

Commento al Codice delle Gare di Canoa Fluviale 2004

Permettetemi di rivolgere un plauso speciale a colui che ci ha rappresentato all'interno della Commissione (Ernesto Meloni) e che ha avuto un ruolo fondamentale nella buona riuscita del prodotto finale; tutte le proposte (di natura esclusivamente tecnica) formulate, derivate dalle segnalazioni date dai GAP, per la sezione della Canoa Fluviale sono state recepite.

Obiettivo principale delle proposte tecniche è stato quello di rendere il Codice delle Gare più chiaro, quindi meno interpretabile. Per tale motivo è stato tolto (dove possibile) l'uso del condizionale (...può essere squalificato..., può concedere la ripetizione della prova, in caso di falsa partenza può concedere una seconda partenza....).

Nel presente documento vengono analizzati gli articoli che hanno subito modifiche ed integrazioni; per ognuno sono messe in evidenza le principali implementazioni e, in alcuni punti, inserito un breve commento che ne chiarifica le motivazioni.

Le principali novità di interesse arbitrale

SEZIONE 1 – NORME GENERALI

Art. 1.3 – Calendario agonistico e disciplina delle gare. Ex Art. 3.

Tutte le manifestazioni sono disciplinate dal presente codice (escluse le gare Internazionali); è stato aggiunto che le "Manifestazioni Promozionali" *possono essere disciplinate anche da speciali norme che, in tal caso, dovranno essere specificate nei relativi bandi.*

Art. 1.5 – Partecipazione a gare all'estero. Ex Art. 6.

Mentre prima si diceva che l'autorizzazione può essere ottenuta previa richiesta.... adesso è specificato che *l'autorizzazione deve essere chiesta...*

Art. 1.6 – Atleti tesserati: categorie. Ex Art. 9.

Rispetto al vecchio Codice di Gara è stato aggiunto: *Campionati Italiani Under 21 e Gare Nazionali Under 21 di Canoa Polo riservate ad atleti che al 1° gennaio dell'anno in corso non abbiano superato il 21° anno d'età.*

Art. 1.7 – Imbarcazioni e mezzi di propulsione.

E' stato inserito in questo articolo:

Le imbarcazioni ammesse per svolgere " l'Attività Agonistica Federale" sono le seguenti:

- **KAYAK** I concorrenti sono seduti all'interno dell'imbarcazione ed utilizzano pagaie a doppia pala.
- **CANADESE** I concorrenti sono inginocchiati all'interno dell'imbarcazione ed utilizzano pagaia a pala singola.

In entrambe le specialità in nessun caso la pagaia deve avere un punto d'appoggio sull'imbarcazione.

Art. 1.10 – Bandi di gara. Ex Artt. 12, 13, 14 e 15

Sono stati unificati gli articoli relativi ai Bandi di gara. E' richiesto di indicare:

1. *Il nominativo del Responsabile della sicurezza;*
2. *Peso imbarcazione (obbligatorio per Campionati Italiani e gare di selezione.....)*

Art. 1.11 – Spostamento o annullamento di una gara. Nuovo articolo.

*Qualora 48 ore prima dell'inizio di una Gara Nazionale o Interregionale, o 24 ore prima dell'inizio di una Gara Regionale intervenissero cause di forza maggiore tali da impedirne lo svolgimento, il Comitato Organizzatore deve immediatamente informare tutti gli Affiliati iscritti ed i competenti Organi Federali che provvederanno a comunicarlo al Direttore di Gara e agli **Ufficiali di Gara designati.***

L'eventuale spostamento a nuova data, oltre ad essere preventivamente autorizzato dai competenti Organi Federali, deve essere tempestivamente comunicato dal Comitato Organizzatore a tutti gli Affiliati già iscritti. Questi ultimi non potranno modificare le iscrizioni già effettuate se non per comunicare ulteriori ritiri che non verranno sanzionati se compiuti entro un nuovo termine indicato unitamente alla comunicazione della nuova data.

