

# Percorso guidato alla lettura delle Norme Generali e del Regolamento tecnico velocità e fondo - 2004

Nell'esprimere l'apprezzamento per l'ottimo lavoro svolto dalla Commissione Carte Federali e in particolar modo dal collega Ernesto Meloni, voglio sottolineare che il nuovo codice delle gare di canoa olimpica 2004 è stato completamente riorganizzato negli articoli che, tra l'altro, sono stati tutti denominati e si sono introdotti buona parte dei suggerimenti raccolti dalla DAC, alcuni dei quali segnalati dai colleghi, nel corso del triennio trascorso.

Vediamo le principali novità di interesse arbitrale.

## SEZIONE 1 – NORME GENERALI

### Art. 1.7 – Imbarcazioni e mezzi di propulsione

*E' stato inserito in questa sezione:*

“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

*Sono stati unificati gli articoli relativi ai Bandi di gara dove si parla anche del peso imbarcazione.*

### Art. 1.11 – Spostamento o annullamento di una gara

*Importante questo 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. 1.14 – Organizzazione delle gare: il comitato organizzatore

*E' importante sapere che:*

“La F.I.C.K., attraverso i propri Organi Federali, individua per ciascuna gara un Comitato Organizzatore che deve operare in conformità con il presente codice di gara e le disposizioni ricevute dalla Federazione stessa. Il Comitato Organizzatore è guidato da un Responsabile che per le particolari funzioni che deve svolgere prima, durante e dopo il termine delle gare, deve essere persona particolarmente qualificata e per quella gara non può ricoprire altri incarichi.

L'incarico di organizzare la gara è ufficialmente conferito al Comitato Organizzatore all'atto dell'approvazione del Calendario Agonistico.

Entro i successivi 30 giorni il Comitato Organizzatore deve comunicare ai competenti Organi Federali il proprio organigramma che deve necessariamente comprendere la Segreteria Gara ed il Settore Sicurezza; nella comunicazione devono essere indicati anche i nomi del Responsabile del Comitato e del Responsabile del Settore Sicurezza.

Il Responsabile del Comitato Organizzatore affida gli incarichi ai diversi componenti del Comitato stesso, ne coordina le attività seguendo scrupolosamente le disposizioni impartite della F.I.C.K. e ne risponde del loro funzionamento alla Federazione e, dall'inizio delle gare, al Direttore di Gara.

Almeno un'ora prima dell'inizio delle gare, il Responsabile del Comitato Organizzatore deve dare al Direttore di Gara un quadro completo e definitivo sul funzionamento del Comitato per tutta la durata della manifestazione.”

#### **Art. 1.15 – Compiti del Comitato Organizzatore**

*E' stato meglio specificato quali siano. Di interesse per noi c'è il nuovo punto:*

- r) 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**

*Questo articolo è stato meglio organizzato. Di interesse per noi c'è il nuovo punto:*

- h) fornire l'elenco dei Rappresentanti degli affiliati al Direttore di gara ed al Giudice Arbitro Principale;

#### **Art. 1.17 – Direttore di Gara**

*La novità è che:*

....“Al Direttore di Gara compete la direzione generale della gara e per questo interagisce continuamente con il Giudice Arbitro Principale.”

#### **Art. 1.21 – Reclami**

Non è più regolamentata la possibilità, da parte del rappresentante di società, di richiedere chiarimenti informali al GAP.

#### **Art. 1.24 – Obbligo di soccorso e responsabilità**

*Rivisto completamente:*

“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.”

#### **Art. 1.25 – Lotta al doping**

*Modificato:*

“Il doping è severamente vietato e possono essere disposti nei confronti degli atleti opportuni accertamenti sanitari, che saranno effettuati con le modalità stabilite dalla F.I.C.K. (delibera n. 120/92 e successive modificazioni), dal C.O.N.I. e dal Ministero per la Salute.

Gli elenchi delle categorie delle sostanze dopanti e dei metodi di doping corrispondono a quelli approvati dal C.I.O. e sono contenuti nelle relative delibere F.I.C.K. di pari oggetto (n. 180/93 e successive). Potranno inoltre essere effettuati controlli a sorpresa, sia da parte dell'I.C.F. che da parte del C.O.N.I. (delibera F.I.C.K. n. 57/94 e successive) che dal Ministero per la Salute.”

