

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICHE	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICHE</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
-----------	---------------	---

### **Nota Introduttiva e supervisione del Presidente DAC Sante Tarabusi**

La casistica rappresentata nelle domande e situazioni di cui si tratta è una sintesi di casi effettivamente accaduti in occasione di gare di vario livello. Spesso non esiste una risposta univoca attraverso la lettura dei codici o dei bandi, tuttavia è indispensabile che una giuria o un GAP prenda posizione e dia comunque delle risposte.

Cercare delle soluzioni univoche da parte di tutto il collegio è un dovere, ma non bisogna dimenticare che il Giudice Arbitro è chiamato, a volte, ad **interpretare le situazioni al momento e prendere in coscienza ed autonomia quelle decisioni che ritiene più giuste**. Pertanto, la casistica raccolta costituirà un prezioso arricchimento di esperienza che ognuno potrà considerare, e tenere come costante punto di riferimento. Le soluzioni proposte sono quelle ritenute più idonee salvo commenti diversi visti caso per caso.

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adequata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<b>PARTECIPAZIONE A GARE</b>	Dopo una segnalazione e una verifica del GAP presso la segreteria gare risultava che alcuni atleti della categoria Ragazzi avevano gareggiato nella categoria Junior solo sui 500 metri e non anche sui 1000, come era d'obbligo secondo il codice di gara.	Il GAP informava dei fatti il direttore di gara e insieme si decideva di chiamare i rappresentanti delle società interessate, informarli e comunicargli che gli atleti in argomento erano messi fuori gara e il punteggio acquisito era tolto, comunicando altresì agli stessi dirigenti, che disconoscevano tale obbligo, di prestare più attenzione in seguito.
<b>TESSERAMENTO ATLETI</b>	<p>(Problematica riferita al vecchio inizio di stagione fissato a gennaio).</p> <p>Nella 1° gara della stagione si è posto il problema del tesseramento degli atleti e più precisamente se si doveva considerare valido il tesseramento dell'anno precedente oppure, quello dell'anno in corso, visto che c'era stata una proroga al 28 febbraio dei termini della riaffiliazione.</p>	<p>Ricordiamo che:            possono partecipare alle gare solo gli Affiliati alla F.I.C.K. mediante atleti <u>in possesso del tesseramento federale valido per l'anno in corso</u>, (quindi l'anno del gennaio in questione);            è compito del comitato organizzatore (Art. 1.16 e 1.17) organizzare una Segreteria Gara in grado di <u>gestire le iscrizioni pervenute</u>, secondo le disposizioni fissate;            al Direttore di Gara (Art. 1.18) compete la <u>direzione generale della gara</u> e per questo interagisce continuamente con il Giudice Arbitro Principale controllando che la manifestazione si svolga secondo <u>quanto indicato dai Regolamenti Federali</u> e dal Bando di Gara e può <u>decidere in merito ad ogni altra questione insorta durante lo svolgimento della gara e non normata dai Regolamenti Federali</u>.</p> <p>Il <b>codice delle gare di canoa</b> non attribuisce agli U.U.G. la responsabilità del controllo delle iscrizioni, pertanto, non controllando le iscrizioni non è possibile neanche verificare il tesseramento, anche se questo può essere fatto in</p>

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
		<p>seconda battuta in quanto: il Giudice Arbitro Principale (Art. 1.19) esercita la <u>direzione tecnica delle gare</u> e in particolare <u>dispone controlli a campione sugli atleti per verificarne il tesseramento federale e la loro identità</u> che deve essere comprovata da un documento di riconoscimento valido.</p> <p><b>Ogni dubbio</b> circa le attribuzioni del GAP con riferimento a controllo iscrizioni, promozione di riunione con i Rappresentanti di Società, appartenenza alla FICK di atleti iscritti alla gara, visite mediche di idoneità alla pratica agonistica, può essere dissipato se si considera la volontà del "legislatore" di separare nettamente la Direzione Generale delle gare da quella Tecnica.</p> <p>Pertanto, gli argomenti di cui sopra rientrano, nelle attribuzioni del Direttore di gara. <b>Lasciamo ad ognuno le responsabilità che gli competono.</b></p> <p>Certo l'approccio federale deve essere più approfondito ed esaustivo per dare risposte nelle situazioni che si sono presentate, cioè i regolamenti e le circolari devono essere più chiari. Per questo, si suggerisce nella sede appropriata la ricerca di soluzioni che salvaguardino tutti gli addetti e i responsabili ai vari livelli per evitare che tali dubbi possano ripresentarsi. Adesso il problema assume un carattere di ulteriore sensibilità in quanto la stagione agonistica viene avviata nel mese di novembre dell'anno precedente.</p>

