



CODICE DI GARA

*Approvato dal Consiglio Federale con deliberazione n. 98 del 4.10.2014
Approvato dalla Giunta Nazionale con deliberazione n. 414 del 28.10.2014*

PARTE I – SCOPI

Norma 1 – Canottaggio, imbarcazioni, regate

Norma di applicazione 1 della FIC - Attività

Norma 2 – Applicazione

Norma di applicazione 2 della FIC

Norma 3 – Deroghe

Norma di applicazione 3 della FIC - Deroghe

Norma 4 – Campionato del mondo: *non recepito*

Norma 5 – Norme delle Olimpiadi, Paralimpiadi e Olimpiadi della Gioventù: *non recepito*

Norma 6 – Assegnazione del Campionato del Mondo: *non recepito*

Norma 7 – Diritto di partecipazione: *non recepito*

Norma 8 – Coppa del Mondo – Definizione: *non recepito*

Norma 9 – Regate internazionali – Definizione

Norma 10 – Regate internazionali – Controllo FISA

Norma 11 – Partecipazione nelle regate internazionali

Norma 12 – Match internazionali – Definizione: *non recepito*

Norma 13 – Match internazionali – Controllo della FISA: *non recepito*

Norma 14 – Delegati tecnici: *non recepito*

Norma 15 – Regate nazionali

Norma 16 – Approvazione delle regate e dei match internazionali: *non recepito*

Norma 17 – Calendario delle Regate Internazionali FISA: *non recepito*

Norma di applicazione 16 e 17 della FIC - Approvazione delle regate e calendario remiero

PARTE II – VOGATORI E TIMONIERI

SEZIONE 1 – Norme generali

Norma 18 – Diritto di partecipazione: *non recepito*

Norma di applicazione 18 della FIC - Bandi

Norma 19 – Ammissibilità e nazionalità: *non recepito*

Norma di applicazione 19 della FIC - Ammissibilità

Norma 20 – Competizioni per uomini e donne

Norma 21 – Disposizioni sanitarie

Norma d'applicazione 21 della FIC - Disposizioni sanitarie

Norma 22 – Assicurazioni

Norma d'applicazione 22 della FIC – Assicurazioni

Norma 23 – Impegno: *non recepito*

Norma 24 – Categorie di età

Norma di applicazione 24 della FIC – Categorie di età

Norma 25 – Altre categorie

Norma 26 – Licenze: *non recepito*

Norma 27 – Timonieri

Norma di applicazione 27 della FIC – Timonieri -

Norma 28 - Pesatura dei timonieri

SEZIONE 2 – Junior

Norma 29 – Junior

Norma di applicazione 29 della FIC - Categorie giovanili ed esordienti

SEZIONE 3 – Senior e Under 23

Norma 30 – Senior e Under 23

Norma di applicazione 30 della FIC – Altre categorie

SEZIONE 4 – Pesì leggeri

Norma 31 - Pesì leggeri

Norma di applicazione 31 della FIC – Pesì leggeri

SEZIONE 5 – Master

Norma 32 - Master

Norma d'applicazione 32 - Master

Norma 33 – Gare master miste

SEZIONE 6 – Para-rowing

Norma 34 – Para-rowing

PARTE III – IMBARCAZIONI

Norma 35 – Tipi di imbarcazioni

Norma di applicazione 35 della FIC – Tipi di imbarcazioni

Norma 36 – Tipo di imbarcazioni per i Campionati del mondo: *non recepito*

Norma 37 – Tipo di imbarcazioni per le Olimpiadi: *non recepito*

Norma 38 – Tipo di imbarcazioni nelle altre gare: *non recepito*

PARTE IV – BARCHE E COSTRUZIONE

Norma 39 – Costruzione libera

Norma d'applicazione 39 – Imbarcazioni ed equipaggiamenti

Norma di applicazione 39 della FIC - Numero di corsia e limitazioni

Norma 40 – Innovazioni negli equipaggiamenti

Norma 41 – Peso delle imbarcazioni

Norma di applicazione 41 – Peso delle Imbarcazioni

PARTE V – CAMPI DI GARA

Norma 42 – Caratteristiche

Norma 43 – Lunghezza del campo di gara

Norma d'applicazione 43 della FIC - Percorsi

Norma 44 – Numero delle corsie
Norma d'applicazione 44 della FIC - Numero delle corsie
Norme di applicazione 42-44 – Campi di gara
Norme d'applicazione da 42 a 44 della FIC – Campi di gara

PARTE VI – ORGANIZZAZIONE DELLE REGATE

SEZIONE 1 – Norme generali

Norma 45 – Autorità della FISA
Norma 46 – Il Comitato Organizzatore
Norma d'applicazione 46 – Compiti del comitato organizzatore:
Norma d'applicazione 46 della FIC – COL e giuria
Norma 47 – Il Team Manager
Norma d'applicazione 47 della FIC – Responsabilità del dirigente delegato
Norma 48 – Premi e contratti di sponsorizzazione
Norma 49 – Diritti di merchandising FISA: *non recepito*
Norma d'applicazione 48 e 49 della FIC: Premi, contratti di sponsorizzazioni, trofei e diritti di merchandising

SEZIONE 2 – Disposizioni sulla pubblicità'

Norma 50 – Identificazioni sull'equipaggiamento e sulle divise dei vogatori – Pubblicità commerciale e sponsor
Norma di applicazione 50 - Regole pubblicitarie FISA
Norma di applicazione 50 della FIC - Regole pubblicitarie
Norma 51 – Divise dei vogatori e colore delle pale
Norma di applicazione 51 della FIC – Divise e uniformità

SEZIONE 3 – Iscrizioni, ritiri e sostituzioni degli equipaggi

Norma 52 – Autorizzazione della Federazione affiliata
Norma 53 – Restrizioni: *non recepito*
Norma 54 – Iscrizioni: *non recepito*
Norma d'applicazione 54 – Iscrizioni
Norma 55 – Elenco delle Iscrizioni
Norme d'applicazione da 52 a 55 della FIC: Modalità iscrizioni e deroghe
Norma 56– False dichiarazioni
Norme d'applicazione 56 della FIC – Sostituzioni abusive
Norma 57 – Reclamo contro un'iscrizione
Norme d'applicazione 57 della FIC – Reclami contro iscrizioni e sostituzioni
Norma 58 – Ritiri
Norma d'applicazione 58 – Ritiri dopo scadenza termini d'iscrizione: non recepito
Norme d'applicazione 58 della FIC – Comunicazione ritiri

Norma 59 – Sostituzioni negli equipaggi dopo la scadenza dei termini di iscrizione e fino a un'ora dalla prima batteria

Norma d'applicazione 59 – Ritiri dopo la scadenza dei termini di iscrizione e prima della prima batteria per motivi sanitari

Norme d'applicazione 59 della FIC - Sostituzioni

Norma 60– Sostituzioni dopo la prima batteria

Norme d'applicazione 60 della FIC – Sostituzioni dopo la prima batteria

SEZIONE 4 – Sicurezza ed equità

Norma 61 – Principi guida – Sicurezza ed equità

Norma 62 – Sicurezza – Principi generali

Norma 63 – Regole del traffico sul campo di gara

Norma d'applicazione 63 – Regole del traffico sul campo di gara

Norma 64 – Altre imbarcazioni presenti in acqua

Norma 65 – Danni agli equipaggiamenti

Norma 66 – Correttezza – Principi generali

SEZIONE 5 – Il sorteggio e le eliminatorie per le finali

Norma 67 – Sistema di progressione FISA

Norma d'applicazione 67 – Sistema di progressione FISA per determinare i finalisti

Norma d'applicazione 67 della FIC - Sistema di progressione campi a 6 e 8 corsie

Norma 68 – Il sorteggio

Norma d'applicazione 68 – Assegnazione delle corsie (condizioni normali)

Norma di applicazione 68 della FIC – Fasi di gara

Norma 69 – Ritiri e squalifiche dopo il sorteggio

Norma di applicazione 69 della FIC – Ritiri e annullamento batterie

Norma 70 – Prove a cronometro: *non receipto*

Norma 71 – Avverse Condizioni Atmosferiche

Norma d'applicazione 71 – Programmi alternativi in caso di avverse condizioni metereologiche

Norma di applicazione 71 della FIC – Comitato d'equità e rinvio gare

SEZIONE 6 – La partenza

Norma 72 – In partenza

Norma 73 – La procedura di partenza

Norma d'applicazione 73 – La procedura di partenza

Norma 74 – Falsa partenza

Norma d'applicazione 74 – Conseguenze di una falsa partenza

Norma 75 – Obiezioni alla Partenza

SEZIONE 7 – Durante il percorso

Norma 76 – Responsabilità degli atleti

Norma 77 – Interferenze

Norma d'applicazione 77 – Conseguenze di un'interferenza

Norma 78 – Istruzioni durante la gara

SEZIONE 8 – L'arrivo

Norma 79 – Arrivo

Norma d'applicazione 79 – Arrivo

Norma 80 – Parimerito

Norma d'applicazione 80 – Parimerito

SEZIONE 9 – Penalità, obiezioni, reclami, esito di reclami, ricorsi e controversie

Norma 81 – Penalità

Norma d'applicazione 81 – Penalità

Norma d'applicazione 81 della FIC – Penalità e ammende

Norma 82 – Obiezioni

Norma d'applicazione 82 – Obiezioni

Norma 83 – Reclami

Norma d'applicazione 83 della FIC – Reclami

Norma 84 – Esito dei reclami

Norma 85 – Ricorsi

Norma d'applicazione 85 della FIC – Ricorsi

Norma 86 – Controversie, ricorsi e casi non contemplati

Norma d'applicazione 86 della FIC – Controversie

Norma 87 – Casi eccezionali

Norma 88 – Il rapporto di regata

Norma d'applicazione 88 della FIC – Il Verbale di regata

SEZIONE 10 – La Giuria e il Consiglio di Giuria

Norma 89 – La Giuria

Norma 90 – Principali compiti della Giuria

Norma d'applicazione 90 – Collaborazione con il Comitato Organizzatore

Norma 91 – Il Presidente di Giuria

Norma d'applicazione 91 – Nomina del Presidente di Giuria

Norma d'applicazione 91 della FIC – Presidente di Giuria

Norma 92 – Composizione della Giuria

Norma d'applicazione 92 – Nomina della Giuria

Norma d'applicazione 92 della FIC – Designazione giuria e collaboratori locali

Norma 93 – Il Consiglio di Giuria

Norma di applicazione 93 della FIC – Il Consiglio di giuria

Norma 94 – Gli Arbitri internazionali

Norma d'applicazione 94 – Licenza di Arbitro internazionale - Appendix 7 "Rules of Racing"

SEZIONE 11 – Compiti della giuria

Norma 95 – La Commissione di Controllo

Norma d'applicazione 95 – Compiti della Commissione di controllo

Norma d'applicazione 95 della FIC

Norma 96 – Lo Starter e il Giudice alla partenza

Norma d'applicazione 96 – Compiti dello Starter e del Giudice alla partenza

Norma di applicazione 96 della FIC – Allineatore e comunicazioni della giuria

Norma 97 – Il Giudice di percorso

Norma d'applicazione 97 – Compiti del Giudice di percorso

Norma 98 – I Giudici di arrivo

Norma d'applicazione 98 – Compiti dei Giudici di arrivo

Norma d'applicazione 98 della FIC – Compiti degli Ausiliari

PARTE VII – Disposizioni sanitarie

Norma 99 – Salute dei Vogatori

Norma d'applicazione 99 – Salute dei vogatori

Norma di applicazione 99 della FIC – Regolamento sanitario

PARTE VIII – Norme anti-doping

Norma 100 – Anti-doping

Norma d'applicazione 100 – Anti-doping - Appendix 8 “Rules of Racing”

Norma d'applicazione 100 della FIC – Anti-doping

PARTE IX – Disposizioni finali

Norma 101 – Disposizioni finali

Norma di applicazione 101 della FIC - Disposizioni transitorie e finali

PARTE I – SCOPI

Norma 1 – Canottaggio, imbarcazioni, regate

Il canottaggio è la propulsione di una barca dislocante, con o senza timoniere, mossa dalla forza muscolare di uno o più vogatori che usano i remi come leve semplici di secondo genere e sono seduti con la loro schiena nella direzione del movimento della barca. E' considerato come canottaggio anche remare su una macchina o in una vasca che simula l'azione del vogare in una barca.

In una barca a remi, tutte le parti degli elementi di supporto compresi i perni delle parti in movimento devono essere saldamente fissati al corpo della barca tranne il sedile del vogatore che si può muovere lungo l'asse della barca.

Una regata di canottaggio è una competizione sportiva consistente in una o più gare suddivise, se necessario, in una serie di percorsi, in una o più tipi di barche per vogatori suddivisi, come regola generale, nelle diverse categorie di sesso, età o peso.

Norma di applicazione 1 della FIC - Attività

L'attività della Federazione Italiana Canottaggio (FIC) si differenzia in agonistica e amatoriale.

L'attività agonistica dà diritto ai punteggi previsti dall'All. "A" dello Statuto Federale per le regate comprese nel calendario ufficiale deliberato dal Consiglio Federale e in particolare per le regate Nazionali, Interregionali e Regionali sui cui bandi approvati dalla FIC è espressamente indicato.

Norma 2 – Applicazione

Il presente Codice di Gara e relative norme di applicazione si applicano a:

1. tutte le regate e i match internazionali;
2. Campionati del Mondo;
3. Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, entro i limiti dell'autorità FISA;
4. regate organizzate nell'ambito di Giochi multi-sport continentali e regionali o altro entro i limiti dell'autorità della FISA;
5. regate di campionato continentale e regionale;
6. Coppa del Mondo e World Rowing Masters;
7. competizioni di Coastal Rowing e remoergometro internazionali, dove opportuno.

Inoltre, questo Codice di Gara e relative norme di applicazione saranno completati dai Regolamenti di gara.

Ogni federazione affiliata è responsabile di assicurare che l'organizzazione di qualsiasi competizione nel suo territorio definita dalla FISA come regata internazionale rispetti il Codice di Gara e le norme di applicazione, fatte salve eventuali deroghe alle disposizioni di cui alla norma 3.

Ogni federazione affiliata, club o persona che partecipa a qualsiasi titolo a una manifestazione di canottaggio disciplinata dallo Statuto, Codice di Gara, relative norme di

applicazione e regolamenti di gara è tenuto ad accettare senza eccezione o riserva l'applicazione di questo Statuto, Codice di Gara, relative norme di applicazione e regolamenti di gara, in particolare quelli relativi all'autorità e giurisdizione della FISA e della Corte di arbitrato dello Sport di Losanna, Svizzera.

Norma di applicazione 2 della FIC

Analoga accettazione senza eccezione e riserva è richiesta ai soggetti affiliati e ai loro tesserati che partecipano, a qualsiasi titolo, alle regate organizzate sotto l'egida della FIC (art. 1 e 2 dello Statuto). I riferimenti normativi relativi all'autorità e giurisdizione sul territorio nazionale sono quelli previsti dalle Carte Federali FIC.

Le regate promosse e approvate dalla FIC si dividono in Internazionali, Nazionali, Interregionali e Regionali e sono rette dal presente Codice di Gara e/o da regolamenti, direttive e disposizioni approvate dal Consiglio Federale anche quando viene fatto riferimento a regate internazionali.

Le regate che rispondono solo parzialmente ai requisiti tecnici del presente Codice possono svolgersi quali manifestazioni Promozionali senza concorrere ai punteggi previsti dall'All. "A" dello Statuto.

Norma 3 – Deroghe

In occasione di regate internazionali la federazione affiliata ospitante o il comitato organizzatore, che agisce in accordo con la federazione affiliata, può derogare a queste disposizioni applicando le proprie norme nazionali.

In questo caso, i dettagli delle deroghe o le eccezioni a questo Codice di Gara, relative norme di applicazione e regolamenti delle manifestazioni, devono essere disponibili per le federazioni e club partecipanti al momento in cui sono invitati alla regata. Subito dopo la regata il Comitato Esecutivo FISA deve essere informato motivando le ragioni della modifica fatta.

Norma di applicazione 3 della FIC - Deroghe

Analoga disciplina dovrà essere applicata per le regate organizzate sotto l'egida della FIC facendo riferimento al Consiglio federale. Nel Bando delle manifestazioni dovranno essere evidenziate le difformità dal presente Codice motivando preventivamente, con apposita comunicazione, le eventuali deroghe richieste. L'approvazione del bando da parte della FIC è intesa come accoglimento delle deroghe richieste.

Norma 4 – Campionato del mondo: non recepito

Norma 5 – Norme delle Olimpiadi, Paralimpiadi e Olimpiadi della Gioventù: non recepito

Norma 6 – Assegnazione del campionato del mondo: non recepito

Norma 7 – Diritto di partecipazione: non recepito

Norma 8 – Coppa del mondo – Definizione: non recepito

Norma 9 – Regate internazionali – Definizione

Una regata internazionale è una competizione di canottaggio, disputata su ogni distanza, in linea o a tempo, aperta ai partecipanti di tutte le federazioni affiliate. Ogni federazione affiliata è tenuta a informare FISA di ogni competizione che abbia luogo nella propria nazione e che sia conforme a questa definizione. FISA decide se questa competizione possa essere definita una regata internazionale e, in caso affermativo, la stessa sarà inserita nel “FISA International Regatta Calendar” ai sensi della norma 17.

Norma 10 – Regate internazionali – Controllo FISA

In linea di principio, le regate internazionali devono essere disputate secondo il Codice di Gara e le relative norme di applicazione, ma il Comitato Esecutivo può accordare deroghe conformemente alla norma 3.

Le regate internazionali devono avere luogo sotto l'autorità della FISA che può dare direttive al comitato organizzatore.

Norma 11 – Partecipazione nelle regate internazionali

Nessun concorrente può iscriversi per partecipare a regate internazionali, né, in generale, avere alcun contatto diretto con la FISA (ad esempio, su un ricorso) se non in nome e attraverso il suo club e la federazione affiliata.

Ogni federazione affiliata può partecipare a regate internazionali come squadra nazionale, senza designazione di un club. Se i vogatori partecipano a una regata internazionale come membri della squadra nazionale, devono essere cittadini della nazione della federazione affiliata. Il Comitato Esecutivo può concedere deroghe in casi eccezionali.

Il Consiglio FISA può autorizzare competizioni tra membri e non membri della FISA.

Norma 12 – Match internazionali – Definizione: non recepito

Norma 13 – Match internazionali – Controllo della FISA: non recepito

Norma 14 – Delegati tecnici: non recepito

Norma 15 – Regate nazionali

Una regata nazionale è una competizione di canottaggio, disputata su ogni distanza in linea o a tempo, che s'intende in generale destinata ai concorrenti di una sola federazione. Il fatto che concorrenti facenti parte di altre federazioni possano partecipare a tali regate non le rende necessariamente regate internazionali.

Le regate nazionali sono disciplinate dal Codice di Gara della federazione affiliata a cui appartiene l'ente organizzatore.

Norma 16 – Approvazione delle regate e dei match internazionali: non recepito

Norma 17 – Calendario delle Regate Internazionali FISA: non recepito

Norma di applicazione 16 e 17 della FIC - Approvazione delle regate e calendario remiero

Questa normativa è inserita nel Regolamento organizzativo delle regate.

PARTE II – VOGATORI E TIMONIERI

Sezione 1 – Norme generali

Norma 18 – Diritto di partecipazione: non recepito

Norma di applicazione 18 della FIC - Bandi

18.1 – I bandi relativi a tutte le regate aperte a più di un soggetto affiliato devono essere preventivamente approvati dalla Federazione (Regolamento organizzativo delle regate). I soggetti affiliati e i loro tesserati non potranno partecipare in territorio nazionale a regate che non portino sui bandi il visto della FIC rilasciato dai suoi organi centrali o periferici.

18.2 - Possono partecipare alle regate autorizzate dalla FIC unicamente i vogatori e i timonieri tesserati e iscritti alle gare dal soggetto affiliato d'appartenenza (per i misti vedi art. 13 del Regolamento organizzativo delle regate), nel rispetto dello Statuto e Regolamento Organico e in possesso dei seguenti requisiti:

- saper nuotare almeno 50 m in tenuta da gara in presenza di moto ondoso;
- documento d'identità valido a tutti gli effetti;
- tesseramento della FIC in conformità alle vigenti normative, effettuato entro la data di scadenza delle iscrizioni alla regata, risultante dal sistema informatico federale;
- età non inferiore a quella prevista e disciplinata dalle norme 29, 30, 31 e 32.

