

**SEMINARIO INTERNAZIONALE PER UFFICIALI DI GARA
POZNAN – 3/8 MAGGIO 2011
Relazione GA Francesco Lananna**

Ero a Milano per il Campionato Italiano di Fondo ad inizio aprile e, con mia grande sorpresa, mi si profila una speciale opportunità personale: il nostro presidente Sante Tarabusi mi chiede la disponibilità per partecipare ad un seminario formativo per Giudici Arbitri Internazionali a Poznan dal 3 all'8 maggio.

Dopo circa 5 minuti di riassetto e riconcentratomi per rientrare nel mio ruolo (ero Starter ai mille) gli comunico, con entusiasmo, la mia risposta positiva.

Tornato a casa mi contattano in successione, via mail, Sante, Risto Lehtinen e Elly Muller (i due membri del Canoe Sprint Committee dell'ICF, organizzatori del seminario). Vengo a conoscenza delle procedure, dei documenti da compilare e delle carte da studiare e, fra impegni di lavoro e una crociera in Spagna, comincio la mia frettolosa preparazione teorica.

Parto per Poznan lunedì 2 maggio alle 14 (ero tornato la sera precedente da Mantova, appena in tempo per rifare la valigia) e vi arrivo intorno alle 23.

Un taxi mi porta in albergo (il **Polonez**, abbastanza vicino al centro): un palazzone stile "soviet", di 12 piani, che ospitava quasi tutti i team e noi candidati.

La mattina successiva (festa nazionale per l'anniversario della prima costituzione polacca), dopo una discreta colazione, comincio a conoscere i miei colleghi partecipanti al seminario: 4 serbi, un danese, due bielorusi e un ungherese. Due passi nella deserta, fredda e piovosa Poznan e pranzo in albergo.

Veniamo informati dalla reception che l'organizzazione avrebbe provveduto ai nostri spostamenti e, alle 16 in punto, un pulmino ci porta nel **Centro Direzionale** del campo di gara; lì era stata allestita un'aula ben accessoriata (dal proiettore alla macchina del caffè) e conosciamo i nostri tutor: Risto ed Elly si mostrano subito molto cortesi e affabili. Ci consegnano subito un borsone personalizzato con il logo della manifestazione in programma (la prima prova del Campionato del Mondo) contenente il pass, un blocco appunti e un regalino, i ticket per i vari pranzi e cene e gli inviti per le due serate di gala.

Ci spiegano nel dettaglio il programma del seminario: Introduzione e discussione sugli aspetti generali dell'arbitraggio (1,5 h), Boat Control (2 h), Starter (2 h), Allineamento (1 h), Percorso (1,5 / 2 h), Arrivo (1,5 h), Competition Committee (2 h), Cerimoniale (1 h).

Poi, subito con un entry test per sondare la nostra preparazione di base. Quindi un'interessante discussione sulle più importanti abilità che un Official deve avere: ci siamo divisi in tre gruppi e ogni gruppo aveva il compito di elencarne tre. Poi Risto ha interrogato a turno e riportato sulla lavagna i risultati, soffermandoci e discutendo insieme ogni "skill": la conoscenza dei regolamenti, l'essere obiettivi, la comunicazione interpersonale, la decisione nell'applicazione delle regole, l'abilità nell'organizzare se stessi, l'aver sempre il controllo di ciò che accade intorno e non distrarsi mai, il self control, la disciplina, la divisa in ordine, la collaborazione al lavoro di gruppo e fare gruppo anche fuori dal campo di gara.

Verso le 7, terminati i lavori e in attesa del pulmino, ci aggiriamo negli immediati paraggi della palazzina che ci ospitava e cominciamo ad ammirare le strutture: ampia banchina con **pontili di attracco** a misura dei catamarani (almeno 9); **tribune** "tipo stadio", su due livelli e con ampio settore dedicato alla stampa; **torre d'arrivo** di almeno 5 piani (1° accesso alle scale dei giudici di arrivo, 2° speaker, 3° cronometristi e rilevamento tempi intermedi, 4° Competition Committee e Photofinish, 5° postazione tecnico/informatica); uffici amministrativi molto attrezzati e funzionali; grandi e comodi **hangar** per i team. In poche parole il campo di gara di Poznan è un vero tempio della canoa.



Il secondo e il terzo giorno, dalle 8,30 alle 19 eravamo in aula per proseguire la formazione teorica sui vari ruoli che un Official può ricoprire. **Boat Control:** dai Campionati Continentali in su (Campionati Mondiali Junior, Senior, Assoluti e Olimpiadi) ci sono 3 livelli di BC. È consigliabile una **tenda** o **tensostruttura** che possa riparare in caso di vento e pioggia.

Il BC1 parte due o tre giorni prima del primo giorno di gare e consiste nel controllo di concavità, sediolino, pedaliera ... e nel compilare una scheda dettagliata di ogni barca, con peso, misure, zavorra e qualsiasi altra informazione utile; peso, numero, zavorra e altre riassuntive informazioni vengono annotate anche su un adesivo e applicato sulla barca (sempre nella stessa posizione convenzionale) per poter essere verificate ai successivi controlli.

