

CODICE DI GARA - Sezione 3– REGOLAMENTO CANOA MARATONA CLASSICA E FLUVIALE**SOMMARIO**

Art. 3.1 – Definizione	2
Art. 3.2 – Categorie.....	2
Art. 3.3 – Percorso.....	2
Art. 3.4 – Partecipazione di un atleta in altre categorie	3
Art. 3.5 – Imbarcazioni ed attrezzature di sicurezza.....	3
Art. 3.6 – Iscrizioni.....	4
Art. 3.7 – Giuria	4
Art. 3.8 – Cronometristi.....	4
Art. 3.9 – Servizio di Sicurezza	4
Art. 3.10 – Bando di Gara	4
Art. 3.11 – Ritiri.....	5
Art. 3.12 – Accredito.....	5
Art. 3.13 – Riunione dei Rappresentanti di Società	5
Art. 3.14 – Numeri di gara e Ordini di Partenza.....	5
Art. 3.15 – Partenza.....	6
Art. 3.16 – Virate.....	6
Art. 3.17 – Percorso e Sorpasso	7
Art. 3.18 – Trasbordi	7
Art. 3.19 – Collisione e danneggiamenti	7
Art. 3.20 – Arrivo.....	7
Art. 3.21 – Assistenza ai concorrenti	7
Art. 3.22 – Tempo massimo a disposizione.....	8

SEZIONE 3 - REGOLAMENTO TECNICO CANOA MARATONA CLASSICA E FLUVIALE**Art. 3.1 – Definizione**

1. Nelle gare di maratona **classica e fluviale** i concorrenti percorrono una lunga distanza in acque non soggette a caratteristiche prestabilite. Il percorso può anche presentare tratti non navigabili che i concorrenti devono superare a piedi trasportando la propria imbarcazione.
2. Alcune gare possono essere disputate in una o più fasi, in uno o più giorni ed il risultato finale è determinato dal tempo impiegato per percorrere l'intero percorso

Art. 3.2 – Categorie

1. Le gare di maratona classica sono le seguenti:

Gare maschili	Master (A/H)	K1, K2, C1, C2
	Senior / U23 / Junior / Ragazzi	K1, K2, C1, C2
Gare femminili	Master (A/H)	K1, K2
	Senior / U23 / Junior / Ragazzi	K1, K2

2. Le gare di maratona fluviale sono le seguenti:

Gare maschili	Master (A/H)	K1, C1, C2
	Senior / U23 / Junior / Ragazzi	K1, C1, C2
Gare femminili	Master (A/H)	K1
	Senior / U23 / Junior / Ragazzi	K1

Art. 3.3 – Percorso

1. I percorsi possono essere su corsi d'acqua navigabili, come fiumi, laghi, estuari o tratti di mare e possono prevedere trasbordi obbligatori per superare ostacoli permanenti (dighe, salti, scogli o secche) o tratti resi impercorribili solo in occasione della gara.
2. La linea d'inizio e di termine del trasbordo sono entrambe contrassegnate lateralmente da due bandierine metà rosse e metà gialle in senso diagonale che delimitano la zona in cui deve verificarsi l'operazione di sbarco e d'imbarco.
3. Sia la linea di partenza (partenza) che quella di arrivo (traguardo) sono indicate da bandierine o boe rosse posizionate dove queste linee intersecano i limiti esterni del percorso.
4. Il percorso per ciascuna categoria deve avere una lunghezza minima di:

Categoria Maratona Classica	Lunghezza minima
Master (A/H) (maschile e femminile)	Km. 10
Senior/ U23 maschile	Km. 20
Senior/U23 femminile	Km. 15
Junior (maschile e femminile)	Km. 15
Ragazzi e Ragazze	Km. 10

Categoria Maratona Fluviale	Lunghezza minima
Master (A/H) (maschile e femminile)	Km. 10
Senior/ U23 maschile	Km. 20
Senior/ U23 femminile	Km. 15
Junior (maschile e femminile)	Km. 15
Ragazzi e Ragazze	Km. 10

Art. 3.4 – Partecipazione di un atleta in altre categorie

1. Nelle Gare di Maratona è consentita la partecipazione di:

- Ragazzi/e nella categoria Junior;
- Junior nella categoria Senior;
- Master nella categoria Senior.