Spostamenti di Campionati Regionali o di Gare Regionali devono essere autorizzati anche dal Presidente Federale.

Art. 1.13 – Partecipazione e iscrizione di equipaggi misti o squadre misti. Ex Art. 18.

L'articolo di per sé non cambia, ora è più chiaro.

Art. 1.15 – Compiti del Comitato Organizzatore. Ex Art. 20.

Vengono meglio chiariti quali siano questi compiti. Di nostro interesse ci sono questi nuovi:

- a) *organizzare una Segreteria Gara in grado di assolvere tutti compiti indicati all'art. 1.16;*
- b) *predispone tutta la modulistica necessaria al corretto svolgimento della gara;*
- c) *predispone in prossimità dei locali destinati a Segreteria Gara un adeguato Albo per le Comunicazioni Ufficiali;*
- d) *fornire una bilancia idonea per il peso e l'attrezzatura necessaria per la misurazione delle imbarcazioni e della galleggiabilità dei giubbetti salvagente;*

Art. 1.16 – Segreteria gara: costituzione e compiti. Ex Art.23.

Questo articolo è stato meglio organizzato. Di interesse per noi c'è :

- a) *nel più breve tempo possibile compilare ed affiggere all'Albo delle Comunicazioni Ufficiali gli ordini di partenza completati sui risultati acquisiti nel corso della gara, distribuirne una copia al Direttore di Gara, a ciascun Ufficiale di Gara e ai Cronometristi (almeno 2 copie);*
- b) *fornire l'elenco dei Rappresentanti degli affiliati al Direttore di gara ed al Giudice Arbitro Principale;*

Art. 1.17 – Direttore di Gara. Ex Art.24.

La novità è che:

...."Al Direttore di Gara compete la direzione generale della gara e per questo interagisce continuamente con il Giudice Arbitro Principale."(prima si "avvaleva della collaborazione" del GAP)

Art. 1.19 – Rappresentanti di Società. Ex Art.26.

In sede di Accredito ciascun Affiliato comunica il nominativo di un suo tesserato ivi presente che lo rappresenterà per tutta la durata della gara.....

Art. 1.21 – Reclami. Ex Art.29.

Non è più prevista la possibilità, da parte del rappresentante di società, di richiedere chiarimenti informali al GAP. (non siamo stati noi a chiederlo)

Art. 1.24 – Obbligo di soccorso e responsabilità. Ex Art.28.

Pena il deferimento agli Organi di Giustizia Federale, un concorrente che si imbatte in altro concorrente in una situazione di grave pericolo ha l'obbligo tassativo di fermarsi immediatamente per soccorrerlo. In ogni caso, gli atleti partecipano a loro rischio e pericolo.

La F.I.C.K. e gli organizzatori non si assumono la responsabilità di infortuni a persone o danni alle attrezzature che si possono verificare durante le manifestazioni bandite dagli Organi Federali."

SEZIONE 4 – REGOLAMENTO TECNICO CANOA FLUVIALE

Art. 4.1– Gare ammesse e Categorie. Ex Art. 88

Nella categoria Master A e B (maschile) nello slalom, discesa e sprint è stato inserito il C1.

Art. 4.2 – Partecipazione. Ex Art. 89

Viene chiarito che maschi e femmine non possono gareggiare nella stessa gara.

Art. 4.4– Consiglio di Gara. Ex Art. 92

Diventa “obbligatorio” solo per Campionati Italiani, le Gare Nazionali e Interregionali e nelle altre gare ove sia previsto dal Bando..... La Società deve essere obbligatoriamente rappresentata secondo quanto indicato dall’Art.1.19....

Art. 4.6 Variazioni.

Viene fissato l'obbligo di comunicare, durante il Consiglio di Gara, i nominativi dei componenti delle squadre pena l'esclusione delle stesse.

Art. 4.9 Sorteggio e ordini di partenza. Ex art. 95

Ove previsto, al termine del Consiglio di Gara avviene l'assegnazione dei numeri di gara ai concorrenti e i Rappresentanti di Società possono assistervi.....