18.3 - Per le specialità di tipo olimpico e regolamentare i vogatori di tutte le categorie possono essere iscritti, nella stessa regata, anche se disputata in più giorni, a due sole gare indipendentemente dal tipo di vogata. Per le regate di Coastal Rowing e di Fondo i vogatori di tutte le categorie possono essere iscritti, nella stessa manifestazione, a una sola gara.

L'affiliato che effettua l'iscrizione dovrà verificare che la sequenza gare pubblicata nel bando sia tale da permettere agli equipaggi il rispetto del protocollo di premiazione stabilito nel bando stesso.

Sono tassativamente vietate le iscrizioni di concorrenti a gare in numero superiore a quello consentito e/o incompatibili tra di loro sulla base del programma gare.

Sono ammessi equipaggi misti composti da atleti e timonieri tesserati da soggetti affiliati diversi, a esclusione dei Campionati d'Italia.

18.4 – Sono esclusi dalle regate autorizzate dalla FIC i tesserati:

1. la cui sospensione, esclusione o radiazione sia stata applicata dalla FIC o a questa notificata dalla FISA;
2. il cui passaggio da un soggetto affiliato a un altro non sia stato registrato dal sistema informatico federale;
3. dei soggetti non in regola con i pagamenti.

Norma 19 – Ammissibilità e nazionalità: non recepito

Norma di applicazione 19 della FIC - Ammissibilità

Le regate internazionali organizzate sotto l'egida della FIC sono aperte ai soggetti affiliati e ai soggetti appartenenti a federazioni estere riconosciute dalla FISA.

Alle regate nazionali possono concorrere anche i soggetti affiliati a federazioni estere e riconosciute dalla FISA.

Alle regate interregionali e "regionali aperte" possono partecipare i soggetti affiliati di altre regioni, in conformità alla programmazione definita in sede di compilazione del calendario remiero.

Norma 20 – Competizioni per uomini e donne

Solo gli atleti di sesso maschile possono competere nelle gare per uomini, solo le atlete di sesso femminile possono competere in quelle per donne.

Norma 21 – Disposizioni sanitarie

Ogni federazione affiliata deve garantire che i propri concorrenti abbiano uno stato di salute e forma fisica che permetta loro di competere a un livello commisurato con il livello di competizione della specifica gara.

Per tutte le regate di Campionati del Mondo e di Coppa del Mondo: non recepito

Norma d'applicazione 21 della FIC - Disposizioni sanitarie

Il Regolamento sanitario rientra nei riferimenti normativi (Carte Federali) richiamati alla Norma di applicazione 2 della FIC.

Norma 22 – Assicurazioni

Ogni federazione affiliata deve garantire che ogni concorrente e componente ufficiale del team abbia adeguata copertura assicurativa medica e infortunistica nonché di responsabilità civile.

Norma d'applicazione 22 della FIC – Assicurazioni

Analoga copertura assicurativa, integrando la polizza federale, dovrà essere garantita da ogni soggetto affiliato che partecipi a regate approvate dalla FIC.

Inoltre sarà responsabilità del COL provvedere alla sorveglianza notturna del parco imbarcazioni per tutto il periodo di disponibilità riportato nel Regolamento di gara allegato al bando.

Norma 23 – Impegno: non recepito

Norma 24 – Categorie di età

Le categorie di età riconosciute dalla FISA sono le seguenti:

1. Junior
2. Under 23
3. Senior
4. Master

Norma di applicazione 24 della FIC – Categorie di età

Sono previste le categorie giovanili ed Esordienti, come specificato alla norma di applicazione 29.

Norma 25 – Altre categorie

Oltre alle categorie di età, la FISA riconosce una categoria Pesi Leggeri per Senior e Under 23 così come una categoria Para-Rowing per Senior.

Norma 26 – Licenze: non recepito

Norma 27 - Timonieri

I timonieri sono membri dell'equipaggio. Un equipaggio femminile non può quindi essere timonato da un uomo né può un equipaggio maschile essere timonato da una donna se non in gare per Master o se, in circostanze particolari, il Comitato Esecutivo non autorizzi diversamente. Categorie di età si applicano anche ai timonieri, salvo nelle gare Master.

Il peso minimo per un timoniere con la divisa da gara è di 55 chilogrammi ("kg") per equipaggi maschili, Under 23 e Junior, e 50 kg per gli equipaggi femminili, Under 23, Junior e gli equipaggi misti.

Per raggiungere questo peso, un timoniere può essere zavorrato con un massimo di 10 kg che deve essere tenuto nella barca più vicino possibile alla sua persona.

Nessuna parte d'attrezzatura della imbarcazione è considerata come zavorra. In qualsiasi momento, da prima della gara a subito dopo lo sbarco, la Commissione di controllo può esigere che il peso della zavorra sia da controllare.

Queste disposizioni si applicano anche ai timonieri delle gare dei Pesi Leggeri.

Norma di applicazione 27 della FIC - Timonieri

Le norme sul peso minimo e la zavorra di un timoniere di equipaggi maschili Ragazzi e Cadetti sono le stesse dei timonieri degli equipaggi femminili.

L'età del timoniere deve essere quella relativa alla categoria d'appartenenza dell'equipaggio o inferiore, per la sola categoria Cadetti il timoniere può essere anche di categoria Ragazzi o Junior.

Il peso al timone per gli equipaggi Esordienti farà riferimento alla categoria Senior.

Norma 28 - Pesatura dei timonieri

I timonieri devono essere pesati con indosso solo la loro divisa da gara su bilance verificate, non meno di un'ora e non più di due ore precedenti la loro prima gara, in ogni specialità in cui competono per ogni giorno di regata.

Le bilance devono indicare il peso del timoniere a 0,1 kg.

La Commissione Controllo può richiedere, in occasione della prima pesatura o successivamente, la presentazione di un documento d'identità ufficiale con fotografia.

SEZIONE 2 – Junior

Norma 29 – Junior

Un atleta può gareggiare in una gara di canottaggio junior fino al 31 dicembre dell'anno in cui compie l'età di 18 anni.

Norma di applicazione 29 della FIC - Categorie giovanili ed esordienti

I vogatori delle Categorie giovanili ed Esordienti sono suddivisi secondo l'età che compiono nel corso della stagione agonistica e assoggettati alle limitazioni previste.

1. ALLIEVO A: 10 anni

Non può partecipare a gare federali e svolge solo attività preagonistica e ludico ricreativa () in imbarcazioni di tipo propedeutico e in singolo tipo 7,20; dal giorno che compie 10 anni può partecipare a gare federali solo come timoniere.*

() non deve prevedere partenze allineate, classifica d'arrivo e premiazione diversa tra i partecipanti.*

2. ALLIEVO B1: 11 anni

Può gareggiare in singolo tipo 7.20, 2x e 4x. Può effettuare solo due percorsi al giorno con un intervallo minimo di quattro ore e può partecipare a gare di categoria Allievi B2.

3. ALLIEVO B2: 12 anni

Come Allievo B1 ma non può partecipare a gare nella categoria superiore.

4. ALLIEVO C: 13 anni

Può gareggiare in singolo tipo 7,20, 1x, 2x e 4x. Può effettuare solo due percorsi al giorno con un intervallo minimo di quattro ore e può partecipare alle gare della categoria Cadetti nelle specialità di coppia e con pale tipo Macon come specificato alla norma di applicazione 39.

5. CADETTO: 14 anni

Può gareggiare in singolo tipo 7,20, 1x, 2x, 4x, 4-, 2- e 8+. Può effettuare solo due percorsi al giorno con un intervallo minimo di quattro ore e non può partecipare a gare di categoria superiore.

6. RAGAZZO: 15 o 16 anni

Può gareggiare solo in imbarcazioni di tipo olimpico e nella categoria Junior; non può gareggiare in imbarcazioni "2+".

7. ESORDIENTI: da 17 a 26 anni

Alla data d'inizio della stagione agonistica hanno compiuto 17 anni e non hanno mai preso parte come vogatori a precedenti competizioni bandite dalla FIC o da altre federazioni riconosciute dalla FISA, in qualunque specialità compreso l'indoor rowing. Tale qualifica termina alla fine della stagione agonistica in cui hanno preso parte alla prima regata e, comunque, alla fine dell'anno in cui compiono 26 anni.

Possono gareggiare in 1x, 2x.

Nella stessa regata, anche se disputata in più giorni, possono partecipare o a gare esordienti o a quelle della categoria d'età di appartenenza, dove possono gareggiare in tutti i tipi di imbarcazione.

In caso di medaglia conseguita in regate di campionato nazionale o manifestazioni internazionali, in qualsiasi categoria diversa da Esordienti, perderanno la qualifica al termine di detta manifestazione.

SEZIONE 3 – Senior e Under 23

Norma 30 – Senior e Under 23

Un atleta può gareggiare in una gara di canottaggio under 23 fino al 31 dicembre dell'anno in cui compie l'età di 22 anni.

Le gare per vogatori Senior sono aperte ad atleti di ogni età.

Norma di applicazione 30 della FIC – Altre categorie

All'inizio dell'anno di compimento del 27° anno d'età (norma 32) tutti i vogatori saranno tesserati nella categoria Senior/Master e potranno svolgere l'attività Master nel rispetto del presente Codice, del Regolamento Master e del relativo Schema Strutturale Organizzativo.

Nella stessa regata, anche se disputata in più giorni, possono partecipare o alle gare Senior o alle gare Master.

SEZIONE 4 – Pesì leggeri

Norma 31 - Pesì leggeri

Un atleta può gareggiare in manifestazioni di canottaggio per Pesì Leggeri (PL) se soddisfa i seguenti criteri:

1. Un equipaggio maschile PL (escluso timoniere) non deve avere un peso medio superiore a 70 kg. Nessun singolo vogatore PL può pesare più di 72,5 kg.
2. Un singolista PL maschio non può pesare più di 72,5 kg.
3. Un equipaggio femminile PL (escluso timoniere) non deve avere un peso medio superiore a 57 kg. Nessuna singola vogatrice PL può pesare più di 59 kg.

4. Un singolista PL femmina non può pesare più di 59 kg.

I vogatori PL devono essere pesati con indosso solo la loro divisa da gara su bilance verificate, non meno di un'ora e non più di due ore precedenti la loro prima gara, in ogni specialità PL in cui competono per ogni giorno di regata.

Nonostante quanto sopra, se nello stesso giorno si disputano due fasi della stessa gara e alcuni vogatori della seconda fase non gareggiano nel primo turno di quel giorno, allora questi vogatori del secondo turno devono essere pesati contemporaneamente ai vogatori del primo turno.

L'equipaggio al completo si deve presentare nel locale della pesatura indossando la propria divisa da gara. Le bilance devono indicare il peso del vogatore a 0,1 kg.

Se la prima gara è successivamente posticipata o cancellata, per questa gara non viene richiesto ai vogatori PL di essere pesati nuovamente nello stesso giorno.

La Commissione Controllo richiederà la presentazione di un documento d'identità ufficiale con fotografia di ogni vogatore al momento della prima pesatura del vogatore o successivamente. Invece, qualora sia stata verificata la correttezza di una fotografia ufficiale dell'equipaggio rispetto al documento d'identità, questa fotografia può essere utilizzata dalla Commissione Controllo al momento della pesatura.

Se un vogatore supera il peso richiesto alla scadenza del tempo concesso per la pesatura, il vogatore e l'equipaggio del vogatore non sono più ammissibili e saranno esclusi dalla gara.

Quando un equipaggio PL ha effettuato la pesatura ufficiale e ha soddisfatto il peso richiesto e, entro il termine del tempo previsto per la pesatura, viene sostituito un membro dell'equipaggio ai sensi della norma 59 e 60, il vogatore che sostituisce il vogatore malato o ferito può essere pesato da solo e non insieme con il resto dell'equipaggio. Il peso medio ufficiale della squadra con il vogatore sostituito non può superare la media consentita.

Norma di applicazione 31 della FIC - Pesì leggeri

A tutela della salute degli atleti PL il Settore Tecnico federale fisserà i pesi di riferimento sia per le regate regionali che per i Meeting nazionali oltre a dare indicazioni circa le modalità dell'effettuazione del peso in occasione dei Meeting nazionali.

SEZIONE 5 – Master

Norma 32 - Master

Un vogatore può disputare gare di canottaggio master dall'inizio dell'anno nel quale compie 27 anni. La World Rowing Masters Regatta si svolge ogni anno sotto la supervisione della Commissione Master. La World Rowing Masters Regatta sarà una regata internazionale disputata secondo queste norme.

Norma d'applicazione 32 - Master

L'età di un vogatore master sarà quella che raggiungerà durante l'anno della gara. Le gare di canottaggio master saranno disputate nelle seguenti categorie di età:

- A. *Età minima: 27 anni*
- B. *Età media: 36 anni o superiore*
- C. *Età media: 43 anni o superiore*
- D. *Età media: 50 anni o superiore*
- E. *Età media: 55 anni o superiore*
- F. *Età media: 60 anni o superiore*
- G. *Età media: 65 anni o superiore*
- H. *Età media: 70 anni o superiore*
- I. *Età media: 75 anni o superiore*
- J. *Età media: 80 anni o superiore*
- K. *Età media: 85 anni o superiore*

Le categorie di età non si applicano ai timonieri degli equipaggi master. Ogni concorrente è responsabile della propria salute e forma fisica.

Ogni vogatore master deve essere in grado di dimostrare la propria età con la presentazione di un documento valido (passaporto o carta d'identità).

Norma d'applicazione 32 della FIC – Master

Per l'attività nazionale si farà riferimento al Regolamento Master e allo Schema strutturale organizzativo della categoria.

Norma 33 – Gare master miste

Possono essere previste gare per equipaggi misti master nei quali la metà dei membri dell'equipaggio, escluso il timoniere, devono essere donne e l'altra metà uomini. Il timoniere può essere di entrambi i sessi.

SEZIONE 6 – Para-rowing

Norma 34 – Para-rowing

Un atleta può gareggiare in una gara di para-rowing se la sua disabilità corrisponde ai criteri della Para-Rowing Classification Regulations (Appendix 17). Le categorie e i tipi di imbarcazione sono descritte nel Regolamento Para-Rowing (Appendix 13).

PARTE III – IMBARCAZIONI

Norma 35 – Tipo di imbarcazioni

I tipi di imbarcazioni riconosciuti dalla FISA sono i seguenti:

1. Singolo (1x)
2. Doppio (2x)
3. Due senza timoniere (2-)
4. Due con timoniere (2+)
5. Quattro di coppia (4x)
6. Quattro senza timoniere (4-)
7. Quattro con timoniere (4+)
8. Otto con timoniere (8+)

Norma di applicazione 35 della FIC – Tipo di imbarcazioni

Alle regate bandite per un determinato tipo (o armamento) non possono essere ammesse altre imbarcazioni, anche se analoghe o ritenute sfavorevoli per l'utilizzatore.

La definizione di costruzione libera (norma 39) si riferisce solo alle imbarcazioni di tipo olimpico elencate nella presente norma 35.

- *Imbarcazioni di tipo regolamentare, secondo il Capitolato di Controllo:
Jole a otto vogatori con timoniere (J8+)
Jole a quattro vogatori con timoniere (J4+)
Jole a due vogatori con timoniere (J2+)
Doppio canoe (J2x)
Canoino (J1x)*
- *Imbarcazioni di tipo propedeutico, solo per vogata di coppia, secondo il Capitolato di Controllo:
singoli 7,20 (1P), GIG (G2x+, G4x+) ed eventuali altre imbarcazioni di tipo e armamento omologato dalla FIC.*
- *Imbarcazioni Coastal Rowing: secondo le caratteristiche definite nello specifico regolamento.*
- *Imbarcazioni Para-Rowing: secondo le caratteristiche definite nello specifico regolamento e nel relativo Schema Strutturale Organizzativo.*

Norma 36 – Tipo di imbarcazioni per i campionati del mondo: non recepito

Norma 37 – Tipo di imbarcazioni per le Olimpiadi: non recepito

Norma 38 – Tipo di imbarcazioni nelle altre gare: non recepito

PARTE IV – IMBARCAZIONI E COSTRUZIONE

Norma 39 – Costruzione libera

La costruzione, il progetto e le dimensioni delle barche e dei remi devono, in linea di principio, non essere soggetti a restrizioni nei limiti definiti nella norma 1, commi 1 e 2, e nella norma 40. Tuttavia il Consiglio FISA può, nelle norme di applicazione, imporre requisiti appropriati.

Norma d'applicazione 39 – Imbarcazioni ed equipaggiamenti

Requisiti per imbarcazioni da competizione ed equipaggiamenti

1. Lunghezza dell'imbarcazione

1.1. Lunghezza massima - Tutte le imbarcazioni a otto utilizzate nelle gare di Campionato del Mondo, qualificazioni e regate Olimpiche, Giochi Regionali e Campionati Continentali e in tutte le Regate Internazionali devono essere composte da un minimo di due sezioni, con nessuna sezione più lunga di 11,9 m.

Con effetto dal 1° gennaio 2015, tutte le barche non sezionabili utilizzate nelle gare di Campionato del Mondo di canottaggio, qualificazioni e regate Olimpiche, Giochi Regionali e Campionati Continentali e in tutte le regate internazionali non devono essere più lunghe di 12,3 m. Se una barca è sezionabile, nessuna sezione può essere più lunga di 12,2 m. Lo scopo di questa norma è che tutte queste barche devono essere contenute all'interno di un container standard di quaranta piedi.

1.2. Lunghezza minima - La lunghezza minima fuori tutto di una barca da regata è di 7,20 m. Questa sarà misurata dal filo anteriore della pallina di prua all'estremità della poppa della barca, che può comprendere un'estensione oltre lo scafo. Se si utilizza una prolunga deve essere attaccata saldamente alla poppa e terminare in una palla di 4 cm, come descritto nella norma d'applicazione della norma 39, comma 2.4. Se una barca non può essere allineata correttamente perché non raggiunge la lunghezza minima complessiva, lo Starter può escludere l'equipaggio dalla gara. Questa regola non si applica alle imbarcazioni utilizzate per gare di para-rowing e di coastal rowing.

2. Sicurezza

2.1. Spessore della pala del remo – Le pale dei remi non devono avere spessore inferiore a 5 mm per i remi di punta e a 3 mm per quelli di coppia. Questo spessore è misurato a 3 mm dal bordo esterno della pala nei remi di punta e 2 mm per quelli di coppia.

2.2. Sedile del timoniere - L'accesso al sedile del timoniere deve essere lungo almeno 70 cm e deve essere largo come la barca per almeno 50 cm. La superficie della parte interna deve essere liscia e nessuna struttura di qualsiasi tipo può limitare la larghezza interna del vano timonieri.

2.3. Galleggiamento - Dal 1° gennaio 2015 tutte le imbarcazioni utilizzate in Campionati del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e Coppa del Mondo devono soddisfare i requisiti di galleggiamento specificati nella "FISA's Minimum Guidelines for the Safe Practice of Rowing", per esempio che "Una barca, con equipaggio di peso medio pari al peso di progetto riportato sulla targhetta di produzione, a bordo seduto in posizione di voga, quando è piena d'acqua dovrebbe galleggiare in modo che la

parte superiore del sedile sia al massimo 5 cm sotto la linea di galleggiamento (pelo d'acqua) statico”.