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adequata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<b>CAMPO DI GARA</b>	Il campo di gara era come da C.d.G. con deroga del Direttore delle gare per le boe di virata (in numero di 4 e di colore rosso senza bandierine giallo rosse).	Le attribuzioni del Direttore di Gara sono: a) controllare che la manifestazione si svolga secondo quanto indicato dai Regolamenti Federali e dal Bando di Gara; b) spostare, in caso giustificati motivi, gli orari di partenza, <u>modificare percorso di gara</u> o, in caso di prolungata persistenza dell'impedimento, sopprimere la gara. La eventuale modifica del campo di gara riguarda il tracciato, con l'obiettivo di permettere lo svolgimento della gara, non come deve essere evidenziato il campo; tanto è vero che "in caso di prolungata persistenza dell'impedimento," ... può.... "sopprimere la gara". Sarebbe auspicabile, pertanto, avere 6 boe per evitare virate irregolari.
	Le singole corsie erano numerate dal lato sbagliato, cioè, il sinistro.	Il codice prevede che debbano essere numerate a destra (lo prevede anche il codice ICF). Sarebbe opportuno accorgersene nel corso del primo sopralluogo per dare il tempo al comitato organizzatore di porre rimedio.
	Difficoltà negli arrivi per l'eccessiva lontananza della postazione rispetto al campo di gara con un aspetto peggiorativo dovuto al controluce.	Normalmente il binocolo fa parte della dotazione personale dell'UG in quanto l'uso prolungato di questo strumento può creare fastidi per cui è bene che ognuno si scelga un binocolo adeguato alle proprie caratteristiche. Se ne trovano a basso costo di buona qualità. Nel caso di campi di gara non conosciuti o riposizionati sarebbe opportuno che il Comitato organizzatore metta a disposizione della Giuria i binocoli. Inoltre, non potendo oggettivamente influire più di tanto sulla situazione logistica e

**CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006** (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

<b>ARGOMENTO</b>	<b>PROBLEMATICA</b>	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
		meteorologica, sarebbe opportuno modificare il codice di gara per prevedere l'utilizzo di numeri d'acqua a maggior contrasto visivo (numero nero su sfondo bianco).

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adequata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<b>ORGANIZZAZIONE e DIREZIONE delle GARE</b>	Alcuni equipaggi di una stessa gara arrivano tardi alla partenza a causa di evidenti responsabilità dell'organizzazione, la gara è partita.	Risulta evidente la necessità di ripetizione della gara. Qualora non sia possibile ripescare gli equipaggi in fasi successive.
	Quando si hanno imbarcazioni di soccorso insufficienti e si rovesciano diverse imbarcazioni, la barca del giudice di percorso che deve prestare soccorso in caso di rovesciamenti viene sottratta al controllo del percorso e questo pregiudica il regolare svolgimento delle gare.	Se la situazione è particolarmente pericolosa può essere sospesa la gara.
	In una gara di fondo, a causa di traffico fluviale, il direttore di gara ha modificato il tracciato del campo di gara.	Lo permette il codice delle gare.
	Il direttore di gara ha inserito in gara un equipaggio per esigenze del tecnico federale, così è stata fatta una semifinale a 9 (anziché 8) ed una finale a 10.	Da permettere solo in via eccezionale, poiché sarebbe problematica una eventuale invasione di corsia, con danneggiamento diretto da parte dell'imbarcazione in acqua 10. Dal momento che si fa partire si deve raccomandare la massima attenzione ma è una gara a tutti gli effetti.
	I cronometristi occupano il collimatore e chiamano gli arrivi ad alta voce.	In questi casi il GAP deve assolutamente chiarire ai cronometristi il ruolo e le competenze di ciascuno: agli UU. G. la classifica e ai cronometristi i tempi. E' opportuno che il GAP, prima dell'inizio delle gare si assicuri che questa distinzione sia ben chiara a tutti gli attori.

