



DRAGON BOAT

REGOLAMENTO

2016

INDICE

1. PARTE GENERALE	
1.1 IMBARCAZIONI	pag. 3
1.2 MANIFESTAZIONI	pag. 3
1.3 PARTECIPANTI	pag. 3
1.4 GIUDICI ARBITRI	pag. 3
1.5 MISURE DI SICUREZZA	pag. 3
1.6 DIRITTI TELEVISIVI E PROPRIETA' DEL MARCHIO FEDERALE	pag. 3
1.7 SPONSORIZZAZIONI	pag. 3
1.8 CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI	pag. 3
2. CODICE DELLE REGATE	
2.1 <u>INQUADRAMENTO GENERALE</u>	
2.1.1 DEFINIZIONE	pag. 4
2.1.2 PARTECIPAZIONE	pag. 4
2.1.3 DEFINIZIONE DI ARMATORE	pag. 4
2.1.4 PRESTITI	pag. 4
2.1.5 DISTANZE	pag. 4
2.1.6 CLASSI	pag. 4
2.1.7 CATEGORIE	pag. 4
2.1.8 CLASSI DI COMPETIZIONE	pag. 4
2.1.9 EQUIPAGGIO	pag. 4
2.1.10 IMBARCAZIONI E PAGAIE	pag. 5
2.1.11 SPONSORIZZAZIONI	pag. 5
2.1.12 DELLE REGATE	pag. 5
2.1.13 DEL CAMPO DI GARA	pag. 5
2.1.14 BANDI DI GARA	pag. 5
2.1.15 TITOLO DI CAMPIONE D'ITALIA E PREMI	pag. 6
2.1.16 ISCRIZIONI	pag. 6
2.1.17 RISULTATI	pag. 6
2.1.18 DEROGHE	pag. 6
2.2 <u>REGOLE DI GARA</u>	
2.2.1 ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE	pag. 6
2.2.2 STRUTTURA DELLA COMPETIZIONE	pag. 6
2.2.3 CONTROLLO DELLA COMPETIZIONE	pag. 7
2.2.4 COMPITI DEGLI UFFICIALI DI GARA	pag. 9
2.2.5 CONDOTTA DEGLI EQUIPAGGI	pag. 10
2.2.6 PREPARAZIONE ED IMBARCO DEGLI EQUIPAGGI	pag. 11
2.2.7 PROCEDURE DI PARTENZA	pag. 11
2.2.8 CONDOTTA DI GARA	pag. 12
2.2.9 ARRIVO	pag. 13
2.2.10 RECLAMI, SQUALIFICHE ED APPELLI	pag. 14
2.2.11 REGOLE PER LE GARE DI FONDO (su 2.000 metri o distanze superiori)	pag. 14
2.3 NORME DISCIPLINARI	pag. 16
2.4 NORME DI SICUREZZA	pag. 17

1. PARTE GENERALE

PREMESSA

A recepimento della nota del CIO Ref. No 2008/CHMS/csIs del 9 dicembre 2008, la Federazione Italiana Canoa Kayak, tramite il Comitato Federale Sport per Tutti, riconosce le attività svolte con Dragon Boat organizzate secondo il seguente regolamento:

- 1.1. **IMBARCAZIONI:** per Dragon Boat si intende una canoa lunga circa 12 metri adornata da una testa e la coda di dragon rispettivamente a prua ed a poppa, sospinta dalla forza muscolare esercitata da 9 o 10 coppie di vogatori seduti, rivolti a prua, con pagaie a pala singola. La direzione è tenuta tramite un remo posto a poppa e manovrato da un atleta che eserciterà unicamente la funzione di timoniere, il tamburino invece siede a prua sull'apposito sostegno, con il compito di scandire il ritmo di vogata percuotendo il tamburo. Per particolari eventi possono anche essere utilizzate imbarcazioni da 4 – 5 coppie di vogatori con le medesime caratteristiche se non per la minore lunghezza.
- 1.2. **MANIFESTAZIONI:** le manifestazioni possono essere di carattere promozionale o agonistico. Le manifestazioni di carattere promozionale si svolgono senza particolari vincoli, su percorsi di distanza variabile secondo le indicazioni fornite dal Comitato Organizzatore. Le manifestazioni agonistiche invece devono essere organizzate seguendo quanto indicato nel “Codice delle Regate”, parte integrante del presente regolamento. Il Codice delle Regate è utilizzabile anche le manifestazioni promozionali tenendo conto dell'aspetto amatoriale delle gare.
- 1.3. **PARTECIPANTI:** tutti i partecipanti alle manifestazioni devono essere tesserati presso la FICK. Per il partecipanti alle manifestazioni promozionali è sufficiente il tesseramento amatoriale, i partecipanti alle competizioni di tipo agonistico dovranno essere tesserati alla FICK come atleti agonisti. Per le certificazioni mediche si rimanda a quanto disposto in materia di tesseramento.
- 1.4. **GIUDICI ARBITRI:** le competizioni agonistiche devono essere arbitrate da giudici nominati dalla DAC.
- 1.5. **MISURE DI SICUREZZA:** fatto salvo l'obbligo dei comitati organizzatori di ciascuna manifestazione di predisporre un adeguato servizio di sicurezza, il team leader e il capitano della barca sono responsabili della sicurezza del loro equipaggio. Essi devono assicurarsi che tutti i componenti dell'equipaggio:
 - a) siano vestiti in maniera idonea secondo le condizioni del tempo, dell'acqua e delle condizioni di gara;
 - b) sappiano muoversi nell'acqua, nuotando per almeno 50 metri senza aiuto;
 - c) siano informati sui comportamenti da mantenere in caso di ribaltamento o caduta in acqua di uno o più componenti dell'equipaggio. Nelle manifestazioni promozionali tutti componenti dell'equipaggio devono indossare un giubbotto salvagente del tipo omologato dall'ICF.
- 1.6. **DIRITTI TELEVISIVI E PROPRIETA' DEL MARCHIO FEDERALE:** la FICK è proprietaria dei diritti relativi alla copertura radio-televisiva per le manifestazioni di qualsiasi tipo, nonché si riserva il diritto di esporre striscioni pubblicitari in prossimità e/o sul campo di gara per pubblicizzare marchi di aziende con i quali la FICK ha contratti commerciali in essere. Sono altresì sempre e comunque di proprietà della FICK i diritti relativi all'uso di loghi e marchi propri della FICK. La FICK può cedere tali diritti, in parte o per intero, a terzi o allo stesso Comitato Organizzatore.
- 1.7. **SPONSORIZZAZIONI:** fatto salvo quanto indicato all'art 6, i Comitati Organizzatori possono stipulare contratti di sponsorizzazione e/o pubblicitari con altre aziende per l'esposizione di marchi purché questi non siano in contrasto con le finalità della Federazione o di aziende concorrenti a quelle che già sponsorizzano la FICK. Tali marchi possono essere esposti negli spazi non occupati dalla FICK entro o in prossimità dei campi di gara, sulle tabelle porta numero delle imbarcazioni e in ogni altro posto che non ostacolino il regolare svolgimento delle manifestazioni.
- 1.8. **CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI:** è compito del Comitato Federale Sport per Tutti bandire ogni tipo di manifestazione che verrà inserita nel calendario annuale compilato dallo stesso Comitato. Per ogni appuntamento dovrà essere chiaramente indicato il carattere delle manifestazioni (agonistico e/o promozionale), nonché la data e la località di svolgimento. Nel corso della stagione, su richiesta dei Comitati Organizzatori e per comprovate necessità, il CFSpT potrà

apportare variazioni al calendario. In una stessa manifestazione può essere presente sia un momento agonistico che promozionale. In questo caso il Comitato organizzatore deve mantenere ben distinte le due tipologie, avendo cura di indicare nel bando, in modo chiaro ed inequivocabile, tempi e modalità dell'una e dell'altra.

