

Sezione 1
CODICE DI GARA - SEZIONE 1
NORME GENERALI OCEAN RACING (SURFSKI e OUTRIGGER e VA'A)

Sommario

- Art.1.1 – Attività Csxt Ocean Racing e specialità**
- Art. 1.2 – Classificazione delle Gare**
- Art. 1.3 – Calendario agonistico e disciplina delle gare**
- Art. 1.4 – Partecipazione a gare in Italia**
- Art. 1.5 – Partecipazione a gare all'estero**
- Art. 1.6 – Atleti tesserati: categorie**
- Art. 1.7 – Imbarcazioni e mezzi di propulsione**
- Art. 1.8 – Calendario agonistico e concomitanze**
- Art. 1.9 – Classifiche di Società**
- Art. 1.10 – Sponsor e simboli pubblicitari**
- Art. 1.11 – Bandi di gara**
- Art. 1.11.bis - Prescrizioni obbligatorie da inserire nel bando di gara a cura del Comitato organizzatore**
- Art. 1.12 – Sospensione o annullamento di una gara**
- Art. 1.13 – Iscrizioni e tasse di iscrizione**
- Art. 1.14 – Partecipazione e iscrizione di equipaggi, equipaggi misti.**
- Art. 1.15 – Organizzazione delle gare: il Comitato Organizzatore**
- Art. 1.16 – Compiti del Comitato – Responsabile Organizzazione**
- Art. 1.16 bis – Responsabile Organizzazione**
- Art. 1.17 – Segreteria gara: costituzione e compiti**
- Art. 1.18 – Direttore di Gara**
- Art. 1.18 bis – Responsabile tecnico**
- Art. 1.18 ter – Responsabile sicurezza**
- Art. 1.19 – La Giuria: designazione e convocazione**
- Art. 1.20– Giudice Arbitro Principale**
- Art. 1.21 – Provvedimenti di squalifica**
- Art. 1.22 – Reclami**
- Art. 1.23 – Responsabilità ed obblighi di soccorso**
- Art. 1.24 – Lotta al doping OK**

CODICE DI GARA - SEZIONE 2

IL REGOLAMENTO TECNICO OCEAN RACING

TITOLO 1 : TIPI DI IMBARCAZIONI

Art. 2.1.1 Ocean Racing

TITOLO 2 : Campo Gara

Art.2.2.1 Il Campo Gara

Art. 2.2.2 I tipi di percorso

Art.2.2.3 Il materiale di percorso

TITOLO 3 : Il comportamento durante la competizione

Art.2.3.1 La sicurezza

Art.2.3.2 Norme di comportamento

Art. 2.3.3 La cerimonia protocollare

TITOLO 4: Lo svolgimento delle competizioni

Art.2.4.1 Il Consiglio di Gara

Art.2.4.2 La partenza

Art.2.4.3 Procedura generale di partenza

TITOLO 5: le norme speciali

Art.2.5.1 Le regole di ingaggio

Art.2.5.2 Il ribaltamento

TITOLO 6: Norme e dispositivi di sicurezza

Art.2.6.1 Compiti C.O. sulla sicurezza.

Art.2.6.2 I dispositivi di sicurezza

Art.2.6.2 bis Sanzioni

TITOLO 7: Le barche e i metodi di propulsione

Art.2.7.1 Le diverse categorie di imbarcazioni

Art.2.7.2 Regole applicabili alla canoa polinesiana V3, V4, V6, OC2 (VR2)

TITOLO 8: GARE DI VA'A/Outrigger Velocità

Art.2.8.1: Regole di base velocità Va'a.

Art.2.8.1: Regole di base velocità Va'a

Art.2.8.2 Caratteristiche dello specchio d'acqua

Art.2.8.3 Dimensioni del campo gara.

Art.2.8.4 Materiale del campo gara

Art.2.8.5 Virate

Art. 2.8.6 Procedura di partenza

TITOLO 9: Norme Transitorie:

ALLEGATO A: PUNTEGGI COPPA ITALIA

ALLEGATO B: SISTEMA DI CLASSIFICAZIONE GARE

ALLEGATO C: NORME DI SICUREZZA OCEAN RACING (SURFSKI e OUTRIGGER /VA'A)

Legenda e Lista delle abbreviature

FICK = Federazione Italiana Canoa Kayak;

ICF = International Canoe Federation;

CONI = Comitato Olimpico Nazionale;

DAC = Direzione Arbitrale Canoa

GAP = Giudice Arbitro Principale

Specialità = Settore o Disciplina agonistica (Surfski e Outrigger/Va'a);

Gara = Competizione agonistica di ogni livello generante una classifica a se stante o facente parte di un circuito zonale, nazionale o internazionale composta da uno o più singole competizioni/gare-eventi;

Singola competizione/gara - evento = Surfski SS1 – SS2 – SS/k1 520 – SS/k1 420; Va'a V1, V2 V3, V4, V6; Outrigger OC1 (V1R), OC2 (V2R)

Affiliato = Società che partecipa alle gare;

Comitato Organizzatore = Associazione o Ente che organizza un evento Csxt;

Atleta Ocean Racing = Tesserato Atleta che partecipa alle gare Csxt;

Categorie = Suddivisione per classi d'età d'appartenenza;

Rappresentante dei Partecipanti = Ogni iscritto deve avere un tesserato che lo possa rappresentare durante l'intera durata della manifestazione/gara.

Art. 1.1 - Attività Csxt Ocean Racing e specialità

1) L'Attività Csxt "Ocean Racing" è costituita dalle gare di Surfski, Kayak da mare e Outrigger/Va'a bandite dalla FICK

2) Le gare per specialità si classificano in:

a) Ocean Racing;

b) Velocità.

Art. 1.2 – Classificazione delle Gare

1) Le Gare si classificano in:

a) Internazionali – nazionali – interregionali – regionali.

b) Nazionali - Campionati Italiani e coppa Italia

c) Campionati Regionali e gare regionali

2) Per l'organizzazione di Gare Internazionali in Italia si applica la disciplina prevista dalle federazioni internazionali di riferimento così come applicata dalla FICK.

3) Le gare nazionali possono essere valide per l'assegnazione dei titoli italiani di categoria e di specialità (Campionati italiani). Il Csxt stabilisce annualmente le categorie e le discipline valide per cui assegnare il titolo italiano.

Il Csxt può istituire all'interno del circuito delle gare nazionali e/o interregionali e regionali specifiche prove a punteggio individuale e per squadra. Il disciplinare è stabilito annualmente dal Csxt.

4) I Campionati Regionali, le Gare Regionali e le gare manifestazioni promozionali sono bandite dai Comitati Regionali (o dai Delegati Regionali) di riferimento, ossia competenti per territorio, nell'ambito dei programmi Csxt e devono essere promosse a tutti i livelli federali nelle società affiliate e non, operanti nel territorio competente ed attiguo, di comune accordo con i comitati regionali interessati.

5) Altre manifestazioni di carattere promozionale possono essere approvate dal Csxt e patrocinate dallo stesso.

6) Annualmente, prima della stesura dei calendari, il Csxt, trasmette agli affiliati proposta di candidatura per le gare nazionali ed internazionali

Art. 1.3 – Calendario agonistico e disciplina delle gare

1) Tutte le gare disputate sul territorio nazionale devono essere inserite nel Calendario agonistico approvato dai competenti Organi Federali.

2) Le gare agonistiche e amatoriali sono disciplinate dalle norme indicate dal presente codice in linea – per quanto

compatibile nell'ottica della diffusione della disciplina - con le regole emanate dall'I.C.F e IVF e da tutte le altre federazioni e/o associazioni internazionali riconosciute dalla FICK

3) Le manifestazioni promozionali possono essere disciplinate anche da speciali norme che in quel caso dovranno essere specificate nei relativi bandi.

4) Il Csxt può dotarsi di strumenti valutativi oggettivi per l'assegnazione delle gare che devono essere trasmessi agli affiliati all'atto della richiesta di candidatura per l'organizzazione.

Art. 1.4 – Partecipazione a gare in Italia

1) Possono partecipare alle gare solo i tesserati alla FICK in regola per l'anno in corso e con un valido certificato medico (agonistico/amatoriale)

Sono ammessi tesserati agonistici presso affiliati FICK (affiliato presso cui è conservato l'originale del certificato medico); tesserato amatoriale di affiliato FICK (affiliato presso cui è conservato l'originale del certificato medico), tesserato Paddlecard che avrà l'onere di portare in visione originale del certificato medico e rilasciarne una copia.

