

Federazione Italiana Dragon Boat

CODICE DELLE REGATE

TERZA EDIZIONE REVISIONE 0

IN VIGORE DAL 1° OTTOBRE 2013

Preparato da:	Direzione Arbitrale Dragon Boat	F. MASI (Presidente Onorario)/ G.SOTIS
Verificato da:	Presidente Direzione Arbitrale Dragon Boat	M. BRUSCIANO
Approvato da:	Presidente Federazione Italiana Dragon Boat	C.SCHERMI

SOMMARIO

INTRODUZIONE5

PRIMA EDIZIONE - 1997.....5

SECONDA EDIZIONE - 1999.....5

REVISIONE DELLA 2A EDIZIONE - 20015

ACRONIMI E ABBREVIAZIONI5

A: SCOPI E DOVERI6

B. DEFINIZIONI.....6

PARTE 1 - REGOLAMENTO DELLE MANIFESTAZIONI.....6

INTRODUZIONE6

1. REGOLAMENTO GENERALE.....6

2. CLASSI E CATEGORIE DI GARA E DI COMPETIZIONE.....7

3. COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO7

4. NAZIONALITA' E RAPPRESENTANZA8

5. DRAGON BOATS E EQUIPAGGIAMENTO8

6. DISTANZE E PERCORSO DI GARA.....8

7. AMMINISTRAZIONE GENERALE9

8. AMMINISTRAZIONE TECNICA9

9. ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE.....10

10. STRUTTURA DELLA COMPETIZIONE11

11. QUESTIONI DISCIPLINARI.....12

12. EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO E VARIE12

13. ADOZIONE DEI REGOLAMENTI.....13

ANNESSO ALL'ART. 9.6 - SCHEMA DEI GIUDICI DI GARA.....13

ANNESSO ALL'ART. 7.5 - SICUREZZA SULL'ACQUA13

ANNESSO ALL'ART. 5.1 - DRAGON BOAT STANDARD15

PARTE 2 - REGOLE DI GARA.....16

R1. GENERALE.....16

R2. CONTROLLO DELLA COMPETIZIONE.....16

R3. DOVERI DEGLI UFFICIALI DI GARA.....17

R4.CONDOTTA DEGLI EQUIPAGGI.....19

R5. SCHIERAMENTO - IMBARCO19

R6.PROCEDURE DI PARTENZA.....20

R7 CONDOTTA DI GARA21

R8. ARRIVO.....22

R9. DISPUTE, PROTESTE, SQUALIFICHE E APPELLI22

R10 REGOLE PER LE GARE DI FONDO (DAI 2000 METRI IN SU).....23

ANNESSO ALLA REGOLA DI GARA R4 - CODICE DISCIPLINARE.....26

INDICE ANALITICO

A

ambulanza 14
 ammonizione.....26; 27
 arbitro 5; 10; 11; 12; 17; 21; 22; 27
 Arbitro
 qualifica10; 12
 arrivo..... 8; 11; 15; 18; 21; 22; 25; 26

B

barche di salvataggio14; 15

C

codice disciplinare 12; 19; 21; 26; 27
 comandi del timoniere
 aggancia la barca.....14
 ferma la barca14
 smettere di pagaiare14; 25
 Comitato di Gara..... 7; 9; 10; 11; 12; 17; 20; 22; 23
 Comitato Organizzatore 6; 7; 8; 9; 10; 11; 19
 Composizione equipaggio
 femminile7
 misto7
 open7
 corsia..... 8; 18; 20; 21; 24; 25

E

equipaggio
 composizione7
 riserve7; 11
 Equipaggio(i)
 comunicazioni con 11

F

Foto finish.....10; 11; 18

G

gare di fondo 6; 8; 9; 23; 26
 Giubbetto salvagente..... 14
 giudice arbitro principale5; 10; 11; 13; 14; 17; 18; 19; 20; 21; 22; 24; 25
 giuria22

I

Intervallo tra le gare..... 12

M

medico 14

N

Numero imbarcazione8
 tabellone.....8

P

pagaia.....6; 14; 16
 regolamentare8
 pagaie
 rotte.....6; 8; 9; 11; 14; 15; 16; 19; 20
 partenza.....8; 11; 17; 18; 19; 20; 21; 22; 25; 26; 27
 anticipo21
 falsa.....18; 20; 21
 penalità21; 24; 25; 26; 27
 cambio corsia21
 proteste22

R

rottura dell'attrezzatura21

S

sbarco.....19; 22
 sicurezza9; 14
 sicurezza sull'acqua.....13; 23
 sorpasso22; 24; 25
 sponsor.....8
 squalifica.....21; 24; 25
 affondamento22
 collisione.....14; 22; 25
 collisione boa22
 danni all'imbarcazione22
 doping12
 notifica22

T

tesseramento7; 10

V

virata19; 22; 23; 25

INTRODUZIONE

PRIMA EDIZIONE - 1997

Questa 1a edizione del Codice delle Regate è stata approvata dal Consiglio Federale FIDB su proposta della Commissione Tecnica della Direzione Arbitrale ed è stata redatta sulla base dei Regolamenti Internazionali adottati dalla Federazione Internazionale (IDBF). Lo scopo che la FIDB si prefigge nell'adottare questo Codice è duplice: assicurare ai partecipanti una migliore qualità di svolgimento delle gare e garantire la regolarità e l'equità facilitando il lavoro dei Giudici Arbitri. Il Codice delle Regate della FIDB si applica alle Regate Nazionali e cioè al Campionato Italiano, alle Gare di Coppa Italia e alle gare riconosciute dalla FIDB. I Festival Locali potranno essere svolti con regolamenti specifici in deroga al presente Codice, di cui dovranno comunque essere tenuti presenti i principi per garantire il corretto svolgimento delle gare.

Il documento è stato approvato dalla Direzione Arbitrale Dragon Boat su delega del Consiglio Federale FIDB.

SECONDA EDIZIONE - 1999

La seconda edizione del codice delle regate introduce le regole per le gare di fondo.

Il documento è stato migliorato nella parte grafica con l'aggiunta di una copertina, il sommario e un breve indice analitico.

Sono stati inoltre introdotti gli annessi agli articoli 7.5 "Sicurezza sull'acqua", 5.1 "Dragon Boat Standard" e alla regola R4 "Codice Disciplinare".

Il documento è stato approvato dalla Direzione Arbitrale Dragon Boat su delega del Consiglio Federale FIDB.

REVISIONE DELLA 2a EDIZIONE - 2001

E' stata introdotta una precisazione sulla composizione di un equipaggio Misto. Da un minimo di 8 a un massimo di 12 le donne pagaiatrici a bordo. Il tamburino e il timoniere non rientrano nel computo.

Il documento è stato approvato dalla Direzione Arbitrale Dragon Boat su delega del Consiglio Federale FIDB.

TERZA EDIZIONE - 2013

La terza edizione introduce nuove norme per i minidragon.

L'articolo 5.4 "PAGAIE" non richiede più il bollino.

L'articolo 10.3 "ASSEGNAZIONE DELLE BARCHE" ribadisce la responsabilità delle società e degli equipaggi per la dotazione ed il montaggio del numero d'acqua sulla barca con cui gareggiano.

L'articolo 10.8 "PIANO DELLE BATTERIE" prevede un particolare tipo di prove eliminatorie per programmi di gara con scarso numero di equipaggi.

La regola di gara R7.2 "Penalità" prevede la squalifica per l'equipaggio che esce di corsia.

La regola di gara R7.7.1 disciplina l'uso del segnale di pericolo da parte degli equipaggi.

Le regole di gara R7.10, R7.11 ed R10 disciplinano le norme e la condotta degli equipaggi in virata.

Le regole di gara R8.1 prevede la possibilità di arrivare al traguardo senza la testa del dragone perché è stata persa lungo e durante il percorso di gara.

La regola R10.4 con le regole che disciplinano il sorpasso nelle gare di 2000 metri è stata aggiornata.

L'articolo 1.6 del regolamento di gara è stato aggiornato con le prescrizioni per i misti societari. Il nuovo articolo 1.7 rimanda allo statuto 2011 per l'attribuzione dei punteggi di merito e precisa ulteriormente la suddivisione del punteggio tra società.

Il documento è stato approvato dalla Direzione Arbitrale Dragon Boat su delega del Consiglio Federale FIDB.

ACRONIMI E ABBREVIAZIONI

CF	Consiglio Federale
DA	Direzione Arbitrale
DB	Dragon Boat
EDBF	European Dragon Boat Federation
FIDB	Federazione Italiana Dragon Boat
GAP	Giudice Arbitro Principale (GAP) / Presidente di Giuria (PDG) / Chief Official (EDBF/IDBF)
IDBF	International Dragon Boat Federation

IROC	International Race Official Certificate
IROL	International Race Official Licence
JNROC	Junior National Race Official Certificate
NROC	National Race Official Certificate
SIOL	Senior International Official Licence
SNROC	Senior National Race Official Certificate
TP	Time Penalty

A: SCOPI E DOVERI

- A1: Il Codice delle Regate della FIDB si applica alle Regate Nazionali (Campionati Italiani e Coppa Italia) e ai Festival Riconosciuti
- A2: Organizzazione delle gare - Qualora gli Organizzatori di Festival Locali intendano far riconoscere l'evento dalla FIDB ed quindi applicare il regolamento FIDB allo svolgimento delle gare, devono inviare formale comunicazione dell'evento alla FIDB e richiedere l'autorizzazione alla Segreteria FIDB. Solo in questo caso potrà essere autorizzata la collaborazione della Direzione Arbitrale FIDB.
- A3: IL CODICE DELLE REGATE è diviso in due parti:
- A3.1: Il Regolamento delle Manifestazioni specifica gli aspetti relativi all'organizzazione tecnica, la regolamentazione, l'amministrazione, la sicurezza e il protocollo di una competizione nazionale di DB, per quanto concerne gli aspetti della competizione che si svolgono fuori dell'acqua. Esso costituisce la prima parte di questo documento.
- A3.2: Le Regole di Gara FIDB specificano gli aspetti relativi alla conduzione delle gare durante le competizioni ed includono i ruoli dei Giudici Arbitri e le regole cui devono attenersi gli equipaggi durante le gare. Esse sono relative agli aspetti della competizione che si svolgono sull'acqua. Esse costituiscono la seconda parte di questo documento.

B. DEFINIZIONI

- B1: Una **gara** di DB consiste nel confronto tra diverse imbarcazioni, del tipo approvato dall'IDBF, sospinte per mezzo della forza muscolare dell'equipaggio, seduto rivolto verso prua, usando una pagaia a pala singola, sempre del tipo approvato dall'IDBF.
- B2: **Membri dell'Equipaggio.** Fanno parte dell'equipaggio:
- B2.1: Atleta (Racer) - un qualunque membro dell'equipaggio.
 - B2.2: Pagaiautore (Paddler) - membro dell'equipaggio che spinge in avanti il dragone usando la pagaia.
 - B2.3: Timoniere (Steerer o Helm)- membro dell'equipaggio che controlla la direzione del dragone operando sul timone.
 - B2.4: Tamburino (Drummer) membro dell'equipaggio che deve obbligatoriamente battere sul tamburo per tutta la gara.
- B3: **regate Nazionali:** sono indette dalla FIDB e organizzate direttamente o attraverso un Comitato Organizzatore o una Associazione Sportiva affiliata.
- B4: Tipi di regate nazionali sono:
- B4.1: Campionati Nazionali.
 - B4.2: Gare di Coppa Italia.
 - B4.3: Gare Nazionali in genere
- B5: Altri tipi di regate sono:
- B5.1: Gare e/o Campionati Regionali e Interregionali.
 - B5.2: Gare Promozionali nelle forme di:
 - B5.2.1: Palio "Cittadino" o "del Lago" o "dei Laghi"
 - B5.2.2: Festival Locale

PARTE 1 - REGOLAMENTO DELLE MANIFESTAZIONI

INTRODUZIONE

Il DB è originario della CINA ed è costruito secondo un disegno tradizionale. E' una lunga canoa adornata da una testa di drago a prua e la coda a poppa, con una lunghezza di circa 12 metri. Le specifiche di costruzione delle imbarcazioni e delle pagaie sono quelle stabilite dalla Federazione Internazionale (IDBF).

1. REGOLAMENTO GENERALE

1.1. **LE GARE** - La FIDB riconosce le gare di 200, 250, 500, 1000 e/o 2000 metri che si svolgono su laghi, fiumi, aree portuali e mare aperto. Ciò nonostante il regolamento è indirizzato particolarmente alle gare su acqua ferma, per assicurare un ambiente sicuro alla competizione. Potranno essere previste anche gare di fondo su distanze diverse.

1.2. **La Classifica Nazionale** - Tutte le gare del calendario FIDB, di carattere Nazionale o Locale consentono alle Società partecipanti di acquisire un punteggio nella Classifica Nazionale Annuale della "Coppa Renzo Matteucci".

1.3. **Campionati Italiani** - Sono organizzati annualmente, nel rispetto del regolamento e delle regole della FIDB. Possono essere "Assoluti" o di Categoria".

1.4. **Coppa Italia** - Prevede ogni anno un circuito di gare nazionali con un punteggio relativo alla classifica di Coppa Italia.

1.5. **Gare Locali** - Sono le manifestazioni promozionali competitive organizzate sotto forma di palio cittadino, di palio del lago/laghi o di festival locale di cui il Comitato Organizzatore ha richiesto l'inserimento nel calendario nazionale ottenendone l'approvazione dal Consiglio Federale

1.6. **Equipaggi e Squadre** partecipanti alle gare federali - Le gare federali prevedono la partecipazione degli equipaggi di club regolarmente affiliati o degli equipaggi amatoriali tesserati con la FIDB. Gli equipaggi che partecipano ai campionati Nazionali devono gareggiare con il nome e la divisa del club di appartenenza. Ai Campionati Italiani possono essere abbinati manifestazioni internazionali.

Non sono ammessi equipaggi misti societari nelle categorie Premier open e misto. Sono ammessi misti societari nelle categorie femminili e nella gare Juniores e Master. Nelle categorie Premier Open e Misto è ammesso il prestito fino a 4 Atleti di altre Società. Ai Campionati Italiani possono essere ammessi, qualora il regolamento lo preveda, equipaggi misti societari oppure equipaggi stranieri; questi ultimi saranno comunque classificati con una graduatoria a parte.

Alle gare di Coppa Italia non sono ammessi equipaggi misti societari con l'eccezione della categoria femminile per favorire lo sviluppo della categoria. Le categorie Open e Misto possono usufruire della regola del prestito fino a 4 elementi tesserati con altra società.

