Codice di gara

Overall & Classic Rowing

SOMMARIO

PREMESSA 8
PARTE I – SCOPI 9
Norma 1 – Canottaggio, imbarcazioni, regate 9
Norma di applicazione 1 della FIC - Attività 9
Norma 2 – Applicazione 9
Norma di applicazione 2 della FIC - Applicazione 10
Norma 3 – Campionati del Mondo di canottaggio: […non recepito…] 10
Norma 4 – Status delle regate di Olimpiadi, Paralimpiadi e Olimpiadi Giovanili: […non recepito…] 10
Norma 5 – Assegnazione del Campionato del Mondo: […non recepito…] 10
Norma 6 – Regate Internazionali 10
Norma di applicazione 6 – Coppa del Mondo – Definizione: […non recepito…] 11
Norma 7 – Match Internazionali: […non recepito…] 11
Norma di applicazione 6 e 7 della FIC - Deroghe 11
Norma 8 – Regate nazionali 12
Norma 9 – Approvazione delle Regate e dei Match Internazionali 12
Norma 10 – Calendario degli Eventi Internazionali World Rowing 12
PARTE II – VOGATORI E TIMONIERI 13
Norma 11 – Diritto di partecipazione: […non recepito…] 13
Norma di applicazione 11 della FIC – Bandi di regata 13
Norma 12 – Ammissibilità e nazionalità: […non recepito…] 14
Norma di applicazione 12 della FIC - Ammissibilità 14
Norma 13 - Idoneità di genere 14
Norma di applicazione 13 - Competizioni per uomini e donne 15
Norma 14 – Eventi misti di genere (“mix”) 15
Norma 15 – Sicurezza e salute dei canottieri 15
Norma di applicazione 15 - Sicurezza e salute dei canottieri 16
Norma 16 – Assicurazioni 16
Norma 17 – Impegno: […non recepito…] 17
Norma 18 – Categorie di età 17
Norma di applicazione 18 della FIC – Categorie di età 17
Norma 19 – Altre categorie 17
Norma di applicazione 19 della FIC – Altre categorie 17
Norma 20 – Under 19, Under 23, Senior e Master 17
Norma di applicazione 20 della FIC - Categorie giovanili, esordienti e Master 18

Norma 21 – Masters Regatta 20
Norma di applicazione 21 – Masters Regatta 20
Norma 22 - Timonieri 20
Norma di applicazione 22 - Pesatura dei timonieri 21
Norma di applicazione 22 della FIC - Timonieri 21
Norma 23 - Pesi leggeri 21
Norma di applicazione 23 – Pesatura dei vogatori Pesi leggeri 22
Norma di applicazione 23 della FIC - Pesi leggeri 23
Norma 24 – Para Rowing 23
Norma di applicazione 24 della FIC – Para Rowing 23
PARTE III – TIPOLOGIE DI IMBARCAZIONI 24
Norma 25 – Tipologie di imbarcazioni 24
Norma di applicazione 25 della FIC – Tipologie di imbarcazioni 24
Norma 26 – Eventi in programma ai Campionati del Mondo: […non recepito…] 24
Norma 27 – Eventi in programma alle Olimpiadi e Paralimpiadi: […non recepito…] 25
Norma di applicazione 27 – Tipologie di imbarcazioni per le Olimpiadi e Paralimpiadi: […non recepito…] 25
Norma 28 – Tipologie di imbarcazioni nelle altre gare: […non recepito…] 25
PARTE IV – IMBARCAZIONI E COSTRUZIONE 26
Norma 29 – Costruzione libera 26
Norma di applicazione 29 – Imbarcazioni ed equipaggiamento 26
Norma di applicazione 29 della FIC – Numero di corsia e limitazioni 28
Norma 30 – Innovazioni negli equipaggiamenti 30
Norma 31 – Peso delle imbarcazioni 30
Norma di applicazione 31 – Peso delle imbarcazioni 31
PARTE V – CAMPI DI GARA 35
Norma 32 – Caratteristiche 35
Norma di applicazione 32 della FIC – Campi di gara 35
Norma 33 – Lunghezza del percorso 37
Norma di applicazione 33 della FIC - Percorsi 38
Norma 34 – Numero delle corsie 38
Norme di applicazione da 32 a 34 – Campo di regata 38
Norma di applicazione 34 della FIC - Numero delle corsie 39
PARTE VI – ORGANIZZAZIONE DELLE REGATE 40
Norma 35 – Autorità di World Rowing 40
Norma 36 – Il Comitato Organizzatore 40
Norma di applicazione 36 – Compiti del Comitato Organizzatore 40

Norma di applicazione 36 della FIC – Compiti del Comitato Organizzatore....41
Norma 37 – Team manager....43
Norma di applicazione 37 della FIC – Responsabilità del Team manager....43
Norma 38 – World Rowing – Ruoli alle regate....43
Norma di applicazione 38 – World Rowing – Ruoli alle regate....44
Norma di applicazione 38 della FIC – Il Presidente di Giuria e il Consiglio di Giuria...45
Norma 39 – Pubblicità commerciali, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni....46
Norma di applicazione 39 - Pubblicità commerciali, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni....47
Norma di applicazione 39 della FIC - Regole pubblicitarie....47
Norma 40 – Abbigliamento dei canottieri e colori delle pale....47
Norma di applicazione 40 - Abbigliamento dei canottieri e colori delle pale....47
Norma di applicazione 40 della FIC – Divise e uniformità....47
Norma 41 – Premi e contratti di sponsorizzazione....48
Norma 42 – Diritti di merchandising World Rowing: […non recepito…]....48
Norme di applicazione da 41 a 42 della FIC: Premi, contratti di sponsorizzazioni, Trofei e diritti di merchandising....48
Norma 43 - Certificazione delle iscrizioni....48
Norma 44 – Iscrizioni....49
Norma 45 – Elenco delle Iscrizioni....49
Norme di applicazione da 43 a 45 della FIC – Modalità iscrizioni e deroghe....49
Norma 46 – False dichiarazioni....49
Norma di applicazione 46 della FIC – Sostituzioni abusive....49
Norma 47 – Iscrizioni irregolari....50
Norma di applicazione 47 della FIC – Reclami contro iscrizioni e sostituzioni....50
Norma 48 – Ritiri....51
Norma di applicazione 48 – Ritiri dopo la scadenza dei termini di ritiro: […non recepito…]....51
Norma di applicazione 48 della FIC – Comunicazione ritiri dopo la scadenza dei termini d'iscrizione e nuove iscrizioni....51
Norma 49 – Sostituzioni dopa la scadenza dei termini d'iscrizione e prima del sorteggio....51
Norma di applicazione 49 della FIC – Sostituzioni prima della partenza delle gare e riserve....52
Norma 50 – Sostituzioni per motivi medici....53
Norma di applicazione 50 della FIC – Sostituzioni dopo la prima batteria....54
Norma 51 – Principi guida – Sicurezza ed equità....55
Norma 52 – Sicurezza – Principi generali....55

Norma 53 Sicurezza – Allenamento alle regate 56
Norma 54 – Regole del traffico sul campo di gara 57
Norma di applicazione 54 – Regole del traffico sul campo di gara 57
Norma 55 – Altre imbarcazioni presenti in acqua 58
Norma di applicazione da 51 a 55 della FIC – Sicurezza in acqua e regole del traffico 58
Norma 56 – Danni agli equipaggiamenti 58
Norma 57 – Correttezza – Principi generali 59
Norma 58 – Sistema di progressione World Rowing 59
Norma di applicazione 58 – Sistema di progressione World Rowing per determinare i finalisti 59
Norma di applicazione 58 della FIC – Sistema di progressione campi a 6 e 8 corsie 59
Norma 59 – Teste di serie 60
Norma di applicazione 59 della FIC – Teste di serie 60
Norma 60 – Il sorteggio 60
Norma 61 – Assegnazione delle corsie (condizioni normali) 61
Norma 62 – Ritiri, esclusioni e squalifiche dopo il sorteggio 61
Norma di applicazione 62 della FIC – Ritiri e annullamento batterie 63
Norma 63 - Time Trial: […non recepito…] 63
Norma di applicazione 63 - Time Trial 63
Norma 64 – Avverse condizioni meteo 63
Norma di applicazione 64 – Programmi alternativi in caso di avverse condizioni meteo 63
Norma 65 – Ripetizione del percorso 64
Norma di applicazione 65 – Ripetizione del percorso 65
Norme di applicazione da 64 a 65 della FIC – Comitato d'equità e rinvio gare e ripetizione del percorso 66
Norma 66 – Sanzioni 66
Norma di applicazione 66 – Sanzioni 67
Norma di applicazione 66 della FIC – Sanzioni e ammende 68
Norma 67 – Alla partenza 68
Norma 68 – La procedura di partenza 69
Norma di applicazione 68 – La procedura di partenza 69
Norma di applicazione 68 della FIC – Procedura di partenza 71
Norma 69 – Falsa partenza 71
Norma di applicazione 69 – Conseguenze di una falsa partenza 71
Norma 70 – Obiezioni alla Partenza 71

Norma 71 – Responsabilità dei canottieri 72
Norma 72 – Interferenze 72
Norma di applicazione 72 – Interferenza e relative conseguenze 72
Norma 73 – Istruzioni durante la gara 73
Norma di applicazione 73 della FIC – Istruzioni durante la gara 73
Norma 74 – Conclusione del percorso 73
Norma di applicazione 74 – Conclusione del percorso 74
Norma di applicazione 74 della FIC – Traguardo d'arrivo 75
Norma 75 – Pari merito 75
Norma di applicazione 75 – Pari merito 76
Norma 76 – Obiezioni 76
Norma di applicazione 76 – Obiezioni 77
Norma 77 – Reclami 78
Norma di applicazione 77 della FIC – Reclami 79
Norma 78 – Ricorsi: […non recepito…] 79
Norma di applicazione 78 della FIC – Ricorsi 79
Norma 79 – Controversie, ricorsi e casi non contemplati: […non recepito…] 80
Norma di applicazione 79 della FIC – Controversie 80
Norma 80 – Regate Internazionali – Controversie tra il Comitato Organizzatore, i Club o Membri di Federazione: […non recepito…] 80
Norma 81 – Il Rapporto di regata: […non recepito…] 80
Norma di applicazione 81 della FIC – Verbale di regata 80
Norma 82 – La Commissione di controllo 80
Norma di applicazione 82 – Compiti della Commissione di controllo 80
Norma di applicazione 82 della FIC – Commissione di controllo ai Campionati d'Italia 81
Norma 83 – Lo Starter e il Giudice alla partenza 81
Norma di applicazione 83 – Compiti dello Starter e del Giudice alla partenza 81
Norma di applicazione 83 della FIC – Allineatore e comunicazioni della Giuria 83
Norma 84 – Il Giudice di percorso 83
Norma di applicazione 84 – Compiti del Giudice di percorso 84
Norma di applicazione 84 della FIC – Arbitraggio di zona 86
Norma 85 – I Giudici di arrivo 86
Norma di applicazione 85 – Compiti dei Giudici di arrivo 87
Norma di applicazione 85 della FIC – Compiti degli Ausiliari 87
PARTE VII – NORME ANTI-DOPING 88
Norma 86 – Anti-Doping 88

Norma di applicazione 86 – Anti-Doping 88
Norma di applicazione 86 della FIC – Anti-Doping 88
PARTE VIII – CASI ECCEZIONALI 89
Norma 87 – Casi eccezionali 89
Norma di applicazione 87 della FIC – Casi eccezionali 89
PARTE IX – Disposizioni finali 90
Norma 88 – Prevalenza 90
Norma 89 – Disposizioni Finali 90

PREMESSA

La struttura generale del Codice di Gara è costituita dalla traduzione del "2025 World Rowing Rules of Racing – Overall & Classic Rowing", edizione marzo 2025. Sono parte integrante del documento di World Rowing anche 18 Appendix, alcune delle quali sono state tradotte integralmente all'interno della Norma in cui sono richiamate (es: Appendix R2 nella Nda 28), altre solo richiamate nella Norma e tradotte integralmente in un Regolamento che è parte delle Carte Federali FIC (es: Appendix R16 nel Regolamento Master) ed altre infine non recepite o parzialmente recepite e quindi non integralmente tradotte (es: Appendix R1).

Le Norme World Rowing e relative Norme di applicazione, quando non generiche o valide per tutte le gare, distinguono l'aspetto regolamentare relativo ai Giochi olimpici (Olimpiadi, Paralimpiadi, Giochi Olimpici Giovanili e relative regate di qualificazione), Campionati (del Mondo, continentali e Regionali), Giochi (continentali, regionali o altri multi-sport) e regate di Coppa del Mondo, da quello delle Regate e Match Internazionali organizzati dalle Federazioni affiliate sotto l'egida e la normativa di World Rowing (vedi Norma 2).

Nel Codice di Gara - Overall & Classic Rowing FIC è stata recepita la normativa generica e quanto relativo alle Regate e Match 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 nel testo originale nella versione sempre aggiornata alle ultime modifiche sul sito di World Rowing: https://worldrowing.com/technical/rules/

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.

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.

Tutti i riferimenti agli affiliati, Club o Team, se non diversamente specificato, si intendono riferiti anche ai Comitati/Delegazioni Regionali.

Questa premessa costituisce parte integrante del Codice di Gara- Overall & Classic Rowing FIC.

PARTE I – SCOPI

Norma 1 – Canottaggio, imbarcazioni, regate

1. Il canottaggio è la propulsione di una barca, 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 di voga in una barca.

2. 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, in diverse categorie di sesso, età e/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 dalle regole per l'attribuzione dei "Punteggi per le classifiche nazionali" 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

1. Il presente Codice di Gara e relative Norme di applicazione si applicano a:
   a. Campionato del Mondo di canottaggio;
   b. Coppa del Mondo di canottaggio;
   c. Olimpiadi, Paralimpiadi e Olimpiadi della Gioventù entro i limiti dell'autorità World Rowing e le relative regate di qualificazione;
   d. World Rowing Master Regatta;
   e. Regate di Campionato Continentale e Regionale;
   f. Regate organizzate nell'ambito di Giochi Continentali, Regionali o altri Giochi multi-sport entro i limiti dell'autorità di World Rowing;
   g. Tutte le Regate e i Match Internazionali e le competizioni di Indoor Rowing Internazionali.

2. Per gli eventi elencati al punto 1) che prevedono il Coastal Rowing nei formati Endurance e Beach Sprint e l'Indoor Rowing, si applicheranno rispettivamente il Codice di Gara World Rowing per il Coastal Rowing e il Codice di Gara World Rowing per l'Indoor Rowing.

3. Inoltre, questo Codice di Gara e le relative Norme di applicazione saranno completati dai Regolamenti di gara.

4. Ogni Federazione affiliata è responsabile di assicurare che l'organizzazione di qualsiasi competizione nel suo territorio, definita da World Rowing come regata internazionale o match internazionale, rispetti il Codice di Gara e relative Norme di applicazione, fatte salve eventuali deroghe alle disposizioni di cui alle Norme 6 e 7.

5. 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 di World Rowing e del Tribunale Arbitrale dello Sport di Losanna, Svizzera.

Norma di applicazione 2 della FIC - Applicazione

I riferimenti normativi relativi all'autorità e giurisdizione sul territorio nazionale sono quelli previsti dalle Carte Federali FIC**.** Accettazione di queste Norme, 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.

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 R~~r~~egolamenti, direttive e disposizioni approvate dal Consiglio Federale anche quando viene fatto riferimento a Regate e Match Internazionali.

Le regate che rispondono solo parzialmente ai requisiti tecnici del presente Codice possono svolgersi quali manifestazioni promozionali senza concorrere ai punteggi previsti dalle regole per l'attribuzione dei "Punteggi per le classifiche nazionali".

Norma 3 – Campionati del Mondo di canottaggio: […non recepito…]

Norma 4 – Status delle regate di Olimpiadi, Paralimpiadi e Olimpiadi Giovanili: […non recepito…]

Norma 5 – Assegnazione del Campionato del Mondo: […non recepito…]

Norma 6 – Regate Internazionali

1. 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 World Rowing di qualsiasi competizione che abbia luogo nella propria nazione e che sia conforme a questa definizione. World Rowing deciderà se questa competizione possa essere definita una regata internazionale e, in caso affermativo, la stessa sarà inserita nel Calendario "World Rowing International Event" ai sensi della Norma 10.

2. Regate Internazionali – Controllo World Rowing
   a. 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.
   b. I dettagli delle deroghe o le eccezioni a questo Codice di Gara, relative Norme di applicazione e Regolamenti di gara, devono essere forniti alle Federazioni affiliate e Club partecipanti al momento in cui sono invitati a partecipare alla regata.
   c. Le Regate Internazionali devono avere luogo sotto l'autorità World Rowing che può dare direttive al Comitato Organizzatore.

3. Partecipazione nelle Regate Internazionali
   a. Ogni Federazione affiliata è responsabile di garantire che l'organizzazione di qualsiasi competizione all'interno del suo paese, definita da World Rowing come Regata Internazionale, soddisfi i requisiti di queste Norme.
   b. 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 World Rowing (p.e. su una questione di ricorso) esclusivamente tramite la sua Federazione affiliata.
   c. Ogni Federazione affiliata può gareggiare 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, essi devono essere cittadini della nazione della Federazione affiliata. Il Comitato Esecutivo può concedere deroghe in casi eccezionali.
   d. Nessun canottiere può gareggiare per due Club o Federazioni diverse nella stessa regata.
   e. Il Consiglio World Rowing può autorizzare competizioni tra membri e non membri World Rowing.