2. Nell'ambito della categoria Master:

a) è consentita la partecipazione nel proprio raggruppamento ed in quelli precedenti (B in A; C in B e A; D in C, B e A; E in D, C, B e A; F in E, D, C, B e A; G in F, E, D, C, B e A; H in G, F, E, D, C, B e A);

b) in tutte le gare regionali e nazionali le categorie Master vengono raggruppate in:

- Master 1 – Categorie A, B e C;
- Master 2 – Categorie D, E, F e successive;

c) ai Campionati Italiani, una categoria master deve avere almeno tre equipaggi partecipanti altrimenti verranno iscritti direttamente alla categoria precedente.

Art. 3.5 – Imbarcazioni ed attrezzature di sicurezza della maratona classica

1. Dimensioni e peso

a) Le imbarcazioni devono avere le seguenti caratteristiche:

	K1	K2	C1	C2
lunghezza max (cm.)	520	650	520	650
peso minimo (kg.)	8	12	10	14

b) La lunghezza è misurata da prua a poppa, comprese fasce od altri tipi di protezione della poppa o della prua. Se il timone è posto dietro alla poppa del kayak, non è da includere nella misura.

2. Regole di costruzione

a) **KAYAK:** Lo scafo può essere costruito con ogni tipo di materiale. Le sezioni e le linee longitudinali dello scafo devono essere convesse ed ininterrotte. Sono permessi i timoni di direzione. Lo spessore massimo della lama del timone, nel caso in cui questi costituisca un prolungamento dell'imbarcazione, non deve superare i mm. 10.

b) **CANADESE:** può essere costruita con ogni tipo di materiale, le sezioni e le linee longitudinali dello scafo devono essere convesse, ininterrotte e simmetriche rispetto al piano assiale longitudinale. Per la canadese non sono permessi timoni o qualsiasi altro congegno che accresca la direzionalità della barca. Nel caso in cui sia presente una chiglia essa deve essere dritta, estendersi per tutta la lunghezza della canoa e non sporgere dalla superficie dello scafo per più di mm. 30.

Le imbarcazioni della maratona fluviale devono avere le stesse caratteristiche del regolamento di discesa art. 4 B.3 C.d.G. Discesa (Imbarcazioni ed accessori)

3. Misure di sicurezza

a) Ogni imbarcazione deve essere inaffondabile, cioè anche completamente piena d'acqua deve avere una spinta idrostatica sufficiente per restare al pelo d'acqua.

- b) Ogni concorrente deve indossare il giubbotto salvagente, fatto di materiale galleggiante non assorbente, equamente distribuito intorno al busto, che deve avere una spinta idrostatica di almeno 6 kg. **I concorrenti della maratona fluviale debbono indossare un casco di protezione allacciato.**

Art. 3.6 – Iscrizioni

1. Ciascun Affiliato deve iscrivere i propri tesserati secondo le indicazioni del Bando di Gara. E' possibile iscrivere per ciascun equipaggio tante riserve quanto sono i titolari.
2. La gara è annullata se è iscritto un solo equipaggio eccezione del Campionato Italiano.
3. Gli equipaggi iscritti ad una gara annullata possono venire reinscritti, in fase di accredito delle Società, in altre gare (purché si rispettino i limiti di categoria indicati dall'art 3.4) senza corrispondere un'ulteriore tassa d'iscrizione.

Art. 3.7 – Giuria

1. Le gare sono arbitrate dagli Ufficiali di Gara designati dal competente Organo del Collegio degli Ufficiali di Gara. e sono dirette dal **Giudice Arbitro Principale** che è assistito dagli Ufficiali di Gara Ausiliari, ai quali affida i seguenti incarichi arbitrali:
 - a) **Giudice per il Controllo delle Imbarcazioni:** coadiuvato da uno o più addetti al controllo si assicura che imbarcazioni ed equipaggiamento rispondano ai requisiti richiesti dal regolamento di gara e convoglia verso lo Starter i concorrenti. Se prevista dirige le operazioni di punzonatura;
 - b) **Starter:** dirige tutte le operazioni di partenza, commina l'infrazione di "falsa partenza" ed il suo verdetto è definitivo ed inappellabile;
 - c) **Giudici di Percorso:** curano che la gara si svolga nell'osservanza dei regolamenti disponendosi nei punti di controllo lungo il percorso. Squalificano i concorrenti colti in difetto e lo comunicano al Giudice Arbitro Principale;
 - d) **Giudici di Arrivo:** sono collocati in una posizione tale da vedere bene l'intera linea di arrivo e stabiliscono l'ordine con il quale i concorrenti hanno tagliato il traguardo. Essi sono coordinati dal Capo dei Giudici di Arrivo, nominato dal Giudice Arbitro Principale, a cui compete anche curare la trascrizione sugli appositi moduli dell'ordine ufficiale d'arrivo e dei tempi rilevati dai cronometristi; i moduli così completati e vistati sono consegnati alla Segreteria Gare. In caso di disaccordo sul piazzamento di uno o più equipaggi il risultato è deciso con voto a maggioranza semplice. In caso di parità, il Capo dei Giudici d'Arrivo ha voto preponderante. La decisione dei Giudici d'Arrivo è definitiva ed inappellabile.
2. In determinate circostanze, due o più incarichi arbitrali possono essere assolti da un unico ufficiale di gara