2. CODICE DELLE REGATE

2.1. INQUADRAMENTO GENERALE

- 2.1.1. **DEFINIZIONE:** per "regate" si intendono tutte le manifestazioni di tipo agonistico. Le regate sono bandite dalla FICK tramite il Comitato Federale Sport per Tutti e devono essere organizzate e svolte secondo le regole fissate dal presente regolamento. Le regate si classificano in Regionali, Interregionali, Nazionali e Internazionali. Solo le regate nazionali possono assegnare il titolo di Campione d'Italia.
- 2.1.2. **PARTECIPAZIONE:** la partecipazione alle gare agonistiche è riservata solo agli equipaggi rappresentati di un affiliato alla FICK e composto solo da atleti in regola con il tesseramento federale di tipo agonistico per la stagione in corso. Tutti i componenti dell'equipaggio devono altresì attenersi alle vigenti norme di tutela sanitaria per la pratica sportiva agonistica;
- 2.1.3. **DEFINIZIONE DI ARMATORE:** l'affiliato che iscrive l'imbarcazione assume il ruolo di "armatore";
- 2.1.4. **PRESTITI:** alle regate sono ammessi equipaggi con atleti in prestito, cioè la partecipazione di un equipaggio composto da atleti tesserati presso affiliati differenti dall'armatore. Essi dovranno essere in possesso del nullaosta rilasciato dal Presidente dell'affiliato presso cui sono tesserati, nullaosta che dovranno essere trasmessi al Comitato Organizzatore, a cura dell'armatore, unitamente al modulo di iscrizione. Nella stessa stagione un atleta può partecipare con un equipaggio di un solo armatore che non sia quello per cui è tesserato. A tal scopo è istituito presso il CFSpT un registro, aggiornato di gara in gara, dove verranno annotate tali autorizzazioni ed è fatto obbligo ai Comitati Organizzatori comunicare con tempestività al CFSpT ogni eventuale nuovo nullaosta rilasciato in occasione della regata. Copia del registro verrà trasmessa al Comitato Organizzatore, a cui spettano tutte le verifiche di rito, almeno tre giorni prima dell'inizio della regata. Equipaggi iscritti con atleti in posizione irregolare verranno automaticamente esclusi dall'ordine di partenza;
- 2.1.5. **DISTANZE:** le regate si disputano sulle distanze di 200 (o 250), 500, 1.000 e/o 2.000 metri e si svolgono su laghi, fiumi, aree portuali o mare aperto. Sono previste anche gare di fondo su distanze diverse e comunque non inferiori ai 5.000 metri;
- 2.1.6. **CLASSI:** le classi di gara sono:
- OPEN** - Non ci sono restrizioni sulla composizione dell'equipaggio;
 - FEMMINILE** - Solo donne. Il timoniere e il tamburino possono essere maschi;
 - MISTO** - Deve prevedere un minimo di 8 ed un massimo di 12 donne pagaiatrici (minimo di 4 e massimo di 6 in caso di utilizzo di dragon boat a 10 posti)
 - PINK LADIES** - Solo donne che hanno subito il tumore al seno. Il timoniere e il tamburino possono essere maschi.
- 2.1.7. **CATEGORIE:** le categorie si riferiscono all'età dei componenti dell'equipaggio con esclusione del timoniere e del tamburino:
- SENIOR** - sono coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno una età compresa fra i 18 e i 39 anni;
 - JUNIOR** - sono coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno una età compresa fra i 14 e i 17 anni;
 - MASTER + 40** - La categoria comprende coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno compiuto il 40° anno di età.
 - MASTER + 50** - La categoria comprende coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno compiuto il 50° anno di età.
- 2.1.8. **CLASSI DI COMPETIZIONE:** le classi di competizione sono determinate dalla combinazione tra classe di gara e distanza di gara (i.e. OPEN 500, MISTO 200, etc.).
- 2.1.9. **EQUIPAGGIO:** il numero dei componenti varia da 18 vogatori a 20 vogatori + 1 tamburino + 1 timoniere. Nel caso dell'imbarcazione a 10 posti il numero di vogatori deve essere di 8. Su richiesta del C.O. il CFSpT può derogare il numero di vogatori a 16, deroga che deve essere naturalmente ben evidenziata sul bando. In nessun caso il numero di vogatori potrà essere inferiore a 16. L'equipaggio può essere composto solo dagli atleti indicati nel modulo di

iscrizione. Per ogni equipaggio sono ammesse un massimo di 4 riserve, i cui nomi devono essere stati comunicati al Comitato di Gara unitamente alla lista ufficiale dell'equipaggio e sarà valida per tutta la durata della regata. Un componente dell'equipaggio sostituito non potrà più prendere parte al resto della competizione.

- 2.1.10. **IMBARCAZIONI E PAGAIE:** i dragon boat devono essere del modello standard omologato dalla ICF. Imbarcazioni omologate da altri organismi sono ammesse purché abbiano le stesse caratteristiche previste dalla ICF. Il dragone si muove solo per mezzo delle pagaie ad una pala che non devono essere rese solidali in alcun modo all'imbarcazione. Le pagaie devono essere conformi al modello riconosciuto dalla ICF. L'uso anche di una sola pagaia non regolamentare comporta la squalifica dell'intero equipaggio. Ogni dragone porta su entrambi i lati della prua una tabella porta numero con indicato il numero di corsia. La tabella deve essere fissata in posizione verticale e deve essere visibile dai Giudici di Arrivo dalla distanza di 90 metri. Il numero ha le dimensioni minime di cm. 33 in altezza x cm 23 in larghezza. La tabella deve avere un'altezza non inferiore a cm. 60 e una larghezza non inferiore a cm. 46. I colori del numero e del tabellone devono assicurare una chiara lettura. Fatte salve queste dimensioni minime, il C.O. può utilizzare tabelle porta numero di dimensioni maggiori per ospitare nello spazio aggiunto annuncio di tipo pubblicitario.
- 2.1.11. **SPONSORIZZAZIONI:** l'armatore può esporre sulla propria imbarcazione, sulle pagaie o sull'abbigliamento tecnico dell'equipaggio marchi o loghi per scopo pubblicitario, purché questi non siano in contrasto con le finalità della FICK.
- 2.1.12. **DELLE REGATE:** Le regate si disputano con partenza in linea o a cronometro. Le regate con partenza in linea e sulle distanze di 200 (o 250), 500, 1000 e/o 2000 metri devono essere svolte su un percorso rettilineo. Per le distanze maggiori è possibile utilizzare un percorso ad anello, con virate delimitate da boe e con asse maggiore di lunghezza comunque non inferiore a 500 metri. Nelle regate con partenza in linea il campo è suddiviso in almeno due corsie con larghezza non inferiore ai 9 metri. Nelle regate che assegnano il Titolo di Campione d'Italia il campo deve presentare almeno 4 corsie. Il numero massimo di corsie ammesse è 9.
- 2.1.13. **DEL CAMPO DI GARA:** le linee di partenza e di arrivo sono poste perpendicolarmente alla direzione di gara e devono avere una lunghezza di almeno 50 metri. Le linee di partenza e di arrivo devono essere segnalate sull'acqua da bandiere rosse o boe nei punti di intersezione con le linee longitudinali più esterne del campo di gara. Ogni corsia deve essere interamente contrassegnata con boe poste ad intervalli circa cinquanta metri e deve essere numerata sia alla partenza che all'arrivo. Boe di segnalazione devono essere presenti, all'esterno del campo e lungo tutto il percorso, ad una distanza di 250 metri. La lunghezza del campo di gara e le distanze intermedie devono essere misurate con precisione esattamente ed una pianta del campo deve essere messa a disposizione dal Comitato Organizzatore. Barchini di partenza o funi di ancoraggio possono essere utilizzati per favorire le operazioni di allineamento. Al momento del via tutti i dragoni devono presentarsi con l'estremità della testa del drago posta sulla linea di partenza. Sono ammessi anche i blocchi di partenza fissi, posti all'estremità del campo di gara. Nelle gare con giro di boa le virate devono avere un raggio di almeno 50 metri disegnato da almeno tre boe con bandiere poste all'interno della virata. Le imbarcazioni partono e gareggiano fuori da corsie delimitate. La profondità minima dell'acqua deve essere di almeno 3 metri nel caso il campo di gara non abbia profondità uniforme. Tale valore si riduce a 2 metri se la profondità è uniforme per tutto il campo di gara. Nel caso di regate sui fiumi la profondità può anche essere inferiore, ma comunque mai inferiore al metro ed eventuali secche (possibili passaggi con profondità inferiore) dovranno essere chiaramente segnalate;
- 2.1.14. **BANDI DI GARA:** i bandi di gara devono contenere le seguenti informazioni:
- a) data e luogo della competizione;
 - b) situazione e pianta del campo di gara;
 - c) distanze di regata e classi di competizione;
 - d) condizioni dell'acqua (mare, canale, fiume, etc.);
 - e) condizioni, tasse di iscrizione ed eventuali penali per i ritardi;
 - f) indirizzo a cui inviare le iscrizioni;
 - g) data di chiusura delle iscrizioni;
 - h) orario e luogo di svolgimento della riunione dei rappresentanti di società o dei capitani.

E' buona norma allegare la pianta del campo di gara e le indicazioni logistiche per l'accoglienza delle squadre.

- 2.1.15. **TITOLO DI CAMPIONE D'ITALIA E PREMI:** il titolo di *Campione d'Italia* è attribuito all'equipaggio vincente di ogni classe nella regata valida come Campionato d'Italia. I C.O. deve premiare i primi tre equipaggi classificati di ogni classe con medaglie di merito. Il C.O. potrà mettere in palio altri premi (trofei, diplomi, riconoscimenti in denaro, ecc.) che dovranno essere specificatamente indicati nel bando di gara.
- 2.1.16. **ISCRIZIONI:** l'armatore deve inviare le iscrizioni al C.O nei modi e nei tempi indicati dal bando di gara. In occasione della riunione dei rappresentanti gli armatori devono consegnare al C.O. la lista dell'equipaggio completa delle eventuali riserve. Qualora alcuni componenti siano tesserati presso altri affiliati è necessario consegnare unitamente alla lista i nullaosta di questi ultimi. Nella stessa riunione il C.O. provvede a distribuire il programma della regata.
- 2.1.17. **RISULTATI:** i risultati ufficiali devono essere pubblicati sul sito ufficiale di CFSpT o inviati, a cura del C.O., a ciascun armatore. Il Direttore di Gara deve inviare al CFSpT una relazione sullo svolgimento della regata unitamente a copia dei risultati controfirmati dal G.A.P.
- 2.1.18. **DEROGHE:** Deroghe ad uno o più dei seguenti articoli possono essere concesse solo dal Comitato Federale Sport per Tutti qualora queste, su richiesta del Comitato Organizzatore, costituiscano caratteristica peculiare delle regate stessa. Tali deroghe dovranno essere dettagliatamente specificate e chiaramente indicate nel bando di gara. In ogni caso nessuna deroga può essere ammessa per la gare che assegnano titoli nazionali.

