Agosto inizia con i Campionati del Mondo di Velocità ad Halifax (CAN). Anni fa Ernesto Meloni, nella sua qualità di Consigliere Federale, era stato in Canada e così mi ha anticipato cosa avrei trovato.

Grazie ai problemi che le compagnie aeree stanno creando in questo strano momento che stiamo vivendo, parto un giorno prima del previsto perché il mio volo è stato cancellato.

Nonostante ciò tutto è andato bene. La procedura per entrare in Canada è stata un po' lunga, ma avendo tutto quanto era stato richiesto, ho passato il controllo.

I Campionati iniziano con le solite riunioni, ovvero la riunione con i Team Leader, che si è tenuta in video conferenza, e successivamente la riunione degli arbitri dove sono state fatte comunicazioni circa il nostro comportamento nelle varie fasi di gara, dove ci è stato comunicato che per le gare dei 500 metri saremmo stati fermi dietro le linee di partenza e di arrivo, e dove ci è stato confermato che sarebbe stato ripetuto l'esperimento dei 5.000 metri con il trasbordo, come già fatto a Poznan, a Maggio, in occasione della Coppa del Mondo.

Gli orari di inizio e fine gare sono stati comodi nel senso che le gare sono iniziate con almeno un'ora di differenza rispetto a quanto avviene normalmente. Ciò è stato dovuto al fatto che erano presenti ai Campionati una sessantina di nazioni. Questo ha permesso di poter gestire le gare, ed eventuali situazioni impreviste, con maggior comodità.

Nelle gare di velocità l'infrazione che è stata rilevata più volte, è stata l'abbandono del centro della corsia per avvicinarsi alle boe di separazione delle corsie. Nessuno degli atleti che ha fatto tale manovra ne ha tratto vantaggio, e di conseguenza il Competition Committee, che decide circa le azioni da intraprendere nei confronti di coloro che non hanno rispettato il Codice di Gara, non è mai intervenuto.

Le gare dei 5.000 metri hanno invece visto la protesta di alcune nazioni circa l'applicazione della regola del "knock out". La regola, difficilmente applicabile in Italia, prevede, nelle gare dove sono presenti sulla linea di partenza più di 10 atleti, l'eliminazione, ad ogni giro, dell'ultimo atleta che passa sulla linea del traguardo.

Questa regola a Poznan non aveva creato nessun problema perché l'area di trasbordo ed il campo gara erano vicini. Ad Halifax la distanza tra campo gara e trasbordo era maggiore ed alcuni atleti che risultavano ben posizionati prima di effettuare il trasbordo, dopo tale manovra sono stati eliminati perché sono passati per ultimi sulla linea del traguardo. Le nazioni interessate dalle eliminazioni hanno protestato non tanto per l'eliminazione, ma perché l'eliminazione era una conseguenza del trasbordo, che nel Codice di Gara in vigore non è previsto.

Il Competition Committee ha respinto le proteste ufficializzando le classifiche.

Come arbitri di percorso abbiamo inviato, al Canoe Sprint Committee, dei suggerimenti circa una migliore applicazione della regola del centro corsia e circa l'effettuazione dei trasbordi in giri determinati dal Competition Committee, anziché essere lasciati alla discrezionalità degli atleti.

A margine dei Campionati siamo stati invitati al Cheema Acquatic Club, dove il locale di rimessaggio imbarcazioni è stato dedicato a Frank Garner, ex responsabile dell'I.C.F. Sprint Committee

Sempre nel mese di Agosto, un paio di settimane dopo i Campionati del Mondo in Canada, si sono celebrati a Monaco di Baviera i Campionati Europei di Velocità.

Il campo di gara è lo stesso dove, nel 1972, si sono disputate i Giochi della XX Olimpiade, passata alla storia soprattutto per l'attentato agli atleti della nazionale israeliana.

La cosa che mi ha colpito è stato il buon stato di manutenzione di un impianto, diventato un parco della città di Monaco, vecchio di 50 anni.

Il Campionato Europeo Velocità è stato uno dei nove Campionati Europei disputatisi a Monaco. Una mini Olimpiade europea creata con l'apporto di BMW, ed altri sponsor, per celebrare i 50 anni dall'Olimpiade del 1972.

Come sempre il giorno precedente le gare è stato testato tutto il materiale (motoscafi, radio ecc.) che sarebbe stato utilizzato nei giorni successivi, e tutto ha funzionato bene.

Anche questa volta ho fatto l'arbitro di percorso.

Il Competition Committee nella consueta riunione pre gara, ed anche nelle riunioni del mattino, ha fornito istruzioni sulla regola del "centro corsia".

In pratica sono stati segnalati, al Competition Committee, tutti i casi in cui gli atleti non sono rimasti al centro corsia e non hanno manifestato l'intenzione di modificare la loro linea. Il Competition Committee ha chiamato i vari Team Leaders, comunicandogli che, qualora l'equipaggio avesse ripetuto la manovra nelle fasi successive della gara sarebbe stato squalificato. Ovviamente nessuno ha ripetuto la manovra.

Nelle gare dei 5.000 metri si sono disputate senza i trasbordi. L'unica situazione particolare la si è avuta nel C1 Uomini dove l'arbitro Estone ha visto Carlo Tacchini saltare una boa, ed io ho visto l'atleta spagnolo, che era vicino a Carlo, saltare una boa. Abbiamo segnalato le infrazioni rilevate e si è creata un po' di confusione. Confusione chiarita grazie al video con cui l'allenatore spagnolo chiedeva la squalifica di Carlo. Infatti nel video si vede che l'atleta spagnolo spinge, con la prua, la coda di Carlo che così salta la boa. Il Competition Committee ha deciso, dopo aver visto il video e considerando la doppia segnalazione arbitrale, di non squalificare nessuno.

Due belle manifestazioni. Una (il Mondiale) arbitrata con po' di elasticità, l'altra (l'Europeo) arbitrata con l'applicazione del Codice di Gara secondo buon senso. Personalmente sono più vicino a quanto fatto durante l'Europeo e cercherò di trasmettere tale metodo ai colleghi, durante incontri ad hoc.

Stefano Zsigmond