

# CODICE DI GARA E NORME DI APPLICAZIONE FISA

TRADUZIONE INTEGRALE DI "[FISA Rules of Racing 2013](#)"

Aggiornato con "[2014 Racing Bye-Law and Regulation Changes UPDATED 22.04.2014](#)"

*Si chiarisce che la presente traduzione vuole essere un supporto a coloro che vogliono consultare il vigente regolamento della FISA e che in nessun caso può essere considerato un testo ufficiale.*

*Le lingue ufficiali della FISA sono il francese e l'inglese. In caso di divergenza della traduzione prevale il testo inglese.*

## INDICE DEGLI ARGOMENTI

<i>Parte, sez.ne</i>	<i>Titolo</i>	<i>da norma..a...</i>
PARTE I	Scopi	1 - 17
PARTE II	Vogatori e timonieri	18 - 34
Sezione 1	Norme generali	18 - 28
Sezione 2	Junior	29
Sezione 3	Senior e Under 23	30
Sezione 4	Pesi leggeri	31
Sezione 5	Master	32 - 33
Sezione 6	Para-rowing	34
PARTE III	Imbarcazioni	35 - 38
PARTE IV	Imbarcazioni e costruzione	39 - 41
PARTE V	Campi di gara	42 - 44
PARTE VI	Organizzazione delle regate	45 - 98
Sezione 1	Norme generali	45 - 49
Sezione 2	Disposizioni sulla pubblicità	50 - 51
Sezione 3	Iscrizioni, ritiri e sostituzioni	52 - 60
Sezione 4	Sicurezza ed equità	61 - 66
Sezione 5	Il sorteggio e le eliminatorie per le finali	67 - 71
Sezione 6	La partenza	72 - 75
Sezione 7	Durante il percorso	76 - 79
Sezione 8	L'arrivo	80
Sezione 9	Penalità, obiezioni, reclami, esito di reclami, ricorsi e controversie	81 - 88
Sezione 10	La giuria e il Consiglio di giuria	89 - 94
Sezione 11	Compiti della giuria	95 - 98
PARTE VII	Disposizioni sanitarie	99
PARTE VIII	Norme anti-doping	100
PARTE IX	Disposizioni finali	101

## **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 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 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 4 – Campionato del mondo**

Saranno considerati Campionati del Mondo di canottaggio i seguenti:

1. Campionati del Mondo nelle categorie Senior, Pesi Leggeri e Para-Rowing;
2. Campionati del Mondo nelle categorie Under 23 e Under 23 Pesi Leggeri;
3. Campionati del Mondo Junior;
4. Campionati del Mondo di Coastal Rowing;
5. Campionati del Mondo di Remoergometro.

Queste denominazioni saranno usate solo per i Campionati del Mondo organizzati dalla FISA.

I Campionati del Mondo si potranno tenere ogni anno. Tuttavia, nell'anno delle Olimpiadi e Paralimpiadi, le gare olimpiche e parolimpiche non faranno parte del programma dei Campionati del Mondo.

I Campionati del Mondo Junior e i Campionati del Mondo Under 23 si potranno tenere ogni anno.

### **Norma 5 – Norme delle Olimpiadi, Paralimpiadi e Olimpiadi della Gioventù**

Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione avranno lo stesso status e seguiranno le stesse norme dei Campionati Mondiali. Entro i limiti dell'autorità FISA, si applicheranno lo stesso Codice di gara, relative Norme di applicazione e Regolamenti di gara.

### **Norma 6 – Assegnazione del Campionato del Mondo**

Il Consiglio esaminerà tutte le offerte finali, rifiuterà quelle che non soddisfano i requisiti minimi e selezionerà il candidato(i) più adatto proponendolo(i) al Congresso per l'approvazione finale. Il Congresso dovrà votare per accettare il candidato proposto o, nel caso il Consiglio abbia proposto più di un candidato, per eleggere il candidato che abbia la maggioranza dei voti validi espressi. i. Nel caso in cui il Congresso non approvi il candidato proposto dal Consiglio o uno dei candidati proposti dal Consiglio, si terrà una seconda elezione per i tutti i candidati ammissibili che hanno soddisfatto i requisiti minimi per i relativi campionati.

FISA favorirà a livello mondiale l'assegnazione dei Campionati del Mondo ai candidati idonei.

Il Consiglio può assegnare direttamente un Campionato del Mondo nell'anno prima di una Olimpiade alla città ospitante le Olimpiadi come evento di prova per le Olimpiadi, senza un voto del Congresso

### **Norma 7 – Diritto di partecipazione.**

I Campionati del Mondo sono aperti a tutte le federazioni affiliate.

### **Norma 8 – Coppa del Mondo – Definizione**

La Coppa del Mondo è una serie di specifiche regate internazionali, disputate durante il calendario delle regate internazionali. FISA ha il diritto esclusivo di assegnare regate di Coppa del Mondo e di utilizzare il nome e il logo della Coppa del Mondo. Il Consiglio può prescrivere regolamenti che disciplinano la Coppa del Mondo.