2.2. **REGOLE DI GARA**

2.2.1. **ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE**

- a) Per tutte le gare l'organizzazione viene affidata dal CFSpT a un Comitato Organizzatore, composto almeno da:
- Responsabile del Comitato Organizzatore;
 - Responsabile del Comitato Sicurezza.
- b) Il Comitato Organizzatore:
- organizza la competizione, le classi e il programma di gara, secondo le indicazioni del CFSpT;
 - raccoglie i fondi necessari e li amministra;
 - rende disponibile un sito per la regata, con il relativo supporto logistico (spogliatoi, docce e servizi igienici), il campo di gara e l'equipaggiamento tecnico, in conformità al presente Codice delle Regate;
 - redige e distribuisce il programma di gare. Promuove e pubblicizza la competizione. Negozia la copertura dell'evento da parte dei media;
 - esegue le azioni necessarie per il corretto svolgimento delle gare e l'efficiente amministrazione di equipaggi e giudici.
- c) Il **Responsabile del Comitato Organizzatore** è il coordinatore globale dell'evento, inclusa ogni attività ausiliaria alla competizione di DB. E' responsabile della promozione e della pubblicità dell'evento, spedisce i bandi di gara agli equipaggi partecipanti, raccoglie le iscrizioni, pubblica i risultati finali ed assicura il rispetto delle leggi locali e dei regolamenti FICK. E' responsabile per l'erogazione dei servizi necessari alla competizione, per la riscossione delle quote dovute dagli equipaggi e per il pagamento dei conti associati all'evento. E' normalmente il Direttore Generale del Comitato Organizzatore o il Presidente della Società Organizzatrice o un suo delegato.
- d) Il **Responsabile del Comitato Sicurezza** risponde del suo operato al Direttore di Gara. Inoltre risponde della regolarità del campo di gara, predispone i servizi della segreteria gare, predispone la disponibilità di servizi e spogliatoi sul campo di gara, partecipa alle riunioni con i Responsabili degli Equipaggi per comunicare tutte le informazioni necessarie. E' solitamente un membro del Comitato Organizzatore;

2.2.2. **STRUTTURA DELLA COMPETIZIONE**

Se il numero di partecipanti ad ogni classe di competizione è tale da rendere necessarie più batterie o prove eliminatorie, il numero di barche in ciascuna batteria e nei successivi turni di competizione non deve essere superiore a nove.

- a) Le istruzioni sulla gara devono essere fornite ai Rappresentati degli Equipaggi (Dirigente e/o Tecnico e/o Capitano), almeno un ora prima dell'inizio della prima gara nel corso della Riunione dei Rappresentanti di Società/Capitani e devono contenere le seguenti informazioni:
 - dettaglio del campo di gara e della segnaletica;
 - orari di partenza delle gare;
 - dettagli sulle linee di partenza e di arrivo;
 - assegnazione e posizione delle barche;
 - assegnazione delle batterie e delle corsie. L'estrazione delle prove eliminatorie e delle corsie può essere predisposta in precedenza dal Comitato Organizzatore sotto il controllo di un Rappresentante CFSpT.
- b) Gli equipaggi devono imbarcarsi e gareggiare nella corsia loro assegnata. Il numero della barca e quello della corsia devono coincidere.
- c) Il sistema di dividere gli equipaggi che competono nella stessa classe in prove eliminatorie, può variare in base al numero di iscritti nella stessa classe e le distanze da percorrere. Generalmente il sorteggio degli equipaggi in gruppi avviene senza che il relativo standard degli equipaggi sia conosciuto. In alternativa si distribuiscono il più possibile gli equipaggi di pari potenziale in batterie diverse attraverso un sistema di teste di serie stabilite dal CFSpT.
- d) Il programma di qualificazione è stabilito secondo i prospetti internazionali della ICF adattati al numero degli equipaggi, agli orari di gara ed alle corsie del campo di regata. Il Direttore di Gara è tenuto, in relazione al numero degli Equipaggi iscritti, a comunicare nella Riunione dei Rappresentanti degli Equipaggi il piano delle gare che verrà adottato.
- e) Quando si effettua il sorteggio, la differenza tra il numero di equipaggi in ciascuna gara di una particolare classe di competizione non dovrebbe eccedere l'unità. Nel caso che tale numero sia variabile si disputano prima le batterie con più equipaggi e poi le altre. Per gare di oltre 2.000 metri non servono le prove eliminatorie, perché tutti gli equipaggi possono partire insieme o a intervalli regolari.
- f) Quando due o più equipaggi giungono a pari merito qualificandosi entrambi per il successivo turno della competizione, essi sono ammessi entrambi a partecipare al turno successivo, purché ci siano sufficienti barche e corsie, altrimenti si effettua una gara di spareggio diretto fra tutti gli equipaggi coinvolti.
- g) Le gare possono prevedere il sistema dei recuperi, il quale consiste nel dare una seconda possibilità di qualifica agli equipaggi eliminati durante le batterie. Inoltre possono essere aggiunte le finali di consolazione per individuare i piazzamenti di tutti i partecipanti (Tail Races o Plate Races).

2.2.3 CONTROLLO DELLA COMPETIZIONE

- a) Le competizioni nazionali devono essere controllate dai seguenti ufficiali tecnici di gara:
 - Giudice Arbitro Principale (GAP) (Chief Official);
 - Capo Giudice di percorso (CGP) (Chief Umpire);
 - Capo Giudice di Arrivo (Chief Judge);
 - Capo Giudice di Imbarco (Chief Boat Marshall);
 - Giudice di Percorso (Course Umpires);
 - Giudice di Partenza (Starter);
 - Direttore di gara (Race Director);
 - Cronometrista (Time Keeper);
 - Giudici (Judges);
 - Responsabile Segreteria Gare (Race Secretary).
- b) Per tutte le gare, se le circostanze lo richiedono e lo permettono, un arbitro può ricoprire due o più incarichi.
- c) I seguenti arbitri sono demandati come arbitri di supporto e non viene richiesta una particolare licenza:
 - Responsabile della sicurezza (Safety Officer);
 - Addetti all'imbarco (Boat Marshalls);
 - Allineatore (Aligner);
 - Addetti Segreteria di Gara (Results Runners);

- Assistente alla Sicurezza (Safety Assistants);
 - Corpo Medico (Medical Staff).
- d) In una competizione ufficiale CFSpT la direzione generale sarà tenuta dal Direttore di Gara, cioè da una persona di provata esperienza, nominata dal CFSpT.
- e) In particolare le attribuzioni del Direttore di Gara sono:
- controllare che la manifestazione si svolga secondo quanto indicato dal Regolamento Federale e dal Bando di Gara;
 - spostare, in caso di giustificati motivi, gli orari di partenza, modificare il percorso di gara o, in caso di prolungata persistenza dell'impedimento, sopprimere la gara. In questo caso la gara viene spostata o annullata;
 - nominare sul campo, su proposta del Giudice Arbitro Principale e per giustificate ragioni, Ufficiali di Gara;
 - comminare multe, estromettere dalle gare o adottare altri provvedimenti disciplinari nei confronti di Affiliati o di atleti che, durante lo svolgimento di una gara o durante lo svolgimento dell'intera competizione, abbiano violato le norme di correttezza sportiva. Di tali provvedimenti informerà il Giudice Arbitro Principale;
 - segnalare agli Organi di Giustizia Federale i casi nei quali sia raffigurata l'ipotesi di illecito sportivo e/o disciplinare;
 - decidere in merito ad ogni altra questione insorta durante lo svolgimento della gara e non normata dal Regolamento Federale;
 - compilare l'apposita cartellina.
- f) Le decisioni del Direttore di Gara hanno esecutività immediata.
- d) La giuria è composta dal Giudice Arbitro Principale (G.A.P.) e dagli altri Ufficiali di Gara (U.G.). La presenza del GAP alle gare è requisito necessario per la validità delle gare. Le Giurie sono designate dalla Direzione Arbitrale Canoa (D.A.C.) e convocate dal CFSpT.
- e) Il GAP presiede la Giuria ed esercita la direzione tecnica delle gare, avvalendosi della collaborazione degli altri Ufficiali di Gara.
- f) In particolare le attribuzioni del Giudice Arbitro Principale sono:
- attribuire gli incarichi arbitrali a ciascun Ufficiale di Gara;
 - riunire gli Ufficiali di Gara almeno una volta prima dell'inizio della gara e poi ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità;
 - ispezionare il campo di gara per verificarne la conformità con le norme indicate dal presente codice;
 - disporre controlli a campione sugli atleti per verificare il tesseramento federale e la loro identità, che deve essere comprovata da un documento di riconoscimento valido;
 - far rispettare le disposizioni tecniche contemplate nel presente codice;
 - notificare ai rappresentanti di Società o agli Armatori o ai Capitani le squalifiche comminate dagli Ufficiali di Gara agli equipaggi che hanno commesso infrazione;
 - esaminare e pronunciarsi in merito ai reclami relativi allo svolgimento delle gare o alle decisioni arbitrali presentati dai Rappresentati di Società o dagli Armatori o dai Capitani.
- l) La Segreteria Gare è responsabile della produzione di informazioni tecniche circa lo svolgimento della competizione, ad esempio, l'ordine di partenza, i risultati di gara e la definizione delle batterie. La primaria funzione del Segreteria di Gara è quella di effettuare la registrazione e la distribuzione delle informazioni agli arbitri, agli equipaggi che le richiedono e a tutti i soggetti interessati (come i mezzi di comunicazione).
- m) In particolare i compiti della segreteria sono:
- gestire le iscrizioni pervenute, secondo le disposizioni fissate dal Bando di Gara;
 - riscuotere le tasse di iscrizione, le eventuali sanzioni pecuniarie ed emettere le relative ricevute;
 - compilare gli ordini di partenza di tutte le gare in programma e consegnarne copia a ciascun Rappresentante di Società o Armatore o Capitano, al Direttore di Gara, a ciascun Ufficiale di Gara ed ai Cronometristi (almeno 2 copie);
 - nel più breve tempo possibile compilare ed affiggere all'albo delle Comunicazioni Ufficiali gli ordini di partenza completati dai risultati acquisiti nel corso della gara,

distribuirne una copia al Direttore di Gara, a ciascun Ufficiale di Gara ed ai Cronometristi (almeno 2 copie);

