



Codice di gara

Approvato dalla Giunta Nazionale con deliberazione n. 549 del 18 dicembre 2017

INDICE

PREMESSA

PARTE I – SCOPI

- Norma 1 – Canottaggio, imbarcazioni, regate
Norma di applicazione 1 della FIC - Attività
- Norma 2 – Applicazione
Norme di applicazione 2 della FIC - Applicazione
- Norma 3 – Deroghe
Norma di applicazione 3 della FIC - Deroghe
- Norma 4 – Campionato del mondo di canottaggio: non recepito
- Norma 5 – Status delle regate olimpiche, paralimpiche e Olimpiadi ... : non recepito
- Norma 6 – Assegnazione del Campionato del Mondo: non recepito
- Norma 7 – Diritto di partecipazione: non recepito
- Norma 8 – Coppa del Mondo – Definizione: non recepito
- Norma 9 – Regate internazionali – Definizione
- Norma 10 – Regate internazionali – Controllo FISA
- Norma 11 – Partecipazione nelle regate internazionali
- Norma 12 – Match internazionali – Definizione: non recepito
- Norma 13 – Match internazionali – Controllo della FISA: non recepito
- Norma 14 – Delegati tecnici: non recepito
- Norma 15 – Regate nazionali
- Norma 16 – Approvazione delle regate e dei match internazionali
- Norma 17 – Calendario delle Regate Internazionali FISA
*Norme di applicazione 16 e 17 della FIC - Approvazione delle regate e calendario
remiero*

PARTE II – VOGATORI E TIMONIERI

SEZIONE 1 – Generalità

- Norma 18 – Diritto di partecipazione: non recepito
Norme di applicazione 18 della FIC – Bandi di regata
- Norma 19 – Ammissibilità e nazionalità: non recepito
Norme di applicazione 19 della FIC - Ammissibilità
- Norma 20 – Competizioni per uomini e donne
Norma di applicazione 20 - Determinazione d'idoneità
- Norma 21 – Disposizioni sanitarie
Norma d'applicazione 21 della FIC - Disposizioni sanitarie
- Norma 22 – Assicurazioni
Norma d'applicazione 22 della FIC – Assicurazioni
- Norma 23 – Impegno: non recepito
- Norma 24 – Categorie di età
Norma di applicazione 24 della FIC – Categorie di età
- Norma 25 – Altre categorie
- Norma 26 – Licenze: non recepito
- Norma 27 – Timonieri
Norme di applicazione 27 della FIC – Timonieri
- Norma 28 - Pesatura dei timonieri

SEZIONE 2 – Junior

Norma 29 – Junior

Norme di applicazione 29 della FIC - Categorie giovanili ed esordienti

SEZIONE 3 – Senior e Under 23

Norma 30 – Senior e Under 23

Norme di applicazione 30 della FIC – Altre categorie

SEZIONE 4 – Pesi leggeri

Norma 31 - Pesi leggeri

Norma di applicazione 31 della FIC – Pesi leggeri

SEZIONE 5 – Master

Norma 32 - Master

Norme d'applicazione 32 - Master

Norma d'applicazione 32 della FIC – Master

Norma 33 – Gare Master miste

SEZIONE 6 – Para rowing

Norma 34 – Para rowing

Norma d'applicazione 34 della FIC – Para rowing

PARTE III – TIPO DI IMBARCAZIONI

Norma 35 – Tipo di imbarcazioni

Norme di applicazione 35 della FIC – Tipo di imbarcazioni

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

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

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

PARTE IV – IMBARCAZIONI E COSTRUZIONE

Norma 39 – Costruzione libera

Norme d'applicazione 39 – Imbarcazioni ed equipaggiamenti

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

Norma 40 – Innovazioni negli equipaggiamenti

Norma 41 – Peso delle imbarcazioni

Norme di applicazione 41 – Peso delle imbarcazioni

PARTE V – CAMPI DI GARA

Norma 42 – Caratteristiche

Norma 43 – Lunghezza del percorso

Norme d'applicazione 43 della FIC – Percorsi

Norma 44 – Numero delle corsie

Norma d'applicazione 44 della FIC - Numero delle corsie

Norme di applicazione da 42 a 44 – Percorso di regata (Appendix 10)

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

PARTE VI – ORGANIZZAZIONE DELLE REGATE

SEZIONE 1 – Norme generali

Norma 45 – Autorità della FISA



Norma 46 – Il Comitato organizzatore

Norme d'applicazione 46 – Compiti del Comitato organizzatore:

Norme d'applicazione 46 della FIC – COL e Giuria

Norma 47 – Il Team Manager

Norme d'applicazione 47 della FIC – Responsabilità del Team manager

Norma 48 – Premi e contratti di sponsorizzazione

Norma 49 – Diritti di merchandising FISA: non recepito

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

SEZIONE 2 – Disposizioni sulla pubblicità

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

Norme di applicazione 50 - Regole pubblicitarie FISA (Appendix 11)

Norma di applicazione 50 della FIC - Regole pubblicitarie

Norma 51 – Abbigliamento dei canottieri e colori delle pale

Norma di applicazione 51 - Abbigliamento dei canottieri e colori delle pale

Norme di applicazione 51 della FIC – Divise e uniformità

SEZIONE 3 – Iscrizioni, ritiri e sostituzioni equipaggi

Norma 52 – Autorizzazione della Federazione affiliata

Norma 53 – Limitazioni

Norma e Norma di applicazione 54 – Iscrizioni: non recepito

Norma 55 – Elenco delle Iscrizioni: non recepito

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

Norma 56– False dichiarazioni

Norma d'applicazione 56 della FIC – Sostituzioni abusive

Norma 57 – Reclamo contro un'iscrizione

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

Norma 58 – Ritiri

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

Norma d'applicazione 58 della FIC – Comunicazione ritiri dopo la scadenza dei termini d'iscrizione

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

Norma d'applicazione 59 – Sostituzioni dopo la scadenza dei termini d'iscrizione e prima della prima batteria per motivi sanitari: non recepito

Norme d'applicazione 59 della FIC - Sostituzioni

Norma 60– Sostituzioni dopo la prima batteria

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

SEZIONE 4 – Sicurezza ed equità

Norma 61 – Principi guida – Sicurezza ed equità

Norma 62 – Sicurezza – Principi generali

Norma 63 – Regole del traffico sul campo di gara

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

Norma 64 – Altre imbarcazioni presenti in acqua

Norma 65 – Danni agli equipaggiamenti

Norma 66 – Correttezza – Principi generali

SEZIONE 5 – Il sorteggio e le eliminatorie per le finali

Norma 67 – Sistema di progressione FISA

Norme d'applicazione 67 – Sistema di progressione FISA per determinare i finalisti (Appendix 12)

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

Norma 68 – Il sorteggio

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

Norma di applicazione 68 della FIC – Fasi di gara

Norma 69 – Ritiri, esclusioni e squalifiche dopo il sorteggio

Norme di applicazione 69 della FIC – Ritiri e annullamento batterie

Norma 70 – Prove a cronometro: non recepito

Norma 71 – Avverse condizioni meteo

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

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

SEZIONE 6 – Penalità

Norma 72 – Penalità

Norme d'applicazione 72 – Yellow e Red Card

Norma d'applicazione 72 della FIC – Penalità e ammende

SEZIONE 7 – La partenza

Norma 74 – Alla partenza

Norma 74 – La procedura di partenza

Norme d'applicazione 74 – La procedura di partenza

Norma 75 – Falsa partenza

Norma d'applicazione 75 – Conseguenze di una falsa partenza

Norma 76 – Obiezioni alla Partenza

SEZIONE 8 – Durante il percorso

Norma 77 – Responsabilità dei canottieri

Norma 78 – Interferenze

Norme d'applicazione 78 – Interferenze e relative conseguenze

Norma 79 – Istruzioni durante la gara

SEZIONE 9 – L'arrivo

Norma 80 – Arrivo

Norme d'applicazione 80 – Arrivo

Norma 81 – Parimerito

Norme d'applicazione 81 – Parimerito

SEZIONE 10 – Obiezioni, reclami, esito di reclami, ricorsi e controversie

Norma 82 – Obiezioni

Norme d'applicazione 82 – Obiezioni

Norma 83 – Reclami

Norme d'applicazione 83 della FIC – Reclami

Norma 84 – Esito dei reclami

Norma 85 – Ricorsi

Norme d'applicazione 85 della FIC – Ricorsi

Norma 86 – Controversie, ricorsi e casi non contemplati: non recepito

Norma d'applicazione 86 della FIC – Controversie
Norma 87 – Casi eccezionali
Norma 88 – Il Rapporto di regata
Norma d'applicazione 88 della FIC – Il Verbale delle regate

SEZIONE 11 – La Giuria e il Consiglio di Giuria

Norma 89 – La Giuria
Norma 90 – Principale compiti della Giuria
Norma d'applicazione 90 – Collaborazione con il Comitato organizzatore
Norma 91 – Il Presidente di giuria
Norma d'applicazione 91 – Nomina del Presidente di giuria: non recepito
Norma d'applicazione 91 della FIC – Nomina e doveri del Presidente di Giuria
Norma 92 – Composizione della Giuria
Norma d'applicazione 92 – Nomina della Giuria: non recepito
Norme d'applicazione 92 della FIC – Designazione giuria e collaboratori locali
Norma 93 – Il Consiglio di giuria
Norma di applicazione 93 della FIC – Il Consiglio di giuria
Norma 94 – Gli Arbitri internazionali
Norma d'applicazione 94 – Licenza di Arbitro internazionale (Appendix 13)

SEZIONE 12 – Compiti degli Arbitri

Norma 95 – La Commissione di controllo
Norma d'applicazione 95 – Compiti della Commissione di controllo
Norma d'applicazione 95 della FIC: La Commissione di controllo ai Campionati d'Italia
Norma 96 – Lo Starter e il Giudice alla partenza
Norme d'applicazione 96 – Compiti dello Starter e del Giudice alla partenza
Norme di applicazione 96 della FIC – Allineatore e comunicazioni della giuria
Norma 97 – Il Giudice di percorso
Norme d'applicazione 97 – Compiti del Giudice di percorso
Norma d'applicazione 97 della FIC – Arbitraggio di zona
Norma 98 – I Giudici di arrivo
Norme d'applicazione 98 – Compiti dei Giudici di arrivo
Norme d'applicazione 98 della FIC – Compiti degli Ausiliari

PARTE VII – Disposizioni sanitarie

Norma 99 – Salute dei canottieri
Norma d'applicazione 99 – Salute dei vogatori
Norma di applicazione 99 della FIC – Regolamento sanitario

PARTE VIII – Norme anti-doping

Norma 100 – Anti-doping
Norma d'applicazione 100 – Anti-doping (Appendix 14)
Norma d'applicazione 100 della FIC – Anti-doping

PARTE IX – Disposizioni finali

Norma 101 – Disposizioni finali
Norma di applicazione 101 della FIC - Disposizioni transitorie e finali
Norma finale

PREMESSA

La struttura generale del Codice di gara è costituita dalla traduzione del Rules of racing FISA, edizione 2017, aggiornato alla pubblicazione del Rule Book FISA aprile 2017.