*Sottolineo la necessità di offrire la massima collaborazione ai servizi antidoping che nella stessa manifestazione, contemporaneamente, possono anche essere più di uno.*

### **SEZIONE 2 – REGOLAMENTO TECNICO CANOA VELOCITA'**

#### **Art. 2.1 – Attrezzi**

*Ci sono modifiche:*

Le imbarcazioni ammesse alle Gare sono:

- a) Kayak: K5.20 (aggiunto);
- b) Canadesi: C1 scuola, C4 Scuola (aggiunti).

Esse devono avere le caratteristiche indicate nell'allegato "A".

Gli/Le Allievi/e devono indossare il giubbotto salvagente e utilizzare pagaie con manico in legno o alluminio e con pale in legno di forma tradizionale.

## Art. 2.2 – Distanze di gara

*Ci sono delle modifiche, le evidenzio:*

Nella velocità sono comprese anche gare di lunghezza superiore a 1000 metri (denominate fondo).

Le gare di canoa velocità si svolgono sulle seguenti distanze

### **Gare maschili**

| Categoria              | Distanza             | imbarcazioni                                      |
|------------------------|----------------------|---|
| Cadetti B<br>Cadetti A | mt. 2000             | K1 a squadre <u>eliminato</u>                     |
| Allievi                | mt. 200*<br>mt. 2000 | K2 4.20 <u>eliminato</u><br>K5.20 <u>aggiunto</u> |

### **Gare femminili**

| Categoria     | distanza                | imbarcazioni  |
|---------------|-------------------------|---|
| Master A e B  | mt.1000 <u>aggiunti</u> | K1, K2  |
| Senior        | mt. 1000                | K4 <u>aggiunto</u>  |
| Cadette A e B | mt. 2000                | K1 a squadre <u>eliminato</u>                             |
| Allieve       | mt. 200*                | K2 4.20 eliminato<br>K5.20 <u>aggiunto</u>                |
|               | mt. 2000                | K4.20 a squadre <u>eliminato</u><br>K5.20 <u>aggiunto</u> |

*Altra novità che rafforza la circolare DAC del 2003:*

Gli Esordienti partecipano a manifestazioni federali secondo uno specifico programma stabilito con apposita circolare emanata del Consiglio Federale.

*Ritornano le gare di fondo sui 10.000 m:*

Possono essere bandite e approvate dai competenti Organi Federali, in deroga al presente Codice, Gare di Fondo sui mt.10.000 con percorsi diversi da quelli indicati nell' art. 2.10.d e regolamentati da quanto previsto per le Gare di Fondo.

## Art. 2.4 – Numero massimo di gare a cui un atleta può partecipare nella stessa manifestazione

“.....Nelle Gare Nazionali o Interregionali i/le cadetti/e possono partecipare a due gare di velocità riservate alla propria categoria purché non siano nello stesso giorno della gara sui mt.2.000 e siano distanziate di almeno 30 minuti e per i Cadetti siano una in kayak ed una in canadese.....”

*La novità è che si riduce da 90 minuti a 30 minuti l'intervallo tra due gare.*

#### **Art. 2.6 – Iscrizioni: titolari e riserve**

#### **Art. 2.7 – Sostituzioni**

*Sono stati separati e riordinati gli articoli relativi alle iscrizioni e sostituzioni, senza sostanziali novità.*

#### **Art. 2.8 – Ritiri**

*Non si parla più specificatamente di “Sanzioni disciplinari” in caso di mancata presentazione alle gare da parte di una società e anzi le generiche:*

“.....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. 2.9 – Campo di gara: caratteristiche generali**

*Completamente riscritto questo articolo, ma con gli stessi contenuti. E’ importante fare attenzione alla definizione di linea di partenza e di traguardo, perché, anche se non specificato successivamente, è chiaro che queste linee sono individuate da bandierine o da boe rosse.*

Il campo di gara deve avere per assi di simmetria segmenti di rette fra loro ortogonali, avere una lunghezza sufficiente ad effettuare i percorsi previsti, una larghezza tale da consentire l’allineamento di almeno 9 equipaggi alla distanza minima 5 di metri l’uno dall’altro e una profondità dell’acqua pressoché costante. Inoltre vi deve essere uno spazio laterale sufficiente a consentire la risalita degli equipaggi non gareggianti, dopo il traguardo vi deve essere uno spazio idoneo a permettere l’arresto degli equipaggi, e ove vi sia corrente essa deve essere di debole intensità e al contempo costante nei diversi punti del campo.