Norma di applicazione 6 – Coppa del Mondo – Definizione: […non recepito…]

Norma 7 – Match Internazionali: […non recepito…]

Norma di applicazione 6 e 7 della FIC - Deroghe

Analoga disciplina limitatamente alle deroghe dovrà essere applicata per le regate organizzate sotto l'egida della FIC facendo riferimento al Consiglio Federale. Nel Bando di

Regata dovranno essere evidenziate le difformità dal presente Codice motivando preventivamente, con apposita comunicazione, le eventuali deroghe richieste.

L'approvazione del Bando di Regata da parte della FIC è intesa come accoglimento delle deroghe richieste.

Norma 8 – 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 affiliate 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 9 – Approvazione delle Regate e dei Match Internazionali

Tutte le Federazioni affiliate devono inviare alla sede World Rowing 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 regata internazionale come descritta nella Norma 6 o di match internazionale alla Norma 7.

Esse devono presentare al Consiglio World Rowing per l'approvazione:
1. Le date nelle quali si svolgeranno queste regate o i match;
2. I dettagli dei campi di gara (specchi d'acqua e installazioni tecniche) proposti;
3. La tipologia di regata proposta;
4. Le categorie dei canottieri e i tipi di imbarcazioni proposte;
5. Qualsiasi deroga prevista al Codice di Gara World Rowing e Norme di applicazione.

Norma 10 – Calendario degli Eventi Internazionali World Rowing

Tutte le Regate Internazionali e i Match Internazionali approvati da World Rowing secondo le Norme 9 saranno inseriti nel Calendario delle Regate Internazionali di World Rowing. Tuttavia, World Rowing può, a sua discrezione, inserire anche le date di altre competizioni nel Calendario per comodità delle Federazioni affiliate, ma il fatto che dette competizioni non si svolgono sotto l'egida di World Rowing sarà evidenziato sul Calendario.

PARTE II – VOGATORI E TIMONIERI

Norma 11 – Diritto di partecipazione: […non recepito…]

Norma di applicazione 11 della FIC – Bandi di regata

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.

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), ad eccezione delle regate di Indoor Rowing dove vige anche l'opzione del tesseramento giornaliero alla FIC, nel rispetto dello Statuto e Regolamento Organico e in possesso dei seguenti requisiti:
   a. Saper nuotare almeno 50 m e tenere la testa fuori dall'acqua, senza assistenza, per tre minuti (autocertificazione);
   b. Documento d'identità valido a tutti gli effetti;
   c. Tesseramento della FIC in conformità alle vigenti normative**,** effettuato entro la data di scadenza delle iscrizioni alla regata, risultante dal sistema informatico federale;
   d. Età non inferiore a quella prevista e disciplinata dalle Norme 19 e 20.

   Il requisito a) non è richiesto per la partecipazione alle regate di Indoor Rowing.

3. I vogatori di tutte le categorie possono essere iscritti, nella stessa manifestazione, a:
   a. Massimo due gare nelle specialità di tipo Olimpico, Regolamentare e Coastal Rowing, anche se disputate in giorni diversi;
   b. Massimo due gare nelle regate di Fondo, solo se disputate in giorni diversi;
   c. Massimo due gare al giorno (di cui una frazione di staffetta) nell'Indoor Rowing.

   Qualora le lunghezze dei percorsi fossero ridotte rispetto a quelle previste alla Norma 33 e relativa Norma di applicazione FIC, il numero di gare a cui poter essere iscritti nella manifestazione potrà essere superiore e andrà indicato specificatamente nel Bando di Regata e suoi allegati.

   L'affiliato che effettua l'iscrizione dovrà verificare che la sequenza gare pubblicata nel Bando di Regata e suoi allegati 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.

4. Sono esclusi dalle regate autorizzate dalla FIC i tesserati:
   a. La cui sospensione, esclusione o radiazione sia stata applicata dalla FIC o a questa notificata da World Rowing;
   b. Il cui passaggio da un soggetto affiliato a un altro non sia stato registrato dal sistema informatico federale;
   c. Dei soggetti non in regola con i pagamenti.

Norma 12 – Ammissibilità e nazionalità: […non recepito…]

Norma di applicazione 12 della FIC - Ammissibilità

Le regate organizzate sotto l'egida della FIC sono aperte ai soggetti affiliati e ai soggetti appartenenti a Federazioni estere riconosciute da World Rowing.

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 13 - Idoneità di genere

1. World Rowing si impegna a rispettare i principi fondamentali di equità, uguaglianza e inclusività. Tali principi sono sanciti dall'articolo 2 dello Statuto di World Rowing. Tuttavia, è necessario garantire chiarezza sulla categorizzazione di genere per preservare l'integrità degli eventi di World Rowing.

2. World Rowing manterrà due categorie distinte per genere nelle gare di canottaggio:
   a. Donne - per le vogatrici che, in base al presente regolamento, sono idonee a competere in una gara femminile.
   b. Uomini - per i vogatori che non sono idonei a competere in una gara femminile. Questa sarà una categoria aperta.

3. Per poter competere in una gara femminile, una vogatrice deve essere:
   a. Assegnata e riconosciuta come femmina al momento della nascita (AFAB), oppure
   b. Dichiarata idonea a competere come donna ai sensi della presente Norma e relativa Norma di applicazione.

4. Questa regola non si applica ai timonieri.

5. Iscrivendo una vogatrice a una gara femminile, o come donna in un equipaggio misto, la Federazione, il club o altra organizzazione membro che presenta l'iscrizione certifica di

essere certa che la vogatrice sia idonea, ai sensi della presente Norma e relativa Norma di applicazione, a competere in una gara femminile.

6. Qualsiasi questione relativa all'idoneità di un vogatore a competere in una gara femminile sarà decisa dal Comitato Esecutivo in conformità con la Norma di applicazione di questa Norma.

Norma di applicazione 13 - Competizioni per uomini e donne

Fare riferimento all'Appendix R1 - Competizioni per uomini e donne.

Norma 14 – Eventi misti di genere ("mix")

1. Un equipaggio "mix" è un equipaggio che comprende una parte di vogatori idonei a competere in una gara femminile.

2. Regate Internazionali
   Gli equipaggi che partecipano a gare "mix" nelle Regate Internazionali devono includere sia vogatori idonei a competere in una gara femminile, sia uomini, escluso il timoniere, nella proporzione stabilita dal comitato organizzatore competente.

3. Campionati del Mondo: [*…non recepito…*]

Norma 15 – Sicurezza e salute dei canottieri

1. La sicurezza e la salute di tutti i partecipanti nello sport del canottaggio è una questione di primaria importanza.

2. I canottieri che partecipano a Eventi Internazionali devono garantire che:
   a. Abbiano uno stato di salute e forma fisica che consenta loro di competere a un livello commisurato al livello di competizione del particolare evento; e
   b. Possiedono le capacità natatorie di base come descritto nella Norma di applicazione di questa Norma.

3. In aggiunta alle disposizioni di sicurezza alla Norma 52, ogni Federazione affiliata deve garantire che:
   a. i canottieri iscritti per rappresentare la Federazione affiliata soddisfano i requisiti di cui al punto 2) a) e b) di questa Norma;
   b. i loro canottieri siano in grado di crescere come atleti e competere liberi da influenze malsane quali discriminazioni di qualsiasi forma, molestie e abusi affinché siano in grado di muoversi in un ambiente sicuro e protetto.

4. Il Comitato Organizzatore deve rispettare tutte le norme di sicurezza e requisiti sanitari di World Rowing e delle altre autorità e deve assicurarsi che le strutture della regata abbiano standard sufficienti per fornire un ambiente sicuro, igienico e un ambiente salutare per i canottieri e gli altri partecipanti alla regata.

5. Le Federazioni affiliate e i Comitati Organizzatori dovranno rispondere in modo completo e tempestivo a qualsiasi richiesta da parte di Wolrd Rowing in merito a qualsiasi questione relativa ai requisiti di sicurezza e salute previsti da queste Norme e Norme di applicazione.

Norma di applicazione 15 - Sicurezza e salute dei canottieri

1. Capacità natatorie
   Tutti i canottieri che partecipano ai Campionati del Mondo di canottaggio e alle regate di Coppa del Mondo di canottaggio e alle regate di qualificazione per i Giochi Olimpici, Paralimpici e Olimpici Giovanili devono essere in grado di nuotare per 50 metri e tenere la testa fuori dall'acqua senza aiuto per tre minuti. È responsabilità della Federazione affiliata garantire e certificare che i canottieri possano soddisfare questi standard minimi ed essere in grado di fornire la relativa documentazione se richiesta da World Rowing. Nelle regate Master di World Rowing è responsabilità del singolo canottiere master (Norma 21).

2. […*non recepito*…]

Norma 16 – Assicurazioni

1. 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.

2. Solo dove un evento di World Rowing consente a un singolo vogatore di partecipare direttamente a tale evento e non tramite una Federazione affiliata o un Club, e un vogatore effettua una iscrizione diretta, questo vogatore dovrà allo stesso modo garantire di avere un'adeguata e appropriata copertura assicurativa per il vogatore e per qualsiasi altro membro, come un allenatore, che accompagna tale vogatore.

3. […*non recepito*…]

Norma di applicazione 16 della FIC – Assicurazioni

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

In caso di tesseramento giornaliero per un evento di Indoor Rowing, il singolo vogatore iscritto dovrà a sua volta garantire un'adeguata copertura assicurativa.

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

Norma 17 – Impegno: […non recepito…]

Norma 18 – Categorie di età

Le categorie di età riconosciute da World Rowing sono le seguenti:
1. Under 19
2. Under 23
3. Senior
4. Master

Norma di applicazione 18 della FIC – Categorie di età

Sono previste le categorie giovanili, come specificato alla Nda 20 della FIC.

Norma 19 – Altre categorie

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

Norma di applicazione 19 della FIC – Altre categorie

E' prevista una categoria Esordienti e una categoria Pararowing 15-22 anni, come specificato alla Nda 20 della FIC.

Norma 20 – Under 19, Under 23, Senior e Master

1. Under 19 - Un canottiere può gareggiare in una gara di canottaggio under 19 fino al 31 dicembre dell'anno in cui compie l'età di 18 anni.

2. 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.

3. Senior - Le gare Senior sono aperte a canottieri di ogni età.

4. Master - World Rowing istituirà delle categorie di età per le competizioni Master. Un vogatore che rientra in queste categorie di età potrà gareggiare come vogatore Master.

a. Le categorie di età Master per la World Rowing Masters Regatta sono definite nell'Appendix R16.
b. Le categorie di età Master per le gare di Indoor Rowing sono definite nel Codice di Gara Indoor Rowing.

Norma di applicazione 20 della FIC - Categorie giovanili, esordienti e Master

1. UNDER 10: 6-9 anni
   Svolge solo attività ludico ricreativa in imbarcazioni di tipo propedeutico. Potrà partecipare solo a dimostrazioni di abilità, anche al corpo libero. E' previsto un riconoscimento di partecipazione uguale per tutti gli iscritti.

2. ALLIEVO A: 10 anni
   Svolge solo attività preagonistica e ludico ricreativa in imbarcazioni di tipo propedeutico singolo 7.20. Potrà partecipare solo a dimostrazioni su una distanza massima di metri 250 e con non più di sei corsie, senza classifica d'arrivo e riconoscimento di partecipazione uguale per tutti gli iscritti. Potrà effettuare un solo percorso al giorno e non potrà partecipare a gare nella categoria superiore.

3. 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.

4. 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.

5. ALLIEVO C: 13 anni
   Può gareggiare in singolo 7.20, 1x, 2x e 4x.
   Può effettuare un solo percorso al giorno.
   Può partecipare alle gare nella categoria superiore nelle specialità di coppia e con pale tipo Macon, come specificato alla Norma di applicazione 29 della FIC. Se convocato nella rappresentativa regionale può effettuare un secondo percorso con un intervallo minimo di due ore.

6. CADETTO: 14 anni
   Può gareggiare in singolo 7.20, 1x, 2x, 4x, 2-, 4- e 8+.
   Può effettuare solo due percorsi al giorno, compreso quello con la rappresentativa regionale, con un intervallo minimo di due ore.
   Non può partecipare a gare di categoria superiore.

7. UNDER 17: 15 o 16 anni
   Può gareggiare in 1x, 2x, 4x, 2-, 4-, 4+ e 8+ e in imbarcazione GIG 4x+.
   Può gareggiare nella categoria Under 19.

8. ESORDIENTI: da 17 a 28 anni
   Alla data d'inizio della stagione agonistica hanno compiuto 17 anni e non hanno mai preso parte come vogatori a precedenti competizioni ufficiali bandite dalla FIC o da altre Federazioni riconosciute da World Rowing, in qualunque specialità, escluso l'Indoor Rowing.
   Inoltre:
   a. Tale qualifica termina alla fine della seconda stagione agonistica in cui hanno preso parte alla prima regata e, comunque, alla fine dell'anno in cui compiono 28 anni;
   b. Possono gareggiare in 1x, 2x;
   c. Nella stessa regata, anche se disputata in più giorni, dovranno scegliere se iscriversi e gareggiare alle gare esordienti o a quelle della categoria d'età di appartenenza, dove possono gareggiare in tutte le tipologie di imbarcazioni; solo nelle gare regionali o promozionali possono partecipare a una gara esordienti e a una della categoria d'età di appartenenza nella stessa manifestazione;
   d. In caso di medaglia, in qualsiasi categoria diversa da esordienti, conseguita in regate di campionato nazionale (esclusi CNU) o manifestazioni internazionali (ad eccezione di quelle di Indoor Rowing) perderanno la qualifica al termine di detta manifestazione;
   e. Se tesserati anche come Universitari potranno gareggiare nelle competizioni riservate agli Esordienti Universitari, dove possono gareggiare in 1x, 2x, 2-, 4x, 4-, C1x, C2x, C4x+.

9. I canottieri delle categorie giovanili ed Esordienti sono suddivisi secondo l'età che compiono nel corso della stagione agonistica.

10. Le limitazioni sull'impiego delle imbarcazioni sono riportate solo per il tipo olimpico e propedeutico e con riferimento alle competizioni valide per l'attribuzione dei "Punteggi per le classifiche nazionali".
    In tutte le altre competizioni promozionali, è consentito:
    a. L'utilizzo dell'imbarcazione GIG 4x+ dalla categoria Allievo B1 (es: competizioni scolastiche);
    b. L'utilizzo delle imbarcazioni da Coastal Rowing, esclusivamente nel formato Beach e con distanza dalla riva entro i 200 mt, dalla categoria Allievo C.

11. PR1/PR2/PR3 Under 23: da 15 a 22 anni
    Può partecipare a gare nella categoria superiore Para Rowing (Senior).

12. MASTER
    a. Per tutte le regate disputate sul territorio nazionale si applicano le disposizioni del Regolamento Master.

b. All'inizio dell'anno di compimento del 27° anno d'età tutti i canottieri saranno tesserati nella categoria Master/Senior e potranno svolgere l'attività Master nel rispetto del presente Codice, del Regolamento Master e relativa Appendice e altre Normative connesse.
c. L'età di un vogatore Master sarà quella che raggiungerà durante l'anno della gara.
d. Nella stessa manifestazione, anche se disputata in più giorni, dovranno scegliere se iscriversi e gareggiare alle gare Senior o alle gare Master; solo nelle gare regionali e promozionali possono partecipare a una gara Senior e a una Master nella stessa manifestazione.
e. Ogni vogatore Master deve essere in grado di dimostrare la propria età con la presentazione di un documento valido (passaporto o carta d'identità).
f. Ogni canottiere in una gara Master è responsabile della propria salute e forma fisica (riferimento alla Norma 15 – Sicurezza e salute dei canottieri).

Norma 21 – Masters Regatta

La World Rowing Masters Regatta si svolge ogni anno sotto la supervisione della Commissione Master. La World Rowing Masters Regatta sarà una regata internazionale disputata secondo queste Norme.

Norma di applicazione 21 – Masters Regatta

Fare riferimento all'Appendix R16 - Regolamento World Rowing Masters Regatta.

Norma 22 - Timonieri

1. I timonieri sono membri dell'equipaggio. Tutti i riferimenti ai canottieri in queste Norme includono anche i timonieri salvo dove diversamente specificato.

2. Fatta eccezione per i Giochi multi-sport 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 possa 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.

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

4. 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.

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

Norma di applicazione 22 - 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 di Controllo può richiedere, in occasione della prima pesatura, o successivamente, la presentazione di un documento d'identità ufficiale con fotografia. Qualora sia possibile consultare una fotografia ufficiale del tesseramento del timoniere, la stessa può essere esibita al posto della carta d'identità alla Commissione di Controllo al momento della pesatura.

Se ai timonieri è stata assegnata una zavorra, la Commissione di Controllo può esigere che il peso della zavorra sia da controllare in qualsiasi momento, da prima della gara a subito dopo lo sbarco. Inoltre, lo Starter o il Giudice possono verificare la presenza della zavorra.