Il BC2 viene effettuato poco prima della gara e consiste nel controllo di numero atleta, numero barca, assenza di dispositivi Gsm, divisa gara e verifica che sulla superficie dello scafo non vi siano sostanze vietate (Polyox Control).

Nel BC3, a campione o secondo un ordine prestabilito dal Competition Committee, vengono controllate le barche dopo il traguardo, verificando anche tutte le informazioni sull'adesivo.

Ai BC non possono presenziare gli atleti, ad eccezione del Team Manager al BC1: la barca viene presa in consegna dai volontari e restituita a controllo finito.

Al termine abbiamo assistito alla proiezione di video sui vari BC e fatto **esperienza** su quanto appena studiato nella zona del BC allestita per la gara.

Starter: è l'unico Official, oltre al Chief Official, che può squalificare. Solo lo Starter può infliggere falsa partenza. Deve essere dotato di voce forte e calma, decisa ma non severa. Non esistono multe nelle gare ICF. In caso di falsa partenza di due o tre corsie adiacenti, bisogna valutare bene e punire solo chi è partito per primo, inducendo le corsie vicine a fare falsa partenza. Una **telecamera** riprende ogni partenza e dà la possibilità di rivedere per stabilire con precisione il primo che si è mosso. È consigliabile che lo Starter concordi e uniformi (con modestia) la propria tecnica a quella degli altri, coordinandosi per applicare procedure simili nei tempi e nel tono.

Prima di ogni partenza dovrebbe chiedere l'ok al Chief Official.

Abbiamo, infine, ribadito la nuova procedura, fatto simpatiche simulazioni di partenze aiutandoci con le sedie e visto i filmati relativi al ruolo.

Allineatore: controlla i numeri atleta e barca (che siano effettivamente appartenenti alla gara prossima), uniformità di divisa e posizione delle prue nei blocchi. A partire da "un minuto alla partenza", alza bandiera rossa: solo quando tutto è a posto alza bandiera bianca. In caso di segnalazioni, non può intervenire direttamente: deve informare lo Starter che provvederà a interagire con gli atleti.

Percorso: controlla che la **rotta** di ogni atleta rimanga nei 4 metri centrali della sua corsia. Se una barca rimane al di fuori dei 4 metri per più di 50 metri, al traguardo segnala con bandiera rossa e numero di corsia al Chief Official; subito compila e consegna rapportino. Il Chief Official deciderà se squalificare (solo in caso di dolo o di avvantaggiamento). La bandiera rossa del Giudice di percorso non è una squalifica ma una semplice segnalazione e, in qualificazione, un avvertimento per la prossima volta. Se il Giudice deve fermare una gara lo deve fare solo attraverso comunicazione radio allo Starter (se in zona partenza). Deve **risalire** il percorso dall'esterno molto lentamente: se nei 500 non c'è corsia di risalita o tempo per risalire, può rimanere dietro lo start come nelle gare di 200 metri.

In fine di sessione abbiamo visto i video relativi.

Arrivo: dalle gare di coppa del mondo in su nella postazione dei giudici di arrivo c'è una telecamera per controllare che le barche taglino il traguardo con gli atleti a bordo.

Ci sono **due photofinish** nella postazione del Competition Committee.

Competition Committee: composto da Chief Official, Chief Judge e suo vice, si occupa di tutti gli aspetti decisionali della gara, dall'accomodation e transfer dei giudici alle squalifiche.



Abbiamo poi affrontato argomenti inerenti le modalità di reclamo da parte dei Team Leader verso il CC, le gerarchie e le procedure.

Abbiamo studiato le modalità di comunicazione radio fra i giudici, dal tono alla terminologia da usare, ad esempio, fra lo Starter, il Boat Control, il Giudice di Percorso e il Competition Committee e fra il CC e il Competition Manager.

Infine abbiamo visto i video relativi al CC.

Cerimoniale: come ultimo argomento di teoria abbiamo studiato le regole che disciplinano le premiazioni e tutto il cerimoniale di rito in gare internazionali, dall'ordine in cui premiatori e atleti di presentano al podio alla stretta di mano prima di decorare con medaglia.

Anche di questo abbiamo visto i video.

Questi tre giorni di studio e approfondimento teorico sono stati molto intensi e pregnanti; avevamo una tabella orari molto dettagliata e precisa, con pause di 5/10 minuti ogni fine argomento, pausa pranzo nel ristorante del centro direzionale e molto materiale audiovisivo e cartaceo da utilizzare, sempre sotto la guida dei due tutor.

Il giovedì sono arrivati i giudici designati per la gara.

Frank Gardner, presidente del Canoe Sprint Committee, era il Chief Official.

