



DISCIPLINA SPORTIVA
ASSOCIATA RICONOSCIUTA
DAL CONI

REGOLAMENTO SPORTIVO

FIRAFT



Sommario

SEZIONE 1 – NORME GENERALI.....	5
ART. 1 – ATTIVITÀ AGONISTICA FEDERALE E SPECIALITÀ.....	5
ART. 2 – CLASSIFICAZIONE DELLE GARE.....	5
ART. 3 – CALENDARIO AGONISTICO E DISCIPLINA DELLE GARE.....	5
ART. 4 - PARTECIPAZIONE ALLE GARE IN ITALIA	5
ART. 5 – PARTECIPAZIONE ALLE GARE ALL’ESTERO	6
ART. 6 – CATEGORIE DI GARA ATLETI TESSERATI.....	6
ART. 7 – CATEGORIE DI DISABILITÀ E CLASSIFICAZIONI	8
ART. 8 – IMBARCAZIONI E MEZZI DI PROPULSIONE.....	8
ART. 9 – ABBIGLIAMENTO TECNICO E ATTREZZATURA DI SICUREZZA INDIVIDUALE	10
ART. 10 - TUTELA SANITARIA E ASSICURATIVA	11
ART. 11 – CALENDARIO AGONISTICO	11
ART. 12 – CLASSIFICA SOCIETÀ	12
ART. 13 – SPONSOR E LOGHI PUBBLICITARI	13
ART. 14 – BANDI DI GARA.....	13
ART. 15 – SPOSTAMENTO ED ANNULLAMENTO DI UNA GARA	14
ART. 16 – ISCRIZIONI E TASSE DI ISCRIZIONE	14
ART. 17 – ORGANIZZAZIONE DELLE GARE: IL COMITATO ORGANIZZATORE	14
ART. 18 – COMPITI DEL COMITATO ORGANIZZATORE	15
ART. 19 – SEGRETERIA DI GARA: COSTITUZIONE E COMPITI.....	15
ART. 20 – IL DIRETTORE DI GARA	16
ART. 21 – IL GIUDICE ARBITRO DIRIGENTE.....	17
ART. 22 – IL RESPONSABILE DELLA SICUREZZA.....	18
ART. 23 - I RAPPRESENTANTI DI SOCIETÀ.....	18
ART. 24 - PROVVEDIMENTI DI SQUALIFICHE	18
ART. 25 – RECLAMI.....	19
ART. 26 – PREMI	19
ART. 27 – PUBBLICITÀ	19
ART. 28 – LOTTA AL DOPING.....	20
SEZIONE 2 – NORME ORGANIZZATIVE.....	20
ART. 29 – PARTECIPAZIONE	20
ART. 30 – ACCREDITO SOCIETÀ E CONSIGLIO DI GARA.....	20
ART. 31 – RITIRI.....	20
ART. 32 – NUMERI DI GARA.....	21
ART. 33 – SERVIZIO DI SALVAMENTO	21
ART. 34 – CARATTERISTICHE DEL PERCORSO	21
ART. 35 – DISPOSIZIONI PER LE PARTENZE	21
ART. 36 - SOSPENSIONE DELLA GARA	23
ART. 37 – CRONOMETRAGGIO.....	23
ART. 38 – COMPORTAMENTO DURANTE IL PERCORSO	23
ART. 39 – PERDITA O ROTTURA DELLA PAGAIA	25
ART. 40 – ROVESCIMENTO DEL GOMMONE, DEL PACKRAFT O DELL’HYDROSPEED	25
ART. 41 – UFFICIALI DI GARA: RUOLI	25

ART. 42 – PUBBLICAZIONE DEI RISULTATI	26
ART. 43 – SVOLGIMENTO DELLE GARE	26
SEZIONE 3 – NORME PARTICOLARI PER LE GARE SPRINT	27
ART. 44 – DEFINIZIONE.....	27
ART. 45 - PARTENZA.....	27
ART. 46 - ARRIVO	27
ART. 47 - CLASSIFICHE	27
SEZIONE 4 – NORME PARTICOLARI PER LE GARE DI RX	27
ART. 48 - DEFINIZIONE	27
ART. 49 - SPRINT CRONOMETRATO.....	28
ART. 50 - FASE AD ELIMINAZIONE DIRETTA - ACCOPPIAMENTI.....	28
ART. 51 – PERCORSO	29
ART. 52 - PORTE.....	29
ART. 53 - PORTE DI PENALITÀ	30
ART. 54 - ELIMINAZIONE	30
ART. 55 – SQUALIFICA.....	30
ART. 56 – ARRIVO	31
ART. 57 – CLASSIFICA.....	31
ART. 58 - GARE INDIVIDUALI RX.....	31
SEZIONE 5 – NORME PARTICOLARI PER LE GARE DI TESTA A TESTA.....	32
ART. 59 – DEFINIZIONE.....	32
ART. 60 – FASI DELLA COMPETIZIONE.....	32
ART. 61 – PARTENZA.....	33
ART. 62 – SEGNALI DI NAVIGAZIONE	33
ART. 63 – SICUREZZA	33
ART. 64 – ARRIVO	34
ART. 65 – PENALITÀ	34
ART. 66 – CLASSIFICA.....	34
SEZIONE 6 – NORME PARTICOLARI PER LE GARE DI SLALOM	35
ART. 67 – DEFINIZIONE.....	35
ART. 68 - TRACCIATURA PERCORSO.....	35
ART. 69 – DISTANZE	35
ART. 70 - ORDINI DI PARTENZA	35
ART. 71 - APPROVAZIONE DEL PERCORSO	35
ART. 72 – PARTENZA.....	36
ART. 73 - CARATTERISTICHE PORTE.....	36
ART. 74 - PASSAGGIO DELLE PORTE.....	36
ART. 75 – PENALITÀ	37
ART. 76 - I CONTROLLORI DI PORTA.....	38
ART. 77 - SEGNALI PER I CONTROLLORI DI PORTA	39
ART. 78 - OSTRUZIONE SUL PERCORSO.....	39
ART. 79 - SQUALIFICA.....	39
ART. 80 - ARRIVO	39
ART. 81 – CLASSIFICA.....	40
SEZIONE 7– NORME PARTICOLARI PER LE GARE DI DISCESA CLASSICA.....	40
ART. 82 – DEFINIZIONE.....	40

ART. 83 – DISTANZE	40
ART. 84 – PARTENZA.....	40
ART. 85 – ARRIVO	40
ART. 86 – CLASSIFICA.....	41
SEZIONE 8 – NORME PARTICOLARI PER LE GARE DI MARATONA.....	41
ART. 87 – DEFINIZIONE.....	41
ART. 88 – DISTANZE	41
ART. 89 – TRASBORDI	41
ART. 90 - PENALITÀ E SQUALIFICHE	42
ART. 91 - ASSISTENZA AGLI EQUIPAGGI.....	42
ART. 92 - TEMPO MASSIMO A DISPOSIZIONE	42
ART. 93 – ARRIVO	43
ART. 94 - CLASSIFICA.....	43
SEZIONE 9 – ENTRATA IN VIGORE DEL REGOLAMENTO	43
ART. 95 – ENTRATA IN VIGORE.....	43
ALLEGATO 1.....	44
ALLEGATO 2.....	46
ALLEGATO 3.....	47

Sezione 1 – Norme Generali

Art. 1 – Attività agonistica federale e specialità

1. L'attività agonistica federale è costituita dalle gare di rafting, hydrospeed, packraft, para-rafting, bandite dalla Federazione Italiana Rafting ("F.I.Raft").
2. Le gare per specialità si classificano in:
 - a) Sprint (distanza massima 300 metri);
 - b) RX (distanza massima 300 metri);
 - c) Testa a Testa (distanza massima 300 metri);
 - d) Slalom (distanza massima 300 metri);
 - e) Discesa classica (distanza minima 3.000 metri, massima 7.000 metri);
 - f) Maratona (distanza minima superiore ai 7.000 metri; massima 25.000 metri).
3. Per la disciplina dell'hydrospeed e la specialità del packraft non sono previste le gare di testa a testa e di maratona.
4. Ciascun Affiliato svolge attività agonistica federale quando partecipa con atleti tesserati ad almeno una delle gare come definite nel successivo art. 2.
5. All'Affiliato verrà riconosciuto di aver svolto attività agonistica federale se, nell'ambito di almeno una gara, avrà partecipato a tutte le specialità iscritte a bando, anche se queste si dovessero svolgere in giorni diversi.