Le norme FISA e relative Norme di applicazione, quando non generiche o valide per tutte le gare, distinguono l'aspetto regolamentare relativo ai Giochi olimpici (Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione), Campionati (del Mondo, continentali e regionali) e regate di Coppa del Mondo, da quello delle regate e match internazionali organizzati dalle federazioni affiliate sotto l'egida e la normativa della FISA (vedi norma 2).

Nel Codice di gara FIC è stata recepita la normativa generica e quanto relativo alle regate internazionali applicabile anche nelle regate nazionali. Le Norme e le Norme di applicazione che si riferiscono alle regate di "alto livello" sono citate con il solo titolo, numero progressivo e l'indicazione "non recepito" e sono consultabili sia nella traduzione integrale del Codice FISA, pubblicata nel sito federale, sia in originale, <http://www.worldrowing.com/fisa/publications/rule-book> - Rules of Racing.

Per adeguare la normativa internazionale alle necessità tecnico-organizzative della FIC per le regate di livello nazionale, regionale e giovanile, nel Codice di gara sono inserite le Norme di applicazione (pari numero) della FIC.

Volutamente il testo FISA non è stato modificato (salvo errori e/o imprecisioni di traduzione) per mantenere integro il riferimento alle norme internazionali recepite e semplificarne così i successivi aggiornamenti.

Le norme di applicazione 2 e 3 della FIC, per non modificare il testo FISA, chiariscono che "I riferimenti normativi relativi all'autorità e giurisdizione sul territorio nazionale sono quelli previsti dalle Carte Federali FIC", mantenendo così invariato il vincolo statutario con il CONI e il CIO, e che "Le regate promosse e approvate dalla FIC sono rette dal presente Codice di Gara e/o da regolamenti, direttive e disposizioni approvate dal Consiglio Federale anche quando viene fatto riferimento a regate internazionali."

Tutti i riferimenti che non specificano diversamente si intendono relativi al maschile e al femminile e tutti i riferimenti ai canottieri comprendono i vogatori e i timonieri.

Questa premessa costituisce parte integrante del Codice di gara FIC.

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 schiena nella direzione del movimento della barca. E' considerato canottaggio anche remare su una macchina o in una vasca che simula l'azione del vogare in una barca.

In una barca da canottaggio, tutti gli elementi portanti, 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 canottieri suddivisi, come regola generale, nelle diverse categorie di sesso, età o peso.

Norma di applicazione 1 della FIC - Attività

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

L'attività agonistica dà diritto ai punteggi previsti dall'All. "A" dello Statuto Federale per le regate Nazionali, Interregionali e Regionali, comprese nel calendario ufficiale deliberato dal Consiglio Federale, come espressamente indicato nei relativi Bandi di regata approvati dalla FIC.

Norma 2 – Applicazione

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

1. regate di Campionato del Mondo di canottaggio;
2. regate di Coppa del Mondo di canottaggio;
3. regate olimpiche, paralimpiche e Olimpiadi della Gioventù entro i limiti dell'autorità FISA e relative regate di qualificazione;
4. Campionati del Mondo di Coastal rowing;
5. World Rowing Masters Regattas;
6. regate di campionato Continentale e Regionale;
7. regate organizzate nell'ambito di Giochi Continentali, Regionali o altri multi-sport entro i limiti dell'autorità della FISA;
8. competizioni di Indoor rowing internazionali, dove opportuno;
9. tutte le Regate e i Match internazionali.

Inoltre, questo Codice di gara e le 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 relative 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.

Norme di applicazione 2 della FIC - Applicazione

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

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

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

Norma 3 – Deroghe

Nelle 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 di gara, devono essere disponibili per le federazioni affiliate 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 di tale modifica.

Norma di applicazione 3 della FIC - Deroghe

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

Norma 4 – Campionati del Mondo di canottaggio: non recepito

Norma 5 – Status delle regate olimpiche, paralimpiche e Olimpiadi della Gioventù: non recepito

Norma 6 – Assegnazione del Campionato del Mondo: non recepito

Norma 7 – Diritto di partecipazione: non recepito

Norma 8 – Coppa del Mondo – Definizione: non recepito

Norma 9 – Regate internazionali – Definizione

Una regata internazionale è una competizione di canottaggio, disputata su qualunque distanza, in linea o a tempo, aperta ai canottieri 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 calendario “FISA International Regatta” 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, relative norme di applicazione e Regolamenti di gara 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 canottiere può iscriversi a regate internazionali se non tramite il suo club e/o la federazione affiliata (come specificato dalle singole disposizioni della regata). Inoltre un canottiere può interagire con FISA (p.e. su una questione di ricorso) esclusivamente tramite la sua federazione affiliata.

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

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

Norma 12 – Match internazionali – Definizione: non recepito

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

Norma 14 – Delegati tecnici: non recepito

Norma 15 – Regate nazionali

Una regata nazionale è una competizione di canottaggio, disputata su ogni distanza in linea o a tempo, che s'intende in generale destinata ai canottieri di una sola

federazione affiliata. Il fatto che canottieri 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 alla sede FISA, entro e non oltre il 30 settembre di ogni anno, 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. la tipologia di regata proposto;
4. le categorie dei canottieri e i tipi di imbarcazioni proposte;
5. qualsiasi deroga prevista al Codice di gara FISA e norme di applicazione.

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 pubblica sul suo sito web 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.

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

Questa normativa è inserita nel Regolamento organizzativo delle regate.

PARTE II – VOGATORI E TIMONIERI

SEZIONE 1 – Generalità

Norma 18 – Diritto di partecipazione: non recepito

Norme di applicazione 18 della FIC – Bandi di regata

18.1 – I bandi relativi a tutte le regate aperte a più di un soggetto affiliato devono essere preventivamente approvati dalla FIC (Regolamento organizzativo delle regate).

I soggetti affiliati e i loro tesserati non potranno partecipare in territorio nazionale a regate che non portino sui bandi il visto della FIC rilasciato dai suoi organi centrali o periferici.

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

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

18.3 - Per le specialità di tipo olimpico e regolamentare i vogatori di tutte le categorie possono essere iscritti, nella stessa regata anche se disputata in più giorni, a due sole gare indipendentemente dal tipo di vogata. Per le regate di Coastal rowing, di Fondo, nelle gare Para rowing e Indoor rowing, i vogatori di tutte le categorie possono essere iscritti, nella stessa manifestazione, a una sola gara; per le gare di Indoor rowing, con l'esclusione degli Allievi e dei Cadetti, è inoltre ammessa la partecipazione a una frazione di gara a staffetta.

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

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

Sono ammessi equipaggi misti composti da canottieri tesserati da soggetti affiliati diversi, a esclusione dei Campionati d'Italia. Il soggetto che effettua l'iscrizione deve essere rappresentato da almeno un vogatore, anche dopo le sostituzioni previste dalle Norme e Nda 59 e 60.

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

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

Norma 19 – Ammissibilità e nazionalità: non recepito

Norme di applicazione 19 della FIC - Ammissibilità

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

Alle regate interregionali e "regionali aperte" possono partecipare i soggetti affiliati di altre regioni o nazioni, in conformità alla programmazione definita in sede di compilazione del calendario remiero e alle disposizioni previste nel Bando e nel Regolamento di regata.

Norma 20 – Competizioni per uomini e donne

Fatta salva la norma 27, solo i vogatori di sesso maschile possono competere nelle gare per uomini, solo i vogatori di sesso femminile possono competere in quelle per donne. Nelle gare miste gli uomini e le donne possono gareggiare in un equipaggio nella proporzione prevista nelle presenti Norme o in altro modo dal Comitato organizzatore.

Norma di applicazione 20 - Determinazione d'idoneità

Il Comitato esecutivo della FISA farà riferimento alle linee guida del Comitato Olimpico Internazionale nei casi che richiedono la determinazione d'idoneità nei confronti della presente norma, compresa la riattribuzione del sesso e l'iperandrogenismo.

Norma 21 – Disposizioni sanitarie

Ogni federazione affiliata deve garantire che i propri canottieri 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. Le federazioni affiliate hanno la responsabilità di garantire che tutti i canottieri rispettino la norma 99 e le sue Norme di applicazione.

Norma d'applicazione 21 della FIC - Disposizioni sanitarie

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

Norma 22 – Assicurazioni

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

Norma d'applicazione 22 della FIC – Assicurazioni

Analoga copertura assicurativa dovrà essere garantita da ogni soggetto affiliato che partecipi a regate approvate dalla FIC.

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

Norma 23 – Impegno: non recepito

Norma 24 – Categorie di età

Le categorie di età riconosciute dalla FISA sono le seguenti:

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

Norma di applicazione 24 della FIC – Categorie di età

Sono previste le categorie giovanili ed Esordienti, come specificato alla Nda 29.

Norma 25 – Altre categorie

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

Norma 26 – Licenze: non recepito

Norma 27 - Timonieri

I timonieri sono membri dell'equipaggio. Fatta eccezione per Olimpiadi, Olimpiadi della Gioventù, Paralimpiadi e relative regate di qualificazione, che sono soggette alle norme dell'autorità competenti, il genere del timoniere deve essere libero in modo che l'equipaggio maschile può essere timonato da una donna e l'equipaggio femminile da un uomo. Categorie di età si applicano ai timonieri, salvo nelle gare Master. In casi eccezionali, il Comitato esecutivo può fare delle eccezioni.