Norma di applicazione 22 della FIC - Timonieri

L'età del timoniere deve essere quella relativa alla categoria d'appartenenza dell'equipaggio o inferiore, per la sola categoria Cadetti può essere anche di categoria Under 17 o Under 19.

Non esistono limitazioni relative all'affiliato di appartenenza, anche per i Campionati d'Italia.

Inoltre, per la categoria Master, non vi sono limitazioni in ordine all'età e alla categoria di appartenenza.

Norma 23 - Pesi leggeri

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

1. Un equipaggio gareggiante in una specialità maschile PL deve avere un peso medio (escluso timoniere) non superiore a 70 kg e nessun singolo vogatore può pesare più di 72,5 kg;

2. Un vogatore gareggiante nella specialità del singolo PL maschile non può pesare più di 72,5 kg;

3. Un equipaggio gareggiante in una specialità femminile PL deve avere un peso medio (escluso timoniere) non superiore a 57 kg e nessun singolo vogatore può pesare più di 59 kg;

4. Un vogatore gareggiante nella specialità del singolo PL femminile non può pesare più di 59 kg.

Norma di applicazione 23 – Pesatura dei vogatori Pesi leggeri

I vogatori PL devono essere pesati con indosso almeno 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. La bilancia deve indicare il peso del vogatore con la precisione di 0,1 kg.

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. 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 di 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 di 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 pesata con l'equipaggio, come membro dell'equipaggio. Il peso registrato viene utilizzato in caso di sostituzione ai sensi della Norma 49 o 50.

6. Se un equipaggio ha effettuato la pesatura ufficiale senza una riserva, il vogatore sostituto ai sensi delle Norme 49 o 50 può essere pesato in qualsiasi momento prima del successivo percorso di gara dell'equipaggio. In tal caso, il peso individuale e il peso medio equipaggio, considerando il peso del vogatore sostituto con i pesi registrati dei restanti membri dell'equipaggio, devono rispettare questa regola.

Norma di applicazione 23 della FIC - Pesi leggeri

A tutela della salute dei vogatori PL il Settore Tecnico federale potrà indicare annualmente i pesi da rispettare con riferimento alle date e/o eventi della singola stagione remiera, in deroga a quanto previsto dalla Norma 23.

Norma 24 – Para Rowing

Un canottiere può gareggiare in una gara Para Rowing se ha una disabilità ammissibile ed è stato assegnato a una “Sport Class” (classificazione) e “Sport Class Status” (status di classificazione) ai sensi della “Para Rowing Classification Regulations” (Appendix R15). I vogatori possono competere in una classificazione più funzionale rispetto alla propria, ma non in una classificazione meno funzionale.

Le categorie e le tipologie di imbarcazioni sono descritte nel Regolamento Para R~~r~~owing (Appendix R14).

Norma di applicazione 24 della FIC – Para Rowing

Per tutte le regate disputate sul territorio nazionale si applicano le disposizioni del Regolamento Para Rowing.

PARTE III – TIPOLOGIE DI IMBARCAZIONI

Norma 25 – Tipologie di imbarcazioni

Le tipologie di imbarcazioni riconosciute da World Rowing sono le seguenti:

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

Norma di applicazione 25 della FIC – Tipologie 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 29) si riferisce solo alle imbarcazioni di tipo olimpico elencate nella presente Norma 25.

3. Imbarcazioni di tipo regolamentare, secondo il Capitolato di Controllo:
   a. Jole a otto vogatori con timoniere (J8+)
   b. Jole a quattro vogatori con timoniere (J4+)
   c. Jole a due vogatori con timoniere (J2+)
   d. Doppio canoe (J2x)
   e. Canoino (J1x)

4. Imbarcazioni di tipo propedeutico, solo per vogata di coppia, secondo il Capitolato di Controllo:
   a. singoli 7.20 (1P);
   b. GIG (G4x+);
   c. 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 26 – Eventi in programma ai Campionati del Mondo: […non recepito…]

Norma 27 – Eventi in programma alle Olimpiadi e Paralimpiadi: […non recepito…]

Norma di applicazione 27 – Tipologie di imbarcazioni per le Olimpiadi e Paralimpiadi: […non recepito…]

Norma 28 – Tipologie di imbarcazioni nelle altre gare: […non recepito…]

PARTE IV – IMBARCAZIONI E COSTRUZIONE

Norma 29 – Costruzione libera

La costruzione, la progettazione e le dimensioni delle barche e dei remi devono, in linea di principio, essere esclusi da restrizioni ma nei limiti definiti nella Norma di applicazione di questa Norma e nella Norma 30. Tuttavia, a eccezione del sedile dei vogatori, tutti gli elementi portanti, compresi i perni delle parti in movimento, devono essere saldamente fissati al corpo della barca.

Norma di applicazione 29 – Imbarcazioni ed equipaggiamento

Fare riferimento all'Appendix R2 – Imbarcazioni ed equipaggiamento.

Requisiti per imbarcazioni da gara ed equipaggiamento.

L'inosservanza della presente Norma di applicazione comporta una sanzione fino alla squalifica.

I requisiti di sicurezza qui descritti sono i requisiti minimi. È responsabilità del Club o della Federazione affiliata in questione e dei canottieri garantire la loro sicurezza per quanto riguarda il loro equipaggiamento da canottaggio.

1. Imbarcazione
   a. Lunghezza massima - Tutte le imbarcazioni utilizzate nelle gare a otto devono essere come minimo di due sezioni, con nessuna sezione più lunga di 11,9 m.
   b. Lunghezza minima - La lunghezza minima complessiva di una barca da gara 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, questa deve essere fissata saldamente alla prua e terminare in una palla di 4 cm, come descritto nel paragrafo 1.h. di seguito. Se una barca non può essere allineata correttamente perché non raggiunge la lunghezza minima complessiva, lo Starter può escludere l'equipaggio dalla gara. Questa regola non si applica alle imbarcazioni utilizzate per gare di Para Rowing e Coastal Rowing.
   c. Progettazione della barca – Tutte le barche devono essere monoscafi, se non diversamente concordato dal Comitato Esecutivo.
   d. Deriva - Una deriva è una piastra, con superficie singola con o senza forma in sezione trasversale, fissata allo scafo sott'acqua. È consentito un numero qualsiasi di derive ma devono essere fisse e verticali sullo scafo.
   e. Timone - Un timone è una superficie girevole con il suo asse di rotazione nel piano della linea centrale dello scafo. È consentito un solo timone.
   f. Sedile del timoniere – Lo spazio aperto del 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.

g. Galleggiamento - Tutte le imbarcazioni devono soddisfare i requisiti di galleggiamento specificati nella “World Rowing’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.

h. 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 fissata 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.

i. Sgancio rapido dai 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.

   i. 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 sfili 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.

   ii. 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.

2. Remi
   a. Durante la vogata, tutte le parti del remo devono essere fissate nella loro posizione e incapaci di muoversi indipendentemente dal movimento del remo nel suo insieme.
   b. 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.

3. Identificazioni
   a. Targhetta di produzione – Tutte le imbarcazioni devono essere munite di una targhetta di produzione o equivalente visibile e fissata permanentemente all’interno della barca, di una dimensione fino a 50 cm^2, 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 "World Rowing's Minimum Guidelines for the Safe Practice of Rowing".

b. Tutte le imbarcazioni e i remi devono essere conformi alle prescrizioni della Norma di applicazione della Norma 39 (Identificazioni, ecc).

4. Proprietà naturali
   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
   a. 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.c.
   b. Dati ammissibili – Durante la gara le sole informazioni ammesse per l'equipaggio in barca devono essere:
      i. Tempo;
      ii. Frequenza dei colpi;
      iii. Velocità della barca/accelerazione;
      iv. Frequenza cardiaca.

      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 salvo quanto previsto al paragrafo 5.c.
   c. Informazioni della regata – World Rowing può installare su ogni barca un dispositivo(i) allo scopo di trasmettere la gara in tempo reale e altre informazioni che saranno di proprietà World Rowing e che potranno essere utilizzate per qualsiasi scopo inclusa la presentazione e promozione della manifestazione e dello sport.

6. Equipaggiamenti promozionali
   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.

Norma di applicazione 29 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 essere del tipo con pala "Macon", è vietato l'uso di remi con pala "a mannaia".

2. I remi di coppia per la categoria Cadetti possono essere con pala "Macon" o con pala "a mannaia".

3. Per l'imbarcazione di tipo propedeutico "singolo 7.20" (sigla 1P), dove non è in ogni caso consentito l'utilizzo di pala "a mannaia", 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.

4. Su tutte le imbarcazioni utilizzate in regata dalle categorie Allievi e Cadetti, ferme restando le limitazioni imposte per dette categorie dalla Nda 20 della FIC, devono essere rispettate le seguenti impostazioni riguardo i remi:

Tipo remo	Rapporto
Macon coppia	Non superiore a 3,4
Mannaia coppia	Non superiore a 3,28
Macon punta	Non superiore a 3,3
Mannaia punta	Non superiore a 3,2

   Il rapporto considerato è quello tra la lunghezza totale del remo e la lunghezza della leva interna: lunghezza remo in cm da estremità a estremità lungo il fusto / leva interna misurata in cm a partire dalla superficie lato pala del girone.

   Possono essere impostati valori di rapporto inferiori a quelli indicati in tabella.

5. Non è possibile gareggiare con un "singolo 7.20" in una gara bandita per il 1x.

6. La mancata osservanza dei requisiti relativi alla sicurezza (vedi punto 2 della Nda 29) 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 World

Rowing, 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 29 nonché riprese con telecamere su aeromodelli telecomandati (droni) pilotati da soggetti con patente ENAC per APR (aeromobili a pilotaggio remoto).

Norma 30 – Innovazioni negli equipaggiamenti

1. 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 nelle Regate Internazionali:
   a. Essere disponibili in commercio a tutti i canottieri (i brevetti non possono escluderne l'uso da parte di un Team o un canottiere);
   b. Non aumentare i costi o la complessità dello sport senza portare un valore aggiunto corrispondente;
   c. Non procurare vantaggi ad alcuni canottieri nei confronti degli altri o cambiare l'essenza dello sport;
   d. Essere sicuri e compatibili con i principi di sviluppo sostenibile;
   e. Essere uno sviluppo positivo per il canottaggio e mantenerne i principi, in particolare quelli di equità e di uguaglianza.

2. Ogni innovazione deve essere sottoposta al Comitato Esecutivo World Rowing 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 da 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 i principi di sviluppo sostenibile e se sia uno sviluppo positivo per il canottaggio e ne mantenga i principi.

Norma 31 – 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.

Il peso minimo delle imbarcazioni utilizzate negli eventi di Coastal Rowing e Beach Sprint Rowing è inserito nel Codice di Gara – Coastal & Beach Sprint.

Norma di applicazione 31 – Peso delle imbarcazioni

Fare riferimento all'Appendix R3 – Peso delle imbarcazioni.

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

Sigla	Tipologie di imbarcazioni	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	50
4+	Quattro con timoniere	51
8+	Otto con timoniere	96

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

a. Gli altoparlanti, se sono saldamente fissati alla barca, e il relativo cablaggio;
b. Qualsiasi alloggiamento (custodia) o fissaggio saldamente attaccato all'imbarcazione allo scopo di contenere borracce, apparecchiature elettroniche o altri equipaggiamenti;
c. Cavi e fili necessari per collegare i dispositivi che forniscono "Dati ammissibili" (vedi Norma di Applicazione 29, paragrafo 5);
d. 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 – È responsabilità dell'equipaggio che la propria barca rispetti i requisiti di peso minimo.

3. Bilance – Le bilance devono essere fornite da un costruttore approvato da World Rowing e devono indicare il peso della barca a 0,1 kg. Le bilance devono essere collegate a una stampante così che sia immediatamente disponibile una stampata del peso barca. 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.
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 World Rowing 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. Durante le gare le bilance saranno disponibili per la prova peso della barca. Tuttavia, la pesatura delle barche selezionate per il peso ufficiale avrà la priorità e gli equipaggi dovranno seguire le istruzioni del Giudice responsabile.

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. Il Presidente di Giuria ha anche il diritto di includere in questo elenco altre barche, in qualsiasi momento prima della fine del percorso di gara delle barche stesse, se ha il sospetto che alcune barche possano essere sottopeso. Egli deve consegnare copia dell'elenco al Responsabile della Commissione di Controllo. Il sorteggio deve essere tenuto riservato fino a quando l'equipaggio di ogni imbarcazione selezionata sia stato informato di tale selezione.

6. Notifica agli equipaggi – Un membro della Commissione di Controllo notifica agli equipaggi delle barche selezionate che queste devono essere sottoposte al peso nel momento in cui escono dall'acqua dopo il loro percorso di 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 sarà messo fuori gara. 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
   a. L'equipaggiamento che non è incluso nel peso della barca deve essere rimosso prima della pesatura.
      i. Prima della pesatura dell'imbarcazione è necessario rimuovere i seguenti elementi:
         - Registratore di dati
         - Monitor / display / schermo per l'atleta
         - Eventuali sensori aggiuntivi come il sensore di velocità dell'imbarcazione
         - Trasmettitore

ii. Le attrezzature non incluse nel peso dell'imbarcazione ma fissate saldamente all'imbarcazione stessa possono rimanere a bordo durante la pesatura, ad esempio:
- Scatole di giunzione
- Sensori di angolo
- Batterie
- Supporti (staffe) per monitor / display /schermo atleta

Qualora tali attrezzature rimangano fissate all'imbarcazione durante la pesatura, dal peso misurato dell'imbarcazione dovranno essere detratti i seguenti limiti di peso standard:

Sigla	Sistema wireless (es: NK Xboat)	Sistema cablato (es: Peach)
1x	0,2 Kg	0,6 Kg
2x	0,4 Kg	0,9 Kg
2-	0,4 Kg	0,7 Kg
4x	1 Kg	1,7 Kg
4- / 4+	0,7 Kg	1,2 Kg
8+	1,4 Kg	2,4 Kg

b. 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 i 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 di Controllo responsabile del peso imbarcazioni deve stampare la documentazione del peso barca e procedere come segue.
   a. Scrivere "Prima pesata dell'imbarcazione" sulla relativa stampata.
   b. 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 del percorso di gara e la dicitura "Pesata di prova". Sia il rappresentante dell'equipaggio che il membro della Commissione di Controllo devono apporre la propria firma sulla stampata.
   c. 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 di Controllo dovrà scrivere sulla stampata il nome dell'equipaggio, il percorso di 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 di Controllo devono apporre la propria firma sulla stampata. Nessuna altra o successiva pesata potrà essere considerata valida.

d. Assegnare l'appropriata sanzione all'equipaggio.
e. Nel caso in cui non sia disponibile una stampante collegata alla bilancia:
   i. Il membro della Commissione di Controllo deve scattare una fotografia del risultato di ogni pesatura del paragrafo 9 a), b) e c);
   ii. Il membro della Commissione di Controllo deve registrare ciascuno dei pesi descritti nel paragrafo 9 a), b) e c) su un modulo predisposto per tale scopo;
   iii. Sia un membro dell'equipaggio che il membro della Commissione di Controllo devono firmare questo modulo.
f. Far pervenire al Presidente di Giuria le tre stampate della pesatura firmate o il modulo e le fotografie della pesatura e notificare allo stesso la sanzione assegnata.

10. Sanzione per l'imbarcazione sottopeso – La sanzione per aver corso con un'imbarcazione sottopeso consiste nella retrocessione dell'equipaggio all'ultimo posto dello specifico percorso di gara. Il risultato ufficiale di questo equipaggio deve mostrare BUW ("Imbarcazione sotto peso"). 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 sanzione sarà l'esclusione dell'equipaggio.

PARTE V – CAMPI DI GARA

Norma 32 – Caratteristiche

1. 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 che sono perpendicolari alle linee di partenza e arrivo per una distanza di 2.000 m.

2. Per Campionati del Mondo, Coppa del Mondo, Olimpiadi, …: […*non recepito*…]

3. Per Campionato del Mondo di Coastal Rowing, Beach Rowing, …: […*non recepito*…]

4. Affinchè un campo di gara sia classificato da World Rowing come campo internazionale standard, i richiedenti devono trasmettere per iscritto tutti i dettagli del campo di gara in questione a World Rowing, e il campo di gara dovrà essere ispezionato a spese della Federazione affiliata richiedente e approvato da un esperto nominato da World Rowing.