Per le Gare ove non sia previsto il Consiglio di Gara i numeri sono sorteggiati dal Comitato Organizzatore.

Art. 4.11 Servizio di salvamento. Ex Art. 97

Viene inserita la figura del Responsabile del servizio salvamento (designato dal Comitato Organizzatore) *che deve essere presente ed in contatto con il Direttore di Gara per tutta la durata della manifestazione.*

Art. 4.13 Sospensione della gara per cause di forza maggiore. Ex Art. 99

Variazione molto importante; il Direttore di Gara prima o durante lo svolgimento della stessa in caso di gravi e comprovati motivi deve sospendere e rinviare la competizione sino a quando il pericolo non è venuto meno; tutto questo su **SEGNALAZIONE DEGLI UFFICIALI DI GARA.**

Art. 4.14 Dotazioni di sicurezza. Ex Art. 100

Si è uniformato l'articolo con l'analogo del regolamento ICF.

In particolare viene chiarito che:

- 1) non si possono attaccare le maniglie con nastri
- 2) sono considerate maniglie: cappi in corda saldamente attaccati all'imbarcazione, una corda che va dalla prua alla poppa dell'imbarcazione saldamente attaccata, maniglie che siano realizzate come parti integranti dell'imbarcazione al momento della costruzione
- 3) nelle imbarcazioni da discesa è obbligatorio inserire sacchi di punta (air bags), a prua e a poppa, opportunamente gonfiati.

Art. 4.15 Cronometristi. Ex Art. 4A.5

..... *I tempi rilevati dai Cronometristi sono inappellabili.*

Art. 4A.2 Percorso. Ex Art. 103

Sono stati integrati nell' art. questi due paragrafi, già presenti nel "vecchio" codice ma in altri articoli:

1) Nelle Gare Nazionali e di Campionato Italiano il percorso deve avere caratteristiche tali da essere completato dai K1 Senior Maschile mediamente fra i 100 ed i 130 secondi. (Ex Art. 123)

Riveste molta importanza questo paragrafo parzialmente modificato *I tracciatori devono assicurare che il percorso ideato originariamente sia mantenuto tale per tutta la durata della gara, sono responsabili dell'adeguata sistemazione delle porte e delle altre attrezzature e devono essere pronti ad eseguire le modifiche e le rettifiche disposte dal Direttore di Gara.*

Qualora durante la gara si verificasse un cambiamento del livello dell'acqua tale da falsare il risultato, il Giudice Arbitro Principale deve interrompere la gara sino a quando le condizioni dell'acqua non siano tornate alla normalità.

Se durante la gara si verificasse un fattore non momentaneo che altera le caratteristiche del percorso il Giudice Arbitro Principale può autorizzare cambiamenti o spostamenti delle porte.

Il senso di questo paragrafo è quello di "escludere" il GAP dalla "responsabilità" nella fase preparatoria del campo di gara, una volta iniziata la manifestazione (direzione tecnica della gara) il GAP diventa figura centrale per la sospensione della gara e/o la modifica del percorso.

Art. 4A.3 Gare: regole generali. Ex Art. 106

Anche nei Camp. Italiani della categoria Master l'ordine di partenza della 2^a prova è dato dalla classifica invertita della 1^a prova.

Art. 4A.4 Caratteristiche delle imbarcazioni. Ex Art. 107

Viene specificato in maniera chiara che: *Le misure si riferiscono allo scafo, pertanto le imbarcazioni devono essere misurate prive di appendici che non siano fissate allo scafo in modo definitivo. Le imbarcazioni devono essere pesate asciutte e prive di attrezzature non stabilmente fissate.*

4A.5 Ufficiali di Gara: compiti. Ex Art. 108

In questo articolo sono state tolte (come da Ns. richiesta) tutte quelle figure che non fanno parte del Collegio: Controllori di porta, Cronometristi, Tracciatore del percorso, Addetti alla sicurezza.