- compilare le classifiche parziali e finali in base ai risultati ufficiali presentati dal Giudice Arbitro Principale ed affiggerli tempestivamente all'Albo delle Comunicazioni Ufficiali;
- raccogliere le tasse di reclamo trattenendo quelle relative ai reclami non accolti per poi versarle al Comitato Organizzatore;
- trasmettere la cartellina Documentazione Gara in ogni sua parte ed unitamente agli allegati richiesti:
 - bando gara;
 - ordine di partenza;
 - elenco società/armatori partecipanti;
 - ordine di arrivo;
 - altra documentazione richiesta dal CFSpT e/o ritenuta di rilevante importanza.

2.2.4 COMPITI DEGLI UFFICIALI DI GARA

- a) Il **Giudice Arbitro Principale** (Chief Official) ha il compito di dirigere la Giuria affinché la gara siano arbitrate secondo le regole indicate dal presente Regolamento e, ove vi fosse vacanza normativa, per analogia con i Regolamenti che disciplinano le manifestazioni di Canoa Acqua Piatta. Egli è assistito dagli Ufficiali di Gara Ausiliari:
- b) il **Capo dei Giudici di Arrivo** (Chief Judge) è responsabile dell'organizzazione della linea di arrivo e dei Giudici, e registrerà l'ordine di arrivo delle imbarcazioni indipendentemente dall'ordine di arrivo redatto dai Giudici di Arrivo. Inoltre dovrà:
 - nel caso di discordanze tra i giudici per i piazzamenti degli equipaggi, giudicare con voto decisivo;
 - quando è presente il fotofinish, agirà secondo quanto suggerito dall'operatore del fotofinish;
 - nominare eventuali Giudici di Arrivo.
 Il Capo Giudici d'Arrivo può essere anche il Capo Cronometrista;
- c) il **Giudice di Arrivo** indica l'ordine in cui le imbarcazioni hanno passato la linea di arrivo. Quando possibile ci sarà un giudice per ciascuna corsia di gara. I giudici saranno posizionati nella postazione di arrivo. I Giudici di Arrivo possono essere anche dei cronometristi;
- d) il **Capo Cronometrista** (Chief Time Keeper) prima di ogni gara, si assicura che tutti i cronometri siano funzionanti o che il sistema elettronico di misurazione dei tempi configurato. Il cronometraggio può essere rilevato dai Giudici d'Arrivo oppure, quando possibile, da cronometristi incaricati dalla Federazione Italiana Cronometristi. I tempi sono registrati attraverso lo stop visivo o con l'ausilio di strumenti elettronici di misurazione. Il tempo partirà al via dello Starter. Nel caso in cui il tempo non venga registrato, nell'ordine di arrivo verrà riportata l'indicazione *No Time (NT)*. Il riscontro cronometrico è una informazione secondaria rispetto all'ordine di arrivo effettivo della gara;
- e) i **Cronometristi** (Time Keepers), quando nominati, registrano i tempi staccati dalle imbarcazioni al momento dell'attraversamento della linea di arrivo. Se possibile è utile avere un Cronometrista per ciascuna imbarcazione in gara;
- f) lo **Starter** affronterà tutti gli aspetti concernenti la partenza delle gare. Se lo Starter è posizionato dietro gli equipaggi, è necessaria la presenza di un Allineatore, il quale sarà responsabile delle false partenze. Se lo Starter è posizionato sulla linea di partenza, può agire anche da allineatore, con la responsabilità di segnalare le false partenze. Lo Starter deve:
 - prima della partenza di una gara comunicare con il GAP per ricevere la conferma che all'arrivo è tutto pronto. Solo ricevuta la conferma lo Starter può chiamare gli equipaggi per la procedura di partenza;
 - controllare che gli strumenti da usare per la partenza (pistola, megafono, radio etc.) siano funzionanti ed in ordine secondo quanto stabilito nel regolamento di gara;
- g) l'**Allineatore**, quando le imbarcazioni si trovano nell'area di partenza, è responsabile:
 - dell'abbigliamento di ciascun equipaggio;

- del numero di concorrenti presenti su ogni imbarcazione ed il numero della barca riportato in testa al DB. L'allineatore garantirà che la composizione degli equipaggi sia corretta. Ad esempio, controllerà il numero di donne di un equipaggio misto.

Inoltre l'allineatore deve:

- condurre le imbarcazioni, chiamate dallo Starter, alla linea di partenza ed allinearle per la fase di Start. Quando tutte le imbarcazioni sono allineate, l'Allineatore comunica allo Starter la possibilità di dare il via alla gara alzando una bandiera bianca;
- mantenere alzata una bandiera rossa finché tutti gli equipaggi non sono allineati e pronti alla partenza, per poi alzare la bandiera bianca. Segnala l'eventuale falsa partenza alzando la bandiera rossa;

- h) il **Giudice di Percorso** (Course Umpire) deve, quando possibile, seguire ogni gara su di un battello motorizzato. Durante la gara deve verificare che vengano rispettate le regole e deve alzare:

- la bandiera bianca alla fine della gara se non ci sono state infrazioni;
- la bandiera rossa se c'è stata una infrazione, nonché comunicare l'accaduto al GAP;
- la bandiera nera (o blu scuro) se ha riscontrato una violazione del Codice Disciplinare, prima o durante la gara, nonché comunicare l'accaduto al GAP;

Se il Giudice di Percorso non può utilizzare un'imbarcazione a motore, uno o più Giudici di Percorso verranno dislocati lungo tutto il percorso di gara in modo da assicurare il corretto svolgimento della gara;

Quando sono previste virate, almeno un Giudice di Percorso deve essere presente ad ogni virata. Infrazioni alle regole in fase di virata devono essere segnalate al GAP.

- i) il **Capo Giudici di Imbarco** (Chief Boat Marshall) è responsabile dell'area di imbarco degli equipaggi e dirigerà il lavoro degli ufficiali di gara che sono presenti in questa area. Deve:

- confermare che gli equipaggi siano stati correttamente chiamati verso l'area di imbarco ed eseguire ogni controllo;
- chiamare gli equipaggi verso l'area di imbarco con sufficiente anticipo per consentire loro di raggiungere l'area di partenza in tempo utile per l'inizio della gara;
- assicurare che tutte le pagaie siano regolamentari;
- controllare che gli equipaggi siano nelle opportune condizioni psicofisiche e, in caso contrario, avvisare il GAP;

- f) gli **Addetti all'Imbarco** (Boat Marshalls) sovrintendono gli equipaggi nell'area di imbarco e si assicurano che imbarcazioni e attrezzature siano conformi ai regolamenti. Devono:

- controllare il buono stato delle imbarcazioni ed delle attrezzature prima e dopo la gara, che ogni imbarcazione abbia a bordo due pagaie di riserva e, quando pagaie sono messe a disposizione dal Comitato Organizzatore, verificare che il set di pagaie resti sull'imbarcazione al termine di ogni gara;
- assegnare le imbarcazioni agli equipaggi secondo quanto indicato nel programma di gara ed assicurare che ogni equipaggio si imbarchi sulla rispettiva imbarcazione. Controllare che gli equipaggi abbiano le corrette divise di gara e che gli atleti non siano legati o vincolati all'imbarcazione, salvo precedente autorizzazione del GAP.

2.2.5 CONDOTTA DEGLI EQUIPAGGI

- a) Per tutta la competizione gli equipaggi devono seguire le direttive degli Ufficiali di Gara. Chi non rispetta reiteratamente tali direttive è punito con la squalifica.
- b) Ogni equipaggio o atleta che tenta di vincere una competizione con metodi scorretti, che deliberatamente non rispetta le regole di gara o ne disprezza la natura è punito con la squalifica.
- c) Durante la gara, pena la squalifica, un equipaggio non può ricevere aiuto dall'esterno, dall'allenatore o da altri equipaggi presenti lungo il percorso, anche se fuori dalla linea di gara.
- d) Una volta che il dragone ha lasciato l'area di partenza (i.e. 50 metri dopo la linea di partenza), il Tamburino, seduto sull'apposito sedile, deve battere sul tamburo per tutta la durata della gara.