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adequata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
	Il Responsabile del Comitato Organizzatore affigge un comunicato dove dichiara che verranno squalificati gli equipaggi che: si presentano alla partenza senza numero, o non si presentano al controllo imbarcazioni.	Il GAP potrebbe anche condividere e controfirmare il comunicato; ma sarebbe più opportuno fare comunicati solo su questioni dubbie.
	A causa di un incidente d'auto del Direttore di Gara, un Consigliere Federale lo ha sostituito per dar luogo all'accredito dei concorrenti, cosa succede quando arriva il D. di G. designato?	Questa decisione non è di competenza degli UU.G.; si potrebbe auspicare che se arriva prima dell'inizio delle gare, si ha un passaggio di consegne, altrimenti, sarebbe opportuno che non fosse sostituito nuovamente.
	Alla giuria viene dato un programma diverso da quello affisso in bacheca, di conseguenza n equipaggi di una semifinale e n di un'altra non partono.	Risulta evidente la necessità della ripetizione della gara.
	Manifestazione internazionale in Italia, è stato applicato il regolamento italiano per la ctg. Ragazzi (iscritti a 4 gare).	Il Bando di gara "dovrebbe" stabilire a quale Regolamento si deve fare riferimento. In ogni caso è bene chiarire con tutti gli interessati quale regolamento verrà applicato.

**CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006** (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

<b>ARGOMENTO</b>	<b>PROBLEMATICA</b>	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<p align="center"><b>SERVIZIO DI PRONTO SOCCORSO e SALVATAGGIO</b></p>	<p>Verso la fine della manifestazione (gare di fondo), il medico in servizio con l'ambulanza, doveva trasportare una atleta in ospedale per problemi respiratori. Si è creato il vuoto (seppure per soli 20 minuti dal termine delle gare) di assistenza sanitaria. Lo starter aveva già dato il via all'ultimo blocco di partenze e vi era l'impossibilità di fermare gli equipaggi già in gara.</p>	<p>Il GAP si è attivato subito chiedendo al responsabile del Comitato Organizzatore di cercare un medico fra i presenti sul campo, disponibile per un eventuale intervento di primo soccorso, in attesa del ritorno dell'ambulanza e del medico di turno. Il medico è stato individuato nel giro di pochi minuti e fortunatamente non si verificava nulla di anomalo e le gare si concludevano puntualmente secondo programma. Il comportamento è stato corretto. Dopo di ciò è necessario sospendere le gare fino al rientro dell'Ambulanza.</p>
	<p>Si è avuto un reclamo perché un barchino di salvataggio avrebbe ostacolato un equipaggio in gara.</p>	<p>L'equipaggio è stato riammesso in semifinale.</p>

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
-----------	--------------	--