### **Norma 9 – Regate internazionali – Definizione**

Una regata internazionale è una competizione di canottaggio, disputata su qualunque distanza, in linea o a tempo, aperta ai partecipanti di tutte le federazioni affiliate. Ogni federazione affiliata è tenuta a informare FISA di qualsiasi 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 (a 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**

Un match internazionale è una competizione, su qualsiasi distanza sia in linea sia a cronometro, che è riservata solo ai concorrenti appartenenti a determinate Federazioni affiliate.

Ogni Federazione affiliata deve informare FISA di ogni competizione che si terrà nel suo paese che sia conforme a questa definizione. FISA decide se tale competizione possa essere definita come un match internazionale e, in caso affermativo, tale match deve essere inserito nel Calendario FISA delle regate internazionali, ai sensi della norma 17.

### **Norma 13 – Match internazionali – Controllo della FISA**

In linea di principio, i match internazionali devono essere svolti secondo il Codice di Gara, relative Norme di applicazione e Regolamenti di gara, ma FISA può autorizzare deroghe a queste norme e norme di applicazione.

I match internazionali si svolgono sotto l'autorità della FISA, che può dare indicazioni al Comitato Organizzatore. Dettagli di eventuali deroghe al Codice di Gara, relative norme di applicazione o regolamenti di gara devono essere forniti alle federazioni affiliate partecipanti al momento del loro invito a prendere parte al match internazionale.

Ogni federazione affiliata è responsabile di assicurare che l'organizzazione di una competizione all'interno del proprio paese definita dalla FISA come match internazionale sia conforme ai requisiti di questa norma.

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

### **Norma 14 – Delegati tecnici**

Il Comitato Esecutivo FISA deve nominare fino a due Delegati Tecnici per i Campionati del Mondo e le regate di Coppa del Mondo, nonché per le regate internazionali e i match internazionali selezionati al fine di garantire che il Codice di Gara FISA, relative norme di applicazione e regolamenti di gara siano rispettati e che le regate siano adeguatamente gestite in termini di sicurezza e di competizione.

#### ***Norma di applicazione 14 – Compiti dei Delegati tecnici***

*1. Nomina - La nomina del Delegato(i) tecnico deve essere notificata dal Direttore esecutivo del comitato organizzatore della regata. Il comitato organizzatore informa il Presidente della Giuria, il referente per la sicurezza e il responsabile sanitario della nomina del Delegato(i) tecnico.*

*2. Sistemazione - Il comitato organizzatore deve provvedere a organizzare il soggiorno gratuito, pasti e trasporti locali per il Delegato(i) tecnico durante il periodo di permanenza.*

*3. Periodo di permanenza - Il Delegato(i) tecnico arriverà sul luogo della regata almeno un giorno prima della riunione dei Team Manager dove viene effettuato il sorteggio, e deve rimanere per tutta la durata della regata. Dovranno presentarsi al Presidente del Comitato organizzatore, al Presidente di Giuria, al referente per la sicurezza e al responsabile sanitario.*

*4. Ispezione - Al suo arrivo il Delegato(i) tecnico dovrà ispezionare il campo di regata con un rappresentante del comitato organizzatore tenendo conto in particolare degli aspetti della sicurezza, comprese le zone di riscaldamento e defaticamento, le regole del traffico durante le competizioni e gli allenamenti e le zone in cui gli equipaggi saranno controllati dai marshal.*

*Dovranno ispezionare l'area dei pontoni, al fine di garantire che i requisiti per l'imbarco e lo sbarco siano soddisfacenti e che le regole del traffico siano visualizzate in modo adeguato. Dovranno anche garantire che i requisiti minimi per una regata internazionale previsti dal Codice di Gara, relative Norme di applicazione e Regolamenti di gara siano rispettati (es. gli indicatori di percorso, il fotofinish, le attrezzature per il peso, le strutture sanitarie, i servizi di soccorso, ecc.).*

*5. Sorteggio - Il Delegato(i) tecnico deve assistere alla riunione dei Team Manager e controllare il sorteggio. In una regata dove il Comitato Esecutivo ha designato le teste di serie, verificano che l'elenco delle teste di serie venga rispettato nel sorteggio e che i concorrenti siano a conoscenza che la designazione delle teste di serie è stata attuata.*

*6. Riunione di giuria - Il Delegato(i) tecnico deve partecipare almeno alla prima riunione della Giuria. Egli dovrà informare la Giuria di ogni problema che possa riguardare la sicurezza o la competizione. Tuttavia il Delegato(i) tecnico lascerà la Giuria libera di svolgere il suo ruolo come definito alle norme 95-98 del Codice di Gara.*

*7. Consulenza - Durante la regata, il Comitato organizzatore e/o la Giuria consultano il Delegato(i) tecnico su ogni questione in cui vi sia qualche incertezza riguardante l'applicazione del Codice di Gara, relative Norme di applicazione e Regolamento di gara. Il Delegato(i) tecnico informa il Comitato organizzatore e il Presidente di Giuria del mancato rispetto del Codice di Gara, relative Norme di applicazione e Regolamento di gara.*