Il peso minimo per un timoniere con la divisa da gara è di 55 chilogrammi ("kg").

Per raggiungere questo peso, un timoniere può essere zavorrato con un massimo di 15 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.

Norme di applicazione 27 della FIC - Timonieri

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

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

Norme di applicazione 29 della FIC - Categorie giovanili ed esordienti

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

1. ALLIEVO A: 10 anni

Svolge solo attività preagonistica e ludico ricreativa in imbarcazioni di tipo propedeutico singolo 7,20. Potrà partecipare solo a gare "Promozionali" su una distanza massima di metri 250 e con non più di sei corsie, senza classifica d'arrivo e premiazione diversa tra i partecipanti. Potrà effettuare un solo percorso al giorno e non potrà partecipare a gare nella categoria superiore.

2. ALLIEVO B1: 11 anni

Può gareggiare in:

- singolo 7,20, su non più di sei corsie;
- 2x e 4x;
- può effettuare un solo percorso al giorno;
- può partecipare a gare nella categoria Allievi B2.

3. ALLIEVO B2: 12 anni

Può gareggiare in:

- singolo 7,20, 2x e 4x;
- può effettuare un solo percorso al giorno;
- non può partecipare a gare di categoria superiore.

4. ALLIEVO C: 13 anni

Può gareggiare in singolo tipo 7,20, 1x, 2x e 4x. Può effettuare un solo percorso al giorno e può partecipare alle gare nella categoria superiore nelle specialità di coppia e con pale tipo Macon, come specificato alla norma di applicazione 39 della FIC. Se convocato nella rappresentativa regionale Cadetti può effettuare un secondo percorso con un intervallo minimo di due ore.

5. CADETTO: 14 anni

Può gareggiare in singolo tipo 7,20, 1x, 2x. Con un intervallo minimo di due ore può effettuare nello stesso giorno un ulteriore percorso, compreso quello eventuale per la rappresentativa regionale, in 4x, 4-, 2- e 8+. Non può partecipare a gare di categoria superiore.

6. RAGAZZO: 15 o 16 anni

Può gareggiare solo in imbarcazioni GIG 4x+, di tipo olimpico e nella categoria Junior; non può gareggiare in imbarcazioni "2+".

7. ESORDIENTI: da 17 a 26 anni

Alla data d'inizio della stagione agonistica hanno compiuto 17 anni e non hanno mai preso parte come vogatori a precedenti competizioni bandite dalla FIC o da altre federazioni riconosciute dalla FISA, in qualunque specialità compreso l'indoor rowing. Inoltre:

- 7.1. tale qualifica termina alla fine della stagione agonistica in cui hanno preso parte alla prima regata e, comunque, alla fine dell'anno in cui compiono 26 anni;*
- 7.2. possono gareggiare in 1x, 2x;*
- 7.3. nella stessa regata, anche se disputata in più giorni, possono partecipare o a gare esordienti o a quelle della categoria d'età di appartenenza, dove possono gareggiare in tutti i tipi di imbarcazione;*
- 7.4. in caso di medaglia conseguita in regate di campionato nazionale o manifestazioni internazionali, in qualsiasi categoria diversa da Esordienti, perderanno la qualifica al termine di detta manifestazione.*

SEZIONE 3 – Senior e Under 23

Norma 30 – Senior e Under 23

Un canottiere 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 Senior sono aperte ad a canottieri di ogni età.

Norme di applicazione 30 della FIC – Altre categorie

All'inizio dell'anno di compimento del 27° anno d'età (norma 32) tutti i canottieri potranno svolgere l'attività Master nel rispetto del presente Codice, del Regolamento Master e del relativo Schema Strutturale Organizzativo o Appendici.

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

All'inizio dell'anno di compimento del 46° anno d'età il soggetto affiliato potrà tesserare annualmente i propri canottieri o come Master o come Senior.

SEZIONE 4 – Pesì leggeri

Norma 31 - Pesì leggeri

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

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

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

Nonostante quanto sopra,

1. 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.
2. In ogni occasione di pesatura, ogni equipaggio dovrà presentarsi al completo nel locale della pesatura ed essere pesato come equipaggio. 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.
3. 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.
4. Un vogatore o l'equipaggio non conformi al peso richiesto possono essere ancora pesati un numero illimitato di volte entro il termine di tempo consentito. Tuttavia, se un vogatore o l'equipaggio supera il peso richiesto o non si presenta alla scadenza del tempo concesso per la pesatura, il vogatore e l'equipaggio del vogatore non sono più ammissibili e saranno esclusi dalla gara.
5. Una riserva di un equipaggio peso leggero può essere pesato con l'equipaggio, come membro dell'equipaggio. Nel caso di sostituzione viene calcolato il peso registrato ai sensi della norma 59 o 60.
6. Se un equipaggio ha effettuato la pesatura ufficiale senza una riserva, ai sensi delle disposizioni delle Norme 59 o 60, il vogatore sostituito può essere pesato in

qualsiasi momento prima della successiva gara dell'equipaggio. Il peso individuale e il peso medio equipaggio, considerando il peso del vogatore sostituito con i pesi registrati dei restanti membri dell'equipaggio, devono rispettare questa regola.

Norma di applicazione 31 della FIC - Pesi leggeri

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

SEZIONE 5 – Master

Norma 32 - Master

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

Norme 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 canottiere in una gara Master è responsabile della propria salute e forma fisica (riferimento alla norma 99 - Salute dei canottieri).

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

Vedere Appendix 20 – Regolamento World Rowing Masters Regatta.

Norma d'applicazione 32 della FIC – Master

Per tutte le regate disputate sul territorio nazionale si applicano le disposizioni del Regolamento Master, anche se riferite alla World Rowing Masters Regatta, e relative Appendici.

Norma 33 – Gare Master miste

Possono essere previste gare per equipaggi misti Master nei quali la metà 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 canottiere può gareggiare in una gara Para rowing se ha una disabilità ammissibile ed è stata definita la corrispondente classificazione e un status di classificazione ai sensi della Para rowing Classification Regulations (Appendix 19). Le categorie e i tipi di imbarcazione sono descritte nel Regolamento Para rowing (Appendix 18).

Norma d'applicazione 34 della FIC – Para rowing

Per l'attività sul territorio nazionale si farà riferimento al Regolamento Para rowing e alla relativa Norma di applicazione.

PARTE III – TIPO DI 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+)

Norme di applicazione 35 della FIC – Tipo di imbarcazioni

1. *Alle regate bandite per un determinato tipo (o armamento) non possono essere ammesse altre imbarcazioni, anche se analoghe o ritenute sfavorevoli per l'utilizzatore.*
2. *La definizione di costruzione libera (norma 39) si riferisce solo alle imbarcazioni di tipo olimpico elencate nella presente norma 35.*
3. *Imbarcazioni di tipo regolamentare, secondo il Capitolato di Controllo:*
 - *Jole a otto vogatori con timoniere (J8+)*
 - *Jole a quattro vogatori con timoniere (J4+)*
 - *Jole a due vogatori con timoniere (J2+)*
 - *Doppio canoe (J2x)*
 - *Canoino (J1x)*
4. *Imbarcazioni di tipo propedeutico, solo per vogata di coppia, secondo il Capitolato di Controllo:*
 - *singoli 7,20 (1P);*
 - *GIG (G4x+);*
 - *eventuali altre imbarcazioni di tipo e armamento omologato dalla FIC.*
5. *Imbarcazioni Coastal rowing: secondo le caratteristiche definite nello specifico regolamento.*
6. *Imbarcazioni Para rowing: secondo le caratteristiche definite nello specifico regolamento.*

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

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

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

PARTE IV – IMBARCAZIONI E COSTRUZIONE

Norma 39 – Costruzione libera

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

Norme d'applicazione 39 – Imbarcazioni ed equipaggiamenti

Requisiti per imbarcazioni da competizione ed equipaggiamenti

1. Lunghezza dell'imbarcazione

- 1.1. *Lunghezza massima - Tutte le imbarcazioni utilizzate nelle gare a otto del Campionato del Mondo, Olimpiadi e regate di qualificazione olimpiche, Giochi regionali e Campionati continentali e in tutte le regate internazionali devono essere come minimo di due sezioni, con nessuna sezione più lunga di 11,9 m.*
- 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 nelle norme 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 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 - Tutte le imbarcazioni utilizzate al Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e relative regate di qualificazione e regate di Coppa del Mondo e, dal 1 gennaio 2019 a tutte le regate e i match internazionali, devono soddisfare i requisiti di galleggiamento specificati nella "FISA's Minimum Guidelines for the Safe Practice of Rowing", per esempio che "Una barca piena d'acqua con un equipaggio di peso medio pari al peso di progetto riportato sulla targhetta di produzione, seduto in posizione di voga, deve galleggiare in modo che la parte superiore del sedile sia al massimo 5 cm sotto la linea di galleggiamento (pelo d'acqua) statico". E' esclusiva responsabilità del club o della federazione affiliata utilizzare barche nel rispetto di questo requisito*
- 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 di staccarsi dalla barca senza alcun ritardo in caso d'emergenza. Qualora le scarpe o attrezzature equivalenti che trattengano il piede siano fissati alla barca, ogni scarpa o dispositivo deve essere fissato indipendentemente, in modo che quando il tallone raggiunge la posizione orizzontale il piede si sfilì dalla scarpa. Inoltre, quando lacci, Velcro o materiali simili devono essere aperti prima che il vogatore possa togliere i piedi dalle scarpe o altro dispositivo, tutti questi materiali devono potere essere slacciati immediatamente dal vogatore con una singola azione rapida della mano, tirando una cinghia facilmente accessibile. Qualora le scarpe o attrezzature equivalenti che trattengano il piede non siano fissati alla barca, ogni scarpa o dispositivo deve poter essere sganciato dal vogatore senza usare le mani o con una singola azione rapida della mano tirando una cinghia facilmente accessibile o sganciando il dispositivo.