2) E' vietata la partecipazione alle gare di Affiliati o Tesserati a cui gli Organi di Giustizia della FICK o dell'ICF abbiano comminato la sospensione, la squalifica o la radiazione.

3) Ai fini delle classifiche FICK avranno valore solo le gare espressamente approvate dai competenti organi federali, internazionali, nazionali e regionali.

4) Agli Affiliati è vietato, pena il deferimento agli Organi di Giustizia Federali, aderire a manifestazioni in palese contrasto con le finalità statutarie della FICK Per "palese contrasto" si intendono tutte quelle manifestazioni che per data, località e tipologia dell'evento sono finalizzate a ridurre la partecipazione alle gare già bandite dalla FICK.

5) Il Csxt si impegna ad evitare sovrapposizioni di date qualora sia a conoscenza di manifestazioni (bandite e promosse prima del proprio calendario) di interesse per la disciplina favorendo l'inserimento della stessa nei propri calendari.

Art. 1.5 – Partecipazione a gare all'estero

1) Nelle manifestazioni agonistiche internazionali riservate alle sole squadre nazionali la partecipazione è ammessa solo ad atleti selezionati ed in regola con tutti gli adempimenti federali FICK.

Nelle manifestazioni agonistiche internazionali aperte alle iscrizioni individuali la partecipazione è libera previa comunicazione alla FICK, secondo il disciplinare di riferimento, o almeno 15 giorni prima della gara.

2) La partecipazione al di fuori delle convocazioni ufficiali - o secondo quanto diversamente stabilito - è a totale carico del tesserato.

Art. 1.6 – Atleti tesserati: categorie

1. Gli atleti tesserati sono suddivisi per età nelle seguenti categorie (maschili e femminili):

- ALLIEVI "A": è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava ha compiuto l' 8° e non ha superato il 10° anno di età.

- ALLIEVI "B": è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava ha compiuto il 10° e non ha superato il 12° anno di età.

- CADETTO/A "A": è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava ha compiuto il 12° e non ha superato il 13° anno di età.

- CADETTO/A "B": è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava ha compiuto il 13° e non ha superato il 14° anno di età.

- RAGAZZO/A: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava ha compiuto il 14° e non ha superato il 16° anno di età.

- JUNIOR: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava ha compiuto il 16° e non ha superato il 18° anno di età.

- SENIOR: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava ha compiuto il 18° anno di età.

- MASTER A: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava compie il 35° e non ha superato il 39° anno di età.

- MASTER B: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava compie il 40° e non ha superato il 44° anno di età.

- MASTER C: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava compie il 45° e non ha superato il 49° anno di età.

- MASTER D: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava compie il 50° e non ha superato il 54° anno di età.

- MASTER E: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava compie il 55° e non ha superato il 59° anno di età.

- MASTER F: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava compie il 60° e non ha superato il 64° anni di età

- MASTER G: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava compie il 65° e non ha superato il 69° anni di età.

- MASTER H: è l'atleta che nell'anno in cui si tesserava ha compiuto il 70° di età e seguenti.

- ESORDIENTI: è l'atleta di categoria Senior o superiore che non abbia nelle stagioni precedenti a quella in corso mai partecipato a gare di livello nazionale o internazionale; può gareggiare con imbarcazioni ocean racing di qualsiasi misura -e concorrere alla classifica generale.

2) I competenti Organi Federali possono inoltre bandire gare riservate accorpando le fasce d'età nella categoria Master o inserendo la categoria Under 23 o comunque, in caso di gare internazionale, secondo le categorie riconosciute dall'ICF o da altra federazione/associazione di riferimento.

3) Il Csxt favorisce l'accorpamento o la riduzione delle categorie in deroga nelle sole manifestazioni in cui non è prevista l'assegnazione di titoli o punteggi per classifiche specifiche.

4) Il Csxt prevede all'interno della propria attività rilasciando ai C.O. nei propri bandi autonomia di bandire tutte le categorie o meno. Per i soli campionati italiani è obbligatorio bandire la categoria Esordienti.

5) Nelle manifestazioni promozionali sono ammessi equipaggi misti per sesso, per categorie e/o per affiliato. I Bandi di gara e/o il Csxt disciplinano nel dettaglio.

Art. 1.7 – Imbarcazioni e mezzi di propulsione

1) Le imbarcazioni ammesse per svolgere “ l’Attività Agonistica Federale” sono le seguenti:

a) SURFSKI singolo e doppio: I concorrenti sono seduti su imbarcazioni Sit On the Top ed utilizzano pagaie a doppia pala. Non vi è nessuna restrizione in termini di misure e di materiali costruttivi, le barche devono essere stagne e prevedere un ponticello, foro o aggancio fisso per il leash (cima di sicurezza tra atleta e imbarcazione)
b) Va’a singolo, due, tre e sei / Outrigger singolo, doppio, quattro e sei: I concorrenti sono seduti all’interno dell’imbarcazione (Va’a) o sit on top (Outrigger) ed utilizzano pagaia a pala singola.

Il va’a deve essere lungo massimo 730 cm. Non deve essere presente il puntapiedi (ammissibile solo per i diversamente abili e per le gare di fondo quando il va’a viene classificato nelle gare con gli outrigger), l’ama bilanciere) deve essere montato a sinistra (libero per i diversamente abili), non è ammesso il timone o pinne fisse sporgenti dalla superficie della carena, la barca (solo lo scafo) non deve pesare meno di 13 kg. l’outrigger è libero in termini di misure e pesi, è permesso il timone.

In nessuna tipologia di canoa da Ocean Race sono permesse appendici portanti fissate in carena come gli idrofoil o simili (ad eccezione del timone che non ha restrizioni nella posizione).

2) Kayak da mare i concorrenti sono seduti all’interno dell’imbarcazione ed utilizzano pagaie a doppia pala.

Saranno ammessi deflettori di alghe davanti al timone.

3) In entrambe le specialità in nessun caso la pagaia deve avere un punto d’appoggio sull’imbarcazione.

Art. 1.8 – Calendario agonistico e concomitanze

1) Il Calendario Agonistico è approvato dal Consiglio Csxt e ratificato dal Consiglio Federale e successivamente diramato alle Società.

2) Il Csxt preventivamente stabilisce autonomamente, con propria delibera, il numero e la tipologia di gare che intende svolgere nella stagione sia a livello nazionale che regionale. Il Csxt avrà cura di promuovere le manifestazioni che per loro natura e tradizione sono inserite nel movimento con stabilità.

3) Il Csxt trasmette successivamente circolare agli Affiliati perché avanzino la proprie candidature su ogni specifica gara. Il Csxt stabilisce annualmente i criteri di assegnazione delle gare secondo modelli e tabelle che trasmetterà preventivamente agli affiliati.

4) Il Csxt può comunque assegnare gare in deroga in caso di pluralità di domande o assenza di candidature.

5) Il Calendario Agonistico fissa le date e le località di svolgimento delle gare ai vari livelli ed è compilato tenendo conto degli impegni internazionali e dei programmi federali di attività.

6) I Comitati (o delegazioni) Regionali non possono bandire Campionati Regionali, o Gare Regionali in concomitanza di manifestazioni Internazionali che si svolgono in Italia o nazionali. I Comitati e le delegazioni regionali possono organizzare gare aperte alla partecipazioni di tesserati di altre regioni

Art. 1.9 – Classifiche di Società

1) Al termine della stagione agonistica il Csxt stilerà una classifica. I parametri e i criteri stabiliti annualmente sono deliberati e trasmessi agli affiliati prima dell’avvio della stagione e simultaneamente alla pubblicazione del Calendario.

Art. 1.10 – Sponsor e simboli pubblicitari

1. Su Surfski, Outrigger, Va’a e kayak accessori e abbigliamento sportivo possono essere posti marchi di sponsor, simboli pubblicitari e scritte.

2. Tutto il materiale pubblicitario deve essere posizionato in modo che non possa interferire con l’identificazione dei partecipanti e influenzare la visibilità della singola competizione.