Art. 3.8 – Cronometristi

1. Il Comitato Organizzatore deve predisporre un adeguato servizio di cronometraggio dei tempi impiegati dai concorrenti in gara. Prima dell'inizio della gara il Capo dei cronometristi deve prendere tutte le misure necessarie per garantire il servizio e deve disporre affinché un numero adeguato di cronometristi sia presente in partenza, in arrivo e in altri eventuali punti del percorso dove se ne presenti la necessità.

Art. 3.9 – Servizio di Sicurezza

1. Il Comitato Organizzatore deve predisporre un adeguato Servizio di Sicurezza e in particolar modo nei punti ove vi siano i maggiori pericoli. Il Servizio è diretto da un Responsabile della Sicurezza che deve essere persona esperta e con un'ottima conoscenza del percorso stesso. Egli è in costante contatto con il Direttore di Gara

Art. 3.10 – Bando di Gara

1. Oltre a quanto previsto dall'art. 1.10, il bando deve dare anche le seguenti indicazioni:
 - a) data, ora e luogo della Riunione dei Rappresentanti di Società;

- b) luogo, data e ora dell'eventuale sorteggio dei numeri di gara;
- c) numero degli eventuali trasbordi;
- d) tempo massimo a disposizione per completare la prova.

Art. 3.11 – Ritiri

1. Gli Affiliati che effettuano ritiri dopo il termine indicato dal Bando di Gara sono sanzionati con una multa (fissata all'inizio di ogni stagione agonistica dal Consiglio Federale) che deve essere versata dalle Società alla Segreteria Gare prima dell'inizio della gara.
2. Le Società che non si presentano in gara devono corrispondere l'intero importo della tassa di iscrizione e sono penalizzate da una sanzione fissata dal Consiglio Federale all'inizio di ogni stagione.
3. Tali sanzioni non sono applicate se l'Affiliato dimostra che il ritiro del proprio concorrente o la sua totale assenza dalla competizione è dovuta a cause di forza maggiore.

Art. 3.12 – Accredito

1. L'Accredito si svolge secondo le modalità indicate dal Bando di Gara.
2. Durante l'Accredito ciascun Affiliato deve essere rappresentato dal proprio Rappresentante di Società o da un altro debitamente delegato. In assenza di un Rappresentante le iscrizioni sono confermate d'ufficio con tutti gli atleti titolari.
3. In fase di Accredito il Rappresentante di Società, a mezzo degli appositi moduli, deve comunicare le sostituzioni, notificare ulteriori ritiri e consegnare le tessere federali degli atleti in gara.

Art. 3.13 – Riunione dei Rappresentanti di Società

1. Almeno 3 ore prima dell'inizio della gara il Direttore di Gara indice una riunione con Rappresentanti di Società dove sono date le seguenti informazioni:
 - a) indicazioni dettagliate sul percorso e le segnalazioni presenti;
 - b) tempi e modalità di partenza;
 - c) esatta ubicazione della partenza;
 - d) esatta ubicazione del traguardo;
 - e) elenco riepilogativo dei concorrenti iscritti;
 - f) eventuale tempo massimo per terminare tutta o parte della gara;
 - g) informazioni sulle misure di sicurezza adottate e indicazioni su come devono comportarsi i concorrenti in difficoltà;
 - h) eventuali informazioni sul trasporto delle imbarcazioni in partenza o altre di carattere logistico.

Art. 3.14 – Numeri di gara e Ordini di Partenza

1. Il Comitato Organizzatore deve mettere a disposizione i numeri di gara che devono essere fissati sulle imbarcazioni **della Maratona classica**. Il Comitato Organizzatore **deve** predisporre una seconda serie di numeri, del tipo a pettorale, da far indossare ai concorrenti **della maratona fluviale**. Ciascun concorrente deve procurarsi il proprio numero secondo le indicazioni del Comitato Organizzatore e ne è responsabile.
2. Nelle Gare di Campionato Italiano i numeri di gara devono essere sorteggiati terminato l'Accredito e dopo la Riunione dei Rappresentanti di Società; all'estrazione possono partecipare i Rappresentanti di Società. Gli Ordini di Partenza, completi di orari, devono essere consegnati ai Rappresentanti di Società ed Affissi all'Albo delle Comunicazioni Ufficiali almeno 2 ore prima dell'inizio della gara.
3. Nelle altre gare i numeri sono sorteggiati dal Comitato Organizzatore e l'Ordine di Partenza è consegnato ai Rappresentati di Società in fase di Accredito.