- 2.4. *Pallina di prua – Le prue di tutte le imbarcazioni devono essere munite di una pallina dura, del diametro minimo di 4 cm, che copra la punta della prua e sia di colore bianco brillante. Se questa è un elemento aggiunto deve essere fissato saldamente alla prua dell'imbarcazione, in modo tale che non si pieghi in maniera significativa se viene applicata una forza laterale. Se invece è una parte integrale della costruzione dello scafo, deve garantire una protezione e una visibilità equivalente.*
- 2.5. *Sgancio rapido del puntapiedi - In tutte le imbarcazioni i puntapiedi, scarpe o altri dispositivi che tengono i piedi dei vogatori devono essere tali da permettere agli atleti di staccarsi dalla barca senza alcun ritardo. Dove scarpe o altri dispositivi che tengono i piedi sono fissati alla barca, ogni scarpa o dispositivo deve essere fissato indipendentemente, in modo che il tallone non si alzi più di 7 cm. Inoltre, quando lacci, Velcro o materiali simili devono essere aperti prima che il vogatore possa togliere i piedi dalle scarpe o altro dispositivo, questi devono potere essere slacciati immediatamente dal vogatore con una singola azione rapida della mano, tirando una cinghia facilmente accessibile.*

3. *Identificazioni*

- 3.1. *Targhetta di produzione – Tutte le imbarcazioni devono essere munite di una targhetta di produzione o equivalente visibile e fissata permanentemente all'interno della barca, di una dimensione fino a 50 cm², sulla quale sia scritto il nome e l'indirizzo del costruttore, il suo marchio o logo, l'anno di costruzione della barca, il peso medio dell'equipaggio per il quale la barca è stata progettata, il peso della barca alla costruzione o al momento della consegna e precisando se la barca soddisfa i requisiti di galleggiamento specificati nella “FISA's Minimum Guidelines for the Safe Practice of Rowing”.*
- 3.2. *Tutte le imbarcazioni e i remi devono essere conformi alle prescrizioni della norma di applicazione della seguente norma 50 (nome, simbolo, ecc).*

4. *Proprietà naturali*

- 4.1. *Non devono essere utilizzate sostanze o strutture (incluse microscanalature e/o film per migliorare lo scorrimento dello scafo) in grado di modificare le proprietà naturali dell'acqua o dello strato esterno dello scafo.*

5. *Comunicazione e dispositivi elettronici*

5.1 *Trasmissione dati – Durante la gara (ovvero sempre quando sono in vigore le “regole del traffico”) non possono essere ricevuti o inviati elettronicamente dalla barca dati elaborati o comunicazioni di qualsiasi tipo salvo quanto previsto al paragrafo 5.3.*

5.2 *Dati ammissibili – Durante la gara le sole informazioni ammesse per l'equipaggio in barca devono essere:*

- a. *Tempo*
- b. *Frequenza dei colpi*
- c. *Velocità*
- d. *Frequenza cardiaca*

Queste informazioni sono definite come “dati ammissibili”. Altri dati e informazioni possono essere registrati e memorizzati su dispositivi in barca per successive valutazioni ma non possono essere visualizzate o rese disponibili all’equipaggio in nessuna forma durante la gara.

Il mancato rispetto di questa norma di applicazione si tradurrà in una sanzione fino alla squalifica.

5.3 Informazioni della regata – FISA può installare su ogni barca un dispositivo(i) allo scopo di trasmettere la gara in tempo reale e altre informazioni che saranno di proprietà della FISA e che potranno essere utilizzate per qualsiasi scopo inclusa la presentazione e promozione della manifestazione e dello sport.

6. Equipaggiamenti promozionali

6.1 Ai Campionati del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e Coppa del Mondo e relative regate di qualificazione, il Consiglio FISA può richiedere agli equipaggi di installare sulle loro imbarcazioni apparecchiature che siano ritenute utili per la migliore promozione dello sport del canottaggio (ad esempio mini telecamere) a condizione che tali apparecchiature siano identiche per tutte le imbarcazioni in gara.

Norma di applicazione 39 della FIC – Numero di corsia e limitazioni

In tutte le gare sono tassativi i numeri di corsia atti all’identificazione rapida dei concorrenti all’arrivo consistenti in cifre nere su fondo bianco, fissati all’apposito supporto sulla prua dell’imbarcazione.

Limitazioni

I remi di coppia per le categorie Allievi devono avere lunghezza massima di 2,95 m e pala “Macon”, per questa categoria è vietato l’uso di remi con pala “a mannaia”.

I remi di coppia per la categoria Cadetti devono avere lunghezza massima di 2,86 m e possono avere la pala “a mannaia”.

I remi di punta per la categoria Cadetti devono avere lunghezza massima di 3,80 m con pala Macon o lunghezza massima di 3,70 m con pala a mannaia.

Per i singoli 7,20 dovranno essere utilizzati solo remi con pala Macon.

Per le imbarcazioni di tipo olimpico utilizzate in gara da Allievi e Cadetti, ferme restando le limitazioni imposte per dette categorie dalla norma di applicazione 29 della FIC, devono essere rispettate le seguenti misure minime per la larghezza dei bracci:

ARMAMENTO	TIPO DI BARCA	SIGLA BARCA	APERTURA MINIMA BRACCI (cm)
a) di punta	otto con timoniere	8+	85
	quattro senza timoniere	4 -	86
	due senza timoniere	2 -	88
b) di coppia	quattro	4x	160
	doppio	2x	162
	singolo	1x	162

La mancata osservanza dei requisiti relativi alla sicurezza (vedi punto 2) e delle limitazioni previste nella presente norma d'applicazione comportano l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.

Tutte le imbarcazioni devono essere conformi ai capitolati di omologazione FIC e FISA, dove esistenti, e rispettare il peso minimo.

Per le regate bandite sotto l'egida federale, la FIC potrà disporre o autorizzare quanto previsto ai punti 5 e 6 della precedente norma d'applicazione FISA.

Norma 40 – Innovazioni negli equipaggiamenti

Le innovazioni negli equipaggiamenti inclusi, ma non limitati a, imbarcazioni, remi, relativi equipaggiamenti e abbigliamento, devono rispettare i seguenti requisiti prima di poter essere usati nel canottaggio:

1. essere disponibili in commercio a tutti i concorrenti (i brevetti non possono escluderne l'uso da parte di una squadra o un concorrente);
2. non aumentare considerevolmente i costi dello sport;
3. non procurare vantaggi ad alcuni concorrenti nei confronti degli altri o cambiare l'essenza dello sport;
4. essere sicuri e compatibili con l'ambiente;
5. essere uno sviluppo positivo per il canottaggio e mantenerne i principi, in particolare quelli di imparzialità e di uguaglianza.

Ogni innovazione deve essere sottoposta al Comitato Esecutivo FISA per la sua valutazione. Se questa è giudicata rispettosa dei requisiti di cui sopra e ne è approvato l'uso, la stessa deve essere prontamente disponibile per tutti i concorrenti dal 1° gennaio in modo di poterne autorizzare l'uso nelle Regate Internazionali di quell'anno. Non sarà consentito gareggiare agli equipaggi con innovazioni non approvate.

Il Comitato Esecutivo è l'unica autorità che possa decidere in merito a tutti gli aspetti di questa norma incluso se un'innovazione sia significativa, se sia prontamente disponibile, se i costi siano ragionevoli, se sia sicura e compatibile con l'ambiente e se sia uno sviluppo positivo per il canottaggio e ne mantenga i principi.

Norma 41 – Peso delle imbarcazioni

Tutte le imbarcazioni utilizzate nelle regate del Campionato del mondo, Coppa del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù, relative regate di qualificazione, Giochi Regionali e Campionato Continentale e di tutte le altre regate internazionali devono rispettare i pesi minimi definiti.

Norma di applicazione 41 – Peso delle Imbarcazioni

1. I pesi minimi per le imbarcazioni sono i seguenti:

Sigla	Tipo di Imbarcazione	Peso minimo (kg)
1x	Singolo	14 kg
2x	Doppio	27 kg
2-	Due senza timoniere	27 kg
2+	Due con timoniere	32 kg
4x	Quattro di coppia	52 kg
4-	Quattro senza timoniere	50 kg
4+	Quattro con timoniere	51 kg
8+	Otto con timoniere	96 kg

Il peso minimo di una imbarcazione include tutti gli accessori essenziali per il suo uso, in particolare: scalmi, cinghie, scarpette, guide, sedili ed estensioni dello scafo. Comprende inoltre:

- a. gli altoparlanti, se sono saldamente fissati alla barca, e il relativo cablaggio;*
- b. eventuali contenitori o fissaggi che sono saldamente fissati alla barca per sostenere dispositivi elettronici o di altro tipo;*
- c. cavi e fili necessari per collegare i dispositivi che forniscono "Dati ammissibili" (vedi Norma di Applicazione 39, paragrafo 5); e*
- d. imbottiture se attaccate sul carrello.*

Il peso minimo non comprende i remi, il numero d'acqua o qualunque altro oggetto non saldamente fissato alla barca. Ogni dispositivo o parte di dispositivo associato alla fornitura di informazioni diverse o in aggiunta ai "dati ammissibili" non è incluso nel peso della barca, neppure se saldamente fissato alla barca. L'eventuale zavorra usata per raggiungere il peso minimo richiesto deve essere saldamente fissata alla barca o agli accessori essenziali sopra descritti.

2. *Responsabilità – E' responsabilità dell'equipaggio che la propria barca rispetti i requisiti di peso minimo.*
3. *Bilance – Le bilance devono essere fornite da un costruttore approvato dalla FISA e devono indicare il peso a 0,1 kg. Le bilance devono essere collegate a una stampante così che sia immediatamente disponibile una stampata del peso barca. All'inizio di ogni giornata ufficiale di allenamento e di ogni giornata di gara, le bilance devono essere testate, usando pesi calibrati, da un membro della Commissione Equipaggiamenti e Tecnologia FISA e/o da un membro della Commissione di Controllo responsabile per il peso delle imbarcazioni.*
4. *Pesatura di prova delle imbarcazioni – La bilancia (e) deve essere a disposizione degli equipaggi almeno 24 ore prima del primo percorso della regata per la prova di pesatura delle loro imbarcazioni. Le bilance devono essere collocate su di una base orizzontale, all'interno di un edificio o di una tenda per garantire la protezione dal vento. L'area per il peso deve essere di facile accesso dai pontili di sbarco e deve essere riservata esclusivamente al peso delle imbarcazioni durante la regata.*
5. *Selezione delle imbarcazioni da pesare – La persona autorizzata dal Presidente di Giuria effettuerà un sorteggio prima dell'inizio di ogni sessione di gare per individuare le barche che dovranno essere pesate. L'incaricato ha anche il diritto di includere in questo elenco*

altre barche, in qualsiasi momento prima della fine della gara delle barche stesse, se ha il sospetto che alcune barche possano essere sottopeso. Egli deve consegnare copia dell'elenco al Responsabile della Commissione Controllo.

6. *Notifica agli equipaggi – Un membro della Commissione Controllo notifica agli equipaggi delle barche selezionate che queste devono essere sottoposte al peso quando vengono tirate a secco dopo la gara e loro, o persone incaricate a questo scopo, devono portare la barca alle bilance.*

Un equipaggio selezionato, non appena riceve la notifica che la barca deve essere sottoposta al peso è tenuto a portarla direttamente alle bilance. In caso contrario l'equipaggio potrà essere penalizzato come se la barca fosse risultata sottopeso.

Dopo che un equipaggio ha ricevuto la notifica che la barca è stata selezionata per la pesatura, non può essere aggiunta alla barca nessuna zavorra di alcun tipo fino a pesatura avvenuta.

7. *Accessori da rimuovere – L'equipaggiamento che non è incluso nel peso della barca deve essere rimosso prima della pesatura. Alla pesatura ufficiale della barca è accettata la superficie bagnata dello scafo. Comunque ogni ristagno d'acqua deve essere rimosso, in particolare quello all'interno dello scafo e nei compartimenti di prua e di poppa. Tutti gli altri oggetti (attrezzi, abiti, spugne, bottiglie, ecc.) devono essere rimossi dalla barca prima della pesatura.*

8. *Pesatura ufficiale – L'imbarcazione sarà ufficialmente pesata.*

9. *Peso minimo non raggiunto – Se un'imbarcazione risulta inferiore al peso minimo, il membro della Commissione Controllo deve procedere come segue:*

9.1. Scrivere "Prima pesata dell'imbarcazione" sulla relativa stampata.

9.2. Testare la bilancia con i pesi calibrati, alla presenza del rappresentante dell'equipaggio interessato, stampare il risultato del test e scrivere sulla stampata il nome dell'equipaggio e della gara e la dicitura "Pesata di prova". Sia il rappresentante dell'equipaggio che il membro della Commissione Controllo devono apporre la propria firma sulla stampata.

9.3. Pesare l'imbarcazione una seconda volta. Se, alla seconda pesata, l'imbarcazione non risulta sotto il peso minimo, non serve altro. Se, invece, l'imbarcazione è ancora inferiore al peso minimo, il membro della Commissione Controllo responsabile del peso delle imbarcazioni dovrà scrivere sulla stampata il nome dell'equipaggio, la gara e il numero e il tipo di equipaggiamenti inclusi nella pesata e la dicitura "Seconda pesata dell'imbarcazione". Sia il rappresentante dell'equipaggio che il membro della Commissione Controllo devono apporre la propria firma sulla stampata. Nessuna altra o successiva pesata potrà essere considerata valida.

9.4. Far pervenire al Presidente di Giuria le tre stampate della pesatura (prima pesata dell'imbarcazione, pesata di prova, seconda pesata dell'imbarcazione).

10. *Penalità per l'imbarcazione sottopeso – La penalità per aver corso con un'imbarcazione sottopeso consiste nella retrocessione dell'equipaggio all'ultimo posto della specifica*

gara. Se due o più imbarcazioni risultassero sottopeso, i relativi equipaggi verranno retrocessi e saranno classificati a scalare secondo i loro rispettivi pesi barca. Se un equipaggio gareggerà di nuovo con l'imbarcazione sottopeso in una fase successiva della stessa gara, la penalità sarà l'esclusione dell'equipaggio.

PARTE V – CAMPI DI GARA

Norma 42 – Caratteristiche

Il campo di gara internazionale standard per Campionati del Mondo, Coppa del Mondo, Olimpiadi e relative regate di qualificazione, giochi regionali, campionati continentali e regate internazionali deve garantire condizioni di gara eque e paritarie per sei equipaggi che corrono in corsie separate, rettilinee e parallele per una distanza di 2.000 m e 1.000 m per Paralimpiadi e relative regate di qualificazione.

Per Campionati del Mondo, Coppa del Mondo,...: non recepito

Affinchè un campo di gara sia classificato come internazionale standard, i richiedenti devono trasmettere per iscritto alla FISA tutti i suoi dettagli, e il campo di gara dovrà essere ispezionato e approvato da due esperti nominati dalla FISA a spese della federazione richiedente. Il Consiglio FISA può fissare requisiti speciali per Campionati del Mondo, Coppa del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, Giochi continentali e regionali e regate di campionato continentale.

Norma 43 – Lunghezza del campo di gara

1. Regate Internazionali – La lunghezza standard delle gare internazionali è di 2.000 metri rettilinei per uomini e donne per le categorie Senior e Under 23, Pesi Leggeri e Junior. Per i Master (maschili, femminile e misti) la lunghezza è di 1.000 metri rettilinei.
2. Regate di Campionato del Mondo - La lunghezza standard del campo di gara per i Campionati del Mondo è di 2.000 metri rettilinei. Le disposizioni relative a questa norma richiedono l'uso di installazioni di partenza mobili affinché le prue di tutte le imbarcazioni di qualsiasi tipo possano essere allineate sulla stessa linea di partenza.
3. La lunghezza del campo di gara e tutte le distanze intermedie dovranno essere misurate da un ispettore qualificato indipendente e una planimetria certificata dovrà essere conservata dal comitato organizzatore. Questa planimetria dovrà essere disponibile per un controllo FISA in qualsiasi momento. Per Campionati del Mondo, Coppa del Mondo, Olimpiadi, Paraolimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, la FISA può richiedere un ulteriore controllo per verificare che siano rispettati gli standard dell'ultima edizione del "FISA Manual for Rowing Events".
4. Il Comitato Esecutivo potrà concedere deroghe a questa norma, quando necessario, per regate disputate in manifestazioni multi-sport, continentali o altri campionati ove sia chiaramente dimostrato che un campo di gara standard non sia ragionevolmente realizzabile.

5. Un campo di gara non standard può essere più corto (per esempio: sprint) o più lungo (per esempio: gare sulla lunga distanza, head of the river, ecc.) del campo standard. Non è necessario che un campo di gara non standard sia rettilineo.

Norma d'applicazione 43 della FIC - Percorsi

Oltre alle lunghezze del campo e categorie di vogatori inserite in questa norma, sono previste le gare in linea di seguito elencate.

Imbarcazioni di tipo olimpico:

- 2.000 m per vogatori e vogatrici Ragazzi ed Esordienti;

Imbarcazioni di tipo propedeutico e previste nella norma di applicazione 29 della FIC:

- 1.500 m per vogatori e vogatrici Allievi C e Cadetti;
- 1.000 m per vogatori e vogatrici Allievi B1 e Allievi B2

Imbarcazioni di tipo regolamentare:

- 1.500 m per vogatori Senior
- 1.000 m per vogatrici Senior
- 1.000 m per vogatori/vogatrici Junior

Per le regate di Coastal rowing, Fondo, Indoor rowing e Para-rowing i percorsi sono definiti nei relativi regolamenti specifici.

Solo in caso di oggettiva impraticabilità, le regate possono essere ritenute valide anche se disputate su una lunghezza inferiore ai previsti 2.000 m con formale decisione del Presidente di Giuria. Tale eccezione sarà possibile per ogni singolo campo di regata per una sola volta nel corso di ciascuna stagione agonistica. Le regate aventi percorsi diversi e le regate speciali, vengono regolate da norme approvate dal Consiglio Federale.

Norma 44 – Numero delle corsie

1. Regate Internazionali - Sui campi di gara internazionali standard, le gare dovranno essere disputate su sei corsie.
2. Regate di Campionati del Mondo e Coppa del Mondo – Le gare saranno disputate su sei corsie ma, in linea di principio, il campo dovrà avere almeno otto corsie.

Norma d'applicazione 44 della FIC - Numero delle corsie

Sui campi di gara con larghezza idonea per rispettare le normative di sicurezza richieste dal presente Codice saranno disputate gare fino a 8 corsie. Le eventuali deroghe a questa norma saranno evidenziate nel Bando di Regata approvato dalla FIC.

Norme di applicazione da 42 a 44 – Campi di gara

Queste norme di applicazione sono riunite nell'apposito "Capitolato dei campi di regata".

Norme d'applicazione da 42 a 44 della FIC – Campi di gara

1. Generalità

Il campo di gara dovrà contenere i percorsi stabiliti dalla norma 43 del presente codice, sarà in linea retta, avrà profondità pressoché uniforme, sarà privo di corrente e, nel caso in cui vi fosse corrente, essa dovrà risultare uguale per tutti i concorrenti e in misura quasi irrilevante. Dovrà avere uno spazio sufficiente dopo il traguardo di arrivo, per consentire l'arresto degli equipaggi, dovrà essere ben delimitato e di una larghezza tale da consentire l'allineamento in partenza di almeno tre equipaggi, a interasse di 15 m circa l'uno dall'altro e sufficiente spazio verso le sponde.

Il tracciamento dovrà essere fatto da un tecnico qualificato e il grafico contenente tutti gli elementi del rilevamento, approvato dalla FIC, dovrà essere tassativamente affisso nei pressi del deposito delle imbarcazioni, a disposizione di chiunque desideri prenderne visione. Sullo stesso grafico dovrà essere indicato il senso alternato delle corsie impegnate durante gli allenamenti e i pontili riservati alle entrate ed alle uscite delle imbarcazioni.

Il rettangolo del campo, se non è delimitato naturalmente (canale, bacino, fiume), deve essere delimitato da ambo i lati longitudinali con boe di materia leggera. Anche nei campi delimitati naturalmente dovranno essere segnate sulle rive, con cartelli, le distanze prescritte.

I punti di riferimento utilizzati per la tracciatura del campo dovranno essere facilmente individuabili per un rapido controllo.

Il traguardo d'arrivo, come da Capitolato dei campi di regata (3.3.1), sarà evidenziato in acqua da due bandiere rosse poste su due boe bianche almeno 5 m fuori dal campo di gara su ciascun lato. Se necessario le due bandiere rosse (o una di esse) possono essere posizionate a riva.

2. Tipologie di regata e attrezzature tecniche

2.1. Campionati d'Italia Assoluti Senior, PL, Junior

Confermato quanto previsto nel "Capitolato dei campi di gara"; facoltative le installazioni descritte nel Capitolato ai punti:

- 2.1.1 indicatori di direzione;*
- 2.1.2 indicatori di direzione;*
- 2.1.3 meccanismo di controllo dell'allineamento;*
- 2.1.4 segnale ottico e acustico;*
- 2.1.5 tempi intermedi;*
- 2.1.6 tabellone video.*

2.2. Campionati Under 23, Ragazzi, Esordienti

Confermate le caratteristiche del precedente capoverso; sono ammesse alternative alle installazioni descritte nei seguenti punti del "Capitolato dei campi di gara":

- 2.2.1 torre di partenza sostituibile con semplice postazione per starter costituita da piattaforma, possibilmente elevata e coperta, o natante idoneo allo scopo solidamente ancorato;*
- 2.2.2 dotazioni Starter limitate a un orologio e impianto di amplificazione;*
- 2.2.3 postazione Allineatore sostituibile da piattaforma, possibilmente elevata e coperta, o natante idoneo allo scopo solidamente ancorato;*

2.2.4 torre d'arrivo sostituibile da postazione coperta e sopraelevata rispetto al suolo, per giuria d'arrivo (con "scaletta" almeno a 3 posti), cronometristi e speaker.

