

CODICE DI GARA – SEZIONE 3

REGOLAMENTO CANOA MARATHON (Consiglio Federale - delibera n. 179 del 30/11/2013)

SOMMARIO

Art. 3.1 – Definizione.....	2
Art. 3.2 – Categorie.....	2
Art. 3.3 – Percorso.....	2
Art. 3.4 – Partecipazione di un atleta in altre categorie.....	2
Art. 3.5 – Imbarcazioni ed attrezzature di sicurezza.....	2
Art. 3.6 – Iscrizioni.....	3
Art. 3.7 – Giuria.....	3
Art. 3.8 – Cronometristi.....	4
Art. 3.9 – Servizio di Sicurezza.....	4
Art. 3.10 – Bando di Gara.....	4
Art. 3.11 – Ritiri.....	4
Art. 3.12 – Accredito.....	4
Art. 3.13 – Riunione dei Rappresentanti di Società.....	5
Art. 3.14 – Numeri di gara e Ordini di Partenza.....	5
Art. 3.15 – Partenza.....	5
Art. 3.16 – Virate.....	6
Art. 3.17 – Percorso e Sorpasso.....	6
Art. 3.18 – Trasbordi.....	6
Art. 3.19 – Squalifiche e Penalità.....	6
Art. 3.20 – Arrivo.....	7
Art. 3.21 – Assistenza ai concorrenti.....	8
Art. 3.22 – Tempo massimo a disposizione.....	8

Art. 3.1 – Definizione

1. Nelle gare di Canoa Marathon classica i concorrenti percorrono una lunga distanza in acque non soggette a caratteristiche prestabilite. Il percorso può anche presentare tratti non navigabili che i concorrenti devono superare a piedi trasportando la propria imbarcazione.
2. Alcune gare possono essere disputate in una o più fasi, in uno o più giorni ed il risultato finale è determinato dal tempo impiegato per percorrere l'intero percorso

Art. 3.2 – Categorie

Le gare di Canoa Marathon classica sono le seguenti:

Gare maschili	Master (A/H)	K1, K2, C1, C2
	Senior /U23/ Junior / Ragazzi	K1, K2, C1, C2
Gare femminili	Master (A/H)	K1, K2
	Senior /U23/ Junior / Ragazzi	K1, K2

Art. 3.3 – Percorso

1. I percorsi possono essere su corsi d'acqua navigabili, come fiumi, laghi, estuari o tratti di mare e possono prevedere trasbordi obbligatori per superare ostacoli permanenti (dighe, salti, scogli o secche) o tratti resi impercorribili solo in occasione della gara.
2. La linea d'inizio e di termine del trasbordo sono entrambe contrassegnate lateralmente da due bandierine metà rosse e metà gialle in senso diagonale che delimitano la zona in cui deve verificarsi l'operazione di sbarco e d'imbarco.
3. Sia la linea di partenza (partenza) che quella di arrivo (traguardo) sono indicate da bandierine o boe rosse posizionate dove queste linee intersecano i limiti esterni del percorso.
4. Il percorso per ciascuna categoria deve avere una lunghezza minima di:

Master (A/H) (maschile e femminile)	Km. 10
Senior/ U23 maschile	Km. 20
Senior/U23 femminile	Km. 15
Junior (maschile e femminile)	Km. 15
Ragazzi e Ragazze	Km. 10

Art. 3.4 – Partecipazione di un atleta in altre categorie

Nelle Gare di Canoa Marathon è consentita la partecipazione di:

- Ragazzi/e nella categoria Junior;
- Junior nella categoria Senior;
- I Master (A - H) possono correre nella propria categoria di appartenenza nelle "lettere" precedenti e nella categoria senior. Nelle barche multiple l'età del concorrente più giovane stabilirà la categoria nella quale può competere un equipaggio.

Art. 3.5 – Imbarcazioni ed attrezzature di sicurezza

1. Dimensioni e peso

a) Le imbarcazioni devono avere le seguenti caratteristiche:

	K1	K2	C1	C2
lunghezza max (cm.)	520	650	520	650
peso minimo (kg.)	8	12	10	14

- b) La lunghezza è misurata da prua a poppa, comprese fasce od altri tipi di protezione della poppa o della prua. Se il timone è posto dietro alla poppa del kayak, non è da includere nella misura.