Il rettangolo del campo deve essere ben delimitato da boe in materiale leggero posizionate ai 4 vertici Il campo deve essere tracciato con grande precisione nelle distanze ed avere riferimenti fissi a terra o in acqua. Una sua planimetria con segnati tutti gli elementi deve essere affissa per tutta la durata della manifestazione all’Albo delle Comunicazioni Ufficiali.

Le linee di partenza (partenza) e di arrivo (traguardo) sono individuate da bandierine o da boe rosse posizionate nei punti in cui tali linee intersecano i limiti esterni del campo.

Il campo di gara deve rimanere libero per tutta la durata delle gare ed è vietato a chiunque non sia in gara in quel momento percorrerlo o attraversarlo. All’Affiliato il cui atleta è colto in difetto è comminata una multa che è stabilita dal Consiglio Federale all’inizio di ogni stagione agonistica.

#### **Art. 2.11 – Arrivo**

*Questo articolo è stato riscritto, ma sostanzialmente non differisce dal passato, inoltre, abbiamo già detto che la linea di traguardo è individuata da bandierine o boe rosse:*

“La linea di arrivo (Traguardo) è la linea che le prue degli equipaggi devono superare per terminare la gara. Essa è perpendicolare all’asse longitudinale del campo, quindi parallela alla linea di partenza.

Di fronte alla scala ove sono collocati uno dietro l’altro i Giudici di Arrivo è posto un sottile filo teso verticalmente che giace sul Piano del Traguardo che è perpendicolare al piano individuato dagli assi del campo di gara. Sullo stesso piano giace anche una linea nera dipinta verticalmente su un pannello giallo collocato sulla riva opposta a quella occupata dai Giudici di Arrivo. E’ riguardando il filo e la linea nera che i Giudici di Arrivo valutano l’esatto istante in cui arrivano gli equipaggi. Qualora la natura del campo di gara non permetta di riguardare efficacemente sulla linea indicata dalla tabella, si ovvia riguardando su due sottili fili di acciaio tesi verticalmente, distanziati a non meno di cm.75 e giacenti sul Piano del Traguardo.

Il Piano del Traguardo è anche il riferimento per collocare correttamente le apparecchiature automatiche di fotofinish.”

#### **Art. 2.12 – Attrezzature e contrassegni**

*Sottolineo le differenze:*

**a) Campionati Italiani, Gare Nazionali e Gare Interregionali**

- due megafoni (per il Preallineatore e per lo Starter);

**b) Campionati Regionali e Gare Regionali**

- quattro bandierine rosse (per gli Arbitri di Percorso e per lo Starter);
- quattro bandierine bianche (per gli Arbitri di Percorso, per il Preallineatore e per il Giudice di Arrivo);
- due megafoni (per il Preallineatore e per lo Starter);

Ogni imbarcazione in gara deve essere contrassegnata da un numero costituito da un pannello giallo di cm.18x20 che riporti da entrambi i lati, in nero e con un carattere ben visibile, il numero di gara.

I numeri devono essere fissati sulla linea centrale della copertura dell'imbarcazione in modo da risultare perpendicolari alla stessa, per i kayak nella zona posteriore, per le canadesi in quella anteriore.

Nelle Gare di Fondo ciascun equipaggio è individuato da un diverso numero che è assegnato in ordine progressivo seguendo il programma di gara: nelle Gare di Velocità i numeri corrispondono al numero della corsia che l'equipaggio va ad occupare. Ciascun Affiliato deve dotarsi dei numeri da 1 a 9, quelli da 10 in poi sono messi a disposizione del Comitato Organizzatore.