3. Le pagaie possono avere scritte.

4. Le pubblicità di sigarette ed alcolici non sono consentite, ad esclusione degli alcolici a bassa gradazione (max 6°)

6. Il comitato organizzatore di una competizione può porre la propria pubblicità durante la gara su Surfski e Outrigger e Va’a kayak supporti pubblicitari. I supporti pubblicitari sono a forma libera ma nel rispetto del punto 2 del presente articolo.

7. Tutti gli adempimenti in materia amministrativa e fiscale sono a carico di chi espone o richiede di esporre il materiale pubblicitario.

8) In nessun caso la FICK, il Csxt, le federazioni/associazioni internazionali e il Comitati organizzatori (qualora non direttamente interessati) sono responsabili degli adempimenti di legge conseguenti alla apposizioni dei materiali pubblicitari.

Art. 1.11 – Bandi di gara

1) I Bandi di Gara devono essere redatti dai Comitati Organizzatori in conformità a tutti gli articoli presenti in questo codice. In particolare i bandi devono indicare:

a) località e data di svolgimento della gara e relativi orari di partenza;

b) classificazione e specialità della gara;

c) descrizione del percorso (distanza e particolarità);

- d) eventuali deroghe per organizzare gare di una singola categoria (Surfski, Outrigger o Va'a o Kayak da mare), devono essere richieste e motivate e autorizzate dal Csxt dal CR in caso di manifestazione regionale.
- e) nominativi del Responsabile del Comitato Organizzatore, del Responsabile della Sicurezza e del Direttore di gara e del Responsabile Tecnico
- f) recapiti del Comitato Organizzatore;
- g) modalità e scadenza delle iscrizioni;
- h) ammontare della tassa di iscrizione per canoista in relazione alla singola competizione;
- i) modalità e scadenza dei ritiri;
- j) data, ora, luogo e modalità dell'Accredito;
- k) controllo imbarcazione se richiesto da Csxt
- l) grado di difficoltà della gara; va indicato in base alle caratteristiche abituali del percorso e va aggiornato due ore prima della partenza con comunicazione sulla bacheca ufficiale.
- 2) I bandi devono essere firmati:
- a) dal Presidente Federale e/o dal Presidente Csxt e della Segretario del Csxt per: le Gare Internazionali in Italia e Nazioni Campionati Italiani
- b) dal Presidente del Comitato Regionale e dal Segretario del Comitato Regionale (o dal Delegato Regionale) competente per territorio per i Campionati Regionali e le Gare Regionali.
- 2) E' obbligatorio rispettare tutte le indicazioni date dal Bando di Gara, in particolare quelle relative al percorso e agli orari di gara. Eventuali modifiche a quanto previsto dal Bando possono essere apportate, per giustificati motivi, solo dal Direttore di Gara.
- 3) I Bandi devono essere pubblicati e trasmessi dagli Uffici Federali (o Comitati Regionali) agli Affiliati almeno 30 giorni prima della data di gara prevista per le gare Internazionali e Nazionali e 15 giorni prima per le gare regionali.

Art. 1.11.bis - Prescrizioni obbligatorie da inserire nel bando di gara a cura del Comitato organizzatore

- 1) Tutti gli atleti devono essere messi a conoscenza, con indicazione nel bando e durante la riunione pre gara dei seguenti obblighi:
- a) conoscere e rispettare le regole marittime locali, oltre che il regolamento di sicurezza della gara a cui partecipano;
- b) indossare adeguati giubbotti di salvataggio oppure avere giubbotti di salvataggio a bordo per ogni concorrente ove le regole marittime locali lo permettano e su disposizione del Responsabile della sicurezza.
- c) durante le gare e/o le manifestazioni promozionali è obbligatorio l'uso del salvagente (aiuto al galleggiamento in base alla normativa ISO 12402-5)
- d) utilizzare canoe inaffondabili, di cui l'atleta deve accertarsi dell'integrità e corretto funzionamento.
- e) conoscere il comportamento da seguire nel caso che la barca sia ribaltata e se la barca richiede di essere trainata.
- f) conoscere gli obblighi del Capitano di equipaggio Secondo il diritto internazionale marittimo, tutti i natanti marittimi devono avere un responsabile per la sicurezza e la navigazione. Nelle imbarcazioni da Ocean race tale ruolo sarà rivestito da un membro dell'equipaggio (nelle barche multiple e dal singolo atleta nelle barche monoposto) che sarà designato come "Capitano dell'equipaggio". Il nome del Capitano dell'equipaggio designato per ogni imbarcazione deve essere notificato per iscritto al Comitato Organizzatore al momento dell'iscrizione dell'equipaggio. Tale comunicazione è da indicare al momento dell'iscrizione che deve essere effettuata dallo stesso in prima persona. Nessun equipaggio può scendere in acqua se non ha comunicato il nome del Capitano.
- g) Il Capitano dell'equipaggio ha le seguenti responsabilità prima di ogni uscita:
- g1) si assume la responsabilità di valutare i rischi e la capacità dell'equipaggio per far fronte alle condizioni meteorologiche ed alle previsioni;
- g2) informarsi sulle condizioni meteorologiche e le previsioni;
- g3) comunicare al comitato organizzatore l'eventuale uscita in acqua per allenamento durante il periodo della manifestazione, indicando la direzione e la durata approssimativa dell'allenamento.
- g4) verificare le condizioni della barca e dell'equipaggiamento di sicurezza a bordo;
- Durante l'uscita:
- g5) garantire che l'equipaggio rispetti tutte le norme di navigazione e sicurezza;
- g6) richiedere che tutti i membri dell'equipaggio indossino i giubbotti di salvataggio se necessario;
- g7) prendere le decisioni necessarie per la sicurezza dell'equipaggio in caso di peggioramento delle condizioni meteorologiche.
- g8) monitorare eventuali variazioni delle condizioni meteorologiche o di correnti che possano pregiudicare la sicurezza dei membri dell'equipaggio. Dopo l'uscita:
- g9) informare il comitato organizzatore del rientro dell'equipaggio dopo gli allenamenti e la gara;
- 6) Sicurezza e ripari:
- a) speciali considerazioni sulla sicurezza nell'ocean race: gli equipaggi devono essere a conoscenza delle regole generali di circolazione a remi in mare, all'esterno di canali e porti, poiché questo tipo di attività agonistica richiede una particolare attenzione alle condizioni meteo, maree, correnti ed in generale al traffico marittimo. Gli Atleti devono acquisire familiarità con le regole di navigazione marittima internazionale e con

le condizioni specifiche della zona. Le misure di sicurezza e le norme locali devono essere rigorosamente applicate dal Comitato Organizzatore e devono essere rigorosamente osservate dagli equipaggi. Inoltre gli atleti devono prendere visione presso la bacheca ufficiale del grado di difficoltà previsto per la gara e valutare le proprie capacità in relazione ad esso.

b) I ripari sono i porti e le baie dove le barche possono facilmente trovare rifugio in condizioni climatiche avverse ed in cui i membri dell'equipaggio possono sbarcare in modo sicuro. Tali ripari devono essere resi noti dal Comitato Organizzatore a tutti gli equipaggi come parte delle informazioni generali. I ripari possono essere influenzati dalla marea, dal vento e dalle condizioni delle correnti. A secondo delle condizioni, un'area può essere considerata un riparo solo a una certa ora del giorno, e potrebbe risultare pericolosa ed inaccessibile in altri momenti. Qualunque sia la rotta seguita dai vogatori, essi devono essere a conoscenza di tutte le possibilità di accesso ai ripari in conformità con i limiti di navigazione imposte sulla loro imbarcazione.

7) Capovolgimento:

Gli equipaggi dovranno regolarmente esercitarsi a provare il capovolgimento dell'imbarcazione e familiarizzare con tutte le procedure di risalita per garantirsi la sicurezza. Il Direttore di gara, può, anche su indicazione del Responsabile tecnico, sottoporre - anche poco prima della partenza della gara - degli atleti e gli equipaggi a simulazioni di procedura di sicurezza ed escluderli inappellabilmente dalla partenza.

8) Scala dei gradi di difficoltà:

I gradi di difficoltà vanno valutati con i seguenti parametri:

1° grado – campo di gara abitualmente calmo, privo di correnti, con continua o frequente accessibilità all'approdo di emergenza, partenza ed arrivo privi di scogli o di ostacoli pericolosi, in area geografica con condizioni meteo abitualmente stabili.