2. Regole di costruzione

- a) **KAYAK:** Lo scafo può essere costruito con ogni tipo di materiale. Le sezioni e le linee longitudinali dello scafo devono essere convesse ed ininterrotte. Sono permessi i timoni di direzione. Lo spessore massimo della lama del timone, nel caso in cui questi costituisca un prolungamento dell'imbarcazione, non deve superare i mm. 10.
- b) **CANADESE:** può essere costruita con ogni tipo di materiale, le sezioni e le linee longitudinali dello scafo devono essere convesse, ininterrotte e simmetriche rispetto al piano assiale longitudinale. Per la canadese non sono permessi timoni o qualsiasi altro congegno che accresca la direzionalità della barca. Nel caso in cui sia presente una chiglia essa deve essere dritta, estendersi per tutta la lunghezza della canoa e non sporgere dalla superficie dello scafo per più di mm. 30.

3. Misure di sicurezza

- a) Ogni imbarcazione deve essere inaffondabile, cioè anche completamente piena d'acqua deve avere una spinta idrostatica sufficiente per restare al pelo d'acqua.
- b) Ciascun concorrente deve indossare un sussidio al galleggiamento (giubbotto galleggiante) di misura adeguata alla propria corporatura e che presenti le seguenti caratteristiche:
- abbia un'etichettatura che indichi il nome del fabbricante, lo standard industriale a cui è conforme, la taglia, l'anno di fabbricazione e la spinta idrostatica espressa in Newton;
 - sia conforme ad uno dei seguenti standard industriali: CE EN 394 50 N oppure CE EN ISO 12402-5;
 - abbia un galleggiamento di almeno 50N per la taglia S o di almeno 60N per tutte le altre taglie;
 - il galleggiamento sia garantito dalla presenza di materiale galleggiante e non da camere d'aria gonfiabili;
 - non abbia subito alcuna modifica e si presenti in buono stato.

Art. 3.6 – Iscrizioni

1. Ciascun Affiliato deve iscrivere i propri tesserati secondo le indicazioni del Bando di Gara. E' possibile iscrivere per ciascun equipaggio tante riserve quanto sono i titolari.
2. La gara è annullata se è iscritto un solo equipaggio ad eccezione del Campionato Italiano.
3. Gli equipaggi iscritti ad una gara annullata possono venire re iscritti, in fase di accredito delle Società, in altre gare (purché si rispettino i limiti di categoria indicati dall'art 3.4) senza corrispondere un'ulteriore tassa d'iscrizione.

Art. 3.7 – Giuria

1. Le gare sono arbitrate dagli Ufficiali di Gara designati dal competente Organo del Collegio degli Ufficiali di Gara e sono dirette dal *Giudice Arbitro Principale* che è assistito dagli Ufficiali di Gara Ausiliari, ai quali affida i seguenti incarichi arbitrali:
 - a) **Giudice per il Controllo delle Imbarcazioni:** coadiuvato da uno o più addetti al controllo si assicura che imbarcazioni ed equipaggiamento che hanno gareggiato rispondano ai requisiti richiesti dal regolamento di gara della Canoa Marathon. Qualora non siano rispettate le regole, l'irregolarità sarà trasmessa al G.A.P. per la notifica della squalifica. Per i Campionati Italiani il Comitato Organizzatore deve mettere a disposizione, in un posto idoneo, una bilancia in modo che ogni squadra possa controllare il peso delle proprie imbarcazioni. Il controllo preventivo deve essere effettuato a cura delle squadre.
 - b) **Starter:** dirige tutte le operazioni di partenza, commina l'infrazione di "falsa partenza" ed il suo verdetto è definitivo ed inappellabile;

- c) **Giudici di Percorso:** curano che la gara si svolga nell'osservanza dei regolamenti disponendosi nei punti di controllo lungo il percorso. Penalizzano o squalificano i concorrenti colti in difetto e lo comunicano al Giudice Arbitro Principale per la notifica;