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

Norma di applicazione 32 della FIC – Campi di gara

1. Generalità
   a. Il campo di gara dovrà contenere i percorsi stabiliti dalla Norma 33 e Nda 33 della FIC 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.
   b. 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 in luogo accessibile, 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 e alle uscite delle imbarcazioni.
   c. 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.
   d. I punti di riferimento utilizzati per la tracciatura del campo dovranno essere facilmente

individuabili per un rapido controllo.

e. 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
   a. Campionati d'Italia Senior, PL, Under 19
      Confermato quanto previsto nel "Capitolato dei campi di regata"; facoltative le installazioni descritte nel Capitolato ai punti:
      i. Indicatori di direzione (3.1.2);
      ii. Meccanismo di controllo dell'allineamento (3.1.10);
      iii. Segnale ottico e acustico (3.1.11);
      iv. Tempi intermedi (3.2.5);
      v. Tabellone video (3.3.5).

   b. Campionati d'Italia Under 23, Under 17, Esordienti
      Confermate le caratteristiche del precedente capoverso; sono ammesse alternative alle installazioni descritte nei seguenti punti del "Capitolato dei campi di regata":
      i. Torre di partenza sostituibile con semplice postazione per starter costituita da piattaforma, possibilmente elevata e coperta, o natante idoneo allo scopo solidamente ancorato (3.1.3);
      ii. Dotazioni Starter limitate all'orologio e impianto di amplificazione (3.1.4);
      iii. Postazione Allineatore sostituibile da piattaforma, possibilmente elevata e coperta, o natante idoneo allo scopo solidamente ancorato (3.1.6);
      iv. Indicatori di percorso ogni 500 m invece che ogni 250 m (3.2.4);
      v. 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 (3.3.2).

   c. Meeting Senior, Under 23, PL, Under 19, Under 17. Confermate le caratteristiche del precedente punto b, è inoltre possibile non disporre in taluni casi di quanto previsto al punto 3.1.1 (Pontili di partenza) del "Capitolato dei campi di regata".

   d. Campionati Nazionali Universitari, Campionato Sprint, Meeting Allievi/Cadetti e Master, Festival dei Giovani, Regate in tipo regolamentare e Campionato Master.
      Sono ammesse le seguenti variazioni:
      i. Regate in tipo regolamentare, con delimitazione corsie (punto 3.2.1 del "Capitolato dei campi di regata") costituita da file di boe ai lati esterni del campo di gara;
      ii. Per le altre regate, oltre alle delimitazioni esterne, deve essere installata almeno una spiga centrale;
      iii. Boe esterne posizionate ogni 250 m, di colore diverso da quelle che riportano l'indicazione dei 500, 1000, 1500 m;

iv. E' ammessa la partenza non ancorata;
v. Fotofinish obbligatorio solo per Campionati Nazionali Universitari, Campionato Sprint, Campionato Master e in tipo Regolamentare.

e. 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:
i. Partenze ancorate;
ii. Spighe di delimitazione delle corsie interne, eventualmente rimpiazzate da una spiga centrale di riferimento per gli equipaggi;
iii. Delimitazione esterna del campo di gara con spighe, sempre preferibile, potrà essere sostituita da singole boe ancorate a intervalli di 250 m;
iv. Pannelli di riscontro dei traguardi di partenza e di arrivo sostituibili da diottre 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.

f. Gare di Fondo, Coastal Rowing e Para Rowing
Le Norme sono definite negli specifici Regolamenti e Nda FIC.

Norma 33 – 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, Under 23, Under 19 e Para Rowing. 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 World Rowing 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.

Norma di applicazione 33 della FIC - Percorsi

1. Imbarcazioni di tipo propedeutico e categorie previste nella Nda 20 della FIC:
   a. Fino a 1.500 m per canottieri Allievi C e Cadetti;
   b. Fino a 1.000 m per canottieri Allievi B1 e Allievi B2;
   c. 1.000 m per canottieri Under 17 in GIG 4x+;
   d. Fino a 250 m per canottieri Allievi A.

2. Imbarcazioni di tipo regolamentare:
   a. 1.500 m per vogatori Senior
   b. 1.000 m per vogatrici Senior
   c. 1.000 m per canottieri Under 19

3. Per le regate di Fondo, Coastal Rowing, Para Rowing e Indoor Rowing i percorsi sono definiti nei relativi Regolamenti specifici.

4. Nel caso il Comitato/Delegazione regionale si trovi in situazioni di oggettiva indisponibilità di un bacino adeguato, il Consiglio Federale, su specifica richiesta, può concedere di ritenere valide anche le regate regionali effettuate su un percorso inferiore ai previsti 2.000 m. Sarà possibile, per una singola regata all'anno, concedere analoga deroga anche in presenza di bacini compatibili con la lunghezza prevista di 2.000 m.

5. In caso di oggettiva impraticabilità per sopraggiunti fattori meteorologici o altre cause di forza maggiore, 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.

6. Le regate aventi percorsi diversi e le regate speciali sono regolate da Norme approvate dal Consiglio Federale.

Norma 34 – 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…*]

Norme di applicazione da 32 a 34 – Campo di regata

Fare riferimento all'Appendix R4 – Campo di regata.

Norma di applicazione 34 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.

PARTE VI – ORGANIZZAZIONE DELLE REGATE

Norma 35 – Autorità di World Rowing

1. Tutte le Regate Internazionali e le competizioni internazionali di Indoor Rowing sono sotto l'autorità prevalente di World Rowing e, in subordine, della Federazione affiliata interessata. Il Comitato Organizzatore sarà il responsabile della organizzazione delle regate.

2. Campionati del Mondo, Coppa del Mondo, Olimpiadi, … : […*non recepito*…]

Norma 36 – 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 Regata.

Responsabilità e doveri del Comitato Organizzatore sono stabiliti dalla Norma d'applicazione di questa Norma all'Appendix R5, Ruoli nella regata.

Norma di applicazione 36 – Compiti del Comitato Organizzatore

Fare riferimento all'Appendix R5 – Ruoli nella regata.

Le responsabilità del Comitato Organizzatore sono le seguenti:

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, soccorsi e servizi medici e gli equipaggiamenti tecnici conformi a questo Codice di Gara, relative Norme d'applicazione e Regolamenti di gara.

4. Nominare una Giuria: […*non recepito*…]

5. Nominare un Direttore di Gara: […*non recepito*…]

6. Nominare un Referente per la sicurezza 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 svolgimento in sicurezza della regata.

   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.

7. Nominare un Responsabile sanitario con la specifica responsabilità di garantire che un adeguato supporto medico e le relative strutture siano prontamente disponibili nel corso della regata. Questa responsabilità comprende:
   a. Fornitura di servizio medico del livello richiesto e strutture di pronto soccorso per tutti i concorrenti, dirigenti, spettatori e altre persone presenti all'evento.
   b. Stretta collaborazione con i servizi di soccorso in acqua e fornitura del relativo supporto ai servizi di emergenza.

   Il Responsabile sanitario deve [*…non recepito…*]
   I servizi di pronto soccorso, salvataggio ed emergenza devono essere disponibili durante tutto l'orario di apertura del campo di gara.

8. Avvisare il Direttore di Gara,: [*…non recepito…*]

9. Nominare un Responsabile delle Attività di Safeguarding con competenze ed esperienza adeguate,: [*…non recepito…*]

10. Nominare un Responsabile della sostenibilità: [*…non recepito…*]

11. Stipulare un'adeguata assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, per la perdita o il danneggiamento di proprietà e attrezzature e per qualsiasi altra copertura assicurativa richiesta dalla legge.

12. Garantire comunicazione telefonica e radio per l'organizzazione e la gestione della regata, come specificato nel "World Rowing Manual".

13. Pubblicare un piano di gestione ambientale: [*…non recepito…*]

14. Occuparsi di tutti gli altri aspetti necessari per assicurare la corretta organizzazione della regata.

Norma di applicazione 36 della FIC – Compiti del Comitato Organizzatore

I servizi di pronto soccorso, salvataggio ed emergenza previsti al punto 7 della Norma di applicazione 36 devono essere disponibili durante tutto l'orario di apertura del campo di

gara, da intendersi come orario delle gare e orario ufficiale degli allenamenti riportato sul Bando di Regata o eventuali modifiche apportate dal Consiglio di Regata.

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. In occasione delle gare riferite al Calendario Remiero Nazionale deliberato dal Consiglio Federale, le dotazioni per la Giuria saranno messe a disposizione dalla FIC.

Il Responsabile delle Attività di Safeguarding può essere la medesima figura che ricopre tale ruolo nell'organigramma di una delle Società componenti il COL.

Ad avvenuta approvazione del Bando di Regata, la Segreteria Federale comunicherà il nome del Presidente di Giuria designato che andrà inserito nell'organigramma del COL sul Regolamento di Regata. Al più tardi 15 giorni prima del primo giorno di gara, la Segreteria Federale comunicherà i nomi degli Ausiliari e altre figure presenti che lo assisteranno. La comunicazione scritta deve essere inviata ai componenti della Giuria, alla CDA e, per conoscenza, al COL e Comitato/Delegazione Regionale di riferimento.

La Giuria è designata dalla Commissione Direttiva Arbitrale (CDA) ed è assistita nei suoi lavori dalla segreteria del COL. La CDA, oltre il Presidente di Giuria e i suoi Ausiliari (Giudici Arbitri, Aspiranti Giudici Arbitri, Collaboratori Arbitrali Regionali), può convocare altri Giudici Arbitri per svolgere altri incarichi conformi al Regolamento dei Giudici Arbitri.

Nelle regate regionali promozionali la CDA può delegare la convocazione della Giuria al Coordinatore Regionale Arbitrale che dovrà provvedervi, almeno 7 giorni prima del primo giorno di gara, con comunicazione scritta inviata ai componenti della Giuria, alla CDA e, per conoscenza, al COL e Comitato/Delegazione Regionale di riferimento.

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. A tal scopo il COL dovrà mettere a disposizione del Presidente di Giuria un numero di almeno 5 volontari per le regate valide per l'attribuzione dei "Punteggi per le classifiche nazionali" e di almeno 3 volontari per gli eventi di carattere promozionale. Eventuali responsabilità conseguenti l'operato di questi tesserati collaboratori, non convocati dalla CDA, saranno a carico del COL.

L'elenco di tutte le figure coinvolte nella preparazione, organizzazione, gestione e conduzione di una manifestazione sportiva e degli eventuali eventi collaterali, prima, durante e dopo le giornate della competizione, ai vari livelli nazionale, regionale e nelle attività sportive quotidiane delle Società affiliate/aggregate, negli allenamenti e/o in gara, è allegato al presente Codice di Gara, con il titolo "Elenco delle figure tecniche federali, dei COL e

delle affiliate/aggregate" (Mansionario sportivo). Inoltre, le figure riportate nell'organigramma del COL allegato al Regolamento di Regata devono essere tesserate alla FIC.

Norma 37 – Team manager

1. 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 identificarsi al Comitato Organizzatore e concordare le modalità per le successive comunicazioni, inclusa la partecipazione a tutte le riunioni dei Team Manager.

2. Ai Campionati del Mondo e regate di Coppa del Mondo,… : […*non recepito*…]

3. La mancata nomina del Team Manager da parte di una Federazione affiliata o Club o la mancata partecipazione di un Team Manager a una riunione ufficiale o l'omessa comunicazione d'informazioni, può comportare l'applicazione di sanzioni nei confronti della stessa Federazione affiliata da parte del Comitato Esecutivo.

Norma di applicazione 37 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:
1. 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;
2. Le problematiche relative alla sicurezza e all'antidoping;
3. 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 38 – World Rowing – Ruoli alle regate

World Rowing avrà determinate responsabilità nelle regate, tra cui compiti svolti da funzionari specifici. Le gare saranno condotte in conformità con le presenti Norme da Giudici Arbitri Internazionali, dalla Giuria e dal Consiglio di Giuria.

1. Il Comitato Esecutivo… […*non recepito*…]

2. Svolgimento delle gare:
   a. La Giuria - La giuria sarà responsabile dello svolgimento delle gare e di garantire che la regata si svolga in conformità con il presente Codice di Gara, le Norme di applicazione ed il Bando di gara, e sarà composta da un gruppo di Giudici Arbitri Internazionali, supportati, ove opportuno, da Giudici Arbitri nazionali.
      La sicurezza dei canottieri deve essere la prima preoccupazione della Giuria in qualsiasi momento durante la regata.
   b. Consiglio di Giuria - Il Consiglio di Giuria esaminerà e deciderà su eventuali reclami presentati secondo la Norma 77 e sarà composto dal Presidente della Giuria e da altri due membri della Giuria designati dal Presidente della Giuria quotidianamente prima dell'inizio della gara.
   c. I Giudici Arbitri Internazionali saranno responsabili dello svolgimento delle gare in qualità di membri della Giuria.

Norma di applicazione 38 – World Rowing – Ruoli alle regate

Fare riferimento all'Appendix R5 – Ruoli nella regata.

1. Delegato Tecnico […*non recepito*…]

2. Presidente di Giuria
   a. 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.
   b. 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 si consulta con 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.
   c. Il Presidente di Giuria nomina e presiede il Consiglio di Giuria.
   d. Regate Internazionali – Il Presidente di Giuria sarà nominato dal Comitato Organizzatore.
   e. Campionato del Mondo, … […*non recepito*…]

3. Medico di World Rowing […*non recepito*…]

4. Responsabile delle Attività di Safeguarding di World Rowing […*non recepito*…]

5. Comitato d'equità […*non recepito*…]

6. La Giuria
   a. Composizione della Giuria - La Giuria è composta da persone che svolgono i seguenti incarichi:
      i. Presidente di Giuria;
      ii. Starter;
      iii. Giudice alla partenza;
      iv. Giudice di percorso;
      v. Giudici di arrivo, uno dei quali deve essere un Giudice Senior;
      vi. Membri della Commissione di Controllo, uno dei quali deve essere un Giudice Senior.
   b. Il Presidente di Giuria, lo Starter, il Giudice alla partenza, il Giudice di percorso, il Giudice Senior all'arrivo e il membro senior della Commissione di Controllo devono possedere una licenza di Giudice Internazionale.
   c. 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.
   d. Nomina della Giuria [*…non recepito…*]
   e. I membri della Giuria di un evento di World Rowing non devono rappresentare una Federazione affiliata o un Team in tale evento.
   f. Abbigliamento [*…non recepito…*]

7. Il Consiglio di Giuria
   a. I nomi dei componenti del Consiglio di Giuria saranno pubblicati ogni giorno prima della regata. Alle Regate Internazionali, il Presidente di Giuria dovrà anche nominare tre sostituti.
   b. 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.

8. Giudici Arbitri Internazionali [*…non recepito…*]

Norma di applicazione 38 della FIC – Il Presidente di Giuria e il Consiglio di Giuria

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, del Regolamento Organizzativo delle Regate (art.17) e quanto specificato nel Verbale di regata, disponendo le possibili

modifiche e rettifiche prima di autorizzare l'inizio delle gare;

3. Assegnare gli incarichi agli Ausiliari, nominare la Commissione di Controllo e i responsabili di settore e, se previsto, il Consiglio di Giuria (Norma 38); in caso di necessità richiedere al COL il personale necessario per ricoprire incarichi di Ausiliari alla Giuria come previsto alla Nda 36 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 81 della FIC (Verbale di regata) e art. 23 del Regolamento Organizzativo delle Regate, provvedendo alla chiusura del Verbale di 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 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 39 – Pubblicità commerciali, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni

Tutte le identificazioni mostrate su abbigliamento ed equipaggiamento e in qualsiasi altro modo in una regata organizzata nel rispetto di queste Norme, le relative Norme di applicazione e Regolamenti dell'evento (Appendix R6), saranno limitate e disciplinate da questa Norma. Ogni infrazione sarà soggetta a sanzione.

Norma di applicazione 39 - Pubblicità commerciali, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni

Fare riferimento all'Appendix R6 – Pubblicità commerciali, sponsorizzazioni, pubblicità e identificazioni.

Norma di applicazione 39 della FIC - Regole pubblicitarie

Per le Regate Internazionali disputate sotto egida World Rowing, valgono le Norme World Rowing. 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 40 – Abbigliamento dei canottieri e colori delle pale

1. I membri dello stesso equipaggio devono indossare un identico abbigliamento salvo quanto permesso ai sensi della Norma di applicazione della Norma 39. Se uno dei membri indossa un copricapo, il copricapo indossato eventualmente dagli altri deve essere identico, salvo quanto permesso ai sensi della Norma di applicazione della Norma 39.

2. I colori e la grafica delle pale di tutti i remi devono essere le stesse su entrambi i lati.

3. Il timoniere può gareggiare indossando abbigliamento supplementare con i colori del suo equipaggio.

4. Campionati del Mondo: […*non recepito*…]

Norma di applicazione 40 - Abbigliamento dei canottieri e colori delle pale

Alle Regate Internazionali, i membri di un equipaggio misto indosseranno un'identica uniforme e identificazioni oppure ogni membro dell'equipaggio indosserà l'uniforme e le identificazioni del suo Club.

Norma di applicazione 40 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 comunicato per iscritto o in modalità informatica almeno un'ora prima dell'imbarco (solo ai Campionati d'Italia).

Alla premiazione gli equipaggi dovranno presentarsi al completo, in tenuta di gara o da riposo o di rappresentanza del rispettivo soggetto di appartenenza, pena l'applicazione delle sanzioni previste alla Nda 66 della FIC.

Norma 41 – 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 dalla loro Federazione affiliata, e che gli stessi siano compatibili con gli Statuti World Rowing e il Codice di Gara, relative Norme di applicazione e Regolamenti di gara.

Norma 42 – Diritti di merchandising World Rowing: […non recepito…]

Norme di applicazione da 41 a 42 della FIC: Premi, contratti di sponsorizzazioni, Trofei e diritti di merchandising

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

Contratti di sponsorizzazioni e diritti di merchandising – Specificato alla Norma d'applicazione 39 della FIC.

Norma 43 - Certificazione delle iscrizioni

1. Regate Internazionali (eccetto Master)
   a. Un equipaggio che partecipa a una regata internazionale in un altro paese deve informare della propria partecipazione la Federazione di appartenenza.
   b. L'invio dell'iscrizione è da considerarsi come certificazione dell'idoneità di ciascun vogatore a partecipare alla gara in questione. È responsabilità del Club o della Federazione affiliata che invia l'iscrizione assicurarsi che i requisiti di ammissibilità siano corretti.