2.2.6 PREPARAZIONE ED IMBARCO DEGLI EQUIPAGGI

- a) E' responsabilità dell'equipaggio garantire che l'imbarcazione e l'attrezzatura annessa siano completamente funzionanti e resistenti all'acqua. L'imbarcazione e l'attrezzatura devono essere controllate minuziosamente prima dell'imbarco. L'organizzatore della gara non può essere ritenuto responsabile della rottura dell'imbarcazione o dell'attrezzatura quando un equipaggio è ormai imbarcato ed ha lasciato l'area di imbarco. In ogni caso egli non è responsabile per la rottura di pagaie.
- b) Due pagaie di scorta devono essere a bordo di ciascuna imbarcazione. Queste saranno usate solamente in caso di rottura di pagaie durante la gara. Se altre attrezzature si danneggiano o si rompono entro 50 metri dalla partenza, la gara verrà interrotta e ripetuta.
- c) Gli equipaggi devono essere pronti all'imbarco secondo l'orario previsto dal programma di gara. Normalmente ciò avviene 15-20 minuti prima della gara. L'ufficiale di Gara può controllare l'identità degli atleti in questa fase chiedendo loro un documento per il riconoscimento individuale. Se l'atleta non è in possesso di un documento di identità o se non fa parte della lista degli atleti previsti in gara, questi non potrà partecipare alla gara.
- d) Agli equipaggi non è permesso scegliere o riservare una imbarcazione. Qualora sia permesso utilizzare imbarcazioni personali, queste devono rispettare le specifiche tecniche indicate nei regolamenti ICF. Ogni imbarcazione è omologata dal Comitato di Gara e, previo consenso dei proprietari, può essere messa a disposizione di altri equipaggi.
- e) Gli equipaggi chiamati nell'area di imbarco devono procedere secondo le operazioni di imbarco indicate e secondo le istruzioni del Boat Marshall che indica l'imbarcazione da utilizzare e la corsia. Gli equipaggi che utilizzano l'imbarcazione personale devono provvedere ad installare sull'imbarcazione il numero che deve corrispondere con il numero della corsia a loro assegnata.
- f) L'equipaggio, dopo l'imbarco, deve portarsi immediatamente verso l'area di partenza senza interferire con eventuali gare in corso.

2.2.7 PROCEDURE DI PARTENZA

- a) E' responsabilità del capitano dell'equipaggio informare tutti gli atleti sulle procedure di partenza. Tutti gli equipaggi devono radunarsi dietro alla linea di partenza oppure in un'area designata almeno **tre minuti** prima della partenza. **Due minuti** prima della partenza gli equipaggi sono chiamati sulla linea di partenza dallo Starter o dall'Allineatore.
- b) Agli equipaggi giunti in ritardo nell'area di partenza lo Starter o l'Allineatore cominano una Ammonizione (**Warning**) che ha tutti gli effetti ha lo stesso valore di una falsa partenza.
- c) Lo Starter può far partire una gara anche in assenza di uno o più equipaggi.
- d) Un equipaggio deve gareggiare nella corsia assegnata alla sua imbarcazione. Nel caso sia presente solo una imbarcazione alla partenza, questa dovrà gareggiare comunque per determinare il tempo di qualifica della batteria necessario per partecipare ai successivi turni di gara.
- e) I Dragon Boat devono esser allineati sulla linea di partenza in modo che la parte più sporgente dell'imbarcazione (solitamente la testa del drago) sia essere corrispondenti alla linea stessa. Se la gara parte da una chiatta o banchina, gli assistenti dell'allineatore devono tenere le imbarcazioni ferme prendendole per la dala poppa, oppure ogni timoniere dovrà tenere una corda legata con l'altro capo alla chiatta.
- f) L'assistente dell'allineatore modifica la posizione dei Dragon Boat in accordo con le indicazioni dello Starter e dell'Allineatore, muovendo fisicamente le imbarcazioni o aggiustando la lunghezza della corda tenuta dal timoniere.
- g) Quando l'allineatore ritiene che tutte le imbarcazioni siano correttamente allineate, lo Starter avvisa gli equipaggi dicendo "**SIETE PRONTI?**". Se un equipaggio non è pronto il Tamburino dovrà immediatamente segnalarlo alzando la mano sopra la testa. (Al Tamburino è vietato compiere tale azione prima del comando "siete pronti?", specialmente durante la fase di allineamento).

- h) Quando lo Starter ritiene che tutti gli equipaggi siano pronti, dà la partenza con la formula "**ATTENZIONE**" seguito da "**VIA**". Al "**VIA**" gli assistenti dell'allineatore lasciano la poppa dell'imbarcazione o il timoniere lascia la corda del pontile.
- i) La parola "**VIA**" può essere sostituita da una pistola, da un segnale sonoro decisamente distinguibile, come specificato dal programma di gara. L'intervallo tra la parola "**ATTENZIONE**" e "**VIA**" (o un segnale sonoro) non deve essere superiore ai cinque secondi.
- j) Un equipaggio che parte prima del "**VIA**" compie una falsa partenza. L'Allineatore per indicare la falsa partenza deve alzare la bandiera rossa. Allora lo starter richiama immediatamente gli equipaggi gridando **tre volte "STOP"**, o con un secondo colpo di pistola, o ripetendo il segnale sonoro di partenza.
- k) Se il giudice di percorso è su una imbarcazione, egli si posiziona 50 metri dopo la linea di partenza. Vedendo la bandiera rossa o sentendo i segnali ripetuti indicanti la falsa partenza, il giudice ordina che l'imbarcazione attraversa il campo di gara passando davanti agli equipaggi sino a che tutte i dragon non si siano fermati.
- l) Il Tamburino deve mantenere l'attenzione sull'allineatore e sul giudice di percorso ed è sua responsabilità fermare il proprio equipaggio in caso di falsa partenza.
- m) Quando tutti gli equipaggi sono ritornati in partenza, lo Starter identifica l'equipaggio responsabile della falsa partenza e lo avverte dell'infrazione commessa. Un equipaggio che commette due false partenze è escluso dalla gara. Dopo una falsa partenza gli equipaggi che non ritornano immediatamente nella zona di partenza sono penalizzati di cinque secondi e se più volte richiamati dai giudici continuano a non portarsi nella zona di partenza sono esclusi dalla gara.
- n) Quando un equipaggio anticipa intenzionalmente la partenza riceve una penalità da due a cinque secondi sul tempo ottenuto in gara.
- o) Se un equipaggio nell'area di partenza segnala un danno alla propria imbarcazione o attrezzatura, lo Starter può ritardare la gara sino a un massimo di cinque minuti per permettere all'equipaggio di effettuare le necessarie riparazioni.
- p) Nel caso un equipaggio subisca un danno alla propria attrezzatura dopo il Via e nei primi 50 metri dalla linea della partenza, gli atleti dovranno fermarsi immediatamente e segnalare l'inconveniente ai giudici che, presone atto, faranno ripetere la gara. In questo caso lo Starter ripeterà la stessa procedura utilizzata per una falsa partenza e il giudice di percorso dovrà raggiungere gli altri equipaggi e fermarli.
- q) Il Giudice Arbitro Principale o il Giudice di Percorso possono interrompere una partenza regolare per un qualsiasi imprevisto o situazione di effettivo pericolo (p. es.: avverse condizioni in una o più corsie di gara, imbarcazioni che stanno affondando, collisioni tra imbarcazioni, rottura di timone, ecc.). In questo caso Verranno ripetute le stesse operazioni per una falsa partenza (anche se gli equipaggi si trovano oltre i 50 metri dalla linea di partenza).

2.2.8 CONDOTTA DI GARA

- a) Il percorso di gara che ogni imbarcazione deve compiere è dalla linea di partenza alla linea di arrivo in linea retta, possibilmente al centro della corsia prestabilita. Gli equipaggi sono responsabili della direzione della barca. Durante la gara ogni equipaggio, pur mantenendo la giusta direzione all'interno della propria corsia, deve restare ad una distanza di almeno due metri dalle imbarcazioni adiacenti, affinché vi sia uno spazio sufficiente ad non intralciarsi con l'azione delle pagaie. Gli equipaggi devono comunque seguire le segnalazioni del Giudice di Percorso.
- b) Da 2 a 5 secondi di penalità (oltre a quanto previsto dalle norme disciplinari) sono assegnati dal Giudice di Percorso ad un equipaggio che lasci la corsia o crei impedimento ad altri equipaggi. (Un equipaggio che va fuori corsia per una involontaria o erronea manovra del timoniere non subirà questa penalità se non ha danneggiato la prova di un altro equipaggio). Qualora le corsie siano delimitate da linee di boe, l'equipaggio che esce di corsia è automaticamente squalificato ed è tenuto a fermarsi immediatamente a meno che non intralci la gara di altri equipaggi.
- c) Il Giudice di Percorso segue ogni gara sul battello motorizzato ed osserva la corsa di ciascun equipaggio. Ogni imbarcazione che non rispetta la propria direzione riceve una

ammonizione. Un equipaggio che ignora tale ammonizione è sanzionato con la squalifica o una penalità di cinque secondi sul proprio tempo di gara.