*8. Responsabilità sulla sicurezza - La responsabilità legale per le questioni della sicurezza spetta al Comitato organizzatore e nulla del Codice di Gara, relative Norme di applicazione e Regolamento di gara deve essere considerato come imposizione di responsabilità giuridica sul Delegato(i) tecnico.*

*9. Relazione del Delegato tecnico - Entro sette giorni dalla fine della regata, il Delegato(i) tecnico presenta una relazione al Comitato Esecutivo FISA che a sua volta lo trasmetterà poi al Comitato organizzatore della Regata. La relazione deve essere redatta in un formato definito dal Comitato Esecutivo.*

## **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**

Tutte le federazioni affiliate devono inviare, entro e non oltre il 30 settembre di ogni anno, alla sede della FISA l'elenco di tutte le competizioni che si propongono di disputare nelle loro nazioni nel corso dell'anno successivo, che siano conformi alla definizione di una regata internazionale della norma 9 o di un match internazionale della norma 12.

Esse devono presentare al Consiglio FISA, per l'approvazione:

1. le date nelle quali queste regate o i match devono aver luogo;
2. dettagli dei campi di gara (specchi d'acqua e installazioni tecniche) proposti;
3. il tipo di regata proposto;
4. le categorie dei concorrenti e le classi di imbarcazioni proposte;
5. qualsiasi deroga prevista al Codice di Gara FISA e relativi regolamenti.

## **Norma 17 – Calendario delle Regate Internazionali FISA**

Tutte le regate internazionali e i match internazionali approvate dalla FISA secondo le norme 9 o 12 saranno inserite nel Calendario FISA delle regate internazionali. Tuttavia, la FISA può, a sua discrezione, inserire nel Calendario altre competizioni per la convenienza delle Federazioni affiliate, ma il fatto che dette competizioni non si svolgono sotto l'egida della FISA sarà evidenziato sul calendario.

La FISA trasmette a tutte le federazioni affiliate entro e non oltre il 31 ottobre di ogni anno l'elenco di tutte le regate e dei match internazionali approvati da disputarsi l'anno successivo.

## **PARTE II – VOGATORI E TIMONIERI**

### **Sezione 1 – Norme generali**

#### **Norma 18 – Diritto di partecipazione**

I Campionati del Mondo per Pesi leggeri, Para-rowing, Under 23 e Junior così come gli le gare Pesi leggeri incluse nelle Olimpiadi, Paralimpiadi e Olimpiadi della Gioventù sono riservati ai vogatori che soddisfano i requisiti della relativa categoria.

Le altre gare dei Campionati del Mondo e Olimpiadi sono aperte a tutti i vogatori senza restrizioni di età o di peso. Olimpiadi, Paralimpiadi e Olimpiadi della Gioventù sono aperte solo a quei vogatori le cui federazioni siano qualificate nelle classi di barche appropriate secondo il relativo sistema di qualificazione stabilito nel Norme di applicazione.

#### **Norma 19 – Ammissibilità e nazionalità**

Il Campionato del Mondo, la Coppa del Mondo, il Campionato continentale e le regate internazionali sono aperte a tutti i concorrenti che siano autorizzati a competere dalla loro federazione affiliata e che siano in possesso dei requisiti di ammissibilità ai sensi delle relative norme.

Per rappresentare un paese in una regata di Campionato del Mondo, un concorrente deve essere cittadino di quel paese. Egli deve essere in grado di dimostrarlo, presentando un documento ufficiale (passaporto o carta d'identità). In casi eccezionali, il Comitato Esecutivo può fare delle deroghe.

Per rappresentare un paese in una regata continentale o di qualificazione finale per le Olimpiadi, Paralimpiadi o Olimpiadi della Gioventù, un concorrente deve dimostrare di essere ammissibile ai sensi delle norme rispettivamente del Comitato Olimpico

Internazionale o del Comitato Paralimpico Internazionale. In casi eccezionali, il Comitato Esecutivo può fare delle deroghe.

Un vogatore che abbia la contemporanea cittadinanza di due o più paesi può rappresentarne uno a sua scelta. Tuttavia, dopo aver rappresentato un paese in una regata di Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paraolimpiadi o regate dei Giochi continentali o regionali o di Campionato, il vogatore non può rappresentare un altro paese a meno che non soddisfi le condizioni del successivo paragrafo che si applica alle persone che hanno cambiato o acquisito una nuova nazionalità.

Un atleta che ha rappresentato un paese, in una regata di Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paraolimpiadi o regate dei Giochi continentali o regionali o di Campionato, e che ha cambiato nazionalità o acquisito una nuova nazionalità, può partecipare a una regata di Campionato del Mondo, Giochi continentali o regionali o di Campionato, rappresentando il nuovo paese a condizione che siano passate almeno due stagioni agonistiche dall'anno in cui il vogatore ha rappresentato il paese precedente. Il Comitato Esecutivo può prevedere deroghe, in casi eccezionali, consultando le federazioni affiliate interessate.