**Art. 2.13 – Accredito delle Società**

*Interessante la riformulazione di parte di questo articolo e le differenze nell'accredito a seconda del tipo di gara:*

".....Nei Campionati Italiani, nelle Gare Nazionali ed Interregionali all'Accredito il Comitato Organizzatore consegna a ciascun Affiliato, oltre ai moduli per le variazioni, l'elenco degli Affiliati e di tutti gli equipaggi iscritti divisi per categoria e specialità, completato da un estratto riportante le iscrizioni di quell'Affiliato.

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.

Entro due ore dal termine dell'Accredito il Comitato Organizzatore deve esporre all'Albo delle Comunicazioni Ufficiali il programma definitivo, completo degli ordini di partenza, programma che deve essere consegnato a tutti gli Affiliati che ne facciano richiesta.

Per i Campionati Regionali e le Gare Regionali il Comitato Organizzatore già in fase di accredito distribuisce ai Rappresentanti di Società il programma e l'ordine di partenza delle gare senza fasi eliminatorie, annotando le variazioni solo sugli ordini di partenza da consegnarsi al Direttore di Gara, agli Ufficiali di Gara, ai Cronometristi e su uno che al termine dell'accredito è esposto all'Albo delle Comunicazioni Ufficiali. Le batterie se previste, devono essere formate in base al numero effettivo di partecipanti ed essere esposte all'Albo delle Comunicazioni Ufficiali almeno mezz'ora prima dell'inizio delle gare.

**Art. 2.14 – La Giuria**

*E' stata inserita la figura del:*

**Preallineatore:** provvede all'appello degli equipaggi, li posiziona secondo i numeri d'acqua, li sollecita a portarsi sulla linea di partenza e poi solleva la bandiera bianca per segnalare allo Starter l'avvenuta sistemazione;

**Art. 2.15 –Gare nelle categorie allievi/e o cadetti/e**

*Finalmente è stato modificato questo articolo e a differenza del vecchio, è praticabile nelle gare di staffetta:*

Le gare nelle categorie Allievi/e o Cadetti/e si disputano qualunque sia il numero dei concorrenti iscritti, quelle sui 2.000 metri si svolgono in serie di non più di 16 equipaggi, quelle sui 200 e 400 metri e di staffetta, ove il numero degli equipaggi è superiore a 9, sono disputate serie con classifiche separate.

Nelle gare di staffetta (K1 4x200) i concorrenti della stessa squadra devono indossare divise dello stesso colore e le loro imbarcazioni devono essere contrassegnate dallo stesso numero d'acqua, che è assegnato secondo il senso di marcia dell'ultima frazione (il numero uno è a sinistra dello schieramento).

Il primo e il terzo frazionista partono dalla linea d'arrivo, il secondo ed il quarto dalla linea di partenza. I primi frazionisti partono con le prue allineate sulla linea del traguardo, le linee di cambio sono la partenza e il traguardo; i concorrenti in partenza devono mantenere le imbarcazioni ferme, non superare con la prua la rispettiva linea di cambio e devono avviarsi solo dopo che la prua del compagno in arrivo ha tagliato tale linea..

Nelle competizioni di C4 Scuola gli atleti sono inginocchiati all'interno dell'imbarcazione ed effettuano un doppio percorso sui 200 metri pagaiando nella prima metà su un lato della canoa, nella seconda sull'altro.

Nelle gare di staffetta e di C4 Scuola in caso di irregolarità il Giudice Arbitro Principale retrocede le squadre che hanno commesso l'infrazione.

#### **Art. 2.16 – Gare di velocità nelle categorie, ragazzi/e junior, senior e master**

“.....Le gare sono annullate quando si ha un unico equipaggio iscritto o 2 equipaggi dello stesso Affiliato, ad eccezione dei Campionati Italiani o dei Campionati Regionali. Gli equipaggi iscritti a gare annullate, durante l'Accredito possono essere iscritti in altre gare, purché vengano rispettati i limiti di categoria, senza corrispondere un'ulteriore tassa di iscrizione.....”

*Questa regola non vale per le categorie Allievi e Cadetti vedi art. 2.15.  
Inoltre, è stato inserito che:*

“.....Il titolo di “Campione Italiano” nelle gare con 1/2 equipaggi nelle barche multiple non viene assegnato se il tempo del vincitore è superiore del 10% al tempo del vincitore del K1 maschile, K1 femminile e del C1 nelle rispettive categorie.....”