1.7. Tutti i **punteggi di merito** relativi a Festival, Coppa Italia, Campionati Italiani, Campionati Internazionali per Club e partecipazione alla squadra Nazionale italiana sono riportati nello Statuto FIDB a partire dalla versione 2011. Si precisa inoltre che nei misti societari il punteggio si divide in parti uguali tra tutte le squadre partecipanti all'equipaggio. Differentemente il semplice prestito non comporta attribuzione di punteggio di merito alla società che ha effettuato il prestito.

2. CLASSI E CATEGORIE DI GARA E DI COMPETIZIONE

2.1A CLASSI DI GARA - Le classi di gara previste per le competizioni organizzate o approvate dalla FIDB sono:

2.1.1. **OPEN** - Non ci sono restrizioni sulla composizione dell'equipaggio.

2.1.2. **FEMMINILE** - Solo donne. In via transitoria il timoniere di un equipaggio femminile può essere un atleta di sesso maschile, ma ai Campionati Italiani dovrà essere obbligatoriamente un atleta di sesso femminile.

2.1.3. **MISTO** - Deve prevedere un minimo di 8 ed un massimo di 12 donne pagaiatrici.

2.1.3.2. Per le gare con i mini-dragon il numero di donne a bordo dev'essere da 4 a 6.

2.1B CATEGORIE DI GARA - Le categorie di gara sono (escludendo il timoniere e il tamburino):

2.1.4 **SENIOR** - sono coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno una età compresa fra i 18 e i 39 anni

2.1.4. **JUNIOR A** - sono coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno una età compresa fra i 14 e i 17 anni.

2.1.5. **JUNIOR B** - sono comprende coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno una età compresa fra gli 11 e i 13 anni.

2.1.6 **MASTER** - La categoria comprende coloro che al 1° gennaio dell'anno in corso hanno compiuto il 40° anno di età.

2.1.7 Tesseramento MASTER – Gli Atleti MASTER che gareggiano anche nelle gare SENIOR devono obbligatoriamente avere il doppio tesseramento.

2.2. **CLASSI DI COMPETIZIONE** - Corrisponde ad una particolare combinazione tra classe di gara e distanza di gara (i.e. OPEN 500, MISTO 200 etc.)

2.3. **CLASSI AGGIUNTIVE** - Il Consiglio Federale può introdurre a sua discrezione nuove classi di competizione (p.es. Open 5000 mt.).

3. COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

3.1. **NUMERI** - La composizione usuale dell'equipaggio è:

Minimo: 18 Vogatori + 1 tamburino + 1 timoniere = 20

Massimo: 20 Vogatori + 1 tamburino + 1 timoniere = 22

Il Consiglio Federale può autorizzare il Comitato Organizzatore a prevedere esplicitamente nel bando di gara la seguente composizione minima (tale autorizzazione potrà essere concessa anche dalla Giuria per particolari motivi di sicurezza):

Minimo: 16 Vogatori + 1 tamburino + 1 timoniere = 18

3.1.2. Per le gare con i mini dragon la composizione dell'equipaggio è: 10 Vogatori + 1 tamburino + 1 timoniere = 12

Il Consiglio Federale può autorizzare il Comitato Organizzatore a prevedere esplicitamente nel bando di gara la seguente composizione minima (tale autorizzazione potrà essere concessa anche dalla Giuria per particolari motivi di sicurezza): 8 Vogatori + 1 tamburino + 1 timoniere = 10

3.2. **RISERVE** - Per ogni equipaggio sono nominate un massimo di 4 riserve per tutta la competizione, i cui nomi devono essere stati comunicati al Comitato di Gara insieme con la lista ufficiale dell'equipaggio.

3.3. **RESTRIZIONI** - Possono gareggiare solo i concorrenti regolarmente iscritti alla competizione ed inseriti nelle liste degli equipaggi.

4. NAZIONALITA' E RAPPRESENTANZA

4.1. **NAZIONALITA' DI UN MEMBRO DELL'EQUIPAGGIO** - Non esistono limiti sulla nazionalità dei componenti dell'equipaggio.

4.2. **PAESI DI RESIDENZA** - La residenza dei membri dell'equipaggio deve essere in un Paese della Comunità Europea, secondo le norme della Convenzione di Schengen.

4.3. **COMPOSIZIONE DEGLI EQUIPAGGI** - Nelle manifestazioni ufficiali gli atleti devono essere tesserati per la Federazione e possono gareggiare solamente in rappresentanza del Club di appartenenza, secondo quanto indicato dal bando di gara.

4.4. **GARE INTERNAZIONALI** - Per la partecipazione a gare o campionati internazionali per club, i Circoli affiliati devono chiedere la preventiva autorizzazione alla Federazione a mezzo Raccomandata AR. In caso di mancata risposta entro 15 giorni dalla richiesta, l'autorizzazione si ritiene concessa. L'eventuale partecipazione senza la necessaria autorizzazione comporta il deferimento agli Organi di Giustizia Federali.

5. DRAGON BOATS E EQUIPAGGIAMENTO

5.1. **IMBARCAZIONI** - Per le regate ufficiali è previsto l'uso di dragon boat standard omologati dalla IDBF; l'omologazione deve risultare dall'apposito certificato rilasciato all'atto dell'acquisto.

5.2. **SPONSOR PUBBLICITARI** - Per un Campionato sponsor o pubblicità su imbarcazione e equipaggiamento sono soggetti alle condizioni indicate dal Consiglio Federale (art. 7.2). Il Comitato Organizzatore può in base all'art. 9.12 escludere dalla competizione gli equipaggi che usano la propria imbarcazione e le proprie pagaie quando recano la pubblicità dello sponsor, sempre che tutti gli equipaggi siano provvisti di imbarcazioni e pagaie alternative.

5.3. **MEZZI DI PROPULSIONE** - Il dragone si muove solo per mezzo delle pagaie, del modello autorizzato dalla FIDB, che non devono essere fissate all'imbarcazione.

5.4. **PAGAIE** - I partecipanti possono usare le loro pagaie che devono essere conformi al modello riconosciuto dalla FIDB. I partecipanti che usano pagaie non regolamentari saranno squalificati.

5.5. **NUMERI DI BARCA/CORSIA** - Ogni dragone porta a prua un tabellone verticale con il numero dell'imbarcazione per la durata della gara; il numero indica anche il numero di corsia in cui gareggia la barca.

5.6. **TABELLONE DEL NUMERO** - Il numero dell'imbarcazione, fissato a prua su entrambi i lati dell'apposito tabellone, deve essere visibile dai Giudici di Arrivo dalla distanza di 90 metri. Il numero deve avere al minimo le dimensioni di 33 cm in altezza e 23 cm in larghezza. Il tabellone deve avere al minimo le dimensioni di 60 cm in altezza e 46 cm in larghezza. I colori da adottare per il numero e il tabellone devono assicurare una chiara identificazione dell'imbarcazione da parte dei Giudici di Arrivo. Alle Gare Nazionali i numeri sono forniti, su richiesta del Comitato Organizzatore, dalla Federazione che dispone dell'uso degli spazi pubblicitari in tutte le gare nazionali.

6. DISTANZE E PERCORSO DI GARA

6.1. **DISTANZE** - Ai Campionati Nazionali, così come nelle altre gare tra club, le distanze da utilizzare sono: 200 o 250, 500, 1000 e/o 2000 metri. La Commissione Tecnica Nazionale, nel predisporre il calendario annuale, stabilisce le distanze nelle diverse manifestazioni. Le gare non interamente disputabili in un'unica direzione sono soggette a speciali regole riguardo all'esecuzione delle curve e alla sicurezza.

6.2. **CAMPO DI GARA** - Il campo di gara deve consentire lo svolgimento di gare di almeno 500 metri in rettilineo. La FIDB si riserva il diritto di approvare o meno la validità di un campo di gara.

6.3. **CORSIE DI GARA** - Ogni corsia deve essere larga almeno 9 metri. L'ampiezza del campo di gara per i Campionati deve prevedere almeno 4 corsie. Può essere previsto lo svolgimento di gare nazionali su campi di gara che prevedano fino ad un massimo di 9 corsie.

6.4. **Partenza e Arrivo** - Le linee di partenza e arrivo poste perpendicolarmente al percorso di gara devono essere lunghe almeno 50 metri. Esse devono essere segnalate sulla superficie dell'acqua su entrambi i lati del campo di gara. Tali segnalazioni devono essere ripetute ogni 250 metri tra la linea di partenza e quella di arrivo.

6.5. **SEGNALAZIONI DEL CAMPO** - Le linee di partenza e di arrivo devono essere segnalate sull'acqua da bandiere rosse o boe nei punti di intersezione con le linee longitudinali più esterne del campo di gara. Ogni corsia deve essere contrassegnata dall'inizio alla fine del percorso con boe poste ad intervalli di almeno cinquanta metri. Ogni corsia deve essere numerata sia alla partenza che all'arrivo. Per le gare nazionali di Coppa Italia è necessario prevedere almeno 2 linee d'acqua, per i Campionati d'Italia 3 linee d'acqua con allineamento da 4 a 6 imbarcazioni e 4 linee d'acqua da 7 a 9 imbarcazioni.

6.6. **AREA DI PARTENZA E BARCHINI** - I barchini di partenza dovranno essere forniti quando possibile, in modo da creare un'area di partenza dietro la linea di partenza. La loro posizione è tale per cui la testa del dragone deve trovarsi sulla linea di partenza. In alternativa si possono usare dei blocchi di partenza fissi, posti all'estremità del campo di gara.

6.7. **MISURAZIONE DEL CAMPO DI GARA** - La lunghezza del campo di gara e delle distanze intermedie devono essere misurate esattamente da un addetto qualificato ed una piantina del campo deve essere resa disponibile dal Comitato Organizzatore.

6.8. **BOE DI SEGNALAZIONE DELLE CURVE** - Nelle gare di fondo che si svolgono su un circuito intorno ad un campo di almeno 500 mt., le barche gareggiano al di fuori delle corsie già alla partenza. In tali gare è necessario indicare i punti di svolta, aventi un raggio di 50 metri, mediante almeno 3 bandiere o boe di tipo specifico.

6.9. **PROFONDITA' DELL'ACQUA** - La profondità minima dell'acqua in un campo di gara con profondità non uniforme deve essere di almeno 3 metri.

7. AMMINISTRAZIONE GENERALE

7.1. **DELEGA** - Le competizioni si svolgono sotto il controllo del Consiglio Direttivo FIDB, che può eventualmente delegare un Comitato Organizzatore (vedi anche art. 9).

7.2. **SPONSORIZZAZIONI E PUBBLICITÀ** - Fatti salvi i diritti della FIDB i Comitati Organizzatori, le Società Organizzatrici e le Società affiliate possono trovare finanziamenti attraverso sponsorizzazioni e pubblicità disponendo degli spazi disponibili con piena libertà di intervento sia sulle imbarcazioni che sulle pagaie, sulle divise, sulle sponde dei campi di gara e dove altro è stato autorizzato dal Comitato di Gara.

7.3. **DIRITTI FIDB** - Durante i Campionati Nazionali spettano alla FIDB i diritti derivanti da copertura radio-televisiva e da annunci commerciali in prossimità o sul campo di gara. Sono sempre e comunque di proprietà della Federazione i diritti derivanti dall'uso di emblemi, loghi e marchi propri della FIDB. La Federazione può cedere tali diritti in parte o per intero al Comitato Organizzatore o alla Società Organizzatrice secondo quanto previsto al successivo punto 7.4.

7.4. **CONTRATTI** - Il Consiglio Federale può negoziare con il Comitato Organizzatore di un Campionato Italiano o di una gara di Coppa Italia un contratto riguardante i diritti ed i profitti che ne derivano secondo quanto esposto al punto 7.3.

7.5. **ASPETTI GENERALI RIGUARDANTI LA SICUREZZA** - Alle gare nazionali (Campionati e Coppa Italia) il Comitato Organizzatore è responsabile della sicurezza degli atleti e degli arbitri che partecipano alla competizione di dragon boat (art. 9.1). Per le altre gare riconosciute dalla FIDB ed in mancanza di un Comitato Organizzatore, tale responsabilità spetta al Consiglio Federale.

7.6. spare

7.7. **SERVIZIO MEDICO E DI SALVATAGGIO** - L'organizzatore deve provvedere al servizio medico e di salvataggio pronto ad intervenire dentro e fuori dall'acqua, durante tutta la manifestazione.

7.8. **BARCHE DI SICUREZZA** - Si raccomanda almeno una barca di sicurezza ogni due dragoni, con un minimo di due o tre barche di sicurezza per evento. Ogni barca deve poter trasportare fino ad 8 persone e deve essere di disegno tale da facilitare l'accesso nella barca dall'acqua, senza un particolare aiuto. Una delle barche deve seguire la gara lungo il percorso (barca del Giudice di Percorso).

Nota: Il numero delle barche e la loro capacità possono facilmente risultare insufficienti, anche in dipendenza delle condizioni atmosferiche, del tipo di gara (2000 m piuttosto che 200 m) e delle caratteristiche del sito.

7.9. **MEZZI DI SALVATAGGIO INDIVIDUALE** - Sono obbligatori per gli equipaggi JUNIOR in caso di minori di anni 14. Devono essere comunque indossati da nuotatori non provetti di qualunque età, sotto la responsabilità dei capitani dei singoli equipaggi.

7.10. **SICUREZZA DELL'EQUIPAGGIO** - Anche se il Comitato Organizzatore fornisce il servizio di salvataggio, il manager della squadra e il capitano della barca sono responsabili per la sicurezza del loro equipaggio. Sull'acqua tale responsabilità è di norma del capitano della barca. I due responsabili della squadra e della barca devono assicurarsi che tutti i membri dell'equipaggio:

- siano vestiti in maniera idonea secondo le condizioni del tempo, dell'acqua e delle condizioni di gara,
- sappiano muoversi nell'acqua, nuotando per almeno 50 metri con gli indumenti di gara bagnati e senza aiuto,
- siano informati sugli argomenti relativi alla sicurezza contenuti in questo regolamento.

7.11. **TITOLI E PREMI** - Il titolo di CAMPIONE d'ITALIA viene conferito all'equipaggio vincente di ogni classe di competizione ai Campionati Italiani. In tutte le gare nazionali un premio sarà conferito ai primi tre equipaggi classificati in ogni classe di competizione a cura e spese del Comitato Organizzatore. Altri premi (medaglie, diplomi, magliette ecc.) potranno essere previsti nel bando di gara dal Comitato Organizzatore.