3. Identificazioni

- 3.1. Targhetta di produzione – Tutte le imbarcazioni devono essere munite di una targhetta di produzione o equivalente visibile e fissata permanentemente all'interno della barca, di una dimensione fino a 50 cm², sulla quale sia scritto il nome e l'indirizzo del costruttore, il suo marchio o logo, l'anno di costruzione della barca, il peso medio dell'equipaggio per il quale la barca è stata progettata, il peso della barca alla costruzione o al momento della consegna e precisando se la barca soddisfa i requisiti di galleggiamento specificati nella "FISA's Minimum Guidelines for the Safe Practice of Rowing".
- 3.2. Tutte le imbarcazioni e i remi devono essere conformi alle prescrizioni delle norme di applicazione della 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 è consentita comunicazione con l'equipaggio dall'esterno della barca usando apparecchiature elettriche o elettroniche. Inoltre, nessun dato può essere inviato o ricevuto dalla barca 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:
- 5.2.1. Tempo;
 - 5.2.2. frequenza dei colpi;
 - 5.2.3. velocità della barca/accelerazione;
 - 5.2.4. frequenza cardiaca.

5.3. Queste informazioni sono definite come “dati ammissibili”. Questi dati, e tutte le informazioni derivanti direttamente, possono essere registrate durante il percorso per un utilizzo successivo. Nessun altro dato o informazione può essere misurato, registrato o memorizzato. Il mancato rispetto di questa norma di applicazione si tradurrà in una sanzione fino alla squalifica.

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

6. Equipaggiamenti promozionali

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

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

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

Limitazioni

1. I remi di coppia per le categorie Allievi devono avere lunghezza massima di 2,96 m e pala “Macon”, è vietato l'uso di remi con pala “a mannaia”.
2. I remi di coppia per la categoria Cadetti devono avere lunghezza massima di 2,96 m con pala “Macon” e 2,87 m con pala “a mannaia”.
3. I remi di punta per la categoria Cadetti devono avere lunghezza massima di 3,83 m con pala Macon o lunghezza massima di 3,73 m con pala “a mannaia”.
4. Per l'imbarcazione di tipo propedeutico “singolo 7,20” (sigla 1P) è vigente il Capitolato di controllo imbarcazioni, art. 3:

Lunghezza	Peso	Apertura bracci	Materiali dello scafo
7,20 m max	18,5 kg minimo	160 cm minimo	In resina VINILESTERE o in resina POLIESTERE con esclusione tassativa di KEVLAR o FIBRA di CARBONIO.

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

<i>sigla barca</i>	<i>apertura minima bracci (cm)</i>
8+	86
4 -	87
2 -	88,5
4x	160
2x - 1x	162

6. *La mancata osservanza dei requisiti relativi alla sicurezza (vedi punto 2 della Nda 39) e delle limitazioni previste nella presente norma d'applicazione comporta l'esclusione dell'equipaggio dalla gara.*
7. *Tutte le imbarcazioni devono essere conformi ai capitolati di omologazione FIC e FISA, dove esistenti, e rispettare il peso minimo.*
8. *Per le regate bandite sotto l'egida federale, la FIC potrà disporre o autorizzare quanto previsto ai punti 5 e 6 della precedente Norma d'applicazione 39 nonché riprese con telecamere su aeromodelli telecomandati (droni) pilotati da soggetti con patente ENAC per APR (aeromobili a pilotaggio remoto).*

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 canottieri (i brevetti non possono escluderne l'uso da parte di un team o un canottiere);
2. non aumentare considerevolmente i costi dello sport;
3. non procurare vantaggi ad alcuni canottieri 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 equità 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 canottieri 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 ai sensi di questa norma.

Il Comitato esecutivo è l'unica autorità che possa decidere in merito a tutti gli aspetti di questa norma incluso ciò che costituisce un'innovazione, 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 nel Campionato del Mondo, Coppa del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, Olimpiadi della Gioventù, e relative regate di qualificazione,

regate di Giochi Regionali e Campionato Continentale e di tutte le altre regate internazionali devono rispettare i pesi minimi definiti.

Norme di applicazione 41 – Peso delle imbarcazioni

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

sigla	tipo di imbarcazione	peso minimo (kg)
1x	Singolo	14
2x	Doppio	27
2-	Due senza timoniere	27
2+	Due con timoniere	32
4x	Quattro di coppia	52
4-	Quattro senza timoniere	50
4+	Quattro con timoniere	51
8+	Otto con timoniere	96

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:

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

Il peso minimo della barca non comprende i remi, il numero d'acqua o qualunque altro oggetto non essenziale al suo utilizzo e non 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 – Il Presidente di giuria o un suo delegato 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. Il sorteggio deve essere tenuto riservato fino a quando l'equipaggio di ogni imbarcazione selezionata sia stato informato della scelta.*
- 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 dentro gli 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 responsabile del peso imbarcazioni 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 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. Assegnare l'appropriata penalità all'equipaggio.

9.5. 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 della seconda pesatura. Se i pesi della seconda pesatura delle loro barche risultano identici saranno classificati in base al loro ordine di arrivo nella fase di gara.. 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, Paralimpiadi 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.

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

Affinchè un campo di gara sia classificato dalla FISA 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 un esperto nominato dalla FISA a spese della federazione affiliata richiedente.

Il Consiglio può approvare requisiti non standard per Campionati del Mondo, Coppa del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi e relative... : non recepito

Norma 43 – Lunghezza del percorso

1. Regate Internazionali – La lunghezza del percorso standard internazionale 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 del percorso è di 1.000 metri rettilinei.
2. Regate di Campionato del Mondo: non recepito.
3. La lunghezza del percorso 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, Olimpiadi, Paraolimpiadi, Olimpiadi della Gioventù e...: non recepito
4. Il Consiglio 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 percorso standard non sia ragionevolmente realizzabile.
5. Un percorso 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 percorso non standard sia rettilineo.

Norme d'applicazione 43 della FIC - Percorsi

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



1. *Imbarcazioni di tipo olimpico: 2.000 m per canottieri Ragazzi ed Esordienti;*
2. *Imbarcazioni di tipo propedeutico e previste nella Nda 29 della FIC:*
 - *1.500 m per canottieri Allievi C e Cadetti;*
 - *fino a 1.000 m per canottieri Allievi B1 e Allievi B2;*
 - *1.000 m per canottieri Ragazzi in GIG 4x+ (Campionato d'Italia Regolamentare);*
 - *fino a 250 m per canottieri Allievi A.*
3. *Imbarcazioni di tipo regolamentare:*
 - *1.500 m per vogatori Senior*
 - *1.000 m per vogatrici Senior*
 - *1.000 m per canottieri Junior*
4. *Per le regate di Coastal rowing, Fondo, Indoor rowing i percorsi sono definiti nei relativi regolamenti specifici. Per le gare Para rowing sono previsti percorsi fino a 2.000 m, come specificato nel Bando di regata.*
5. *Solo in caso di oggettiva impraticabilità, le regate possono essere ritenute valide anche se disputate su un percorso inferiore ai previsti 2.000 m con formale decisione del Presidente di giuria. Tale eccezione sarà possibile per ogni singolo campo di regata per una sola volta nel corso di ciascuna stagione agonistica.*
6. *Le regate aventi percorsi diversi e le regate speciali sono regolate da norme approvate dal Consiglio Federale.*

Norma 44 – Numero delle corsie

1. *Regate Internazionali - Sui percorsi internazionali standard, di norma le gare si disputano utilizzando fino a sei corsie.*
2. *Regate di Campionato del Mondo e Coppa del Mondo: non recepito.*

Norma d'applicazione 44 della FIC - Numero delle corsie

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

Norme di applicazione da 42 a 44 – Percorso di regata (Appendix 10)

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

1. Generalità

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



interasse di 13,5 m circa l'uno dall'altro e sufficiente spazio verso le sponde.

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

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

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

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

2. Tipologie di regata e attrezzature tecniche

2.1. Campionati d'Italia Senior, PL, Junior

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

- 3.1.2. indicatori di direzione;
- 3.1.10. meccanismo di controllo dell'allineamento;
- 3.1.11. segnale ottico e acustico;
- 3.2.5. tempi intermedi;
- 3.3.5. tabellone video.

2.2. Campionati Under 23, Ragazzi, Esordienti

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

- 3.1.3. torre di partenza sostituibile con semplice postazione per starter costituita da piattaforma, possibilmente elevata e coperta, o natante idoneo allo scopo solidamente ancorato;
- 3.1.4. dotazioni Starter limitate all'orologio e impianto di amplificazione;
- 3.1.6. postazione Allineatore sostituibile da piattaforma, possibilmente elevata e coperta, o natante idoneo allo scopo solidamente ancorato;
- 3.3.2. torre d'arrivo sostituibile da postazione coperta e sopraelevata rispetto al suolo, per giuria d'arrivo (con "scaletta" almeno a 3 posti), cronometristi e speaker.

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

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

Sono ammesse le seguenti variazioni:

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

2.5. Regate regionali valide per le classifiche nazionali

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

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

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

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

2.6. Gare di Coastal rowing e Para rowing

Le norme sono definite negli specifici Regolamenti e Nda FIC.

PARTE VI – ORGANIZZAZIONE DELLE REGATE

SEZIONE 1 – Generalità

Norma 45 – Autorità della FISA

Tutte le regate internazionali e le competizioni internazionali di Indoor rowing 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, ... : non recepito

Norma 46 – Il Comitato organizzatore

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

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, ... : non recepito
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. disporre adeguata copertura assicurativa per la responsabilità civile verso terzi, perdite o danni alla proprietà e attrezzature e qualsiasi altra copertura assicurativa prevista dalla legge;
8. occuparsi di tutti gli altri aspetti necessari per assicurare la corretta organizzazione della regata.

Norme 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 regate di Coppa del Mondo e regate di qualificazione per Olimpiadi,*

Paralimpiadi e Olimpiadi della Gioventù). 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.*

Norme d'applicazione 46 della FIC – COL e Giuria

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

La giuria è designata dalla Commissione Direttiva Arbitrale (CDA), Nda 92 della FIC, ed è assistita nei suoi lavori dalla segreteria del COL.

Norma 47 – Il Team manager

Alle regate internazionali ogni federazione affiliata o club devono designare il Team manager che sarà responsabile per la comunicazione ufficiale tra canottieri, allenatori e il Comitato organizzatore nel corso della regata. Il Team manager è responsabile del suo team ed egli, o il suo delegato, deve qualificarsi al Comitato organizzatore e concordare le modalità per le successive comunicazioni, inclusa la partecipazione a tutte le riunioni dei Team manager.