2.3. Regate nazionali Senior, Under 23, PL, Junior, Ragazzi
Confermate le caratteristiche del precedente capoverso 2.2.

2.4. Campionati Universitari, regate nazionali Allievi e Cadetti, interregionali e Campionati d'Italia in imbarcazioni di tipo regolamentare

Sono ammesse le seguenti variazioni:

- Campionati Regolamentari, disputati a mare, con delimitazione corsie costituita da file di boe ai lati esterni del campo di gara;
- per le altre regate, oltre alle delimitazioni esterne, deve essere installata almeno una spiga centrale;
- boe esterne posizionate ogni 250 m, di colore diverso da quelle che riportano l'indicazione dei 500, 1000, 1500 m;
- è ammessa la partenza non ancorata;
- fotofinish obbligatorio per Campionati Universitari e in tipo Regolamentare.

2.5. Regate regionali valide per le classifiche nazionali

Sono confermate le indicazioni del paragrafo 1 della presente norma (Generalità), l'allestimento del campo di gara e le attrezzature saranno adeguate a rigorosi criteri di salvaguardia della sicurezza dei concorrenti, degli addetti alla regata e del rispetto dell'equità. Saranno facoltative:

- partenze ancorate;
- spighe di delimitazione delle corsie interne, eventualmente rimpiazzate da una spiga centrale di riferimento per gli equipaggi;
- delimitazione esterna del campo di gara con spighe, sempre preferibile, potrà essere sostituita da singole boe ancorate a intervalli di 250 m;
- pannelli di riscontro dei traguardi di partenza e di arrivo sostituibili da diotte solidamente fissate sull'asse dei relativi riferimenti e bandiere rosse, su boe o a terra.

Il percorso può essere scelto anche in bacini con correnti e non in linea retta, è consigliabile la spiga nei primi 100 metri.

La lunghezza del campo deve essere tale da consentire percorsi di 1.500 e 2.000 m, salvo manifestazioni riservate esclusivamente a categorie che disputano gare su percorsi minori.

2.6. Gare di Coastal Rowing e Para-rowing

Le norme sono definite dagli specifici Regolamenti.

PARTE VI – ORGANIZZAZIONE DELLE REGATE

SEZIONE 1 – Norme generali

Norma 45 – Autorità della FISA: non recepito

Norma 46 – Il Comitato Organizzatore

La federazione affiliata competente dovrà garantire la formazione di un comitato organizzatore per ogni regata o match internazionale. Il comitato organizzatore è responsabile di garantire un'adeguata preparazione e gestione della regata in conformità con il Codice di Gara e relative norme di applicazione.

Il Comitato Organizzatore dovrà, in particolare:

1. stabilire la data e il programma della regata in accordo con la federazione affiliata interessata e, per i Campionati del Mondo e Coppa del Mondo, con l'approvazione del Consiglio FISA;
2. preparare e distribuire in anticipo il programma preliminare, inclusa la data e l'ora della riunione dei team manager e del sorteggio;
3. rendere disponibile uno specchio d'acqua e gli equipaggiamenti tecnici conformi a questo Codice di Gara, relative norme d'applicazione e regolamenti di gara;
4. nominare una giuria (tranne nel caso delle gare definite alla norma 92, dove la giuria è nominata dalla Commissione Arbitrale FISA);
5. nominare un referente per la sicurezza;
6. nominare un responsabile sanitario;
7. occuparsi di tutti gli altri aspetti necessari per assicurare la corretta organizzazione della regata.

Norma d'applicazione 46 – Compiti del comitato organizzatore

1. *Autorità della FISA - Tutte le regate internazionali sono sotto l'autorità della FISA e della federazione affiliata interessata.*
2. *Data e Programma – Per le regate e i match internazionali, il comitato organizzatore stabilisce la data e il programma in accordo con la federazione affiliata competente (o con la FISA per le regate dei Campionati del Mondo e Coppa del Mondo). Da parte sua, la federazione affiliata trasmette la data proposta alla FISA per l'approvazione entro il 30 settembre dell'anno precedente a quello della manifestazione.*
3. *Campo di gara, installazioni, programma preliminare – Il Comitato Organizzatore è responsabile del campo di gara e di tutte le installazioni ed equipaggiamenti necessari, sia a terra che in acqua. E' responsabile anche dell'organizzazione della regata. Dovrà redigere un programma preliminare che descriva anche il tipo delle installazioni del campo di gara e farlo pervenire a tutti gli interessati.*

4. *Referente per la sicurezza – Il Comitato Organizzatore dovrà nominare una persona quale referente per la sicurezza della regata con la specifica responsabilità di assicurare che tutte le misure di sicurezza, incluse le regole del traffico, siano state previste e vengano attuate per garantire lo svolgersi della regata in sicurezza. Tuttavia, la responsabilità legale in materia di sicurezza spetta al Comitato Organizzatore nel suo complesso, e nulla nel Codice di Gara e relative norme di applicazione potrà essere usato per attribuire la responsabilità legale personalmente al referente per la sicurezza.*
5. *Responsabile sanitario – Il Comitato Organizzatore dovrà nominare un responsabile sanitario della regata con la specifica responsabilità di garantire che un adeguato supporto medico e le relative strutture siano prontamente disponibili nel corso della regata. Dovranno essere sempre disponibili le attrezzature di pronto soccorso e il servizio di salvataggio in acqua.*
6. *Comunicazioni radio e telefoniche – E' indispensabile che siano possibili comunicazioni dirette telefoniche e/o a mezzo radio tra il Presidente di Giuria, l'Arrivo, la Partenza e la Commissione Controllo al fine di consentire ai membri della giuria di svolgere i loro compiti correttamente. E' anche indispensabile che sia garantita la comunicazione radio tra il servizio di soccorso in acqua e il personale medico in servizio sul campo di gara per affrontare ogni emergenza.*
7. *Il Comitato organizzatore dovrà pubblicare un piano di gestione ambientale almeno due anni prima dello svolgersi della manifestazione.*

Norma d'applicazione 46 della FIC – COL e giuria

Oltre ai suddetti compiti organizzativi e alle predisposizioni e attrezzature fisse di cui alle precedenti norme relative al campo di gara, il C.O.L. (Comitato Organizzatore Locale) dovrà assolvere a quanto previsto nel Regolamento organizzativo delle regate e provvedere alle dotazioni e servizi elencati e specificati all'art. 17.

La giuria è designata dalla C.D.A. (Commissione Direttiva Arbitrale, norma 92) ed è assistita nei suoi lavori dalla segreteria della regata.

Norma 47 – Il Team Manager

Il Team Manager è il tramite nelle comunicazioni e i contatti tra atleti e allenatori e il Comitato Organizzatore e la FISA nel corso della regata. Il Team Manager è responsabile della sua squadra ed egli, o il proprio rappresentante, deve prendere parte a tutte le riunioni dei Team Manager.

Al Campionato del Mondo, Olimpiade, Paralimpiadi, ...: non recepito

Norma d'applicazione 47 della FIC – Responsabilità del dirigente delegato

E' responsabilità del Dirigente (Team manager) o Tecnico societario, delegato dal Presidente a rappresentare il soggetto affiliato che iscrive l'equipaggio:

- *rappresentare l'equipaggio;*
- *effettuare sostituzioni o il ritiro dell'equipaggio;*
- *effettuare i pagamenti e riscuotere le indennità (se previste).*

Resta sotto la sua responsabilità:

- *il comportamento dei propri tesserati, e di altro soggetto affiliato per gli equipaggi misti in assenza del loro rispettivo dirigente, provvedendo ad assolvere alle sanzioni o provvedimenti adottati dalla Giuria per la gara a cui l'equipaggio risulta iscritto;*
- *le problematiche relative all'antidoping;*
- *tenere a disposizione della Giuria, per i controlli, i documenti d'identità degli atleti partecipanti alle gare, in difetto e a insindacabile giudizio del Presidente di Giuria, quanti sprovvisti del documento di riconoscimento potranno essere esclusi dalle gare.*

Norma 48 – Premi e contratti di sponsorizzazione

I concorrenti possono ricevere denaro o altri premi per le competizioni. Essi possono anche stipulare contratti di sponsorizzazione a condizione che detti contratti siano stati preventivamente sottoposti e approvati dalla propria federazione di appartenenza, e detti contratti siano compatibili con gli Statuti FISA e il Codice di Gara, relative norme di applicazione e regolamenti di gara.

Norma 49 – Diritti di merchandising FISA: non recepito

Norma d'applicazione 48 e 49 della FIC: Premi, contratti di sponsorizzazioni, trofei e diritti di merchandising

Premi e trofei – Oltre a quanto stabilito dal Bando, le disposizioni federali in merito sono riportate nel Regolamento Organizzativo delle Regate, artt. da 26 a 29.

Contratti di sponsorizzazioni e diritti di merchandising – Specificato alla norma d'applicazione 50 della FIC.

SEZIONE 2 – Disposizioni sulla pubblicità

Norma 50 – Identificazioni sull'equipaggiamento e sulle divise dei vogatori – Pubblicità commerciale e sponsor

Pubblicità non ammessa:

1. Ogni forma di pubblicità (anche sul corpo) o identificazione, non consentita specificatamente da queste norme, è vietata.
2. Qualsiasi forma di pubblicità deve rispettare le regole della nazione o della regione nella quale la regata avrà luogo.
3. Anche se ciò fosse consentito dalle leggi locali, non è consentita alcuna pubblicità che sia inadeguata o lesiva per l'immagine del canottaggio, compreso tabacco e bevande alcoliche (con più del 15% di contenuto di alcol) o in contrasto con lo Statuto o il Codice di Gara FISA e relative norme d'applicazione, in particolare con l'art. 3 dello Statuto. In caso di dubbio, deciderà il Comitato Esecutivo. In gare, regate e campionati riservati agli junior, la pubblicità relativa agli alcolici è assolutamente vietata.
4. Nel caso che un inserzionista o uno sponsor si occupi principalmente di prodotti proibiti da quest'ultimo punto, ma produca anche qualche altro prodotto o servizio

(non proibito), questi possono essere utilizzati, a condizione che l'identificazione del prodotto interessato sia chiaramente collegata al prodotto non proibito e che non possa essere in alcun modo ricondotta al prodotto proibito.

Il Consiglio può prescrivere norme d'applicazione relative a pubblicità e sponsorizzazioni nelle regate.

Norma di applicazione 50 - Regole pubblicitarie FISA

Queste norme d'applicazione si trovano in Appendix 5 del Rules of Racing.

Norma di applicazione 50 della FIC - Regole pubblicitarie

Per le regate internazionali valgono le norme FISA. Per le regate nazionali le norme relative a eventuali sponsorizzazioni, che non contrastino con la natura di sport ecologico del canottaggio e i principi generali del dilettantismo dell'atleta, sono contenute nel Titolo Quinto del Regolamento Organico (artt.46 e 47) e nelle disposizioni sulle norme che regolano gli spazi promo pubblicitari in occasione delle regate che si organizzano in Italia sotto l'egida della FIC approvate dal Consiglio Federale in data 11.06.05 delib.106/2005.

Norma 51 – Divise dei vogatori e colore delle pale

I membri dello stesso equipaggio devono indossare un identico abbigliamento. Se uno dei membri indossa un copricapo, il copricapo indossato eventualmente dagli altri deve essere identico.

Il colore e la grafica delle pale di tutti i remi deve essere lo stesso su entrambi i lati.

In condizioni atmosferiche avverse, per motivi di salute, il timoniere può gareggiare indossando abbigliamento supplementare nei colori registrati dalla federazione.

Campionato del Mondo: non recepito

Norma di applicazione 51 della FIC – Divise e uniformità

Gli equipaggi devono presentarsi in partenza con la divisa e la grafica delle pale conforme al modello dichiarato dal soggetto affiliato di appartenenza (artt. 1/4“e”, 1/8, 5/1 del Regolamento Organico), in modo che ne sia verificabile l'uniformità.

L'obbligo di indossare una divisa uniforme e decorosa, fino al termine della gara, vale anche per gli equipaggi misti. Le pale e la divisa possono essere quelle di uno dei soggetti affiliati componenti l'equipaggio misto o neutre ma uniformi.

L'utilizzo di pale con grafica diversa da quella societaria deve essere richiesto e motivato, per scritto almeno un'ora prima dell'imbarco, e autorizzato dal Presidente di giuria.

Alla premiazione gli equipaggi dovranno presentarsi al completo, in tenuta uniforme di gara o nella tenuta da riposo o di rappresentanza del rispettivo soggetto di appartenenza.

SEZIONE 3 – Iscrizioni, ritiri e sostituzioni degli equipaggi

Norma 52 – Autorizzazione della Federazione affiliata

1. Regate Internazionali – Un equipaggio può gareggiare in una regata internazionale in un'altra nazione solo se autorizzato per iscritto dalla propria federazione affiliata. Quest'ultima sarà ritenuta responsabile del pagamento delle quote d'iscrizione. Questa regola non si applica alle regate Master. Se un Comitato Organizzatore consente l'iscrizione alla propria regata di un equipaggio senza autorizzazione scritta della relativa federazione affiliata, quest'ultima non potrà essere ritenuta responsabile per l'equipaggio e per le sue azioni.
2. Regate di Campionato del Mondo e di Coppa del Mondo e...: non recepito

Norma 53 – Restrizioni: non recepito

Norma 54 – Iscrizioni: non recepito

Norma d'applicazione 54 – Iscrizioni

Per le regate internazionali saranno utilizzati i moduli d'iscrizione (appendix 18).

Norma 55 – Elenco delle Iscrizioni

Regate Internazionali – Entro due giorni dalla chiusura dei termini per l'iscrizione, il Comitato Organizzatore manderà a tutti i club partecipanti e alle federazioni affiliate un elenco delle iscrizioni, un programma indicativo delle batterie, gli orari e i luoghi delle riunioni dei Team Manager e dei sorteggi, ed i dettagli delle regole di traffico.

Regate di Campionato del Mondo: non recepito

Norme d'applicazione da 52 a 55 della FIC – Modalità iscrizioni e deroghe

Questi aspetti sono trattati nel Regolamento Organizzativo delle regate.

Norma 56– False dichiarazioni

Qualsiasi falsa dichiarazione riguardante il nome, l'età, la categoria, l'iscrizione al club o l'idoneità di un concorrente causerà la squalifica di tutti i vogatori dell'equipaggio di cui fa parte da tutte le gare della regata in questione nelle quali siano iscritti. Il Comitato Esecutivo può applicare ulteriori penalità.

Norme d'applicazione 56 della FIC – Sostituzioni abusive

La norma sarà applicata anche agli equipaggi che concorrono con sostituti senza averli denunciati al Presidente di giuria che dovrà farne menzione nel verbale e inviare relazione scritta alla Procura Federale per le opportune sanzioni anche nei confronti del soggetto affiliato.

Norma 57 – Reclamo contro un'iscrizione

Regate Internazionali – Qualsiasi reclamo contro un'iscrizione deve essere tempestivamente presentato al Comitato Organizzatore. Dopo aver consultato le parti interessate, il Comitato Organizzatore deciderà sul reclamo e, se giudicato giustificato, respingerà l'iscrizione interessata.

Regate di Campionato e di Coppa del Mondo: non recepito

Norme d'applicazione 57 della FIC – Reclami contro iscrizioni e sostituzioni

Il reclamo contro l'iscrizione di equipaggi e dei sostituti comunicati all'accreditamento o prima della partenza della gara interessata, dovrà essere presentato per iscritto al più tardi entro l'ora successiva all'arrivo della gara stessa al Presidente di giuria, che deciderà tempestivamente, sentito il COL, la segreteria gare e le parti. Se il reclamo è fondato il Presidente di giuria potrà disporre la modifica dell'ordine di arrivo e dell'assegnazione dei premi.

Quando per mancanza di elementi si dovesse inoltrare il reclamo per gli opportuni accertamenti e la decisione agli Organi di Giustizia competenti, l'equipaggio la cui iscrizione è contestata sarà ammesso alle gare "sub-judice", salvo divieto del Presidente di giuria, sospendendo la consegna dei premi e l'indennità di trasferta, se prevista.

Norma 58 – Ritiri

1. Regate Internazionali – Se un club o una federazione affiliata si ritira da una gara alla quale si era iscritta, lo deve comunicare per iscritto al Comitato Organizzatore con il maggior preavviso possibile. Al più tardi, deve dare comunicazione del ritiro alla riunione dei Team Manager che si terrà, in linea di massima, il giorno prima della regata. Nel caso di una regata con due giorni di gare distinte, un ritiro per il secondo giorno dovrà essere comunicato per iscritto al Comitato Organizzatore non più tardi di un'ora dalla fine dell'ultima gara della prima giornata. Nel caso di un ritiro il Comitato Organizzatore può effettuare un nuovo sorteggio.

2. Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi,: non recepito

Norma d'applicazione 58 – Ritiri dopo scadenza dei termini d'iscrizione: non recepito

Norme d'applicazione 58 della FIC – Comunicazione ritiri

Il ritiro di uno o più equipaggi, in qualsiasi fase della regata, dovrà essere comunicato per scritto al COL, secondo le modalità previste dal Regolamento organizzativo delle regate (art. 10.5) che, in difetto, attribuisce le previste penalità e multe (art. 24).

Norma 59 – Sostituzioni negli equipaggi dopo la scadenza dei termini di iscrizione e fino a un'ora dalla prima batteria

1. Regate Internazionali:

1.1. Equipaggi – Club o federazioni affiliate possono sostituire fino alla metà del numero dei vogatori (più il timoniere, se previsto) in tutti gli equipaggi da loro iscritti, a condizione

che i sostituti appartengano allo stesso club (o, in caso di equipaggi misti, a uno dei club interessati, tranne nel caso di equipaggi Master dove è ammesso anche un sostituto di altro club); nel caso di equipaggi di squadre nazionali, il sostituto deve essere della stessa federazione affiliata. Le sostituzioni devono essere comunicate per iscritto al Comitato Organizzatore almeno un'ora prima della prima batteria della specialità.

Nel caso di un equipaggio Master la sostituzione non potrà essere consentita se l'età del vogatore sostituito abbassi più di un anno l'età media dell'equipaggio o cambi la categoria dell'equipaggio in questione.

1.2. Singolisti – Un singolista iscritto che si ammali o s'infortuni può, dopo la scadenza dei termini di iscrizione e dietro presentazione di certificato medico, essere rimpiazzato fino a un'ora prima della sua prima batteria a condizione che il sostituto sia tesserato per la stessa società, e in caso di squadre nazionali sia membro della stessa federazione affiliata e che la sostituzione sia comunicata per iscritto al Comitato Organizzatore almeno un'ora prima della prima batteria della specialità.

2. Campionato del Mondo, regate di qualificazione per Olimpiadi...: non recepito

Norma d'applicazione 59 – Ritiri dopo la scadenza dei termini di iscrizione e prima della prima batteria per motivi sanitari

Campionato del Mondo, regate di qualificazione alle Olimpiadi...: non recepito

Equipaggi Pesi Leggeri – Se una sostituzione coinvolge un equipaggio PL che si è già pesato ufficialmente, il vogatore sostituito dovrà essere pesato in divisa di gara e rispettare i limiti di peso della norma 31. In questo caso gli altri membri del suo equipaggio non sono tenuti a pesarsi di nuovo per la stessa gara.

Norme d'applicazione 59 della FIC – Sostituzioni

Le sostituzioni, per essere recepite, dovranno essere comunicate per scritto in sede di accreditamento o, nel caso della necessità di sostituire vogatori all'ultimo momento e sempre nella proporzione indicata, le sostituzioni dovranno essere denunciate, sempre per scritto, almeno un'ora prima della partenza della gara interessata al COL (segreteria gare), che dovrà provvedere alla rettifica del programma gare previa approvazione del Presidente di giuria.