7.12. **DISEGNO DELLE MEDAGLIE** - I premi sono scelti dal Comitato Organizzatore. Le medaglie eventualmente previste per le gare ufficiali di Campionato e Coppa Italia dovranno essere del modello indicato dal Consiglio Federale.

8. AMMINISTRAZIONE TECNICA

8.1. **BANDO DI GARA** - I bandi di gara devono contenere le seguenti informazioni:

- Data e luogo della competizione.

- Situazione e pianta del campo di gara.
- Distanze di regata e classi di competizione.
- Condizioni dell'acqua (mare, canale, fiume, etc.).
- Condizioni e tariffe per l'iscrizione ed eventuali penali per i ritardi.
- Indirizzo a cui inviare le iscrizioni.
- Data di chiusura delle iscrizioni.
- Orario e luogo di svolgimento della Riunione dei Rappresentanti di Società.

E' consigliabile aggiungere la pianta del campo di gara e le indicazioni logistiche per l'accoglienza delle squadre.

8.2. INFORMAZIONE E MODULI DI ISCRIZIONE - Il Consiglio Federale approva entro il 15 febbraio di ogni anno il Calendario Sportivo annuale. Le date di Campionato Italiano e delle gare di Coppa Italia vengono stabiliti dal Consiglio Federale su proposta della Commissione Tecnica Nazionale. Le Società o i Comitati Organizzatori che intendono inserire festival locali nel calendario nazionale devono inviare specifica richiesta scritta entro il 31 gennaio. La FIDB spedisce i bandi di gara alle società sportive affiliate almeno 30 giorni prima dell'evento. In casi eccezionali il termine può essere ridotto a 20 giorni. E' responsabilità delle Società inviare al Comitato Organizzatore le iscrizioni nei termini previsti.

8.3. ISCRIZIONI - Per i Campionati Nazionali le iscrizioni sono limitate alle società affiliate FIDB. Le iscrizioni devono essere inviate usando il modulo di richiesta fornito dall'organizzatore, prima della data di scadenza, fissata sempre dall'organizzatore, unitamente alle Tasse di Gara per ciascuna categoria, indipendentemente dal numero di gare che vengono svolte in quella categoria. La tassa può essere maggiorata se il Comitato Organizzatore provvede anche ai cronometristi ed al fotofinish.

8.4. INVIO DELLE ISCRIZIONI - Le iscrizioni devono pervenire per posta, telex, fax o e-mail entro il termine della mezzanotte dell'ultimo giorno utile previsto, sotto la diretta responsabilità della Società che si iscrive che ha il dovere di accertarsi dell'effettivo ricevimento dell'iscrizione.

8.5. ISCRIZIONI TARDIVE - Le iscrizioni pervenute dopo la data di chiusura non saranno accettate per i Campionati se non esplicitamente previsto nel bando di gara con le eventuali penali stabilite. Possono essere accettate per le altre gare a discrezione del Comitato Organizzatore e confermate alla riunione con i Responsabili degli Equipaggi. Il Comitato Organizzatore ha comunque diritto ad una **penale** che raddoppia la Tassa di Gara.

8.6. LISTA EQUIPAGGIO - Le società che intendono partecipare alle gare di Campionato Italiano o di Coppa Italia devono fornire al Comitato Organizzatore la lista completa dei componenti la squadra e l'equipaggio prima dell'inizio delle gare. Tutti gli atleti devono essere in regola con il tesseramento individuale alla FIDB e la necessaria certificazione medica.

8.7. PROGRAMMA DI GARE - Il Comitato Organizzatore provvederà a distribuire il programma delle gare in occasione della Riunione dei Responsabili di Società.

8.8. RISULTATI E RAPPORTI - I risultati ufficiali delle gare FIDB saranno forniti o inviati a ciascun equipaggio partecipante da parte del Comitato Organizzatore. Il Presidente del Comitato di Gara ed il Presidente della Giuria devono inviare alla Federazione una apposita relazione sullo svolgimento della gara ed i risultati ufficiali.

9. ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

9.1. COMITATO ORGANIZZATORE - Per i Campionati Italiani e la Coppa Italia l'organizzazione viene affidata dal Consiglio Federale a un Comitato Organizzatore, composto almeno da:

- Responsabile del Comitato Organizzatore.
- Responsabile tecnico-logistico della gara.

Il Comitato Organizzatore:

- 9.1.1. Organizza la competizione, le classi e il programma di gara, secondo le indicazioni del Consiglio Federale.
- 9.1.2. Raccoglie i fondi necessari e li amministra
- 9.1.3. Rende disponibile un sito per la regata, con il relativo supporto logistico (spogliatoi, docce e servizi igienici), il campo di gara e l'equipaggiamento tecnico, in conformità al presente Codice delle Regate.
- 9.1.4. Redige e distribuisce il programma di gara. Promuove e pubblicizza la competizione. Negozia la copertura dell'evento da parte dei media.
- 9.1.5. Esegue le azioni necessarie per il corretto svolgimento delle gare e l'efficiente amministrazione di equipaggi e giudici.

9.2. RESPONSABILE DEL COMITATO ORGANIZZATORE - E' il coordinatore globale dell'evento, inclusa ogni attività ausiliaria alla competizione di DB. E' responsabile della promozione e della pubblicità dell'evento; spedisce i bandi di gara agli equipaggi partecipanti; raccoglie le iscrizioni; pubblica i risultati finali ed assicura il rispetto delle leggi locali e del Codice FIDB. E' responsabile per l'erogazione dei servizi necessari alla competizione, per la riscossione delle quote dovute dagli equipaggi e per il pagamento dei conti associati all'evento. E' normalmente il Direttore Generale del Comitato Organizzatore o il Presidente della Società Organizzatrice o un suo delegato.

9.3. RESPONSABILE TECNICO-LOGISTICO delle GARE

Risponde del suo operato al Presidente del Comitato di Gara (art. 9.4). Inoltre risponde della regolarità del campo di gara, predispone i servizi della segreteria gare, predispone la disponibilità di servizi e spogliatoi sul campo di gara, partecipa alle

riunioni con i Responsabili degli Equipaggi per comunicare tutte le informazioni necessarie. E' solitamente un membro del Comitato Organizzatore.

9.4. **CONTROLLO DELLA COMPETIZIONE (COMITATO DI GARA)** - L'organizzazione e la direzione di una gara di Campionato o di Coppa Italia spettano al Comitato di Gara composto dal Presidente del Comitato di Gara (un Consigliere Federale o un Presidente o Delegato Regionale) nominato dal Consiglio Federale, dal Giudice Arbitro Principale e dal Capo Giudice di Percorso. Controllo Tecnico e conduzione della gara spettano ai giudici che ne rispondono verso il Giudice Arbitro Principale, membro del Comitato di Gara.

9.5. **GIUDICI ARBITRI** - Garantiscono il rispetto dello Statuto della FIDB e delle norme del Codice delle Regate. Una lista delle categorie arbitrali, dei loro doveri e di quelli del Comitato Gare si trovano nella seconda parte di questo codice: "Regole di Gara".

9.6. **QUALIFICHE DEGLI ARBITRI** - Gli arbitri devono aver ricevuto un adeguato training su tutti gli aspetti tecnici e devono essere in possesso della qualifica di:

- Giudice Nazionale junior (NROC-JR).
- Giudice Nazionale senior (NROC-SR).
- Giudice Internazionale 1° livello (IROC).
- Giudice Internazionale 2° livello (IROL).
- Giudice Internazionale 3° livello (SIOL).

Almeno un membro del Comitato di Gara ad ogni livello (nazionale e locale) deve essere in possesso della qualifica NROC-SR.

9.7. **ARBITRI PER I CAMPIONATI FIDB** - Ai Campionati Italiani la Giuria deve essere formata da almeno quattro arbitri, tutti in possesso della qualifica NROC o superiore e il Giudice Arbitro Principale deve possedere almeno la qualifica IROC.

9.8. **NOMINA DEGLI ARBITRI DI GARA** - Gli Arbitri di gara vengono designati dalla Direzione Arbitrale della FIDB e ratificati dal CF.

9.9. **IDENTIFICAZIONE DEGLI ATLETI** - Ai Campionati d'Italia gli atleti devono portare il numero di gara sul dietro della divisa qualora questo venga fornito dal Comitato Organizzatore. Tale numero è compreso tra 1 a 26 per ogni classe di gara e deve corrispondere al numero assegnato nella lista di iscrizione dell'equipaggio. Durante le Gare di Coppa Italia e di Campionato gli atleti devono portare con se all'imbarco di ogni gara il tesserino federale di identificazione personale da esibire ai Boat Marshall addetti al controllo imbarcazioni, o su richiesta di un qualsiasi altro Giudice della manifestazione. Per le gare con i mini dragon il numero è compreso tra 1 e 16

9.10. **RISERVE** - Le riserve, nel numero massimo di quattro, sono segnalate nella lista dell'equipaggio iscritto fornita al Giudice Arbitro Principale e non possono più essere modificate. Durante le gare sono ammesse soltanto le sostituzioni tra atleti all'interno dei 26 atleti complessivamente iscritti. Per le gare con i mini dragon le sostituzioni sono ammesse tra i 16 iscritti nelle liste.

9.11. **COLORI DI GARA** - In tutte le gare i partecipanti debbono obbligatoriamente indossare la divisa sociale; gli atleti che non rispettano la norma saranno richiamati una volta dagli arbitri e successivamente esclusi dalla competizione.

9.12. **PUBBLICITA' SULLE DIVISE, LE BARCHE E L'EQUIPAGGIAMENTO** - Il Comitato Organizzatore può disporre l'applicazione di adesivi per la sponsorizzazione delle barche dei club e delle pagaie che verranno usate in gare anche se di proprietà personale o degli equipaggi senza però coprire pubblicità già predisposte. Gli Equipaggi che non rispettano tale regola potranno non essere ammessi alla gara.

9.13. **RESPONSABILI DELL'EQUIPAGGIO** - Sono:

Il Dirigente della Società (Crew Manager) rappresenta la Società di appartenenza ed è responsabile della disciplina e dell'amministrazione dell'equipaggio.

L'Allenatore, responsabile per le questione tecniche.

Il Capitano (Boat Captain) responsabile della condotta e salvaguardia dell'equipaggio in gara.

I tre ruoli possono essere svolti dalla stessa persona.

9.14. **COMUNICAZIONI CON GLI EQUIPAGGI** - La Giuria, il Comitato di Gara e gli Arbitri comunicano soltanto con un solo rappresentante di ogni squadra, scelto tra il Dirigente, l'Allenatore o il Capitano, per uno dei seguenti motivi:

- Comunicazioni ufficiali fra organizzazione ed equipaggi.
- Proteste e Appelli.
- Pubblicazione dei Risultati.

9.15. **SESSIONI DI ALLENAMENTO** - Le prove in acqua svolte al di fuori delle gare, ma durante le Competizioni FIDB saranno tenute sotto controllo dal Comitato di Gara e saranno soggette al rispetto del Regolamento e alle Regole di Gara.

9.16. **FOTO FINISH** - Il Comitato Organizzatore può fornire il fotofinish ed assicurare la registrazione video di ciascuna barca che attraversa la linea di arrivo per ogni gara della competizione. Il fotofinish è obbligatorio in occasione del Campionato Italiano.

10. STRUTTURA DELLA COMPETIZIONE

10.1. **CRITERI DI BASE** - Se il numero di partecipanti ad ogni classe di competizione è tale da rendere necessarie più batterie o prove eliminatorie, il numero di barche in ciascuna batteria e nei successivi turni di competizione non deve essere superiore a nove.

10.2. **ISTRUZIONI PER I PARTECIPANTI** - Le istruzioni sulla manifestazione devono essere fornite ai Rappresentanti degli Equipaggi (Dirigente e/o Tecnico e/o Capitano), almeno un ora prima dell'inizio della prima gara o in alternativa nel corso della Riunione con i Rappresentanti di Società ove prevista nel bando di gara. Tali istruzioni fornite per iscritto devono contenere le seguenti informazioni:

- Dettaglio del campo di gara e della segnaletica.
- Orari di partenza delle Gare.
- Dettagli sulle linee di partenza e di arrivo.
- Assegnazione e posizione delle Barche.
- Assegnazione delle batterie e delle corsie.
- Posizione dei Giudici Arbitri

Durante la Riunione con i rappresentanti di Società si potrà procedere al sorteggio per l'assegnazione delle corsie d'acqua per le prove eliminatorie. In alternativa l'assegnazione delle corsie potrà essere predisposta in precedenza dal Comitato Organizzatore sotto il controllo di un Rappresentante Federale o Giudice Arbitro.

10.3. ASSEGNAZIONE DELLE BARCHE - Gli equipaggi devono imbarcarsi sulla barca a loro assegnata per gareggiare in una determinata corsia. Il numero d'acqua da montare sulla barca deve corrispondere a quello della corsia assegnata. Gli equipaggi sono responsabili del montaggio del numero d'acqua sulla barca con cui gareggiano. Le società devono essere dotate dei necessari numeri d'acqua da utilizzare in gara e cioè un set completo di numeri in base alle corsie disponibili nel campo di gara.

10.4. DIVISIONE DELLE BATTERIE - Il sistema di dividere gli equipaggi che competono nella stessa classe in prove eliminatorie, può variare in base al numero di iscritti nella stessa classe e le distanze da percorrere. Generalmente il sorteggio degli equipaggi in gruppi avviene senza che il relativo standard degli equipaggi sia conosciuto. In alternativa si distribuiscono il più possibile gli equipaggi di pari potenziale in batterie diverse attraverso un sistema di teste di serie stabilite dal Consiglio Federale.

10.5. QUALIFICAZIONI - Il programma di qualificazione è stabilito secondo i prospetti internazionali della IDBF adattati al numero degli equipaggi, agli orari di gara ed alle corsie del campo di regata. Il Presidente del Comitato di Gara è tenuto, in relazione al numero degli Equipaggi iscritti, a comunicare nella Riunione dei Rappresentanti degli Equipaggi il piano delle gare che verrà adottato.

10.6. NUMERO DI EQUIPAGGI PER TURNO - Quando si effettua il sorteggio, la differenza tra il numero di equipaggi in ciascuna gara di una particolare classe di competizione non dovrebbe eccedere l'unità. Nel caso che tale numero sia variabile si disputano prima le batterie con più equipaggi e poi le altre. Per gare di 2000 metri e oltre, non servono le prove eliminatorie, perché tutti gli equipaggi possono partire insieme o a intervalli regolari.