Variazione importante: il Commissario d'Imbarco *nega la partenza ai concorrenti privi dell'idonea attrezzatura di sicurezza;*

il Giudice di Partenza non ammette alla partenza, **quindi non squalifica più**, comunicandolo al Giudice Arbitro Principale, *gli equipaggi che:*

- *non rispettano le regole di sicurezza;*
- *non si sono presentati al cancelletto di partenza al momento prestabilito e dopo esser stati successivamente chiamati;*
- *non indossano il pettorale con il proprio numero di gara;*
- *non rispettano i suoi ordini;*

Il Giudice di Arrivo: *controlla che i concorrenti taglino regolarmente il traguardo.*

4A.8 Approvazione del percorso. Ex Art. 111

Viene specificato che il Direttore di gara deve approvare il percorso; e può prendere in esame proposte di cambiamento richieste da un rappresentante di Società. Se lo reputa necessario può mettere ai voti tale

proposta che deve essere accolta almeno dai 2/3 dei rappresentanti di Società presenti. **(In pratica è' stato chiarito quello che già si faceva prima, lasciando la discrezionalità di accogliere le richieste di variazione al Direttore di Gara).**

4A.9 Partenza. Ex Art. 112

Anche in questo Art. ci sono cambiamenti molto importanti: *a ciascun concorrente verrà segnalato (vocalmente o con un segnale acustico) quando mancano 10 secondi alla partenza, poi verranno scanditi gli ultimi 5 secondi. Al secondo 0 verrà data la partenza con "VIA" o con un suono più pronunciato.*

La falsa partenza viene determinata dal giudice di Partenza che squalifica il concorrente (prima si poteva concedere la possibilità di una seconda partenza).

4A.11 Passaggio delle porte. Ex Art. 117

Si è voluto chiarire che per la categoria C2 il passaggio è regolare se entrambi passano con l'intera testa, nella giusta direzione, tra le paline contemporaneamente.

4A.12 Penalità. Ex Art. 118

In questa importante articolo si è cercato di fare chiarezza soprattutto sulle definizioni di "tagliare la porta" e "avanti e indietro" nella porta.

4A.13 Controllori di porta. Ex Art. 110 (segnalazioni dei controllori di porta)

Uso del disco rosso (eliminazione dalla gara) solo su indicazione del giudice di settore.

Art. 4A.14 Precedenza. Ex Art. 120

Viene richiesto un reclamo per far ripetere la prova, il concorrente ostacolante è squalificato (prima poteva esserlo).

Art. 4A.16 Rovesciamento, eskimo e imbarcazione capovolta. Ex Art. 122

E' stato chiarito il concetto di capovolgimento.

4A.17 Arrivo. Ex Art. 115

Anche in qui sono stati chiariti alcuni paragrafi:

1) *la prova termina quando attraversa il traguardo dentro l'imbarcazione e non capovolto.*

2) *non può attraversare più di una volta il traguardo o risalire lungo il percorso dopo aver concluso la gara.*

3) *Se la mancata attivazione della fotocellula è conseguenza dell'errato posizionamento (troppo alta sul pelo dell'acqua) o di difetto tecnico, sarà ritenuto valido il tempo rilevato manualmente.*

Art. 4A.18 Cronometraggio. Ex Art. 123 (Tempo di gara)

Viene specificato che il tempo "elettronico" deve essere con approssimazione al 100/sec. e che ci deve essere la doppia misurazione del tempo, elettronica (dove richiesta) e manuale.

4A.19 Calcolo pubblicazione dei risultati. Ex Art. 124

Viene chiarito che il C.O. ha il compito di affiggere il tempo di un concorrente e/o una squadra subito dopo il termine della prova. Si specifica anche il tempo minimo che i risultati devono rimanere esposti (20 min.)

4 B – Norme particolari per le Gare di Discesa

4B.2 Percorso: caratteristiche tecniche. *Ex Art. 128*

Il percorso non deve prevedere trasbordi.

