORIA: VETERANOS

	NOME	NIP	DATA NASC	IDADE	RG	OM
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						

Chefe de Equipe

ANEXO B

CIRCUITO “PODER MARÍTIMO” DE REMO EM ESCALER

PLANILHA DE SORTEIO DE RAIAS

ETAPA: _____

DATA: _____

PROVA/ BARCO		FEM 500m		SUB-24 500m		PROFESP 250m		MISTO 500m		VET 500m		SENIOR 500m	
NOME	Nº	RAIA	EQUIPE	RAIA	EQUIPE	RAIA	EQUIPE	RAIA	EQUIPE	RAIA	EQUIPE	RAIA	EQUIPE
		1		1		1		1		1		1	
		2		2		2		2		2		2	
		3		3		3		3		3		3	
		4		4		4		4		4		4	
		5		5		5		5		5		5	
		6		6		6		6		6		6	
		7		7		7		7		7		7	
		8		8		8		8		8		8	

ANEXO C

CIRCUITO “PODER MARÍTIMO” DE REMO EM ESCALER

EMPRÉSTIMO DE BARCOS

1. Todo empréstimo de barcos a OM/Clubes deverá ser comunicado durante a reunião de organização.
2. É de responsabilidade da OM/Clube que compete com barco emprestado, a apresentação à Comissão de Controle do lastro da embarcação e do numeral respectivo durante a Regata.
3. Ao se emprestar uma embarcação, a responsabilidade pela sua integridade e de sua palamenta será acordada entre o solicitante e o cedente.

REGATA	
BARCO	
EQUIPE	
PESAGEM	
RESPONSÁVEL	

ANEXO D

CIRCUITO “PODER MARÍTIMO” DE REMO EM ESCALER

TABELA DE VERIFICAÇÃO DE PESAGEM

ETAPA: _____

BARCO	Nº	PESO (kg)	DIFERENÇA A APRESENTAR

CONFERIDOR: _____

Observações:

ANEXO E

CIRCUITO “PODER MARÍTIMO” DE REMO EM ESCALER

ORDEM DE PARTIDA

ETAPA: _____

PROVA: _____

RAIA	EQUIPE	BARCO		RESULTADO	
		NOME	Nº	COLOCAÇÃO	PTS
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					

Observações:

ÁRBITRO: _____

ANEXO F

CIRCUITO “PODER MARÍTIMO” DE REMO EM ESCALER

TABELA DE RESULTADOS

CLASSIFICAÇÃO DO CIRCUITO											
	CATEGORIA										
ETAPA/ EQUIPES	CIAA	CFN	CIAAN	CIASC	CN	EN	CIAW	ESQ	CIAGA	TOTAL	CLASSIF
A											
B											
C											
D											
E											
F											
G											
H											

CLASSIFICAÇÃO POR EQUIPES							
	ETAPA:						
CATEGORIAS/ EQUIPES	FEM	SUB-24	MISTO	VET	SÊNIOR	TOTAL	CLASSIF
A							
B							
C							
D							
E							
F							
G							
H							

CATEGORIA PROFESP MASC											
ETAPA/ EQUIPES	CIAA	CFN	CIAAN	CIASC	CN	EN	CIAW	ESQ	CIAGA	TOTAL	CLASSIF
A											
B											
C											

CATEGORIA PROFESP FEMININO											
ETAPA/ EQUIPES	CIAA	CFN	CIAAN	CIASC	CN	EN	CIAW	ESQ	CIAGA	TOTAL	CLASSIF
A											
B											
C											

ANEXO G
MODELO DE RECURSO
CIRCUITO “PODER MARÍTIMO” DE REMO EM ESCALER

Local: Rio de Janeiro, RJ.

Prova: _____

Data ___/___/___

Horário: _____

RECURSO

Do: Chefe da Equipe _____

Ao: Sr. Chefe da Comissão de Arbitragem

Anexo(s)

Para julgamento e decisão dessa Comissão de Arbitragem, apresento a V.S^a o seguinte recurso:

Descrição Sucinta do Fato:

Objetivo do Impetrante:

Amparo Legal

Chefe de Equipe _____

Julgamento: _____

Enquadramento _____

Resultado: _____

Chefe da Comissão de Arbitragem