*Ed è stata eliminata la dicitura:*

“...Tra le varie fasi della stessa gara, dalle batterie alle finali, deve intercorrere un intervallo di almeno un ora.....”

#### **Art. 2.17 – Partenza**

*Molte le novità di questo articolo:*

Gli equipaggi devono presentarsi nella zona di partenza, pena la squalifica, almeno 5 minuti prima dell'orario previsto dal programma, indossando la divisa sociale e con il numero fissato sull'imbarcazione; gli atleti su equipaggi multipli, pena una multa (fissata all'inizio di ogni stagione agonistica dal Consiglio Federale), devono comunque presentarsi con abbigliamento omogeneo. Il Preallineatore fa l'appello e fa posizionare l'equipaggio con il numero 1 a sinistra dello schieramento, seguito alla sua destra dal 2 e così via; gli assenti sono considerati ritirati.

Al momento della partenza gli equipaggi devono avere le imbarcazioni ferme e con le prue in corrispondenza della linea di partenza.

In presenza di installazioni fisse o galleggianti ancorate sulla linea di partenza, per le Gare di Velocità lo Starter comunica ai concorrenti che la partenza è imminente con la frase “PARTENZA ENTRO DIECI SECONDI”

*Per omogeneità gli starter possono contare 1, 2 e dopo dare il via!*

Per le Gare di Fondo lo Starter avvisa i concorrenti dell'imminenza della partenza con la frase “PARTENZA ENTRO UN MINUTO”.

*Per omogeneità gli starter possono contare 1, 2, 3, 4, 5 e dopo dare il via, sempre che si sia:*

Verificato che tutte le condizioni sussistano, dà il segnale di partenza che può essere un colpo, un suono breve ed acuto o la parola “VIA”.

Al concorrente che fa avanzare l'imbarcazione pagaiando dopo la frase “PARTENZA ENTRO DIECI SECONDI” (o “PARTENZA ENTRO UN MINUTO”) e prima del segnale di partenza lo Starter commina una “falsa partenza”, comunicando la decisione all'equipaggio colto in difetto.

In presenza del dispositivo automatico di partenza gli equipaggi si devono allineare con le prue dentro i rispettivi blocchi. In questo caso la “falsa partenza” è attribuita all'equipaggio che forza il blocco prima del segnale di partenza.

In caso la linea di partenza sia volante lo Starter quando vede le imbarcazioni ferme ed allineate richiama l'attenzione dei concorrenti con la frase “ATTENZIONE” a cui segue immediatamente il “VIA”.

Se lo Starter non reputa che si verifichino le giuste condizioni per dare la partenza, chiama lo “STOP” e rimanda gli equipaggi dal Preallineatore per ripetere dall'inizio tutta la procedura.

Alla seconda “falsa partenza” l'equipaggio è squalificato.

Il Preallineatore o lo Starter sanzionano con il Richiamo Ufficiale, equivalente a una falsa partenza, gli equipaggi che non si attengono agli ordini da loro impartiti: se questi persistono vengono squalificati dalla competizione.

## **Art. 2.18 – Interruzione della gara**

*In questo articolo viene ribadito che::*

“.....gli equipaggi sono richiamati dal Giudice di Percorso.....”

## **Art. 2.19 – Rovesciamento**

Nelle Gare di Velocità l'equipaggio che incorre in un rovesciamento è eliminato.

Nelle Gare di Fondo (mt. 2.000 e mt. 5.000), l'equipaggio che riesce a rimontare in barca senza alcun aiuto esterno può riprendere la gara.

## **Art. 2.20 – Percorso**

*Si evidenzia una cosa importante, cioè non si parla più di linea d'acqua che poteva essere confusa per corsia, ma si parla di traiettoria:*

“.....Nelle Gare di Velocità gli equipaggi devono mantenere una traiettoria rettilinea dalla partenza all'arrivo e non possono, pena la squalifica, avvicinarsi, a meno di 5 metri in qualunque direzione, ad un altro concorrente per prenderne la scia.