2. Campionato del Mondo, regate di Coppa del Mondo e … : […*non recepito*…]

3. Olimpiadi, Paralimpiadi e Giochi Olimpici Giovanili: […*non recepito*…]

Norma 44 – Iscrizioni

1. Regate Internazionali
   a. L'iscrizione di un equipaggio a una regata internazionale sarà valida solo se tutti i dati richiesti dal modulo di iscrizione saranno stati compilati correttamente.
   b. I nomi devono essere elencati iniziando dal vogatore di prua e terminando con il vogatore di poppa, seguito dal timoniere.
   c. Il Comitato Organizzatore di una Regata internazionale deve accettare tutte le iscrizioni valide pervenute entro la data di scadenza, salvo il caso in cui venga ricevuta una sola iscrizione entro tale termine, nel qual caso l'evento verrà annullato.

2. Campionato del Mondo: [*…non recepito…*]

Norma 45 – Elenco delle Iscrizioni

1. Regate Internazionali
   Entro e non oltre due giorni dalla chiusura delle iscrizioni, il Comitato Organizzatore invierà a tutti i Club e alle Federazioni affiliate partecipanti un elenco degli iscritti, un calendario provvisorio delle batterie, l'orario e il luogo della riunione dei Team Manager e del sorteggio, nonché i dettagli relativi alle norme sulla circolazione.

2. Campionato del Mondo: [*…non recepito…*]

Norme di applicazione da 43 a 45 della FIC – Modalità iscrizioni e deroghe

Questi aspetti sono trattati nel Regolamento Organizzativo delle Regate.

Norma 46 – False dichiarazioni

1. Qualsiasi falsa dichiarazione riguardante il nome, l'età, la categoria, il sesso, l'appartenenza a un Club o altri criteri di ammissibilità di un vogatore per partecipare a una gara sarà considerata una grave violazione del regolamento, tale da giustificare un'apposita sanzione.

2. Entità della sanzione - Tale violazione può comportare la squalifica del vogatore o dei vogatori a cui si riferisce l'iscrizione da tutte le gare della manifestazione.

3. Il Comitato Esecutivo può applicare ulteriori sanzioni.

Norma di applicazione 46 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 di regata (Mod. TA

10) e inviare relazione scritta alla Procura Federale per le opportune sanzioni anche nei confronti del soggetto affiliato.

Norma 47 – Iscrizioni irregolari

1. Tutte le regate
   a. Un'obiezione a un'iscrizione può essere presentata solo dal rappresentante ufficiale di una Federazione o di un Club membro (a seconda dei casi) che ha presentato le iscrizioni per quella regata.
   b. Non sarà possibile sollevare alcuna obiezione all'iscrizione in alcun momento sulla base dell'idoneità di genere di un vogatore, se non in conformità alla procedura di obiezione prescritta dalla Norma 13 e sua Norma di applicazione.

2. Regate Internazionali
   a. Eventuali obiezioni a un'iscrizione, salvo quelle relative al rispetto dei requisiti di genere, devono essere presentate per iscritto tempestivamente al Comitato Organizzatore dopo la pubblicazione delle candidature, specificando dettagliatamente i motivi per cui l'iscrizione è considerata irregolare.
   b. Se il Comitato Organizzatore ritiene che l'obiezione sia futile, malevola o comunque priva di fondamento, può respingerla senza ulteriore esame.
   c. In caso contrario, il Comitato Organizzatore esaminerà l'obiezione, prenderà in considerazione eventuali osservazioni presentate dal rappresentante ufficiale del vogatore o dell'equipaggio la cui iscrizione è stata contestata e determinerà se l'obiezione è giustificata.
   d. Qualora l'obiezione risulti fondata, l'iscrizione verrà respinta.

3. Campionato del Mondo, regate di Coppa del Mondo e … : […*non recepito*…]

Norma di applicazione 47 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 48 – Ritiri

1. Regate Internazionali
   a. Se un Club o una Federazione affiliata desidera ritirarsi da una gara alla quale si era iscritta, lo deve comunicare per iscritto al Comitato Organizzatore con il maggior preavviso possibile e al più tardi prima della scadenza stabilita dal Comitato Organizzatore.
   b. Nel caso di una regata comprendente due giorni consecutivi di gare e dove gli eventi sono tenuti come due separati singoli giorni di gara, un ritiro per la gara del secondo giorno dovrà essere comunicato per iscritto al Comitato Organizzatore non più tardi di un'ora dalla fine dell'ultima gara della prima giornata.
   c. 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*…]

3. Un ritiro, una volta fatto, è irrevocabile.

Norma di applicazione 48 – Ritiri dopo la scadenza dei termini di ritiro: […non recepito…]

Norma di applicazione 48 della FIC – Comunicazione ritiri dopo la scadenza dei termini d'iscrizione e nuove iscrizioni

1. Fino alla chiusura dell'accredito:
   a. Nel caso in cui un affiliato sia costretto a ritirare un equipaggio dopo la scadenza delle iscrizioni, lo potrà fare per iscritto (anche in forma telematica) sino alla chiusura dell'accredito senza incorrere in sanzioni.
   b. Solo nel caso in cui il ritiro sia per malattia o infortunio correttamente documentati (certificato medico), non avendo a disposizione delle riserve per effettuare una sostituzione, sarà concessa la possibilità, sino alla chiusura dell'accredito, di effettuare una nuova iscrizione per iscritto (anche in forma telematica), anche in diversa specialità/categoria, con gli atleti non costretti al ritiro.

2. Dopo la chiusura dell'accredito:
   a. Il ritiro di uno o più equipaggi, in qualsiasi fase della regata dopo la chiusura dell'accredito, dovrà essere comunicato per iscritto al COL utilizzando il modulo "ritiro o modifica iscrizione equipaggio" e presentando un certificato medico redatto preferibilmente dal medico di gara per non incorrere in sanzioni.

Norma 49 – Sostituzioni dopa la scadenza dei termini d'iscrizione e prima del sorteggio

1. Regate Internazionali

a. Singolisti – Il singolista che si è iscritto non sarà sostituito se non in caso di malattia o infortunio conformemente alla Norma 50.
b. Equipaggi - I Club o le Federazioni affiliate possono sostituire fino alla metà del numero di vogatori (nonché del timoniere, se previsto) in qualsiasi equipaggio da loro iscritto, a condizione che:
   i. I vogatori sostituti siano membri dello stesso Club o, nel caso di equipaggi misti, di uno dei Club interessati.
   ii. Nel caso di equipaggi di Team nazionali, il vogatore sostituto dovrà appartenere alla stessa Federazione affiliata.
   iii. Qualsiasi sostituzione ai sensi della presente Norma deve essere comunicata per iscritto al Comitato Organizzatore almeno un'ora prima della prima batteria della competizione.

2. Campionato del Mondo, regate di Coppa del Mondo e regate di qualificazioni per le Olimpiadi, Paralimpiadi e Giochi Olimpici Giovanili: [*…non recepito…*]

Norma di applicazione 49 della FIC – Sostituzioni prima della partenza delle gare e riserve

1. Principi generali:
   a. Le sostituzioni possono essere effettuate fino alla metà del numero dei vogatori di un equipaggio.
   b. Per i singolisti non è prevista nessuna possibilità di sostituzione anche in caso di malattia o infortunio.
   c. Per i timonieri non ci sono vincoli nelle sostituzioni.
   d. Le sostituzioni possono essere effettuate attingendo ad altri canottieri già iscritti alla regata o a una riserva, ad eccezione delle gare regionali e promozionali dove si può attingere a qualsiasi canottiere tesserato. In ogni regata, ogni affiliato iscritto potrà iscrivire fino a un massimo di cinque vogatori riserve per ogni categoria e per ogni genere e senza distinzione tra vogata di coppia e di punta.
   e. A seguito di una sostituzione, un equipaggio societario può diventare misto, nelle regate in cui è ammessa la partecipazione dei misti.
   f. A seguito di una sostituzione, un equipaggio iscritto da un Comitato/Delegazione Regionale può diventare un equipaggio societario o misto (nelle regate in cui è ammessa la partecipazione dei misti) appartenente ad uno dei soggetti presenti a bordo dell'equipaggio (vogatore o timoniere).
   g. In caso di equipaggi misti, il canottiere sostituto può appartenere a uno dei soggetti interessati o ad altri, a patto che sia già iscritto alla regata (anche come singolista) o come riserva.
   h. Se a seguito della sostituzione (punto g) il soggetto che ha effettuato l'iscrizione non dovesse più essere rappresentato da almeno un vogatore o timoniere, sarà necessario sostituire il nome del soggetto a cui appartiene l'equipaggio.
   i. A seguito di una sostituzione, un equipaggio misto può diventare societario.

j. Un soggetto che ha iscritto più equipaggi in una stessa gara non potrà spostare i vogatori dall'uno all'altro equipaggio iscritto ad eccezione del caso previsto al punto k.
k. Un vogatore può essere spostato da un equipaggio ad un altro nella stessa specialità/categoria solo in caso di ritiro dell'equipaggio dove originariamente risultava iscritto (secondo quanto previsto dalla Norma 48, relativa NdA e Nda 48 della FIC punto 1.b).

2. Fino alla chiusura dell'accredito:
   a. Le sostituzioni, per essere recepite, dovranno essere comunicate per iscritto (anche in forma telematica) in sede di accredito utilizzando il modulo "ritiro o modifica iscrizione equipaggio".

3. Dopo la chiusura dell'accredito:
   a. Nel caso della necessità di sostituire vogatori all'ultimo momento (dopo la chiusura dell'accredito) e sempre nella proporzione indicata, le sostituzioni dovranno essere denunciate sempre per iscritto (almeno un'ora prima della partenza della gara interessata) al COL (segreteria gare) utilizzando il modulo "ritiro o modifica iscrizione equipaggio" e presentando un certificato medico redatto preferibilmente dal medico di gara. Il COL (segreteria gare) dovrà provvedere alla rettifica del programma gare, previa approvazione del Presidente di Giuria.
   b. Non valgono i prinicipi generali descritti ai punti f e h.

Norma 50 – Sostituzioni per motivi medici

1. Regate Internazionali
   a. Prima della prima batteria

      In aggiunta alle disposizioni della Norma 49, in caso di malattia o infortunio di un membro dell'equipaggio o di un singolista prima della loro prima batteria, la sostituzione di tale vogatore o singolista può essere effettuata non oltre un'ora prima della loro prima batteria, a condizione che siano soddisfatti i requisiti di cui al punto 1) c) seguente.

   b. Dopo la prima batteria
      i. Singolisti - Non è consentita la sostituzione di un singolista che abbia già corso nella batteria della sua gara.
      ii. Equipaggi - Dopo che un equipaggio ha gareggiato in una qualsiasi batteria della sua gara, la sostituzione di un membro dell'equipaggio può essere effettuata solo in caso di malattia o infortunio e a condizione che siano soddisfatti i requisiti di cui al punto 1) c) seguente.

c. Per effettuare una sostituzione per motivi medici di un vogatore o di un singolista in una regata internazionale, laddove consentito dalla presente Norma, devono essere soddisfatti i seguenti requisiti:
   i. Il Club o, nel caso di Team nazionale, la Federazione affiliata, dovrà notificare per iscritto al Comitato Organizzatore la propria intenzione di richiedere una sostituzione per motivi medici e dovrà fornire un certificato medico che specifichi in modo sufficiente la natura della malattia o dell'infortunio.
   ii. Il Comitato Organizzatore approverà la sostituzione per motivi medici se soddisfa i requisiti della presente Norma.
   iii. In conformità con questa Norma possono essere sostituiti fino alla metà dei vogatori di un equipaggio oltre il timoniere, se presente.
   iv. Ogni canottiere sostituto deve essere un membro dello stesso Club, e nel caso del Team nazionale, membro della stessa Federazione affiliata ed essere idoneo a competere in quella gara.
   v. In linea di principio, l'orario ufficiale di inizio non dovrebbe essere modificato in caso di sostituzioni; tuttavia, in casi eccezionali, il Presidente di Giuria può decidere di posticipare l'inizio.
   vi. Il vogatore o il singolista sostituito non potrà più gareggiare nella stessa competizione, anche se guarito.

2. Campionato del Mondo, regate di Coppa del Mondo e regate di qualificazioni per le Olimpiadi, Paralimpiadi e Giochi Olimpici Giovanili: […*non recepito*…]

3. Sostituzione consequenziale
   a. Qualora un vogatore si ammali o si infortuni e venga sostituito con un vogatore di una seconda imbarcazione, il vogatore della seconda imbarcazione potrà a sua volta essere sostituito nella stessa imbarcazione da un altro vogatore.
   b. Questa sostituzione consequenziale può avvenire solo se la serie di sostituzioni è chiaramente conseguenza della malattia o dell'infortunio del vogatore nella prima imbarcazione, in conformità con le Nda delle Norme 48 o 49.
   c. Se il vogatore malato o infortunato guarisce e viene reinserito nell'imbarcazione, il vogatore che lo ha sostituito e qualsiasi altro vogatore sostituito a seguito della sostituzione iniziale, devono essere contemporaneamente e con effetto immediato reinseriti nella loro imbarcazione originaria per il turno successivo della loro gara.
   d. Qualora venga effettuata una sostituzione consequenziale e non vi sia un sostituto disponibile per il secondo vogatore, l'equipaggio di quel secondo vogatore può essere ritirato come ritiro per motivi medici consequenziale ai sensi della Norma 48.
   e. Qualsiasi vogatore di riserva deve essere idoneo a rappresentare quel Club o, nel caso di Team nazionali, quella Federazione affiliata, in conformità con le Norme del Codice di Gara e relative Nda.

Norma di applicazione 50 della FIC – Sostituzioni dopo la prima batteria

1. Le sostituzioni potranno essere effettuate dietro richiesta scritta utilizzando il modulo "ritiro o modifica iscrizione equipaggio" e presentando un certificato medico redatto preferibilmente dal medico di gara, al massimo un'ora prima del successivo percorso di gara.

2. A seguito di una sostituzione, un equipaggio misto può diventare societario, ma il soggetto che ha effettuato l'iscrizione deve sempre restare rappresentato da almeno un canottiere.

3. A seguito di una sostituzione, un equipaggio societario può diventare misto, nelle regate in cui è ammessa la partecipazione dei misti.

4. Un equipaggio iscritto da un Comitato/Delegazione Regionale non può diventare un equipaggio societario.

5. Sostituzione consequenziale:
   a. E' consentita quando un vogatore di una barca è malato o infortunato (con presentazione di un certificato medico redatto preferibilmente dal medico di gara) e viene attuata una sostituzione per quel vogatore usando un membro di un secondo equipaggio.
   b. Il vogatore della seconda barca può a sua volta essere sostituito su quella barca da un altro vogatore. Se non è disponibile un sostituto per il vogatore del secondo equipaggio, lo stesso potrà essere ritirato senza incorrere in sanzioni.
   c. La sostituzione consequenziale è possibile solo se risulta chiaramente documentata l'indisponibilità del vogatore del primo equipaggio.
   d. Non è possibile tornare indietro dalla sostituzione consequenziale anche in caso di guarigione del primo vogatore sostituito.

Norma 51 – Principi guida – Sicurezza ed equità

1. I principi primari che guidano Comitato Organizzatore e tutti gli addetti coinvolti nella regata devono essere:
   a. Sicurezza per tutti i canottieri;
   b. Equità per tutti i canottieri.

2. Ogni singolo canottiere e rappresentante del Team dovrà sempre comportarsi conformemente a questi principi.

Norma 52 – Sicurezza – Principi generali

1. Un Comitato Organizzatore è responsabile per provvedere a tutte le misure di sicurezza nella propria regata. Il Consiglio World Rowing può eliminare dal Calendario

Internazionale World Rowing una regata se ritiene che non siano state rispettate le Norme sulla sicurezza del Codice di Gara e relative Norme di applicazione.

2. 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.

3. E' responsabilità dei canottieri, dirigenti e loro Club o Federazione affiliata assicurarsi che tutto il proprio equipaggiamento sia in condizioni di sicurezza e idoneità e che i vogatori soddisfino i requisiti della Norma 14 in materia di capacità natatorie e stato di salute e forma fisica.

4. I canottieri e i rappresentanti dei Team dovranno attenersi alle istruzioni della Giuria e del Comitato Organizzatore in merito a ogni questione relativa alla sicurezza.

5. Ogni membro della Giuria può vietare a qualsiasi equipaggio di entrare in acqua se ritiene che l'equipaggio costituisca un pericolo per se stesso o per gli altri equipaggi in acqua. In caso di controversia è il Presidente di Giuria a decidere in merito.

6. Sebbene il Comitato Organizzatore di una regata debba adottare tutte le misure ragionevoli, per fornire condizioni di voga sicure e misure di sicurezza adeguate, la responsabilità finale di competere in sicurezza spetta in primo luogo a ogni singolo canottiere e ai rappresentanti dei Team.

7. Al Campionato del Mondo, regate di Coppa del Mondo e … : […*non recepito*…]

Norma 53 - Sicurezza – Allenamento alle regate

1. Gli allenamenti si possono effettuare solo durante gli orari ufficiali comunicati dal Comitato Organizzatore.

2. Durante l'orario ufficiale degli allenamenti deve essere presente e pronto a intervenire un servizio medico e di soccorso, sia a terra che in acqua.