Per gli equipaggi misti societari il soggetto che effettua l'iscrizione deve sempre restare rappresentato da almeno un vogatore. Solo in sede d'accredito un equipaggio iscritto come societario può diventare misto.

Un soggetto che ha iscritto più equipaggi in una stessa gara, non potrà spostare i vogatori dall'uno all'altro equipaggio iscritto.

Norma 60 – Sostituzioni dopo la prima batteria

1. Regate internazionali:

1.1. Equipaggi - Nessuna sostituzione può essere fatta in un equipaggio che ha già corso nella sua batteria della gara, salvo in caso di malattia o infortunio, nel qual caso è richiesto un certificato medico e la variazione dell'equipaggio deve essere comunicata per iscritto al Comitato Organizzatore. Qualsiasi decisione necessaria spetta al Comitato Organizzatore.

Un atleta che è stato sostituito non può più gareggiare nella stessa regata, anche se è guarito. In conformità con questa regola possono essere sostituiti fino alla metà dei vogatori di un equipaggio oltre il timoniere, se previsto. Ogni vogatore sostituito deve essere un membro dello stesso club, e nel caso della squadra nazionale, membro della stessa federazione affiliata.

1.2. Singolisti - Non è consentita la sostituzione di un singolista che abbia già corso nella batteria della sua gara.

2. Campionato del Mondo, di qualificazione per le Olimpiadi,...: non recepito

Norme d'applicazione 60 della FIC – Sostituzioni dopo la prima batteria

Nelle gare a eliminazione è ammessa la sostituzione soltanto prima della prima eliminatoria, mentre alle eventuali successive e alle finali ogni equipaggio dovrà partecipare con gli stessi componenti della prima eliminatoria.

A integrazione di questa norma e della norma d'applicazione 59 della FISA, eccezionalmente, in caso di comprovata grave malattia o infortunio, potrà essere consentita la sostituzione di un vogatore anche PL e del timoniere, zavorrando l'eventuale differenza di peso in meno eventualmente risultante nei confronti del peso del timoniere sostituito.

Tali sostituzioni potranno essere effettuate dietro richiesta scritta, presentata almeno un'ora prima della gara, accompagnata da un regolare certificato sanitario e conseguente accertamento eseguito da un medico sportivo incaricato allo scopo dal Presidente del COL e in accordo con il Presidente di giuria.

SEZIONE 4 – Sicurezza ed equità

Norma 61 – Principi Guida – Sicurezza ed equità

I principi guida del Comitato Organizzatore e di tutti gli addetti coinvolti nella regata devono essere:

1. sicurezza per tutti i concorrenti;
2. equità per tutti i concorrenti.

Ogni singolo concorrente e rappresentante di team dovranno sempre comportarsi conformemente a questi principi.

Norma 62 – Sicurezza – Principi generali

Un comitato organizzatore dovrà controllare tutti gli aspetti relativi alla sicurezza nella propria regata e se necessario imporre qualsiasi ulteriore misura di sicurezza. Il Consiglio FISA può eliminare dal Calendario Internazionale FISA una regata se ritiene che non siano state rispettate le norme sulla sicurezza del Codice di Gara e relative norme di applicazione.

Durante l'orario ufficiale di apertura del campo di gara, deve essere pronto a intervenire un servizio medico e di soccorso sia a terra che in acqua.

Il Comitato Organizzatore dovrà comunicare il giorno ufficiale di apertura del campo di gara per gli allenamenti (minimo un giorno prima dell'inizio di una regata internazionale e quattro

giorni prima dell'inizio di una regata di Campionato del Mondo), e dovrà inoltre comunicare gli orari di apertura e chiusura del campo per ogni giorno di allenamenti o di gare.

Tutti i vogatori e i rappresentanti dei team dovranno comportarsi conformemente alle regole in vigore relativamente all'uso e alle condizioni di sicurezza delle proprie imbarcazioni, remi e altri equipaggiamenti. Inoltre è responsabilità dei vogatori, allenatori, club o federazione affiliata assicurarsi che tutto il proprio equipaggiamento sia idoneo alle prevalenti condizioni del bacino durante la gara. Essi dovranno attenersi alle istruzioni della Giuria e del Comitato Organizzatore in merito a ogni questione relativa alla sicurezza.

Nelle regate di Campionato del Mondo e Coppa del Mondo: non recepito

Norma 63 – Regole del traffico sul campo di gara

Il Comitato Organizzatore deve pubblicare, e esporre ben in vista nella zona di imbarco o di ricovero imbarcazioni, le regole del traffico che devono essere rispettate per controllare i movimenti delle imbarcazioni in acqua. Queste regole devono riguardare:

1. regole del traffico durante gli allenamenti; e
2. regole del traffico durante le gare.

E' responsabilità di ogni vogatore, allenatore e team manager leggere, capire e rispettare tutte le regole del traffico. Inoltre i vogatori, durante il riscaldamento e il defaticamento dovranno:

1. non attraversare la linea di arrivo (in nessuna direzione) mentre le imbarcazioni che prendono parte a un'altra gara sono in procinto di tagliare il traguardo d'arrivo;
2. fermarsi quando altre gare si avvicinano alla loro posizione; e
3. non seguire una gara su tutto o parte del percorso, anche al di fuori dell'area con spighe, se non stanno partecipando a quella gara.

Norma d'applicazione 63 – Regole del traffico sul Campo di Gara

Una copia delle regole del traffico deve essere fatta pervenire a ogni club e federazione affiliata iscritta insieme all'elenco delle iscrizioni. Le regole del traffico devono essere pubblicate sul programma ufficiale e su grandi cartelli esposti visibilmente nell'area delle imbarcazioni. Questi cartelli devono essere posizionati accanto ai pontili di imbarco.

Le regole del traffico per l'allenamento devono indicare almeno una corsia d'acqua libera come corsia neutrale tra gli equipaggi che si muovono sull'acqua in direzioni opposte. Se non è possibile realizzare una corsia neutrale, gli equipaggi che si muovono in direzioni opposte dovranno essere separati da una "spiga da piscina", o equivalente, come una barriera fisica continua sulla superficie dell'acqua.

In linea di principio non si possono effettuare allenamenti durante le gare di una regata internazionale. Le regole del traffico devono anche individuare le zone per il riscaldamento e il defaticamento. Devono anche prevedere la sicurezza di movimento di ogni imbarcazione che prende parte alla cerimonia di premiazione.

Norma 64 – Altre imbarcazioni presenti in acqua

Durante gli orari ufficiali di allenamento e di gara nessuna imbarcazione (in movimento o ferma) sarà ammessa sul percorso di gara o nelle aree di allenamento, senza l'approvazione del Presidente di Giuria. Il Presidente di Giuria deciderà la posizione e i movimenti delle barche autorizzate, es. lance dei giudici di percorso, imbarcazioni di soccorso, imbarcazioni per le riprese televisive, imbarcazioni di servizio, ecc.

Il Comitato Organizzatore è responsabile di assicurare che non sia permesso a nessun vogatore o equipaggio non autorizzato di scendere in acqua in qualsiasi momento durante l'apertura del campo di gara, dal primo giorno di apertura del campo fino al termine della regata, senza la specifica approvazione del Presidente di Giuria.

Norma 65 – Danni agli equipaggiamenti

Se un equipaggio subisce danni ai propri equipaggiamenti, il Board di Giuria, su richiesta di uno degli equipaggi interessati, decide di chi è la colpa.

Norma 66 – Correttezza – Principi generali

Tutti i vogatori devono gareggiare correttamente, dimostrando rispetto verso i propri avversari e verso i giudici di gara. In particolare, essi devono trovarsi in partenza in orario e seguire sempre le istruzioni dei giudici, in acqua e a terra.

I giudici di gara devono garantire che il Codice di Gara sia applicato correttamente, e in un clima di rispetto, per tutti i concorrenti.

SEZIONE 5 – IL SORTEGGIO E LE ELIMINATORIE PER LE FINALI

Norma 67 – Sistema di progressione FISA

Qualora il numero degli equipaggi che prendono parte a una gara sia superiore al numero di corsie utilizzate per le gare, deve essere utilizzato un sistema di progressione per determinare i finalisti.

Regate Internazionali - Ogni fase di una gara deve terminare almeno due ore prima della fase successiva della stessa gara.

Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù,...: non recepito

Norma d'applicazione 67 – Sistema di progressione FISA per determinare i finalisti

I dettagli del sistema di progressione FISA sono riportati in Appendix 6 del Codice di Gara. Il sistema include batterie, recuperi, quarti di finale, semi-finali e percorsi a cronometro. La terminologia e le abbreviazioni usate sono le seguenti:

<i>H</i>	<i>Batteria</i>
<i>R</i>	<i>Recuperi</i>
<i>Q</i>	<i>Quarti di finale</i>
<i>S A/B</i>	<i>Semi-finali per Finali A e B</i>
<i>S C/D</i>	<i>Semi-finali per Finali C e D, ecc.</i>
<i>FA</i>	<i>(Finale A) Finale da 1° a 6°</i>

FB	(Finale B) Finale da 7° a 12°
TT	Percorso a cronometro
ELM	Eliminato
P	Gara preliminare

Nelle regate internazionali, nelle quali il sistema di progressione prevede due opzioni per determinare la ripartizione degli equipaggi nella fase successiva (vedi appendix 6), l'opzione da usare per ogni fase di ogni gara sarà decisa tramite sorteggio, supervisionato da un membro della Giuria, prima della fine del primo percorso della fase immediatamente precedente quella gara. Il risultato del sorteggio delle opzioni non sarà pubblicato prima della fine di quella fase immediatamente precedente.

Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù,..: non recepito

Norma d'applicazione 67 della FIC - Sistema di progressione campi a 6 e 8 corsie

Il "Sistema di progressione per campi a 6 e 8 corsie" è riportato nell'omonimo Regolamento. E' prevista la possibilità dei COL di organizzare gare, per tutte le categorie, con la ripartizione degli iscritti in più serie previo sorteggio "random". Nel caso gli eventuali punteggi di prestazione verranno attribuiti al 50% (All. A dello Statuto federale).

Risultando iscritti in una gara due o più equipaggi di un soggetto affiliato o di una nazione, gli stessi dovranno prima del sorteggio essere attribuiti a differenti batterie.

Norma 68 – Il sorteggio

Regate Internazionali – Il sorteggio per le batterie avrà luogo durante una riunione dei Team Manager da tenersi, in linea di principio, il giorno antecedente alla regata. Il sorteggio sarà random salvo che il Comitato Esecutivo decida, nel caso di un importante evento, che debbano esserci equipaggi testa di serie in ogni batteria.

In una regata internazionale, se una gara ha solo una finale queste norme non richiedono un percorso preliminare per determinare le corsie per la finale e, pertanto, il sorteggio delle corsie può anche aver luogo insieme al sorteggio principale.

Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paraolimpiadi, ...: non recepito

Norma d'applicazione 68 – Assegnazione delle corsie (condizioni normali)

Un sorteggio random, supervisionato dalla Giuria, sarà effettuato per determinare la batteria e la corsia che saranno assegnate a ciascun equipaggio nella prima fase del sistema di progressione, tenendo eventualmente conto delle teste di serie.

Ai sensi della presente norma quando per una particolare regata il Comitato Esecutivo ha designato il gruppo delle teste di serie, l'elenco delle teste di serie determinerà anche in quali gare gareggeranno questi equipaggi. L'elenco sarà redatto secondo i criteri stabiliti dal Comitato Esecutivo e sarà reso noto anticipatamente.

L'ordine delle teste di serie riguarderà esclusivamente il posizionamento degli equipaggi nelle batterie e non potrà essere utilizzato per nessun altro scopo. Esso non deve essere preso in considerazione per nessuna successiva fase della competizione.

Si deve effettuare un sorteggio random, supervisionato da un membro della Giuria, per stabilire la batteria di ogni coppia di equipaggi teste di serie in modo che la migliore testa di serie non sia necessariamente nella prima batteria.

Le corsie di ogni equipaggio testa di serie nella propria batteria saranno determinate anch'esse da un sorteggio random.

Per i recuperi, semi-finali e finali, il principio è quello di mettere gli equipaggi meglio classificati nella fase precedente nelle corsie centrali. Gli equipaggi con i successivi piazzamenti inferiori nella fase precedente saranno posizionati nelle corsie immediatamente laterali, ecc. Se alcuni equipaggi otterranno lo stesso piazzamento nella fase precedente, ci sarà un sorteggio tra di loro, supervisionato da un membro della Giuria, per stabilire le loro corsie nella fase successiva.

Norma di applicazione 68 della FIC – Fasi di gara

Le batterie, i recuperi e le semifinali si correranno nei giorni precedenti la finale; eccezionalmente potranno farsi correre al mattino stesso delle finali purchè non si disputino più di due prove della medesima gara nello stesso giorno compresa la finale.

Norma 69 – Ritiri e squalifiche dopo il sorteggio

Se un equipaggio si ritira o viene escluso o squalificato dopo il sorteggio si applicheranno le seguenti procedure:

1. Se il ritiro, esclusione o squalifica hanno luogo prima della partenza della prima batteria, della partenza del primo recupero, della partenza dei primi quarti di finale o della partenza delle prime semi-finali della gara, il Presidente di Giuria può adottare le misure appropriate per modificare il sorteggio o farne uno nuovo. Il risultato della eliminatória mostrerà l'equipaggio come DNS (did not start – non partito), EXC (excluded – escluso) o DSQ (disqualified – squalificato). Un equipaggio che si sia ritirato prima della batteria o che sia stato escluso o squalificato in qualsiasi fase della gara non risulterà classificato in quella gara. Un equipaggio che si sia ritirato dopo la prima batteria, ma prima della partenza del proprio recupero o quarti di finale o semi-finale sarà collocato all'ultimo posto della classifica complessiva dalla gara, e se saranno più di uno, ultimi a pari merito.
2. Se un equipaggio smette di remare durante una batteria, un recupero, un quarto di finale o una semi-finale e non passa il traguardo d'arrivo, risulterà come DNF (did not finish - non arrivato). Il numero degli equipaggi stabiliti dal sistema di progressione accederà alla fase successiva. L'equipaggio non arrivato non sarà classificato nell'eliminatória e non gareggerà più, e risulterà ultimo nella classifica generale di quella gara.
Nel caso di un problema che impedisca all'equipaggio di finire il percorso, il Presidente di Giuria o, per il Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione o regate di Coppa del Mondo, il Comitato Esecutivo può decidere di classificare questo equipaggio come ultimo in questo percorso.
3. Se un equipaggio viene escluso o squalificato dopo la partenza della prima batteria della gara, i risultati mostreranno l'equipaggio come EXC o come DSQ. Il numero degli equipaggi stabiliti dal sistema di progressione accederà alla fase successiva.

L'equipaggio escluso o squalificato non gareggerà più e non sarà classificato nella gara o nelle gare.

4. Nelle finali, se un equipaggio si ritira prima della partenza o smette di remare prima dell'arrivo, nel risultato del percorso risulterà come DNS (non partito) o DNF (non arrivato). L'equipaggio che si ritira o si ferma durante il percorso sarà classificato ultimo in quella finale.

Norma di applicazione 69 della FIC – Ritiri e annullamento batterie

Riducendosi a seguito di ritiri il numero complessivo dei componenti le batterie a un numero uguale o inferiore agli ammessi in finale, le batterie saranno soppresse. Riducendosi i concorrenti di una delle batterie, dei recuperi e semifinali al numero ammesso in finale, essi non potranno essere dispensati dal percorso e saranno eliminati:

- a) *nel caso di partenze ancorate gli equipaggi che avranno segnato un tempo superiore al miglior tempo fatto registrare dagli equipaggi eliminati nelle altre batterie, recuperi e semifinali quando ci sono le condizioni per un confronto cronometrico;*
- b) *diversamente l'equipaggio ultimo arrivato in ciascuna batteria, recupero o semifinale.*

I concorrenti che non parteciperanno a tutte le fasi della gara saranno ritenuti ritirati a tutti gli effetti.

Agli equipaggi ritirati dopo l'estrazione dei numeri d'acqua e durante il percorso, si applicano le disposizioni dello Statuto, Allegato A, artt. 6 e 7 delle regole per l'attribuzione dei "Punteggi per le classifiche nazionali".

Norma 70 – Prove a cronometro: non recepito

Norma 71 – Avverse condizioni atmosferiche

1. In una Regata Internazionale, se si presentano condizioni non ottimali o che non permettano di remare, dopo essersi consultato con gli appropriati membri della Giuria e il Comitato Organizzatore, il Presidente di Giuria può decidere di applicare i provvedimenti descritti nella norma d'applicazione 71 (segue).

2. Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù,,: non recepito

Norma d'applicazione 71 – Programmi alternativi in caso di avverse condizioni meteorologiche

1. *E' compito della Comitato di Equità stabilire se le condizioni atmosferiche abbiano creato o stiano per creare condizioni non ottimali o che non permettano di remare. E' sua responsabilità di adottare i provvedimenti più appropriati fra quelli sotto descritti. Nell'adottare queste alternative il comitato dovrà sempre considerare i punti 1.1 e 1.2 prima del punto 1.3:*

1.1. Usare le corsie che offrano le condizioni più omogenee.

1.2. Sospendere le gare se le condizioni atmosferiche sono, o stanno per diventare, avverse o non permettono di remare e proporre orari alternativi.

- 1.3. *Riassegnare le corsie per ogni singolo percorso, utilizzando i piazzamenti della fase precedente per mettere gli equipaggi con piazzamenti simili in corsie adiacenti e dando agli equipaggi che hanno raggiunto migliori piazzamenti corsie migliori. Qualora due o più equipaggi abbiano ottenuto lo stesso piazzamento nella fase immediatamente precedente (es: ciascuno vincitore di batteria), vi deve essere un nuovo sorteggio per la riassegnazione delle loro corsie, con la supervisione di un membro della Giuria. Questa alternativa non deve essere utilizzata per le batterie (o nelle finali di una gara con meno di sette equipaggi in cui non vi è stata alcuna fase o percorso preliminare).*

In ogni situazione, le informazioni relative alle decisioni prese devono essere comunicate tempestivamente ai Team Manager tramite la riunione dei Team Manager o attraverso altri mezzi di comunicazione.

2. *Dopo che il Comitato di Equità ha adottato...: non recepito*
3. *I risultati dei precedenti fasi di gara possono essere utilizzati anche se non in conformità con il sistema di progressione normale.*

Norma di applicazione 71 della FIC – Comitato d'equità e rinvio gare

I compiti del Comitato d'equità rientrano nei doveri e poteri del Presidente di giuria. In caso di maltempo o di qualsiasi altra causa che impediscano il regolare svolgimento delle gare, il Presidente di giuria, sentito il COL e, in caso di modifica del programma gare anche il Consiglio delle Regate, potrà ridurre la lunghezza del percorso a non meno della metà dello stesso o rinviare le gare fino a tutto il giorno successivo. Rinvii più lunghi potranno essere adottati soltanto con l'autorizzazione del Consiglio Federale purchè tutti i soggetti affiliati concorrenti, consenziente il Presidente di giuria, si accordino per una data posteriore, salvo le limitazioni previste all'art. 7 del Regolamento organizzativo delle regate.

SEZIONE 6 – La partenza

Norma 72 – In partenza

I primi 100 metri del percorso sono considerati la zona di partenza.

Un equipaggio può entrare nella zona di partenza se autorizzato dallo Starter, ma non può entrare nelle corsie finchè gli equipaggi della gara precedente non abbiano lasciato la zona di partenza e lo Starter non abbia attribuito la corsia all'equipaggio. Gli equipaggi devono essere attraccati alle proprie postazioni di partenza almeno due minuti prima dell'orario di partenza previsto.

Lo Starter può dare la partenza senza aspettare gli assenti. Una Yellow Card può essere assegnata dallo Starter all'equipaggio che arrivi in ritardo alla sua postazione di partenza.

Norma 73 – La procedura di partenza

Lo Starter informerà gli equipaggi circa le loro posizioni di partenza. Lo stesso darà la partenza quando gli equipaggi sono pronti e quando il Giudice alla Partenza indica che gli equipaggi sono correttamente allineati. Il Giudice alla Partenza è l'unico a decidere se gli

equipaggi sono correttamente allineati e se uno o più di essi abbiano effettuato una falsa partenza.