- d) Gli arbitri possono stazionare alla fine o al lato (o in entrambi i posti) del percorso di gara in modo di avere una chiara visione dello svolgimento della competizione.
- e) Nelle gare su distanze inferiori ai 1.000 metri un equipaggio non può navigare nella scia dell'equipaggio che lo precede. Tale infrazione è rilevata, ad insindacabile giudizio, dal Giudice di Percorso che informa il GAP, il quale assegnerà una penalità in tempo (da 2 a 5 secondi) o, in caso di grave e ripetuta violazione, squalificherà l'equipaggio.
- f) Quando un equipaggio sta sorpassando un altro equipaggio, è dovere dell'imbarcazione superata concedere il giusto spazio all'equipaggio in sorpasso. D'altro canto l'imbarcazione in sorpasso non deve danneggiare le altre imbarcazioni nel compiere la manovra.
- g) Nel caso di collisione tra due o più imbarcazioni l'Arbitro riferisce l'accaduto al GAP, il quale squalifica gli equipaggi colpevoli se il risultato della gara è stato materialmente alterato, oppure ordina la ripetizione immediata della gara. Quando il GAP rileva che uno o più equipaggi non avrebbero tentato di evitare la collisione compiendo tutte le manovre possibili, l'equipaggio/i coinvolto/i è/sono squalificati dalla prova e, se colpevoli in modo grave, anche dall'intera manifestazione.
- h) Se, a parere del GAP, una imbarcazione è stata affondata o capovolta intenzionalmente dal proprio equipaggio, anche dopo il traguardo, l'equipaggio viene squalificato e, in alternativa o in aggiunta, multato.
- i) Chiunque danneggi intenzionalmente la propria o l'altrui imbarcazione verrà squalificato. Inoltre potrà essergli comminata dalla giuria una multa. Il CFSpT può chiedere, tramite il C.O. della regata, al singolo o all'intero equipaggio il pagamento dei costi per il ripristino di quanto danneggiato.

I giri di boa sono da percorrere in senso antiorario con le boe di segnalazione della virata sulla sinistra. Durante le virate sono permessi i sorpassi. Quando due o più equipaggi stanno effettuando il giro di boa nello stesso punto, l'equipaggio più esterno deve lasciare spazio all'equipaggio sulla linea d'acqua interna.

- j) La virata deve essere eseguita il più possibile vicino alle boe che delimitano il punto di virata. Un equipaggio non viene squalificato se tocca una boa durante la virata o se si è portato ad una distanza inferiore ai due metri da un altro equipaggio, a meno che, secondo il parere dell'arbitro, con tale manovra non abbia tratto un consistente vantaggio.

2.2.9 ARRIVO

- a) Un'imbarcazione termina la gara quando con la parte più sporgente attraversato la linea di arrivo. Inoltre deve avere a bordo lo stesso numero di atleti rilevato alla partenza.
- b) Se due o più imbarcazioni attraversano la linea di arrivo nello stesso tempo, queste sono classificate con lo stesso piazzamento. Nel caso di ex aequo per un piazzamento che determini l'avanzamento a un turno successivo, gli equipaggi coinvolti devono disputare la gara di spareggio sono nel caso che non vi sia un numero sufficiente di corsie o di imbarcazioni per ammettere tutti gli equipaggi al turno successivo.
- c) L'equipaggio che ha terminato la gara deve ritornare immediatamente all'area di sbarco e seguire tutte le indicazioni degli addetti.

2.2.10 RECLAMI, SQUALIFICHE E APPELLI

- a) Eventuali reclami devono essere presentati dal Rappresentante di Società, o dall'Armatore, o dal Capitano al GAP entro 15 minuti dalla fine della gara. Una protesta contro il risultato di una gara deve essere consegnata non oltre 15 minuti dopo la pubblicazione dei risultati ufficiali.
- b) Tutte le proteste devono essere presentate per iscritto e accompagnate da una tassa reclamo di Euro 25,00. La tassa verrà restituita se la protesta sarà accolta.
- c) A seguito di una protesta, il GAP deve immediatamente convocare le parti coinvolte per raccogliergli le dichiarazioni, presente il Direttore di Gara. Salvo casi eccezionali, il reclamo verrà accolto o rigettato 30 minuti dalla presentazione.
- d) Il GAP comunica la decisione a tutte le parti coinvolte con una comunicazione scritta che illustri le motivazioni del provvedimento. Il Rappresentante di Società o Armatore o Capitano che riceve la comunicazione certifica l'averne consegnata per mezzo di una

ricevuta firmata con la registrazione dell'ora, che fa fede nel caso di un ulteriore appello alla Giuria.

- e) Nel caso che un equipaggio sia stato squalificato dalla gara o dalla competizione, il GAP deve registrare la decisione e le motivazioni riportandole per iscritto sulla notifica. Il GAP deve comunicare il provvedimento al Rappresentante di Società o Armatore o Capitano dell'equipaggio coinvolto che deve attestare il ricevimento del provvedimento per mezzo di una ricevuta firmata con la registrazione dell'ora, che fa fede nell'eventualità di un ulteriore appello alla Giuria.
- f) Il Rappresentante di Società o Armatore o Capitano che ha ricevuto il provvedimento può appellarsi alla Giuria entro 20 minuti dall'ora indicata sulla ricevuta.
- g) Tutti gli appelli devono essere accompagnati da una tassa di Euro 25,00. La tassa sarà restituita se l'appello verrà accolto.
- h) Il GAP può ritardare concedere altri venti minuti per ulteriori indagini, prima di convocare la riunione della Giuria che discute l'appello. Salvo eccezionali circostanze, entro quaranta minuti dalla convocazione della riunione, il GAP informa, per iscritto, il Direttore di Gara ed il Rappresentante di Società o Armatore o Capitano dell'equipaggio coinvolto di quanto deciso dalla Giuria.

i) La decisione della Giuria è quella definitiva.

2.2.11 REGOLE PER LE GARE DI FONDO (sui 2.000 metri o distanze superiori)

- a) Le gare su 2.000 metri o distanze superiori normalmente si svolgono utilizzando i giri di boa. Le seguenti regole vanno applicate alle gare di dragon boat che si svolgono su un regolare campo di gara. Particolare attenzione va posta all'uso dei giubbetti salvagente e alla disponibilità di un sufficiente numero di imbarcazioni di salvataggio.
- b) Il campo di gara deve essere un circuito chiuso (anello) composto di due lati dritti e di due curve. I lati dritti devono avere una lunghezza minima di 500 metri. Ciascuna curva deve essere contrassegnata da almeno tre boe obbligatorie poste alla fine di ciascun lato dritto e sull'apice della curva, più due facoltative per segnalare la linea d'inizio e di fine della curva. Il campo di gara viene percorso in senso antiorario. Ogni lato rettilineo deve essere contrassegnato da boe.
- c) La corsia per ciascun senso di marcia deve essere larga almeno 9 metri e la profondità deve essere almeno 2 metri per almeno due terzi della sua larghezza. La corsia di 9 metri è virtualmente composta da tre corsie ciascuna larga 3 metri. La prima corsia è quella a ridosso della linea longitudinale di mezz'ora del campo di gara. La seconda corsia comincia all'estremità destra della prima e così via per la terza. Con l'eccezione dei primi 400 metri gli equipaggi devono mantenere una direzione rettilinea quando seguono una linea di gara all'interno della corsia.
- d) L'equipaggio che gareggia in acqua 1 deve mantenersi il più possibile vicino alle boe che delimitano la corsia sulla sinistra, dando modo così all'equipaggio che proceda al sorpasso di avere quanta più acqua libera. Gli equipaggi che procedono su linee diverse debbono rispettare la "distanza minima di 2 metri" tra le rispettive imbarcazioni.
- e) Se un equipaggio non mantiene la sua linea d'acqua e costringe altri equipaggi ad eseguire delle ampie manovre correttive per mantenere la propria linea d'acqua (libera n.d.r.), il GAP, su proposta del Giudice di Percorso, assegna una penalità sul tempo (TP = time penalty) compresa tra cinque e dieci (5-10) secondi. Se tale manovra viene effettuata da un equipaggio che sta subendo il sorpasso, il GAP assegna lo stesso grado di penalità.
- f) Con l'eccezione dei primi 400 metri di gara, il sorpasso va sempre effettuato all'esterno, cioè lasciando la barca che si sta sorpassando alla propria sinistra. Il mancato rispetto di questa regola comporta un TP di venti (20) secondi. Se il GAP ritiene che il sorpasso abbia compromesso la sicurezza degli altri equipaggi o materialmente condizionato il risultato di un altro equipaggio, allora l'equipaggio che ha infranto la regola viene squalificato. La barca che sta subendo il sorpasso non può più modificare la propria linea d'acqua dal momento che la testa del dragone della barca in sorpasso è oltre al timoniere. Durante il sorpasso vale la regola dei due metri.
- g) Il giro di boa si svolge normalmente lungo la propria linea d'acqua. Le imbarcazioni devono procedere mantenendo tutte le boe che segnano la curva alla propria sinistra.