Art. 2 – Classificazione delle gare

1. Le gare si classificano in:
 - a) gare internazionali;
 - b) campionati italiani;
 - c) gare nazionali;
 - d) gare interregionali o regionali.

Art. 3 – Calendario agonistico e disciplina delle gare

1. Le gare disputate in Italia, i Campionati Italiani, le gare nazionali e le gare interregionali o regionali sono bandite dal Consiglio Federale.
2. Le gare internazionali disputate in Italia sono proposte dal Consiglio federale e approvate dalla World Rafting Federation (di seguito, in breve "WRF").
3. Altre manifestazioni di carattere promozionale devono essere approvate dai competenti Organi federali, pur non costituendo, ad alcun titolo, attività agonistica federale.
4. Le gare si possono disputare sia su percorsi naturali che su canali artificiali, purché tali percorsi siano ritenuti idonei allo svolgimento delle gare stesse e non presentino elementi di pericolosità che non consentano il regolare svolgimento dell'evento.
5. L'omologazione di eventuali impianti sportivi e le relative procedure sono disciplinate dalle "Norme CONI per l'impiantistica sportiva" e dalle eventuali norme Tecnico-sportive approvate dalla F.I.Raft.

Art. 4 - Partecipazione alle gare in Italia

1. Possono partecipare alle gare solo gli atleti in possesso del tesseramento federale F.I.Raft valido per l'anno sportivo in corso.
2. Tutti i Tesserati possono partecipare:

- a) alle gare internazionali disputate in Italia nel rispetto delle prescrizioni definite dalla WRF. A queste possono partecipare anche Affiliati di Federazioni Sportive straniere riconosciute dalla WRF, nel rispetto delle norme internazionali;
 - b) alle gare, regionali ed interregionali, che si disputano in Italia;
 - c) ai Campionati Italiani ed alle gare nazionali.
3. È vietata la partecipazione alle gare di Affiliati o Tesserati a cui gli Organi di Giustizia della F.I.Raft o della WRF abbiano inflitto la sospensione, la squalifica o la radiazione nei limiti e modi definiti dal Regolamento di Giustizia federale o del Regolamento internazionale.
4. Ai fini della classifica F.I.Raft avranno valore solo le gare nazionali espressamente approvate dai competenti Organi federali.
5. Agli Affiliati è vietato, pena il deferimento agli Organi di Giustizia federali, aderire a manifestazioni in palese contrasto con le finalità statutarie della F.I.Raft.
6. I costi di partecipazione delle Squadre alle gare sono a carico dell’Affiliato e/o dei Tesserati partecipanti.

Art. 5 – Partecipazione alle gare all'estero

1. Gli Affiliati possono partecipare a gare all'estero esclusivamente se inserite a calendario WRF solo con atleti regolarmente tesserati alla F.I.Raft per l'anno in corso nel rispetto delle norme della WRF.
2. I costi di partecipazione delle Squadre Nazionali e di eventuali giudici convocati ufficialmente alle gare internazionali, sono totalmente a carico della Federazione, a partire dal luogo di ritrovo e fino al loro rientro in Italia (aeroporto o altro luogo predefinito), salvo accordi diversi con la Federazione internazionale. La partecipazione di altre squadre, non di rilevanza nazionale, a gare internazionali, può prevedere il rimborso delle spese di viaggio e soggiorno, previa decisione specifica del Consiglio federale.

Art. 6 – Categorie di gara atleti tesserati

1. Per la partecipazione possono concorrere Tesserati, uomini e donne, suddivisi per categorie, di cui al comma seguente.
2. Gli atleti sono suddivisi per età nelle seguenti categorie:
- a) **Allievo:** atleta di età compresa tra l'ottavo anno ed il decimo anno compiuti nell'anno di riferimento. Gli atleti appartenenti a questa categoria possono gareggiare esclusivamente su fiumi di difficoltà massima classe II, e devono essere accompagnati da un tecnico F.I.Raft a bordo, non collaborante, se non per governare l'imbarcazione. Egli non è computato nel numero dei membri dell'equipaggio e la sua presenza è obbligatoria finché non saranno disponibili gommoni con le caratteristiche idonee per questa categoria di atleti.
S'intende per equipaggio allievi quello composto esclusivamente da persone appartenenti a tale fascia di età. La categoria è unica, senza distinzione fra maschi e femmine.
 - b) **Cadetto:** atleta di età compresa tra l'undicesimo e il tredicesimo anno compiuti nell'anno di riferimento. Gli atleti appartenenti a questa categoria possono gareggiare esclusivamente su fiumi di difficoltà massima classe III, senza atleta maggiorenne o tecnico F.I.Raft a bordo, alla conduzione del gommone. La categoria è unica, senza distinzione di sesso.

Gli atleti “cadetti” possono essere iscritti nella categoria “Ragazzi” come atleti singoli in numero non superiore a 2 per ciascun equipaggio.

- c) **Ragazzo**: atleta di età compresa tra il quattordicesimo ed il quindicesimo anno compiuti nell’anno di riferimento. Gli atleti appartenenti a questa categoria possono gareggiare esclusivamente su fiumi di difficoltà massima classe III, senza atleta maggiorenne o tecnico F.I.Raft a bordo, alla conduzione del gommone, e in canali artificiali o semi-artificiali anche di difficoltà superiore, ove le condizioni di sicurezza lo consentano secondo il Direttore di gara. La categoria è unica, senza distinzione di sesso.
- Gli atleti “Ragazzi”, che compiono il quattordicesimo anno nell’anno di riferimento possono essere iscritti nella categoria Junior (U19) e Under 23 come atleti singoli in numero non superiore a 2 per ciascun equipaggio.
- Gli atleti “Ragazzi”, che compiono il quindicesimo anno nell’anno di riferimento, possono essere iscritti nelle categorie Junior (U19), Under 23 o Senior.
- d) **Junior** (U19): atleta di età compresa tra il sedicesimo e il diciannovesimo anno di età, compiuti nell’anno di riferimento. Gli atleti appartenenti a questa categoria possono gareggiare su fiumi di difficoltà massima di classe IV.
- Gli atleti “Junior”, possono gareggiare nella categoria Under 23 o Senior.
- e) **Under 23** (U23): atleta di età compresa tra il ventesimo ed il ventitreesimo anno di età, compiuti nell’anno di riferimento. Gli atleti appartenenti a questa categoria possono gareggiare limitatamente su fiumi di difficoltà massima di classe IV.
- Gli atleti Under 23, possono gareggiare nella categoria Senior.
- Senior**: atleta di età compresa tra il ventiquattresimo e il quarantesimo anno di età, compiuti nell’anno di riferimento. Possono essere iscritti in questa categoria anche atleti “Master”.
- f) **Master**: atleta di età compresa tra il quarantunesimo e il settantacinquesimo anno di età, compiuti nell’anno di riferimento. In questa categoria possono partecipare esclusivamente atleti appartenenti a tale fascia di età. La categoria è unica, senza distinzione di sesso.
- g) **Open** (Atleta non agonista): a questa categoria possono essere iscritti coloro che sono tesserati F.I.Raft da meno di anno; l’equipaggio può essere composto o accompagnato a bordo da massimo un tecnico federale. La categoria è unica, senza distinzione di sesso.
3. Gli equipaggi delle categorie Junior, Under 23, Senior, possono essere maschili, femminili o misti:
- si intende **femminile** solo quello composto da sole atlete di sesso femminile;
 - si intende **misto** (o “mix”) solo quello composto da 2 atleti di sesso maschile e da 2 di sesso femminile.
- Se un equipaggio misto o femminile richiede di gareggiare nella categoria maschile, viene considerato come tale.
4. Gli equipaggi di Para-Rafting sono definiti “**Para-mix**” se sono composti da due membri normodotati e da due diversamente abili rientranti nelle categorie RL3 e RL2 di cui all’articolo 7, ovvero **Para Open**, rientranti nella categoria **OC** di cui all’art. 7, a prescindere dal sesso dell’atleta, salvo se diversamente stabilito nel Bando di gara.
5. Gli atleti possono gareggiare in un solo equipaggio; resta salva la possibile partecipazione di ciascun Atleta in un secondo e terzo equipaggio purché questi siano definiti rispettivamente “misti” e “Para-mix” (o “Para Open”). In ogni caso, un singolo Atleta non può far parte di più di tre equipaggi nella medesima competizione/specialità.
6. Per la disciplina dell’hydrospeed è possibile gareggiare dagli anni 15 compiuti nell’anno di riferimento.