Qualora il Giudice alla Partenza ritenga che ci sia una falsa partenza o che altrimenti la partenza possa in qualche modo non essere corretta, lo Starter deve fermare la gara e, in caso di falsa partenza, assegnerà una Yellow Card all'equipaggio o agli equipaggi che, a parere del Giudice alla Partenza, l'abbiano causata. All'equipaggio che provochi due false partenze o abbia ricevuto due Yellow Card assegnate nel corso della stessa fase di gara, per qualsiasi violazione di sorta, deve essere assegnata una Red Card e sarà escluso dalla gara.

Norma d'applicazione 73 – La procedura di partenza

1. Procedura di partenza con bandiera

1.1. Gli equipaggi devono attraccare alle proprie postazioni di partenza almeno due minuti prima dell'orario previsto. Due minuti prima dell'orario di partenza previsto, lo Starter annuncia "due minuti" e questo significa che gli equipaggi sono formalmente agli ordini dello Starter. L'annuncio "due minuti" rappresenta anche l'avviso agli equipaggi di prepararsi alla partenza, es. togliere abbigliamento aggiuntivo, controllare gli equipaggiamenti, ecc.

1.2. Prima di dare il comando di partenza, lo Starter si deve assicurare che il Giudice di Percorso e il Giudice alla Partenza siano pronti. Quando le imbarcazioni sono allineate e gli equipaggi pronti, lo Starter deve effettuare l'appello annunciando – in ordine di corsia – il nome di ciascuno degli equipaggi in partenza. Una volta cominciato l'appello gli equipaggi devono assicurarsi che le loro imbarcazioni siano in posizione diritta. Ogni equipaggio è responsabile di essere sia in posizione diritta che pronto per la partenza fino al termine dell'appello.

1.3. Una volta cominciato l'appello lo Starter non prenderà in considerazione nessuna comunicazione da parte degli equipaggi riguardo il non essere pronti o in posizione diritta. Dopo che l'ultimo equipaggio è stato nominato nell'appello lo Starter controlla che il Giudice alla Partenza indichi che gli equipaggi sono ancora correttamente allineati e dice: "Attenzione".

1.4. Lo starter a questo punto alza la bandiera rossa.

1.5. Dopo una chiara pausa lo Starter dà la partenza abbassando la bandiera rossa da un lato e dicendo contemporaneamente: "VIA".

1.6. La pausa tra l'innalzamento della bandiera rossa e il comando di partenza (abbassamento della bandiera rossa e il comando "VIA") deve essere chiara e variabile da una partenza all'altra.

1.7. Se la procedura di partenza è interrotta per qualsiasi causa esterna agli equipaggi o per una falsa partenza lo Starter deve ricominciare di nuovo la procedura, partendo dall'appello.

2. Procedura di partenza con semaforo.

- 2.1. *Gli equipaggi devono attraccare alle proprie postazioni di partenza almeno due minuti prima dell'orario previsto per la loro partenza. In questa fase, il semaforo delle postazioni di partenza è spento.*
- 2.2. *Se viene utilizzato un meccanismo di controllo allineamento, lo Starter, dopo che gli equipaggi si sono attaccati alle proprie postazioni, avvisa gli equipaggi annunciando: "Sistema di partenza attivato". Dopo di che attiva il meccanismo facendolo salire in superficie.*
- 2.3. *Due minuti prima dell'orario di partenza, lo Starter annuncia "due minuti" e questo significa che gli equipaggi sono formalmente agli ordini dello Starter. L'annuncio "due minuti" rappresenta anche l'avviso agli equipaggi di prepararsi alla partenza, es. togliere abbigliamento aggiuntivo, controllare equipaggiamenti, ecc.*
- 2.4. *Prima di dare il comando di partenza lo Starter si deve assicurare che il Giudice di Percorso e il Giudice alla Partenza siano pronti. Quando le imbarcazioni sono allineate e gli equipaggi pronti lo Starter deve effettuare l'appello annunciando – in ordine di corsia – il nome di ciascuno degli equipaggi in partenza. Una volta cominciato l'appello gli equipaggi devono assicurarsi che le loro imbarcazioni siano in posizione diritta. Ogni equipaggio è responsabile di essere sia in posizione diritta che pronto per la partenza fino al termine dell' appello.*
- 2.5. *Una volta cominciato l'appello, lo Starter non prenderà in considerazione nessuna comunicazione da parte degli equipaggi riguardo il non essere pronti o in posizione diritta. Dopo che l'ultimo equipaggio è stato nominato nell'appello, lo Starter controlla che il Giudice alla Partenza indichi che gli equipaggi sono ancora correttamente allineati e dice: "Attenzione".*
- 2.6. *Lo Starter poi preme (o gira) un interruttore per cambiare il semaforo da spento a rosso. Dopo una chiara pausa, lo Starter dà la partenza premendo un pulsante che, allo stesso tempo:*
 - 2.6.1. *cambia la luce rossa in verde;*
 - 2.6.2. *emette un segnale acustico tramite gli altoparlanti;*
 - 2.6.3. *fa partire il sistema di cronometraggio della gara;*
 - 2.6.4. *blocca l'immagine sul monitor nella postazione dell'Allineatore (se previsto);*
 - 2.6.5. *libera il meccanismo di controllo allineamento (se previsto).*
- 2.7. *La pausa tra l'accensione della luce rossa e il comando di partenza (luce verde e segnale acustico) deve essere chiara e variabile da una partenza all'altra.*
- 2.8. *Se la procedura di partenza è interrotta per qualsiasi causa esterna agli equipaggi o per una falsa partenza, lo Starter deve ricominciare di nuovo la procedura, partendo dall'appello.*

3. Partenza Rapida

- 3.1. *In situazioni particolari, lo Starter può decidere di non usare la procedura di partenza normale con l'appello. In questo caso, lo Starter informa gli equipaggi che sarà*

utilizzata la "partenza rapida". Se è stata utilizzata la normale procedura di partenza, lo Starter non deve passare alla partenza rapida nella stessa fase di gara. In caso di partenza rapida, invece dell'appello, lo Starter dirà: "partenza rapida". Dopodichè dirà: "attenzione".

3.2. Lo Starter deve quindi:

3.2.1. alzare la bandiera rossa; o

3.2.2. premere il pulsante per la luce rossa.

3.2.3. dopo una chiara e variabile pausa, lo Starter darà la partenza:

(1) abbassando la bandiera rossa da un lato e dicendo contemporaneamente: "VIA";

o

(2) premendo un pulsante che, allo stesso tempo: cambia la luce rossa in verde ed emette un segnale acustico.

Norma 74 – Falsa partenza

Un equipaggio i cui vogatori cominciano a remare e la cui imbarcazione supera la linea di partenza dopo che lo Starter ha alzato la sua bandiera rossa, o è accesa la luce rossa e prima che venga dato il comando di partenza, ha commesso una falsa partenza e riceverà un avvertimento notificato da una Yellow Card. Se più di un'imbarcazione commette una falsa partenza, sarà assegnato un avvertimento(i), notificato da una (o più) Yellow Card, solo all'equipaggio o agli equipaggi che il Giudice alla Partenza stabilisce che abbiano causato effettivamente la falsa partenza.

Norma d'applicazione 74 – Conseguenze di una falsa partenza

1. Dopo che è stato dato il comando di partenza, lo Starter deve guardare verso il Giudice alla Partenza per verificare che la partenza sia stata regolare. Qualora il Giudice alla Partenza indichi che così non è stato, lo Starter deve interrompere la gara suonando la campana e sventolando la bandiera rossa da una parte all'altra. Se il sistema semaforico è dotato dei segnali visivi e acustici per indicare una falsa partenza allora devono essere utilizzati (al posto della campana e della bandiera rossa) facendo lampeggiare la luce rossa e azionando ripetutamente il segnale acustico. In questo caso, il Giudice alla Partenza può attivare direttamente il segnale per fermare la corsa.
2. Nel caso di una falsa partenza, il Giudice alla Partenza comunica allo Starter il nome dell'equipaggio/i da penalizzare e lo Starter dovrà assegnare a tale equipaggio/i, quando sono tornati alla propria posizione di partenza, un avvertimento notificato da una yellow card annunciando "(nome dell'equipaggio), falsa partenza, yellow card!".
3. Lo Starter deve comunicare agli addetti alle piattaforme di partenza di posizionare un segnale giallo vicino alla postazione di partenza dell'equipaggio/i così penalizzati, o nel caso di un secondo avvertimento (notificato da una Red Card), un segnale rosso.
4. Una Yellow Card rimarrà in vigore fino a percorso compiuto e quindi resta valida nel caso di rinvio o ripetizione. Un equipaggio che riceve due avvertimenti (Yellow Card) applicabili allo stesso percorso è "fuori gara" (notificato da una Red Card).

Norma 75 – Obiezioni alla Partenza

Un equipaggio escluso o squalificato alla partenza può fare obiezione al Giudice di Percorso o allo Starter. Il Giudice di Percorso o lo Starter devono decidere immediatamente sull'obiezione e comunicare la propria decisione all'equipaggio che lo ha presentato, agli altri equipaggi in gara, e al Presidente di Giuria e agli altri ufficiali di gara.

SEZIONE 7 – Durante il percorso

Norma 76 – Responsabilità degli atleti

Tutti gli atleti devono gareggiare in conformità al presente Codice. Gli equipaggi sono responsabili della propria direzione. Ogni equipaggio deve avere una propria corsia riservata e deve rimanere completamente (inclusi i remi) dentro questa corsia per tutto il percorso. Se un equipaggio lascia la sua corsia lo fa a proprio rischio. Può essere penalizzato se ostacola o interferisce con uno dei suoi avversari o in tal modo ne trae vantaggio.

Norma 77 – Interferenze

Un equipaggio causa interferenze ai propri avversari se i suoi remi o imbarcazione invadono la corsia dell'avversario e causano una situazione di svantaggio ai suoi avversari per contatto, scia o altro diversivo, o in qualsiasi altro modo. Solo il Giudice di Percorso deve decidere se un equipaggio è nella propria corsia o se interferisce con un altro equipaggio e causa loro uno svantaggio. Se un equipaggio ha causato interferenze con un altro equipaggio e ha, a parere del Giudice di Percorso influenzato la posizione finale di quest'altro equipaggio, è messo fuori gara dal Giudice di Percorso. Nel caso di una collisione tra barche o remi, il Giudice di Percorso può escludere l'equipaggio che ha causato l'abbordaggio anche se non è stato dato nessun preavviso a questo equipaggio.

In nessun caso il Giudice di Percorso può cambiare un piazzamento.

Norma d'applicazione 77 – Conseguenze di un'interferenza

- 1. Avviso a un equipaggio - Se un equipaggio sta per causare interferenze con un altro equipaggio, il Giudice di Percorso deve alzare la bandiera bianca per richiamare l'equipaggio in difetto, pronunciare il nome dell'equipaggio e indicare il cambio di direzione necessario abbattendo la bandiera da quella parte. In linea di principio, il Giudice di Percorso non può guidare un equipaggio a meno che non ci sia un ostacolo nella sua corsia.*
- 2. Arresto di un equipaggio - Per garantire la sicurezza dei concorrenti e per evitare danni alle imbarcazioni e attrezzature, il Giudice di Percorso può intervenire alzando la bandiera bianca, chiamando l'equipaggio e dando il comando "STOP".*
- 3. Avviso al Giudice di Percorso – Se, durante il percorso, un equipaggio ritiene di subire interferenza da un altro equipaggio e per questo essere svantaggiato, un membro dell'equipaggio deve, se possibile, richiamare l'attenzione del Giudice di Percorso sull'interferenza, al momento che l'interferenza si verifica, per indicare che intende fare un'obiezione.*

4. *Porre rimedio a uno svantaggio – Se un equipaggio si trova in svantaggio, la priorità principale è quella di ripristinare le sue possibilità di vittoria. L'assegnazione di sanzioni è una priorità secondaria. Nel caso un equipaggio perdesse la possibilità di vincere, il Giudice di Percorso deve prendere i provvedimenti più appropriati previsti dal Codice. Si può, per esempio, fermare la gara, applicare la sanzione appropriata e ordinare la ripetizione del percorso. Secondo le circostanze, il Giudice di Percorso può consentirne la prosecuzione comunicando la sua decisione a fine percorso. Egli non può semplicemente penalizzare l'equipaggio in colpa se non sono state ripristinate le possibilità dell'equipaggio che ha subito l'interferenza.*

Norma 78 – Istruzioni durante la gara

In aggiunta alla norma d'applicazione 39/5.1, è vietato fornire da fuori della barca, direttamente o indirettamente, qualsiasi istruzione, consiglio o indicazione agli atleti o equipaggi sul percorso con qualsiasi dispositivo elettrico, elettronico o di altro tipo.

SEZIONE 8 – L'arrivo

Norma 79 – Arrivo

Un equipaggio ha terminato il percorso quando la prua della sua imbarcazione taglia il traguardo d'arrivo. Il percorso è valido anche se l'equipaggio è incompleto. Tuttavia è fuori gara un equipaggio di una barca con timoniere che taglia il traguardo d'arrivo senza il suo timoniere.

Norma d'applicazione 79 – Arrivo

1. *Percorso completato – Un percorso si ritiene completato quando il Giudice di Percorso lo segnala esponendo la bandiera bianca o rossa.*
2. *Risultato ufficiale - Il risultato ufficiale sarà determinato dal Giudice di Arrivo e gli equipaggi verranno classificati secondo l'ordine in cui le prue delle loro barche hanno attraversato il traguardo d'arrivo. Qualora il Giudice di Percorso ritenga che la gara non sia regolare, il Giudice di Arrivo deve tener conto della decisione del Giudice di Percorso nel determinare il risultato ufficiale della gara.*
3. *Fotofinish - Nel caso di un arrivo molto ravvicinato il Giudice di Arrivo determina l'ordine di arrivo esaminando l'immagine del fotofinish. L'attrezzatura necessaria è gestita da specialisti che non fanno parte della Giuria di Arrivo. I sistemi che utilizzano meno di 100 fotogrammi al secondo non sono adatti per determinare l'ordine di arrivo. Gli organizzatori devono prevedere apparecchiature appositamente progettate allo scopo.*
4. *Crometraggio – I tempi intermedi e di arrivo devono essere registrati a 1/100 di secondo. L'attrezzatura necessaria è gestita da specialisti che non fanno parte del team della Giuria di Arrivo.*
 - 4.1. *Regate Internazionali - Se il risultato finale per ogni equipaggio può essere chiaramente determinato a occhio nudo, possono essere utilizzati i tempi presi dal cronometraggio manuale. Nel caso di fotofinish i tempi indicati sui fogli dei risultati e sul tabellone sono rilevati dal fotofinish per tutti gli equipaggi in gara.*

- 4.2. *Campionati del mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù, relative regate di qualificazione e regate di Coppa del Mondo - Tutti i tempi sui fogli dei risultati e sul tabellone sono rilevati dal fotofinish per tutti gli equipaggi in gara.*
5. *Percorso regolare - Il Giudice di Percorso, anche se è convinto che il percorso sia stato regolare, per esserne sicuro deve controllare che nessun equipaggio stia facendo un reclamo secondo le norme 77 o 82 prima di indicare al Giudice di Arrivo, mostrando la bandiera bianca, che la gara è regolare. Prima di lasciare la zona di arrivo deve verificare che il Giudice di Arrivo abbia recepito il suo segnale.*
6. *Gara non regolare - Se il Giudice di Percorso ritiene che la gara non sia regolare deve alzare la bandiera rossa. Se è stata sollevata un'obiezione, secondo la norma 77, il Giudice di Percorso deve parlare con l' equipaggio (i) al fine di comprendere i motivi dell' obiezione e può consultare i Giudici di Arrivo per avere l'ordine d'arrivo degli equipaggi interessati. Egli informa poi gli equipaggi e i Giudici di Arrivo della decisione. I Giudici di Arrivo, in questi casi, non devono annunciare il risultato ufficiale della gara fino a quando il Giudice di Percorso non ha comunicato la sua decisione.*

Norma 80 – Parimerito

Quando l'ordine di arrivo tra due o più equipaggi è troppo ravvicinato per stabilirne l'eventuale differenza, il risultato dichiarato sarà un parimerito tra gli equipaggi coinvolti.

Norma d'applicazione 80 – Parimerito

Se c'è un parimerito, deve essere applicata la seguente procedura:

1. *In una batteria, se un parimerito si verifica tra gli equipaggi e se solo uno degli equipaggi passa al turno successivo, deve essere ripetuto il percorso con gli equipaggi coinvolti. La ripetizione deve avere luogo nello stesso giorno del parimerito e non meno di due ore dopo la fase di gara in cui si è verificato il parimerito. Se tutti gli equipaggi coinvolti nel parimerito passano in ogni caso al prossimo turno, non si ripeterà il percorso e le relative posizioni nella fase successiva saranno decise da un sorteggio sotto la supervisione di un membro della Giuria.*

Per le regate della Coppa del Mondo, il Comitato Esecutivo può determinare che ci sia un modo logico per evitare una ripetizione della gara che mantenga la parità di opportunità, equità e, in linea di principio, non richieda l'uso di più di sei corsie.

2. *In un recupero, un quarto di finale o una semifinale, se un parimerito si verifica tra gli equipaggi e se solo uno degli equipaggi passa al prossimo turno, passerà l'equipaggio che ha avuto la posizione migliore nell'immediato turno precedente. Il turno precedente immediato è l'ultimo turno precedente in cui entrambi/tutti gli equipaggi parimerito abbiano gareggiato. Se gli equipaggi hanno avuto lo stesso risultato in quel turno, deve essere utilizzata per questo scopo la classifica del turno ancora precedente. Se su questa base i risultati delle squadre in questione sono identici, allora si deve fare un nuovo percorso completo con gli equipaggi coinvolti. La nuova gara deve avere luogo nello stesso giorno del parimerito e non meno di due ore dopo la gara in cui si è verificato il parimerito. Quando tale parimerito coinvolge più di due equipaggi e questo numero supera il numero di equipaggi che passano al turno successivo, la procedura di cui sopra dovrà essere utilizzata per determinare quale degli equipaggi del parimerito debba quindi*

passare. Se tutti gli equipaggi coinvolti nel parimerito passano in ogni caso nel turno successivo, non ci sarà alcuna nuova gara e le relative posizioni nel prossimo turno saranno decise da un sorteggio sotto la supervisione di un membro della Giuria.

- 3. In una finale, se si verifica un parimerito tra gli equipaggi, saranno assegnate posizioni in classifica parimerito secondo l'ordine finale e la successiva posizione(i) in classifica deve essere lasciata libera. Se la posizione in classifica è legata a una medaglia, il Comitato Organizzatore dovrà fornire le medaglie aggiuntive.*

SEZIONE 9 – Penalità, obiezioni, reclami, esito di reclami, ricorsi e controversie

Norma 81 – Penalità

In caso d'infrazione alle regole, la giuria imporrà penalità appropriate. Le penalità a disposizione della Giuria sono:

1. richiamo;
2. avvertimento, indicato con una Yellow Card;
3. retrocessione in classifica quando specificatamente previsto dalle norme;
4. “fuori gara” indicato da una Red Card (da tutte le fasi della gara in questione);
5. squalifica (da tutte le gare della regata).

In caso di “fuori gara” o di squalifica, la Giuria può anche ordinare che un percorso sia ripetuto con tutti i restanti equipaggi o, a suo parere, con un numero limitato di equipaggi se necessario a garantire l'equità della competizione.

Norma d'applicazione 81 – Penalità

Quando viene assegnato a un equipaggio un avvertimento indicato da una Yellow Card o il “fuori gara” indicato da una Red Card, l'equipaggio penalizzato deve essere informato immediatamente o appena possibile.

Nel Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, ...: non recepito

Nel caso di un avvertimento indicato da una Yellow Card applicato al successivo percorso dell'equipaggio penalizzato per il quale l'equipaggio non è ancora in acqua, la sanzione deve essere annunciata verbalmente all'equipaggio dal membro di Giuria della Commissione di Controllo al pontile di uscita, quando l'equipaggio interessato sta uscendo per il suo successivo percorso. Sarà inoltre annunciato dallo Starter come parte della procedura di partenza.

Norma d'applicazione 81 della FIC – Penalità e ammende

La Yellow Card è una sanzione per gli equipaggi che non hanno rispettato le norme del traffico sul campo di gara, che sono arrivati in ritardo nella loro postazione di partenza o che abbiano commesso una falsa partenza e rimarrà in vigore fino a percorso compiuto, restando valida nel caso di rinvio o ripetizione. Un equipaggio che riceve due avvertimenti (Yellow Card) applicabili allo stesso percorso è “fuori gara” (notificato da una Red Card).