Alle 18 in punto si è tenuto il Team Leader's Meeting in un'aula conferenza molto attrezzata e comoda: dopo il benvenuto del presidente della Federazione polacca Józef Bejnarowicz e il saluto del Segretario generale dell'ICF Simon Toulson, il Chief Official ha fatto l'appello di tutti i 40 (circa) rappresentanti delle nazioni partecipanti; ha ricordato, poi, le nuove procedure di partenza, descritto le procedure di controllo imbarcazioni (post gara) e il giro delle gare di fondo. Poi si è passato all'appello di tutte le gare (con proiezione del programma su grande schermo) per eventuali ritiri: le modifiche erano apportate in tempo reale.

Mr. Frank ha poi invitato tutti a fare eventuali altre comunicazioni solo durante un secondo meeting, il giorno dopo alle 12.

Ha ricordato, infine, i due appuntamenti di gala, il venerdì sera nella sala ristorante del Centro Direzionale e il sabato in un centro congressi poco distante.

Tornati in albergo ci siamo concessi un dopo cena nel centro di Poznań: dopo una passeggiata nelle belle stradine rallegrate da pub e locali in fermento, abbiamo gradito una buona birra polacca ai tavolini di un bar nella famosa piazza centrale, abbastanza movimentata nonostante il freddo. Il gruppo dei nove candidati era ormai affiatato e a proprio agio.

Il giorno dopo iniziava la gara: la Prima Prova di Coppa del Mondo.

Abbiamo assistito al primo Official's Meeting. Sono stati distribuiti gli incarichi ai gruppi di Official nelle diverse aree di competenza (già pre-costituiti); non sarebbero cambiati per tutti i tre giorni di gara. I nostri tutor, poi, ci hanno suddiviso in coppie e assegnati in affiancamento ai diversi responsabili di ogni area secondo un programma ben preciso: ognuno di noi ha potuto fare esperienza in allineamento, partenza, arrivo, controllo imbarcazioni, Competition Committee ...

Ho avuto l'onore, quindi, di dare la mia prima partenza in una gara di Coppa del Mondo: tutto sembra così semplice che risulta obbligatorio non commettere anche il minimo errore, dalla dizione al tono di voce, dai tempi di chiamata (con precisione al secondo) alle comunicazioni su canali separati con Competition Committee e Allineatori.

Poi ho potuto toccare con mano l'organizzazione della torre di arrivo, con diversi livelli di monitoraggio degli arrivi; il controllo imbarcazioni, con i volontari che prendono in consegna le barche fino al termine del controllo; l'allineamento, su catamarani posizionati subito dietro lo start a controllo di metà campo di gara; l'organizzazione dei cronometristi, del Competition Committee, degli speaker, del cerimoniale...

Il venerdì pomeriggio abbiamo sostenuto il nostro primo esame scritto: una decina di domande su Statuto e Regolamenti di media difficoltà. Gli ultimi quesiti vertevano sulle abilità di scrittura: descrivere tutte le fasi di una partenza, dall'appello allo start, disegnare un campo di gara completo di tutti i particolari, rispondere in modo discorsivo su elementi di casistica.



La sera, quindi, tutti al buffet organizzato nel Centro Direzionale: una serata informale sulla **terrazza sul lago Malta** con tutti gli Official, gli organizzatori e lo staff amministrativo. Discreta la scelta dei cibi.

Il sabato, dopo una giornata di pratica sul campo di gara, tutti alla serata di gala in un centro congressi poco distante dall'albergo: erano presenti personalità del mondo politico locale, dirigenti ICF, la giuria al completo e tanti altri invitati d'eccezione.

Dopo il benvenuto del presidente federale polacco, che ha ringraziato tutto e tutti, dell'assessore al turismo di Poznan, del saluto di Istvan Vaskuti, vicepresidente ICF, abbiamo potuto assaporare la cucina polacca in un clima veramente piacevole rallegrato da un **gruppo locale**.

È stato anche immortalato il momento in cui, al nostro tavolo, ci hanno onorato della loro compagnia **Frank ed Elly**.

La domenica hanno avuto luogo le gare di fondo: la partenza è avvenuta dal pontile, con le poppe delle barche tenute singolarmente dai volontari, in una bella giornata di sole.

Durante la mattinata, poi, fra una gara e l'altra, abbiamo sostenuto il nostro esame orale, un candidato ogni 20 minuti circa: Elly e Risto ci hanno interrogato in modo approfondito su molti aspetti della conduzione di una gara in ogni ruolo ricoperto. Abbiamo ricevuto il verdetto finale nel pomeriggio: un solo bocciato!

In conclusione devo dire che sono veramente grato a chi mi ha permesso di fare questa esperienza memorabile: il presidente Fick Luciano Buonfiglio, il presidente Dac Sante Tarabusi, il G.A. Nicola Fornarelli per il suo valido appoggio, Mauro Betti e la sua valida segretaria Pamela e quanti hanno fatto il tifo per me.

Ora il mio impegno diventa maggiore e cercherò di mantenere la mia preparazione tecnica sempre più accurata.



Francesco Lananna