### **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 le federazioni affiliate hanno la responsabilità di garantire che ciascun concorrente iscritto sia stato sottoposto a un esame medico FISA pre-competizione e devono confermare per iscritto l'esito positivo di detto esame (vedi norma 99).

### **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 23 – Impegno**

I concorrenti possono partecipare alle regate di Campionato del Mondo e di Coppa del Mondo solo se hanno presentato una dichiarazione di impegno sottoscritta, ai sensi dell' art. 56 dello Statuto.

Ogni squadra ufficiale deve presentare una dichiarazione di impegno sottoscritta alla FISA prima di potere effettuare l'accreditamento.

### **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 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**

Il Consiglio FISA può decidere in merito all'introduzione di licenze per tutte le categorie di vogatori.

In questo caso la Giuria nominerà una persona incaricata di controllare le licenze di tutti i concorrenti all'inizio di ogni regata e non più tardi di due ore prima della prima gara dei vogatori in questione.

### **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 (Senior), Under 23 e Junior, e 50 kg per gli equipaggi femminili Senior, 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 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.

## **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.

## **SEZIONE 4 – Pesi leggeri**

### **Norma 31 - Pesi leggeri**

Un atleta può gareggiare in manifestazioni di canottaggio per Pesi 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.

## **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 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 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 36 – Tipo di imbarcazioni per i Campionati del Mondo**

Nei Campionati del Mondo si svolgono le seguenti gare:

Uomini (M)	1x, 2x, 2-, 2+, 4x, 4-, 8+
Donne (W)	1x, 2x, 2-, 4x, 4-, 8+
Uomini PL (LM)	1x, 2x, 2-, 4x, 4-, 8+
Donne PL (LW)	1x, 2x, 4x
Para-Rowing (A)	ASM1x, ASW1x, TA Mixed 2x, LTA Mixed 2x, LTA Mixed 4+
Uomini Under 23 (BM)	1x, 2x, 2-, 4x, 4-, 4+, 8+
Donne Under 23 (BW)	1x, 2x, 2-, 4x, 4-, 8+
Uomini PL Under 23 (BLM)	1x, 2x, 2-, 4x, 4-
Donne PL Under 23 (BLW)	1x, 2x, 4x
Uomini Junior (JM)	1x, 2x, 2-, 4x, 4-, 4+, 8+
Donne Junior (JW)	1x, 2x, 2-, 4x, 4-, 8+

Se in uno qualsiasi delle gare di cui sopra, escluse le gare previste per le Olimpiadi e Paralimpiadi e tutte le gare per le barche di tipo olimpico nelle categorie Senior, Under 23 e Junior, ci sono meno di sette partenti in tre consecutivi Campionati del Mondo, tale gara

dovrà essere rimossa automaticamente dal programma del successivo Campionato del Mondo di canottaggio.

### **Norma 37 – Tipo di imbarcazioni per le Olimpiadi**

Il programma delle regate alle Olimpiadi prevede le seguenti gare:

Uomini (M)	1x, 2x, 2-, 4x, 4-, 8+
Donne (W)	1x, 2x, 2-, 4x, 8+
Uomini PL (LM)	2x, 4-
Donne PL (LW)	2x

### **Norma 38 – Tipo di imbarcazioni nelle altre gare.**

Le gare di Campionato regionale e continentale, nonché dei Giochi multi-sport sono determinate dal Consiglio della FISA, previa consultazione con gli organizzatori e la Confederazione regionale o continentale, a seconda dei casi.

## **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 cm<sup>2</sup>, 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.*

#### 5. *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 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:*

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

*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, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, il campo di gara internazionale standard deve essere provvisto delle installazioni tecniche e attrezzature di livello categoria A come definito nelle norme di applicazione. Inoltre, esso dovrà soddisfare tutte le specifiche e descrizioni riportate nell'ultima edizione del "FISA Manual for Rowing Events".

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 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.

## **Norme di applicazione da 42 a 44 – Campi di gara**

*Queste norme di applicazione si trovano nell'appendix 4 del Rule of Racing.*

# **PARTE VI – ORGANIZZAZIONE DELLE REGATE**

## **SEZIONE 1 – Norme generali**

### **Norma 45 – Autorità della FISA**

Tutte le regate internazionali e le competizioni internazionali di remoergometro sono sotto l'autorità prevalente della FISA e, in subordine, della federazione affiliata interessata. Il comitato organizzatore sarà il responsabile della organizzazione delle regate.

Campionati del Mondo, Coppa del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e le relative regate di qualificazione, le regate di campionato continentale e regionale nonché le regate in abbinamento a manifestazioni multi-sport avranno luogo sotto l'autorità della FISA, che darà le indicazioni al comitato organizzatore. Il Comitato Esecutivo può nominare delegati tecnici per ogni regata come da norma 14.

### **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 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.

Ai Campionati del Mondo, Coppa del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, ogni federazione affiliata partecipante dovrà nominare un Team Manager. Il Team Manager, o un suo delegato, dovrà prendere parte a tutti gli incontri ufficiali tra i team manager e dovrà comunicare a tutti gli atleti e allenatori della propria squadra tutte le informazioni utili ottenute dagli incontri o comunque diffuse, comprese quelle relative a gare e sicurezza.