2° grado – campo di gara abitualmente con moto ondoso di altezza media di 50/80 cm e vento termico, privo di correnti, con continua o frequente accessibilità all'approdo di emergenza, partenza ed arrivo privi di scogli o di ostacoli pericolosi, in area geografica con condizioni meteo abitualmente stabili.

3° grado – campo di gara abitualmente con moto ondoso di altezza media di 50/80 cm e vento termico, con correnti marine dominanti o sporadica accessibilità all'approdo di emergenza, o con partenza ed arrivo con presenza di scogli o di ostacoli pericolosi, o in area geografica con condizioni meteo abitualmente instabili.

4° grado campo di gara abitualmente con moto ondoso di altezza media di 80/150 cm e vento termico o dominante, con correnti marine dominanti o sporadica accessibilità all'approdo di emergenza, o con partenza ed arrivo con presenza di scogli o di ostacoli pericolosi, o in area geografica con condizioni meteo abitualmente instabili.

5° grado - campo di gara abitualmente con moto ondoso di altezza media di oltre 150 cm e vento termico o dominante, con correnti marine dominanti o sporadica accessibilità all'approdo di emergenza, o con partenza ed arrivo con presenza di scogli o di ostacoli pericolosi, o in area geografica con condizioni meteo abitualmente instabili.

Art. 1.12 – Sospensione o annullamento di una gara

1. Una gara è rinviata quando – prima dell'inizio - momentanei impedimenti non ne consentono lo svolgersi per un tempo limitato. Venuto meno l'impedimento la gara può avere il suo regolare svolgimento e portare a termine la data indicata nel bando.

2. Una gara è annullata quando, dopo essere stata sospesa per un impedimento, non è possibile riprenderla in tempo utile per concluderla entro la data indicata nel bando di gara. In questo caso la gara è nulla a tutti gli effetti e anche i risultati eventualmente acquisiti non concorrono nel computo del punteggio.

3. È compito del direttore di gara, sentito il parere del responsabile tecnico e di concerto con il Responsabile della sicurezza, stabilire il rinvio o l'annullamento.

4. Nel caso il comitato organizzatore si trovi in condizioni di annullare una gara per motivi gravi, dovrà comunicare tale annullamento almeno 48 ore prima della data prevista al presidente Csxt e per conoscenza alla Segreteria Federale.

5. Qualora per cause di forza maggiore una gara fosse annullata su richiesta del Presidente Csxt (o del il Presidente del CR per i campionati regionali o per le gare regionali e previa autorizzazione del Consiglio federale), può bandire un'altra gara in sostituzione di quella annullata. In tal caso tutte le procedure organizzative, iscrizioni comprese, sono da ripetere ex novo.

Art. 1.13 – Iscrizioni e tasse di iscrizione

1) gli Affiliati devono effettuare le iscrizioni nei modi e nei termini indicati dal Bando di Gara.

2) E' consentito anche richiedere l'iscrizione integrativa tardiva entro e non oltre i 4 giorni antecedenti alla data di svolgimento, nelle modalità indicate nel bando (comprese le iscrizioni on line), ma sarà discrezione del comitato organizzatore accettare tali iscrizioni in relazione alla possibilità di adeguare i presidi di sicurezza in base alle nuove esigenze. Le iscrizioni tardive, dovranno essere approvate dal comitato organizzatore entro le 48 ore prima della gara, ed avranno comunque una tassa di iscrizione atleta/gara fino massimo al doppio del costo previsto per le iscrizioni avvenute nei termini, tali iscritti non potranno pretendere eventuali benefit previsti dagli

organizzatori, come maglia gara, convenzioni per gli alloggi, trasferimenti, etc.

3) Gli importi delle tasse di iscrizione sono fissati dal Comitato Organizzatore nel bando di gara entro i tetti minimi e massimi stabiliti dal Csxt all'inizio della stagione. La tassa deve essere versata, pena l'esclusione dalle gare, dall'Affiliato al Comitato Organizzatore in fase di accredito, o on line ove previsto dal comitato stesso.

Art. 1.14 – Partecipazione e iscrizione di equipaggi, equipaggi misti.

1) E' consentita la partecipazione di equipaggi misti, escluso in occasione di Campionati Italiani e Campionati Regionali.

Art. 1.15 – Organizzazione delle gare: il Comitato Organizzatore

1) IL Csxt individua per ciascuna gara il Comitato Organizzatore che deve operare in conformità con il presente codice di gara e le disposizioni ricevute dalla Federazione stessa.

2) L'incarico di organizzare la gara è ufficialmente conferito al Comitato Organizzatore all'atto dell'approvazione del Calendario Csxt.

3) Entro i successivi 30 giorni il Comitato Organizzatore deve comunicare al Csxt le nomine degli incarichi organizzativi previsti nel presente regolamento.

4) Il Responsabile del Comitato Organizzatore affida gli incarichi ai diversi componenti del Comitato stesso, ne coordina le attività seguendo scrupolosamente le disposizioni impartite dalla FICK e risponde del funzionamento dello stesso alla Federazione.

Art. 1.16 – Compiti del Comitato Organizzatore

1) Nominare il Responsabile dell'organizzazione esperto di Ocean Race e conoscitore dell'area di svolgimento della regata o coadiuvato da chi è in possesso di tale requisito. Il Responsabile è il responsabile formale presso le autorità competenti che tutti i requisiti di sicurezza, compresi i servizi di soccorso, siano disponibili prima dell'inizio della regata e che tutte le regole marittime locali e regolamenti siano rispettati. Il Responsabile opera in stretta collaborazione con il **Direttore di gara e il Responsabile tecnico** e partecipa alle decisioni in caso di avverse condizioni meteorologiche e in tutti gli aspetti tecnici inerenti alla manifestazione.

Tutte le decisioni finali son in capo e formalmente assunte dal Direttore di Gara

2) Indicare il del Responsabile della sicurezza in seno alla proprio organigramma o esterno, persona che analizza tutti gli aspetti relativi alla sicurezza, anche fissando ulteriori prescrizioni in funzione delle caratteristiche del percorso, prescrizioni che devono essere indicate nel bando di gara. Organizzare il servizio di assistenza per garantire sull'intero percorso la sicurezza dei concorrenti, per tutto il periodo di gara in modo tempestivo.

3) Prima dell'inizio della competizione, il Comitato Organizzatore convoca una riunione alla quale devono partecipare tutti gli atleti, In questa riunione, il Direttore di Gara spiegherà e fornirà a tutti i partecipanti, tutte le informazioni ragionevolmente necessarie per lo svolgimento della gara, a seguire nella stessa riunione sarà compito del responsabile della sicurezza spiegare tutti i termini obbligatori per la sicurezza della manifestazione, incluse le regole marittime locali, i movimenti delle maree, le correnti, le topografie specifiche, i pericoli noti e le norme di sicurezza, nonché indicherà i punti di approdo di emergenza.

4) Informare tramite il bando di gara e durante il meeting degli atleti dei loro obblighi e doveri.

8) obbligo di ottemperare ai seguenti oneri organizzativi:

a) Tutte le imbarcazioni operanti per i Giudici di Percorso saranno dotate di bandiera di identificazione o altro apposito segnale per distinguerle dalle altre imbarcazioni, come da regolato dalla Capitaneria di porto ed indicato nel bando di gara o procedura similare.

b) ottenere dalle competenti autorità tutti i permessi necessari comprese le ordinanze di divieto di navigazione o di cauta navigazione per tutto il periodo di gara;

c) informare le autorità di Pubblica Sicurezza;

d) preparare il campo di gara in conformità alle disposizioni contenute nel presente codice;

e) organizzare tutte le riunioni previste o necessarie;

f) fornire assistenza al Direttore di Gara ed al responsabile della sicurezza per permettergli di ottemperare alle sue mansioni in seno all'organizzazione della gara.

g) organizzare una Segreteria Gara in grado di assolvere tutti compiti indicati in questo articolo;

h) predisporre tutta la modulistica necessaria al corretto svolgimento della gara;

i) organizzare e gestire l'assistenza in acqua, in collaborazione con il Direttore di Gara ed il responsabile della sicurezza secondo quanto previsto dal presente regolamento;

l) predisporre di un adeguato servizio di pronto soccorso per tutta la durata della manifestazione (deve essere sempre presente almeno un medico e due autoambulanze. Nelle gare con oltre 100 atleti i medici devono essere due;

m) predisporre in prossimità dei locali destinati a Segreteria Gara un'adeguata bacheca per le Comunicazioni Ufficiali;

n) organizzare una comunicazione continua, tempestiva ed efficace con gli atleti ed i Rappresentanti di Società;

o) curare tutte le fasi del cerimoniale ed in particolare quelle relative alle premiazioni;

p) garantire alle società un'agevole sistemazione logistica sul campo di gara;

q) ove possibile organizzare un ufficio stampa capace di promuovere la manifestazione ad ogni livello e di agevolare il lavoro della stampa fornendo con tempestività tutte le notizie sull'andamento della manifestazione;

r) ove possibile garantire la presenza di strutture idonee ad ospitare il pubblico, disporre di un adeguato impianto

di amplificazione e di persona in grado di fare un commento appropriato;
s) ove previsto, il controllo imbarcazioni e ausili al galleggiamento;
t) conservare per almeno 24 mesi dal termine della gara, in originale o in copia, tutta la documentazione relativa alla gara o prodotta durante il suo svolgimento.