- h) Se durante una gara una barca ne tampona un'altra oppure semplicemente ne ostacola l'avanzamento obbligandola ad esempio a smettere di pagaiare per evitare la collisione, il GAP assegna un TP di 30 secondi. In caso di collisione la barca che ha tamponato viene squalificata e la gara non viene ripetuta.
- i) Sono un supporto fondamentale per il GAP, gli ufficiali di gara dislocati su imbarcazioni e a terra intorno al percorso per supervisionare la condotta degli equipaggi in gara.
- j) In caso di partenze intervallate le barche vengono fatte partire con un intervallo compreso tra 10 e 30 secondi a seconda dello standard degli equipaggi, delle condizioni dell'acqua e del tempo. Il tempo di partenza va annotato (dallo starter o dal suo assistente) e comunicato alla Segreteria Gare.
- Ciascuna barca viene fatta partire con il consueto comando "SIETE PRONTI?..." "ATTENZIONE"..."VIA"
 - Le barche vanno preparate sul campo di gara in uno dei seguenti modi:
 - affiancate, cioè gli equipaggi vengono preliminarmente selezionati in base al grado di abilità: l'equipaggio più lento parte per primo, mentre quello più veloce per ultimo. Gli equipaggi vengono ordinati ciascuno di fianco all'altro in corrispondenza o dietro alla "Linea di Arrivo", alla sinistra della linea di demarcazione della corsia di arrivo ma con la prua in direzione opposta a quello di arrivo. Unica eccezione la barca più lenta viene posta sulla normale corsia di gara, sulla linea di partenza o dietro, in acqua 1. Al via la prima barca correrà dritta lungo acqua 1 fino alla prima curva. La barca che parte per seconda e via via tutte le altre possono mantenere la direzione perpendicolare alla linea di partenza, anche se questo significa che stanno gareggiando alla sinistra delle boe che delimitano la corsia principale di gara (acqua 1). Prima però della fine dei primi 400 metri gli equipaggi devono attraversare la corsia principale portandosi alla destra delle boe che la delimitano, cioè nella stessa corsia occupata dalla barca partita per prima. Durante quest'ultima fase il sorpasso è consentito su entrambi i lati, sempre che venga lasciata sufficiente acqua libera alle altre barche;
 - in fila una dietro l'altra, cioè le barche vengono disposte in fila, una dietro l'altra e l'equipaggio più lento è il primo di fronte alla corsia principale. Le barche vengono chiamate sulla linea di partenza una alla volta. Eventuali ritardi di una particolare equipaggio non impediranno di chiamare in partenza la barca successiva. Gli equipaggi devono mantenere una direzione perpendicolare alla partenza lungo una linea di gara alla destra delle boe che delimitano la sinistra la corsia di gara;
 - partenza di gruppo, cioè, quando la sede di gara e il numero degli equipaggi che competono lo consentono, il GAP può decidere per una partenza di gruppo quando ritenga che il livello degli equipaggi sia tale da minimizzare il rischio di congestione sulle curve e che il rischio di collisione, soprattutto nei primi 400 metri sia improbabile. I numeri di partenza vengono assegnati a caso. Il numero più piccolo parte davanti alla corsia principale, mentre il numero più grande all'estrema sinistra della linea di partenza. Le barche sono disposte come nella partenza "Barche Affiancate". La differenza della partenza di gruppo consiste nel fatto che tutte le barche partono insieme allo stesso comando di partenza.
- k) Quando la partenza è intervallata, il tempo registrato in partenza per ciascun equipaggio viene confrontato con il tempo registrato all'arrivo. Il Differenziale di tempo viene usato per calcolare il tempo effettivo di gara di un equipaggio. L'eventuale penalità di tempo (TP) comminata ad un equipaggio viene usata per calcolare il tempo ufficiale (GRT= gross race time). (i.e. $GRT = Tempo di Arrivo equip. - Tempo di Partenza equip. + Penalità in tempo equip.$).
- l) Se si usa la partenza di gruppo il tempo in partenza è uguale per tutti gli equipaggi del gruppo. Il tempo ufficiale determina la posizione di gara finale di un equipaggio. Il vincitore è l'equipaggio con il GRT più piccolo (cioè il più veloce). (i.e. $GRT = Tempo di arrivo equip. - Tempo di Partenza gara + Penalità in tempo equip.$).
- m) Per le gare di fondo è obbligatorio l'uso del giubbotto salvagente, che deve essere portato sul campo di gara dai partecipanti.

2.3 **NORME DISCIPLINARI**

- 2.3.1 Le norme disciplinari si applicano ai campionati ed alle gare internazionali patrocinate dalla FICK e copre le seguenti aree:
- a) mancato rispetto verso le istruzioni impartite dagli arbitri;
 - b) abuso verbale tra competitori e verso gli arbitri;
 - c) condotta tra competitori, dirigenti di squadra e arbitri tale da discreditarlo sport, come il comportamento improprio e la critica ingiuriosa;
 - d) minaccia o violenza fisica tra competitori, dirigenti di squadra e arbitri.
- 2.3.2 Il codice disciplinare si applica per tutta la durata dell'evento sportivo, dal giorno dell'arrivo degli equipaggi al campo di regata al giorno della partenza, all'interno o all'esterno del sito di competizione, prima, durante o dopo le gare.
- 2.3.3 Il GAP commina da 1 a 5 secondi di penalità agli equipaggi che:
- a) non abbandonano l'area di imbarco quando richiesto dal boat Marshall;
 - b) non rispettano le istruzioni del giudice di percorso;
 - c) non rispettano gli ordini dello starter;
 - d) non ritornano all'area di imbarco quando gli viene richiesto.
- 2.3.4 Prima di assegnare una penalità l'equipaggio interessato viene ammonito una prima volta, affinché sia indotto a modificare in positivo la propria condotta. Se, nonostante ciò il comportamento indisciplinato continua, l'arbitro che ha rilevato l'infrazione commina una seconda ammonizione informandone il capitano dell'equipaggio ed il GAP. Quest'ultimo informerà il Rappresentante di Società o l'Armatore o il Capitano e da allora ogni ulteriore infrazione comporterà un'azione disciplinare.
- 2.3.5 Le ammonizioni possono venire assegnate in modo verbale o tramite una bandiera nera o blu scuro.
- a) Prima Ammonizione: viene alzata la bandiera nera e l'ammonizione viene notificata all'equipaggio.
 - b) La bandiera viene quindi abbassata. Se l'equipaggio insiste nel suo comportamento non conforme alle regole, viene punito con la seconda ammonizione.
 - c) Seconda Ammonizione: è nuovamente alzata la bandiera nera che resta alzata finché il capitano dell'equipaggio non risponde all'ammonizione.
 - d) L'arbitro riferisce dell'infrazione al GAP.
- 2.3.6 Nel caso la penalità venga assegnata, la sigla **TP** viene posta vicino alla registrazione del risultato conseguito nella gara dall'equipaggio penalizzato. Non esiste possibilità di appello ad una penalità di tempo (time penalty).
- 2.3.7 Le penalità di tempo assegnate dallo starter e dal giudice di percorso non fanno parte del codice disciplinare e non devono essere utilizzate come alternativa all'applicazione del codice disciplinare. Parimenti l'infrazione delle regole relative alla partenza ed alla condotta gara non provocano la registrazione TP vicino al risultato dell'equipaggio.
- 2.3.8 **Gli insulti verbali tra equipaggi prima della partenza e dopo l'arrivo** sono sanzionati dal Giudice di Percorso in accordo con il punto 2.3.5. Oltre al TP il GAP può assegnare anche dei **Punti di Penalità** nella misura da 1 a 3 punti per infrazione. Se un equipaggio subisce 4 punti durante una competizione, viene escluso dalla competizione su quella distanza di gara dove ha commesso l'infrazione. Se un equipaggio subisce 6 o più punti di penalità verrà escluso da tutta la competizione.
- 2.3.9 **Gli insulti verbali tra equipaggi durante la partenza** sono sanzionati dal Giudice di Partenza che può assegnare un TP senza doversi consultare con il GAP. L'assegnazione di **Punti di Penalità** resta di competenza del GAP.
- 2.3.10 **Gli insulti verbali degli equipaggi diretti agli arbitri** sono sanzionati dal Giudice Arbitro che ha dato la prima ammonizione in conformità ai punti 2.3.4 e 2.3.5. Il GAP, inoltre, in caso di gravi e reiterati insulti può comminare fino a **50.00 Euro di multa**, nonché squalificare l'intero equipaggio dandone informazione al Rappresentante di Società o all'Armatore o al Capitano che può opporre appello.
- 2.3.11 **Una condotta che possa discreditarlo sport del dragon boat è determinata da:**
- a) un comportamento inaccettabile in pubblico;
 - b) un comportamento aggressivo verso componenti del pubblico;

c) un comportamento maleducato.

Informatore il GAP, questi applica il codice di disciplina e fa rapporto alla **Giuria**. La Giuria registra i particolari dell'incidente e può squalificare un atleta o l'equipaggio dal resto della competizione, indipendentemente dalle azioni già precedentemente intraprese verso costoro.

2.3.12 **La decisione della Giuria è comunque definitiva ed inappellabile.**

2.3.13 In caso di **minaccia o violenza fisica tra competitori, dirigenti di squadra e arbitri** il GAP squalifica dal resto della competizione la persona, l'equipaggio oppure tutto il team (quest'ultimo solo in gare internazionali). Inoltre il GAP relazionerà alla Giuria che investigherà sull'accaduto consegnando un rapporto scritto al CFSpT. Quest'ultimo potrà intraprendere ulteriori azioni contro la persona, l'equipaggio o il team responsabili dell'ingiuria.

2.4 **NORME DI SICUREZZA**

Queste norme descrivono le responsabilità condivise tra organizzatori e partecipanti alle gare di dragon boat (atleti, capitani ed arbitri). Tutti devono essere consci del pericolo che si può correre, affinché si possano assicurare delle gare condotte in maniera responsabile.