- d) **Giudici di Arrivo:** sono collocati in una posizione tale da vedere bene l'intera linea di arrivo e stabiliscono l'ordine con il quale i concorrenti hanno tagliato il traguardo. Essi sono coordinati dal Capo dei Giudici di Arrivo, nominato dal Giudice Arbitro Principale, a cui compete anche curare la trascrizione sugli appositi moduli dell'ordine ufficiale d'arrivo e dei tempi rilevati dai cronometristi; i moduli così completati e vistati sono consegnati alla Segreteria Gare. In caso di disaccordo sul piazzamento di uno o più equipaggi il risultato è deciso con voto a maggioranza semplice. In caso di parità, il Capo dei Giudici d'Arrivo ha voto preponderante. La decisione dei Giudici d'Arrivo è definitiva ed inappellabile.

2. In determinate circostanze, due o più incarichi arbitrali possono essere assolti da un unico ufficiale di gara

Art. 3.8 – Cronometristi

Il Comitato Organizzatore deve predisporre un adeguato servizio di cronometraggio dei tempi impiegati dai concorrenti in gara. Prima dell'inizio della gara il Capo dei cronometristi deve prendere tutte le misure necessarie per garantire il servizio e deve disporre un numero adeguato di cronometristi in partenza, in arrivo e in altri eventuali punti del percorso dove se ne presenti la necessità.

Art. 3.9 – Servizio di Sicurezza

Il Comitato Organizzatore deve predisporre un adeguato Servizio di Sicurezza e in particolar modo nei punti ove vi siano i maggiori pericoli. Il Servizio è diretto da un Responsabile della Sicurezza che deve essere persona esperta e con un'ottima conoscenza del percorso stesso. Egli è in costante contatto con il Direttore di Gara

Art. 3.10 – Bando di Gara

1. Oltre a quanto previsto dall'art. 1.11, il bando deve dare anche le seguenti indicazioni:

- a) data, ora e luogo della Riunione dei Rappresentanti di Società;
- b) numero degli eventuali trasbordi;
- c) tempo massimo a disposizione per completare la prova.

Art. 3.11 – Ritiri

1. Gli Affiliati che effettuano ritiri dopo il termine indicato dal Bando di Gara sono sanzionati con una multa che deve essere versata alla Segreteria Gare prima dell'inizio della gara. Le Società che non si presentano in gara devono corrispondere l'intero importo della tassa di iscrizione e sono penalizzate con una sanzione.
2. Tali 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.
3. Multe e sanzioni sono fissate all'inizio di ogni stagione agonistica dal Consiglio Federale.

Art. 3.12 – Accredito

1. L'Accredito si svolge secondo le modalità indicate dal Bando di Gara.
2. Durante l'Accredito ciascun Affiliato deve essere rappresentato dal proprio Rappresentante di Società o da un altro debitamente delegato. In assenza di un Rappresentante le iscrizioni sono confermate d'ufficio con tutti gli atleti titolari. In fase di Accredito il Rappresentante di Società, a mezzo degli appositi moduli, deve comunicare le sostituzioni e notificare ulteriori ritiri.

Art. 3.13 – Riunione dei Rappresentanti di Società

1. Almeno 3 ore prima dell'inizio della gara il Direttore di Gara indice una riunione con i Rappresentanti di Società dove sono date le seguenti informazioni:
 - a) indicazioni dettagliate sul percorso e le segnalazioni presenti;
 - b) tempi e modalità di partenza;
 - esatta ubicazione della partenza;
 - esatta ubicazione del traguardo;
 - elenco riepilogativo dei concorrenti iscritti;
 - eventuale tempo massimo per terminare tutta o parte della gara;
 - informazioni sulle misure di sicurezza adottate e indicazioni su come devono comportarsi i concorrenti in difficoltà;
 - eventuali informazioni sul trasporto delle imbarcazioni in partenza o altre di carattere logistico.