1-16.bis Responsabile organizzazione

Il responsabile organizzazione è la persona indicata dal Comitato organizzatore, all'atto della stesura del Bando, quale referente. Rappresenta il Comitato organizzatore in seno agli organi FICK e Arbitrali. È il responsabile formale della manifestazione verso le autorità esterne alla stessa verso le quali è l'unico responsabili per le mancanze del Comitato Organizzatore.

Art. 1.17 – Segreteria gara: costituzione e compiti

1) Il Comitato Organizzatore, su indicazione dei competenti Organi Federali, organizza la Segreteria gara. Essa è affidata ad un responsabile di provate capacità svolge tutte le attività di Segreteria funzionali allo svolgimento della gara e opera sotto il controllo diretto del Direttore di gara.

2) Il compito della Segreteria Gara è di realizzare, con tutti mezzi messi a disposizione dal Comitato organizzatore, una puntuale, precisa di diffusione di tutti aspetti inerenti le comunicazioni di qualsiasi natura verso affiliati e atleti.

3) Il Comitato organizzatore è responsabile per ogni mancanza della Segreteria gara.

1.18 Direttore di Gara

1) Il **Direttore di Gara** è nominato:

dal Presidente Csxt, per i Campionati Italiani, per le Gare Nazionali ed Internazionali; dal Presidente (o dal Delegato) Regionale competente per territorio per i Campionati Regionali, per le Gare Regionali.

2) Il Direttore di gara è colui che assume formalmente le decisioni inerenti le scelte sullo svolgimento della gara.

3) Al Direttore di Gara compete la direzione generale della gara e per questo interagisce continuamente e obbligatoriamente con il Giudice Arbitro Principale, il Comitato organizzatore e il Responsabile tecnico.

4) In particolare le attribuzioni del Direttore di Gara sono:

a) controllare che la manifestazione si svolga secondo quanto indicato dai Regolamenti Federali e Internazionali (se il Bando lo prevede) e dal Bando di Gara;

b) spostare, in caso giustificati motivi, gli orari di partenza, modificare il percorso di gara o, in caso di prolungata persistenza dell'impedimento, sopprimere la gara. Tutte le decisioni di cui il punto b) possono essere assunte solo dopo aver sentito obbligatoriamente il parere del Comitato organizzatore e del Responsabile Tecnico;

c) nominare sul campo, su proposta del Giudice Arbitro Principale e per giustificate ragioni, Ufficiali di Gara o Collaboratori Arbitrali;

d) comminare multe (secondo quanto stabilito dal Consiglio Federale all'inizio di ogni anno), estromettere dalle singole competizioni o adottare altri provvedimenti disciplinari nei confronti di Affiliati o di atleti che, durante lo svolgimento di una singola competizione o durante lo svolgimento della gara, abbiano violato le norme di correttezza sportiva. Di tali provvedimenti informerà il Giudice Arbitro Principale;

e) segnalare agli Organi di Giustizia Federale i casi nei quali sia raffigurata l'ipotesi di illecito sportivo e/o disciplinare;

f) decidere in merito ad ogni altra questione insorta durante lo svolgimento della gara e non normata dai Regolamenti Federali;

g) compilare la cartellina gara secondo i modelli trasmessi dalla segreteria Csxt.

5) Le decisioni del Direttore di Gara hanno esecutività immediata.

1.18 bis Il responsabile Tecnico

Il responsabile tecnico è nominato dal Presidente del Csxt per le gare internazionali, nazionali e interregionali, dal Presidente del Comitato regionale nelle gare regionali.

La Commissione ocean racing indica annualmente i tesserati con i requisiti per essere nominato Responsabile Tecnico tra tesserati di indubbe capacità e conoscenze ed esperienza della disciplina dell'Ocean Racing.

Assiste il direttore di gare e il Responsabile dell'organizzazione nelle decisioni che riguardano gli aspetti tecnici sulla scelta delle modalità di partenza, orario e tipologia percorso.

Assiste il Responsabile della sicurezza per le decisioni in merito alla valutazione dei requisiti minimi per il proseguimento della gara.

Interviene a tutte le riunioni inerenti gli aspetti organizzativi che riguardino questioni tecniche di cui riferisce al Direttore di gara.

Non può in nessun caso ricoprire ruoli – seppur marginali – nell'organizzazione.

1.18 ter Responsabile Sicurezza in acqua e Soccorso in acqua

- 1) Il Responsabile della sicurezza è il responsabile dell'efficienza del servizio per tutto il periodo in cui è attivo e qualora, per qualsiasi motivo, ritenesse che siano venuti meno i requisiti minimi necessari, egli deve chiedere la sospensione immediata della gara informando il Direttore di Gara che valuterà col Responsabile tecnico e col Responsabile dell'organizzazione.
- 2) Il Comitato Organizzatore deve assicurare durante le eventuali Prove Ufficiali e durante la Gara un adeguato *Soccorso in acqua*. Il servizio deve essere prestato da persone esperte e dotate di un'attrezzatura appropriata alle caratteristiche del Percorso e ai compiti loro affidati.
- 3) Il Soccorso in acqua deve essere organizzato e coordinato da un soggetto particolarmente esperto e preparato che assume il compito di *Responsabile della Sicurezza in acqua*. Il Responsabile della Sicurezza in acqua deve essere presente per tutta la durata della manifestazione e deve poter contattare ed essere contattato dal Direttore di Gara, Responsabile Tecnico, Responsabile organizzazione e dal GAP in ogni momento.

Art. 1.19 – La Giuria: designazione e convocazione

- 1) La Giuria è composta dal Giudice Arbitro Principale (G.A.P.) e dagli Ufficiali di Gara (U.U.G.) ausiliari e, se nominati, dai Collaboratori arbitrali; la presenza del Giudice Arbitro Principale è requisito necessario per la validità delle gare.
- 2) Designazione e Convocazione della Giurie:
 - a) per le Gare Internazionali in Italia, ad esclusione di quelle bandite da I.C.F. ed E.C.A., per le Gare/Campionati Nazionali e per le Gare Interregionali Chiuse, le Giurie sono designate dalla Direzione Arbitrale Canoa (D.A.C.) e convocate dal Presidente D.A.C., almeno 10 giorni prima, tramite e-mail con conferma di ricevimento, limitatamente alle gare Interregionali Chiuse le Giurie dovranno essere nominate con provenienza territoriale della regione in cui si svolge la competizione o comunque attraverso il rispetto del criterio di prossimità territoriale;
 - b) per le Gare/Campionati Regionali, **e le gare Interregionali Aperte** le Giurie sono designate dal Fiduciario Arbitrale Regionale (F.A.R.) e convocate dal Presidente/Delegato Regionale della Regione di competenza, almeno 7 giorni prima, tramite e-mail con conferma di ricevimento.

Art. 1.20 – Giudice Arbitro Principale

- 1) Il Giudice Arbitro Principale presiede la Giuria ed esercita la direzione tecnica della gara, avvalendosi della collaborazione degli Ufficiali di Gara ausiliari e, se nominati, dai Collaboratori arbitrali;
- 2) In particolare le attribuzioni del Giudice Arbitro Principale sono:
 - a) assegnare gli incarichi arbitrali a ciascun Ufficiale di Gara che compone la giuria;
 - b) riunire la giuria almeno una volta prima dell'inizio della gara e poi ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità;
 - c) ispezionare il campo di gara per verificarne la conformità con le norme indicate dal presente codice;
 - d) disporre controlli a campione sugli atleti per verificarne il tesseramento federale e la loro identità, che deve essere comprovata da un documento di riconoscimento valido;
 - e) far rispettare le disposizioni tecniche contemplate nel presente codice;
 - f) notificare ai Rappresentati di Società le squalifiche comminate dagli Ufficiali di Gara agli equipaggi che hanno commesso infrazioni;
 - g) esaminare e pronunciarsi in merito ai reclami, relativi allo svolgimento delle gare o alle decisioni arbitrali, presentati dai Rappresentanti di Società.