Ai Campionati del Mondo e regate di Coppa del Mondo,... : non recepito

La mancata nomina del Team manager da parte di una federazione affiliata o la mancata partecipazione di un Team manager a una riunione ufficiale o l'omessa comunicazione d'informazioni può comportare l'applicazione di penalità nei confronti di questa federazione affiliata da parte del Comitato esecutivo.

Norme d'applicazione 47 della FIC – Responsabilità del Team manager

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

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

Resta sotto la sua responsabilità:

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

Norma 48 – Premi e contratti di sponsorizzazione

I canottieri possono ricevere denaro o altri premi per le competizioni. Essi possono anche stipulare contratti di sponsorizzazione a condizione che detti contratti siano stati preventivamente verificati e approvati in anticipo, dalla loro federazione affiliata, e compatibili con gli Statuti FISA e il Codice di gara, relative norme di applicazione e Regolamenti di gara.

Norma 49 – Diritti di merchandising FISA: non recepito

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

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

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

SEZIONE 2 – Disposizioni sulla pubblicità

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

Pubblicità e identificazioni

1. Per "Pubblicità" s'intendono tutte le forme di pubblicità o di identificazione includendo, senza eccezioni, qualsiasi tipo di identificazione commerciale.
2. La pubblicità è vietata, tranne i casi specificamente previsti dallo Statuto FISA, Codice di gara o relative norme di applicazione.
3. La pubblicità deve rispettare le leggi del paese o regione in cui è stata organizzata la regata e, se teletrasmessa, le vigenti leggi nazionali sulle trasmissioni televisive.
4. E' proibita la pubblicità del tabacco e delle bevande alcoliche (oltre il 15% di alcol).
5. E' vietata la pubblicità di alcolici durante le gare (regate e campionati) riservate ai canottieri junior.
6. Durante le manifestazioni con partecipazione canottieri junior (incluse tutte le regate e campionati) è proibita la pubblicità di alcolici quando gareggiano i vogatori junior.
7. E' proibita la pubblicità inadeguata o lesiva per l'immagine del canottaggio, tra cui il tabacco e le bevande alcoliche, o in contraddizione con lo Statuto FISA, Codice di gara o relative norme di applicazione, in particolare con l'art. 3 dello Statuto (FISA).
8. Qualora un inserzionista proponga un prodotto che è proibito da questa clausola, ma rappresenti anche prodotti non vietati, il prodotto non proibito può essere pubblicizzato a condizione che il prodotto vietato non sia promosso indirettamente.
9. La pubblicità non può includere qualsiasi cosa che raffiguri o indirizzi a contenuti che non sarebbero consentiti da queste Norme (p.e. tramite indirizzo o URL del sito web, ecc.).

Il Consiglio può emanare norme di applicazione in materia di pubblicità.

Norme di applicazione 50 - Regole pubblicitarie FISA (Appendix 11)

Norma di applicazione 50 della FIC - Regole pubblicitarie

Per le regate internazionali disputate sotto egida FISA, valgono le norme FISA. Per le regate disputate sul territorio nazionale le norme relative a eventuali sponsorizzazioni, che non contrastino con la natura di sport ecologico del canottaggio e i principi generali del dilettantismo dell'atleta, sono contenute nel Titolo Quinto del Regolamento Organico e nelle "Norme che regolano gli spazi promo pubblicitari in occasione delle regate che si organizzano in Italia sotto l'egida della FIC" approvate dal Consiglio Federale.

Norma 51 – Abbigliamento dei canottieri e colori delle pale

1. Regate internazionali
 - 1.1. I membri dello stesso equipaggio devono indossare un identico abbigliamento salvo quanto permesso ai sensi delle norme di applicazione. Se uno dei

membri indossa un copricapo, il copricapo indossato eventualmente dagli altri deve essere identico, salvo quanto permesso ai sensi delle norme di applicazione.

- 1.2. I colori e la grafica delle pale di tutti i remi deve essere lo stesso su entrambi i lati.
- 1.3. Il timoniere può gareggiare indossando abbigliamento supplementare con i colori del suo equipaggio.

2. Campionati del Mondo: Non recepito

Norma di applicazione 51 - Abbigliamento dei canottieri e colori delle pale

Alle regate internazionali, all'interno di un equipaggio iscritto come misto, i membri dello stesso club devono indossare l'uniforme e le identificazioni del proprio club.

Norme di applicazione 51 della FIC – Divise e uniformità

Gli equipaggi devono presentarsi in partenza con la divisa e la grafica delle pale conforme al modello dichiarato dal soggetto affiliato di appartenenza (art.1 del Regolamento Organico).

L'obbligo di indossare una divisa decorosa, fino al termine della gara, vale per tutti gli equipaggi.

Le pale possono essere quelle di uno dei soggetti affiliati componenti l'equipaggio misto. L'utilizzo di pale con grafica diversa da quella societaria deve essere richiesto e motivato, per scritto almeno un'ora prima dell'imbarco, e autorizzato dal Presidente di giuria.

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

SEZIONE 3 – Iscrizioni, ritiri e sostituzioni 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. Campionato del Mondo, regate di Coppa del Mondo e ... : non recepito

Norma 53 – Limitazioni

1. Regate Internazionali – Nessun canottiere può gareggiare per due club o federazioni diverse nella stessa regata.

2. Regate di Campionato del Mondo – Non recepito

Norma e Nda 54 – Iscrizioni: non recepito

Norma 55 – Elenco delle Iscrizioni: non recepito

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

Questi aspetti sono trattati nel Regolamento Organizzativo delle regate.

Norma 56– False dichiarazioni

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

Norma d'applicazione 56 della FIC – Sostituzioni abusive

La norma sarà applicata anche agli equipaggi che concorrono con sostituti senza averli denunciati al Presidente di giuria che dovrà farne menzione nel Verbale delle regate (Mod. TA 10) e inviare relazione scritta alla Procura Federale per le opportune sanzioni anche nei confronti del soggetto affiliato.

Norma 57 – Reclamo contro un'iscrizione

1. 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.
2. Campionato del Mondo, regate di Coppa del Mondo e ... : non recepito

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

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

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

Norma 58 – Ritiri

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

Un ritiro, una volta fatto, è irrevocabile.

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

Norma d'applicazione 58 della FIC – Comunicazione ritiri dopo la scadenza dei termini d'iscrizione

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

Norma 59 – Sostituzioni negli equipaggi dopo la scadenza dei termini d'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); nel caso di equipaggi di team 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 gara.
- 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 sostituito fino a un'ora prima della sua prima batteria a condizione che il sostituto sia tesserato per lo stesso club e, in caso di team nazionali, per la 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 Coppa del Mondo e ...: non recepito

Norma d'applicazione 59 – Sostituzioni dopo la scadenza dei termini d'iscrizione e prima della prima batteria per motivi sanitari: non recepito

Norme d'applicazione 59 della FIC – Sostituzioni

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

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

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

Norma 60 – Sostituzioni dopo la prima batteria

1. Regate internazionali

1.1. Equipaggi - Nessuna sostituzione di canottieri 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 canottiere 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 canottiere sostituito deve essere un membro dello stesso club, e nel caso del team 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 Coppa del mondo e ... : non recepito

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

In caso di equipaggi misti, il canottiere sostituito deve appartenere a uno dei club interessati, come previsto alla Norma 59.

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

SEZIONE 4 – Sicurezza ed equità

Norma 61 – Principi guida – Sicurezza ed equità

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

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

Ogni singolo canottiere 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 canottieri 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 canottieri, 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.

Al Campionato del Mondo, regate di Coppa del Mondo e ... : non recepito.

Norma 63 – Regole del traffico sul campo di gara

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

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

E' responsabilità di ogni canottiere, accompagnatore ufficiale e Team manager leggere, capire e rispettare tutte le regole del traffico. Inoltre i vogatori, durante il riscaldamento e il defaticamento dovranno:

3. 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;
4. fermarsi quando altre gare si avvicinano alla loro posizione; e
5. 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.

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

Una copia delle regole del traffico deve essere fatta pervenire a ogni 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 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. motoscafi 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 Consiglio di giuria decide di chi è la colpa, su richiesta di uno degli equipaggi interessati.

Norma 66 – Correttezza – Principi generali

Tutti i canottieri 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 canottieri.

SEZIONE 5 – IL SORTEGGIO E LA PROGRESSIONE ALLE 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 gareggiare, deve essere utilizzato un sistema di progressione per determinare i finalisti.

1. Regate Internazionali - Ogni fase di una gara deve terminare almeno due ore prima della fase successiva della stessa gara.
2. Campionati del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, ... : non recepito.

Norme d'applicazione 67 – Sistema di progressione FISA per determinare i finalisti (Appendix 12)

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

Il "Sistema di progressione per campi a 6 e 8 corsie" è riportato nell'omonimo Regolamento.

E' prevista la possibilità dei COL di organizzare gare, per tutte le categorie, con la ripartizione degli iscritti in più serie previo sorteggio. Nel caso gli eventuali punteggi di prestazione verranno attribuiti al 50% (All. A dello Statuto federale).

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

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.

Nelle regate internazionali, 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.

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

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 deve sovrintendere a un nuovo sorteggio e, se necessario, rinviare l'orario della gara per consentire il nuovo sorteggio.

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

Sorteggio - 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 conto degli equipaggi selezionati come teste di serie. Se il numero degli iscritti di una gara portasse a un numero disuguale degli equipaggi in ogni batteria, le batterie con il maggior numero di equipaggi vengono sorteggiate prima delle batterie con il minor numero di equipaggi.

1. *Teste di serie - Ai sensi della presente norma, dove per una particolare regata il Comitato esecutivo abbia nominato una Commissione per la designazione delle teste di serie, questa determinerà quali equipaggi e in quali gare debbano essere designati.*

La Commissione determinerà gli equipaggi teste di serie sulla base dei criteri stabiliti dal Comitato esecutivo e pubblicati anticipatamente, di principio due equipaggi teste di serie per batteria con il migliore equipaggio testa di serie insieme con l'equipaggio testa di serie peggiore, il secondo migliore con il penultimo, ecc.

Si deve effettuare un sorteggio, 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 batteria n°1. Le corsie di ogni equipaggio testa di serie nella propria batteria saranno determinate anch'esse da un sorteggio.