7. Per ciascun equipaggio è consentita una riserva regolarmente dichiarata in fase d'iscrizione.
8. È consentito al Direttore Tecnico delle Squadre Nazionali far gareggiare, al termine della gara, equipaggi composti anche da atleti appartenenti ad Affiliati differenti, al fine di verificarne prestazioni e tempi. La presenza di tali equipaggi, i cui risultati non generano punteggi, devono essere preventivamente segnalati in Consiglio di gara.

Art. 7 – Categorie di disabilità e classificazioni

1. Le categorie di disabilità sono così definite:

- a) **RL3**

Atleti con funzionalità del tronco e funzionalità parziale delle gambe. Un atleta RL3 dovrebbe essere in grado di sedersi in posizione flessa in avanti.

Gli atleti idonei soddisfano in genere uno dei seguenti criteri:

- 1) perdita o deficienza di un arto: amputazione o perdita di funzionalità equivalente almeno all'amputazione tarsale-metatarsale del piede;
- 2) perdita di forza muscolare: negli arti inferiori, equivalente a una lesione incompleta del midollo spinale a livello S1 o perdita di dieci punti di forza muscolare in un arto o quindici punti in due arti;

- b) **RL2** (equivalente a KL2 nella para-canoa)

Atleti con funzionalità limitata del tronco e delle gambe. Gli atleti RL2 potrebbero aver bisogno di uno schienale o di un supporto aggiuntivo per mantenere una posizione seduta eretta nell'imbarcazione.

Gli atleti idonei soddisfano in genere uno dei seguenti criteri:

1. perdita o deficienza di un arto: equivalente a doppia amputazione sopra il ginocchio;
2. perdita di forza muscolare: significativa debolezza muscolare in entrambe le gambe, equivalente a lesione completa del midollo spinale a livello L3 o lesione incompleta a livello L1;
3. riduzione della mobilità: degli arti inferiori e del tronco.

Gli atleti non devono essere legati al gommone, se non tramite sistemi di sgancio automatico (con backup manuale).

- c) **OC** (categoria aperta)

Le disabilità ammissibili sono le seguenti:

1. **Disabilità visiva**

- 1.1. Atleti con disabilità visiva di classe B3, corrispondente alla massima acuità visiva ammissibile e/o un campo visivo inferiore a 20°; (Questi atleti può gareggiare solo su fiumi di difficoltà non superiore al II livello.)

2. **Disabilità uditiva**

- 2.1. Atleti non udenti;

3. **Disabilità intellettuale-relazionali**

- 3.1. Atleti con sindromi o cerebropatie che provocano ritardo mentale o disturbi generalizzati dello sviluppo o altre sindromi e cerebropatie con conseguenti difficoltà di relazione, di apprendimento e di integrazione sociale.

Art. 8 – Imbarcazioni e mezzi di propulsione

A) Rafting

1. I gommoni tendenzialmente sono simmetrici sia a poppa che a prua e devono essere auto svuotanti.
2. Le imbarcazioni ammesse per svolgere l'attività agonistica federale devono avere i seguenti requisiti:
 - a) Gommoni da 4 persone (categoria R4):

Lunghezza minima:	mt 3,40	
Larghezza minima:	mt 1,70	
Tubolari trasversali minimo:		n. 2
Foot straps:	n. 4/6	
Diametro minimo tubolari:		mt 0,40, esclusi quelli interni, con variante di max 5 cm per dilatazione
Peso minimo	30,0 kg	
 - b) Gommoni da 1 persona, denominati packraft (categoria R1):

Lunghezza minima:	mt 1,80
Larghezza minima:	mt 0,90
Peso minimo:	kg 2,0
Diametro tubolare min.:	mt 0,15
 - c) Gommoni da 2 persone, denominati packraft (categoria R2):

Lunghezza minima:	mt 2,40
Larghezza minima:	mt 0,70
Peso minimo:	kg 3,0
Diametro tubolare min:	mt 0,15
3. La lunghezza massima dei gommoni in gara non può essere superiore ai 4.20 mt.
4. Tutti i tubolari esterni ed il fondo del gommone devono essere predisposti alla pressione massima consentita dal venditore. È consentito che i tubolari trasversali interni siano sgonfi, salvo che, per motivi di sicurezza, il Direttore di gara disponga diversamente.
5. Tutti i gommoni devono essere equipaggiati con una corda di sicurezza perimetrale esterna ed una di poppa nella parte posteriore, fissate da un minimo di 8 anelli, ad eccezione dei packraft. Qualunque altra corda, per motivi di sicurezza, è rigorosamente vietata.
6. Ogni gommone deve avere un minimo di un "foot strap" per ogni atleta posto ai posti a sedere, ad eccezione dei packraft.
7. La propulsione avviene con pagaia con una sola pala e non deve avere nessun punto d'appoggio fisso sul gommone. La propulsione dell'atleta R1 avviene con pagaia a doppia pala.
8. Il fondo deve essere dotato di valvole di sicurezza.
9. Ogni partecipante è libero di utilizzare la propria pagaia, i remi sono vietati.
10. L'equipaggio di ogni gommone non può superare, nel numero di atleti imbarcati, il limite massimo fissato dal costruttore.
11. In base ai criteri sopra elencati il rapporto di variazione in eccesso (lunghezza/larghezza) dev'essere mantenuto in maniera proporzionale 2:1 con una variante di max 5 cm. da parte a parte.
12. Nel corso del medesimo evento, salvo se diversamente autorizzato dal Direttore di gara in caso di impossibilità oggettiva, ciascun equipaggio deve gareggiare con il medesimo raft, pena la squalifica.

B) Hydrospeed

1. Per svolgere l'attività agonistica federale di Hydrospeed possono essere utilizzati gli "Hydrospeed" definiti idonei all'attività fluviale dal costruttore.

Art. 9 – Abbigliamento tecnico e attrezzatura di sicurezza individuale

1. Ogni singolo atleta membro dell'equipaggio deve indossare il seguente abbigliamento, in buono stato ed in perfetta efficienza.

a) Abbigliamento tecnico rafting:

- a.1. se la temperatura dell'acqua supera gli 8 gradi centigradi: almeno un capilene/lycra per il petto, con manica lunga o corta, short in neoprene;
- a.2. se la temperatura dell'acqua è inferiore agli 8 gradi centigradi: giacca d'acqua con manica lunga o corta, capilene/lycra o in neoprene per il petto, pantaloni in neoprene almeno sotto il ginocchio o pantaloni stagni.