Art. 3.15 – Partenza

1. Le partenze si susseguono secondo le categorie e nel seguente ordine: K2, K1, C2 e C1. I concorrenti, pena la squalifica, devono presentarsi nella zona di partenza almeno 5 minuti prima dell'ora indicata dal programma di gara indossando la divisa sociale e con il proprio numero di gara; gli atleti su equipaggi multipli, pena una multa (fissata all'inizio di ogni stagione agonistica dal Consiglio Federale), devono comunque presentarsi con abbigliamento omogeneo. Un Ufficiale di Gara verifica la presenza degli equipaggi, la loro regolarità e allinea le imbarcazioni. Gli assenti sono considerati ritirati.
2. Le imbarcazioni si dispongono in ordine numerico progressivo con il numero 1 alla sinistra dello schieramento (nel senso di marcia) ed il numero più alto sul lato opposto.
3. Due minuti prima ed un minuto prima dell'ora stabilita per la partenza, lo starter annuncia "DUE MINUTI ALLA PARTENZA" ed "UN MINUTO ALLA PARTENZA", quindi, verificate che sussistono tutte le condizioni per avere una partenza regolare, dà il via pronunciando la parola "PRONTI" immediatamente seguita dal "VIA".
4. I concorrenti che iniziano a pagaiare prima del "VIA" sono sanzionati con la "falsa partenza"; se un concorrente commette due "false partenze" lo Starter lo sanziona con 2 minuti di penalità da sommare al suo tempo finale, se un concorrente commette 3 "false partenze" è squalificato dalla gara. In caso di "falsa partenza" lo Starter richiama gli equipaggi sulla linea di partenza, comunica l'infrazione al/i concorrente/i in fallo e riavvia tutte le procedure necessarie a dare una ulteriore partenza. Le decisioni dello Starter sono inappellabili.
5. Lo schieramento di partenza avviene conformemente a una delle seguenti regole:
 - a) **partenza da fermo (obbligatoria per le Gare di Campionato Italiano)**: le imbarcazioni sono ferme con le tutte prue allineate sulla linea di partenza e possono essere trattenute per la poppa;
 - b) **partenza a griglia**: le imbarcazioni devono essere ferme secondo una griglia di partenza predefinita con le posizioni determinate dal sorteggio;
 - c) **partenza tipo "Le Mans"**: le imbarcazioni sono allineate sulla riva nell'ordine determinato dal sorteggio. I concorrenti si allineano su una linea a qualche decina di metri ed al via corrono verso la propria imbarcazione, la mettono in acqua, vi salgono e partono.
 - d) **partenza in linea "a rotolamento graduale"**: se una notevole corrente rende difficoltosa la partenza da fermo, i concorrenti vengono allineati qualche decina di metri a monte della linea di partenza e poi vengono fatti scendere lentamente verso la partenza con l'intento di attraversarla al momento del via.
 - e) **partenza a intervalli**: quando è impraticabile la partenza in simultanea può essere usata una partenza a intervalli, con l'ordine determinato per sorteggio e la classifica sarà determinata dal tempo che ciascun concorrente ha effettivamente impiegato per coprire il percorso. Se il numero dei concorrenti è molto elevato è possibile programmare la partenza a intervalli su diversi gruppi.
6. Se una gara è divisa in più fasi possono riprendere il via solo i concorrenti che hanno completato la fase precedente. Le partenze della seconda fase e delle successive possono essere effettuate individualmente e in questo caso i concorrenti partono secondo l'ordine di arrivo della fase precedente mantenendo gli stessi intervalli di tempo, o in gruppi che sono stabiliti in base all'ordine di arrivo della fase precedente e in questo caso il risultato finale è dato dalla somma dei tempi impiegati nelle diverse fasi.