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.

2. *Assegnazione delle corsie nelle fasi successive – Per tutte le fasi successive alle batterie, il principio è quello di mettere nelle corsie centrali gli equipaggi con i migliori piazzamenti nella loro fase precedente. Gli equipaggi con i successivi piazzamenti inferiori nella fase precedente saranno posizionati nelle corsie immediatamente laterali, ecc. Se alcuni equipaggi otterranno lo stesso piazzamento nella fase precedente, ci sarà un sorteggio tra di loro, supervisionato da un membro della giuria, per stabilire le loro corsie nella fase successiva.*

Norma di applicazione 68 della FIC – Fasi di gara

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

Norma 69 – Ritiri, esclusioni 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 semifinali 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 semifinale, 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 semifinale 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, 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 o DNF. L'equipaggio che si ritira o si ferma durante il percorso sarà classificato ultimo in quella finale.

Norme di applicazione 69 della FIC – Ritiri e annullamento batterie

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

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

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

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

Norma 70 – Prove a cronometro: non recepito

Norma 71 – Avverse condizioni meteo

1. Nelle regate Internazionali, se si presentano condizioni irregolari 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 nelle Norme d'applicazione 71 (segue).

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

Norme d'applicazione 71 – Programmi alternativi in caso di avverse condizioni meteo

1. *E' compito della Comitato di equità stabilire se le condizioni meteo creano, stanno o rischiano di creare, condizioni irregolari 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 di equità dovrà sempre considerare i punti 1.1 e 1.2 e 1.3 prima del punto 1.4:*

1.1. usare le corsie che offrano le condizioni più omogenee;

1.2. raccomandare al Comitato esecutivo di modificare gli orari della regata per evitare avverse condizioni meteo;

1.3. sospendere le gare se le condizioni meteo sono, o stanno per diventare, irregolari o che non permettono di remare e proporre orari alternativi.

1.4. 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 gli equipaggi con lo stesso piazzamento, con la supervisione di un membro della giuria, per la riassegnazione delle loro corsie. 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 ... Campionati del Mondo, Olimpiadi ... : non recepito.

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

I compiti del Comitato d'equità rientrano nei doveri del Presidente di giuria. In caso di

maltempo o di qualsiasi altra causa che impedisca il regolare svolgimento delle gare, il Presidente di giuria, sentito il COL e, in caso di modifica del programma gare anche il Consiglio delle regate, potrà modificare il programma gare nel rispetto dell'art. 21 del Regolamento organizzativo delle regate o ridurre la lunghezza del percorso a non meno della metà dello stesso o rinviare le gare fino a tutto il giorno successivo. Rinvii più lunghi potranno essere adottati soltanto con l'autorizzazione del Consiglio Federale, salvo le limitazioni previste all'art. 7 del Regolamento organizzativo delle regate.

SEZIONE 6 – Penalità

Norma 72 – Penalità (nдр: ex Norma 81)

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

1. richiamo;
2. Yellow Card che costituisce un richiamo formale. A un equipaggio che nello stesso percorso riceve due Yellow Card viene assegnata una Red Card e messo “fuori gara” (esclusione);
3. retrocessione in classifica, quando specificatamente previsto dalle norme;
4. Red Card con “fuori gara” dell'equipaggio (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.

Norme d'applicazione 72 – Yellow e Red Card

Quando a un equipaggio viene assegnata una Yellow Card o una Red Card, l'equipaggio penalizzato deve essere informato immediatamente o appena possibile.

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

Nel caso di una Yellow Card assegnata al successivo percorso dell'equipaggio penalizzato, per il quale l'equipaggio non è ancora in acqua, la penalità deve essere annunciata verbalmente all'equipaggio dal membro di giuria al pontile di uscita, quando l'equipaggio interessato sta uscendo per la sua gara. Sarà inoltre annunciato dallo Starter come parte della procedura di partenza.

Norme d'applicazione 72 della FIC – Penalità e ammende

La Yellow Card è una sanzione per gli equipaggi che non hanno rispettato le norme del traffico sul campo di gara, che sono arrivati in ritardo nella loro postazione di partenza o che abbiano commesso una falsa partenza, e rimarrà in vigore fino a percorso compiuto, restando valida nel caso di rinvio o ripetizione.

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

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

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

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

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

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

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

Non potranno essere comminate ammende per le infrazioni sanzionabili con le penalità previste nella presente norma o per quelle che possono rientrare nella competenza degli Organi di Giustizia federale.

SEZIONE 7 – La Partenza

Norma 73 – Alla 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 74 – 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.

Norme d'applicazione 74 – La procedura di partenza

1. Procedura di partenza

- 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 che devono essere pronti a gareggiare entro due minuti. Lo starter, dopo aver annunciato "due minuti" e se ritiene che tutti gli equipaggi siano pronti alla partenza, in condizioni meteo avverse o altre circostanze speciali, può procedere con la partenza senza attendere l'orario previsto.*
- 1.2. *Se viene utilizzato un meccanismo di controllo allineamento, lo Starter, dopo che tutti gli equipaggi si sono attaccati alle proprie postazioni, avvisa gli equipaggi annunciando: "sollevamento del Sistema di partenza". Dopo di che attiva il meccanismo facendolo salire in superficie.*
- 1.3. *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 gara. Ogni equipaggio è responsabile di essere sia allineato che pronto per la partenza, fino al termine dell' appello.*
- 1.4. *Una volta cominciato l'appello lo Starter non prenderà in considerazione nessuna comunicazione da parte degli equipaggi riguardo il non essere pronti o allineati. Dopo che l'ultimo equipaggio è stato nominato nell'appello lo Starter controlla che il Giudice alla partenza stia indicando che gli equipaggi sono ancora allineati e dice: "Attenzione".*
- 1.5. *Lo starter a questo punto o alza la bandiera rossa o, quando la partenza viene data usando il semaforo, deve premere un pulsante (o interruttore) per modificare i semafori dalla posizione neutra al rosso.*
- 1.6. *Dopo una chiara pausa lo Starter dà il segnale di partenza:*

- 1.6.1. **o** abbassando rapidamente la bandiera rossa da un lato e dicendo contemporaneamente: **“VIA”**;
- 1.6.2. **o** premendo un pulsante che deve, allo stesso tempo:
- cambiare la luce rossa in verde;
 - emettere un segnale acustico tramite gli altoparlanti;
 - far partire il sistema di cronometraggio della gara;
 - bloccare l'immagine sul monitor nella postazione dell'Allineatore (se previsto);
 - liberare il meccanismo di controllo allineamento (se previsto).
- 1.7. La pausa tra il sollevamento della bandiera rossa / l'accensione della luce rossa e il segnale di partenza deve essere chiara e variabile da una partenza all'altra.
- 1.8. Se la procedura di partenza è interrotta per qualsiasi causa, lo Starter può ricominciare di nuovo la procedura, partendo dall'appello.
- 1.9. Dopo una falsa partenza lo Starter dovrà ricominciare la procedura, iniziando con l'appello. Lo starter non è tenuto ad annunciare di nuovo “due minuti”.
2. **Partenza rapida**
Qualora la Starter ritenga, per le condizioni meteo avverse o qualsiasi altro motivo valido, che la normale procedura di partenza con l'appello non debba essere utilizzata, dopo aver detto **“due minuti”** dovrà informare gli equipaggi che utilizzerà la “Partenza rapida”.
Una volta utilizzata la normale procedura di partenza, lo Starter non deve, in linea di principio, passare alla partenza rapida nella stessa fase di gara se il percorso deve essere ripetuto.
In caso di partenza rapida, invece dell'appello, lo Starter deve solo dire: **“Partenza rapida”**. Dopo una netta pausa dirà poi: “Attenzione”. Deve quindi completare la procedura di partenza.

Norma 75 – 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 una Yellow Card. Se più di un'imbarcazione commette una falsa partenza, sarà assegnata una Yellow Card solo all'equipaggio o agli equipaggi che il Giudice alla partenza stabilisce che abbiano causato effettivamente la falsa partenza.

Norme d'applicazione 75 – 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 gara.



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, una yellow card annunciando "(nome dell'equipaggio), falsa partenza, Yellow card!".*
3. *Lo Starter deve quindi comunicare agli addetti alle piattaforme di partenza di posizionare un segnale giallo, o nel caso di una red card un segnale rosso, vicino alla postazione di partenza dell'equipaggio/i così penalizzati. Il segnale giallo o rosso deve essere chiaramente visibile dall'equipaggio coinvolto.*
4. *Una Yellow Card rimarrà in vigore fino a percorso compiuto e quindi resta valida nel caso di rinvio o ripetizione di quel percorso.*
5. *A un equipaggio che riceve due Yellow Card concernenti lo stesso percorso viene assegnata una Red Card e messo "fuori gara".*

Norma 76 – Obiezioni alla Partenza

Un equipaggio che ha ricevuto una Yellow Card o messo "fuori gara" 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 8 – Durante il percorso

Norma 77 – Responsabilità dei canottieri

Tutti i canottieri devono gareggiare in conformità con queste norme. Gli equipaggi sono responsabili della propria direzione. Ogni equipaggio deve avere una propria corsia riservata e deve rimanere completamente (inclusi i suoi 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, senza preavviso o altra comunicazione del Giudice di percorso.

Norma 78 – 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 disturbo, 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, può essere 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.

Norme d'applicazione 78 – Interferenza e relative conseguenze

- 1. Avviso a un equipaggio - Se un equipaggio sta per causare interferenza con un altro equipaggio, il Giudice di percorso, quando possibile, deve alzare la bandiera bianca, richiamare l'equipaggio in difetto, pronunciare il nome dell'equipaggio e indicare il cambio di direzione necessario abbassando lateralmente la sua bandiera da quella parte. In linea di principio, il Giudice di percorso non può comunque dare indicazioni di rotta a un equipaggio a meno che non ci sia un ostacolo nella sua corsia.*
- 2. Arresto di un equipaggio - Per garantire la sicurezza dei canottieri e per evitare danni alle imbarcazioni e attrezzature, il Giudice di percorso può intervenire alzando la bandiera bianca in posizione verticale, chiamando l'equipaggio e dando il comando "**STOP**". Un equipaggio così avvertito deve fermare immediatamente la sua barca. L'equipaggio può riprendere a remare e concludere il percorso, se consentito dal Giudice di percorso.*
- 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 subisce un danno che lo pone in condizioni di svantaggio, la priorità è quella di ripristinare le sue opportunità. L'assegnazione di sanzioni è un aspetto secondario. Nel caso un equipaggio venga svantaggiato, 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 solamente penalizzare l'equipaggio in colpa se non sono state ripristinate le possibilità dell'equipaggio che ha subito l'interferenza.*
- 5. Questa norma non esime affatto ogni equipaggio dalla responsabilità di rimanere nella sua corsia designata per tutto il percorso.*

Norma 79 – Istruzioni durante la gara

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

SEZIONE 9 – L'Arrivo

Norma 80 – Arrivo

Un equipaggio ha terminato il percorso quando la prua della sua imbarcazione raggiunge 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 termina la gara senza il suo timoniere.