La mancata nomina del team manager da parte di una federazione affiliata o la mancata partecipazione di un team manager a una riunione o la non comunicazione di informazioni può comportare l'applicazione di penalità nei confronti di questa Federazione da parte del Comitato Esecutivo.

Oltre alle loro altre responsabilità, i team manager sono autorizzati dalla propria federazione a effettuare ritiri di equipaggi o sostituzioni di atleti.

#### **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**

In tutte le Regate disputate sotto la propria autorità, la FISA si riserva il diritto a:

1. vendere merchandising, souvenir e altri articoli. Il Comitato Organizzatore dovrà provvedere a fornire postazioni per questa attività senza costi aggiuntivi per la FISA.
2. usare e concedere in licenza il nome e i simboli ufficiali della FISA e altri nomi, simboli e logo registrati dalla FISA.

La FISA può concedere una percentuale relativa ai profitti delle vendite di questi diritti al Comitato Organizzatore delle regate interessate.

### **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 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 - I membri degli equipaggi nazionali dovranno indossare la divisa ufficiale registrata della propria federazione. Le pale dei remi dovranno essere dei colori registrati dalla propria federazione.

Il design e i colori delle uniformi da gara e delle pale dovranno essere registrate dalla FISA in conformità dell'art. 13. Qualsiasi cambiamento dovrà essere registrato almeno due mesi prima della gara in cui ne venga proposto l'utilizzo.

Il Consiglio può emanare ulteriori norme a proposito dell'abbigliamento dei vogatori, in occasione del Campionato del Mondo e della Coppa del Mondo, compreso l'uso di t-shirt fornite dalla FISA o altre identificazioni di sponsor FISA, come descritto nella norma di applicazione 50.

## **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 regate di qualificazione per Olimpiadi, Paralimpiadi e Olimpiadi della Gioventù – Gli atleti gareggeranno in rappresentanza della propria federazione affiliata, la quale sarà la sola autorizzata a iscrivere e rappresentarli.
3. Regate Olimpiche, Paralimpiche e Olimpiadi della Gioventù - Gli atleti gareggeranno in rappresentanza del proprio Comitato Olimpico o Paralimpico, il quale sarà il solo autorizzato a iscrivere e rappresentarli.

### **Norma 53 – Restrizioni**

1. Regate Internazionali – Nessun concorrente può gareggiare per due club o federazioni diverse nella stessa regata.
2. Regate di Campionato del Mondo – Nessuna federazione affiliata può iscrivere più di un equipaggio per ogni specialità.

### **Norma 54 – Iscrizioni**

1. Regate Internazionali – L'iscrizione di un equipaggio a una regata internazionale deve essere fatta mediante un modulo d'iscrizione approvato dalla FISA. L'iscrizione sarà valida solo se il modulo di iscrizione sarà compilato con tutti i dettagli richiesti. I nomi devono essere indicati a partire dal prodiere fino al capovoga, seguito dal timoniere. Il Comitato Organizzatore di una regata internazionale deve accettare ogni iscrizione valida fatta entro la data di chiusura.
2. Regate di Campionato del Mondo – Appositi moduli di iscrizione dovranno essere resi disponibili dalle federazioni affiliate due mesi prima della chiusura delle iscrizioni. Le iscrizioni dovranno pervenire alla sede FISA prima della scadenza indicata (normalmente 9 e 14 giorni prima della data della prima batteria. Dette iscrizioni dovranno indicare l'equipaggio, i nomi e le date di nascita dei canottieri membri dell'equipaggio. I nomi devono essere indicati a partire dal prodiere fino al capovoga, seguito dal timoniere. Non ci saranno quote d'iscrizione.

### **Norma d'applicazione 54 – Iscrizioni**

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

## **Norma 55 – Elenco delle Iscrizioni**

1. 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.
2. Regate di Campionato del Mondo – La FISA redigerà un elenco delle iscrizioni pervenute dalle Federazioni affiliate per ogni specialità e lo renderà disponibile a tutte le federazioni interessate entro 48 ore dal termine delle iscrizioni.

## **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.

## **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 - Qualsiasi reclamo contro una iscrizione deve essere tempestivamente presentato al Comitato Esecutivo. Dopo aver consultato le parti interessate, il Comitato Esecutivo deciderà sul reclamo e, se giudicato giustificato, respingerà l'iscrizione interessata.

## **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, Olimpiadi della Gioventù e regate di Coppa del Mondo – Una Federazione affiliata che intende ritirare uno o più equipaggi da una gara alla quale siano iscritti, lo deve comunicare per iscritto alla FISA, al più tardi, tre ore prima del sorteggio. Un ritiro, una volta fatto, è irrevocabile.