Tale valutazione dev'essere effettuata da parte del Direttore di gara e preannunciata per tempo sul bando della gara.

b) Abbigliamento tecnico hydrospeed:

- b.1. calzari, possibilmente in neoprene;
- b.2. muta in neoprene (spessore minimo di 3 mm) o stagna. È obbligatoria la protezione integrale delle gambe;
- b.3. pinne.

c) Attrezzatura di sicurezza obbligatoria:

- c.1. salvagente: ciascun membro dell'equipaggio deve indossare un aiuto al galleggiamento (giubbotto galleggiante) di misura appropriata alla corporatura e che presenti le seguenti caratteristiche:
 - sia conforme allo standard industriale EN ISO 12402 -5/6(e ogni ss. mm.);
 - il galleggiamento sia garantito dalla presenza di materiale galleggiante e non da camere d'aria gonfiabili ("*not inflatable buoyancy*");
 - non abbia subito alcuna modifica e si presenti in buono stato;
 - c.2. casco: ciascun membro dell'equipaggio deve indossare un casco di protezione ben allacciato e che sia conforme allo standard industriale EN ISO 1385 (e ogni ss. mm.), non abbia subito alcuna modifica e si presenti in buono stato.
 - c.3. scarpe chiuse con suola rigida.
2. Almeno un membro dell'equipaggio, per il rafting, deve avere con sé una flip-line lunga come minimo 3 metri, un coltello a norma del d.l. n. 23 del 24 febbraio 2026 e ss.mm., un fischietto ed una corda di lancio lunga almeno 15 metri. La corda di lancio può anche essere assicurata al gommone. La pagaia di scorta è facoltativa. Per l'hydrospeed ed il packraft, nelle sole gare di discesa classica sono obbligatori il fischietto ed il coltello a norma del d.l. n. 23/2026.
 3. È fatto obbligo al Comitato organizzatore specificare nel bando di gara l'abbigliamento tecnico individuale consigliato, che può variare a seconda della temperatura dell'acqua e del livello di difficoltà del fiume in cui si svolge la gara.
 4. Ogni equipaggio, prima della partenza, deve assicurarsi che l'equipaggiamento di ogni singolo componente sia conforme a quanto previsto ai commi precedenti ed ognuno è responsabile del suo corretto mantenimento per tutta la durata della gara.

Art. 10 - Tutela sanitaria e assicurativa

1. Gli atleti che intendono partecipare all'attività sportiva federale devono essere in possesso di certificato medico attestante l'idoneità alla pratica agonistica del rafting e/o dell'hydrospeed, mentre coloro che vogliono partecipare all'attività sportiva federale, definita come "non agonistica" dalla Federazione (atleti "non Agonisti"), devono essere almeno in possesso di certificato generico di idoneità alla pratica sportiva non agonistica. Sono considerate illegittime soluzioni alternative quali autocertificazioni o liberatorie varie.
2. Gli atleti con disabilità che praticano attività sportiva agonistica devono preventivamente sottoporsi al controllo di idoneità specifica, secondo quanto previsto dal Decreto Ministeriale – Ministero della Sanità – 4 marzo 1993 "Determinazione dei protocolli per la concessione dell'idoneità alla pratica sportiva agonistica alle persone handicappate", pubblicato sulla G.U. 18 marzo 1993, n 64, come dettagliatamente indicato nell'Allegato 1 al presente Regolamento, che ne forma parte integrante e sostanziale.
3. Ai fini della certificazione della disabilità mentale (intellettivo-relazionale), devono essere adottati criteri e requisiti previsti dall'art. 2 del "Regolamento sanitario e delle classificazioni" della F.I.S.D.I.R. (Federazione Italiana Sport Paralimpici degli Intellettivo-relazionali).
4. Ai fini della certificazione della disabilità uditiva, devono essere adottati i criteri ed i requisiti previsti al punto B delle "Disposizioni organizzative annuali, stagione 2018/2019 della F.S.S.I. (Federazione Sport Sordi Italia).
5. Ai fini della certificazione della disabilità visiva, devono essere adottati i criteri previsti dal Regolamento sanitario e delle classificazioni della F.I.S.P.I.C. (Federazione Italiana Sport Paralimpici per Ipovedenti e Ciechi) indicati alla parte seconda.
6. Il certificato medico dev'essere conservato presso la segreteria della Società di appartenenza per 5 anni.
7. Tutti gli atleti e para atleti, regolarmente tesserati, sono coperti da adeguata e specifica tutela assicurativa federale, come pubblicata sul sito federale.
8. L'idoneità sportiva agonistica delle persone con disabilità è rilasciata secondo quanto stabilito dal Protocollo sanitario per il rilascio dell'idoneità di cui all'Allegato 1 del presente Regolamento.
9. Tutti i certificati medici devono essere in corso di validità al momento della partecipazione al singolo evento. Sono da considerarsi illegittime soluzioni diverse quali autocertificazioni o liberatorie varie. I certificati medici d'idoneità alla pratica agonistica devono essere conservati a cura dell'Affiliato per almeno 5 anni.
10. Gli atleti stranieri che gareggiano o partecipano ad attività sportive agonistiche in Italia devono essere preventivamente assicurati da parte delle Federazioni estere di appartenenza.

Art. 11 – Calendario agonistico

1. Il calendario agonistico è l'insieme di tutte le gare iscritte a calendario sportivo agonistico federale, come pubblicato sul sito federale. È redatto dal Competente organo federale e approvato, annualmente, dal Consiglio Federale.

2. Il calendario agonistico stabilisce le date e le località di svolgimento delle gare, i vari livelli di difficoltà ed è compilato tenendo conto degli impegni internazionali e dei programmi di attività.
3. I comitati regionali, qualora siano istituiti, possono bandire gare regionali.

Art. 12 – Classifica Società

1. Al termine della stagione agonistica la Federazione, in base ai punteggi conseguiti da ciascun affiliato nel corso dell'anno, compila le classifiche di società sulla base dei punteggi conseguiti dagli equipaggi durante tutte le gare nazionali di campionato e di Assoluto. Tale classifica generale è denominata "Classifica Toni Agostini".
2. Al termine di ogni competizione viene stabilita una classifica generale. Per l'assegnazione dei punteggi, in funzione dell'ordine di arrivo, delle gare di sprint, RX, testa a testa, slalom, discesa classica o maratona, si fa riferimento al seguente schema:
 - a) I punteggi massimi assegnati sono:

Sprint	100
RX	100
Testa a Testa	100
Slalom	100
Discesa classica o maratona	100

Per ogni evento non possono essere attribuiti più di 300 punti, ovvero non possono essere svolte più di 3 specialità che conferiscano punteggio. Eventuali specialità non soggette a punteggio dovranno essere indicate sul bando di gara

Qualora la somma dei punteggi fra le diverse discipline costituisca parità fra due o più equipaggi, viene considerato prevalente il tempo di arrivo, nell'ordine, nell'RX, nello slalom, nella discesa classica o maratona. Ai fini dell'assegnazione dei punteggi di classifica per il Campionato Italiano Società, i valori indicati sono raddoppiati per le categorie Allievi, Cadetti, Ragazzi e Junior.