Art. 3.14 – Numeri di gara e Ordini di Partenza

1. Il Comitato Organizzatore deve mettere a disposizione i numeri di gara che devono essere fissati sulle imbarcazioni. Ciascun concorrente deve procurarsi il proprio numero secondo le indicazioni del Comitato Organizzatore e ne è responsabile.
2. I numeri sono sorteggiati dal Comitato Organizzatore e l'Ordine di Partenza, completo di orari, è consegnato ai Rappresentati di Società in fase di Accredito, ed affisso all'Albo delle comunicazioni ufficiali.

Art. 3.15 – Partenza

1. I concorrenti, pena la squalifica, devono presentarsi nella zona di partenza almeno 5 minuti prima dell'ora indicata dal programma di gara indossando la divisa sociale e con il proprio numero di gara; gli atleti su equipaggi multipli, pena una multa (fissata all'inizio di ogni stagione agonistica dal Consiglio Federale), devono comunque presentarsi con abbigliamento omogeneo. Un Ufficiale di Gara verifica la presenza degli equipaggi, la loro regolarità e allinea le imbarcazioni. Gli assenti sono considerati ritirati.
2. Le imbarcazioni si dispongono in ordine numerico progressivo con il numero 1 alla sinistra dello schieramento (nel senso di marcia) ed il numero più alto sul lato opposto. Due minuti prima ed un minuto prima dell'ora stabilita per la partenza, lo starter annuncia "DUE MINUTI ALLA PARTENZA" ed "UN MINUTO ALLA PARTENZA", quindi, verificato che sussistono tutte le condizioni per avere una partenza regolare, dà il via pronunciando la parola "PRONTI" immediatamente seguita dal "VIA".
3. I concorrenti che iniziano a pagaiare prima del "VIA" sono sanzionati con la "falsa partenza"; se un concorrente commette due "false partenze" lo Starter lo sanziona con 30 secondi di penalità, se un concorrente commette 3 "false partenze" è squalificato dalla gara. In caso di "falsa partenza" lo Starter richiama gli equipaggi sulla linea di partenza, comunica l'infrazione al/i concorrente/i in fallo e riavvia tutte le procedure necessarie a dare una ulteriore partenza. Le decisioni dello Starter sono inappellabili.
4. Lo schieramento di partenza avviene conformemente a una delle seguenti regole:
 - a) partenza da fermo (obbligatoria per le Gare di Campionato Italiano): le imbarcazioni sono ferme con le tutte prue allineate sulla linea di partenza e possono essere trattenute per la poppa;
 - b) partenza a griglia: le imbarcazioni devono essere ferme secondo una griglia di partenza predefinita con le posizioni determinate dal sorteggio;
 - c) partenza tipo "Le Mans": le imbarcazioni sono allineate sulla riva nell'ordine determinato dal sorteggio. I concorrenti si allineano su una linea a qualche decina di metri ed al via corrono verso la propria imbarcazione, la mettono in acqua, vi salgono e partono.

- d) partenza in linea "a rotolamento graduale": se una notevole corrente rende difficoltosa la partenza da fermo, i concorrenti vengono allineati qualche decina di metri a monte della linea di partenza e poi vengono fatti scendere lentamente verso la partenza con l'intento di attraversarla al momento del via.
 - e) partenza a intervalli: quando è impraticabile la partenza in simultanea può essere usata una partenza a intervalli, con l'ordine determinato per sorteggio e la classifica sarà determinata dal tempo che ciascun concorrente ha effettivamente impiegato per coprire il percorso. Se il numero dei concorrenti è molto elevato è possibile programmare la partenza a intervalli su diversi gruppi.
5. Se una gara è divisa in più fasi possono riprendere il via solo i concorrenti che hanno completato la fase precedente. Le partenze della seconda fase e delle successive possono essere effettuate individualmente e in questo caso i concorrenti partono secondo l'ordine di arrivo della fase precedente mantenendo gli stessi intervalli di tempo, o in gruppi che sono stabiliti in base all'ordine di arrivo della fase precedente e in questo caso il risultato finale è dato dalla somma dei tempi impiegati nelle diverse fasi.