## **Norma d'applicazione 58 – Ritiri dopo la scadenza dei termini d'iscrizione**

*Regate di Campionato del Mondo, regate di qualificazione per Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e regate di Coppa del Mondo – Nel caso di ritiri effettuati dopo la*

*scadenza del tempo limite di tre ore prima del sorteggio e fino alla fine della regata, tranne se accompagnati da un certificato medico, la federazione affiliata interessata sarà multata di CHF 500, o equivalente, per ogni ritiro. In questi eventi, richieste di sostituzioni e ritiri saranno ricevuti solo all'Ufficio di Regata FISA o altra postazione precedentemente indicata. Se un equipaggio si ritira per valide ragioni mediche o di salute, non sarà applicata alcuna penalità economica.*

## **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, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e regate di Coppa del Mondo**

2.1. Equipaggi – Le 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 siano idonei a rappresentare la stessa federazione in conformità delle presenti norme, e che le sostituzioni siano comunicate per iscritto alla FISA almeno un'ora prima della prima batteria della specialità.

2.2. Singolisti – Un singolista iscritto che si ammali o si 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 idoneo a rappresentare la stessa Federazione in conformità delle presenti norme, e che la sostituzione sia comunicata per iscritto alla FISA almeno un'ora prima della prima batteria della gara.

## **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, Paralimpiadi e Olimpiadi della Gioventù e regate di Coppa del Mondo - Oltre alla disposizione del paragrafo 2.1 di questa norma, in caso di malattia o incidente a un membro di un equipaggio prima della prima batteria, può essere fatta una sostituzione se viene presentato un certificato medico e se la sostituzione è approvata da un membro della Commissione Medica FISA o da un suo delegato che esaminerà prima il vogatore ammalato o ferito. Il vogatore sostituito può gareggiare di nuovo nello stesso equipaggio in qualunque momento della manifestazione dietro presentazione di un ulteriore certificato medico e con l'approvazione dello stesso membro della Commissione Medica FISA o suo delegato che effettuerà prima un ulteriore esame del vogatore interessato. Ogni vogatore sostituito deve avere i requisiti per rappresentare la federazione affiliata in conformità delle presenti norme.*

*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.*

## **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, regate di qualificazione per le Olimpiadi, Paraolimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e regate di Coppa del mondo:**

2.1 Equipaggi – Non è permessa nessuna sostituzione in un equipaggio che abbia già gareggiato nella batteria della sua gara eccetto il caso di malattia o incidente di un membro dell'equipaggio, nel qual caso è richiesto un certificato medico e la richiesta di sostituzione sarà sottoposta per iscritto alla FISA. La sostituzione può essere effettuata solo se approvata da un membro della Commissione Medica della FISA o di un suo delegato che esaminerà prima il vogatore ammalato o ferito.

Il vogatore può gareggiare di nuovo se ristabilito, ma soltanto nello stesso equipaggio, in qualunque momento durante la manifestazione mediante notifica per iscritto alla FISA e dietro presentazione di un ulteriore certificato medico e con l'approvazione dello stesso membro della Commissione Medica FISA o suo delegato. In applicazione di queste norme

può essere sostituita fino alla metà dell'equipaggio più il timoniere, se previsto. Ogni vogatore sostituito deve avere i requisiti per rappresentare la federazione affiliata in conformità con il Codice di Gara e norme di applicazione.

2.2 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.

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

2.4 Sostituzioni consequenziali – Quando un vogatore malato o infortunato è stato sostituito con un vogatore di un altro equipaggio (senza effettuazione di doppia gara) il vogatore del secondo equipaggio può, a sua volta essere sostituito in quell'equipaggio da un altro atleta anche se l'atleta del secondo equipaggio non è malato o infortunato. La sostituzione consequenziale può effettuarsi soltanto se la sequenza di sostituzioni risultante dalla malattia o incidente sia chiara conseguenza della malattia o incidente di un vogatore nella prima imbarcazione in conformità con le norme d'applicazione 59 o 60.

Se il vogatore malato o infortunato si ristabilisce e riprende il suo posto nella barca, il vogatore sostituito quello malato o infortunato e ogni altro sostituito come conseguenza della sostituzione iniziale, deve nello stesso momento essere tempestivamente ripristinato nell'imbarcazione originale per la successiva gara della sua specialità. Ogni vogatore sostituito deve avere i requisiti per rappresentare la federazione affiliata in conformità con il Codice di Gara e norme di applicazione.

## **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 saranno adottate adeguate misure di sicurezza. Tuttavia la responsabilità finale spetta alla federazione affiliata per la quale il vogatore sta gareggiando e al vogatore stesso. A questo proposito la FISA non si assume alcuna responsabilità legale.

### **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 e relative regate di qualificazione: § RoR FISA

#### ***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>
<i>FB</i>	<i>(Finale B) Finale da 7° a 12°</i>
<i>TT</i>	<i>Percorso a cronometro</i>
<i>ELM</i>	<i>Eliminato</i>
<i>P</i>	<i>Gara preliminare</i>

*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: § RoR FISA*

### **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, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, Coppa del Mondo - Se un equipaggio si ritira dopo il sorteggio, ma prima della partenza della prima batteria della propria gara e il numero degli equipaggi rimanenti nella gara implica un'altra variazione nelle batterie e nei recuperi, o se il ritiro comporta uno squilibrio evitabile nel numero di equipaggi in ciascuna batteria, il Presidente di Giuria darà luogo a un nuovo sorteggio e, se necessario, potrà posporre l'orario della gara per consentire il nuovo sorteggio.