Art. 1.21 – Provvedimenti di squalifica

- 1) Gli Ufficiali di Gara per infrazioni meramente tecniche squalificano gli equipaggi che:
 - a) non rispettano le regole di gara;
 - b) ad un controllo risultano aver gareggiato con una canoa non conforme all'allegato A e/o risultano non essere in regola con le attrezzature di sicurezza;
 - c) ricevono aiuti esterni non consentiti dai regolamenti di gara. Per aiuto esterno si intende: ogni aiuto dato direttamente al concorrente in gara o alla sua canoa;
 - dare a un concorrente una pagaia di ricambio (ad esclusione delle Gare di Maratona);
 - far dirigere, spingere o mettere in movimento la canoa da terzi;
 - accompagnare un concorrente e/o un equipaggio per tutto o per un tratto del percorso di gara con un'altra canoa o con qualsiasi altro tipo di natante;
 - dare indicazioni al concorrente e/o all'equipaggio per mezzo di apparecchiature radiotrasmittenti.
- 2) La squalifica deve essere notificata dal Giudice Arbitro Principale al Rappresentante di Società il prima possibile dopo la conclusione della gara dove è stata comminata. Nelle gare di fondo, a seguito di squalifica, gli Ufficiali di gara obbligano l'atleta squalificato ad abbandonare il campo di gara il prima possibile e il GAP comunica al rappresentante di società la squalifica. Qualora il Rappresentante, chiamato più volte, non si presentasse dal Giudice Arbitro Principale nei 20 minuti successivi alla prima chiamata, la squalifica diventa definitiva.

Art. 1.22 – Reclami

- 1) Reclami relativi allo svolgimento di una singola competizione/gara o a decisioni arbitrali devono essere rivolti dal Rappresentante di Società al Giudice Arbitro Principale entro 20 minuti dall'affissione all'Albo per le Comunicazioni Ufficiali della classifica della gara oggetto del reclamo o dalla notifica della squalifica. Unitamente il Rappresentante di Società deve allegare la ricevuta di versamento della tassa di reclamo (stabilita all'inizio di ogni stagione agonistica dal Consiglio Federale) versata alla segreteria gare. Tale ricevuta sarà controfirmata dal GAP con l'esito del reclamo. La tassa di reclamo è restituita, dalla segreteria-gare, qualora il reclamo sia accolto.
- 2) Il Giudice Arbitro Principale deve notificare al Rappresentante di Società la sua decisione nei 20 minuti successivi alla presentazione del reclamo.

Copia dei reclami e delle decisioni arbitrali devono essere allegate alla cartellina Documentazione Gara.

Art. 1.23 – Obbligo di soccorso e responsabilità

1) In ogni caso, gli atleti partecipano a loro rischio e pericolo. Ogni concorrente deve assicurarsi che l'imbarcazione, le attrezzature ed il suo equipaggiamento siano conformi alle norme contenute nei codici e ne è direttamente responsabile.

2) La F.I.C.K., gli Ufficiali di Gara, il Direttore di Gara e gli Organizzatori non si assumono la responsabilità di infortuni a persone o danni alle attrezzature che si possono verificare durante le manifestazioni bandite dagli Organi Federali.

Pena il deferimento agli Organi di Giustizia Federale, un concorrente che si imbatte in altro concorrente in una situazione di grave pericolo ha l'obbligo tassativo di fermarsi immediatamente per soccorrerlo.

Art. 1.24 – Lotta al doping

1) Il doping è severamente vietato e possono essere disposti nei confronti degli atleti opportuni accertamenti sanitari, che saranno effettuati con le modalità stabilite dalla FICK (delibera n. 120/92 e successive modificazioni), dal C.O.N.I. e dal Ministero per la Salute. FICK – Codice di Gara Csxt Sezione 1 – Norme Generali Surfski e Outrigger e Va'a (03/2017)

2) Gli elenchi delle categorie delle sostanze dopanti e dei metodi di doping corrispondono a quelli approvati dal C.I.O. e sono contenuti nelle relative delibere FICK di pari oggetto (n. 180/93 e successive).

3) Potranno inoltre essere effettuati controlli a sorpresa, sia da parte dell'ICF che da parte del C.O.N.I. (delibera FICK n. 57/94 e successive) che dal Ministero per la Salute.

CODICE DI GARA - SEZIONE 2 IL REGOLAMENTO TECNICO OCEAN RACING

TITOLO 1: Definizioni

Una competizione di Ocean Racing è un confronto tra più imbarcazioni su un percorso in prevalenza di downwind.

Art. 2.1.1: Ocean Racing

Le imbarcazioni autorizzate a partecipare alle gare di Ocean Racing sono i Surfski, Outrigger, i kayak da mare e Va'a: I surfski, denominati SS, sono a struttura monoscocca sit on the top; le Outrigger, denominate OC, sono composte da uno scafo principale stagno ed un bilanciere (ama) unito alla struttura con due braccia (iako) è permesso il timone; i Va'a, denominate V, sono composte da uno scafo principale con gambe coperte ed un bilanciere (ama) unito alla struttura con due braccia (iako), il timone ed appoggi per i piedi sono vietati.

I Kayak mare sono denominati K.

TITOLO 2: Campo Gara

Art.2.2.1 Il Campo Gara

Gli eventi Ocean Racing si svolgono di norma in mare.

In particolare condizioni, garantite situazioni analoghe a quelle marine possono essere utilizzati anche percorsi negli estuari dei fiumi, laghi etc.

Il Bando può prevedere più campi gara alternativi in funzione delle condizioni meteo.

Il campo gara definitivo verrà comunicato durante il briefing pre gara.

Art. 2.2.2 I tipi di percorso

Per le competizioni A e B (internazionali e nazionali ed il campionato italiano), la distanza deve tener conto delle condizioni meteo, condizioni del mare ed essere almeno 14 km. Il percorso deve essere orientato a seconda delle condizioni meteo abituali o in previsione meteo per effettuare almeno l'80% in downwind sia per il Surfski, l'Outrigger ed il Va'a. Ovvero per downwind si deve intendere che il vento e le onde devono provenire tra il traverso e la poppa della canoa. Se le condizioni meteorologiche non lo permettono il percorso può essere modificato con delimitazione a mezzo boe o circumnavigazione di isole od ostacoli identificati (fari, scogli o simili). Comunque in ogni caso le competizioni si riterranno valide anche se non è possibile effettuare il downwind ma sarà cura del responsabile federale valutare l'operato del comitato organizzatore ove sia stata presente la possibilità di effettuare il downwind previsto, ma non fosse effettuato dal comitato organizzatore, la gara può essere invalidata.

Le gare di livello C e le gare giovani le caratteristiche del percorso sono libere.

Art.2.2.3 Il materiale di percorso

a) Le informazioni sulla competizione vengono forniti dall'organizzazione a mezzo del direttore di gara durante il Consiglio di Gara (briefing).

Possono essere previsti anche più briefing ove il comitato organizzatore lo ritenga opportuno

d) dovranno essere indicate eventuali zone pericolose o interdette.

e) Approdi di emergenza devono essere segnalati nella planimetria di gara e, ove possibile segnalate con boe rosse o gialle poste a 200mt a largo di esse.

f) Il primo bordeggio dopo la partenza deve essere il più possibile perpendicolare alla linea di partenza. Per le partenze da fermo in acqua, la linea di partenza dovrà essere posizionata preferibilmente ove è presente il vento o il moto ondoso dominante (contro onda).

TITOLO 3: Il comportamento durante la competizione

Art. 2.3.1 Disposizioni generali

Tutti i partecipanti a una competizione sono tenuti a prestare soccorso ad altri atleti in situazione di pericolo, sono tenuti a tenere un comportamento che non implichi l'auto danneggiamento, il danneggiare gli altri, il danneggiare soccorritori o spettatori.

In difetto si applicano le disposizioni previste all'art. 2.6.2.