<b>BILANCIA E CONTROLLO IMBARCAZIONI</b>	L'impossibilità di eseguire il controllo imbarcazioni, la bilancia c'era ma non funzionava, stava creando problemi.	Sentito che alcune società volevano invalidare il Campionato Italiano per il mancato controllo del peso, in accordo con il direttore di gara, si provvedeva a radunare tutti i rappresentanti di società e spiegato che non c'era la possibilità di avere una bilancia affidabile, si metteva ai voti degli stessi se continuare senza il controllo imbarcazioni o bloccare le gare.
	Un KS può gareggiare con i K ?	No, perché non rispetta le condizioni previste dall'Allegato A del codice delle gare relativamente alla costruzione dei kayak: le sezioni e le linee longitudinali dello scafo devono essere convesse ed ininterrotte. Nei KS queste condizioni non vengono rispettate.
	In una gara di canadese di fondo o maratona si presenta un concorrente con una canoa fluviale.	Non può gareggiare in quanto non risponde ai criteri previsti, per la Velocità, dall'allegato A; e per la Maratona dalle norme di sicurezza che vietano espressamente l'utilizzo di canoe fluviali.
	Nel corso di una manifestazione nonostante l'altissimo numero di concorrenti e quindi di barche controllate al peso, sembrava fossero tutte rapidamente regolari.	In realtà, sul piatto della bilancia stazionavano mediamente 100 g. di acqua e le barche, anche se svuotate non venivano asciugate ed erano almeno altri 100 g.. Ovviamente, si è riparato a questa situazione.
	Sul C. D. G. si dovrebbe precisare che occorre recarsi al controllo del peso imbarcazione immediatamente alla fine della gara.	E' una precisazione che c'è già, infatti, secondo l'allegato "A": le imbarcazioni devono essere controllate subito dopo la gara.
	Non è evidente sul regolamento che	La risposta più semplice è dire che il comitato organizzatore
	viene squalificato chi non si	deve mettere a disposizione della giuria quelle attrezzature

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adequata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
	presenta al controllo dell'imbarcazione. Nelle norme generali, si dice che l'UU.G. squalifica, ecc., ma non specifica cosa fare a chi non si presenta. Nella Sezione 2 - Canoa Velocità, si parla dei compiti dell' UU. G. addetto al controllo; c'è l'allegato "A". Ma non c'è un articolo che parla di squalifica.	necessarie per comunicare chi deve presentarsi al peso imbarcazioni (altoparlante, tabellone porta numeri, ecc) ma in ogni caso <b>è dovere degli atleti</b> preoccuparsi di essere in regola con il peso della barca e la regolarità può essere sancita solo dall'ufficializzazione della pesata. Al termine di una gara, in caso di dubbio, non è sbagliato chiedere agli UU. G. se è necessario recarsi al controllo del peso imbarcazione.
	Gara nazionale. Il Comitato Organizzatore mette a disposizione una vecchia bilancia (stadera) e il D. di G. chiede una tolleranza di 1 kg..	Preferire non pesare le barche. (Senza ufficializzare la cosa in quanto potrebbe reperirsi una bilancia idonea in tempi successivi).
	Ad una gara di Campionato per il peso imbarcazioni il C. O. mette a disposizione della giuria una bilancia pesa persone.	Questo tipo di bilancia non v`a bene. Meglio non pesare. (Senza ufficializzare la cosa in quanto potrebbe reperirsi una bilancia idonea in tempi successivi).
	In un Campionato Italiano è corretto l'utilizzo di due bilance diverse in due momenti diversi della manifestazione?	Occorre premettere che ogni bilancia deve essere verificata/tarata con un peso campione, dopo essersi accertati del perfetto posizionamento della stessa. Se si adopera nelle fasi successive alle batterie una bilancia diversa, il cambio deve essere comunicato ufficialmente in modo che tutti i concorrenti possano ricontrrollare le imbarcazioni.

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<b>BILANCIA E CONTROLLO IMBARCAZIONI</b>	Al controllo imbarcazioni un k4 risulta avere un peso pari a 29,960 kg..	40 g potrebbero essere tollerabili per un k4. Convenzionalmente, in gare Nazionali in Italia, <u>potremmo</u> ammettere una tolleranza pari a <b>0,2%</b> (in meno del peso minimo ammesso per quella imbarcazione). Cioè: Attenzione non è una regola è una decisione che spetta al GAP insieme al controllore.

**CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006** (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

<b>ARGOMENTO</b>	<b>PROBLEMATICA</b>	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<b>ESAME ANTIDOPING</b>	Un atleta viene bloccato per l'esame antidoping dopo che ha disputato la prima gara ed è iscritto anche ad una seconda: gara come ci si deve comportare?	Si può chiedere di rimandare: <ul style="list-style-type: none"> <li>- il suo esame antidoping (ai medici addetti al controllo);</li> <li>- la gara, quando non crea altri problemi, al direttore di gara.</li> </ul>
<b>SQUALIFICHE</b>	<p>Alcuni rappresentanti di società anno hanno rifiutato di ritirare la squalifica.</p> <p>Gara Internazionale in Italia, il GAP ritiene che il giudice di virata non sia rispettoso delle gerarchie poiché ha proceduto a squalificare un equipaggio che ha virato irregolarmente.</p>	<p>Anche se non pregiudica l'effetto, è un comportamento antisportivo, è raffigurabile l'illecito.</p> <p>Il GAP che ovviamente è GAI in linea con i regolamenti Internazionali è a conoscenza del fatto che debba essere la "Direzione delle gare" a comminare le squalifiche, pertanto, si spinge a chiedere molti dettagli su quanto accaduto alla virata. Invece, il giudice di virata, che GAI non è, quindi non a conoscenza del R. Internazionale, ribadiva al GAP che vi erano validi motivi se aveva chiesto di squalificare. Per la verità pare che il GAP fosse pressato da un consigliere federale che voleva premiare il concorrente. Questo sicuramente rientra nella "gestione politica" di situazioni di questo tipo, che non sono di competenza degli UU. G. ma che possono coinvolgerli negativamente. Fatto sta che il GAP ha il dovere di informare gli ausiliari sulle norme comportamentali, prima dell'inizio di una gara, così come gli ausiliari che vengono chiamati a incarichi internazionali devono avere maggiore prudenza prima di decidere cose importanti come le squalifiche.</p>
<b>COMPORTEMENTO ATLETI</b>	Un concorrente apostrofa/ingiuria un UU. G..	L'UU. G., normalmente, deve proporre il deferimento, ma nel caso di scuse ufficiali da parte del concorrente, l'UU. G.

**CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006** (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

<b>ARGOMENTO</b>	<b>PROBLEMATICA</b>	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
		offeso, potrebbe soprassedere.

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<b>BANDI</b>	I Responsabili del Comitato Organizzatore erano due per consentire la partecipazione alla gara di uno dei due.	In realtà però il Codice delle Gare nelle norme generali recita: "Il Responsabile del Comitato Organizzatore affida gli incarichi ai diversi componenti del Comitato stesso, ne coordina le attività seguendo scrupolosamente le disposizioni impartite dalla F.I.C.K. e risponde del funzionamento dello stesso, alla Federazione e, <b>dall'inizio della manifestazione</b> , al Direttore di Gara". Pertanto se esistono due figure chi risponde al D. di G.? Per questi motivi si chiede una maggiore vigilanza sui bandi.
<b>GARE CANOAGIOVANI</b>	Un equipaggio ostacolava, in modo evidente, il passaggio dell'altro deviando la rotta.	Considerata l'assenza delle corsie, il GAP ha convenuto con il direttore di gara di retrocedere l'equipaggio in difetto.
	In una gara allievi si presenta in partenza un concorrente con pagaia o parte di pagaia non in alluminio o legno.	Non si fa partire, perché in contrasto con il bando di gara.
	Un concorrente utilizza una pagaia non regolamentare, lo starter non si accorge e lo fa partire, ma i giudici di arrivo, vedono l'infrazione.	Occorre squalificare per rispettare il bando di gara.
	Un concorrente non utilizza il giubbotto salvagente previsto dal bando, lo starter non si accorge e lo fa partire, ma i giudici di arrivo, vedono l'infrazione.	Occorre squalificare per rispettare il bando di gara.

**CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006** (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

<b>ARGOMENTO</b>	<b>PROBLEMATICA</b>	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<b>GARE ESORDIENTI</b>	In questi ultimi anni sono state effettuate, e, in molti casi arbitrate, gare per la categoria esordienti sia in campo regionale, sia in campo nazionale e su distanze diverse (2000-1000-500-200 m.) è corretto ?	L' attività degli esordienti deve essere svolta sempre in forma ludica compresa la partecipazione all'attività agonistica, a questa età, non si deve parlare di gara ma di manifestazione che deve essere organizzata prevalentemente a livello societario o intersocietario, ed eventualmente e come massimo a livello regionale, ma non oltre". Stando così le cose, non si devono arbitrare le gare per la categoria "esordienti".
	Irremovibilità della decisione del D. d. G. di far disputare gare esordienti.	Il GAP ha fatto presente che la giuria non avrebbe arbitrato "gare" esordienti in contrasto con le disposizioni federali.
	In una gara regionale il D. di G. ha dato il via ad una gara esordienti motivo: recuperare tempo (perso dall'organizzazione).	E' raffigurabile l'illecito.
<b>CONDIZIONI AMBIENTALI AVVERSE</b>	Le corsie sono saltate.	Su segnalazione dello starter, si è soprasseduto al controllo dell'arrivo in corsia, fin quando non sono state ripristinate alla meglio. Una ulteriore sospensione avrebbe fatto saltare completamente il programma-gare e c'erano anche delle esigenze televisive (RAI 3). Le gare sono terminate con il buio.
	Il forte vento ha messo in difficoltà gli atleti più inesperti non in grado di ancorarsi ai blocchi di partenza.	Lo starter è stato costretto a ricorrere alle partenze volanti.

**CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006** (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

<b>ARGOMENTO</b>	<b>PROBLEMATICA</b>	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<b>ATLETI</b>	Hanno partecipato alcuni atleti non sufficientemente preparati ai 10.000 m.; ciò ha portato a ritardare l'inizio di alcune gare (per i cambi barche).	Quando il GAP si è reso conto che poteva accavallare comunque, le gare, ha convocato i rappresentanti di società i quali, unitariamente, si sono detti concordi alla sovrapposizione, salvo poi protestare, quando si è verificato qualche problema di scia, sanzionabile solo se fosse già entrato in vigore il codice delle gare versione marzo 2006.

**CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006** (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

<b>ARGOMENTO</b>	<b>PROBLEMATICA</b>	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<p align="center"><b>PARTENZE</b> <u>Fondo e Velocità</u></p>	<p>La presenza del numero di corsia corretto sulle imbarcazioni è condizione indispensabile perché un equipaggio possa prendere il via regolarmente, ma la casistica che si presenta è varia:</p> <p>a) l'equipaggio si presenta con numero errato apposto sull'imbarcazione;</p> <p>b) l'equipaggio si presenta senza numero perché perso, per esempio è caduto in acqua.</p> <p>c) l'equipaggio si presenta senza numero perché impossibilitato a montarlo sull'imbarcazione (per esempio a seguito della rottura del porta numero), ma lo tiene nel pozzetto.</p>	<p>a) si fa togliere il n°, si comunica all'arrivo e si fa partire (in campo regionale e nazionale);</p> <p>b) si comunica all'arrivo e si fa partire (in campo regionale) solo se si tratta di giovani concorrenti; non si fa partire (in campo nazionale)</p> <p>c) si comunica all'arrivo e si fa partire (regionale e nazionale);</p>
	<p>Uno sparo/fischio non fatto dallo starter viene interpretato da qualche atleta come falsa partenza e si ferma.</p>	<p>Il codice non prevede la ripetizione della partenza in questi casi, ma se lo starter evidenzia una chiara situazione di questo tipo, può fermare la gara e ripetere la partenza.</p>
<p align="center"><b>PARTENZE</b> <u>Gara di fondo</u></p>	<p>(non di maratona) con 75 partenti.</p>	<p>E' necessario un pontile alle spalle dei partenti.</p> <p>In ogni caso il Preallineatore o lo Starter devono sanzionare con il Richiamo Ufficiale, equivalente a una falsa partenza, gli equipaggi che non si attengono agli ordini da loro impartiti e se questi persistono occorre squalificarli dalla competizione.</p>