### **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 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.71

## **Norma 70 – Prove a cronometro**

Nel caso di tempi limitati o di avverse condizioni, il Presidente di Giuria nelle regate internazionali, o il Comitato Esecutivo per il Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, regate di Coppa del Mondo, può decidere di effettuare percorsi a tempo in alternativa o in combinazione con batterie, recuperi, quarti di finale, semifinali e finali come di seguito specificato.

### ***Norma d'applicazione 70 – Prove a cronometro***

*A seconda delle condizioni atmosferiche e delle circostanze per le quali viene presa la decisione di procedere con i percorsi a cronometro, essi potranno essere effettuati (1) come batterie individuali in accordo con i sorteggi e i metodi di progressione, o (2) come prove complessive in cui tutti gli equipaggi concorreranno gli uni contro gli altri.*

#### *1. Percorsi a cronometro come batterie individuali.*

*Se il Sistema di percorsi a cronometro viene usato nelle batterie, il primo equipaggio testa di serie partirà per primo, il secondo per secondo. Gli altri equipaggi partiranno nell'ordine secondo il proprio numero di corsia, determinato dal sorteggio ufficiale.*

*Se il Sistema di percorsi a cronometro viene usato per recuperi, quarti di finale, semi-finali o finali, in ogni singolo percorso gli equipaggi partiranno nell'ordine determinato dalla propria posizione nella fase precedente. Nel caso che due equipaggi occupino la stessa posizione nelle batterie precedenti (es. entrambi vincitori), ci sarà un sorteggio, supervisionato da un membro della Giuria, per stabilire l'ordine di partenza.*

*Ogni singolo percorso dovrà partire con un intervallo massimo di cinque minuti.*

#### *2. Percorsi a cronometro come prova complessiva degli equipaggi in gara.*

*Se il percorso a cronometro viene usato per le batterie, il primo equipaggio testa di serie partirà per primo, il secondo per secondo, ecc. e gli equipaggi rimanenti partiranno secondo l'ordine stabilito da un sorteggio effettuato per questo scopo, supervisionato da un membro della Giuria.*

*Se il percorso a cronometro viene usato per fasi successive (recuperi, quarti di finale, semi-finali o finali), gli equipaggi partiranno secondo l'ordine del loro piazzamento nella fase precedente. Nel caso che due equipaggi occupino la stessa posizione nelle batterie precedenti, ci sarà un sorteggio per stabilire l'ordine di partenza, supervisionato da un membro della Giuria.*

*In ogni percorso a cronometro gli equipaggi gareggeranno nella stessa corsia, e partiranno a intervalli di circa 30 secondi. In caso avverse condizioni atmosferiche, se il Comitato di Equità o altrimenti il Presidente di Giuria, decidono che le condizioni sono uguali in due*

*corsie, i percorsi avranno luogo con gli equipaggi che useranno alternativamente queste corsie adiacenti.*

*I percorsi a tempo partiranno dalle normali postazioni fisse di partenza. Se le condizioni lo richiedono, partiranno con "partenza volante" nel quale caso il tempo degli equipaggi sarà preso a partire dal segnale dei 100 m, con percorso di 1.900 m.*

*Se un equipaggio viene raggiunto da un altro che parte dopo dovrà lasciare spazio sulla corsia per consentire il sorpasso in sicurezza. Dopo essere stato sorpassato, l'equipaggio dovrà riprendere posizione sulla corsia originaria. Nel caso vengano utilizzate due corsie per i percorsi a tempo, l'equipaggio che si sposta dalla propria corsia per facilitare il sorpasso si deve assicurare di non creare intralcio agli equipaggi che corrono nella corsia adiacente.*

### **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 e relative regate di qualificazione, regate di Coppa del Mondo: § RoR FISA

### **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 una delle alternative tra 1.1, 1.2, o 1.3, o ha stabilito che queste alternative non sono soluzioni adeguate, è dovere del Comitato Esecutivo o del suo rappresentante designato ai Campionati del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, o del Delegato Tecnico alla Coppa del Mondo, decidere se applicare una delle seguenti soluzioni, al fine di continuare la regata:*

2.1. *Iniziare le gare in anticipo rispetto a quanto previsto, dopo aver consultato il Comitato di Equità;*

2.2. *Riprendere le gare più tardi, quando le condizioni siano migliorate, dopo aver consultato il Comitato di Equità.*

2.3. *Annulare una o più fasi della manifestazione (es: semi-finali) se le condizioni avverse hanno fatto interrompere le gare per un periodo di tempo significativo o nel caso in cui le previsioni meteorologiche indichino che non sarà possibile gareggiare in nessuno dei giorni rimanenti. In tal caso la composizione delle fasi successive sarà determinata sulla base dei risultati delle fasi che sono state completate e si potranno eventualmente schierare più di sei equipaggi in ogni percorso. Ove possibile la classifica degli equipaggi nei turni precedenti sarà utilizzata come base per la composizione delle fasi successive.*