3. Il Comitato Organizzatore dovrà comunicare preventivamente il giorno ufficiale di apertura del campo di gara per gli allenamenti.
   a. Il giorno ufficiale di apertura per una Regata Internazionale deve essere al minimo un giorno prima dell'inizio delle gare;

   […*non recepito*…]

4. Il Comitato Organizzatore dovrà anche dare con giusto preavviso gli orari ufficiali degli allenamenti per ogni giornata, per quanto ragionevolmente possibile soggetti a variazione per motivi di sicurezza o organizzativi.

5. La comunicazione degli orari ufficiali di allenamento deve specificare l'orario di apertura e di chiusura del campo gara per ogni giorno di allenamento. Tutti gli equipaggi devono essere fuori dall'acqua entro l'orario di chiusura.

6. Gli equipaggi possono essere sanzionati se non seguono queste regole.

Norma 54 – Regole del traffico sul campo di gara

1. Il Comitato Organizzatore deve pubblicare, ed 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:
   a. Regole del traffico durante gli allenamenti;
   b. Regole del traffico durante le gare.

2. È responsabilità di ogni Team manager assicurarsi che tutti i componenti del Team capiscano le regole del traffico.

3. È responsabilità di ogni canottiere rispettare le regole del traffico.

4. E' un requisito di questa Norma che un equipaggio durante il riscaldamento e il defaticamento:
   a. Deve fermarsi quando una gara si avvicina alla sua posizione;
   b. Non deve 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;
   c. Non deve seguire una gara su tutto o parte del percorso, anche al di fuori dell'area contrassegnata dalle boe, se non sta partecipando a una gara.

5. Un equipaggio può essere sanzionato per il mancato rispetto di queste disposizioni.

Norma di applicazione 54 – Regole del traffico sul campo di gara

1. Una copia delle regole del traffico deve essere fatta pervenire a ogni Club o Federazione affiliata iscritta, essere pubblicata nel manuale dei Team Manager e chiaramente esposta su grandi cartelli nell'area delle imbarcazioni. Questi cartelli devono essere posizionati accanto ai pontili di imbarco.

2. Le regole del traffico per l'allenamento e le gare 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.

3. In linea di principio non si possono effettuare allenamenti durante le gare di una regata internazionale.

4. Le regole del traffico devono 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 55 – Altre imbarcazioni presenti in acqua

1. Gare
   a. Durante gli orari ufficiali di gara (quando si applicano le regole del traffico per le gare) nessuna imbarcazione (in movimento o ferma) sarà ammessa sul percorso di gara o nelle aree di allenamento, a meno che abbia l'approvazione del Presidente di Giuria.
   b. Il Presidente di Giuria deciderà la posizione e i movimenti delle barche autorizzate, es. motoscafi dei Giudici, imbarcazioni di soccorso, imbarcazioni per le riprese televisive, imbarcazioni di servizio, ecc. durante gli orari ufficiali di gara.

2. Allenamenti
   a. Durante gli orari ufficiali di allenamento (quando si applicano le regole di circolazione per gli allenamenti), nessuna barca (in movimento o ferma) sarà ammessa sul percorso o nelle aree di allenamento senza l'approvazione del Direttore di Gara.
   b. Il Direttore di Gara deciderà la posizione e i movimenti delle barche autorizzate, es. imbarcazioni di soccorso, imbarcazioni per le riprese televisive, imbarcazioni di servizio, ecc. durante gli orari ufficiali di allenamento.

3. Il Direttore di Gara è responsabile di assicurare che a nessun equipaggio o imbarcazione non autorizzati, sia permesso 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.

Norma di applicazione da 51 a 55 della FIC – Sicurezza in acqua e regole del traffico

Durante gli orari ufficiali di allenamento le competenze in carico al Direttore di Gara nella Norma 55 sono in carico al Referente della sicurezza individuato all'interno del Comitato Organizzatore.

Eventuali sanzioni per il mancato rispetto delle disposizioni alle Norme 51, 52, 53, 54, 55 e relative NdA saranno applicate dalla Giuria.

Norma 56 – Danni agli equipaggiamenti

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

Norma 57 – Correttezza – Principi generali

1. Tutti i canottieri gareggianti in una regata devono in ogni momento:
   a. Competere in modo corretto;
   b. Essere rispettosi dei propri avversari e dei Giudici di gara;
   c. Attenersi al Codice di Gara; in particolare essere in partenza in orario e seguire le istruzioni dei Giudici, in acqua e a terra.

2. I membri del Team devono in ogni momento:
   a. Avere familiarità con le regole di gara;
   b. Essere rispettosi degli altri Team e dei Giudici di gara, e delle necessità per una competizione leale.

3. I Giudici di gara devono garantire che il Codice di Gara sia applicato correttamente, e in un clima di rispetto, per tutti i canottieri e i membri del Team.

Norma 58 – Sistema di progressione World Rowing

1. 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.

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

3. Campionati del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, … : [*…non recepito…*]

Norma di applicazione 58 – Sistema di progressione World Rowing per determinare i finalisti

Fare riferimento all'Appendix R7 - Sistema di progressione World Rowing per determinare i finalisti.

Norma di applicazione 58 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% (regole per l'attribuzione dei "Punteggi per le classifiche nazionali").

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, ad eccezione del caso di utilizzo delle teste di serie.

Norma 59 – Teste di serie

1. Lo scopo delle teste di serie è evitare che molte delle imbarcazioni più veloci di una gara vengano sorteggiate nella stessa batteria. L'ordine delle teste di serie influirà solo sull'assegnazione degli equipaggi alle batterie e non avrà altri scopi. Non verrà preso in considerazione per nessuno dei turni successivi della competizione.

2. Il Comitato Esecutivo determinerà e pubblicherà in anticipo i criteri per l'individuazione delle teste di serie e nominerà una Commissione apposita per la regata in cui verranno applicate le teste di serie.

3. Qualora il Comitato Esecutivo abbia nominato una Commissione per le teste di serie ai sensi della presente Norma per una particolare regata, tale Commissione determinerà quali equipaggi e in quali eventi dovranno essere inseriti nelle teste di serie.

4. La Commissione determinerà le teste di serie tra gli equipaggi applicando i criteri stabiliti dal Comitato Esecutivo e pubblicati in anticipo, in linea di principio assegnando due teste di serie per ogni batteria, con la testa di serie più alta abbinata alla più bassa, la seconda più alta alla seconda più bassa e così via.

5. Verrà effettuato un sorteggio casuale, supervisionato da un membro della Giuria, per determinare la batteria di ogni coppia di equipaggi teste di serie, in modo che l'equipaggio con la testa di serie più alta non si trovi sempre nella batteria 1. Anche le corsie assegnate a ciascun equipaggio testa di serie nella propria batteria saranno determinate tramite sorteggio casuale.

Norma di applicazione 59 della FIC – Teste di serie

Il Settore Tecnico federale potrà indicare per determinate competizioni un ranking delle teste di serie degli equipaggi in alcune specialità. Dell'utilizzo delle teste di serie in una regata dovrà essere dato chiaramente avviso nel Bando di Regata. Verranno assegnate due teste di serie per ogni batteria, con la testa di serie più alta abbinata alla più bassa, la seconda più alta alla seconda più bassa e così via. La testa di serie più alta verrà assegnata sempre alla batteria 1 e a seguire, nelle batterie successive, le altre teste di serie in ordine decrescente. Le corsie nelle batterie, anche delle teste di serie, saranno determinate tramite sorteggio casuale.

Norma 60 – Il sorteggio

1. Ai Campionati del Mondo, … : […*non recepito*…]

2. 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.

3. Ai Campionati del Mondo, … : […*non recepito*…]

4. 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 nel sistema di progressione, 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 che ciò venga effettuato.

Norma 61 – Assegnazione delle corsie (condizioni normali)

1. Un sorteggio random, supervisionato dal Presidente di 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 (Norma 59).

2. Assegnazione delle corsie nelle fasi successive
   a. 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.
   b. In linea di principio, agli equipaggi qualificati in base al piazzamento ottenuto in un turno precedente verranno assegnate le corsie prima degli equipaggi qualificati in base al tempo.

3. Ai Campionati del Mondo…: […*non recepito*…]

Norma 62 – 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 ha luogo prima della partenza della prima batteria, 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. In aggiunta:

a. Il risultato della gara mostrerà l'equipaggio come DNS (did not start – non partito), EXC (excluded – escluso) o DSQ (disqualified – squalificato).
b. Un equipaggio che non compete nel primo turno di una gara o che sia stato escluso o squalificato, in qualsiasi fase della gara, non risulterà classificato in quella gara.
c. Nella classifica finale di una gara, un equipaggio che si sia ritirato dopo la prima batteria, ma prima della partenza del proprio quarto di finale o semifinale, sarà classificato all'ultimo posto del turno in cui quell'equiipaggio avrebbe gareggiato se non si fosse ritirato. Se saranno più di uno, ultimi a pari merito.

2. Se un equipaggio smette di remare durante una batteria, un quarto di finale o una semifinale e non passa il traguardo d'arrivo:
   a. Il risultato della gara mostrerà l'equipaggio come DNF (did not finish - non arrivato).
   b. Il numero degli equipaggi stabiliti dal sistema di progressione accederà alla fase successiva.
   c. L'equipaggio che non termina la gara non sarà classificato in quella gara, non gareggerà più in quella gara e nella classifica generale di quella gara risulterà all'ultimo posto del turno dove risulta DNF.
   d. Nonostante quanto sopra, quando un problema ha impedito 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:
   a. I risultati mostreranno l'equipaggio come EXC o come DSQ.
   b. Il numero degli equipaggi stabiliti dal sistema di progressione accederà alla fase successiva.
   c. L'equipaggio escluso o squalificato non gareggerà più e non sarà classificato nella gara.

4. Nelle finali, se un equipaggio si ritira prima della partenza o smette di remare prima dell'arrivo:
   a. Nel risultato del percorso risulterà come DNS o DNF.
   b. L'equipaggio che si ritira o si ferma durante il percorso sarà classificato ultimo in quella finale.

5. Nella classifica finale di una gara, un equipaggio che interrompe la gara durante la competizione (DNF) verrà classificato prima di un equipaggio che si ritira prima dell'inizio della gara (DNS) nello stesso turno.

6. Fatto salvo quanto previsto al punto 5) precedente, qualora due o più equipaggi risultino DNF o DNS nello stesso turno, l'equipaggio con il piazzamento migliore nel turno precedente avrà una posizione più elevata nella classifica finale dell'evento.

7. Un equipaggio retrocesso (REL) verrà classificato al di sotto di un equipaggio che risulta DNF o DNS nello stesso turno.

Norma di applicazione 62 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 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 e semifinali, quando ci sono le condizioni per un confronto cronometrico;

2. Diversamente, l'equipaggio ultimo arrivato in ciascuna batteria 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 per l'attribuzione dei "Punteggi per le classifiche nazionali".

Norma 63 - Time Trial: […non recepito…]

Norma di applicazione 63 - Time Trial

Fare riferimento all'Appendix R8 – Time Trial

Norma 64 – Avverse condizioni meteo

1. Nelle Regate Internazionali, quando si presentano o vengono previste condizioni irregolari o che non permettano di remare e previa consultazione con gli appropriati membri della Giuria e il Comitato Organizzatore, il Presidente di Giuria può decidere di applicare i provvedimenti descritti nella Norma d'applicazione di questa Norma.

2. Per il Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, … : […*non recepito*…]

Norma di applicazione 64 – Programmi alternativi in caso di avverse condizioni meteo

1. Quando condizioni irregolari o che non permettano di remare si verificano o sono previste, il Comitato di equità potrà applicare una delle opzioni sotto descritte. In prima battuta deve essere considerata la più appropriata tra le opzioni 1, 2 e 3 prima di considerare l'opzione 4.
   a. Opzione 1 - usare le corsie che offrano le condizioni più omogenee e imparziali;
   b. Opzione 2 - raccomandare al Comitato Esecutivo di modificare gli orari della regata per evitare avverse condizioni meteo;
   c. Opzione 3 - sospendere le gare se le condizioni meteo sono, o stanno per diventare, irregolari o che non permettono di remare e proporre orari alternativi.
   d. Opzione 4
      i. Dare priorità alle 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.
      ii. 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 opzione non deve essere utilizzata per le batterie (o nelle finali di una gara con meno di sette equipaggi dove non è obbligatoria una gara preliminare per determinare le corsie della finale).

2. Alle Regate Internazionali, se il Presidente di Giuria ha stabilito che nessuna di queste opzioni rappresenta una soluzione appropriata, il Presidente di Giuria può decidere se implementare una delle soluzioni nel punto 3) di questa Norma di applicazione per continuare la gara.

3. Ai Campionati del Mondo, Olimpiadi … : […*non recepito*…]

4. Quando si decide di adottare o di implementare una qualsiasi di queste Opzioni, tale decisione dovrà essere comunicata agli equipaggi e notificata ai Team Manager il prima possibile. In particolare, tempo adeguato deve essere dato agli equipaggi per preparare la loro gara con la conoscenza della modifica alla procedura di gara mediante l'adozione o implementazione di una di queste soluzioni.

5. I risultati dei turni precedenti di gara possono essere utilizzati in modo diverso da quanto previsto dal normale sistema di progressione per garantire l'equità della competizione.

Norma 65 – Ripetizione del percorso

1. La ripetizione di un percorso consiste nel rifare la fase di gara in corso coinvolgendo alcuni o tutti gli equipaggi di quella fase di gara.

2. Il Giudice di percorso deciderà se debba essere ripetuto il percorso.

3. La ripetizione dovrà coprire l'intera distanza del percorso originale.

Norma di applicazione 65 – Ripetizione del percorso

1. Il Giudice di percorso può richiedere che una fase di gara debba essere ripetuta, in conformità con questa Norma, se ritiene che sia necessario per garantire l'equità della competizione e, in particolare ma non esclusivamente, in una delle seguenti circostanze:
   a. Un percorso iniziato che viene interrotto a causa di avverse condizioni meteorologiche o a causa di altri eventi esterni e viene fermato dal Giudice di percorso prima della fine.
   b. Vi è interferenza tra gli equipaggi durante il percorso e il Giudice di percorso stabilisce che, per ripristinare le possibilità di un equipaggio che ha subito l'interferenza, la fase di gara debba essere rifatta con tutti o alcuni degli equipaggi;
   c. Il pari merito, quando è previsto dal Codice di Gara;
   d. Altre situazioni particolari decise dal Giudice di percorso per garantire l'equità della competizione.

2. Il Giudice di percorso deciderà quali equipaggi della fase di gara originale debbano gareggiare nuovamente.

3. Se il percorso iniziale è stato completato, il Giudice di percorso può esentare uno o più equipaggi dal ripeterlo e confermare i risultati di quegli equipaggi nella prova originaria.

4. Prima di ordinare la ripetizione, il Giudice di percorso può mettere fuori gara uno o più equipaggi, in conformità al Codice di Gara, quando le azioni dell'equipaggio (o degli equipaggi) hanno causato la ripetizione del percorso.

5. La ripetizione avrà luogo non meno di due ore dopo il percorso originario e nello stesso giorno. Il Giudice di percorso può decidere, consultandosi con il Presidente di Giuria, di ridurre il limite di due ore.

6. Ai fini della presente Norma, la decisione del Consiglio di Giuria relativamente a un reclamo circa la decisione del Giudice di percorso di ordinare la ripetizione del percorso, sarà ritenuta come decisione del Giudice di percorso.

7. Ai fini della presente Norma, la decisione del Comitato Esecutivo relativamente all'appello contro la decisione del Consiglio di Giuria riguardante la ripetizione del percorso, sarà ritenuta come decisione del Giudice di percorso.

8. Nelle Regate Internazionali, il Giudice di percorso può decidere che la ripetizione del percorso debba avvenire per l'intera distanza del percorso o su una distanza più breve

a seconda delle circostanze, compresa la distanza già percorsa dagli equipaggi nella prova originaria, il tempo restante fino alla fase di gara successiva, l'equità generale per gli equipaggi e qualsiasi altra questione pertinente.

Norme di applicazione da 64 a 65 della FIC – Comitato d'equità e rinvio gare e ripetizione del percorso

I compiti del Comitato d'equità rientrano nei doveri del Presidente di Giuria e/o del Consiglio di Giuria (ove costituito). In caso di maltempo o di qualsiasi altra causa che impedisca il regolare svolgimento delle gare, il Presidente di Giuria, sentito il COL, gli eventuali membri del Consiglio Federale presenti e, in caso di modifica del programma gare anche il Consiglio di Regata, 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.

E' nelle competenze del Giudice di percorso richiedere che una fase di gara debba essere ripetuta. In tal caso si applica quanto previsto dalla NdA 65 (escluso il punto 7 e 8).