10.7. PARI MERITO - Quando due o più equipaggi giungono a pari merito qualificandosi entrambi per il successivo turno della competizione, essi sono ammessi entrambi a partecipare al turno successivo, purché ci siano sufficienti barche e corsie. Se non ci sono corsie o barche sufficienti occorrerà effettuare una gara di spareggio diretto fra tutti gli equipaggi coinvolti.

10.8. PIANO DELLE BATTERIE - I Campionati prevedono il sistema dei recuperi, il quale consiste nel dare una seconda possibilità di qualifica agli equipaggi eliminati durante le batterie. Inoltre possono essere aggiunte le finali di consolazione per individuare i piazzamenti di tutti i partecipanti (Tail Races o Plate Races).

Nel caso gli equipaggi siano pochi (quattro o meno) si provvederà ad un sistema articolato su più gare (non meno di due) da far disputare a tutti gli equipaggi iscritti (round robin) con classifica finale basata sulla somma dei tempi o sul piazzamento in ciascun round. A meno di condizioni atmosferiche particolarmente pericolose e/o condizionanti, in nessun caso un titolo nazionale può essere assegnato sulla base di una singola prova. Fanno ovviamente eccezione le gare di 2000 metri e oltre.

10.9. INTERVALLI FRA I TURNI DI GARA - Durante le competizioni FIDB deve essere assicurato a ciascun equipaggio un tempo minimo di riposo tra due turni di gara:

- 30 minuti per i 200 metri di una stessa categoria.
- 40 minuti per i 500 metri di una stessa categoria.
- 60 minuti per i 1000 metri di una stessa categoria.

11. QUESTIONI DISCIPLINARI

11.1. DOPING - E' vietato l'uso di tutte le sostanze ritenute dopanti dall'elenco CIO. E' inoltre vietato l'abuso di farmaci anche non dopanti per ottenere l'alterazione di una prestazione sportiva. E' vietata l'assunzione di qualunque sostanza possa essere ritenuta dannosa alla salute.

11.2. CONTROLLO ANTIDOPING - La FIDB può disporre controlli antidoping in gara e a sorpresa nei confronti degli atleti tesserati.

11.3. SANZIONI - L'atleta risultato positivo ad un controllo anti-doping sarà immediatamente squalificato per due anni alla prima infrazione e radiato alla seconda infrazione.

11.4. CODICE DISCIPLINARE - Il codice disciplinare è trattato nella seconda parte di questo regolamento ed in particolare nell'annesso alla regola di gara R4.

12. EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO E VARIE

12.1. AGGIUNTA DI EQUIPAGGIAMENTO - Non è permesso aggiungere equipaggiamento all'imbarcazione al fine di migliorare la prestazione. Fanno eccezione i sistemi di comunicazione di bordo e le protezioni sul sedile dei partecipanti. Queste ultime devono essere morbide come spugna, onde evitare di elevare la posizione dei sedili nella barca. Il GAP decide su ogni altro equipaggiamento addizionale non specificatamente coperto da regolamento.

12.2. POMPA DELL'ACQUA - E' fatto divieto di portare sull'imbarcazione una pompa per svuotare la barca durante la gara.

12.3 **USO DI STRAPS** – E' assolutamente fatto divieto dell'uso di straps per fissare un atleta alla barca oppure al sedile. Il GAP può comunque non applicare questa regola per i partecipanti disabili, purché i mezzi adottati siano adeguati ad assicurare l'abbandono della barca da parte di tutto l'equipaggio e non ostacolino il loro recupero in caso di ribaltamento.

13. ADOZIONE DEI REGOLAMENTI

Questo regolamento è in vigore dal 1° Settembre 2013 e rimane in vigore fino al termine della carica dell'attuale Consiglio Federale, come prescritto dallo Statuto della Federazione.

Annesso all'Art. 9.6 - SCHEMA DEI GIUDICI DI GARA

1. **GIUDICI NAZIONALI** - Chi desidera diventare un Arbitro Tecnico deve frequentare un corso di addestramento di base organizzato dalla FIDB. Il corso termina con un breve esame che si prefigge di verificare la conoscenza dei regolamenti da parte del candidato. Il corso deve poi essere seguito da un anno di tirocinio pratico sui campi di gara delle manifestazioni sportive di dragon boat, al fine di consolidare la competenza teorico-pratica dell'Aspirante Arbitro. Al termine del tirocinio il candidato riceverà la qualifica ed il diploma di Giudice Arbitro Nazionale. Da questo momento è anche qualificato per sostenere, su indicazione della Direzione Arbitrale al Consiglio Federale FIDB, l'esame di Giudice Arbitro Internazionale secondo lo schema predisposto dalla IDBF.

2. **ADDESTRAMENTO** - Il corso per Giudici Arbitri copre gli aspetti organizzativi e di arbitraggio necessari ad organizzare e supervisionare le gare di dragon boat. Un giudice arbitro di canoa o canottaggio può essere esentato dal frequentare il corso per candidarsi al titolo di Giudice Nazionale di Dragon Boat. L'esenzione è concessa dalla FIDB, quando ne siano stati verificati i requisiti. Deve in ogni caso sostenere l'esame teorico attestante la conoscenza dei regolamenti.

3. **ARGOMENTI DEL CORSO** - Le seguenti aree tecniche di arbitraggio di gara e complementari saranno coperte durante il corso:

- Organizzazione delle gare
- Giudice Arbitro Principale (GAP)
- Capo Giudice di Arrivo,
- Capo Giudice di Percorso
- Giudice Cronometrista (ruolo di norma spettante agli Addetti della Federazione Cronometristi)
- Giudice di Partenza
- Registrazione Gare
- Segreteria Gare
- Percorso
- Capo Giudice di Imbarco
- Capo Allineatore
- Giudice di imbarco
- Allineatore
- Addetto alla Sicurezza
- Assistente.

4. **COPERTURA ASSICURATIVA PER GLI ARBITRI** - Gli arbitri della Federazione Italiana sono coperti da polizza assicurativa di responsabilità civile e infortuni durante l'arbitraggio di gare dragon boat. La sottoscrizione di tali polizze è a carico della FIDB.

5. **LICENZA DI ORGANIZZATORE** - Chi organizza le gare di dragon boat (organizzatori ed arbitri con profonda esperienza e conoscenza della materia) deve essere in possesso della Licenza Nazionale di Organizzatore di Gare di dragon boat, rilasciata dalla FIDB con validità annuale.

Annesso all'Art. 7.5 - SICUREZZA SULL'ACQUA

Questa guida descrive le responsabilità condivise tra organizzatori e partecipanti alle gare di dragon boat (atleti, capitani ed arbitri). Tutti devono essere consci del pericolo che si può correre, affinché si possano assicurare delle gare condotte in maniera responsabile.

Condizioni Meteo

Il pericolo maggiore è costituito da un possibile capovolgimento dell'imbarcazione. Questo è sicuramente un evento abbastanza raro in un bacino d'acqua piatta, ma può verificarsi molto più facilmente in un lago, naturale o artificiale, di certe dimensione, specialmente in condizioni di onda formata e/o di vento e magari durante l'esecuzione di una curva. A tutto questo si deve ovviamente aggiungere la possibilità di un errore umano.

Persino il capovolgimento deliberato dell'imbarcazione da parte dell'equipaggio in condizioni di tempo splendido può costituire un pericolo. Infatti l'equipaggio dell'imbarcazione rovesciata non sarà facilmente visibile da parte dell'equipaggio di un'altra imbarcazione che sopraggiunge in velocità.

L'equipaggio che **rovescia** la barca o che **sperona** un'altra barca verrà **squalificato**.

Responsabilità

La sicurezza degli equipaggi in acqua preoccupa in modo particolare il GAP e l'organizzatore, ma deve giustamente preoccupare anche ogni membro dell'equipaggio.

Vediamo in dettaglio la responsabilità di ognuno.

Gli **equipaggi** sono responsabili per come sono vestiti in relazione alle condizioni meteo (fit to race).

Il **timoniere** è responsabile della verifica della affidabilità dell'imbarcazione prima della gara e che tutti i membri dell'equipaggio sono stati istruiti circa il governo dell'imbarcazione ed esercitati nell'affrontare un possibile ribaltamento. Deve evitare le collisioni. In caso di capovolgimento deve assicurare che le procedure post-ribaltamento vengano eseguite e che tutti i competitori siano contattati in acqua per il salvataggio. Il timoniere dovrebbe in genere essere il capitano della barca.

Il **manager dell'equipaggio** deve assicurare che tutti i membri dell'equipaggio sappiano nuotare o che altrimenti siano provvisti di salvagente; che le liste degli equipaggi compilate una per ciascuna specialità di gara sono state depositate presso la Segreteria Gare; che l'equipaggio è istruito sulle regole di gara e sulla sicurezza sull'acqua; che l'equipaggio è vestito in maniera appropriata; che l'eccessiva socializzazione non comprometta il rendimento dell'equipaggio sull'acqua.

Il **GAP** assicura che durante le gare le barche di salvataggio sono disposte opportunamente ed istruite alla bisogna; che in caso di condizioni meteo avverse venga indossato il salvagente; che vengano eseguite le procedure di sicurezza previste dalle regole di gara in tutte le condizioni.

(Il GAP a terra verifica che l'organizzatore abbia predisposto l'ambulanza).

L' **Addetto alla sicurezza** deve verificare che gli arbitri ed i manager degli equipaggi siano istruiti in fatto di sicurezza sull'acqua il giorno della gara.

Il **Capo Giudice di Percorso** giudica se un equipaggio è vestito in maniera idonea e tiene un registro del numero di persone imbarcate su ciascuna barca in ciascuna gara; è responsabile affinché le imbarcazioni e il relativo equipaggiamento siano idonei allo svolgimento delle gare prima dello svolgimento della prima gara del giorno e che lo restino per tutta la competizione.

L'**Organizzatore** è responsabile affinché le barche e il personale di soccorso e i salvagenti siano disponibili per l'evento; che un primo pronto intervento (ambulanza + medico il cui nome va registrato in segreteria gare) sia disponibile a terra; che spogliatoi, bagni e docce siano disponibili e installati in maniera sicura; informa i manager degli equipaggi su tutti gli argomenti riguardanti la sicurezza con un certo anticipo rispetto alla data dell'evento.

Particolarità

Capacità natatorie: lo standard minimo.

Tutti i membri dell'equipaggio devono saper nuotare almeno 50 metri, ma devono essere adeguatamente abili nel farlo in acqua fredda, mossa e vestiti con un abbigliamento leggero (maglietta, pantaloncini, giacca e pantaloni impermeabili e scarpe).

Giubbetti salvagente: quando indossarli.

Il giubbotto non è richiesto in una formale competizione quando l'acqua è calma, il clima è mite (estivo), tutti i membri dell'equipaggio sanno nuotare. In tali condizioni è però sempre richiesto per i minori di anni dodici.

In condizioni di tempo avverse è obbligatorio farlo indossare a quei membri di un equipaggio con dichiarate difficoltà a nuotare nelle condizioni suddette e per gli atleti juniores.

Sicurezza sull'imbarcazione

Bilanciamento della barca.

Il capitano (in genere il timoniere) deve verificare il buon bilanciamento dell'imbarcazione prima di procedere all'imbarco degli atleti. Deve cioè aver disposto uno schema di imbarco tale da rispettare i principi seguenti:

- Gli atleti appaiati sulla stessa linea devono avere corporatura simile
- Gli atleti più pesanti devono sedere al centro dell'imbarcazione.
- Il capitano deve conoscere il numero esatto delle persone in barca (e nella lista di imbarco).

Buddy/Buddy system.

Ogni coppia è numerata a partire dalla prua. Ogni persona dell'equipaggio è responsabile del compagno con cui è appaiato. In caso di ribaltamento ogni persona verifica l'incolumità del partner. La prima coppia è responsabile per il tamburino e l'ultima per il timoniere.

Stabilizzare la barca.

Se la barca è sbilanciata o avanza in maniera scoordinata può essere stabilizzata con la seguente manovra richiesta dal timoniere con il comando "**aggancia la barca**" ed eseguita dai tutti i pagaiatori:

sporgersi fuori del bordo dell'imbarcazione poggiando le lame delle pagaie di piatto sull'acqua, ad una distanza dal bordo pari alla lunghezza delle braccia.

Fermare la barca.

Durante la competizione, al fine di evitare una collisione, può rendersi necessario fermare improvvisamente la barca. L'equipaggio deve essere sempre reattivo ad una simile evenienza, ma deve agire in maniera sicura. Infatti una manovra di correzione come la frenata, se eseguita da un equipaggio sbilanciato, può provocare il ribaltamento.

Il modo più veloce per fermare la barca è che tutto l'equipaggio dia un colpo (di pagaia) indietro. Il primo comando sarà "**smettere di pagaiare**". Se la barca è instabile e non c'è un immediato rischio di collisione il comando sarà seguito da "**aggancia la barca**". Se invece c'è rischio di collisione il primo comando sarà "**ferma la barca**". Se in tali condizioni l'equipaggio non riesce a fermare la barca sarà squalificato.

Barche di salvataggio

Il numero di barche di salvataggio messe a disposizione dall'organizzatore varia a seconda del numero di barche che gareggia in ciascuna gara. Tenuta in conto la probabilità che si capovolga più di una barca durante la stessa gara, piuttosto bassa, sono ritenute sufficienti un massimo di quattro barche di salvataggio per tutte le gare.

Ciascuna barca deve poter portare almeno 8 passeggeri inclusi un massimo di 2 membri di equipaggio della barca di salvataggio stessa (il conducente e l'assistente al salvataggio).

L'ideale sarebbe una barca di salvataggio ogni 2 o 3 barche in gara. Se questo non è possibile si raccomanda un minimo di due barche per tutte le gare, in grado di mettere in salvo un equipaggio completo (i.e. barche da 12 posti ciascuna).

Una barca di salvataggio trasporta il giudice di percorso, quindi ha una doppia funzione. Le altre barche vanno posizionate lungo il campo di gara, ma non devono seguire la gara.

Le barche di salvataggio devono avere un bordo basso e cime di appiglio tali da consentire ad una persona nell'acqua di salire sulla barca senza aiuto.

E' possibile inoltre organizzare un certo numero di kayak di salvataggio condotti da canoisti per salvare una persona per ogni kayak a disposizione. Il vantaggio consiste nel potersi muovere tra le persone in acqua senza il rischio di ferire qualcuno con l'elica del motore.

Barche rivoltate: cosa fare.

Ciascun pagaiatore fa il check del compagno.

Il capitano chiama ciascuna coppia a cominciare da prua. Un membro della coppia risponderà ed il capitano terrà a mente quelle coppie che eventualmente non avranno risposto.