2.4. *Attuare il sistema delle prove a cronometro per ogni singola gara, per esempio se ci fossero quattro batterie dal sorteggio ufficiale, dovranno esserci quattro percorsi a cronometro separati.*

2.5. *Attuare una prova a cronometro nel quale i rimanenti equipaggi gareggino in una fase o più fasi di una gara gareggiando insieme in un'unica prova a cronometro.*

2.6. *Ridurre la lunghezza del percorso a non meno di m. 1.000 nel caso che le condizioni siano così avverse da non permettere alternative.*

*In ogni situazione, deve essere dato alle squadre un tempo adeguato per la preparazione e le informazioni devono essere comunicate tempestivamente ai Team Manager tramite la riunione dei Team Manager o attraverso altri appropriati mezzi di comunicazione.*

3. *I risultati dei precedenti fasi di gara possono essere utilizzati anche se non in conformità con il sistema di progressione normale.*

## 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 finché 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 attaccarsi 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, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, regate di Coppa del Mondo, la penalità deve essere confermata per iscritto il giorno stesso inviandola al Team Manager alla casella di posta elettronica della squadra. Nella notifica scritta deve essere indicato:*

- 1. l'equipaggio al quale la penalità è stata comminata;*
- 2. la penalità;*
- 3. la natura dell'infrazione;*
- 4. orario e luogo dell'infrazione;*
- 5. ogni altra notizia importante; e*
- 6. il nome e il ruolo del membro della Giuria che ha comminato la penalità.*

*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 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, nel caso di un reclamo relativo a una obiezione riguardante la finale di una gara, il Comitato Esecutivo può rinviare la cerimonia di premiazione di quella gara. Se la cerimonia di premiazione ha già avuto luogo, e se la successiva decisione della Consiglio di Giuria cambia il risultato finale della gara, il risultato ufficiale deve essere modificato di conseguenza e, se sono interessati i

piazzeamenti della zona medaglie, le medaglie devono essere nuovamente attribuite in conformità con la decisione.

### **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, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, regate di Coppa del Mondo - Un ricorso contro una decisione del Consiglio di Giuria può essere fatto solo da un soggetto la cui obiezione accettata è stata ribaltata dal Consiglio di Giuria o la cui protesta contro i risultati pubblicati sia stata respinta dal Consiglio di Giuria. La protesta deve essere presentata in forma scritta al Comitato Esecutivo lo stesso giorno in cui la decisione oggetto del ricorso è stata presa. Una decisione sarà comunicata prima della successiva fase della gara in questione. Se la decisione del Comitato Esecutivo sul ricorso cambia il risultato finale della gara, il risultato ufficiale deve essere modificato di conseguenza e, se sono interessati i piazzamenti della zona medaglie, le medaglie devono essere nuovamente attribuite in conformità con la decisione.
3. Nel Campionato del Mondo e nelle regate di Coppa del Mondo, come regola generale la cerimonia di premiazione non sarà rinviata per un ricorso.

Secondo questa norma le decisioni del Comitato Esecutivo sono definitive.

### **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 - Il Comitato Esecutivo decide in merito ai ricorsi contro una decisione del Consiglio di Giuria e su tutti i casi non previsti dalle norme del Codice di Gara e norme di applicazione e Regolamenti di gara nonché sulle controversie che possono sorgere durante i Campionati del Mondo, Olimpiadi, Paraolimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, regate di Coppa del Mondo.

La decisione del Comitato Esecutivo è definitiva. Qualsiasi decisione presa dal Comitato Esecutivo ai sensi della presente norma deve essere immediatamente comunicata per iscritto alle Federazioni affiliate a FISA.

#### **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, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, regate di Coppa del Mondo - Qualora sia necessario prendere decisioni in casi eccezionali, devono prendere tali decisioni i membri del Comitato Esecutivo presente o altri appositamente nominati dal Comitato Esecutivo a tale scopo.

#### **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.

## **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, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, regate di Coppa del Mondo e World Rowing Master Regattas - Il Presidente di Giuria viene nominato dal Comitato Esecutivo FISA.*

### **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**

1. *Regate Internazionali – La Giuria viene nominata dal Comitato Organizzatore (vedi Norma 39).*
2. *Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione, regate di Coppa del Mondo e World Rowing Master Regattas - La Giuria viene nominata e supervisionata dalla Commissione Arbitrale FISA.*

### **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 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 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 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 un 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 capovolgersi 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.*

## 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.*

## **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 si trovano nell'Appendix 8 "Rules of Racing".*

## **PARTE IX – Disposizioni finali**

### **Norma 101 – Disposizioni Finali**

Queste regole di regata sono state approvate con effetto immediato dal Congresso Straordinario FISA tenutosi dal 15 al 16 febbraio 2013 a Copenhagen, Danimarca.

*Questo testo (rev. del 23/07/2014) è aggiornato alla circolare FISA n° 1 del 14 aprile 2014: Modifiche Norme di applicazione e Regolamento di gara FISA.*