Norma 66 – Sanzioni

1. In caso d'infrazione alle Norme, un membro della Giuria può imporre appropriate sanzioni. Le sanzioni possibili sono:
   a. Richiamo, che è un monito formale in quanto il comportamento del canottiere o dell'equipaggio è in violazione delle Norme e questa sanzione può essere presa in considerazione quando la si valuta una sanzione adeguata per qualsiasi ulteriore violazione commessa durante la regata. Questa sarà una sanzione appropriata quando la violazione non comporta un livello di sanzione superiore;
   b. Yellow Card - è un'ammonizione formale per una violazione delle Norme:
      i. La Yellow Card si applicherà al prossimo percorso di gara in cui l'equipaggio gareggerà nella regata. Scade solo quando la prova è conclusa e si applica ancora nel caso di un rinvio o di una ripetizione di quella fase di gara.
      ii. A un equipaggio che nello stesso percorso riceve due Yellow Card viene assegnata una Red Card ed è escluso dalla regata;
   c. Retrocesso (REL) - che posiziona un equipaggio all'ultima posizione di una gara quando specificatamente previsto dalle Norme;
   d. Red Card (EXC) che esclude l'equipaggio da tutte le fasi della gara in questione. Questa sanzione è prevista per una grave e/o ripetuta violazione delle Norme e comporta che l'equipaggio incriminato non possa più prendere parte alla gara;
   e. Squalificato (DSQ) - che squalifica un canottiere o un equipaggio da tutte le gare della regata.

i. Questa sanzione è relativa alla più grave violazione del Codice di Gara e determina l'espulsione dalla regata.
ii. Quando un canottiere è squalificato, non parteciperà più alla regata.
iii. Quando un canottiere è squalificato, dal momento in cui le Norme 49 e 50 consentono solo sostituzioni per ragioni mediche o di salute, non può essere sostituito e l'equipaggio di cui fa parte è escluso da tutte le fasi della gara in questione.
iv. Quando un equipaggio è squalificato, nessun componente dell'equipaggio può partecipare a ulteriori gare della regata.

2. Sanzioni a un membro di Federazione […*non recepito*…]

3. Il Comitato Esecutivo […*non recepito*…]

Norma di applicazione 66 – Sanzioni

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

2. Nel Campionato del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, … : […*non recepito*…]

3. Nel caso di una Yellow Card assegnata al successivo percorso dell'equipaggio sanzionato, per il quale l'equipaggio non è ancora in acqua, la sanzione deve (dove possibile) essere annunciata verbalmente all'equipaggio dal membro di Giuria al pontile di uscita, quando l'equipaggio interessato sta uscendo per la sua gara.

4. Quando a un equipaggio già in acqua viene assegnata una Yellow Card prima di arrivare alla partenza, lo Starter deve annunciare la sanzione all'equipaggio prima dell'inizio del percorso di gara.

5. Un equipaggio che ha ricevuto una Red Card o squalificato non potrà partecipare alla gara una volta notificata la sanzione.

6. Se una sanzione che ha effetto sui risultati di un equipaggio è applicata da un membro della Giuria, questa deve essere mostrata nei risultati della regata nella seguente forma: DSQ – Squalificato; EXC – Red Card; REL – Retrocesso; BUW – Imbarcazione sotto peso.

7. Affinché sia valida, qualsiasi sanzione inflitta da un membro della Giuria ai sensi della presente Norma in relazione allo svolgimento della gara, deve essere comunicata all'equipaggio entro e non oltre un'ora dalla conclusione della regata. Tale termine non si applica alle sanzioni che possono essere inflitte dalla Commissione di Controllo in relazione alle sue funzioni dopo la conclusione della regata, né alle sanzioni inflitte dal

Consiglio di Giuria o dal Comitato Esecutivo, né alle sanzioni inflitte ai sensi dell'Appendix R15 “Para Classification Regulations”.

Norma di applicazione 66 della FIC – Sanzioni e ammende

La Yellow Card è una sanzione per gli equipaggi che non hanno rispettato le norme del traffico e gli orari di apertura del 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.

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:

1. Mancanza o non conformità del numero di gara;
2. Divisa e/o grafica delle pale difformi da quelle accreditate, divisa (in gara e/o in premiazione) in contrasto con la Norma 40;
3. Assenza ingiustificata di uno o più componenti dell’equipaggio alla premiazione o, se impegnati in altra gara, del Dirigente delegato;
4. 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 sanzioni, 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 a cui sono applicabili le sanzioni previste nella presente Norma o per quelle che possono rientrare nella competenza degli Organi di Giustizia federale.

Norma 67 – 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 finchè gli equipaggi della gara precedente non abbiano lasciato la zona

di partenza e lo Starter non abbia attribuito la corsia all'equipaggio. Gli equipaggi devono essere attraccati alle proprie postazioni di partenza almeno due minuti prima dell'orario di partenza previsto.

Norma 68 – La procedura di partenza

1. Metodi di partenza – Ci possono essere due metodi di partenza come descritto nella Norma di applicazione di questa Norma. La normale procedura di partenza deve includere un appello di tutti gli equipaggi prima che venga dato il comando di partenza. In alternativa, in caso di avverse condizioni meteo o altri validi motivi, lo Starter può decidere di usare la procedura di partenza rapida in cui non è previsto l'appello dei singoli equipaggi.

2. Procedura di partenza - Lo Starter informerà gli equipaggi circa le loro posizioni di partenza. Lo stesso darà la partenza 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.
   a. Qualora il Giudice alla partenza ritenga che ci sia una falsa partenza o che altrimenti la partenza possa in qualche modo essere irregolare, 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.
   b. All'equipaggio che provoca 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 ed essere escluso dalla gara.

3. In linea di principio lo Starter deve far partire la gara all'orario di partenza programmato.

4. Lo Starter può dare la partenza senza nominare gli assenti. Un equipaggio che arriva in ritardo alla sua postazione di partenza, può ricevere una Yellow Card dallo Starter.

Norma di applicazione 68 – La procedura di partenza

1. Procedura di partenza – Partenza normale
   a. Gli equipaggi devono attraccare alle proprie postazioni di partenza almeno due minuti prima dell'orario previsto della lorp gara. 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.
   b. 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.

c. 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 ed egli osserva che gli equipaggi sono 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 in corsia che pronto per la partenza, fino al termine dell’appello.
d. Una volta cominciato l’appello lo Starter procederà a completare l’appello, non prendendo più 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 gli equipaggi siano pronti e che il Giudice alla partenza stia indicando che gli equipaggi sono ancora allineati e poi dice: “Attenzione”.
e. Lo starter a questo punto deve o alzare 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.
f. Dopo una chiara pausa lo Starter dà il segnale di partenza:
    i. Abbassando rapidamente la bandiera rossa da un lato e dicendo contemporaneamente: “VIA”; oppure
    ii. Premendo un pulsante che deve, allo stesso tempo:
        i. Cambiare la luce rossa in verde;
        ii. Emettere un segnale acustico tramite gli altoparlanti;
        iii. Far partire il sistema di cronometraggio della gara;
        iv. Bloccare l’immagine sul monitor nella postazione dell’Allineatore (se previsto);
        v. Liberare il meccanismo di controllo allineamento (se in uso).
g. 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.
h. Se la procedura di partenza è interrotta per qualsiasi causa, lo Starter può ricominciare di nuovo la procedura, partendo dall’appello.
i. Dopo una falsa partenza lo Starter dovrà ricominciare la procedura, iniziando con l’appello. Lo starter non è tenuto ad annunciare nuovamente “due minuti”.

2. Procedura di partenza – “Partenza rapida (Quick Start)”

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 (Quick Start)”.

Dopo aver informato gli equipaggi che userà la “Partenza Rapida” invece dell’appello, lo Starter deve solo dire: “Tutti gli equipaggi” e dopo una netta pausa dirà poi: “Attenzione”. Egli procederà poi quindi completando la rimanente procedura di partenza.

Norma di applicazione 68 della FIC – Procedura di partenza

Lo Starter, sentito il Presidente di Giuria, può dare la partenza senza aspettare gli assenti. Una Yellow Card deve essere assegnata dallo Starter all'equipaggio che non risulti attraccato alla propria postazione di partenza almeno due minuti prima dell'orario di partenza previsto.

Norma 69 – 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.

Norma di applicazione 69 – 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 di entrambi i 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 deve comunicare allo Starter il nome dell'equipaggio/i da sanzionare e lo Starter dovrà assegnare a tale equipaggio/i una Yellow Card quando è tornato o sono tornati alla propria posizione di partenza, 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 o messo "fuori gara" un segnale rosso, vicino alla postazione di partenza dell'equipaggio/i così sanzionati. Il segnale giallo o rosso deve essere chiaramente visibile all'equipaggio interessato.

4. Un equipaggio a cui viene assegnata una Red Card non prenderà parte alla gara e dovrà lasciare il campo e ritornare all'area dell'imbarcazioni come indicato dallo Starter.

Norma 70 – Obiezioni alla Partenza

Un equipaggio che ha ricevuto una Yellow Card o Red Card o squalificato alla partenza può fare obiezione al Giudice di percorso o allo Starter in quel momento. 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.

Norma 71 – 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. Se ostacola o interferisce con uno dei suoi avversari e in tal modo ne trae vantaggio, esso può essere sanzionato senza preavviso o altra comunicazione del Giudice di percorso.

Norma 72 – 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 interferenza a 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.

Norma di applicazione 72 – Interferenza e relative conseguenze

1. Avviso a un equipaggio - Se un equipaggio sta per causare interferenza con un altro equipaggio, il Giudice di percorso deve, quando possibile, alzare la bandiera bianca, richiamare l'equipaggio in difetto, pronunciare il nome dell'equipaggio e indicare il cambio di direzione necessario abbassando lateralmente la propria bandiera da quel lato. 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 sua 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. Egli può, per esempio, fermare la gara, applicare la sanzione appropriata e ordinare la ripetizione del percorso. A seconda delle circostanze, il Giudice di percorso può consentirne la prosecuzione comunicando la sua decisione a fine percorso. Egli non può solamente sanzionare l'equipaggio in colpa se non sono state ripristinate le possibilità dell'equipaggio che ha subito l'interferenza.

5. Questa Norma e la sua Norma di applicazione non esimono affatto ogni equipaggio dalla responsabilità di rimanere nella propria corsia designata per tutto il percorso.

Norma 73 – Istruzioni durante la gara

In aggiunta a quanto previsto dalla Norma di applicazione 28 paragrafo 5.a (Appendix R2), è vietato fornire qualsiasi istruzione, consiglio o indicazione ai canottieri o agli equipaggi mentre gareggiano, attraverso qualsiasi dispositivo elettrico, elettronico o di altro tipo, direttamente o indirettamente, dall'esterno della barca.

Norma di applicazione 73 della FIC – Istruzioni durante la gara

In caso di violazione di quanto previsto alla precedente Norma 73, all'equipaggio coinvolto potrà essere applicata una Yellow Card. In caso di ultima gara per la medesima specialità all'interno della manifestazione per questo equipaggio tale sanzione verrà commutata in ammenda da 100 EUR.

Norma 74 – Conclusione del percorso

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

2. Un percorso si conclude quando il Giudice di percorso lo segnala mostrando la bandiera bianca o confermando in modo diverso il risultato.

Norma di applicazione 74 – Conclusione del percorso

1. Gara regolare - Il Giudice di percorso dovrà mostrare una bandiera bianca agli equipaggi per indicare che la gara è stata regolare, solo dopo aver verificato che nessun equipaggio stia facendo un reclamo secondo le Norme 72 o 76. Se nessun equipaggio alza la mano per presentare un'obiezione, il Giudice di percorso mostrerà la bandiera bianca al Giudice di arrivo, per confermare che la gara è stata regolare. Prima di lasciare la zona di arrivo, il Giudice di percorso deve verificare che il Giudice di arrivo abbia recepito il suo segnale sia con una bandiera bianca o con una luce bianca.

2. Dopo che il Giudice di percorso avrà confermato la regolarità della gara mostrando una bandiera bianca al Giudice di arrivo, non saranno accettate ulteriori obiezioni da parte degli equipaggi partecipanti alla gara.

3. Gara non regolare - Se il Giudice di percorso ritiene che il percorso di gara non sia regolare deve mostrare la bandiera rossa agli equipaggi e poi al Giudice di arrivo. Egli deve poi informare gli equipaggi e i Giudici di arrivo della decisione. I Giudici di arrivo, in questi casi, non devono annunciare il risultato ufficiale del percorso di gara fino a quando il Giudice di percorso non ha comunicato la sua decisione.

4. Obiezioni - Qualora un equipaggio ritenga che il suo percorso di gara 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 poi decidere una tra le seguenti alternative:
   a. Il Giudice di percorso può respingere l'obiezione dell'equipaggio e sollevare una bandiera bianca per indicare che ha deciso che la gara era regolare.
   b. Il Giudice di percorso può accettare l'obiezione e mostrare una bandiera rossa per indicare che ha deciso che la gara non era regolare. Egli deve poi seguire la procedura per gestire l'obiezione (Norma 76).
   c. Il Giudice di arrivo, in tali casi, non deve annunciare il risultato ufficiale del percorso di gara fino a quando il Giudice di percorso non ha dato la sua decisione.

5. Risultato ufficiale - Il risultato ufficiale sarà determinato dal Giudice Senior 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 Senior di arrivo deve tener conto della decisione del Giudice di percorso nel determinare il risultato ufficiale della gara.

6. Fotofinish - Nel caso di un arrivo molto ravvicinato, il Giudice Senior 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. Il

Comitato Organizzatore deve prevedere apparecchiature appositamente progettate allo scopo.

7. Cronometraggio – In linea di principio 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. Le eccezioni per i tempi di arrivo saranno per:
   a. Gare in cui il tempo di ciascun equipaggio determinerà se passerà al turno successivo della competizione, nel qual caso i tempi saranno registrati come mostrato dal sistema di fotofinish se ciò è necessario per distinguere gli equipaggi ai fini di tale passaggio del turno;
   b. Time Trial (vedi Appendix R8) in cui i tempi di ciascun equipaggio determinano la loro classifica e in tali prove, in cui gli equipaggi terminano con un intervallo inferiore a 1/100° di secondo di distanza, i loro tempi devono essere registrati come indicato sul sistema di fotofinish se presente.

8. L'attrezzatura necessaria è gestita da tecnici che non fanno parte della Giuria di arrivo.
   a. 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 quella gara.
   b. Campionati del Mondo, Olimpiadi, Paralimpiadi, …: […*non recepito*…]

9. Fuori gara da parte 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 di applicazione 74 della FIC – Traguardo d'arrivo

I compiti attribuiti nella Norma 74 al Giudice Senior di arrivo sono riconducibili al responsabile della Giuria di arrivo.

Per essere classificato un equipaggio deve raggiungere la linea del traguardo d'arrivo transitando con la propria prua tra le due boe di delimitazione dello stesso (Nda 32 della FIC – Punto 1.5). Prima della pubblicazione ufficiale da parte del COL (Segreteria Gare) i dati del cronometraggio devono essere approvati dal responsabile della Giuria di arrivo.

In caso di reclamo sui risultati pubblicati (Nda 77 della FIC) il Team Manager potrà richiedere di visionare il fotofinish ove presente.

Norma 75 – Pari merito

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

Norma di applicazione 75 – Pari merito

Se c'è un pari merito, deve essere applicata la seguente procedura.

1. In una batteria, se si verifica un pari merito tra gli equipaggi e se quegli equipaggi non possono passare tutti allo stesso turno successivo, allora deve essere ripetuto il percorso in accordo con la Norma 65. Se tutti gli equipaggi coinvolti nel pari merito 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. In un quarto di finale o una semifinale, se un pari merito si verifica tra due o più equipaggi che non possono passare tutti allo stesso turno successivo, allora l'equipaggio che ha avuto la posizione migliore nell'immediato turno precedente sarà considerato avere la classifica più alta degli equipaggi a pari merito per la progressione al turno successivo. L'immediato turno precedente è il turno antecedente in cui entrambi/tutti gli equipaggi a pari merito hanno gareggiato. Se gli equipaggi hanno avuto lo stesso risultato in quel turno, deve essere utilizzata la classifica del turno precedente per questo scopo. Se su questa base i risultati degli equipaggi in questione sono identici, allora si deve ripetere il percorso tra gli equipaggi coinvolti nel pari merito. Quando tale pari merito 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 quali equipaggi devono avanzare. Se tutti gli equipaggi coinvolti nel pari merito passano in ogni caso nel turno successivo, non ci sarà alcuna nuova gara e le loro relative posizioni nel prossimo turno saranno decise da un sorteggio sotto la supervisione di un membro della Giuria.

3. In una finale, se si verifica un pari merito tra gli equipaggi, saranno assegnate posizioni in classifica pari merito 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.

4. Qualora una ripetizione del percorso di gara fosse necessaria a causa di un pari merito con riferimento a questa Norma di applicazione, questo nuovo percorso dovrà essere effettuato sull'intera lunghezza del percorso secondo quanto previsto dalla Norma 65.

Norma 76 – Obiezioni

1. Obiezioni alla sanzione

a. Un equipaggio può opporsi a una sanzione solo nel momento in cui è assegnata, in conformità alla presente Norma di applicazione di questa Norma, informando un membro della Giuria, lo Starter o il Giudice di percorso che ha assegnato la sanzione all'equipaggio e lo informa che si oppone a essa.
b. Il membro della Giuria , lo Starter o il Giudice di percorso nei confronti del quale si fa l'obiezione deciderà sull'obiezione senza indugio e comunicherà la sua decisione all'equipaggio, allo Starter e agli altri ufficiali di gara.