Inizialmente l'equipaggio rimarrà vicino alla barca lasciandola rivoltata. IL capitano dovrà controllare l'equipaggio e, durante una gara, attendere l'arrivo delle barche di soccorso. I membri dell'equipaggio devono cercare di recuperare le pagaie.

All'arrivo della barca, l'equipaggio segue le istruzioni degli operatori di salvataggio. Il capitano resta in acqua ed è l'ultimo ad essere tratto in salvo. Se non è possibile salvare tutto l'equipaggio in una volta sola e le condizioni dell'acqua lo permettono, 6 membri dell'equipaggio possono restare con il capitano per cercare di trascinare la barca verso la riva più vicina.

Il dragone può essere trainato dalla barca di soccorso soltanto quando tutto l'equipaggio sia stato tratto in salvo.

Una volta che il dragone sia stato portato a bordo riva, si verifica nuovamente a terra la composizione dell'equipaggio e si determinano le eventuali ferite da trattare immediatamente.

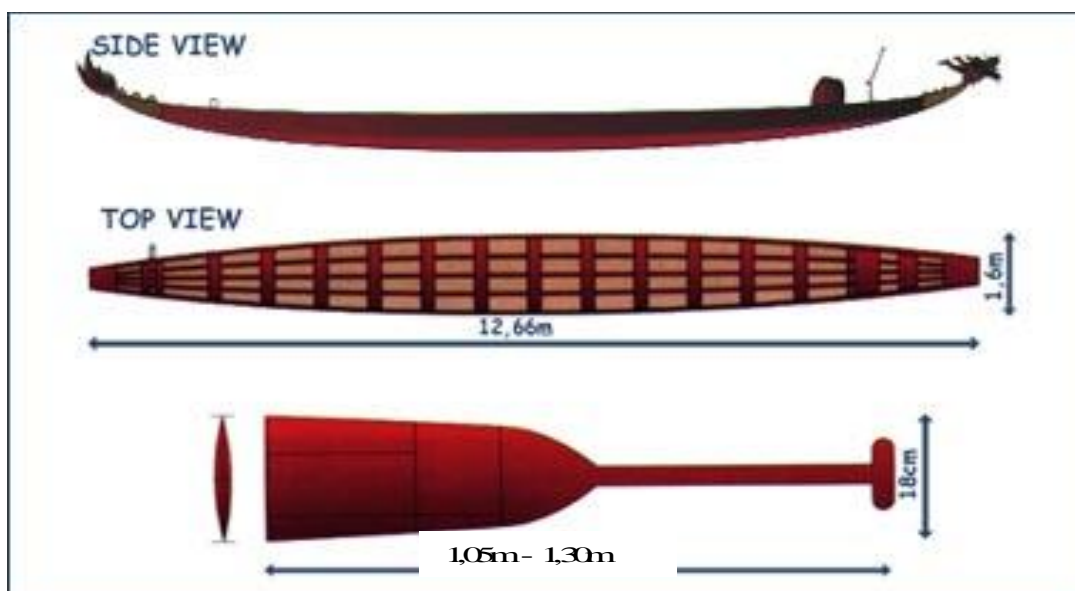
Poi alzando un bordo del dragone si cerca di svuotarlo il più possibile dall'acqua e poi lo si tira in secco per la verifica dei danni.

Annesso all'Art. 5.1 - DRAGON BOAT STANDARD

Imbarcazioni

Il Dragon Boat standard è quello adottato nei Campionati IDBF.

Le imbarcazioni standard sono lunghe 12,66 metri e larghe 1,06 metri con la testa e la coda a forma di dragone.



Pagaie

Le pagaie standard sono di lunghezza compresa tra 1,05 m e 1,30 m e larghe non più di 18 cm. Questi sono i valori di dimensione massima ammessi durante le competizioni.

Le pagaie autorizzate sono unicamente quelle approvate dalla IDBF. Dimensioni e spessore della pagaia lungo tutta la sua lunghezza, lama inclusa, sono specificate dalla IDBF in "Specification for Racing Dragon Boat Paddle" consultabile anche su internet al sito www.dragonboat.org.uk.

Remo

Il remo, usato a poppa dal timoniere, è lungo al massimo 3 metri.

PARTE 2 - REGOLE DI GARA

R1. GENERALE.

R1.1 OBIETTIVI. Le regole di gara (Racing Rules) che seguono sono state formulate per essere utilizzate nelle gare organizzate o riconosciute dalla FIDB.

R2. CONTROLLO DELLA COMPETIZIONE.

R2.1 Arbitri Tecnici. Sono arbitri Internazionali responsabili della supervisione delle gare. Per la supervisione dei Campionati Italiani devono essere provvisti di licenza IROL. (tra parentesi è fornita l'equivalente terminologia del regolamento internazionale IDBF):

- Giudice Arbitro Principale (GAP) (eng: Chief Official), svolge anche il ruolo di "Presidente di Giuria (PDG)"
- Capo Giudice di Percorso (Chief Umpire)
- Capo Giudice di Arrivo (Chief Judge)
- Capo Giudice di Imbarco (Chief Boat Marshall)
- Giudice di Percorso (Course Umpires)
- Giudice di Partenza (Starter)
- Direttore di gara (Race Director)
- Cronometrista (Time Keeper)
- Giudici (Judges)
- Responsabile Segreteria Gare (Race Secretary)

R2.2. Numero degli Incarichi Arbitrali. Per una gara nazionale se le circostanze lo richiedono e lo permettono, un arbitro può ricoprire due o più incarichi. Il Direttore di Gara può nominare ulteriori Giudici per coprire le aree del fotofinish e dell'allineamento.

R2.3 Arbitri di Supporto. Sono arbitri nazionali. e sono considerati come arbitri di supporto e non viene richiesta una particolare licenza (tra parentesi l'equivalente terminologia del regolamento internazionale IDBF):

- Responsabile della sicurezza (Safety Officer)
- Addetti all'imbarco (Boat Marshalls)
- Operatore Foto-finish (Photo-finish Operator)
- Allineatore (Aligner)
- Addetti Segreteria di Gara (Results Runners)
- Assistente alla Sicurezza (Safety Assistants)
- Corpo Medico (Medical Staff)

R2.4 Comitato di Gara. In una competizione ufficiale FIDB la direzione tecnica sarà tenuta dal Comitato di Gara, che sarà composto dalle seguenti figure: Presidente del Comitato, Giudice Arbitro Principale e Capo Giudice di Percorso (art. 9.4).

R2.5 Presidente del Comitato di Gara - E' un Consigliere Federale o un Presidente o Delegato Regionale o altra persona comunque nominata dal Consiglio Federale.

R2.6. I Compiti del Comitato di Gara sono:

R2.6.1 Condurre e sovrintendere la gara per conto della FIDB.

R2.6.2 In caso di avverse condizioni atmosferiche o in circostanze particolari per le quali la competizione non può avere luogo, rimandare le gare ad altro momento.

R2.6.3 Ascoltare ogni protesta e presiedere ogni disputa tra equipaggi. Prendere decisioni in merito a quanto previsto dal Codice delle Regate.

R2.6.4 Consultarsi con gli altri Ufficiali di Gara, se necessario, prima di prendere una decisione riguardante una infrazione.

R2.7 GIURIA. In una manifestazione ufficiale FIDB la massima autorità competente è rappresentata dalla Giuria, che sarà composta da un minimo di tre ad un massimo di cinque membri e il cui capo deve essere in possesso almeno del NROC-SR.

R2.8 La Giuria viene nominata dalla FIDB su proposta della Direzione Arbitrale per le Gare Nazionali; è facoltativa per le altre gare.

R2.9. Quando una Giuria è nominata in una manifestazione ufficiale FIDB, tutti gli ufficiali di gara saranno subordinati alla Giuria stessa.

R2.10. Segreteria Gare. La Segreteria Gare provvede al supporto di segreteria per il Direttore di Gara il quale è responsabile della produzione di informazioni tecniche circa lo svolgimento della competizione. Per esempio: l'ordine di partenza, i risultati di gara, la definizione delle batterie. La primaria funzione del Segreteria di Gara è quella di effettuare la registrazione e distribuzione delle informazioni agli arbitri ed agli equipaggi che le richiedono ed anche alle parti interessate come i mezzi di comunicazione.

R3. DOVERI DEGLI UFFICIALI DI GARA.

R3.1 GIUDICE ARBITRO PRINCIPALE (GAP) - Osserverà e supervisionerà le gare e garantirà che il programma di gara venga seguito correttamente. Il GAP impartirà tutte le informazioni agli ufficiali di gara prima dell'inizio di una competizione, ricordando i loro compiti che sono:

- 1) discutere su un evento non contemplato nel Codice FIDB;
- 2) consultarsi con il Presidente di Giuria quando è necessario chiarire alcuni aspetti del Codice.

Il GAP sarà responsabile del rispetto del Codice Disciplinare e di eventuali squalifiche di equipaggi o atleti i quali siano responsabili di comportamenti impropri o di manifestazioni non consone alla competizione.

R3.2. Il Segretario di Gara. Il Segretario di Gara sovrintenderà il lavoro dei giudici della Segreteria Gare e assisterà il GAP per lo svolgimento del Programma di Gara, per le attività di calcolo e pubblicazione dei risultati di gara e per la composizione dei turni di gara. Nel caso in cui dovesse essere effettuato un cambiamento di programma, il Segretario di Gara dovrà consultarsi con il GAP e il Direttore Tecnico di Gara.

R3.3. Controllo Gara. Il Segretario di Gara con il Direttore Tecnico di gara e il GAP costituiscono il Controllo Gara che si svolge presso la Segreteria di Gara.

R3.4. Il Capo Giudice di arrivo (Chief Judge). E' responsabile dell'organizzazione della linea di arrivo e dei Giudici di Arrivo, e registrerà l'ordine di arrivo delle imbarcazioni indipendentemente dall'ordine di arrivo redatto dai Giudici di Arrivo. Inoltre dovrà:

- Nel caso di discordanze tra i giudici per i piazzamenti degli equipaggi, giudicare con voto decisivo.
- Quando è presente il fotofinish, agirà secondo le evidenze mostrate dall'operatore del fotofinish.
- Allertare i Giudici di Arrivo sufficientemente prima che la gara abbia inizio e confermare con il GAP e il Segretario di Gara l'ordine di arrivo della gara.

Il Capo Giudice di Arrivo può essere anche il Capo Cronometrista.

R3.5. Il Giudice di Arrivo. Il Giudice di Arrivo indica l'ordine in cui le imbarcazioni hanno passato la linea di arrivo. Quando possibile ci sarà un Giudice per ciascuna corsia di gara. I Giudici saranno posizionati nella Postazione di Arrivo. I Giudici di Arrivo possono essere anche dei Cronometristi.

R3.6. Il Capo Cronometrista (chief Time Keeper). Il cronometraggio può essere rilevato dai Giudici d'Arrivo oppure, quando possibile, dagli addetti della Federazione Cronometristi. I tempi possono essere registrati attraverso lo stop visivo o con l'ausilio di strumenti elettronici di misurazione. Il Capo Cronometrista, prima di ogni gara, si assicurerà che tutti i cronometri analogici siano funzionanti o che il sistema elettronico di misurazione dei tempi sia configurato.

R3.6.1. Il tempo partirà al via dello Starter. Ciascuna gara sarà cronometrata almeno da due cronometri analogici o elettronici, uno dei quali sarà utilizzato come controllo del Capo Cronometrista.

R3.6.2. Alla fine di ogni gara il Capo Cronometrista confronta i tempi dei cronometristi con quelli del cronometro di controllo. Nel caso che i tempi non coincidano prevarrà il tempo registrato dal cronometro di controllo.

R3.6.3. Nel caso in cui il tempo non venga registrato, verrà riportato come risultato la scritta No Time (NT). Il tempo registrato di un equipaggio è una informazione secondaria e non ha effetti sull'ordine di arrivo della gara.

R3.7. Cronometristi (Time Keepers). I Cronometristi, quando nominati, registreranno i tempi delle imbarcazioni all'attraversamento della linea di arrivo. Dove possibile ci potrebbe essere un Cronometrista per ciascuna imbarcazione in gara.

R3.8. Lo Starter. Lo Starter (o il Capo Starter) insieme al Giudice di Percorso (o al Capo Giudice di Percorso) che assiste alla partenza sono direttamente responsabili verso il GAP per l'efficienza delle partenze. Lo Starter affronta tutti gli aspetti relativi alla partenza delle gare ed informa gli equipaggi della loro corsia di gara in accordo al programma di gara. Se lo Starter è posizionato dietro gli equipaggi, è necessaria la presenza di un Allineatore, il quale sarà responsabile per decidere delle false partenze. Se lo Starter è posizionato in una delle due estremità della linea di partenza, potrà agire anche da allineatore, con la responsabilità di segnalare le false partenze. Lo Starter dovrà:

R3.8.1. Prima della partenza di una gara comunicare con il GAP per ricevere la conferma che all'arrivo è tutto pronto. Quando viene ricevuta la conferma lo Starter può chiamare gli equipaggi per la procedura di partenza.

R3.8.2. Controllare che gli strumenti da usare per la partenza (pistola, megafono, radio etc.) siano funzionanti ed in ordine secondo quanto stabilito nel regolamento di gara.

R3.9. Allineatore. Quando le imbarcazioni si trovano nell'area di partenza, l'Allineatore è responsabile: dell'abbigliamento di ciascun equipaggio, del numero di concorrenti presente su ogni imbarcazione ed il numero della barca riportato in testa al DB. L'allineatore garantirà che la composizione degli equipaggi sia corretta, per esempio, per il numero di donne di un equipaggio misto. L'allineatore dovrà:

R3.9.1. Condurre le imbarcazioni alla linea di partenza ed allinearle per la fase di Start, quando vengono chiamate dallo Starter. Quando tutte le imbarcazioni sono allineate, l'Allineatore comunica allo Starter la possibilità di dare il via alla gara.

R3.9.2. Dovrà mantenere alzata una bandiera rossa finché tutti gli equipaggi non siano allineati e pronti alla partenza, in questo caso potrà alzare la bandiera bianca. Nel caso di una falsa partenza dovrà alzare una bandiera rossa.