Oltre alle penalità definite in questa norma, il Presidente di giuria può disporre la perdita totale o parziale delle indennità di trasferta quando previste.

Nelle gare di Coastal rowing e Fondo la giuria imporrà le appropriate penalità di tempo previste nei rispettivi Regolamenti.

Nel caso d'infrazioni gravi o comportamenti di equipaggi o tesserati che compromettano il normale svolgimento di una regata, Il Presidente di giuria, sentito il COL, può disporre la squalifica del soggetto affiliato d'appartenenza da tutte le gare della regata.

La giuria dovrà sanzionare con ammende gli equipaggi che commettono le seguenti infrazioni:

- *mancanza o non conformità del numero di gara;*
- *divisa e/o grafica delle pale difformi da quelle accreditate, divisa (in gara e/o in premiazione) in contrasto con la norma 51;*
- *assenza ingiustificata di uno o più componenti dell'equipaggio alla premiazione o, se impegnati in altra gara, del dirigente delegato;*
- *infrazioni non sanzionabili con Yellow Card.*

Gli importi, le modalità esecutive, i riferimenti normativi relativi alle penalità, ammende e cauzioni sono riepilogati all'art. 24 del Regolamento organizzativo delle regate.

Tutti i provvedimenti adottati dal COL e dalla giuria devono essere approvati dal Presidente di giuria e riportati nel Verbale di regata.

Non potranno essere comminate ammende per le infrazioni sanzionate con le penalità previste nella presente norma o per quelle, come l'inosservanza del "Codice di comportamento etico", che prevedono anche il deferimento agli Organi di Giustizia federale.

Norma 82 – Obiezioni

Un equipaggio che ritenga che il suo percorso non sia stato regolare può sollevare un'obiezione al Giudice di Percorso subito dopo l'arrivo e prima di lasciare la zona del traguardo d'arrivo facendo alzare un braccio a un membro dell'equipaggio. Per essere valida l'obiezione deve essere fatta prima che la barca abbia lasciato le immediate vicinanze della linea di arrivo e prima dello sbarco dell'equipaggio. Tale obiezione può riguardare solo lo svolgimento del percorso.

Il Giudice di Percorso decide in merito all'obiezione e comunica la sua decisione agli equipaggi in gara e agli altri ufficiali di gara. Un equipaggio escluso o comunque penalizzato in partenza può fare obiezione allo Starter o al Giudice di Percorso al momento dell'assegnazione della penalità secondo la norma 75.

Norma d'applicazione 82 – Obiezioni

Qualora un equipaggio ritenga che il percorso non sia stato regolare, un membro dell'equipaggio deve alzare il braccio per indicare che sta facendo un'obiezione. In questo caso il Giudice di Percorso non deve sollevare nessuna bandiera al termine della gara ma deve consultare l'equipaggio che obietta e considerare la sua obiezione. Il Giudice di Percorso può quindi decidere tra una delle azioni alternative:

1. *Il Giudice di Percorso può respingere l'obiezione dell'equipaggio e alzare la bandiera bianca per indicare che ha deciso che il percorso è regolare.*

2. *Il Giudice di Percorso può accettare l'obiezione dell'equipaggio e alzare la bandiera rossa per indicare che ha deciso che il percorso non è stato regolare. In questo caso egli deve andare dai giudici di arrivo per comunicare loro la sua decisione e le eventuali necessarie spiegazioni. I giudici di arrivo, in tale caso, non possono annunciare il risultato ufficiale della gara fino a quando il Giudice di Percorso non abbia comunicato la sua decisione.*
3. *Il Giudice di Percorso può decidere di chiedere ulteriori informazioni per quanto riguarda l'obiezione. In tal caso, egli deve alzare la bandiera rossa e poi prendere ulteriori iniziative necessarie per risolvere i problemi relativi alla obiezione, per esempio consultarsi con altri giudici, con altri soggetti, con il Presidente di Giuria ecc. I giudici di arrivo, in questo caso, non possono annunciare il risultato ufficiale fino a quando il Giudice di Percorso non abbia comunicato la sua decisione.*

Norma 83 – Reclami

Un equipaggio o gli equipaggi la cui obiezione è stata respinta o che sono stati danneggiati dall'accettazione dell'obiezione, o di un equipaggio che è stato squalificato o escluso o giudicato DNS o DNF, come pure gli equipaggi che contestino i risultati pubblicati possono presentare un reclamo scritto al Presidente di Giuria non più tardi di un'ora dopo che il Giudice di Percorso abbia comunicato la sua decisione in merito all'obiezione o, in caso di contestazione dei risultati pubblicati, non più tardi di un'ora dopo che i risultati siano stati pubblicati. Esso deve essere accompagnata da un deposito di CHF 100 o equivalente, il cui importo sarà rimborsato se è accolto il reclamo o un appello successivo.

Il Consiglio di Giuria decide se il reclamo è giustificato. Deve decidere prima della successiva fase della gara in questione, e, in ogni caso, non oltre due ore dopo l'ultimo percorso della giornata.

In una regata di Campionato del Mondo o di Coppa del Mondo ... : non recepito

Norma d'applicazione 83 della FIC – Reclami

Le competenze del Consiglio di giuria sono definite alla norma 93.

Ogni concorrente ha diritto di presentare alla Giuria, tramite il Dirigente (Team Manager) o Tecnico societario delegato (norma 47), reclamo per incidenti o fatti dai quali si ritiene danneggiato (art.24 del Regolamento organizzativo delle regate).

Il Giudice Arbitro esaminerà in sede di Giuria i reclami presentati, potrà interpellare gli interessati, prenderà le proprie decisioni seduta stante e le comunicherà ai ricorrenti e al COL verificandone la trascrizione sul verbale delle regate (artt. 21 e 24 del Regolamento Organizzativo delle regate).

Norma 84 – Esito dei Reclami

Le misure derivanti dalla decisione del Consiglio di Giuria possono includere:

1. richiamo;
2. avvertimento, indicato con una Yellow Card (un equipaggio che riceve due Yellow Card riferite allo stesso percorso riceverà una Red Card e sarà escluso dalla gara);
3. retrocessione in classifica quando specificatamente previsto dalle norme;
4. "fuori gara" indicato da una Red Card (da tutte le fasi della gara in questione);

5. squalifica (da tutte le gare della regata)
6. Ripetizione della gara (per uno specificato numero di equipaggi).

Dopo l'applicazione dell'eventuale sanzione appropriata, il Consiglio di Giuria adotterà qualsiasi altra misura/e appropriata per ripristinare le possibilità di un equipaggio che ha subito uno svantaggio.

Norma 85 – Ricorsi

1. Regate Internazionali - Un ricorso contro una decisione del Consiglio di Giuria (o di un comitato organizzatore, secondo la norma 82) può essere fatto solo dal soggetto sanzionato al Comitato Esecutivo entro tre giorni da quando tale decisione è stata comunicata dal Consiglio della Giuria o dal Comitato Organizzatore al soggetto sanzionato.
2. Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi,...: non recepito

Norma d'applicazione 85 della FIC – Ricorsi

Il verdetto del Presidente di giuria potrà essere impugnato con ricorso agli Organi di Giustizia Federali, nei modi e tempi previsti dall'art. 24 del Regolamento organizzativo delle regate e del Regolamento di giustizia federale, pena la decadenza.

Il ricorso deve essere annunciato per iscritto al Presidente della Giuria prima della chiusura del verbale delle Regate.

Come regola generale la cerimonia di premiazione non sarà rinviata per un ricorso.

Norma 86 – Controversie, ricorsi e casi non contemplati

1. Regate Internazionali - Controversie tra club e federazioni affiliate sono sottoposte al Comitato Organizzatore. I ricorsi contro le decisioni del Comitato Organizzatore possono essere presentati al Comitato Esecutivo secondo la norma 85.
2. Campionati del Mondo: ... non recepito

Norma d'applicazione 86 della FIC – Controversie

Come già specificato alla norma 2, eventuali casi non contemplati e controversie non risolte dal COL e dal Presidente di giuria, dovranno essere demandate agli organi federali competenti.

Norma 87 – Casi eccezionali

1. Regate Internazionali - Qualora sia necessario prendere decisioni in casi eccezionali (p.e., il rinvio di una sessione di gare o la sospensione della regata), il Presidente di Giuria nomina e presiede un organismo designato a prendere tali decisioni.
2. Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, : non recepito

Norma 88 – Il rapporto di regata

La Giuria svolge le sue funzioni fino alla fine della regata. Il Presidente del Comitato Organizzatore e il Presidente di Giuria devono scrivere il Rapporto di Regata sul modulo standard della FISA (appendice 19) che include osservazioni sulla gestione delle gare e su eventuali incidenti e le controversie derivanti. Il Rapporto deve pervenire alla FISA entro e non oltre 7 giorni dopo la regata. Ogni Comitato Organizzatore deve anche trasmettere alla FISA i risultati completi della regata entro e non oltre 7 giorni dopo la regata.

Norma d'applicazione 88 della FIC – Il Verbale di regata

Oltre alle vigenti disposizioni federali in merito, all'art. 23 del Regolamento organizzativo delle regate sono riportate le procedure previste in merito al Verbale di regata.

SEZIONE 10 – La Giuria e il Consiglio di giuria

Norma 89 – La Giuria

La Giuria sarà composta da un gruppo di arbitri internazionali ed è responsabile di assicurare che la regata sia condotta in base al presente Codice di Gara, relative norme di applicazione e regolamenti di gara.

Norma 90 – Principali compiti della Giuria

La sicurezza dei vogatori deve essere la prima preoccupazione della Giuria in qualsiasi momento durante la regata. Nel caso di condizioni non sicure, il Presidente di Giuria ha il potere di prendere le decisioni necessarie e comunicare le modifiche adottate allo Starter e ai Giudici di percorso sul campo di regata.

Se il tempo lo permette, il Presidente della Giuria consulta il comitato organizzatore prima di prendere tali decisioni. Il Presidente di Giuria deve garantire un adeguato coordinamento tra la Giuria e il Comitato Organizzatore, in particolar modo con il referente per la sicurezza e con il responsabile sanitario.

Norma d'applicazione 90 – Collaborazione con il Comitato Organizzatore

Il corretto svolgimento di una regata richiede una stretta collaborazione tra il Comitato Organizzatore e la Giuria. I membri della Giuria devono, nell'ambito delle loro funzioni, mantenere un controllo costante sui vari equipaggiamenti tecnici utilizzati sul percorso.

Norma 91 – Il Presidente di Giuria

Il Presidente di Giuria assegna i compiti a ciascun membro della Giuria e ne supervisiona l'attività. Egli assume la presidenza nelle riunioni di Giuria e garantisce un adeguato coordinamento con il Comitato Organizzatore. Il Presidente di Giuria presiede il Consiglio di giuria ai sensi della norma 85.

Norma d'applicazione 91 – Nomina del Presidente di Giuria

- 1. Regate Internazionali – Il Presidente di Giuria viene nominato dal Comitato Organizzatore.*
- 2. Campionato del Mondo, Olimpiade, Paralimpiade,...: non recepto*

Norma d'applicazione 91 della FIC – Presidente di Giuria

Ad avvenuta approvazione del bando di regata, al più tardi cinque giorni prima della riunione del COL per la stesura del programma gare, la Segreteria Federale comunicherà il nome del Presidente di giuria designato e degli Ausiliari che lo assisteranno (norma 46 e 92).

Sono doveri e poteri del Presidente di Giuria:

- 1) essere presente all'accreditamento provvedendo a controllare e vidimare i verbali come previsto all'art. 6 e 23 del Regolamento organizzativo delle regate;*
- 2) procedere tempestivamente all'ispezione del campo di gara per verificare se sono state osservate le norme del presente Codice di gara e quanto specificato nel Verbale delle regate e nel Regolamento Organizzativo delle regate (art.17), disponendo le possibili modifiche e rettifiche prima di autorizzare l'inizio delle gare;*
- 3) nel caso in cui la CDA non vi abbia provveduto direttamente, assegnare gli incarichi agli Ausiliari, nominare la Commissione di Controllo e i responsabili di settore e, se previsto, il Consiglio di giuria (norma 93); in caso di necessità richiedere al COL il personale necessario per ricoprire incarichi di ausiliari alla giuria come previsto alla norma 92;*
- 4) assicurarsi prima dell'inizio delle gare che sia stato predisposto dal COL il servizio di cronometraggio prendendo gli accordi necessari per un corretto coordinamento operativo;*
- 5) prendere tutte le decisioni contemplate nel presente Codice, nel Regolamento organizzativo delle regate e le misure che personalmente riterrà necessarie per garantire il regolare svolgimento delle regate, nel rispetto dei principi di sicurezza ed equità;*
- 6) Nel corso e al termine delle gare, assolvere ai compiti previsti dal presente codice e, per le proprie competenze, dalla norma 88 (Verbale di regata) e art. 23 del Regolamento organizzativo delle regate, provvedendo alla chiusura del Verbale della regata non prima di un'ora dal termine dell'ultima gara;*
- 7) inviare tassativamente entro 2 giorni da fine regata per il controllo amministrativo dei rimborsi, il modulo compilato con le presenze e gli incarichi svolti dalla giuria e, al più tardi entro otto giorni e possibilmente per via informatica, alla CDA il Rapporto arbitrale sullo svolgimento della regata e i rapporti degli Ausiliari.*

I Giudici responsabili di settore (partenza, arrivo, controllo, percorso) daranno conto del proprio operato esclusivamente al Presidente di giuria cui compete la responsabilità della manifestazione.

Le varie funzioni possono essere accorpate secondo le esigenze, in caso di necessità il Presidente di giuria può revocare o riassegnare qualsiasi funzione arbitrale ritenesse utile per la migliore riuscita della manifestazione.

Norma 92 – Composizione della Giuria

La Giuria è composta da persone che svolgono i seguenti incarichi:

1. Presidente di Giuria
2. Starter
3. Giudice alla partenza
4. Giudice di percorso
5. Giudici di arrivo, uno dei quali deve essere un Giudice Senior.
6. Membri della Commissione Controllo, uno dei quali deve essere un Giudice Senior.

Il Presidente di Giuria, lo Starter, il Giudice alla partenza, il Giudice Senior all'arrivo e il membro senior della Commissione di Controllo devono possedere una licenza di Giudice Internazionale.

Norma d'applicazione 92 – Nomina della Giuria: non recepito

Norma d'applicazione 92 della FIC – Designazione giuria e collaboratori locali

La giuria è designata dalla Commissione Direttiva Arbitrale (CDA) che, oltre il Presidente di Giuria e i suoi Ausiliari (Giudici arbitri, Aspiranti giudici arbitri, Collaboratori arbitrali regionali), può incaricare altri Giudici Arbitri per svolgere incarichi di controllo e/o formazione arbitrale.

Nelle regate regionali promozionali la CDA può delegare la convocazione della giuria al Coordinatore regionale arbitrale che dovrà provvedervi, almeno 5 giorni prima del giorno della regata, con comunicazione scritta inviata ai componenti della giuria, alla CDA e, per conoscenza, al COL.

Alcune funzioni necessarie a coadiuvare la giuria, potranno essere espletate da tesserati collaboratori del COL che, previa approvazione del Presidente di Giuria designato, ricopriranno il ruolo di Ausiliario di giuria per la durata dell'incarico. Eventuali responsabilità conseguenti l'operato di questi tesserati collaboratori, non convocati dalla CDA, saranno a carico del COL.

Norma 93 – Il Consiglio di Giuria

Il Consiglio di Giuria è composto dal Presidente di Giuria e da altri due membri della Giuria designati dal Presidente di Giuria quotidianamente prima dell'inizio delle gare. I nomi dei componenti il Consiglio di Giuria dovranno essere esposti ogni giorno nelle bacheche nell'area imbarcazioni. Questo Consiglio decide in merito ai reclami presentati in conformità con la norma 83. Alle Regate Internazionali, il Presidente di Giuria dovrà anche nominare tre sostituti. Nel caso di un reclamo, ogni membro del Consiglio direttamente coinvolto nella controversia (ad es. il Giudice di Percorso o lo Starter) non deve essere un membro del Consiglio che decide sul reclamo. In tal caso, il Presidente di Giuria deve rivolgersi a uno o più sostituti.

Norma di applicazione 93 della FIC – Il Consiglio di Giuria

L'istituzione del Consiglio di Giuria è prevista nelle regate valide per i Campionati d'Italia. Il membro della CDA o un suo delegato, convocato nella giuria, sarà uno dei componenti del Consiglio, insieme al Presidente di giuria che lo presiede.

In tutti le altre regate le funzioni del Consiglio di Giuria sono espletate dal Presidente di giuria o da un giudice effettivo da lui delegato.

Norma 94 – Gli Arbitri internazionali

Ogni Arbitro che possieda una licenza nazionale da almeno tre anni può diventare Arbitro Internazionale, a condizione che:

1. abbia vista e udito normali; e
2. superi l'esame tenuto dalla FISA.

La licenza di Arbitro internazionale è valida quattro anni. Se il suo possessore partecipa a un Seminario per Arbitri organizzato dalla FISA, la validità della licenza viene prorogata per i successivi quattro anni.

Se un Seminario è organizzato su richiesta di una Federazione affiliata, questa Federazione dovrà pagare le spese di viaggio, vitto e alloggio degli esperti FISA che lo terranno.

Norma d'applicazione 94 – Licenza di Arbitro internazionale

Questa Norma d'applicazione si trova in Appendix 7 del "Rules of Racing".

SEZIONE 11 – Compiti della giuria

Norma 95 – La Commissione di Controllo

La Commissione di Controllo deve verificare che la composizione degli equipaggi sia corretta e che il loro equipaggiamento sia regolare. Deve inoltre assistere all'identificazione degli atleti selezionati per essere sottoposti ai test anti-doping dopo la loro gara.

Norma d'applicazione 95 – Compiti della Commissione di Controllo

La Commissione di controllo deve comprendere membri della Giuria e ausiliari nazionali. Il numero di questi membri della Giuria e degli ausiliari nominati deve tenere conto del programma di regata e del numero dei concorrenti. La Commissione Arbitrale FISA (nel Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, regate di Coppa del Mondo e World Rowing Master Regattas) o il Presidente di Giuria (nelle regate Internazionali) devono supervisionare le attività della Commissione di Controllo che deve svolgere le proprie funzioni nell'area imbarcazioni e ai pontili d'imbarco e di sbarco. In particolare, la Commissione di Controllo è tenuta a verificare quanto segue.

1. *La corretta procedura di peso dei timonieri, seguendo le procedure richieste dal Codice di Gara e relative norme d'applicazione.*
2. *La zavorra che deve essere portata dai timonieri (prima e dopo la gara).*
3. *La corretta procedura di peso nelle gare per pesi leggeri, seguendo le procedure richieste dal Codice di Gara e relative norme d'applicazione.*
4. *Le modifiche degli equipaggi nelle regate Internazionali.*

5. *Le sostituzioni dei concorrenti che sono infortunati o ammalati dopo la prima batteria della loro gara nelle regate internazionali.*
6. *L'identità dei concorrenti al fine di garantire che la composizione dell'equipaggio sia la stessa dell'iscrizione ufficiale e che tutte le successive modifiche siano state approvate secondo il Codice di gara e relative norme d'applicazione. Salvo diversa disposizione, il Comitato Organizzatore prepara i set necessari di fotografie degli equipaggi, aggiornati per questo scopo.*
7. *Nelle Regate internazionali, laddove non siano esistenti a tal fine altre modalità, la nazionalità dei concorrenti, l'età dei concorrenti Junior, Under 23 e Master e, eventualmente, l'età media degli equipaggi Master.*
8. *Quando sono effettuati test anti-doping, che i vogatori prescelti per sottoporsi a tali test siano presi in consegna dai funzionari responsabili immediatamente dopo la discesa dalla barca.*
9. *Imbarcazioni ed equipaggiamenti:*
 - 9.1. *rispetto di tutti i requisiti di sicurezza, secondo la norma 39 e relativa norma d'applicazione;*
 - 9.2. *corretti numeri di corsia sulla prua di ogni imbarcazione;*
 - 9.3. *possibile utilizzo di equipaggiamenti non autorizzati;*
 - 9.4. *quando richiesto, peso minimo delle imbarcazioni;*
 - 9.5. *conformità della imbarcazione con le norme riguardanti l'identificazione (targhetta di costruzione);*
 - 9.6. *verniciatura delle pale dei remi, quando richiesto;*
10. *abbigliamento uniforme dei concorrenti e la sua conformità con le norme in materia d'identificazioni.*

Norma d'applicazione 95 della FIC

Nelle regate dei Campionati d'Italia un membro della CDA sovrintende all'attività della Commissione di Controllo.