2. Obiezione allo svolgimento di un percorso di gara
   a. Se un equipaggio ritiene che il suo percorso non sia stato regolare e che la sua posizione nella classifica della prova sia stata compromessa, un membro dell'equipaggio può sollevare un'obiezione al Giudice di percorso prima che l'imbarcazione abbia lasciato la zona del traguardo d'arrivo e prima che il Giudice di percorso abbia mostrato la bandiera bianca al Giudice di arrivo, affinché l'obiezione venga accolta.
   b. Tale obiezione può riguardare soltanto lo svolgimento di quel percorso dell'equipaggio.

Norma di applicazione 76 – Obiezioni

1. Obiezioni alla sanzione
   Qualora una sanzione venisse assegnata a un equipaggio, in ciascuna delle seguenti circostanze l'equipaggio può sollevare un'obiezione come di seguito:
   a. Alla partenza - un equipaggio che riceve una sanzione durante il riscaldamento o alla partenza può sollevare un'obiezione allo Starter, al Giudice di percorso o a qualsiasi altro membro della Giuria alla partenza o al momento dell'assegnazione della sanzione.
   b. Durante il percorso - un equipaggio sanzionato dal Giudice di percorso durante un percorso può sollevare un'obiezione al Giudice di percorso nel momento in cui la sanzione viene assegnata o immediatamente dopo la fine della sua gara.
   c. Durante il defaticamento o l'allenamento o in qualsiasi altro momento - l'equipaggio informato di una sanzione per un'infrazione, durante il defaticamento o l'allenamento o in qualsiasi momento diverso da questi citati, può sollevare un'obiezione al membro della Giuria che ha notificato la sanzione all'equipaggio. In tali casi, per essere valida, l'obiezione deve essere fatta prima che l'equipaggio si imbarchi per il percorso a cui si applica la sanzione.

2. Obiezione allo svolgimento di un percorso di gara
   a. Un equipaggio che obietta sullo svolgimento del suo percorso di gara deve sollevare un'obiezione al Giudice di percorso immediatamente dopo la fine del pecorso, prima che l'equipaggio lasci l'area adiacente alla linea d'arrivo e prima che il Giudice mostri la bandiera bianca al Giudice di arrivo.

i. L’equipaggio deve indicare al Giudice di percorso che intende fare un’obiezione tramite alzata di un braccio da parte di un membro dell'equipaggio.
ii. L’equipaggio che effettua l’obiezione non deve lasciare l’area del traguardo fino a quando il Giudice di percorso non ha ascoltato la sua obiezione.

b. Il Giudice di percorso deciderà sull’obiezione come segue:
i. Il Giudice di percorso può respingere l’obiezione dell’equipaggio e sollevare una bandiera bianca per indicare che il percorso era regolare.
ii. Il Giudice di percorso può accettare l’obiezione dell’equipaggio e sollevare una bandiera rossa per indicare che il percorso non era regolare.
i. In questo caso egli deve andare dai Giudici di arrivo per comunicare loro la sua decisione e le eventuali spiegazioni.
ii. I Giudici di arrivo, in questo caso, non devono annunciare il risultato ufficiale del percorso di gara fino a quando il Giudice di percorso non abbia comunicato la propria decisione.
iii. Il Giudice di percorso può decidere di chiedere ulteriori informazioni per quanto riguarda l’obiezione.
i. In questo caso egli deve alzare la bandiera rossa e poi intraprendere tutte le successive azioni necessarie per risolvere la questione legata all’obiezione, per esempio consultarsi con gli altri Giudici, con altre persone, con il Presidente di Giuria, ecc…
ii. I Giudici di arrivo, in questo caso, non devono annuciare il risultato ufficiale del percorso di gara fino a quando il Giudice di percorso non abbia comunicato la propria decisione.

Norma 77 – Reclami

1. Un reclamo al Consiglio di Giuria può essere presentato soltanto da:
   a. Un equipaggio la cui obiezione è stata respinta;
   b. Un equipaggio la cui classifica in una prova è stata influenzata dall'accettazione di un'obiezione;
   c. Un equipaggio DNS (non partito) o DNF (non ha terminato);
   d. Un equipaggio messo fuori gara o squalificato;
   e. Un equipaggio che contesta i risultati pubblicati.

2. Tale reclamo deve essere presentato per iscritto al Presidente di Giuria non più tardi di un’ora dopo la conclusione della gara (nel caso dei punti 1a, 1b, 1c, 1d) o della pubblicazione dei risultati ufficiali (nel caso del punto 1e).

3. Il reclamo deve essere accompagnato da un deposito di 100 EUR o equivalente, il cui importo sarà rimborsato se il viene accolto.

4. Il Consiglio di Giuria decide se il reclamo è giustificato. Esso deve decidere prima della fase successiva 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 iscritto.

5. Il Consiglio di Giuria può:
   a. Respingere il reclamo
   b. Accogliere il reclamo e intraprendere tutte le azioni necessarie per ripristinare le possibilità di competere di ciascun equipaggio danneggiato o per correggere i risultati pubblicati. Le azioni possibili che verranno prese dal Consiglio di Giuria sono le seguenti:
      i. Rimproverare un equipaggio;
      ii. Escludere un equipaggio dalla gara;
      iii. Squalificare un equipaggio;
      iv. Retrocessione di un equipaggio all'ultimo posto del percorso di gara dove specificatamente previsto in queste Norme:
      v. Ordinare una ripetizione del percorso tra tutti gli equipaggi della gara in accordo con la Norma 65.

6. In un Campionato del Mondo o regata di Coppa del Mondo, … : [*…non recepito…*]

7. Fatto salvo quanto previsto dalla Norma 78, la decisione del Consiglio di Giuria su tale reclamo sarà definitiva e non soggetta a ulteriore appello.

Norma di applicazione 77 della FIC – Reclami

Ogni concorrente ha diritto di presentare alla Giuria, tramite il Team Manager (Norma 37) reclamo per incidenti o fatti dai quali si ritiene danneggiato o per contestare i risultati pubblicati (art. 21, 22 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 di regata (artt. 21 e 23 del Regolamento Organizzativo delle Regate).

Le competenze del Consiglio di Giuria sono definite alla Norma 38 e relativa Norma di applicazione.

Norma 78 – Ricorsi: […non recepito…]

Norma di applicazione 78 della FIC – Ricorsi

Il verdetto del Presidente di Giuria, o del 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 iscritto al Presidente di Giuria, prima della chiusura del Verbale di regata dove sarà registrato negli “Eventi da segnalare”.

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

Norma 79 – Controversie, ricorsi e casi non contemplati: […non recepito…]

Norma di applicazione 79 della FIC – Controversie

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 80 – Regate Internazionali – Controversie tra il Comitato Organizzatore, i Club o Membri di Federazione: […non recepito…]

Norma 81 – Il Rapporto di regata: […non recepito…]

Norma di applicazione 81 della FIC – Verbale di regata

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

Norma 82 – 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.

Norma di applicazione 82 – Compiti della Commissione di controllo

1. 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:
   a. La corretta procedura di peso dei timonieri, seguendo le procedure richieste dal Codice di Gara e relative Norme d’applicazione.
   b. Verificare la zavorra che deve essere portata dai timonieri (prima e dopo la gara).
   c. 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.
   d. Ricevere comunicazione delle modifiche degli equipaggi prima della gara.

e. 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 necessari gruppi di fotografie degli equipaggi, aggiornati per questo scopo.
f. Laddove non siano esistenti altre modalità a tal fine, deve verificare la nazionalità dei canottieri, l'età degli Under 19, Under 23 e vogatori Master e, quando applicabile, l'età media degli equipaggi Master.
g. Quando vengono effettuati test antidoping, supportare i funzionari antidoping per identificare i vogatori prescelti per i test da parte dell'autorità antidoping.
h. Imbarcazioni ed equipaggiamenti – Verificare quanto segue:
    i. Conformità di tutti i requisiti di sicurezza, secondo la Norma 29 e relativa Norma di applicazione;
    ii. Corretti numeri sulla prua o altra identificazione eventualmente richiesta su ogni barca e, nel caso previsto, che ogni barca sia dotata di un'unità GPS ufficiale e qualsiasi altra attrezzatura richiesta da World Rowing;
    iii. Possibile utilizzo di equipaggiamenti non autorizzati;
    iv. Quando richiesto, peso minimo delle imbarcazioni;
    v. Conformità dell'imbarcazione con le norme riguardanti l'identificazione (targhetta di costruzione); corretti colori e design delle pale dei remi, quando richiesto.
i. Abbigliamento uniforme dei canottieri e loro conformità con le norme in materia d'identificazioni.
    i. Ricevere e decidere sulle obiezioni presentate dagli equipaggi alle sanzioni comminate durante il defaticamento, l'allenamento o altri momenti e le cui obiezioni, per essere valide, devono essere presentate a un Giudice Arbitro prima che l'equipaggio si imbarchi per il percorso a cui si applica la sanzione (Norma 76).

Norma di applicazione 82 della FIC – Commissione di controllo ai Campionati d'Italia

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

Norma 83 – Lo Starter e il Giudice alla partenza

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

Norma di applicazione 83 – Compiti dello Starter e del Giudice alla partenza

1. Starter
    a. 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 stabilite.

b. 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, egli può ripetere l'informazione a loro rivolta in quella lingua.
c. Condizioni non eque o non sicure – Lo Starter deve valutare se il vento può creare disparità o condizioni non sicure e, direttamente come descritto di seguito o previa consultazione con il Presidente di Giuria e il Comitato di equità quando previsto, 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.
d. Informazioni agli equipaggi – Lo Starter deve informare gli equipaggi del tempo rimanente prima della partenza e dire loro (appena entrano nella zona di partenza per la prima volta), in quale corsia dovranno gareggiare. Inoltre, deve informare 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.
e. Procedure di Partenza – Le procedure di partenza che devono essere eseguite dallo Starter (comprese partenze rapide e false partenze) sono descritte nelle Nda 68 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.
f. Fuori gara – Lo Starter deve assegnare una Red Card e mettere fuori gara un equipaggio che ha ricevuto due Yellow Card, che si riferiscono a quel percorso.
g. 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.
h. Nel caso di una Yellow Card precedentemente assegnata a un equipaggio, la sanzione per il percorso in questione dovrà essere annunciata dallo Starter dopo l'avviso dei "due minuti". Lo Starter dovrà incaricare l'addetto sulle piattaforme di partenza di posizionare un segnale giallo vicino alla postazione di partenza di quell'equipaggio.
i. 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.

j. Giudice alla partenza
   i. 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.
   ii. 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 dovesse perdersi il corretto allineamento durante la successiva procedura di partenza, egli deve abbassare la sua bandiera o spegnere la luce bianca fino a quando le barche sono di nuovo allineate.
   iii. Falsa partenza – Il Giudice alla partenza, lo Starter e il Giudice di percorso devono seguire la procedura descritta nella Norma 68 e sue Norme di applicazione.
   iv. Verifica con il Giudice di percorso - Prima della partenza, il Giudice alla partenza dovrà mettersi in contatto con il Giudice di percorso e accertarsi che egli sia pronto.

Norma di applicazione 83 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.

Tra le funzioni ricoperte dalla Giuria vi è quella di "Marshall" (coordinato dallo Starter), con il ruolo di gestire il preappello degli equipaggi nella zona di partenza.

Con riferimento alla Norma d'applicazione 83/1.b, tutte le comunicazioni della Giuria saranno effettuate in lingua italiana.

Norma 84 – Il Giudice di percorso

1. 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.

2. Qualora il Giudice di percorso ritenga che un equipaggio sia stato notevolmente ostacolato, si adopererà per garantire che la sua opportunità gli sia restituita. 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 quando necessario per garantire che siano evitati gli incidenti ed evitare che gli equipaggi subiscano interferenze dai loro avversari.

3. Se necessario, il Giudice di percorso può fermare la gara, imporre le sanzioni necessarie e ordinare che il percorso sia ripetuto, subito o più tardi, come previsto dalla Norma 65. In quest'ultimo caso, decide in merito al nuovo orario di partenza consultando il Presidente di Giuria e ne informa gli equipaggi interessati.

4. Il Giudice di percorso può anche permettere la continuazione del percorso di gara e di mettere fuori gara gli equipaggi al termine dello stesso. Egli può limitare la ripetizione del percorso agli equipaggi da lui individuati. Tuttavia, quando il Giudice di percorso ritiene che l'impedimento non abbia influenzato il risultato del percorso di gara, o ritiene che l'effetto dell'impedimento non sia stato significativo, egli può evitare di ordinare una ripetizione del percorso di gara di tutti o degli equipaggi coinvolti nell'incidente.

5. Arbitraggio di zona - Il Comitato Esecutivo può decidere che in un Campionato del Mondo, Olimpiade, Paralimpiade, Olimpiadi della … : […*non recepito*…]

6. Qualora le condizioni meteorologiche o di altro tipo siano tali da mettere a rischio la sicurezza degli equipaggi, il Presidente della Giuria può decidere di tornare all'arbitraggio dinamico per il resto della regata.

Norma di applicazione 84 – Compiti del Giudice di percorso

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

b. 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 influenzano 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, deve informare (es. via radio dalla partenza, se necessario) il Presidente di Giuria e deve informare anche gli eventuali equipaggi interessati.

c. 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.

d. Non appena la gara è partita, il motoscafo del Giudice di percorso deve seguire immediatamente gli equipaggi, mantenendosi al centro del percorso.

e. 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 un equipaggio e l'altro.

f. 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.

g. 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 o affondare, il Giudice di percorso 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 sia presente sul posto.

h. 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.

i. 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.

j. Conoscenze generali – Il Giudice di percorso deve tenersi aggiornato in materia di canottaggio in generale. È anche auspicabile che egli conosca le caratteristiche tecniche di gara dei singoli equipaggi e allenatori.

k. Arbitraggio di zona
   i. Per l'arbitraggio di zona il Presidente di Giuria designa i punti lungo il percorso in cui i Giudici di percorso devono essere posizionati impartendo loro le istruzioni necessarie, anche per le emergenze o altre situazioni. I Giudici di zona, se posizionati 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 di percorso 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.
   ii. Quando è operativo l'arbitraggio di zona, le disposizioni della presente Norma di applicazione si riferiscono a ciascuno dei Giudici di percorso 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 di applicazione 84 della FIC – Arbitraggio di zona

L'adozione dell'arbitraggio di zona è possibile prevalentemente nei campi di gara attrezzati come al punto 2.a., 2.b., 2.c. della Nda 32 della FIC e nelle gare Master (Punto 13 del Regolamento Master) ed in generale in tutte le occasioni nelle quali 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 85 – I Giudici di arrivo

I Giudici di 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.

Norma di applicazione 85 – Compiti dei Giudici di arrivo

1. I Giudici di arrivo devono:
   a. Determinare l'ordine nel quale le prue delle imbarcazioni raggiungono la linea di arrivo;
   b. 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. Il Giudice annuncerà chiaramente "bandiera bianca";
   c. Elencare gli equipaggi nel loro corretto ordine di arrivo;
   d. Verificare che i risultati ufficiali sul foglio del risultato e sul tabellone siano corretti, autorizzandone così la pubblicazione ufficiale.
   e. Il Giudice di arrivo Senior sottoscriverà il risultato ufficiale.
   f. Posizione - Come regola generale, ci devono essere almeno due Giudici all'arrivo, uno dei quali Giudice Senior. 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.

Norma di applicazione 85 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 – NORME ANTI-DOPING

Norma 86 – Anti-Doping

Il Doping è severamente proibito.

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

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

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

Norma di applicazione 86 – Anti-Doping

Fare riferimento all'Appendix R10 – Anti-Doping.

Norma di applicazione 86 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 VIII – CASI ECCEZIONALI

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 di applicazione 87 della FIC – Casi eccezionali

Qualora sia necessario prendere decisioni in casi eccezionali in una regata, il Presidente di Giuria si dovrà confrontare con il COL e gli eventuali membri del Consiglio Federale presenti ed in particolare, in caso di annullamento della regata, dovrà preventivamente consultarsi con il Consiglio Federale, anche se non presente, prima di darne comunicazione ufficiale ai partecipanti. Per le gare regionali e promozionali si farà riferimento al Comitato Regionale o Delegato Regionale.

PARTE IX – Disposizioni finali

Norma 88 – Prevalenza

Lo Statuto, Norme, Norme di applicazione e i relativi documenti possono essere pubblicati in diversi formati, sia in inglese che in francese. In caso di conflitto tra le versioni, prevarrà il formato PDF pubblicato più recentemente sul sito web di World Rowing in lingua inglese.

Norma 89 – Disposizioni Finali

Questo Codice di Gara è stato approvato con effetto immediato dal Congresso Quadriennale World Rowing a Losanna (SUI) del 14-15 Marzo 2025.

Norma di applicazione 89 della FIC - Disposizioni transitorie e finali

Il presente Codice di Gara entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed in ogni caso non prima dell'approvazione della Giunta Nazionale del CONI e rimarrà possibilmente invariato nel quadriennio olimpico, salvo eventuali modifiche statutarie o dei Regolamenti FIC o World Rowing che ne comportino la necessaria e non derogabile riesamina.

In attesa dell'aggiornamento delle altre normative connesse al Codice di Gara, in caso di riferimenti discordanti è prevalente la normativa del presente Codice.

In caso di dubbi sull'applicazione delle Norme del presente Codice, il Consiglio Federale potrà fornire i chiarimenti interpretativi necessari.