R3.10. Il Giudice di Percorso (course Umpire) – Tutti i Giudici di Percorso lavorano sotto il coordinamento del Capo Giudice di percorso. Il Capo Giudice di Percorso è responsabile verso il GAP e lavora con lo Starter, gli altri Giudici di Percorso e gli equipaggi delle barche di sicurezza. Il Capo Giudice di Percorso assicura l'efficienza di tutto il personale di supporto che lavora sull'acqua; è responsabile di ogni equipaggio che si muove sul campo di gara, prima e dopo ogni gara; può operare come Giudice di Percorso. Il Giudice di Percorso dovrà, quando possibile, seguire ogni gara su di un battello motorizzato. Durante la gara dovrà verificare che vengano rispettate le regole di gara. Inoltre dovrà:

R3.10.1. Mostrare la bandiera bianca alla fine della gara se non ci sono state infrazioni. Se c'è stata una infrazione, deve alzare la bandiera rossa e comunicare l'accaduto al GAP. Quando c'è stata una violazione del Codice Disciplinare, prima o durante la gara, dovrà esibire la bandiera nera (o blu scuro) e comunicare l'accaduto al GAP.

R3.10.2. Quando il Giudice di Percorso non utilizza un'imbarcazione a motore, uno o più arbitri verranno dislocati lungo il percorso in modo da assicurare il pieno rispetto delle regole di gara.

R3.10.3. Giudice di Percorso nei punti di virata. Quando in gara sono previste virate, almeno un Giudice di Percorso deve essere presente in ogni punto di virata. Le infrazioni alle regole in fase di virata devono essere riportate al GAP, dopo che l'ultima imbarcazione abbia completato l'ultima virata della gara.

R3.11 CAPO GIUDICE DI IMBARCO (Chief Boat Marshall). E' responsabile dell'efficienza dell'area di imbarco degli equipaggi e dirige il lavoro degli ufficiali di gara che sono presenti in questa area. Inoltre:

R3.11.1. Conferma che gli equipaggi sono stati correttamente chiamati verso l'Area di imbarco ed esegue ogni controllo autorizzato dal GAP atto a verificare l'identità dei partecipanti alle gare. Verifica e registra che il numero di gareggianti in ciascuna barca sia conforme alla lista d'imbarco e alle regole di composizione, come per esempio il numero di donne in un misto o che il tamburino di un equipaggio femminile non sia sesso maschile.

R3.11.2 Chiama gli equipaggi verso l'Area di Imbarco con sufficiente anticipo per assicurare che tutti gli equipaggi siano imbarcati e possano raggiungere l'area di partenza in tempo per l'inizio della gara.

R3.11.3 Assicura che tutte le pagaie siano conformi alle specifiche definite per la competizione.

R3.11.4 Controlla che gli equipaggi siano nelle opportune condizioni psicofisiche per gareggiare ed in caso contrario avvisa il GAP che essi non possono gareggiare.

R3.12. Addetti all'Imbarco (Boat Marshalls) - Sovrintenderanno gli equipaggi nell'Area di imbarco e si assicureranno che imbarcazioni e attrezzature siano conformi ai regolamenti. Dovranno:

R3.12.1 Controllare il buono stato delle imbarcazioni ed attrezzature prima e dopo la gara e che ogni imbarcazione abbia a bordo due pagaie di riserva per ogni evenienza. Quando le pagaie vengono messe a disposizione dal Comitato Organizzatore, deve verificare che il set di pagaie resti sull'imbarcazione al termine di ogni gara.

R3.12.2 Assegnare le imbarcazioni agli equipaggi secondo quanto descritto nel Programma di Gara ed assicurare che l'equipaggio giusto venga imbarcato nella rispettiva imbarcazione prima che lasci la piattaforma di imbarco. Controllare che gli equipaggi usino i corretti colori di gara e che gli atleti non siano legati o vincolati all'imbarcazione, a meno che precedente autorizzazione non sia stata data dal GAP.

R3.13 responsabile Sicurezza. E' responsabile di tutti gli aspetti concernenti la sicurezza degli equipaggi in acqua.

R3.13.1 Deve garantire che gli aspetti sulla sicurezza siano stati pianificati e previsti con un Piano di Sicurezza che copra le procedure di emergenza e gli incidenti maggiori e che il dettaglio venga comunicato a tutte le squadre e agli ufficiali di gara.

R3.13.2 Deve assicurarsi che siano disponibili le barche di soccorso, il personale di soccorso preparato ed equipaggiato per l'evento e che i salvagenti siano disponibili.

R3.13.3 Deve assicurarsi che l'organizzazione dell'area per l'imbarco e sbarco degli equipaggi sia idonea ed adeguata al numero di atleti coinvolti.

R3.13.4 Deve assicurarsi che sia stato preparato un piano di circolazione sull'acqua e che sia stato comunicato ai manager degli equipaggi e agli arbitri.

R3.13.5 spare.

R3.13.6 Realizzare un sistema di comunicazione tra gli ufficiali della sicurezza, le imbarcazioni di soccorso e i Giudici di Percorso per garantire che le corrette procedure di salvataggio vengano adottate in caso di capovolgimento di equipaggi.

R3.13.7 L'ufficiale della sicurezza sarà personalmente responsabile di contare che il numero di persone riportate a terra dalle barche di soccorso prima che le barche di soccorso vengano ritirate.

R3.14 briefing sicurezza - Nel corso della Riunione con i Rappresentanti delle Società, il Responsabile della sicurezza informerà i Team Leader ed i giudici dei sistemi di sicurezza adottati e le procedure previste in caso di salvamento. Se immediatamente prima o durante la competizione avviene un cambiamento delle condizioni climatiche, o per altri fattori contingenti, che secondo la sua opinione possono compromettere la sicurezza degli equipaggi in gara, verrà comunicato al GAP di posticipare o cancellare una o più gare o la stessa competizione finché non sia garantita la sicurezza di gara.

R4.CONDOTTA DEGLI EQUIPAGGI.

R4.1 Gli equipaggi devono seguire le **direttive degli ufficiali di gara** durante tutta la competizione. Non rispettare queste direttive significa incorrere nel codice disciplinare subendone le conseguenze.

R4.2 Ogni equipaggio di Dragon Boat o atleta che tenti di vincere una gara con **metodi scorretti**, o che deliberatamente non rispetti le regole di gara o disprezzi la natura delle regole stesse subirà provvedimenti disciplinari.

R4.3 E' vietato, durante la gara, per un equipaggio ricevere **aiuto dall'esterno**, o dall'allenatore o da altri equipaggi presenti lungo il percorso di gara, anche se fuori dalla linea di gara. In tal caso verrà intrapresa una azione disciplinare contro l'equipaggio interessato.

R4.4 Il Tamburino deve sedere sull'apposito sedile e deve battere sul tamburo per tutta la durata della gara, una volta che il dragone ha lasciato l'area di partenza (i.e. 50m dopo la linea di partenza). Se non viene suonato il tamburo sarà intrapresa una azione disciplinare contro l'equipaggio interessato.

R5. SCHIERAMENTO - IMBARCO

R5.1 Responsabilità dell'equipaggio. E' responsabilità dell'equipaggio garantire che l'imbarcazione e l'attrezzatura annessa siano completamente funzionanti e resistenti all'acqua. Perciò, l'imbarcazione e l'attrezzatura devono essere controllate minuziosamente prima dell'imbarco. L'organizzatore della gara non può essere ritenuto responsabile della rottura dell'imbarcazione o dell'attrezzatura quando un equipaggio è ormai imbarcato ed ha lasciato l'area di imbarco; in ogni caso non è responsabile per la rottura di pagaie.

R5.2 Pagaie rotte - Attrezzatura danneggiata. Due pagaie di scorta del tipo approvato per l'evento devono essere a bordo di ciascuna imbarcazione. Queste saranno usate solamente in caso di rottura delle pagaie durante la gara. Se altro tipo di attrezzature a bordo si danneggiano o si rompono entro i 50 metri dalla partenza, la gara verrà fatta ripartire.

R5.3 ORARI DI GARA - Gli equipaggi devono essere pronti all'imbarco secondo l'orario previsto dal programma di gara. Normalmente ciò avviene 20-30 minuti prima della gara. L'ufficiale di Gara può controllare l'identità degli atleti in questa fase e richiedere loro un documento per il riconoscimento individuale. Se l'atleta non è in possesso di un documento di identità o se non fa parte della lista degli atleti previsti in gara, verrà squalificato a discrezione del GAP.

R5.4 Imbarcazioni. Agli equipaggi normalmente non gli viene permesso di scegliere o riservare una imbarcazione. Nel caso in cui venga permesso di utilizzare la propria imbarcazione, questa deve rispettare le specifiche tecniche descritte nei regolamenti. Ogni imbarcazione approvata dal Comitato di Gara potrà essere messa a disposizione di altri equipaggi, se richiesto dal direttore di gara.

R5.5 Imbarco. Quando gli equipaggi vengono chiamati nell'area di imbarco essi devono procedere con le operazioni di imbarco secondo le istruzioni indicate dal Boat Marshall, il quale indica l'imbarcazione da usare e la corsia (gli equipaggi che utilizzano la propria imbarcazione sono responsabili del numero da installare sull'imbarcazione che deve corrispondere con il numero della corsia loro assegnata).

R5.6 Avvio all'area di partenza. L'equipaggio, dopo l'imbarco, deve immediatamente procedere verso l'area di partenza. Durante il cammino gli equipaggi non devono interferire con l'eventuale gara in corso.

R6.PROCEDURE DI PARTENZA.

R6.1 Start Area. E' responsabilità del capitano dell'equipaggio informare tutti gli atleti sulle procedure di partenza. Tutti gli equipaggi vengono raggruppati dietro la linea di partenza, oppure in un'area designata, almeno **tre minuti** prima della partenza. Non oltre i **due minuti** prima dell'orario di partenza gli equipaggi devono essere chiamati alla linea di partenza, dallo Starter o dall'Allineatore.

R6.2 Arrivo in Ritardo. Lo starter può avvertire un equipaggio di essere arrivato in ritardo nell'area di partenza e può comminare una Ammonizione (**Warning**) che ha lo stesso effetto di una falsa partenza. Alternativamente, lo Starter può agire secondo il Codice Disciplinare. Lo Starter può far partire una gara anche in assenza di uno o più equipaggi.

R6.3 Corsia di Gara. Un equipaggio deve gareggiare nella corsia assegnata alla sua imbarcazione. Nel caso sia presente solo una imbarcazione alla partenza di una gara, gli verrà richiesto di gareggiare comunque per determinare il tempo di qualifica della batteria per partecipare ai successivi turni di gara.

R6.4 Posizionamento alla Partenza. La posizione dei Dragon Boat sulla linea di partenza sarà quella dove la parte più sporgente dell'imbarcazione (solitamente la testa del drago) dovrà essere allineata. Quando una gara parte da una chiatta o banchina, gli assistenti dell'allineatore dovranno tenere le imbarcazioni ferme dalla poppa. Alternativamente ogni timoniere dovrà tenere una corda attaccata alla posizione di partenza.

R6.5 Allineamento. L'assistente dell'allineatore modificherà la posizione dei Dragon Boat in accordo con lo Starter e l'Allineatore, muovendo fisicamente le imbarcazioni o aggiustando la lunghezza della corda disponibile per il timoniere.

R6.6 Comandi alla Partenza. Quando l'allineatore ritiene che tutte le imbarcazioni siano correttamente allineate, lo Starter avviserà gli equipaggi dicendo "**SIETE PRONTI?**". Se un equipaggio non è pronto il tamburino dovrà immediatamente alzare la mano sopra la testa per segnalarlo allo Starter. (Al tamburino è vietato compiere tale azione prima del comando "siete pronti", specialmente durante la fase di allineamento).

R6.7 Segnali di Partenza. Quando lo Starter ritiene che tutti gli equipaggi siano pronti, potrà avvisarli con la parola "**ATTENZIONE**" seguita dalla parola "**VIA**". Alla parola "**VIA**" gli assistenti dell' allineatore lasceranno la poppa dell'imbarcazione oppure il timoniere lascerà la corda del pontile.

R6.8. Alternative. La parola "**VIA**" può essere sostituita da una pistola, da un segnale elettronico o altri suoni distinguibili, come specificato dal programma di gara. L'intervallo tra la parola "**ATTENZIONE**" e "**VIA**" (o un segnale sonoro) potrà variare da uno (1) a cinque (5) secondi.

R6.9 Falsa Partenza. Se un equipaggio parte prima del "**VIA**" ha compiuto una falsa partenza. L'Allineatore indicherà che una falsa partenza ha avuto luogo alzando la bandiera rossa. Lo starter immediatamente richiamerà gli equipaggi gridando **tre volte "STOP"**, o con un secondo colpo di pistola o ripetendo il segnale sonoro di partenza, secondo quanto descritto nel programma di gara. Gli equipaggi sono tenuti a fermarsi immediatamente, in caso contrario subiranno sanzioni, come specificato dalla regola R6.12.

R6.10 Compito dei Giudici di Percorso. Quando il giudice di percorso è in una imbarcazione addetta alla sicurezza o di gara, si sistemerà 50 metri dopo la linea di partenza. Vedendo la bandiera rossa o sentendo i segnali ripetuti che indicano una falsa partenza, l'imbarcazione del giudice di percorso attraverserà il campo di gara passando avanti agli equipaggi. Ciò continuerà finché tutte le imbarcazioni non si siano fermate.

R6.11 Compito del Tamburino. E' compito del tamburino guardare l'allineatore e il giudice di percorso ed è sua responsabilità fermare il proprio equipaggio in caso di una falsa partenza. Al comando dello starter "Siete pronti?", deve segnalare agitando la mano che il proprio equipaggio NON è pronto. Prima del "Siete pronti?" e dopo "Attenzione" non può agitare la mano

R6.12 Penalità. Una volta che tutti gli equipaggi siano ritornati alla partenza, lo Starter identificherà l'equipaggio responsabile della falsa partenza e lo avvertirà dell'infrazione commessa. Se lo stesso equipaggio commette due false partenze, viene escluso dalla gara. Ogni equipaggio che non torna immediatamente alla linea di partenza dopo una falsa partenza può essere escluso dalla gara o alternativamente ricevere cinque secondi di penalità, a discrezione dello Starter.

R6.13 Anticipo della Partenza. Quando un equipaggio anticipa intenzionalmente la partenza può ricevere una penalità da due a cinque secondi sul tempo ottenuto in gara.

R6.14 Danni alle imbarcazioni alla partenza. Se un equipaggio nell'area di partenza segnala di avere un danno alla propria imbarcazione o attrezzatura, lo Starter può ritardare la gara per un massimo di cinque minuti per permettere all'equipaggio di effettuare le riparazioni.

R6.15 Rottura in gara. Nel caso di rottura dell'attrezzatura di un equipaggio dopo il Via e entro i 50 metri dalla linea della partenza, la gara verrà ripetuta, gli atleti dell'equipaggio in panne dovranno fermarsi immediatamente e segnalare ai Giudici l'inconveniente. In questo

caso lo Starter ripeterà la stessa procedura utilizzata per una falsa partenza mentre il giudice di percorso dovrà raggiungere gli altri equipaggi e fermarli.