- b) Per la disciplina dell'hydrospeed e per il packraft valgono le norme di cui al punto precedente, fatto salvo il punteggio, che viene suddiviso per 4, mentre per l'R2 viene dimezzato.
- c) I punteggi da attribuire ad ogni squadra e/o atleta per le discipline individuali di cui alla precedente lettera b) sono calcolati in percentuale, sulla base del massimo punteggio, come segue:
 primo posto: 100%, secondo posto: 90%, terzo posto: 80%, quarto posto: 75%, quinto posto: 70%, sesto posto: 68%, settimo posto: 66%, dall'ottavo al settimo piazzamento in poi: meno 2% per ogni posizione. I punteggi da attribuire sono riportati nell'Allegato 2 al presente Regolamento.
- d) Qualora risulti iscritto un solo equipaggio per categoria, limitatamente alle specialità RX o testa a testa, questo verrà associato in gara ad un altro appartenente alla categoria più prossima superiore presente in gara, ed il punteggio che verrà assegnato ad ognuno di essi sarà quello risultante dall'eliminazione stessa. Viceversa nelle classifiche di gara gli equipaggi resteranno distinti per categoria.
- e) I risultati generali sono determinati dalle posizioni delle squadre, secondo il punteggio totale realizzato durante la gara.
3. Le manifestazioni promozionali, le gare interregionali o regionali, anche se approvate dai competenti Organi federali, non generano punteggio.

Art. 13 – Sponsor e loghi pubblicitari

1. Sui gommoni o hydrospeed/packraft, accessori ed abbigliamento sportivo possono essere posti marchi di sponsor e loghi pubblicitari se autorizzati dalla F.I.Raft o dall'Organizzazione internazionale di appartenenza, per le gare internazionali.
2. Tutto il materiale pubblicitario deve essere posto in modo che non possa interferire con l'identificazione dei partecipanti ed influenzare la visibilità della gara.
3. Le scritte devono essere poste nella stessa posizione nei gommoni e nell'abbigliamento dei partecipanti.
4. Le pagaie possono avere scritte.
5. La pubblicità di sigarette ed alcolici non è consentita.
6. Il Comitato organizzatore di una competizione può apporre la propria pubblicità durante la gara.
7. I supporti pubblicitari devono essere collocati nella parte laterale del gommone o dell'hydrospeed/packraft in uno spazio compreso tra i 40 e i 70 cm.

Art. 14 – Bandi di gara

1. I bandi di gara devono essere redatti dai Comitati organizzatori in conformità a tutti gli articoli presenti nel presente Regolamento di gara.
2. In particolare, i bandi devono indicare:
 - a) la località, la data di svolgimento e l'orario delle gare;
 - b) classificazione e specialità delle gare;
 - c) descrizione del percorso (distanza e grado di difficoltà);
 - d) categorie ammesse e relativi orari di partenza;
 - e) se è previsto lo svolgimento di una gara corta (RX, testa a testa o slalom) ed una lunga (discesa o maratona), quella corta dev'essere fissata al mattino e quella lunga al pomeriggio, o viceversa.
 - f) nome dei responsabili del settore sicurezza, del servizio medico e del cronometraggio;
 - g) nome del Direttore di gara;
 - h) termini di scadenza delle iscrizioni;
 - i) ammontare della quota di iscrizione;
 - j) data e ora del Consiglio di gara;
 - k) eventuale orario di chiusura del percorso di prova;
 - l) indicazioni riguardanti l'abbigliamento tecnico individuale e l'attrezzatura obbligatoria necessaria di cui al precedente art. 9;
 - m) eventuale controllo dei gommoni e del materiale di sicurezza.
3. I bandi di gara devono essere controfirmati dal Responsabile sportivo federale o dal Segretario generale ovvero, per le gare interregionali o regionali, dal Delegato-regionale o dal legale rappresentante dell'Affiliato organizzatore.
4. Eventuali modifiche a quanto previsto dal bando di gara possono essere apportate per giustificati motivi dal Direttore di gara in sede di Consiglio di gara.
5. I bandi di gara devono essere pubblicati e trasmessi agli uffici federali almeno 30 giorni prima della data di gara prevista, per le gare nazionali.
6. I bandi di gara regionali devono essere trasmessi agli uffici federali almeno 20 giorni prima dello svolgimento della gara.
7. Per le gare internazionali in Italia, i bandi di gara devono essere conformi al Regolamento WRF. ed essere approvati dall'Organismo internazionale.

Art. 15 – Spostamento ed annullamento di una gara

1. Qualora 72 ore prima dell'inizio di una gara internazionale in Italia, oppure 48 ore prima di una gara nazionale, interregionale o regionale, intervengano cause di forza maggiore tali da impedire lo svolgimento della gara, il Comitato organizzatore deve comunicare l'impossibilità allo svolgimento della gara stessa ed informare dello spostamento e/o annullamento della gara a tutti gli Affiliati iscritti ed i membri degli organi federali, che provvederanno a comunicarlo al Direttore di gara ed agli Ufficiali di gara designati.
2. L'eventuale spostamento a nuova data, oltre ad essere preventivamente autorizzato dal Responsabile sportivo, deve essere tempestivamente comunicato dalla segreteria federale a tutti gli Affiliati già iscritti. Questi ultimi non potranno modificare le iscrizioni già effettuate, ma comunicare altri ritiri, che non saranno sanzionati se compiuti entro un nuovo termine indicato unitamente alla comunicazione della nuova data.

Art. 16 – Iscrizioni e tasse di iscrizione

1. Per le gare di ogni specialità, gli Affiliati devono inoltrare le iscrizioni nei modi e nei termini indicati nel bando di gara.
2. Al momento dell'iscrizione ciascun affiliato deve indicare, oltre alla denominazione del proprio team, il tipo di gara e la relativa categoria, anche il nominativo di ciascun concorrente che iscrive: nome, cognome, numero di tessera. Possono far parte del team anche uno o più atleti iscritti ad altro affiliato, purché da questo autorizzati.
3. Le iscrizioni devono essere firmate dal Presidente dell'affiliato o da altro dirigente suo tesserato.
4. Gli importi delle quote di iscrizione sono fissati dal Comitato organizzatore, secondo i principi del sistema tariffario F.I.Raft definito dal Consiglio federale con circolare annuale, prima dell'inizio di ogni stagione agonistica.
5. La quota dev'essere versata, pena l'esclusione dalle gare, dall'Affiliato al Comitato organizzatore entro il termine dell'accredito.

Art. 17 – Organizzazione delle gare: il Comitato organizzatore

1. La F.I.Raft, attraverso i propri Organi federali, individua per ciascuna gara un Comitato organizzatore, che deve operare in conformità con il presente Regolamento di gara e le disposizioni ricevute dalla Federazione stessa.
2. Il Comitato organizzatore è coordinato da un responsabile che, per le particolari funzioni che deve svolgere prima, durante e dopo il termine delle gare, deve essere persona particolarmente qualificata, che per quella gara non può ricoprire altri incarichi.
3. L'incarico di organizzare la gara è ufficialmente conferito al Comitato organizzatore all'atto dell'approvazione del calendario agonistico.
4. Il Comitato organizzatore deve attenersi, per l'organizzazione della manifestazione, al vademecum fornito dalla Federazione, pubblicato nella bacheca del gestionale di tesseramento, e deve garantire adeguati servizi di sicurezza e di Segreteria di gara.
5. Il responsabile del Comitato organizzatore affida gli incarichi ai diversi elementi del Comitato stesso, ne coordina le attività seguendo scrupolosamente le disposizioni impartite dalla F.I.Raft, risponde del funzionamento dello stesso alla Federazione e, dall'inizio della manifestazione, al Direttore di gara.
6. Almeno tre ore prima dell'inizio delle gare il responsabile del Comitato organizzatore deve fornire al Direttore di gara un quadro completo e definitivo sul funzionamento del Comitato per tutta la durata della manifestazione.