Art. 3.16 – Virate

1. Se una gara si effettua su un percorso che prevede virate, queste devono essere indicate da una o più boe di colore rosso e giallo che i concorrenti dovranno aggirare compiendo una rotazione nel senso deciso nella Riunione dei Rappresentanti di Società.
2. Al passaggio di una boa il concorrente più esterno deve lasciare il passaggio a quello più interno, se la prua dell'imbarcazione di quest'ultimo si trova almeno all'altezza del pozzetto dell'imbarcazione all'esterno. Per il K2 la prua dell'imbarcazione deve trovarsi all'altezza del pozzetto della prima voga, per il C1 all'altezza del corpo del concorrente e per il C2 all'altezza del corpo del concorrente più vicino alla prua. Un concorrente non è penalizzato o squalificato se tocca una boa, a meno che il Giudice di Virata non ritenga che ne abbia tratto vantaggio.
3. Se un atleta non rispetta le regole di gara (esempio salto di boa), sarà soggetto ad una penalità (vedi articolo su squalifiche e penalità).

Art. 3.17 – Percorso e Sorpasso

1. I concorrenti possono deviare dalla loro traiettoria e prendere la scia di altri esclusivamente appartenenti alla medesima gara.
2. 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. 3.18 – Trasdordi

1. Per trasbordo si intende un tratto di fiume che il concorrente deve percorrere a piedi trasportando l'imbarcazione via terra. I trasdordi si classificano in:
 - a) obbligatorî: le cui linee di sbarco ed imbarco devono esser segnalate in modo chiaro con bandierine con colori rosso e giallo disposte in diagonale. Le riva deve avere uno spazio sufficiente a consentire il trasbordo simultaneo di almeno 4 equipaggi e i concorrenti hanno l'obbligo di effettuare il trasbordo nelle zone delimitate.
 - b) facoltativi: cioè un concorrente può decidere, di sua iniziativa, di trasbordare un tratto del percorso, purché non sia più breve del percorso in acqua;
 - c) per evitare secche: dove incontra acque basse, al concorrente è consentito scendere e trascinare l'imbarcazione verso zone con acqua più profonda.

Art. 3.19 – Squalifiche e Penalità

Qualsiasi atleta gareggi non rispettando le regole di gara sarà penalizzato o squalificato per il resto della gara.

1. Mancato rispetto regole di gara

Se un atleta non rispetta le regole di gara (esempio salta una boa), sarà soggetto ad una penalità. Se l'arbitro di percorso ritiene che l'atleta si sia procurato un vantaggio minimo sarà inflitta una penalità di 15 secondi. Se un atleta si procura un vantaggio significativo sarà squalificato. Se il salto di una boa è una conseguenza di una collisione durante la virata del gruppo, ci sarà un'indagine e la barca che ha causato la collisione sarà squalificata. L'atleta che ha saltato la boa a seguito della collisione non sarà penalizzato.

2. Collisione o danneggiamenti

Qualsiasi atleta che sia ritenuto dall'Arbitro di percorso o da un Ufficiale di Gara, responsabile di una collisione, o che abbia danneggiato la canoa o il kayak o la pagaia di un altro atleta o che abbia spostato inutilmente dalla propria linea il concorrente, è soggetto ad una penalità. Sarà inflitta una penalità di 30 secondi se, gli altri atleti, avranno subito dalla manovra un lieve svantaggio. Sarà squalificato se, gli altri atleti, avranno subito dalla manovra uno svantaggio significativo.

3. Controllo imbarcazione irregolare

Se un concorrente ha disputato la gara con un kayak o una canoa che al controllo imbarcazioni, a fine gara, risulta irregolare sarà squalificato.

4. Accompagnamento

E' proibito, durante la gara, essere accompagnati da altre barche. Questo comporterà la squalifica dell'atleta interessato.

5. Scia

Essere nella scia di un atleta di un'altra gara in corsa è una violazione delle regole di gara e sarà oggetto di una penalità. Se un atleta sarà ritenuto in scia ad un altro atleta di un'altra gara riceverà un avvertimento ed una penalità di 30 secondi. Se l'atleta riceverà un secondo avvertimento o avrà guadagnato un vantaggio significativo sarà squalificato.