R6.16 Richiamo del Giudice di Percorso. Il Giudice Arbitro Principale o il Giudice di Percorso possono interrompere una partenza regolare per un qualsiasi imprevisto o situazione di pericolo (p. es.: avverse condizioni in una o più corsie di gara, imbarcazioni che stanno affondando, collisioni tra imbarcazioni, rottura di timone, ecc.). Verranno ripetute le stesse operazioni per una falsa partenza (anche se gli equipaggi si trovano oltre i 50 metri dalla linea di partenza).

R7 CONDOTTA DI GARA

R7.1 Corretto percorso di gara. Il percorso di gara che ogni imbarcazione deve compiere è dalla linea di partenza alla linea di arrivo in linea retta, possibilmente al centro della corsia prestabilita. Gli equipaggi sono responsabili della direzione della barca. Anche se durante la gara ogni equipaggio mantiene la giusta direzione all'interno della propria corsia, è in generale fatto divieto di prendere la scia di un'altra imbarcazione (vedi regola R7.5) ed inoltre si dovranno lasciare almeno due metri di spazio (acqua libera) intorno ad entrambi i lati di ciascuna imbarcazione. Per lo scopo di questa regola come lato dell'imbarcazione (il dragone) va considerata la linea immaginaria formata dalle lame delle pagaie e perciò la regola dei due metri è la distanza minima tra le lame delle pagaie di due imbarcazioni adiacenti. In questo modo si vuol lasciare ai pagaiatori di due imbarcazioni che procedono parallelamente lo spazio sufficiente per la voga senza interferenze. Gli equipaggi devono mantenere la suddetta distanza, in particolar modo se vengono richiamati dal comando del Giudice di Percorso (**ita**: "date acqua libera"; **eng**: "give clear water").

R7.2 Penalità. Nel caso in cui le corsie siano delimitate da linee di boe, l'equipaggio che esce di corsia è automaticamente squalificato ed è tenuto a fermarsi immediatamente, a meno che non intralci la gara di altri equipaggi. Nel caso in cui le corsie NON siano delimitate da linee di boe, una penalità di tempo da 2 a 5 secondi può venire assegnata dal Giudice di Percorso ad un equipaggio che esca dalla propria corsia di gara o che crei evidente impedimento ad altri equipaggi in gara. (Un equipaggio che sta andando fuori corsia per una involontaria manovra del timoniere e che nel tentativo di correggere l'errore esca dalla corsia, non verrà penalizzato secondo la presente regola a meno che non venga danneggiata la gara di un altro equipaggio).

R7.3 Ammonizioni del Giudice di Percorso. Il Giudice di Percorso seguirà ogni gara sul battello motorizzato ed osserverà la corsa di ciascuna imbarcazione. Ogni imbarcazione che non rispetta la propria linea d'acqua o corsia riceverà una Ammonizione. Se un equipaggio ignora l'ammonizione riceverà una penalità di tempo di cinque secondi, da non registrare in base al codice disciplinare. Inoltre questo rischia la squalifica se il Giudice di Percorso ritiene che abbia ostacolato altri equipaggi o che ne abbia tratto vantaggio per sé alterando il risultato della gara.

Uscita di corsia	Conseguenza
corsie delimitate da linee di boe	Squalifica con stop barca se possibile
corsie non delimitate da linee di boe	Da 2 a 5 sec. di penalità per aver creato evidente impedimento ad altro equipaggio; Nulla per accadimento fortuito e senza aver creato impedimento per altre barche. Se viene ignorato l'ammonimento del giudice di percorso, 5 sec. di penalità.

R7.4 Linea di Gara. I Giudici di percorso possono stazionare alla fine o al lato (o in entrambi i posti) del percorso di gara in modo di avere una chiara visione dello svolgimento della competizione e così riportare le infrazioni osservate al GAP.

R7.5 Prendere la Scia. Nelle gare inferiori ai 1000 metri è proibito ad un equipaggio cavalcare la parte anteriore dell'onda di prua dell'equipaggio che lo precede, in quanto si determina una diminuzione dell'attrito, causata dall'effetto planante dell'imbarcazione e di conseguenza un aumento della velocità di marcia. Il Giudice di Percorso deciderà se è avvenuta la suddetta infrazione e informerà il GAP, che potrà assegnare una penalità in tempo (da 2 a 5 secondi) oppure squalificare l'equipaggio.

R7.6 Sorpasso. Quando in una gara un equipaggio ne sta sorpassando un'altro è dovere dell'imbarcazione che esegue il sorpasso dare il giusto spazio (acqua libera) all'equipaggio che si sta sorpassando. Lo stesso vale per l'imbarcazione che viene sorpassata che non deve modificare la sua direzione con lo scopo di danneggiare le altre imbarcazioni che eseguono il sorpasso.

R7.7 Collisioni. Nel caso di una collisione tra due o più imbarcazioni il Giudice di Percorso deve riferire l'accaduto al GAP, il quale potrà squalificare gli equipaggi colpevoli e se il risultato della gara è stato materialmente alterato potrà ordinare ad uno o più equipaggi di ripetere la gara, prima della successiva gara della competizione. Nel il caso che il GAP ritenga che uno o più equipaggi avrebbero potuto tentare di evitare la collisione, per esempio smettendo di pagaiare, ma che non l'abbiano fatto, allora gli equipaggi coinvolti saranno squalificati dalla relativa classe di competizione (per es. MISTO 250) e rischiano la squalifica dall'intera manifestazione.

R7.7.1 Segnale di Pericolo. Se un equipaggio è in pericolo (per es. un membro dell'equipaggio è caduto dalla barca) il timoniere e il tamburino avviseranno le barche di soccorso e il Giudice di Percorso agitando vigorosamente sopra la testa le bandiere rosse presenti nella dotazione della barca per questo scopo. In alternativa verrà usato il segnale di pericolo internazionale che consiste nell'estendere le braccia orizzontalmente ai lati del corpo e poi alternativamente incrociarle sopra la testa, ripetendo i due movimenti di continuo finché le barche di salvataggio rispondono. Un equipaggio che utilizza il segnale di pericolo senza giusta causa verrà punito secondo il codice disciplinare.

R7.8 Affondamento o capovolgimento. Se, a parere del GAP, una imbarcazione è stata affondata o capovolta intenzionalmente dal proprio o altro equipaggio, anche dopo il traguardo, questo può essere squalificato, in alternativa o in aggiunta può essere comminata una multa alla Società di appartenenza dell'equipaggio in questione.

R7.9 Danni all'imbarcazione. Chiunque danneggi intenzionalmente la propria o altrui imbarcazione verrà squalificato dal Comitato di gara. Inoltre su richiesta del Comitato di Gara potrà essere comminata una multa dalla giuria. Inoltre il Consiglio Federale FIDB si può riservare il diritto di richiedere all'organizzazione di far pagare all'equipaggio i costi della riparazione dei danni.

R7.10 Virate. Quando in una gara sono previsti dei punti di virata, le boe verranno lasciate a sinistra. Durante le virate sono vietati i sorpassi. Quando più di un equipaggio sta effettuando la virata nello stesso punto, allora l'equipaggio sulla linea d'acqua più esterna deve lasciare spazio all'equipaggio sulla linea d'acqua più interna. In questo modo il Giudice di percorso in osservazione del punto di virata deve poter vedere acqua libera, come definita alla regola 7.1. (Vedi anche la regola R10 per le Gare di Fondo).

R7.11 Boe di virata. La manovra di virata viene eseguita dall'equipaggio sulla linea d'acqua più interna il più possibile vicino alle boe di virata. Un equipaggio non sarà squalificato per aver toccato una boa durante la virata o per aver tenuto una distanza inferiore ai due metri dalle boe di virata (i.e. due metri di distanza dalla lame della pagaie alla boe di virata), a meno che, secondo il parere del Giudice di Percorso, ne sia stato tratto vantaggio.

R8. ARRIVO.

R8.1 attraversamento della linea di arrivo. Una imbarcazione ha terminato la gara quando la parte più sporgente della prua ha attraversato da linea di arrivo, avendo mantenuto lo stesso numero di atleti in barca rispetto alla partenza e senza aver perso equipaggiamento (tranne la testa), pena la squalifica.

R8.2 EX AEQUO. Se due o più imbarcazioni attraversano una linea di arrivo nello stesso tempo si aggiudicheranno lo stesso piazzamento. Nel caso di un ex aequo per un piazzamento che determini l'avanzamento a un turno successivo, può essere richiesto agli equipaggi coinvolti di disputare una gara di spareggio nel caso non vi sia un numero sufficiente di corsie o di barche per consentire ad entrambi gli equipaggi di superare il turno.

R8.3 Sbarco. Quando un equipaggio ha terminato la gara deve ritornare immediatamente all'area di sbarco e seguire le indicazioni dei Giudici di Imbarco fino a che tutti i membri dell'equipaggio non hanno abbandonato la relativa area.

R9. DISPUTE, PROTESTE, SQUALIFICHE E APPELLI.

R9.1 dispute. Le dispute che avvengono durante una competizione tra equipaggi o squadre saranno indirizzate al GAP e discusse con il Comitato di Gara. Saranno trattate alla stessa stregua delle proteste.

R9.2 proteste in gara. Eventuali proteste devono essere presentate **PER ISCRITTO** dal Team Leader o dal Crew Manager al GAP entro 15 minuti dalla fine della gara. Una protesta contro il risultato di una gara deve essere fatta non oltre i quindici minuti dopo la pubblicazione dei risultati ufficiali.

R9.3 tasse sulle proteste. Tutte le proteste devono essere presentate per iscritto e accompagnate da una tassa di € 30,00. La tassa verrà restituita se la protesta sarà accolta.

R9.4 azioni e tempi. A seguito di una protesta, il GAP deve immediatamente convocare le parti coinvolte per un incontro con il Comitato di Gara che, salvo casi eccezionali, dovrà deliberare in merito entro 30 minuti.

R9.5 decisioni. Dopo aver raggiunto una decisione il Comitato di Gara deve informare tutte le parti coinvolte con una relazione scritta e le ragioni del provvedimento. Il Crew Manager che riceve la comunicazione deve certificarla per mezzo di una ricevuta firmata con la registrazione dell'ora, nel caso di un ulteriore appello alla Giuria.

R9.6 squalifiche. Nel caso che un equipaggio sia stato squalificato dalla gara o dalla competizione, il Comitato di Gara deve registrare la decisione e le motivazioni riportando per iscritto la notifica. Il GAP deve comunicare il provvedimento al Crew Manager dell'equipaggio coinvolto che deve attestare il ricevimento del provvedimento per mezzo di una ricevuta firmata con la registrazione dell'ora, nell'eventualità di un ulteriore appello alla Giuria.

R9.7 appelli. Il Crew Manager che ha ricevuto un provvedimento può appellarsi alla Giuria entro 20 minuti.

R9.8. Limite di Tempo. La Giuria ha 20 minuti di tempo per decidere.

R9.9 tasse per appelli. Tutti gli appelli saranno accompagnati da una tassa di € 50,00. La tassa sarà restituita se l'appello verrà accolto.

R9.10 riunioni della Giuria. Prima di convocare la riunione con la Giuria per discutere dell'appello il presidente della Giuria può ritardare la riunione di ulteriori venti minuti per far eseguire le necessarie indagini. Solo in circostanze eccezionali si può prolungare fino a trenta minuti la durata della riunione con la Giuria per un appello. Il presidente informerà, per iscritto, entro dieci minuti dal raggiungimento della decisione della Giuria, il Comitato di Gara ed il Crew Manager dell'equipaggio.

R9.11 decisioni finali e appelli. La decisione della Giuria è quella definitiva.

La seguente tabella riassume tutti gli eventi, le tempistiche ed i relativi balzelli da rispettare per tutti i tipi di contestazione.

Evento	Timeline	Tassa
proteste in gara	Da presentare al GAP entro 15 minuti dalla fine della gara	30 €

protesta contro il risultato di una gara	Da presentare al GAP non oltre i quindici minuti dopo la pubblicazione dei risultati ufficiali.	30 €
Delibera scritta del Comitato di Gara	IL Comitato di Gara entro 30 minuti	
Appello alla Giuria	Da presentare alla Giuria entro 20 minuti dalla delibera scritta	50 €
Investigazioni del Presidente di Giuria	20 minuti dalla presentazione dell'appello.	
Meeting del PDG con la Giuria; Risposta scritta della Giuria	Durata massima 30 minuti	
Risposta del PDG al Comitato di Gara e al Crew Manager	Entro 10 minuti dalla fine della riunione della Giuria	

R10 REGOLE PER LE GARE DI FONDO (dai 2000 metri in su)

Le gare di fondo dai 2000 metri in su, sono quelle che si svolgono utilizzando le apposite boe di virata.

Le seguenti regole vanno applicate alle gare di dragon boat che si svolgono su un regolare campo di gara all'interno di una regata. Per le gare di lunga distanza che si svolgono su lago o sul mare vanno applicate in aggiunta anche le regole 7.1, 7.6, 7.8, 7.10 e 7.11.

Particolare attenzione va posta all'uso dei salvagenti e alla disponibilità di un sufficiente numero di imbarcazioni di salvataggio, come previsto nell'Annesso all'Art. 7.5 - SICUREZZA SULL'ACQUA".

R10.1 Campo di Gara

Il campo di gara deve essere un circuito chiuso (anello) composto di due lati dritti e di due curve. I lati dritti devono avere una lunghezza minima di 500 metri.

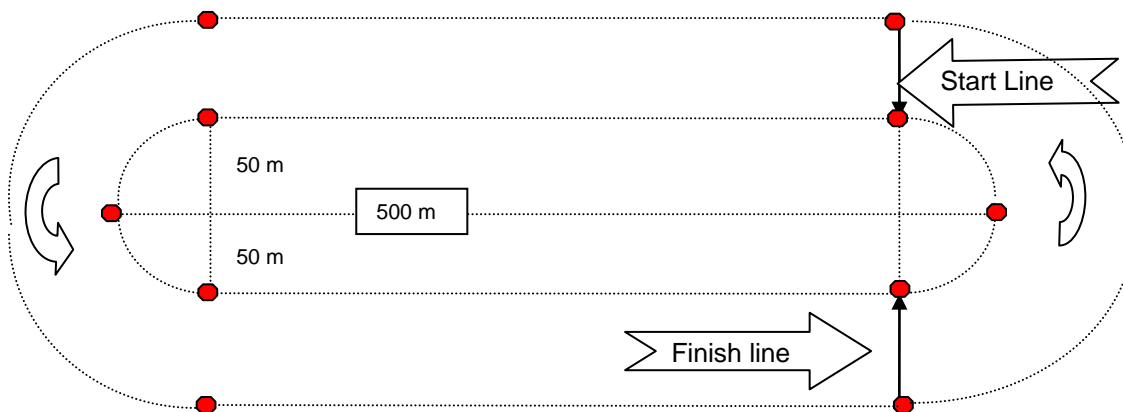


Figura - Campo di gara 2000m.