Art. 18 – Compiti del Comitato organizzatore

1. I compiti del Comitato organizzatore sono:
 - a) ottenere, dalle competenti autorità, tutti i permessi necessari;
 - b) informare le autorità di Pubblica sicurezza;
 - c) ottenere dalle competenti autorità le ordinanze di divieto di navigazione o di cauta navigazione per tutto il periodo della gara;
 - d) preparare il campo di gara in conformità alle disposizioni contenute nel presente Regolamento;
 - e) organizzare preventivamente tutte le riunioni previste e necessarie;
 - f) fornire assistenza al Direttore di gara, al Giudice Arbitro dirigente ed agli Ufficiali di gara;
 - g) organizzare una segreteria gara in grado di assolvere tutti i compiti indicati al successivo art. 19;
 - h) predisporre tutta la modulistica necessaria al corretto svolgimento della gara;
 - i) predisporre un adeguato servizio di cronometraggio;
 - j) limitatamente ai Campionati Italiani Assoluti, per la sola disciplina di rafting, preparare il supporto video ufficiale (videocheck), ovvero mettere a disposizione di ogni giudice di porta un assistente dotato di videocamera, anche con telefonino, per riprendere i passaggi degli equipaggi o dei singoli concorrenti durante le gare di slalom o RX, che dev'essere confermato e controllato prima della competizione da un rappresentante federale. Tale materiale potrà essere visionato esclusivamente dagli ufficiali di gara o da personale federale allo scopo delegato dai giudici, entro i termini previsti per l'effettuazione del reclamo, in seguito alla pubblicazione delle classifiche. È fatto divieto agli atleti e/o allenatori prendere visione di tali riprese, sia durante che dopo la gara;
 - k) nominare il Responsabile della sicurezza per organizzare e gestire il settore sicurezza, secondo quanto previsto dal presente Regolamento;
 - l) predisporre ed organizzare un adeguato servizio di pronto soccorso per tutta la durata della manifestazione: è obbligatoria la presenza di almeno un medico e un'ambulanza;
 - m) predisporre, in prossimità dei locali destinati a segreteria di gara, un adeguato Albo o bacheca per le comunicazioni ufficiali;
 - n) organizzare una comunicazione continua, tempestiva ed efficace con i rappresentanti di Società;
 - o) curare tutte le varie fasi del cerimoniale ed in particolare quelle riguardanti le premiazioni;
 - p) garantire alle società un'agevole sistemazione logistica sul campo di gara;
 - q) 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, un adeguato impianto di amplificazione ed una persona in grado di fornire commenti appropriati (speaker);
 - s) fornire una bilancia idonea per il peso e l'attrezzatura necessaria per la misurazione dei gommoni e della galleggiabilità dei giubbetti salvagente, qualora formalmente richiesto dal Giudice arbitro dirigente nei giorni antecedenti la gara.

Art. 19 – Segreteria di gara: costituzione e compiti

1. Il Comitato organizzatore, su indicazione dei competenti organi federali, organizza la Segreteria di gara.
2. La Segreteria di gara è affidata ad un responsabile di provate capacità, che potrà avvalersi dell'aiuto di altro personale.
3. La Segreteria di gara deve essere dotata di almeno una linea telefonica ovvero di un telefono cellulare, un PC ed una stampante.
4. Nelle giornate di gara, la Segreteria deve essere ospitata in locali idonei nelle immediate vicinanze del campo di gara, alla partenza o all'arrivo.
5. I compiti della segreteria sono:
 - a) gestire le iscrizioni pervenute, secondo le disposizioni fissate dal presente Regolamento e dal bando di gara;
 - b) riscuotere le quote d'iscrizione, le eventuali sanzioni pecuniarie ed emettere le relative ricevute;
 - c) compilare gli ordini di partenza di tutte le gare in programma e consegnarne una copia, al momento dell'accredito ed almeno un'ora prima dell'inizio delle gare, a ciascun rappresentante di Società, al Direttore di gara, a ciascun Ufficiale di gara ed ai cronometristi;
 - d) nel più breve tempo possibile compilare ed affiggere all'albo delle comunicazioni ufficiali gli ordini di partenza completati che siano stati acquisiti nel corso della gara, distribuirne una copia al Direttore di gara, a ciascun Ufficiale di gara ed ai cronometristi;
 - e) compilare le classifiche parziali e finali in base ai risultati ufficiali presentati dal Giudice Arbitro dirigente ed affiggerli tempestivamente all'albo delle comunicazioni ufficiali;
 - f) raccogliere le tasse di reclamo trattenendo quelle riguardanti i reclami non accolti per poi versarle al Comitato organizzatore;
 - g) fornire tutte le informazioni amministrative ai rappresentanti di Società, al Direttore di gara, agli ufficiali di gara, ai cronometristi ed ai rappresentanti dei diversi settori predisposti dal Comitato organizzatore;
 - h) nelle gare interregionali e regionali, in caso di mancata distribuzione delle classifiche di arrivo, le stesse dovranno essere trasmesse dalla Società organizzatrice alle società partecipanti, su loro richiesta, e trasmesse alla Segreteria generale per la pubblicazione sul sito della Federazione.

Art. 20 – Il Direttore di gara

1. Il Direttore di gara è individuato principalmente nella persona del Delegato regionale o da un Consigliere federale presente sul territorio, ovvero da persona individuata dalla società organizzatrice.
2. Per le gare internazionali svolte in Italia (Campionato del Mondo, Coppa del Mondo o Campionato continentale), il Direttore di gara è nominato dalla F.I.Raft con l'approvazione della WRF.
3. Il Direttore di gara dev'essere a completa conoscenza del Regolamento sportivo. Ad esso compete la direzione generale della gara e per questo interagisce ininterrottamente con il Giudice arbitro dirigente.
4. In particolare i compiti del Direttore di gara sono:
 - a) controllare che la manifestazione si svolga secondo quanto indicato dal presente Regolamento e dal Bando di gara;

- b) spostare, in caso di giustificati motivi, gli orari di partenza, modificare il percorso di gara, e, in caso di prolungata persistenza dell'impedimento, sopprimere la medesima. In questo caso la gara sarà spostata o annullata secondo quanto indicato all'Art. 15;
 - c) infliggere multe, estromettere dalle gare o adottare altri provvedimenti disciplinari nei confronti di Affiliati o di atleti che, durante lo svolgimento di una gara o durante lo svolgimento dell'intera competizione, abbiano violato le norme di correttezza sportiva. Di tali provvedimenti dovrà informare il Giudice Arbitro dirigente;
 - d) segnalare agli organi di Giustizia federale i casi nei quali sia raffigurata l'ipotesi di illecito sportivo e/o disciplinare;
 - e) decidere in merito ad ogni altra questione insorta durante lo svolgimento della gara e non normata dai Regolamenti federali;
 - f) compilare la cartellina di gara;
5. Le decisioni del Direttore di gara hanno esecutività immediata.
6. Il Direttore di gara dev'essere sempre presente sul campo di gara, per tutta la durata della manifestazione e non può partecipare alle gare come concorrente.