Norme d'applicazione 80 – 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 raggiungono 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. *Cronometraggio – I tempi intermedi e di arrivo devono essere registrati a 1/100° di secondo. Questo può significare che dove sul fotofinish c'è una differenza tra gli equipaggi inferiore a 1/100° di secondo, questi equipaggi possono avere gli stessi tempi registrati, ma avranno classifiche diverse. L'attrezzatura necessaria è gestita da specialisti che non fanno parte 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, ...: non recepito*
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 76 o 82 prima di segnalare 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 sia con una bandiera bianca, sia con una luce bianca.*
6. *Gara non regolare - Se il Giudice di percorso ritiene che la gara non sia regolare deve mostrare la bandiera rossa. Se è stata sollevata un'obiezione, secondo la norma 76 o 82, il Giudice di percorso deve parlare con l'equipaggio/i interessati 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.

- 7. Fuori gara del Giudice di percorso - Un equipaggio messo fuori gara dal Giudice di percorso durante il percorso o all'arrivo deve essere informato dal Giudice di percorso dicendo "(nome dell'equipaggio) - (motivo del fuori gara) – Red Card – Fuori gara".*

Norma 81 – 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.

Norme d'applicazione 81 – Parimerito

Se c'è un parimerito, deve essere applicata la procedura che segue.

- 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.*
- 2. Per le regate della Coppa del Mondo, il Comitato ... : non recepito.*
- 3. 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 turno successivo, passerà l'equipaggio che ha avuto la posizione migliore nell'immediato turno precedente. L'immediato turno precedente è il turno antecedente in cui entrambi/tutti gli equipaggi parimerito hanno 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 degli equipaggi in questione sono identici, allora si deve ripetere il percorso completo tra 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.*

- 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 10 – Obiezioni, reclami, esito dei reclami, ricorsi e controversie

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 accolta 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 può fare obiezione allo Starter (se penalizzato alla partenza) o al Giudice di percorso al momento dell'assegnazione della penalità secondo la norma 76.

Norme 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 le alternative che seguono.

- 1. Respingere l'obiezione dell'equipaggio e alzare la bandiera bianca per indicare che ha deciso che il percorso è regolare.*
- 2. Accogliere 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. 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 messo fuori gara 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 accompagnato da un deposito di 100 EUR o equivalente, il cui importo sarà rimborsato se il reclamo o un appello successivo viene accolto.

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. La decisione e la motivazione devono essere comunicati per scritto.

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

Norme d'applicazione 83 della FIC – Reclami

Ogni concorrente ha diritto di presentare alla Giuria, tramite il Team Manager (norma 47) reclamo per incidenti o fatti dai quali si ritiene danneggiato (artt. 21 e 24 del Regolamento organizzativo delle regate).

*Il Presidente di giuria, o il Consiglio di giuria se istituito, esaminerà in sede di Giuria i reclami presentati, potrà interpellare gli interessati, prenderà le proprie decisioni seduta stante e le comunicherà ai ricorrenti e al COL verificandone la trascrizione sul Verbale delle regate (artt. 21 e 23 del Regolamento organizzativo delle regate).
Le competenze del Consiglio di giuria sono definite alla norma 93.*

Norma 84 – Esito dei reclami

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

1. richiamo;
2. Yellow Card; a un equipaggio che nello stesso percorso riceve due Yellow Card viene assegnata una Red Card e messo "fuori gara" (esclusione);
3. retrocessione in classifica (quando specificatamente previsto in queste norme);
4. Red Card, con "fuori gara" dell'equipaggio (da tutte le fasi della gara in questione);
5. squalifica (da tutte le gare della regata).

Dopo l'applicazione dell'eventuale sanzione appropriata, il Consiglio di giuria adotterà qualsiasi altra misura/e appropriata per ripristinare le opportunità di un equipaggio che ha subito uno svantaggio. Ciò può richiedere la ripetizione del percorso per un determinato numero di equipaggi.

Norma 85 – Ricorsi

1. Regate Internazionali - Un ricorso contro una decisione del Consiglio di giuria (o di un Comitato organizzatore, secondo la norma 86) può essere fatto solo da un soggetto sanzionato al Comitato esecutivo entro tre giorni da quando tale decisione è stata comunicata dal Consiglio di giuria o dal Comitato organizzatore al soggetto sanzionato.
2. Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi,...: non recepito

Norme d'applicazione 85 della FIC – Ricorsi

Il verdetto del Presidente di giuria, o il Consiglio di giuria se istituito, potrà essere impugnato con ricorso agli Organi di Giustizia Federali, nei modi e tempi previsti dal Regolamento di Giustizia federale, pena la decadenza.

Il ricorso deve essere annunciato per scritto al Presidente di giuria, prima della chiusura del Verbale delle regate dove sarà registrato negli "Eventi da segnalare".

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

Norma 86 – Controversie, ricorsi e casi non contemplati: non recepito

Norma d'applicazione 86 della FIC – Controversie

Come già specificato alla Nda 2 della FIC, eventuali casi non contemplati e controversie non risolte dal COL e/o dal Presidente di giuria, o dal Consiglio di giuria se istituito, dovranno essere demandate agli organi federali competenti.

Norma 87 – Casi eccezionali

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

Norma 88 – Il Rapporto di regata

La Giuria svolge le sue funzioni fino alla fine della regata. Il Presidente del Comitato organizzatore e il Presidente di giuria devono scrivere il Rapporto di regata sul modulo standard della FISA (Appendix 27) che include osservazioni sulla gestione delle gare e su eventuali incidenti e le controversie derivanti. Il Rapporto deve essere inviato in formato elettronico alla FISA entro e non oltre 7 giorni dopo la regata. Ogni Comitato Organizzatore deve anche trasmettere in formato elettronico alla FISA i risultati completi della regata entro e non oltre 7 giorni dopo la regata.

Norma d'applicazione 88 della FIC – Il Verbale delle regate

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

SEZIONE 11 – 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 – Principale compito della Giuria

La sicurezza dei canottieri 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 di 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 93.

Norme d'applicazione 91 – Nomina del Presidente di giuria: non recepito.

Norma d'applicazione 91 della FIC – Nomina e doveri del Presidente di Giuria

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

Sono doveri del Presidente di Giuria:

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

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

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

Norma 92 – Composizione della Giuria

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

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

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

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

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

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

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

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

Norma 93 – Il Consiglio di giuria

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

Norma di applicazione 93 della FIC – Il Consiglio di giuria

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

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

Norma 94 – Gli Arbitri internazionali

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

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

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

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

Norma d'applicazione 94 – Licenza di Arbitro internazionale (Appendix 13)

SEZIONE 12 – Compiti degli Arbitri

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 dei vogatori selezionati per essere sottoposti ai test anti-doping dopo la loro gara.

Norme 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 canottieri. La Commissione di controllo deve svolgere le proprie funzioni nell'area imbarcazioni e ai pontili d'imbarco e di sbarco. In particolare, la Commissione di controllo è responsabile di quanto segue.

- 1. La corretta procedura di peso dei timonieri, seguendo le procedure richieste dal Codice di gara e relative norme d'applicazione.*
- 2. Verificare la zavorra che deve essere portata dai timonieri (prima e dopo la gara).*
- 3. La corretta procedura di peso dei canottieri 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. Verificare l'identità dei canottieri 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.*
- 6. Nelle Regate internazionali, laddove non siano esistenti a tal fine altre modalità, verificare la nazionalità dei canottieri, l'età degli Junior, Under 23 e vogatori Master e, quando applicabile, l'età media degli equipaggi Master.*
- 7. Quando vengono effettuati test anti-doping, supportare i funzionari antidoping per identificare i vogatori prescelti per i test da parte dell'autorità anti-doping.*
- 8. Imbarcazioni ed equipaggiamenti – Verificare quanto segue:*
 - 8.1. conformità di tutti i requisiti di sicurezza, secondo la norma 39 e relative norme d'applicazione;*
 - 8.2. corretti numeri sulla prua o altra identificazione eventualmente richiesta su ogni barca e, se del caso, che ogni barca sia dotata di un'unità GPS ufficiale e qualsiasi altra attrezzatura richiesta dalla FISA;*



- 8.3. *possibile utilizzo di equipaggiamenti non autorizzati;*
 - 8.4. *quando richiesto, peso minimo delle imbarcazioni;*
 - 8.5. *conformità della imbarcazione con le norme riguardanti l'identificazione (targhetta di costruzione);*
 - 8.6. *corretti colori e design delle pale dei remi, quando richiesto.*
9. *Abbigliamento uniforme dei canottieri e loro conformità con le norme in materia d'identificazioni.*

Norma d'applicazione 95 della FIC – Commissione di controllo ai Campionati d'Italia

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

Norma 96 – Lo Starter e il Giudice alla partenza

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

Norme 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 canottieri 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 canottiere 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 e la Commissione d'Equità quando prevista, 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, in linea di principio, 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 canottieri 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 nelle Nda 74 del Codice di gara. Se un equipaggio viene messo fuori gara o non si presenta in partenza, lo Starter deve lasciare vuota la corsia di quell'equipaggio.*
 - 1.6. *Fuori gara – Lo Starter deve assegnare una Red Card ed escludere un equipaggio che ha ricevuto due Yellow Card, che si riferiscono a quel percorso.*
 - 1.7. *Ritardo in partenza – Lo Starter può assegnare 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 mettere fuori gara un equipaggio che si presenta dopo l'orario di partenza.*
 - 1.8. *Nel caso di una Yellow Card precedentemente assegnata a un equipaggio, la sanzione per il percorso in questione sarà annunciata dallo Starter dopo l'avviso dei "due minuti". La Starter incarica l'addetto sulle piattaforme di partenza di posizionare un segnale giallo vicino alla postazione di partenza di quel equipaggio.*
 - 1.9. *Ritardo - Se dovesse essere necessario ritardare una gara (es. per rottura equipaggiamento) o dovesse verificarsi qualche altro evento imprevisto (es. fulmini), lo Starter si consulta, se necessario, con il Giudice di percorso e poi con il Presidente di giuria; quindi informa gli equipaggi del nuovo orario di partenza sia a voce che per iscritto (leggibile da tutti i canottieri) 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. *Giudice alla partenza*
 - 2.1. *Comunicazioni - 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 e sue norme di applicazione.