6. Penalità

Le penalità sono decise dai Giudici di Percorso e sono inappellabili.

Le penalità di tempo saranno eseguite in un'area stabilita del trasbordo (penalty box) sotto il controllo di un Ufficiale di gara.

La comunicazione delle penalità avverrà in due modi:

- 1) con annuncio;
- 2) su di una lavagna posizionata all'inizio del trasbordo, con evidenziato il numero della barca in questione;
 - La posizione del penalty box sarà all'estremità finale del trasbordo; nel penalty box un dispositivo cronometrico conterà il tempo di penalità;
 - Le penalità devono essere scontate al primo trasbordo seguente la conferma e l'annuncio dell'infrazione; per ogni infrazione avvenuta dopo l'ultimo trasbordo, il tempo di penalità sarà aggiunto al tempo registrato al traguardo;
 - E' responsabilità del concorrente e del team leader ascoltare gli annunci relativi alle penalità di tempo assegnate.

In caso di mancata predisposizione dell'apposita aree, le penalità saranno aggiunte al tempo finale.

7. Squalifica

Le squalifiche sono decise dagli Ufficiali di Gara e vengono notificate, dal G.A.P., ai rappresentanti di Società e sono "appellabili" secondo quanto previsto dal Codice di Gara vigente. Le penalità essendo inappellabili non saranno notificate, mentre le squalifiche dovranno essere notificate immediatamente, spiegandone i motivi. Il rappresentante della squadra dell'atleta firmerà la copia della squalifica, su cui sarà indicata l'ora di ricevimento e dal quale partirà il tempo per l'eventuale reclamo

Art. 3.20 – Arrivo

1. Un equipaggio arriva nel momento in cui la prua taglia il traguardo, con l'equipaggio al completo, entro le boe o le bandierine rosse.

Se due o più equipaggi tagliano contemporaneamente la linea di arrivo sono classificati "pari merito". (Vedi Allegato A)

Art. 3.21 – Assistenza ai concorrenti

1. I concorrenti non possono essere seguiti o ricevere assistenza da imbarcazioni non partecipanti alla gara. E' ammessa solo l'assistenza tecnica fornita dal Comitato Organizzatore e degli addetti alle squadre purché effettuata nelle zone previste e secondo le indicazioni del Direttore di Gara. Tale assistenza deve limitarsi ai servizi di pronto soccorso, rifornimento di cibo, bevande e vestiti, sostituzione della pagaia o di altre attrezzature difettose, riparazioni all'imbarcazione; quest'ultima non può essere sostituita per alcun motivo né scambiata con una utilizzata da un altro concorrente anche se della stessa squadra.
2. Qualora un equipaggio si rovesci, purché non ne tragga alcun vantaggio, può riprendere la gara anche se ha ricevuto aiuto dal Servizio di Sicurezza.
3. Sono squalificati i concorrenti che sostituiscono l'imbarcazione, che ricevono assistenza di altro tipo rispetto a quella sopra descritta o la ricevono in zone non consentite.

Art. 3.22 – Tempo massimo a disposizione

1. Il Comitato Organizzatore deve, nel bando di gara, fissare un "tempo massimo" entro il quale tutti i concorrenti devono aver terminato la prova. Il tempo deve essere calcolato sull'orario di partenza dell'ultima prova in programma e i concorrenti che non terminano la prova entro tale limite non sono classificati. Il Servizio di Sicurezza deve comunque essere attivo sino a quando tutti i concorrenti non sono più sul percorso. Per gare su più fasi è possibile fissare un tempo massimo per ciascuna fase e i concorrenti fuori tempo massimo non possono prendere il via nella fase successiva. In gare particolarmente lunghe il Comitato Organizzatore può fissare limiti intermedi: in questo caso i concorrenti fuori tempo massimo devono fermarsi al punto di controllo ed essere trasportati all'arrivo a cura del Comitato Organizzatore.