Art. 21 – Il Giudice Arbitro dirigente

1. Il Giudice Arbitro dirigente è designato dal competente organo del collegio degli Ufficiali di gara e, avvalendosi della collaborazione degli Ufficiali di gara, esercita la direzione tecnica delle gare.
2. In particolare le attribuzioni del Giudice Arbitro dirigente sono:
 - a) attribuire gli incarichi arbitrali a ciascun Ufficiale di gara;
 - b) riunire gli Ufficiali di gara almeno una volta prima dell'inizio della gara e, successivamente, ogni qualvolta ne ravvisi la necessità;
 - c) ispezionare il campo di gara per verificarne la conformità con le norme indicate dal presente Regolamento.
 - d) disporre eventuali controlli a campione sugli atleti per verificarne il tesseramento federale e la loro identità, comprovata da un documento identificativo;
 - e) far rispettare le disposizioni tecniche contemplate nel presente Regolamento;
 - f) assicurarsi, prima dell'inizio della gara, che tutto sia approntato secondo le regole del presente Regolamento, avvalendosi eventualmente della collaborazione degli Ufficiali di gara designati od integrati sul campo;
 - g) notificare ai rappresentanti di Società le squalifiche comminate dagli Ufficiali di gara agli equipaggi che hanno commesso un'infrazione;
 - h) esaminare e pronunciarsi in merito ai reclami riguardanti lo svolgimento delle gare o alle decisioni arbitrali presentati dal Rappresentante di Società;
 - i) licenziare un giudice in caso di negligenza;
 - j) al termine dello svolgimento della gara, in caso di controversie, redigere un rapporto arbitrale con il riassunto dettagliato dell'evento, allegando copia delle decisioni prese ed inviandolo, quale documento riservato, alla sola Direzione Arbitrale, organo competente, entro 5 (cinque) giorni dallo svolgimento dell'evento.
 - k) Il Giudice Arbitro dirigente può concedere la ripetizione di una manche a un equipaggio o ad un concorrente che fornisca la prova di essere stato danneggiato.
3. La presenza del Giudice Arbitro dirigente e degli Ufficiali di gara è requisito necessario ed indispensabile per la validità di una gara organizzata dalla F.I.Raft.
4. La giuria viene designata dalla D.A.R. – Direzione Arbitrale Rafting, sia per quanto concerne il numero che i nominativi dei giudici di gara. In caso di impedimento

improvviso, da parte di un giudice arbitro, il Giudice arbitro dirigente può nominare un suo sostituto, anche fra i presenti, in accordo con il Direttore di gara.

Art. 22 - Il Responsabile della sicurezza

1. Il Responsabile della sicurezza, con la collaborazione del personale di salvataggio, è completamente responsabile di tutta la sicurezza durante la gara.
2. Può chiedere, informando il Direttore di gara ed il Giudice Arbitro dirigente, l'interruzione immediata di una gara, se considera che si stia verificando una situazione potenzialmente pericolosa, oppure se il livello del fiume raggiunge una soglia di pericolosità tale da precludere la sicurezza degli atleti.
3. Il Responsabile della sicurezza deve essere sempre presente sul campo di gara, per tutta la durata della manifestazione, e non può partecipare alle gare come concorrente.
4. Il Responsabile della sicurezza può chiedere al Consiglio di gara, per giustificati motivi, di modificare l'abbigliamento tecnico e l'attrezzatura di sicurezza individuale di cui al precedente art. 9, segnalandolo possibilmente in via preventiva sul bando di gara ovvero nei giorni precedenti l'inizio dell'evento.

Art. 23 - I Rappresentanti di Società

1. In sede di accredito ciascun affiliato comunica il nominativo di un suo tesserato, presente in loco, che lo rappresenterà per tutta la durata della gara.
2. Il rappresentante di Società è l'unico soggetto abilitato a compiere, in nome e per conto dell'affiliato, gli atti ufficiali di qualsiasi tipo, necessari o richiesti durante lo svolgimento della gara, attenendosi scrupolosamente a quanto previsto dal presente Regolamento.

Art. 24 - Provvedimenti di squalifiche

1. Gli Ufficiali di gara, per infrazioni meramente tecniche, squalificano gli equipaggi o i concorrenti che:
 - a) non rispettano le regole di gara;
 - b) ad un controllo risultano colpevoli di aver gareggiato con un gommone o hydrospeed/packraft non conformi alle norme regolamentari e/o risultino non essere in regola con le attrezzature di sicurezza;
 - c) ricevono aiuti esterni non consentiti dal Regolamento di gara. Per aiuto esterno s'intende:
 - prestare direttamente aiuto ad un concorrente in gara al fine di agevolarne i risultati finali;
 - passare ad un concorrente in gara una pagaia di ricambio;
 - farsi dirigere o spingere o mettere in movimento il gommone o l'hydrospeed/packraft da terzi;
 - dare indicazioni ad un concorrente per mezzo di apparecchiature radiotrasmittenti.
 - d) non si presentano nell'orario prestabilito alla partenza, salvo per problemi inderogabili ed indifferibili, eccetto nei casi di cui agli artt. 54, comma 3, lett. e), e 60, comma 4.
2. In caso di utilizzo di espressione blasfema, in occasione o durante la gara, è inflitta la sanzione della squalifica dell'intero equipaggio, fermo restando quanto previsto dal Regolamento di Giustizia Federale.

3. La squalifica deve essere notificata dal Giudice Arbitro dirigente al Rappresentante di Società immediatamente dopo la conclusione della gara in questione.
4. Qualora il Rappresentante, chiamato più volte, non si presenti al Giudice Arbitro dirigente nei 15 minuti successivi alla prima chiamata, la squalifica diventa definitiva.

Art. 25 – Reclami

1. I reclami concernenti lo svolgimento di una gara o decisioni arbitrali devono essere rivolti dal Rappresentante di società al Giudice Arbitro dirigente per iscritto (Allegato 3) e firmati dallo stesso entro 20 minuti dall'affissione all'albo per le comunicazioni ufficiali, della classifica della gara oggetto del reclamo o dalla notifica della squalifica.
2. Può essere proposto, contro una decisione dei giudici, un reclamo riguardante la fase a eliminazione diretta RX entro 5 minuti dalla fine della manche.
3. Unitamente al reclamo di cui ai punti precedenti, il Rappresentante di Società deve versare la tassa di reclamo di 100 €, che sarà restituita qualora il reclamo venga accolto. In assenza di pagamento della relativa tassa, contestuale al reclamo, quest'ultimo non può essere accettato.
4. Il Giudice Arbitro dirigente deve notificare al Rappresentante di Società la sua decisione nei 10 minuti successivi la presentazione del reclamo.
5. Per documentare i reclami devono essere presentate le prove, in sede di esame della protesta, consistenti in video, fotografie o riprese ufficiali.
6. Se il Comitato organizzatore non dispone di un video ufficiale, è accettabile qualsiasi video personale. I video personali devono mostrare chiaramente l'infrazione e deve indiscutibilmente determinare la posizione della squadra ricorrente sul percorso di gara.
7. Per i reclami riguardanti la discesa classica o la maratona, è ammesso qualsiasi video personale.
8. Dopo aver esaminato il materiale, è compito del Giudice Arbitro dirigente accettare o no il reclamo, e la sua decisione è definitiva.
9. Se il reclamo viene accettato, i passi necessari per correggere al meglio la situazione sono determinati dal Giudice Arbitro dirigente.
10. Non è possibile presentare un reclamo contro un reclamo.
11. L'accoglimento di un reclamo esclude tassativamente l'annullamento della gara.

Art. 26 – Premi

1. Per ogni categoria di gara, inclusa nel calendario sportivo F.I.Raft, dev'essere organizzata una cerimonia dal Comitato organizzatore locale, in accordo con le linee-guida del protocollo F.I.Raft.
2. Riconoscimenti di primo, secondo e terzo grado devono essere consegnati ai primi tre equipaggi classificati, suddivisi per categoria. Farà fede la sommatoria dei punteggi conseguiti dall'equipaggio stesso nella specifica manifestazione (overall). Altri premi possono essere attribuiti ai concorrenti e/o agli Affiliati.
3. Per i Campionati Italiani assoluti, la Federazione assegna riconoscimenti di primo, secondo e terzo grado ai primi tre equipaggi classificati per categoria e per gara, mentre per le gare nazionali, regionali e interregionali le assegnazioni dei premi avvengono con spese a carico del Comitato organizzatore.