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> <small>(soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)</small>
-----------	--------------	---

**Per l'impatto visivo: nel disegno ci sono solo 38 kayak, cioè circa 1/2 di 75.**



### Pontile

<b>PARTENZE</b> <u>Gara di fondo</u>	Mancanza allineamento su partenze 2000 m..	Una linea, di partenza (in questo caso), perché possa essere sempre la stessa deve passare per due punti (boe), che definiscono appunto l'allineamento. Pertanto, è sempre necessaria la presenza di almeno due boe.
<b>PARTENZE</b> <u>Gare di velocità</u>	Lo starter non recepisce le richieste di un equipaggio incastrato con la barca in un cavo dei "barchini" e fa partire ugualmente la gara.	L'equipaggio dichiarato non partito, è stato considerato non arrivato, al fine di evitargli anche la multa. Questo è un caso in cui andrebbe riconosciuto l'errore tecnico della giuria e ripetuta la gara.
	Starter da il via ad una gara 1' in anticipo e chiede la squalifica per l'equipaggio (semifinale) in quanto ugualmente inseritosi in gara dopo il via.	Gli equipaggi devono presentarsi nella zona di partenza, pena la squalifica, almeno 5 minuti prima dell'orario previsto dal programma. In ogni caso è più corretto dare la partenza non prima dell'orario previsto.
	Starter ha dato via ad una gara 2' minuti prima dell'orario ufficiale pur mancante un equipaggio all'appello, equipaggio che non si è presentato nemmeno dopo il via.	
	K4 in partenza ha leggermente anticipato il via, ma il blocco non è andato giù (essendo stato forzato) e quindi il timone dell'imbarcazione si è impigliato rompendosi, la falsa partenza non è stata rilevata.	E' stato fatto rilevare al rappresentante di società, che ha leggermente protestato per il fatto che non è stata rilevata la falsa partenza, che se anche fosse stata fermata la gara, la barca della sua società, con il timone rotto, non avrebbe potuto ripartire.

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<b>PERCORSO</b>	In una gara di selezione m. 500, dopo i primi 100 m. dalla partenza si sente uno stop ripetuto, gli equipaggi si fermano ad eccezione di due di scarso valore che proseguendo tagliano il traguardo. Gli arbitri di percorso non individuano l'autore dello stop.	Il GAP convoca le società interessate e comunica la volontà di ripetere la gara al termine della manifestazione.
	In una gara di C1 precede in corsia con numero più alto attaccato alla spiga sinistra un "sinistro", prende la sua scia un "destro" che procede nella corsia con numero più basso attaccato alla spiga di destra.	L'applicazione della nuova regola del rispetto della traiettoria ha riguardato un caso di scia in una gara di C1, stimolata probabilmente volontariamente da parte dell'equipaggio che precedeva, con una erronea condotta di gara. Il GAP ha squalificato un C1 per scia e l'altro per la traiettoria. Non è seguito reclamo.
	Nel corso di una gara Internazionale in Italia, il GAP evidenzia un errore del giudice di percorso che avrebbe segnalato un'irregolarità sollevando al termine della gara la bandiera rossa demandando, così, la decisione della squalifica al GAP.	Trattandosi, però di gara Internazionale, in errore era il GAP.
	Il giudice di percorso pilota il motoscafo per assenza piloti.	Encomiabile, per lo spirito di adattamento e la volontà di risolvere i problemi, il giudice di percorso, ma <b>MAI</b> dovremmo essere messi in queste condizioni.
	Corsie non tracciate in gare da 200 m..	E' davvero complicato arbitrare queste gare. Campi senza corsie mettono in seria difficoltà le giurie. In queste situazioni <del>o non si fanno partire</del> le gare, oppure, è necessario "regolamentare" sul campo. E' ovvio che nessuno potrà pensare che le regole non scritte ma

**CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006** (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

<b>ARGOMENTO</b>	<b>PROBLEMATICA</b>	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
		<p>applicate in questa circostanza possano essere trattate come "regola" in casi simili. Le regole non scritte possono essere accettate in una situazione che non sarà mai uguale a quella che si ripresenterà, fosse anche perché è cambiato un solo "attore", la volta successiva.</p>
	<p>Nelle gare di fondo l'atleta che da una collisione risulta danneggiato come viene rimesso in gara ?</p>	<p>Non è previsto che si possa ridurre lo svantaggio subito dal danneggiato, è necessario però proporre il deferimento agli organi di Giustizia Federali nel caso di chiara volontà di procurare il danno (imbarcazioni "kamikaze") allo scopo di favorire altri equipaggi. Inoltre, se nel corso della collisione vi è stato un danno, questo viene risarcito dalla società del danneggiatore.</p>
<b>PERCORSO</b>	<p>Il Giudice di percorso può in qualche caso richiamare gli atleti in gara ?</p>	<p>Non è previsto dal codice, ma il buon senso può farci capire che in caso di pericolo o di concorrenti inesperti l'intervento del giudice può risultare utile.</p>
<b>DIVISA SOCIALE</b>	<p>Il direttore di gara ha fatto un comunicato per fare indossare la maglia dello stesso colore agli equipaggi misti. Il GAP non si è opposto.</p>	<p>Secondo il codice delle gare i concorrenti devono indossare la divisa sociale, quindi, ognuno la propria. Può trarre in inganno il fatto che, sempre secondo il codice di gara, gli atleti su equipaggi multipli, pena una multa ..... devono comunque presentarsi con abbigliamento omogeneo. Questa norma non si riferisce agli equipaggi misti, ma appunto a quelli multipli societari.</p>

## CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006 (adequata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

ARGOMENTO	PROBLEMATICA	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
<b>ARRIVO e CRONOMETRISTI</b>	Problemi si sono verificati sugli ordini di arrivo di alcune gare. L'addetto alla segreteria ha affisso gli ordini d'arrivo presi dai cronometristi e non controllati dalla giuria	Il GAP deve chiarire sempre, prima dell'inizio delle gare, "chi fa cosa".
	Un'imbarcazione taglia il traguardo in altra corsia il/i giudice/i di percorso solleva/no bandiera bianca ma i giudici di arrivo, ben posizionati, vedono l'infrazione.	Occorre, comunque, procedere alla squalifica a norma del codice delle gare.
	In una gara di velocità l'imbarcazione taglia il traguardo in posizione capovolta, con i canoisti non a bordo. Cosa fare ?	I giudici di arrivo non possono considerare tagliato il traguardo, poiché i canoisti devono essere sulla barca. Per le gare di nuoto rivolgersi alla F.I.N..
<b>PREMIAZIONI</b>	In una gara di fondo saltano i collegamenti fra i giudici di virata ed al giudice principale, per esigenze di protocollo (o altre), viene chiesto di procedere alla premiazione subito dopo gli arrivi senza il riscontro degli ausiliari di virata.	Si può accettare ma con riserva, comunicando alle società che non si tratta degli ordini d'arrivo ufficiali.
<b>CASI PARTICOLARI</b>	Gare di campionato regionale aperte ad altre regioni. Il partecipante della regione B non può diventare	Non si dovrebbe considerare la posizione di classifica degli equipaggi di altre regioni e in caso di batterie inserire

**CASISTICA velocità / fondo 2001 – 2006** (adeguata al codice d.g. vigente al 31 dicembre 2006)

<b>ARGOMENTO</b>	<b>PROBLEMATICA</b>	<b>COME AFFRONTARE LA PROBLEMATICA</b> (soluzione proposta dal consigliere di settore o tratta dai suggerimenti dei G.A.P.)
	campione regionale della regione A. Pertanto, si presentano problemi di classifica, soprattutto, quando sono previste le batterie	possibilmente, i concorrenti della regione A nella stessa batteria).