4B.3 Imbarcazioni, pagaie ed accessori. *Ex Art. 131*

Viene specificato in maniera chiara che: *Le misure si riferiscono allo scafo, pertanto le imbarcazioni devono essere misurate prive di appendici che non siano fissate allo scafo in modo definitivo. Le imbarcazioni devono essere pesate asciutte e prive di attrezzature non stabilmente fissate.*

Spiega che i volumi d'aria degli airbags possono essere raggiunti anche sommando la capacità di 2 o più sacchi ben gonfi.....

Viene chiarito cosa si intende per imbarcazione turistica: fondo piatto. (prima era “competente” il Direttore di Gara)

4B.4 Ufficiali di Gara: compiti. *Ex Art. 143*

In questo articolo sono state tolte (come da Ns. richiesta) tutte quelle figure che non appartenevano al Collegio: Controllori di porta, Cronometristi, Tracciatore del percorso, Addetti alla sicurezza.

Variazione importante: il Commissario d'Imbarco *nega la partenza ai concorrenti privi dell'idonea attrezzatura di sicurezza;*

il Giudice di Partenza non ammette alla partenza, quindi non squalifica più, *comunicandolo al Giudice Arbitro Principale, gli equipaggi che:*

- *non rispettano le regole di sicurezza;*
- *non si sono presentati al cancelletto di partenza al momento prestabilito e dopo esser stati successivamente chiamati;*
- *non indossano il pettorale con il proprio numero di gara;*
- *non rispettano i suoi ordini;*

Il Giudice di Arrivo: controlla che i concorrenti taglino regolarmente il traguardo.

4B.5 Partenza. *Ex Art. 132*

Sono codificati due tipi di partenza: a cronometro ed in linea.

4B.6 Percorso. *Ex Art. 135 (precedenza)*

Viene richiesto un reclamo per far ripetere la prova, il concorrente ostacolante è squalificato (prima poteva esserlo).

Non sono consentiti trasbordi di alcun tipo (prima era vietato trasbordare per evitare rapide pericolose).

4B.7 Arrivo. *Ex Art. 136*

Anche qui sono state chiarite molti paragrafi:

- 1) la prova termina quando attraversa il traguardo dentro l'imbarcazione e non capovolto.
- 2) non può attraversare più di una volta il traguardo o risalire lungo il percorso dopo aver concluso la gara.
- 3) se la mancata attivazione della fotocellula è conseguenza dell'errato posizionamento (troppo alta sul pelo dell'acqua) o di difetto tecnico, sarà ritenuto valido il tempo rilevato manualmente.

4B.8 Cronometraggio. Ex Art. 139 (Tempo di Gara)

Specifica che il tempo deve avere una approssimazione al centesimo di secondo oppure manuale con precisione al decimo.

4B.9 Pubblicazione dei risultati. Ex Art. 140

Viene chiarito che il C.O. ha il compito di affiggere il tempo di un concorrente e/o una squadra subito dopo il termine della prova. Si specifica anche il tempo minimo che i risultati devono rimanere esposti.

4B.11 Assegnazione del Campionato Italiano nelle Gare a Squadre. Ex Art. 90

Nel vecchio regolamento si parlava di cambiamento delle condizioni climatiche, adesso si fa riferimento ad un cambiamento delle condizioni del percorso.

4 C – Norme particolari per le Gare di Discesa Sprint

Nel Codice delle Gare precedente la Discesa Sprint era equiparata alla Discesa Classica, nel nuovo regolamento sono stati chiariti alcuni punti:

4C.2 Partenza. Non presente

Avviene con le stesse modalità delle partenze a cronometro della Discesa Classica.

4C.3 Cronometraggio. Non presente

Nelle gare nazionali e di Campionato Italiano è obbligatorio l'uso di fotocellula collegata tra partenza ed arrivo con approssimazione del tempo al centesimo di secondo. Nelle altre gare è consentito l'uso del cronometraggio manuale al decimo.

4C.4 Rovesciamento. Non presente

Un concorrente che si è rovesciato viene eliminato e deve immediatamente lasciare il percorso.

Il Consigliere Settore Fluviale

Valerio Veduti