Norma 96 – Lo Starter e il Giudice alla partenza

Lo Starter e il Giudice alla partenza devono assicurare che sia seguita la corretta procedura nella fase di partenza.

Norma d'applicazione 96 – Compiti dello Starter e del Giudice alla partenza

1. Starter

- 1.1. *Compiti generali - Prima di assumere le proprie funzioni, lo Starter deve assicurarsi che siano disponibili e funzionanti tutte le apparecchiature e gli impianti richiesti dalle norme che disciplinano la partenza e il percorso. Lo Starter è tenuto a verificare che siano*

funzionanti la radio e/o la comunicazione telefonica con il Giudice alla Partenza, il Presidente di giuria, i Giudici d'arrivo e la Commissione di Controllo. Lo Starter deve inoltre accertarsi che eventuali equipaggi in acqua stiano rispettando le regole del traffico prescritte.

- 1.2. *Comunicazione - In linea di principio, per dare le informazioni lo Starter e il Giudice di percorso devono usare i segnali visivi. Dove è necessaria la comunicazione verbale, si rivolgono ai concorrenti in inglese. Se, per qualsiasi motivo, l'uso di un'altra lingua consente a un membro della Giuria di essere meglio compreso da un equipaggio, un concorrente o un accompagnatore responsabile, si può ripetere l'informazione a loro rivolta in quella lingua.*
- 1.3. *Condizioni non eque o non sicure – Lo Starter deve valutare se il vento può creare disuguaglianza nelle condizioni o mancanza di sicurezza e, direttamente come descritto di seguito o previa consultazione con il Presidente di Giuria, adotta le misure che potrebbero essere necessarie in conformità con queste norme per assicurare una gara equa e sicura. Il Presidente di Giuria informa lo Starter di tutte le modifiche necessarie almeno due minuti prima della partenza.*
- 1.4. *Informazioni agli equipaggi – Lo Starter deve informare gli equipaggi del tempo rimanente prima della partenza e dire loro (appena entrano nella zona di partenza), in quale corsia dovranno gareggiare. Inoltre, informa gli equipaggi quando mancano cinque minuti, quattro minuti e tre minuti all'orario di partenza. Egli è tenuto a verificare che l'equipaggiamento e l'abbigliamento dei concorrenti siano in regola.*
- 1.5. *Procedure di Partenza – Le Procedure di partenza che devono essere seguite dallo Starter (comprese partenze "rapide" e false partenze) sono descritte nella norma d'applicazione 73 del Codice di Gara.*
- 1.6. *Fuori gara – Lo Starter deve assegnare una Red Card ed escludere un equipaggio che ha ricevuto due avvertimenti, indicati da Yellow Card, che si riferiscono allo stesso percorso.*
- 1.7. *Ritardo in partenza – Lo Starter può assegnare un avvertimento, indicato da una Yellow Card agli equipaggi che si presentano in ritardo alle loro postazioni di partenza (meno di 2 minuti prima dell'orario di partenza) o non siano pronti a partire all'orario stabilito. Egli può escludere un equipaggio che si presenta dopo l'orario di partenza.*
- 1.8. *Posticipo - Se dovesse essere necessario posticipare una gara (es. per rottura equipaggiamento) o dovesse verificarsi qualche altro evento imprevisto (es. fulmini), lo Starter si consulta con il Giudice di percorso e il Presidente di Giuria, successivamente informa gli equipaggi del nuovo orario di partenza sia verbalmente che per iscritto (leggibile da tutti i concorrenti) su una lavagna esposta nella torretta di partenza. Lo Starter informa la Commissione di controllo e il Giudice d'arrivo del nuovo orario di partenza e il Presidente di Giuria di qualsiasi cosa insolita. In tutti i casi, gli equipaggi devono informarsi da un membro della Giuria per quanto riguarda eventuali variazioni, prima di uscire in barca.*

2. Comunicazioni del Giudice alla partenza

- 2.1. *Compiti generali - Prima di assumere le proprie funzioni, il Giudice alla partenza deve assicurarsi che sia funzionante il collegamento radio e telefonico con lo Starter e tra*

l'Allineatore e gli addetti sui pontili di partenza. Il Giudice alla partenza siede nella parte anteriore della postazione dell'Allineatore, in linea con il traguardo di partenza.

2.2. Allineamento - Il Comitato Organizzatore nomina l'Allineatore e gli addetti sui pontili di partenza. L'Allineatore ordina a questi addetti di regolare la posizione delle barche fino a quando non siano allineate correttamente. L'Allineatore siede dietro il Giudice alla partenza, in linea con il traguardo di partenza, seduto su una sedia o una piattaforma più in alto (30 cm), guardando da sopra la testa del Giudice alla partenza. Il Giudice alla partenza controlla che l'Allineatore abbia posizionato tutte le imbarcazioni con le loro prue esattamente sulla linea di partenza. Quando ritiene corretto l'allineamento, lo segnala allo Starter alzando la bandiera bianca (dove sono disponibili le luci bianca e rossa per questo scopo, il Giudice alla partenza deve utilizzare queste luci invece delle bandiere bianche e rosse). Se durante la successiva procedura di partenza dovesse perdersi il corretto allineamento, deve abbassare la sua bandiera o spegnere la luce bianca fino a quando le barche siano di nuovo allineate.

2.3. Falsa partenza – Il Giudice alla partenza, lo Starter e il Giudice di percorso devono seguire la procedura descritta nella norma 74.

2.4. Verifica con il Giudice di percorso - Prima della partenza, il Giudice alla partenza dovrà accertarsi che il Giudice di Percorso sia pronto.

Norma di applicazione 96 della FIC – Allineatore e comunicazioni della giuria

L'allineatore sarà un ausiliare nominato dal Presidente di giuria e il Giudice alla partenza potrà svolgere le funzioni di allineatore.

Con riferimento alla norma d'applicazione 96–1.2, tutte le comunicazioni della giuria saranno effettuate in lingua italiana.

Norma 97 – Il Giudice di percorso

Il Giudice di percorso deve garantire il corretto svolgimento del percorso e la sicurezza degli atleti. In particolare, egli si adopera per garantire che nessun equipaggio acquisisca un vantaggio o subisca uno svantaggio dai suoi avversari o da interferenze esterne.

Qualora il Giudice di percorso ritenga che un equipaggio sia stato notevolmente ostacolato, si adopererà per garantire che la sua possibilità di vincere sia ripristinata pienamente. Egli deve stabilire sanzioni appropriate agli equipaggi in colpa, ma solo dopo un precedente avvertimento. Il Giudice di percorso non deve dare alcuna indicazione di direzione agli equipaggi. Tuttavia, egli si adopererà per garantire che gli incidenti siano evitati e per evitare che gli equipaggi siano ostacolati dai loro avversari.

Se necessario, il Giudice di percorso può fermare la gara, imporre le sanzioni necessarie e ordinare che il percorso sia ripetuto dalla partenza, subito o più tardi. In quest'ultimo caso, decide in merito al nuovo orario di partenza consultando il Presidente di Giuria e ne informa gli equipaggi interessati.

Il Giudice di percorso può anche permettere di continuare la gara e di escludere gli equipaggi al termine del percorso. Egli può limitare la ripetizione del percorso agli equipaggi da lui individuati. Tuttavia, quando il Giudice di percorso ritenga che l'impedimento non abbia influenzato il risultato della gara, o ritenga che l'effetto dell'impedimento non sia stato

significativo, egli può rifiutarsi di ordinare una nuova gara di tutti o degli equipaggi coinvolti nell'incidente.

Arbitraggio statico - Il Comitato Esecutivo può decidere che in una Regata di Campionato del Mondo o di Coppa del Mondo, l'arbitraggio di alcune gare sia effettuato da imbarcazioni ferme o che non seguono l'intera gara o da Giudici di percorso che stazionino sul terreno adiacente al campo di gara, e impartisce le relative istruzioni e conseguenti direttive.

Norma d'applicazione 97 – Compiti del Giudice di percorso

- 1. Gerarchia - Fatta eccezione per i compiti specificamente attribuiti a loro, sia lo Starter che il Giudice alla partenza sono subordinati al Giudice di percorso.*
- 2. Compiti sul percorso verso la partenza - Mentre si reca in Partenza, il Giudice di percorso deve controllare le installazioni del campo di gara per verificare che siano in ordine e si deve accertare che non vi siano ostacoli sul percorso o onde causate da altre imbarcazioni a motore che interessano il percorso. Egli deve inoltre controllare che gli eventuali equipaggi in acqua stiano seguendo le regole di circolazione prescritte. Se trova un difetto nelle installazioni o qualsiasi altro problema, ne informa (es. via radio dalla partenza, se necessario) il Presidente di Giuria e ne informa inoltre gli eventuali equipaggi interessati.*
- 3. Compiti durante la procedura di partenza - Durante la procedura di partenza, il motoscafo del Giudice di percorso dovrebbe, in linea di principio, essere o immediatamente accanto al Giudice alla partenza o dietro gli equipaggi, al centro del percorso. Qualora la partenza sia irregolare per qualsiasi motivo, che non sia una falsa partenza per la quale il Giudice alla Partenza è il solo responsabile, il Giudice di percorso può ordinare allo Starter di fermare la gara o può fermarla lui stesso suonando una campana e agitando la bandiera rossa.*
- 4. Compiti in zona di partenza - Non appena la gara è partita, il motoscafo del Giudice di percorso deve seguire immediatamente i concorrenti, mantenendosi al centro del percorso.*
- 5. Posizione del motoscafo del Giudice di percorso - Durante la gara, il Giudice di percorso deve assicurarsi che il suo motoscafo sia disposto nel modo migliore per consentirgli di agire nel modo più efficace possibile. La posizione del motoscafo del Giudice di percorso dovrebbe dipendere dall'andamento della gara e dalla progressione degli equipaggi ai turni successivi, ma può anche dipendere dalle condizioni meteorologiche. Il Giudice di percorso deve assicurarsi che gli equipaggi a cui si rivolge siano in grado di sentirlo. Qualora fosse necessario superare uno o più equipaggi, deve fare in modo che essi non siano ostacolati più del necessario dalle onde del suo motoscafo. Egli deve posizionare il suo motoscafo, quando possibile, in modo da non ostacolare la vista degli equipaggi uno con l'altro.*
- 6. Tipo di gara - La decisione del Giudice di percorso può essere influenzata dalla fase di gara (batteria, recupero, semifinale, quarti di finale o finale). Egli deve pertanto tenere in considerazione questo fattore, così come la posizione nelle successive fasi, nel valutare qualsiasi azione che possa prendere seguendo queste regole.*
- 7. Sicurezza – Il Giudice di percorso deve prendere ogni precauzione per garantire la sicurezza dei concorrenti e deve fare tutto il possibile per evitare danni alle imbarcazioni*

e alle attrezzature. Quando necessario, può richiamare l'attenzione di un equipaggio alzando la bandiera bianca, pronunciando il nome dell'equipaggio, e fermandolo con l'ordine "STOP". Qualora uno o più concorrenti dovessero cadere in acqua o qualsiasi imbarcazione dovesse capovolgarsi e affondare, l'arbitro deve assicurarsi che il servizio di salvataggio sia operativo e, se non lo è, prendere tutte le misure necessarie egli stesso.

8. *Condizioni metereologiche avverse - In caso di temporali o improvvisi peggioramenti del tempo, è responsabilità del Giudice di percorso decidere se la gara possa essere iniziata, continuata o fermata. La sicurezza dei concorrenti è più importante di una qualsiasi delle disposizioni del Codice di Gara.*
9. *Abbigliamento - Quando è in servizio, il Giudice di percorso deve stare in piedi nel suo motoscafo e indossare l'abbigliamento prescritto (blazer blu scuro, camicia azzurra, cravatta FISA e pantaloni grigi e, se indossato, un cappello blu scuro). In caso di pioggia, può indossare un impermeabile blu. In un clima molto caldo, può arbitrare in maniche di camicia, con o senza cravatta. Le decisioni sull'abbigliamento sono prese dal Presidente di Giuria, tenendo in considerazione le condizioni atmosferiche.*
10. *Coaching - Poiché il coaching con dispositivi tecnici elettrici, elettronici o altri non è permesso durante la gara, il Giudice di percorso deve controllare regolarmente la zona adiacente al percorso di gara.*
11. *Conoscenze generali – Il Giudice di percorso deve tenersi aggiornato in materia di canottaggio in generale. E' anche auspicabile che egli conosca le potenzialità dei singoli equipaggi e allenatori.*

Norma 98 – I Giudici di arrivo

I Giudici di arrivo determinano l'ordine in cui le prue delle imbarcazioni tagliano il traguardo. Essi si devono accertare che la gara sia stata regolare. Essi sono responsabili della convalida dei risultati.

Norma d'applicazione 98 – Compiti dei Giudici di arrivo

1. *I Giudici di arrivo devono:*
 - 1.1. *Determinare l'ordine nel quale le prue delle imbarcazioni tagliano la linea di arrivo*
 - 1.2. *Accertarsi che il Giudice di percorso abbia indicato, esponendo la bandiera bianca, che la gara sia stata regolare e a propria volta indicare al Giudice di percorso di aver ricevuto il suo segnale, mostrando una bandiera bianca o una luce bianca.*
 - 1.3. *Elencare gli equipaggi nel loro corretto ordine di arrivo.*
 - 1.4. *Verificare che i risultati ufficiali sul foglio del risultato e sul tabellone siano indicati correttamente.*
2. *Il Giudice di arrivo Senior sottoscriverà il risultato ufficiale.*
3. *Posizione - Per consentire agli ufficiali nella torretta di arrivo di svolgere le loro funzioni correttamente, essi devono essere seduti uno dietro l'altro e uno sopra l'altro lungo la*

proiezione della linea di arrivo. Come regola generale, ci devono essere almeno due Giudici di arrivo, uno dei quali Giudice Senior.

Norma d'applicazione 98 della FIC – Compiti degli Ausiliari

I Giudici Ausiliari e gli Aspiranti Giudici Arbitri devono consegnare al Presidente di giuria, preferibilmente a fine regata, il rapporto con le osservazioni limitate al loro mandato e agli incarichi svolti. Tutti gli ausiliari di giuria, nell'espletamento dell'incarico, dovranno rispettare quanto previsto dal Regolamento del Collegio dei Giudici Arbitri, il vincolo di riservatezza in merito a tutto quanto concerne l'attività della giuria e non potranno allontanarsi senza specifico assenso del Presidente di Giuria, o del Responsabile di settore, che provvederà alla loro sostituzione temporanea o definitiva.

PARTE VII – Disposizioni sanitarie

Norma 99 – Salute dei Vogatori

La salute e la sicurezza dei partecipanti nello sport del canottaggio è di massima importanza. La FISA ha adottato il Codice medico del movimento olimpico, i suoi principi e segue tutti i principi generali riconosciuti in codici internazionali di etica medica.

Norma d'applicazione 99 – Salute dei vogatori

1. Controllo sanitario pre-gara

1.1. Tutti gli atleti che gareggiano al Campionato del Mondo Junior 2014 devono aver completato un controllo sanitario pre-gara che include un questionario, un esame fisico e un ECG come da procedura consigliata dal CIO. E' responsabilità della Federazione Nazionale di appartenenza garantire e certificare che siano state eseguite le procedure di controllo sanitario pre-gara.

1.2. Tutti gli atleti che competono ai Campionati del Mondo Junior, Under 23 e Senior 2015 devono aver completato detto controllo.

1.3 Per tutte le altre manifestazioni, incluso il Campionato del Mondo di Coastal Rowing e il Campionato del Mondo Master, tale controllo sanitario pre-gara è fortemente raccomandato per i vogatori che parteciperanno a tali eventi.

2. Medico ufficiale della federazione affiliata

Ogni federazione affiliata che partecipi a regate di Campionato del Mondo, Olimpiade, Paralimpiade, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, regate di Coppa del Mondo deve fornire il nominativo e il recapito di un medico con il quale la FISA possa comunicare su questioni mediche.

3. Reidratazione endovenosa

Ogni vogatore peso leggero che sia stato reidratato per via endovenosa dopo la pesatura e prima dell'inizio della rispettiva gara non sarà ammesso alla partenza.

4. Iniezioni (no-needle policy)

Durante le regate Internazionali (da 24 ore prima dell'inizio della prima gara della regata a 24 ore dopo la fine dell'ultima gara di tale regata), qualsiasi iniezione in qualsiasi parte del corpo di un atleta di qualsiasi sostanza:

4.1. deve essere giustificata a livello medico.

(i) La giustificazione comprende l'esame fisico da parte di un medico certificato (MD), la diagnosi, il farmaco, la via di somministrazione e l'idonea documentazione.

4.2. deve rispettare l'indicazione approvata del farmaco = no off-label

4.3. deve essere somministrato da un medico certificato salvo autorizzazione del Medico FISA o della regata, e

4.4. devono essere segnalati immediatamente e per iscritto al più tardi 24 ore dopo al Medico FISA o della regata (tranne per gli atleti con una TUE valido per questa competizione). La relazione deve comprendere la diagnosi, i farmaci e le modalità di somministrazione.

Lo smaltimento di aghi, siringhe e altro materiale biomedicale, che possono pregiudicare la sicurezza propria e di altri, incluso il prelievo di sangue (per esempio, lattati) e di altre apparecchiature di diagnostica, deve essere conforme alle norme standard di sicurezza.

Qualsiasi violazione di uno di questi principi può costituire una violazione delle norme FISA e può portare a sanzioni come l'esclusione dell'equipaggio in questione o, eventualmente, la squalifica di tutta la squadra dalla regata. Il Comitato Esecutivo è l'organo giurisdizionale che determina il processo da seguire. I costi di eventuali indagini relative a questa regola possono essere addebitati alla Federazione affiliata interessata.

5. Decisioni di ammissibilità secondo la norma 20

Nei casi che richiedono la decisione di ammissibilità nei confronti della norma 20, compreso la riassegnazione del sesso e l'iperandrogenismo, il Comitato Esecutivo FISA farà riferimento a linee guida del Comitato Olimpico Internazionale.

Norma di applicazione 99 della FIC – Regolamento sanitario

A tutela della salute degli atleti è vigente il Regolamento Sanitario della FIC integrato, dove applicabili, dai disposti della presente norma.

PARTE VIII – Norme anti-doping

Norma 100 – Anti-doping

Il Doping è severamente proibito.

La lotta contro il doping è regolata dal Codice mondiale antidoping, che il Congresso FISA ha formalmente adottato come regole FISA e che il Consiglio FISA ha il potere di chiarire e/o integrare, con opportune norme d'applicazione.

Nel canottaggio, per coloro che violano le disposizioni anti-doping, può essere inflitta una sanzione fino, in un caso rilevante, ad una squalifica a vita da ogni competizione.

Si applicherà la versione del Codice mondiale anti-doping, le sue norme di applicazione e le norme di applicazione FISA anti-doping in vigore al momento della violazione.

Norma d'applicazione 100 – Anti-doping

Queste norme d'applicazione sono consultabili nell'Appendix 8 "Rules of Racing".

Norma d'applicazione 100 della FIC – Anti-doping

L'assunzione di sostanze o l'uso di metodi vietati, da parte degli atleti o di altri soggetti dell'ordinamento sportivo, qualunque sia la qualifica da essi rivestita, comporta l'attivazione del procedimento disciplinare con riferimento alle Norme Sportive Antidoping del CONI. All'atto della comunicazione per sottoporsi al controllo, l'atleta sarà a disposizione del funzionario addetto che provvederà ad accompagnarlo alla sala prelievi.

PARTE IX – Disposizioni finali

Norma 101 – Disposizioni Finali

Questo Codice di Gara è stato approvato con effetto immediato dal Congresso Straordinario FISA tenutosi dal 15 al 16 febbraio 2013 a Copenhagen, Danimarca.

Norma di applicazione 101 della FIC - Disposizioni transitorie e finali

Il Codice di gara può essere modificato una sola volta nel quadriennio olimpico e ha validità per tutto il quadriennio, salvo eventuali modifiche statutarie o dei regolamenti FIC o FISA che ne comportino la riesamina.

Norma Finale

Il presente regolamento entra in vigore a seguito dell'approvazione della Giunta Nazionale del CONI