Art.2.3.2 Norme di comportamento

Il concorrente deve tenere sempre un linguaggio consono nei confronti di tutti i presenti alla manifestazione.

In difetto si applicano le disposizioni previste all'art. 2.6.2.

Art. 2.3.3 La cerimonia protocollare

La cerimonia di premiazione fa parte della competizione. Gli atleti che ricevono un premio devono essere presenti durante la cerimonia di premiazione. In tutte le competizioni gli atleti che vengono premiati devono vestire la tenuta ufficiale del club di appartenenza o in assenza una vestiario consono.

TITOLO 4: Lo svolgimento delle competizioni

Art.2.4.1 Il Consiglio di Gara

Il Consiglio di Gara (briefing) si sviluppa sotto l'autorità del direttore di gara, del responsabile tecnico, del responsabile alla sicurezza e del responsabile dell'organizzazione.

Art.2.4.2 La partenza

La tipologia di partenza è stabilita – sentito il Responsabile dell'organizzazione – dal responsabile tecnico e formalizzata dal Direttore di gara deve essere comunicate durante il briefing.

Art.2.4.3 Procedura generale di partenza

Tutte le procedure devono essere comunicate durante il briefing e affisse nella bacheca gara o comunque rese pubbliche e di chiaro recepimento.

TITOLO 5: norme speciali

Art.2.5.1 Le regole di ingaggio

Ogni concorrente deve evitare le collisioni, dando sempre la priorità a dritta e alla prima barca che arriva su una boa da girare.

E' vietato spingere un'altra barca con la pagaia od afferrarla.

Quando c'è un sorpasso su un'altra barca, chi viene superato non può causare disagio. La barca superata deve continuare il suo percorso senza creare difficoltà alla barca che sta effettuando il sorpasso. La collisione tra due barche se volontaria, si tradurrà in sanzioni fino alla squalifica.

Art.2.5.2 Il ribaltamento

In caso di ribaltamento durante una gara, un concorrente può essere assistito da un altro concorrente e/o

dall'assistenza fornita dall'organizzazione o altri aiuti esterni senza che ne riceva vantaggi.
Le barche appoggio dei concorrenti non devono interferire (percorso, onde, ecc.) con i partecipanti la gara. In difetto, qualora sia provata una relazione tra la barca che ha causato il danno può essere inflitta sanzione pecuniaria fino al massimo di 10 volte il costo dell'iscrizione alla società o ai singoli atleti assistiti cui la barca appoggio fa riferimento.
Il comma precedente non trova applicazione in caso di manovre di emergenza o di possibile situazione di pericolo

TITOLO 6: Norme e dispositivi di sicurezza

Art.2.6.1 Compiti C.O. sulla sicurezza

Il Comitato Organizzatore dell'evento deve garantire all'interno della manifestazione/gara il rispetto delle norme di sicurezza imposte dalla FICK/Csxt e in ogni caso dalle Capitanerie di Porto interessate.
Per ogni manifestazione/gara deve essere predisposto uno specifico piano di sicurezza da parte del Comitato Organizzatore in funzione del numero dei partecipanti, dell'età degli stessi, delle condizioni climatiche e dalle difficoltà del percorso.

Art.2.6.2 I dispositivi di sicurezza

I dispositivi di sicurezza devono includere:

Per l'atleta:

Obbligatori;

a) il giubbotto salvagente (aiuto al galleggiamento) certificato che abbia un'etichettatura comprovante la conformità alle norme vigenti CE EN 394 50 N oppure CEEN ISO 12402-5a)
b) il numero identificativo di gara fornito dsl comitato organizzatore

Facoltativi;

a) il leash (Cima elastica) tra la barca e l'atleta

Per il comitato organizzatore:

a) dotazioni extra a discrezione possono essere: il razzo di segnalazione marino, un GPS idrorepellente o da inserire in una custodia stagna o il tracker (sistema di tracciamento elettronico) queste, ove obbligatorie devono essere a carico del comitato organizzatore.

b) Le norme ed i dispositivi di sicurezza sono illustrate obbligatoriamente in sede di Bando di Gara e esplicate in sede di Consiglio di gara e durante la riunione dei capitani.

c) I mezzi appoggio devono essere di numero congruo e/o in ogni caso come da disposizioni autorità competente. Devono esser facilmente individuabili dai partecipanti attraverso l'uso di bandiere o di giubbini specifici da parte dell'equipaggio.

d) la barca giuria, qualora prevista, deve essere segnalata da apposita bandiera o deve esser facilmente riconoscibile. In ogni caso deve essere data visione in occasione della riunione dei capitani.

e) I mezzi appoggio devono seguire la gara senza influire nel regolare svolgimento o creare condizioni vantaggiose per gli atleti.

f) il responsabile della sicurezza prima della gara deve aver comunicato al direttore di gara l'elenco dei mezzi appoggio riportante i nominativi dei guidatori e dei loro aiutanti, unitamente al loro numero di telefono cellulare che porteranno a bordo.

g) nel caso di un guasto di un tracciatore satellitare, ove utilizzato, uno dei mezzi appoggio dovrà tempestivamente sostituirlo all'atleta, il quale non si potrà rifiutare, pena la squalifica.

h) per tutto ciò che non è espressamente scritto in questo regolamento fanno fede le leggi di navigazione vigenti.

Art.2.6.2 bis Sanzioni

Il mancato rispetto da parte del partecipante delle norme del presente capo comporta le seguenti sanzioni, anche cumulative:

- Retrocessione nella classifica.
- Squalifica.
- Deferimento organi di disciplina.

Il Giudice arbitro principale, presa conoscenza – in qualsiasi forma - della condotta attiva autonomamente la procedura sanzionatoria.

TITOLO 7: LE BARCHE E I MEZZI DI PROPULSIONE

Art.2.7.1 Le diverse categorie di imbarcazioni

Le diverse categorie di imbarcazioni ammesse in ogni attività sono

- Surfski SS1 – SS2 – SS420 (categorie under 14);

<ul style="list-style-type: none"> - Va'a V1, V3, V4, V6; - Outrigger OC1 (V1R), OC2 (V2R); - Kayak da mare - Categorie speciali di imbarcazioni distinte per peculiarità costruttive o lunghezze o larghezze minime e massime stabilite dal Csxt e precisate nei Bandi di gara. Queste imbarcazioni hanno funzione promozionale e possono partecipare a classifiche autonome e distinte. <p>Tutte le imbarcazioni devono avere le seguenti caratteristiche: in caso di ribaltamento devono mantenere l'asse orizzontale per permettere l'aiuto del concorrente.</p>
<p>Art.2.7.2 Regole applicabili alla canoa polinesiana V3, V4, V6, OC2 (VR2) Devono avere le seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • deve essere presente almeno una pagaia di riserva a bordo • ad esclusione dell'OC2 per il quale è obbligatorio, le altre imbarcazioni non devono utilizzare il leash ma avere a bordo almeno una sassola per svuotare eventuali allagamenti, inoltre sia il V4 che il V6 devono avere montati i relativi gonnellini paraspruzzi.
<p>Titolo 8: GARE DI VELOCITA' - VA'A</p>
<p>Art.2.8.1: Regole di base velocità Va'a La gara di velocità Va'a è una competizione in linea (500, 1000 e 1500 m). Barche autorizzate sono: il Va'a (V1, V2, V3, V4, V6), composto da uno scafo principale (ponte) ed un galleggiante (AMA) sempre a sinistra, attaccato allo scafo da due bracci (lako). Il timone non è permesso sedersi sulla parte superiore. Non è consentito l'uso del punta piedi. L'Outrigger sit on top con timone (OC1 (V1R), OC2 (V2R))</p>
<p>Art.2.8.2 Caratteristiche dello specchio d'acqua: Il campo di gara deve essere senza corrente e protetto dal moto ondoso. Gare Regionali: campo libero.</p>
<p>Art.2.8.3 Dimensioni del campo gara: Per le gare la dimensione del campo gara è di almeno 600 m e 50 m di larghezza. In tutti i casi, la profondità dell'acqua è di almeno 2m in qualsiasi punto, ed una luce di corridoio dovrebbe essere previsto per andare in stand-out. Gare Regionali: campo libero.</p>
<p>Art.2.8.4 Materiale del campo gara:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gare Nazionali: quattro - nove corsie minimo 9 metri di larghezza e 600 metri di lunghezza; <p>Il campo di gara ha una larghezza di almeno 50 m per le gare con virata. Le corsie, devono essere uguali e delimitate da boe a intervalli uguali. Per aiutare i concorrenti, uno o più boe intermedie devono essere messe su queste corsie. Le gare con virata sui 1000 e 1500 m si sviluppano su un campo da 500m.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gare Regionali: campo libero.
<p>Art.2.8.5 Virate Le boe di svolta devono essere passate a babordo (in senso antiorario è preferibile) La boa a sua volta deve essere passata da tutta l'imbarcazione (scafo e float).</p>