Art. 3.16 – Virate

1. Se una gara si effettua su un percorso che prevede virate, queste devono essere indicate da una o più boe di colore rosso e giallo che normalmente i concorrenti dovranno aggirare compiendo una rotazione in senso antiorario, cioè tenendo la/le boe/e sulla propria sinistra a meno che non venga indicato diversamente.
2. Al passaggio di una boa il concorrente più esterno deve lasciare il passaggio a quello più interno, se la prua dell'imbarcazione di quest'ultimo si trova almeno all'altezza del pozzetto dell'imbarcazione

all'esterno. Per il K2 la prua dell'imbarcazione deve trovarsi all'altezza del pozzetto della prima voga, per il C1 all'altezza del corpo del concorrente e per il C2 all'altezza del corpo del concorrente più vicino alla prua. Un concorrente non è squalificato se tocca una boa, a meno che il Giudice di Virata non ritenga che ne abbia tratto vantaggio; egli è invece squalificato se passa all'interno di una o più boe.

Art. 3.17 – Percorso e Sorpasso

1. I concorrenti possono deviare dalla loro traiettoria e prendere la scia di altri esclusivamente appartenenti alla medesima categoria e stesso con lo stesso tipo di imbarcazione, purché non li danneggino

2. Quando un'imbarcazione ne sorpassa un'altra non la deve in nessun caso danneggiare. E' vietato all'imbarcazione che sta per essere sorpassata cambiare traiettoria per creare difficoltà all'imbarcazione sorpassante.

Art. 3.18 – Trasbordi

1. Per trasbordo si intende un tratto di fiume che il concorrente evita di percorrere trasportando l'imbarcazione via terra. I trasbordi si classificano in:

- a) **obbligatorî**: le cui linee di sbarco ed imbarco devono esser segnalate in modo chiaro con bandierine con colori rosso e giallo disposte in diagonale. Le riva deve avere uno spazio sufficiente a consentire il trasbordo simultaneo di almeno 4 equipaggi e i concorrenti hanno l'obbligo di effettuare il trasbordo nelle zone delimitate.
- b) **facoltativi**: cioè un concorrente può decidere, di sua iniziativa, di trasbordare un tratto del percorso, **purché** non sia più breve del percorso in acqua;
- c) **per evitare secche**: dove incontra acque basse, al concorrente è consentito scendere e trascinare l'imbarcazione verso zone con acqua più profonda.

Art. 3.19 – Collisione e danneggiamenti

1. L'equipaggio che entra volontariamente in collisione con un altro o ne danneggia l'imbarcazione o la pagaia è squalificato.

Art. 3.20 – Arrivo

- 1. Un equipaggio arriva nel momento in cui la prua della sua imbarcazione taglia il traguardo al completo entro le boe o le bandierine rosse.
- 2. Se due o più equipaggi tagliano contemporaneamente la linea di arrivo sono classificati "pari merito".

Art. 3.21 – Assistenza ai concorrenti

- 1. I concorrenti non possono essere seguiti o ricevere assistenza da imbarcazioni non partecipanti alla gara. E' ammessa solo l'assistenza tecnica fornita dal Comitato Organizzatore e degli addetti alle squadre purché effettuata nelle zone previste e secondo le indicazioni del Direttore di Gara. Tale assistenza deve limitarsi ai servizi di pronto soccorso, rifornimento di cibo, bevande e vestiti, sostituzione della pagaia o di altre attrezzature difettose, riparazioni all'imbarcazione; quest'ultima non può essere sostituita per alcun motivo né scambiata con una utilizzata da un altro concorrente anche se della stessa squadra.
- 2. Qualora un equipaggio si rovesci, purché non ne tragga alcun vantaggio, può riprendere la gara anche se ha ricevuto aiuto dal Servizio di Sicurezza.
- 3. Sono squalificati i concorrenti che sostituiscono l'imbarcazione, che ricevono assistenza di altro tipo rispetto a quella sopra descritta o la ricevono in zone non consentite.

Art. 3.22 – Tempo massimo a disposizione

1. Il Comitato Organizzatore può fissare un “tempo massimo” entro il quale tutti i concorrenti devono aver terminato la prova. Il tempo deve essere calcolato sull’orario di partenza dell’ultima prova in programma e i concorrenti che non terminano la prova entro tale limite non sono classificati. Il Servizio di Sicurezza deve comunque essere attivo sino a quando tutti i concorrenti non sono più sul percorso. Per gare su più fasi è possibile fissare un tempo massimo per ciascuna fase e i concorrenti fuori tempo massimo non possono prendere il via nella fase successiva. In gare particolarmente lunghe il Comitato Organizzatore può fissare limiti intermedi: in questo caso i concorrenti fuori tempo massimo devono fermarsi al punto di controllo ed essere trasportati all’arrivo a cura del Comitato Organizzatore.