Nelle Gare di Fondo (mt. 2.000 e mt. 5.000) i concorrenti possono deviare dalla loro traiettoria e prendere la scia di altri, purché non danneggino gli altri concorrenti.

Durante la gara non è consentito sostituire l'imbarcazione o la pagaia....”

## **Art. 2.22 – Sorpasso**

Nelle Gare di Fondo (mt. 2.000 e mt. 5.000) 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. 2.23 – Collisione e danneggiamenti**

*E' stato eliminato l'elemento di dubbio:*

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

*Inoltre, non si parla più di risarcimento del danno.*

## **Art. 2.24 – Arrivo**

*Ricordandoci sempre la definizione di traguardo, ci è facile capire, che la prua deve passare tra due bandierine. Ci sono delle novità sugli ex aequo:*

“Un equipaggio arriva nel momento in cui la prua della sua imbarcazione con a bordo l'intero equipaggio taglia la linea del traguardo.

Se due o più imbarcazioni tagliano il traguardo contemporaneamente, viene loro attribuita la stessa classifica. Nel caso la gara sia in una fase eliminatoria vengono applicate le seguenti regole:

- se tutti gli equipaggi pari merito sono qualificati per la fase successiva si assegna loro la gara e la corsia tramite sorteggio;
- se non tutti gli equipaggi pari merito sono qualificati per la fase successiva, se il campo lo permette, essi passano tutti alla fase successiva utilizzando la corsia 10 (o la 0) e assegnando loro la gara e la corsia per sorteggio;
- se non tutti gli equipaggi pari merito sono qualificati per la fase successiva e il campo non permette di utilizzare la corsia 10, viene deciso per sorteggio chi è ammesso alla fase successiva.

## **ALLEGATO "A"**

### **IMBARCAZIONI: CATEGORIE E REGOLE DI COSTRUZIONE**

#### **1 - DIMENSIONI E PESI**

Le imbarcazioni devono avere le seguenti caratteristiche:

*(le misure della nuova barca)*

|                     |       |
|---------------------|-------|
|                     | K5.20 |
| lunghezza max (cm.) | 520   |
| peso minimo (kg.)   | 14    |

## 2 – COSTRUZIONE

*Qualche ragguaglio in più su come sono fatte*

Le imbarcazioni federali 4.20 e 5.20 devono avere fondo piatto, nessun punto della coperta può essere più alto di un qualsiasi punto del pozzetto e devono rispettare in larghezza le seguenti dimensioni minime:

| imbarcazione | Punto di misurazione | Misura |
|--------------|----------------------|--------|
| K4.20        | a cm 100 dalla prua  | cm. 28 |
|              | a cm 150 dalla poppa | cm. 48 |
| K5.20        | a cm 140 dalla prua  | cm. 37 |
|              | a cm 175 dalla poppa | cm. 50 |

Sul fondo dello scafo del K 4.20 è fissata una deriva che al massimo può misurare cm.28 di lunghezza e cm.4,5 di altezza. La parte terminale della deriva (punto più vicino al timone) deve essere a cm.52 dall'estremità della poppa dell'imbarcazione

### **B) CANOA CANADESE**

*Sottolineo le novità:*

“... Lo scafo può essere irrigidito con 3 barre trasversali di rinforzo, ciascuna larga non più di cm. 7.

Il C2 può essere completamente scoperto, nel caso abbia una copertura la lunghezza minima dell'apertura deve essere almeno metà della lunghezza totale dell'imbarcazione e lo scafo può essere irrigidito con 4 barre trasversali di rinforzo, ciascuna larga non più di cm.7.”

## 3 – CONTROLLI DELLE DIMENSIONI E DEI PESI

*Sottolineo le novità:*

.....

Prima della gara ciascun concorrente, a sua cura, può pesare la propria imbarcazione utilizzando la bilancia messa a disposizione dal Comitato Organizzatore per la gara.

## 4 – TRATTAMENTI SUPERFICIALI

*E' stato inserito in un articolo, quanto già presente nella vecchia versione.*

Sperando di aver dato un utile contributo alla lettura del nuovo codice, invio sinceri saluti

Il consigliere per l' Olimpica  
**Vitantonio, Nicola FORNARELLI**