Ciascuna curva deve essere contrassegnata da almeno tre (3) boe obbligatorie poste alla fine di ciascun lato dritto e sull'apice della curva, più due facoltative per segnalare la linea d'inizio e di fine della curva.

La gara si svolge in senso antiorario. Ogni lato rettilineo deve essere contrassegnato da boe, come normalmente è in quanto coincide con le linee di demarcazione di un normale campo di gara.

R10.2 Corsie e linee di gara

La corsia per ciascun senso di marcia deve essere larga almeno 9 metri e la profondità deve essere almeno due metri per almeno due terzi della sua larghezza.

La corsia di 9 metri è virtualmente composta da tre corsie ciascuna larga tre (3) metri. La prima corsia è quella a ridosso della linea longitudinale di mezz'ora del campo di gara. La seconda corsia comincia all'estremità destra della prima e così via per la terza. Con l'eccezione dei primi 400 metri (vedi regola 10.8.1) gli equipaggi devono mantenere una direzione rettilinea quando seguono una linea di gara all'interno della corsia (vedi regola 10.3).

R10.3 Posizione degli equipaggi sulla linea di gara

L'equipaggio che gareggia in acqua 1 deve mantenersi il più possibile vicino alle boe che delimitano la corsia sulla sinistra, dando modo così all'equipaggio che proceda al sorpasso di avere quanta più acqua libera. Gli equipaggi che procedono su linee diverse debbono rispettare la regola 7.1 ed in particolare la "distanza minima di 2 metri" tra le rispettive imbarcazioni.

Se un equipaggio non mantiene la sua linea d'acqua e costringe altri equipaggi ad eseguire delle ampie manovre correttive per mantenere la propria linea d'acqua (libera n.d.r.), il GAP può assegnare una penalità sul tempo (TP= time penalty) compresa tra cinque e dieci (5-10) secondi, anche su proposta del Giudice di Percorso. Se tale manovra viene invece effettuata dall'equipaggio che sta subendo il sorpasso, in base alla regola 7.6 ed in particolare il punto "rendere più difficile il sorpasso alla barca che sta sorpassando", il GAP gli assegnerà lo stesso grado di penalità.

R10.4 Sorpasso

Il sorpasso va di norma effettuato a sinistra (all'interno). Il sorpasso può anche essere effettuato a destra (all'esterno) nei seguenti casi:

- Quando c'è sufficiente "clear water" a destra (all'esterno) della barca da superare,
- Nei primi 300 metri dopo la partenza (vedi regola 10.8.1),
- Negli ultimi 500 metri di una gara (vedi regola R10.5.2),
- immediatamente dopo l'uscita da una curva.
- Il sorpasso a destra è vietato quando la testa della barca che intende effettuare il sorpasso ha superato la boa con la bandiera rossa posta 50 metri prima della boa di virata.

Il mancato rispetto di questa regola comporta un TP di venti (20) secondi. Se inoltre il GAP ritiene che tale sorpasso abbia compromesso la sicurezza degli altri equipaggi o materialmente condizionato il risultato di un altro equipaggio, allora scatta la squalifica per l'equipaggio che ha infranto la regola. La barca che sta subendo il sorpasso non può più modificare la sua linea d'acqua una volta che la

testa del dragone della barca che sta effettuando il sorpasso ne abbia superato il timoniere. Durante il sorpasso vale la regola dei due metri (regola 7.1 e 7.6).

R10.5 Virate

La virata o curva si svolge normalmente lungo la propria linea d'acqua, come previsto dalle regole 7.10 e 7.11. Le imbarcazioni devono procedere mantenendo tutte le boe che segnano la curva alla propria sinistra.

R10.6 Ostacolamenti e Collisioni

Se durante una gara una barca ne tampona un'altra oppure semplicemente ne ostacola l'avanzamento obbligandola ad esempio a smettere di pagaiare per evitare la collisione, allora il GAP può assegnare un TP di trenta (30) secondi. In caso di collisione viene applicata la regola 7.7 (squalifica della barca che ha tamponato) senza però ripetere la gara.

R10.7 Giudici di Percorso

Sono un supporto fondamentale per il GAP, dislocati su imbarcazioni e a terra intorno al percorso per supervisionare la condotta degli equipaggi in gara.

R10.8 Procedure di partenza e Modi

Le barche vengono fatte partire con un intervallo compreso tra dieci e trenta (10-30) secondi a seconda dello standard degli equipaggi e delle condizioni dell'acqua e del tempo. Il tempo di partenza va annotato (dallo starter o dal suo assistente) e comunicato alla Segreteria Gare.

Ciascuna barca viene fatta partire con il consueto comando

"SIETE PRONTI?.....ATTENZIONE.....VIA!".

Le barche vanno preparate sul campo di gara in uno dei due modi seguenti: affiancate, oppure in fila una dietro l'altra.

10.8.1 Barche affiancate

Gli equipaggi vengono preliminarmente selezionati in base al grado di abilità: l'equipaggio più lento parte per primo, mentre quello più veloce per ultimo. Gli equipaggi vengono ordinati ciascuno di fianco all'altro in corrispondenza o dietro alla "Linea di Arrivo", alla sinistra della linea di demarcazione della corsia di arrivo ma con la prua in direzione opposta a quello di arrivo. Unica eccezione la barca più lenta viene posta sulla normale corsia di gara, sulla linea di partenza o dietro, in acqua 1. Al suo via la prima barca correrà dritta lungo acqua 1 fino alla prima curva. La barca che parte per seconda e via via tutte le altre possono mantenere la direzione perpendicolare alla loro posizione di partenza, anche se questo significa che stanno gareggiando alla sinistra delle boe che delimitano la corsia principale di gara (acqua 1). Prima però della fine dei primi 300 metri gli equipaggi devono attraversare la corsia principale portandosi alla destra delle boe che la delimitano, cioè nella stessa corsia occupata dalla barca partita per prima. Durante quest'ultima fase il sorpasso è consentito su entrambi i lati, sempre che venga lasciata sufficiente acqua libera alle altre barche (regola 7.1 della distanza minima).

10.8.2 Barche in fila

Gli equipaggi vengono selezionati come in 10.8.1. Le barche vengono disposte in fila, una dietro l'altra e l'equipaggio più lento è il primo di fronte alla corsia principale. Le barche vengono chiamate sulla linea di partenza una alla volta. Eventuali ritardi di una particolare equipaggio non impediranno di chiamare in partenza la barca successiva. Gli equipaggi devono mantenere una direzione perpendicolare alla partenza lungo una linea di gara alla destra delle boe che delimitano la sinistra la corsia di gara.

R10.9 Partenza di gruppo

Quando la sede di gara e il numero degli equipaggi che competono lo consentono, il GAP può decidere per una partenza di gruppo quando ritenga che il livello degli equipaggi sia tale da minimizzare il rischio di congestione sulle curve e che il rischio di collisione, soprattutto nei primi 400 metri sia improbabile. I numeri di partenza vengono assegnati a caso. Il numero più piccolo parte davanti alla corsia principale, mentre il numero più grande all'estrema sinistra della linea di partenza. Le barche sono disposte come nella partenza "Barche Affiancate". La differenza della partenza di gruppo consiste nel fatto che tutte le barche partono insieme allo stesso comando di partenza.

R10.10 Tempi, piazzamenti e vincitori

Quando la partenza è intervallata, il tempo registrato in partenza per ciascun equipaggio viene confrontato con il tempo registrato all'arrivo. Il Differenziale di tempo viene usato per calcolare il tempo effettivo di gara di un equipaggio. L'eventuale penalità di tempo (TP) comminata ad un equipaggio viene usata per calcolare il tempo ufficiale (GRT= gross race time).

(i.e. $GRT = \text{Tempo di Arrivo equip.} - \text{Tempo di Partenza equip.} + \text{Penalità in tempo equip.}$)

Se si usa la partenza di gruppo il tempo in partenza è uguale per tutti gli equipaggi. Il tempo ufficiale determina la posizione di gara finale di un equipaggio. Il vincitore è l'equipaggio con il GRT più piccolo (cioè il più veloce).

(i.e. $GRT = \text{Tempo di arrivo equip.} - \text{Tempo di Partenza gara} + \text{Penalità in tempo equip.}$)

R10.11 Uso del Salvagente

Per le gare di fondo è obbligatorio l'uso del salvagente, che deve essere portato sul campo di gara dalle società partecipanti.

Annesso alla Regola di Gara R4 - CODICE DISCIPLINARE**1 Materia disciplinata**

Il codice disciplinare si applica ai campionati e alle gare internazionali patrocinati dalla FIDB e copre le seguenti aree:

- 1.1 Mancato rispetto verso le istruzioni impartite dagli arbitri;
- 1.2 Abuso verbale tra competitori e verso gli arbitri;
- 1.3 Condotta tra competitori, dirigenti di squadra e arbitri tale da discreditarlo lo sport, come il comportamento improprio e la critica ingiuriosa;
- 1.4 Minaccia o violenza fisica tra competitori, dirigenti di squadra e arbitri.

2 Periodo di Applicazione

Il codice disciplinare si applica per tutta la durata dell'evento sportivo, dal giorno dell'arrivo degli equipaggi al campo di regata al giorno della partenza, all'interno o all'esterno del sito di competizione, prima, durante o dopo le gare.

3 Mancato rispetto delle istruzioni date dagli arbitri

Il GAP può comminare da 1 a 5 secondi di penalità agli equipaggi che:

- 3.1 non abbandonano l'area di imbarco quando richiesto dal boat marshall
- 3.2 non rispettano le istruzioni del giudice di percorso
- 3.3 non rispettano gli ordini dello starter
- 3.4 non ritornano all'area di imbarco quando gli viene richiesto.

4 Time Penalty

Prima di assegnare una penalità l'equipaggio interessato viene ammonito una prima volta, affinché sia indotto a modificare in positivo la propria condotta.

Se nonostante ciò il comportamento indisciplinato continua, l'arbitro che ha rilevato l'infrazione informa il capitano dell'equipaggio che è stata data una seconda ammonizione, di cui riferirà al GAP. Questi non è costretto ad assegnare la penalità, ma come minimo deve informare il loro team leader che ogni ulteriore infrazione comporterà un'azione disciplinare.

5 Procedura di ammonizione (Warning)

Le ammonizioni possono venire assegnate in modo verbale o tramite una bandiera nera o blu scuro.

Uso della bandiera

- 5.1 - Prima Ammonizione
Viene alzata la bandiera nera e l'ammonizione viene notificata all'equipaggio.
La bandiera può dunque essere abbassata.
Se l'equipaggio insiste nel suo comportamento non conforme alle regole, scatta la seconda ammonizione.
- 5.2 - Seconda Ammonizione
Viene alzata nuovamente la bandiera nera e resta alzata finché il capitano dell'equipaggio non risponde all'ammonizione.
L'arbitro riferisce dell'infrazione al GAP.

6 Registrazione della Penalità TP e appello

Nel caso che la penalità venga assegnata, la sigla **TP** viene posta vicino alla registrazione del risultato conseguito nella gara dall'equipaggio penalizzato.

Non esiste possibilità di appello ad una penalità di tempo (time penalty).

7 False partenze, Partenze anticipate e condotta di gara

Le penalità di tempo assegnate dallo starter e dal giudice di percorso in base alle regole **R6** e **R7** non fanno parte del codice disciplinare e non devono essere utilizzate come alternativa all'applicazione del codice disciplinare. Parimenti l'infrazione delle regole R6 e R7 non provoca la registrazione TP vicino al risultato dell'equipaggio.

8 Abuso verbale tra competitori e verso gli arbitri

8.1 **Gli insulti verbali tra equipaggi prima della partenza e dopo l'arrivo** saranno gestiti dal Giudice di Percorso in accordo con il par. 5 del codice disciplinare. Oltre al TP il GAP può assegnare anche dei **Punti di Penalità** nella misura da 1 (uno) a 3 (tre) punti per infrazione. Se un equipaggio colleziona almeno 4 (quattro) punti durante una competizione, verrà escluso dal partecipare a quella distanza di gara dove si è verificata l'infrazione. Se un equipaggio colleziona almeno 6 (sei) punti di penalità verrà escluso dal resto della competizione.

8.2 **Gli insulti verbali tra equipaggi durante la partenza** saranno gestiti dal Giudice di Partenza che può assegnare un TP senza doversi consultare con il GAP. L'assegnazione di **Punti di Penalità** resta di competenza del GAP.

8.3 **Gli insulti verbali degli equipaggi diretti agli arbitri** saranno gestiti dal Giudice Arbitro che ha dato la prima ammonizione. In applicazione dei punti 4 e 5 di questo codice disciplinare. Il GAP può assegnare fino a **2 (due) punti di penalità**, informandone il Team Leader che può opporre appello.

9 Condotta che possa discreditarlo sport del dragon boat

Questo include: comportamento inaccettabile in pubblico, comportamento aggressivo verso componenti del pubblico, comportamento maleducato. Informatone il GAP, questi applica il codice di disciplina e fa rapporto alla **Giuria**, quando esiste. La Giuria registra i particolari dell'incidente e può squalificare un atleta o l'equipaggio dal resto della competizione, indipendentemente dalle azioni già precedentemente intraprese verso costoro.

10 Decisione della Giuria

Ai Campionati la decisione della Giuria è definitiva. Alle altre gare può essere opposto appello alla decisione della Giuria, consegnandolo alla Segreteria della Federazione perché venga preso in considerazione dal Comitato Esecutivo.

11 Minaccia o violenza fisica tra competitori, dirigenti di squadra e arbitri.

Di tale circostanza verrà informato il GAP, che potrà squalificare dal resto della competizione in alternativa la persona, l'equipaggio oppure tutto il team (quest'ultimo solo ai Campionati del mondo). Inoltre informerà la Giuria, come al punto 9, che investigherà sull'accaduto e farà un rapporto scritto al Comitato Esecutivo che potrà intraprendere ulteriore azione contro il membro della federazione a cui la persona, equipaggio, team fa capo, in base alla Bye-Law N° 6.