2.4.1 Il pericolo maggiore è costituito da un possibile capovolgimento dell'imbarcazione. Questo è sicuramente un evento abbastanza raro in un bacino d'acqua piatta, ma può verificarsi molto più facilmente in un lago, naturale o artificiale, di certe dimensioni, specialmente in condizioni di onda formata e/o di vento e magari durante l'esecuzione di una curva. A tutto questo si deve ovviamente aggiungere la possibilità di un errore umano. Persino il capovolgimento deliberato dell'imbarcazione da parte dell'equipaggio in condizioni di tempo splendido può costituire un pericolo. Infatti l'equipaggio dell'imbarcazione rovesciata non sarà facilmente visibile da parte dell'equipaggio di un'altra imbarcazione che sopraggiunge in velocità. L'equipaggio che **rovescia** la barca o che **sperona** un'altra barca verrà **squalificato**.

2.4.2 La sicurezza degli equipaggi in acqua preoccupa in modo particolare il GAP e l'organizzatore, ma deve giustamente preoccupare anche ogni membro dell'equipaggio. Vediamo in dettaglio la responsabilità di ognuno:

- a) gli **equipaggi** sono responsabili per come sono vestiti in relazione alle condizioni meteo (fit to race);
- b) il **timoniere** è responsabile della verifica dell'affidabilità dell'imbarcazione prima della gara e che tutti i membri dell'equipaggio sono stati istruiti circa il governo dell'imbarcazione ed esercitati nell'affrontare un possibile ribaltamento. Deve evitare le collisioni. In caso di capovolgimento deve assicurare che le procedure post ribaltamento vengano eseguite e che tutti i competitori siano contattati in acqua per il salvataggio. Il timoniere dovrebbe in genere essere il capitano della barca;
- c) il **responsabile di società o armatore o capitano** deve assicurare che tutti i membri dell'equipaggio sappiano nuotare o che altrimenti siano provvisti di salvagente, che le liste degli equipaggi compilate una per ciascuna specialità di gara sono state depositate presso la Segreteria Gare, che l'equipaggio è istruito sulle regole di gara e sulla sicurezza sull'acqua, che l'equipaggio è vestito in maniera appropriata e che l'eccessiva socializzazione non comprometta il rendimento dell'equipaggio sull'acqua.

2.4.3 Il **GAP** assicura che durante le gare le barche di salvataggio sono disposte opportunamente ed istruite alla bisogna, che in caso di condizioni meteo avverse venga indossato il salvagente e che vengano eseguite le procedure di sicurezza previste dalle regole di gara in tutte le condizioni. (Il GAP a terra verifica che l'organizzatore abbia predisposto l'ambulanza).

2.4.4 L' **Addetto alla Sicurezza** deve verificare che gli arbitri ed i manager degli equipaggi siano istruiti in fatto di sicurezza sull'acqua il giorno della gara.

2.4.5 Il **Capo dei Giudici di Percorso** giudica se un equipaggio è vestito in maniera idonea, tiene un registro del numero di persone imbarcate su ciascuna barca in ciascuna gara, è responsabile affinché le imbarcazioni e il relativo equipaggiamento siano idonei allo svolgimento delle gare (prima dello svolgimento della prima gara del giorno e che lo restino per tutta la competizione).

2.4.6 Il **Comitato Organizzatore** è responsabile affinché le barche, il personale di soccorso e i salvagente siano disponibili per l'evento, che un primo pronto intervento (ambulanza + medico il cui nome va registrato in segreteria gare) sia disponibile a terra, che spogliatoi, bagni e

- docce siano disponibili e installati in maniera sicura e informa i Responsabili di società o Armatori o Capitani su tutti gli argomenti riguardanti la sicurezza con un certo anticipo rispetto alla data dell'evento.
- 2.4.7 Tutti i membri dell'equipaggio devono saper nuotare almeno 50 metri e devono essere adeguatamente abili nel farlo in acqua fredda, mossa e vestiti con un abbigliamento leggero (maglietta, pantaloncini, giacca e pantaloni impermeabili e scarpe).
- 2.4.8 E' buona norma che tutti i componenti dell'equipaggio indossino un giubbotto salvagente del tipo omologato ICF. L'uso del salvagente è obbligatorio per tutti i componenti dell'equipaggio con età inferiore ai 18 anni, oltre per tutti quei membri che hanno difficoltà nel nuoto. Inoltre in caso di particolari condizioni metereologiche determinanti anomalie al piano d'acqua, a insindacabile giudizio del Direttore di Gara, l'uso del salvagente può essere reso obbligatorio anche a tutti i componenti degli equipaggi, al di là dell'età o delle loro capacità natatorie.
- 2.4.9 Il capitano (in genere il timoniere) deve verificare il buon bilanciamento dell'imbarcazione prima di procedere all'imbarco degli atleti. Deve cioè aver disposto uno schema di imbarco tale da rispettare i principi seguenti:
- gli atleti appaiati sulla stessa linea devono avere corporatura simile;
 - gli atleti più pesanti devono sedere al centro dell'imbarcazione;
 - il capitano deve conoscere il numero esatto delle persone in barca (e nella lista di imbarco).
- 2.4.10 Metodo *Buddy System*: ogni coppia è numerata a partire dalla prua. Ogni componente dell'equipaggio è responsabile del compagno con cui è appaiato. In caso di ribaltamento ogni persona verifica l'incolumità del partner. La prima coppia è responsabile per il tamburino e l'ultima per il timoniere.
- 2.4.11 Se la barca è sbilanciata o avanza in maniera scoordinata può essere stabilizzata con la seguente manovra richiesta dal timoniere con il comando "**aggancia la barca**" ed eseguita dai tutti i pagaiatori. Tale manovra consiste nello sporgersi fuori del bordo dell'imbarcazione poggiando le lame delle pagaie di piatto sull'acqua, ad una distanza dal bordo pari alla lunghezza delle braccia.
- 2.4.12 Durante la competizione, al fine di evitare una collisione, può rendersi necessario fermare improvvisamente la barca. L'equipaggio deve essere sempre reattivo ad una simile evenienza e deve agire in maniera sicura. Infatti una manovra di correzione come la frenata, se eseguita da un equipaggio sbilanciato, può provocare il ribaltamento. Il modo più veloce per fermare la barca è che tutto l'equipaggio dia un colpo (di pagaia) indietro. Il primo comando sarà "**smettere di pagaiare**". Se la barca è instabile e non c'è un immediato rischio di collisione il comando sarà seguito da "**aggancia la barca**". Se invece c'è rischio di collisione il primo comando sarà "**ferma la barca**". Se in tali condizioni l'equipaggio non riesce a fermare la barca sarà squalificato.
- 2.4.13 Il numero di barche di salvataggio messe a disposizione dall'organizzatore varia a seconda del numero di barche che gareggia in ciascuna gara. Tenuto conto che la probabilità di un capovolgimento di più contemporaneamente durante la stessa gara è piuttosto bassa, saranno sufficienti un massimo di quattro barche di salvataggio per tutte le gare. Ciascuna barca deve poter portare almeno 8 passeggeri inclusi i 2 membri di equipaggio della barca di salvataggio stessa (il conducente e l'assistente al salvataggio). L'ideale sarebbe una barca di salvataggio ogni 2 o 3 barche in gara. Se questo non è possibile si raccomanda un minimo di due barche per tutte le gare, in grado di mettere in salvo un equipaggio completo (i.e. barche da 12 posti ciascuna).
- 2.4.14 La barca che trasporta il giudice di percorso può essere utilizzata anche per il salvataggio. Le altre barche vanno posizionate lungo il campo di gara e non devono seguire la gara.
- 2.4.15 Le barche di salvataggio devono avere un bordo basso e cime di appiglio tali da consentire ad una persona nell'acqua di salire sulla barca senza aiuto.
- 2.4.16 E' possibile organizzare anche un certo numero di kayak di salvataggio condotti da canoisti per salvare una persona per ogni kayak a disposizione. Il vantaggio consiste nel potersi muovere tra le persone in acqua senza il rischio di ferire qualcuno con l'elica del motore.
- 2.4.17 In caso di barche rivoltate:
- ciascun pagaiatore fa il check del compagno. Il capitano chiama ciascuna coppia a cominciare da prua. Un membro della coppia risponderà ed il capitano terrà a mente quelle

coppie che eventualmente non avranno risposto. Inizialmente l'equipaggio rimarrà vicino alla barca lasciandola rivolta. Il capitano dovrà controllare l'equipaggio e, durante una gara, attendere l'arrivo delle barche di soccorso. I membri dell'equipaggio devono cercare di recuperare le pagaie;

- b) all'arrivo della barca di salvataggio, l'equipaggio segue le istruzioni degli operatori di salvataggio. Il capitano resta in acqua ed è l'ultimo ad essere tratto in salvo. Se non è possibile salvare tutto l'equipaggio in una volta sola e le condizioni dell'acqua lo permettono, 6 membri dell'equipaggio possono restare con il capitano per cercare di trascinare la barca verso la riva più vicina;
- c) il dragone può essere trainato dalla barca di soccorso soltanto quando tutto l'equipaggio sia stato tratto in salvo. Una volta che il dragone sia stato portato a bordo riva, si verifica nuovamente a terra la composizione dell'equipaggio e si determinano le eventuali ferite da trattare immediatamente;
- d) dopo tutte queste misure, alzando un bordo del dragone, si cerca di svuotarlo il più possibile dall'acqua e poi lo si tira in secco per la verifica dei danni.