ALLEGATO C al Codice di Gara Ocean Racing

NORME DI SICUREZZA OCEAN RACING (SURFSKI e OUTRIGGER/VA'A)

Al fine di standardizzare le norme di sicurezza in mare delle gare Ocean Racing (Surfski e Outrigger/Va'a) della Federazione Italiana Canoa Kayak e come linee guida per le Capitanerie di Porto di volta in volta interessate, in base al grado di difficoltà del Campo di Gara (da 1° grado a 5° grado), il numero dei mezzi appoggio viene determinato come segue:

1°grado – campo di gara abitualmente calmo, privo di correnti, con continua o frequente accessibilità all'approdo di emergenza, partenza ed arrivo privi di scogli o di ostacoli pericolosi, in area geografica con condizioni meteo abitualmente stabili.

Requisiti di sicurezza: un mezzo appoggio ogni 30 canoe oltre la barca giuria

2° grado – campo di gara abitualmente con moto ondoso di altezza media di 50/80 cm e vento termico, privo di correnti, con continua o frequente accessibilità all'approdo di emergenza, partenza ed arrivo privi di scogli o di ostacoli pericolosi, in area geografica con condizioni meteo abitualmente stabili.

Requisiti di Sicurezza: un mezzo appoggio ogni 25 canoe oltre la barca giuria

3° grado – campo di gara abitualmente con moto ondoso di altezza media di 50/80 cm e vento termico, con correnti marine dominanti o sporadica accessibilità all'approdo di emergenza, o con partenza ed arrivo con presenza di scogli o di ostacoli pericolosi, o in area geografica con condizioni meteo abitualmente instabili.

Requisiti di Sicurezza: un mezzo appoggio ogni 20 canoe oltre la barca giuria

4° grado – grado campo di gara abitualmente con moto ondoso di altezza media di 80/150 cm e vento termico o dominante, con correnti marine dominanti o sporadica accessibilità all'approdo di emergenza, o con partenza ed arrivo con presenza di scogli o di ostacoli pericolosi, o in area geografica con condizioni meteo abitualmente instabili.

Requisiti di Sicurezza: un mezzo appoggio ogni 15 canoe oltre la barca giuria

5° grado – campo di gara abitualmente con moto ondoso di altezza media di oltre 150 cm e vento termico o dominante, con correnti marine dominanti o sporadica accessibilità all'approdo di emergenza, o con partenza ed arrivo con presenza di scogli o di ostacoli pericolosi, o in area geografica con condizioni meteo abitualmente instabili.

Requisiti di Sicurezza: un mezzo appoggio ogni 10 canoe oltre la barca giuria

Nel caso di utilizzo di sistema satellitare di tracciamento GPS per ogni atleta, come convenzione stipulata con ditta accreditata FICK o similare accreditata in sede nazionale o internazionale, il numero di mezzi appoggio, esclusa la barca giuria, possono essere ridotti del 50%.

Per le gare di 2° e 3° grado il numero di mezzi appoggio non potrà essere inferiore al n° di due esclusa la barca appoggio. Per le gare di 4° e 5° grado il numero di mezzi appoggio non potrà comunque essere inferiore al n° di tre, esclusa la barca giuria.

Per condizioni estreme, per qualsiasi motivo determinatesi, che non rientrano nei 5 gradi descritti, è previsto l'annullamento della gara.

Le condizioni andranno comunque riconfermate dal direttore di Gara su indicazione del Responsabile della Sicurezza al momento della partenza della gara e comunque la valutazione del campo gara non può scendere rispetto a quanto previsto nel bando gara, mentre, nel caso le condizioni lo rendano necessarie può determinare l'aumento degli standard di sicurezza.

Durante le gare è obbligatoria la presenza di ambulanza con medico e coperte a bordo.

E' obbligatorio indicare il Direttore di Gara ed il Responsabile della Sicurezza (che potranno essere sostituiti in qualsiasi momento prima della partenza o, in caso di emergenza, anche durante la gara), il quale dovrà valutare il livello effettivo delle condizioni, basandosi su una combinazione di elementi come la temperatura del mare, la forza del vento ed il moto ondoso.

E' obbligatorio per gli Atleti l'uso del salvagente (come da normativa ISO 12402-5) e del leash, il cordino di sicurezza tra l'atleta e l'imbarcazione. In determinate condizioni può essere richiesto dal Direttore di Gara, su indicazione del Responsabile della Sicurezza, di avere in dotazione il fischietto ed in condizioni eccezionali il fumogeno colorato.

Tutti i mezzi di soccorso, il Comitato Organizzatore, la barca appoggio e l'ambulanza devono essere collegati tramite VHF e, come backup, con telefono cellulare.

Spetta alla Federazione Italiana Canoa Kayak, su indicazione del Comitato Organizzatore, indicare il grado di difficoltà già nel Bando di Gara, da presentare alle Capitanerie di Porto interessate per le autorizzazioni necessarie oppure rilasciare, per campi di gara di comprovata esperienza, una omologazione ad hoc del campo di gara stesso. Il grado di difficoltà del campo gara, può variare in relazione alle effettive condizioni del campo

gara al momento della partenza della gara e spetta al Direttore di Gara, su indicazione del Responsabile della Sicurezza, determinarlo in relazione alle effettive condizioni del vento e delle combinate con la temperatura dell'acqua.

Vento leggero = <10 nodi	Mare calmo = onde circa <60 cm	Acqua fredda = <10°C
Vento medio = 10-20 nodi	Mare poco mosso = onde circa da 90 a 150 cm	Acqua temperata = 10 - 18°C
Vento forte = da 20 nodi in su	Mare mosso = onde circa >150 cm	Acqua calda = 18°C+

Più fredda è l'acqua, più aumenta il grado di difficoltà con onde di stazza medio grandi e venti forti.

Quando il mare è più caldo, come normalmente nel Mediterraneo ed in Italia, le condizioni di onda grossa e venti leggeri, così come venti forti ed onda medio piccola permettono di mantenere il livello tra il 1° ed il 4° grado.

L'incremento delle condizioni del vento potrà fare salire il livello di difficoltà aumentando il moto ondoso.

Il Direttore di Gara, su indicazione del Responsabile della Sicurezza, può decretare l'annullamento della gara se la combinazione di vento, onde e temperatura non permettono di garantire gli standard di sicurezza previsti.

Nel Mediterraneo abbiamo normalmente temperature dell'acqua tra 10 e 18 gradi (temperata) nei mesi invernali e più calda di 18 gradi (calda) nei mesi estivi. Con temperature dell'acqua al di sotto dei 10 gradi non è opportuno gareggiare. Con temperature tra i 10 ed i 18 gradi si può gareggiare, a discrezione del Direttore di Gara su indicazione del responsabile della sicurezza, in relazione alla combinazione delle condizioni dei venti fino ad un massimo tra i 10 ed i 20 nodi e le onde fino ad un massimo tra i 90 ed i 180 cm. Con condizioni estive superiori ai 18 gradi si può gareggiare anche con venti superiori ai 20 nodi ed onde superiori ai 2 metri. Resta comunque facoltà del Direttore di Gara, su indicazione del Responsabile della Sicurezza, non autorizzare lo svolgimento della gara se le condizioni del combinato vento/onde, anche in presenza di temperature calde dell'acqua, non garantiscono lo svolgimento della competizione in sicurezza.

Ad insindacabile giudizio del Direttore di Gara nel caso di condizioni impegnative secondo il citato combinato onde/vento/temperatura dell'acqua, persone di non comprovata esperienza possono non essere autorizzate a partecipare alla gara.

Gli standard federali di sicurezza in mare sono applicabili, a tutte le manifestazioni Ocean Racing incluse traversate, rekord e raid, fatte salve le vigenti normative di legge generali e quanto di competenza delle autorità marittime preposte.