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

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

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

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

Norma 97 – Il Giudice di percorso

Il Giudice di percorso deve garantire il corretto svolgimento del percorso e la sicurezza dei canottieri. 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 opportunità sia ripristinata pienamente. Egli deve applicare sanzioni appropriate agli equipaggi in colpa, anche se non è stato fatto alcun richiamo o avviso preliminare a questi equipaggi. Il Giudice di percorso non deve dare alcuna indicazione di direzione agli equipaggi, tranne quanto necessario per garantire che siano evitati gli incidenti e gli equipaggi subiscano interferenze 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 mettere fuori gara 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 evitare di ordinare una nuova gara di tutti o degli equipaggi coinvolti nell'incidente.

Arbitraggio di zona - Il Comitato esecutivo può decidere che in un Campionato del Mondo, Olimpiade, Paralimpiade, Olimpiadi della ... : non recepito.

Norme d'applicazione 97 – Compiti del Giudice di percorso

1. Gerarchia - Fatta eccezione per i compiti specificamente attribuiti a loro, sia lo Starter che il Giudice alla partenza sono subordinati al Giudice di percorso.



2. *Compiti sul percorso verso la partenza - Mentre si reca in Partenza, il Giudice di percorso deve controllare le installazioni del campo di gara per verificare che siano in ordine e si deve accertare che non vi siano ostacoli sul percorso o onde causate da altre imbarcazioni a motore che interessano il percorso. Egli deve inoltre controllare che gli eventuali equipaggi in acqua stiano seguendo le regole di circolazione prescritte. Se trova un difetto nelle installazioni o qualsiasi altro problema, ne informa (es. via radio dalla partenza, se necessario) il Presidente di giuria e ne informa inoltre gli eventuali equipaggi interessati.*
3. *Compiti durante la procedura di partenza - Durante la procedura di partenza, il motoscafo del Giudice di percorso dovrebbe, in linea di principio, essere o immediatamente accanto al Giudice alla partenza o dietro gli equipaggi, al centro del percorso. Qualora la partenza sia irregolare per qualsiasi motivo, che non sia una falsa partenza per la quale il Giudice alla partenza è il solo responsabile, il Giudice di percorso può ordinare allo Starter di fermare la gara o può fermarla lui stesso suonando una campana e agitando la bandiera rossa.*
4. *Non appena la gara è partita, il motoscafo del Giudice di percorso deve seguire immediatamente gli equipaggi, 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 meteo. 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 tra uno e l'altro equipaggio.*
6. *Tipo di percorso - 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 ai sensi di queste regole.*
7. *Sicurezza – Il Giudice di percorso deve prendere ogni precauzione per garantire la sicurezza dei canottieri 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 canottieri 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, egli deve rimanere con l'equipaggio capovolto fino a quando non si è accertato che tutti i canottieri siano al sicuro e il servizio di soccorso presente sul posto.*

8. *Condizioni meteo avverse - In caso di temporali o improvvisi peggioramenti del meteo, è responsabilità del Giudice di percorso decidere se la gara possa iniziare, continuare o essere fermata. La sicurezza dei canottieri è più importante di una qualsiasi norma 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 meteo.*
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.*
12. *Arbitraggio di zona*
 - 12.1. *Per l'arbitraggio di zona il Presidente di giuria designa i punti lungo il percorso in cui i giudici devono essere posizionati impartendo loro le istruzioni necessarie, anche per l'emergenza o altre situazioni. I Giudici di zona, se a bordo di imbarcazioni, possono spostarsi al centro del campo dopo che la gara è passata, per accertarsi che tutti gli equipaggi siano nelle loro corsie, e devono poi tornare nella posizione assegnata. Se il giudice ritiene che un equipaggio sia in procinto di interferire con un altro equipaggio, può seguire la gara per quanto ritenga necessario per adottare le azioni appropriate ai sensi di queste norme,.*
 - 12.2. *Quando è operativo l'arbitraggio di zona, le disposizioni della presente norma di applicazione si riferiscono a ciascuno dei giudici responsabili delle zone di competenza del percorso, sia all'interno che, quando necessario, fuori della rispettiva zona. L'estensione dell'area di competenza dei Giudici di zona è subordinata alla loro posizione e conseguente capacità di sorvegliare il percorso.*

Norma d'applicazione 97 della FIC – Arbitraggio di zona

L'adozione dell'arbitraggio di zona è possibile esclusivamente nei campi di gara attrezzati come al punto 2.1., 2.2., 2.3. delle Nda da 42 a 44 della FIC e nelle gare Master (disp. 14 del Regolamento Master), se i mezzi nautici, le dotazioni a disposizione e le condizioni meteo sono ritenute dal Presidente di giuria, sentito il parere del COL, idonee ad assicurare il livello di sicurezza, equità e rispetto delle Norme del presente Codice di gara.

Qualora il Presidente della giuria ritenga che condizioni climatiche o altre condizioni siano tali che l'arbitraggio di zona possa compromettere la sicurezza degli equipaggi, si può decidere di tornare all'arbitraggio dinamico per il resto della sessione di gara.

Norma 98 – I Giudici di arrivo

I Giudici d'arrivo determinano l'ordine in cui le prue delle imbarcazioni raggiungono il traguardo. Devono accertarsi che la gara sia stata regolare. Sono responsabili della convalida dei risultati.

Norme 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 raggiungono 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 corretti.*
2. *Il Giudice di arrivo Senior sottoscriverà il risultato ufficiale.*
3. *Posizione - Per consentire agli incaricati nella torretta di arrivo di svolgere le loro funzioni correttamente, essi devono essere seduti uno dietro l'altro e uno più in alto dell'altro, lungo la proiezione della linea di arrivo. Come regola generale, ci devono essere almeno due Giudici all'arrivo, uno dei quali Giudice senior.*

Norme d'applicazione 98 della FIC – Compiti degli Ausiliari

I Giudici ausiliari e gli Aspiranti Giudici Arbitri devono consegnare al Presidente di giuria, preferibilmente a fine regata, il rapporto con le osservazioni limitate al loro mandato e agli incarichi svolti.

Tutti gli ausiliari di giuria, nell'espletamento dell'incarico, dovranno rispettare quanto previsto dal Regolamento del Collegio dei Giudici Arbitri, il vincolo di riservatezza in merito a tutto quanto concerne l'attività della giuria e non potranno allontanarsi senza specifico assenso del Presidente di giuria, o del Responsabile di settore, che provvederà alla loro sostituzione temporanea o definitiva.

PARTE VII – DISPOSIZIONI SANITARIE

Norma 99 – Salute dei canottieri

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 e i suoi principi, segue tutti i principi generali riconosciuti nei codici internazionali di etica sanitaria.

Norme d'applicazione 99 – Salute dei canottieri

1. *Controllo sanitario pre-gara*

1.1 *Tutti i canottieri che gareggiano nel Campionato del Mondo Junior, Under 23 e Senior 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 affiliata garantire e certificare che siano state eseguite le procedure di controllo sanitario pre-gara ed essere in grado di fornirne prova se richiesta dalla FISA.*

1.2 *Tutti i canottieri che competono ai Campionati del Mondo Junior, Under 23 e Senior devono compilare il questionario medico e sottoporsi a una visita medica ogni anno e, inoltre, devono essere sottoposti a un ECG a riposo ogni tre anni fino a 23 anni e ogni cinque dopo i 23 anni,.*

1.3. *Per tutte le altre manifestazioni, incluso il Campionato del Mondo di Coastal rowing e le World Rowing Masters Regattas, 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 al 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 canottiere di qualsiasi sostanza:

4.1. *deve essere giustificata a livello medico; la giustificazione comprende l'esame fisico da parte di un medico certificato (MD), la diagnosi, prescrizione del farmaco, modalità di somministrazione e idonea documentazione.*

4.2. *deve rispettare l'indicazione approvata del farmaco;*

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 i canottieri con una TUE valido per questa*

competizione). La relazione deve comprendere la diagnosi, i farmaci e le modalità di somministrazione.

5. Lo smaltimento di aghi, siringhe e altro materiale biomedicale, che possono pregiudicare la sicurezza propria e di altri, incluso il prelievo di sangue (p.e. 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 la messa fuori gara dell'equipaggio in questione o, eventualmente, la squalifica di tutto il team 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.

Norma di applicazione 99 della FIC – Regolamento sanitario

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

PARTE VIII – NORME ANTI-DOPING

Norma 100 – Anti-doping

Il Doping è severamente proibito.

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

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

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

Norme d'applicazione 100 – Anti-doping (Appendix 14)

Norma d'applicazione 100 della FIC – Anti-doping

I canottieri e il personale di supporto, in virtù della loro affiliazione, tesseramento, accreditamento o della loro appartenenza a organismi sportivi comunque denominati o partecipazione a manifestazioni sportive, hanno l'obbligo di conoscere e rispettare le vigenti Norme Sportive Antidoping (NSA di NADO Italia) quale condizione indispensabile per la partecipazione alle attività sportive.

PARTE IX – Disposizioni finali

Norma 101 – Disposizioni Finali

Questo Codice di Gara è stato approvato con effetto immediato dal Congresso Straordinario FISA di Tokyo, Japan, 10 - 11 Febbraio 2017.

Norma di applicazione 101 della FIC - Disposizioni transitorie e finali

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

Norma Finale

Il presente Codice di gara entra in vigore a seguito dell'approvazione della Giunta Nazionale del CONI.