Art. 27 – Pubblicità

1. Previa preventiva autorizzazione della F.I.Raft, i Comitati organizzatori possono vendere spazi pubblicitari a terzi ma devono, in ogni caso, garantire spazi congrui per gli eventuali sponsor della Federazione.
2. L'abbinamento pubblicitario può avvenire in vari modi: applicazione di marchi su numeri di gara, esposizione di striscioni nei pressi del campo di gara, inserzioni su programmi e sui risultati, ecc.
3. I singoli Affiliati o Tesserati possono apporre marchi e/o scritte pubblicitarie su gommoni, pagaie, caschi, ecc.
4. Devono, in ogni caso, essere rispettati, oltre alle vigenti normative di legge in materia di pubblicità, i divieti dettati dal C.I.O., dal C.O.N.I., dalla WRF e dalla Federazione.

Art. 28 – Lotta al doping

1. Il doping è severamente vietato e possono esser eseguiti adeguati controlli sanitari sugli atleti secondo quanto stabilito dal World Anti-doping Code (Codice WADA) e dalle norme dell'Organizzazione Nazionale Antidoping (NADO).
2. La Lista delle Sostanze e dei Metodi Proibiti (*World Anti-Doping Code - International Standard - Prohibited List*).
3. Potranno essere effettuati controlli a sorpresa da parte delle competenti Autorità sportive.

Sezione 2 – Norme organizzative

Art. 29 – Partecipazione

1. Ogni gara in programma è ritenuta valida se partecipano alla competizione almeno sei squadre, di cui almeno tre in una medesima categoria.

Art. 30 – Accredito Società e Consiglio di gara

1. L'accredito delle Società si svolge secondo le modalità indicate nel bando di gara.
2. Durante l'accredito ciascun affiliato dev'essere presente con un proprio rappresentante; in sua assenza le iscrizioni sono confermate d'ufficio.
3. In fase di accredito il rappresentante di società, a mezzo di appositi moduli, deve comunicare gli eventuali ritiri.
4. Il programma deve essere consegnato a tutti gli Affiliati che ne facciano richiesta.
5. Il Consiglio di gara si svolge secondo le modalità indicate nel bando di gara.
6. Al Consiglio di gara partecipano il Direttore di gara, il Giudice Arbitro dirigente, il responsabile del Comitato organizzatore e i rappresentanti di Società.

Art. 31 – Ritiri

1. Il ritiro di un equipaggio o concorrente dev'essere comunicato dal Rappresentante di Società in fase di accredito delle Società.
2. Il ritiro di un equipaggio o concorrente, comunicato dopo il termine dell'accredito, comporta una multa di € 50,00 (cinquanta/00), da versare alla Segreteria di gara.

3. In caso di giustificato motivo, il Direttore di gara può sospendere l'applicazione della sanzione.

Art. 32 – Numeri di gara

1. Il Comitato organizzatore o, in alternativa, la Segreteria federale, devono fornire i numeri di gara. Tali numeri devono essere di tipo a pettorale, devono portare la numerazione ben visibile sul torace e sulla schiena del concorrente, e, se non su tutti i componenti l'equipaggio, almeno sul componente seduto primo sulla destra o sulla sinistra del gommone, nel senso di marcia. Tale scelta sarà comunicata al Consiglio di gara. Per l'hydrospeed è consigliabile l'applicazione di un numero adesivo sull'imbarcazione o uno ben visibile sul casco del concorrente.
2. I numeri devono essere neri in campo bianco, ed avere il carattere di almeno cm. 15 di altezza e corpo di almeno cm. 1,5.
3. L'assegnazione dei numeri di gara ai concorrenti dev'essere predisposta dalla Segreteria in occasione del Consiglio di gara, rispettando le teste di serie segnalate dal Direttore Tecnico federale, riferite agli equipaggi di interesse nazionale.
4. Ogni equipaggio o concorrente deve presentarsi alla partenza indossando il proprio pettorale o identificativo, e sarà sua cura riconsegnarlo al termine della gara al Comitato organizzatore, secondo le istruzioni impartite dallo stesso in Consiglio di gara.

Art. 33 – Servizio di salvamento

1. Il Comitato Organizzatore deve assicurare un adeguato servizio di salvamento ed assistenza nei tratti del percorso più difficili e pericolosi.
2. Il Servizio di salvamento dev'essere garantito dall'inizio delle eventuali prove libere fino al termine di tutte le gare, dev'essere composto da un congruo numero di persone esperte e munite di idonea attrezzatura quali casco, salvagente, corda da lancio, eventuale gommone ancorato, safety kayak, hydrospeed, ecc. o altro materiale necessario per la sicurezza.
3. Il Servizio è coordinato da un rappresentante designato dal Comitato organizzatore che dev'essere sempre presente ed in contatto con il Direttore di gara per tutta la durata della manifestazione.
4. Le squadre di soccorso possono ritirarsi dal percorso di gara ed interrompere la loro operatività solo dopo che il Responsabile della sicurezza gliene abbia data comunicazione, previa segnalazione ufficiale, da parte del Direttore di gara, a gara terminata.

Art. 34 – Caratteristiche del percorso

1. I percorsi devono avere caratteristiche tali da evitare che i concorrenti possano essere spinti dalla corrente verso zone pericolose, cascate, stramazzi, barriere, pali, canali in galleria, o altri ostacoli non superabili.
2. Il Comitato organizzatore deve rimuovere dal percorso ostacoli portati dalle piene come alberi, sbarramenti di ramaglie ecc. e deve segnalare adeguatamente la presenza di eventuali punti di passaggio obbligati (naturali o artificiali) dandone comunicazione ai rappresentanti di Società.

Art. 35 – Disposizioni per le partenze

1. Le partenze per le varie specialità possono avvenire in uno dei seguenti modi:

a) **Partenze individuali**, ossia per singolo gommone o concorrente, per l'hydrospeed/packraft

- a.1. I concorrenti devono trovarsi in tempo utile nei pressi della postazione di partenza e, confermata la propria presenza, si devono mettere in posizione ideale per il via.
- a.2. La partenza avviene con gommone o il concorrente fermo, preferibilmente trattenuto in posizione da un assistente del Giudice di partenza.
- a.3. A ciascun equipaggio o concorrente, e per ciascuna disciplina, è segnalato, localmente o con un segnale acustico, quando mancano 10 secondi alla partenza; ai 5 secondi viene, dato l'ordine, a titolo esemplificativo: "pagaie fuori dall'acqua", la partenza deve essere segnalata con un segnale acustico o pronunciando ad alta voce "via" o "go". se alla gara partecipano anche atleti di altre nazionalità, dev'essere pronunciata solo la parola "go".
- a.4. La falsa partenza è determinata a giudizio insindacabile del Giudice di partenza.
- a.5. Le partenze sono cadenzate ad intervalli di almeno 1 minuto.

b) **Partenze in linea (simile a Le Mans)**

- b.1. Questo tipo di partenza dev'essere previsto in un tratto di fiume che abbia uno spazio con corrente debole, sufficientemente largo per posizionare tutti i gommoni o i concorrenti, uno accostato all'altro in asse parallelo rispetto al fiume.
- b.2. Gli equipaggi o i concorrenti, i cui componenti devono essere tutti a bordo, oppure tutti a terra, ovvero con un solo membro a terra per trattenere il gommone e gli altri a bordo, sono chiamati per appello nominale e fatti allineare in un tratto a monte rispetto alla linea di partenza per poi essere avviati in formazione, lentamente, verso la linea di partenza stessa.
- b.3. Quando il Giudice di partenza ravvisa che le imbarcazioni sono pressoché ferme ed allineate, in acqua o sulla riva, richiama l'attenzione dei concorrenti con il comando "pagaie fuori dall'acqua", ovvero "pronti alla partenza"; la partenza deve essere segnalata da un segnale acustico o pronunciando ad alta voce la parola "via" o "go". se alla gara partecipano anche atleti di altre nazionalità, dev'essere pronunciata solo la parola "go".

c) **Partenze a gruppi**

- c.1. Qualora si renda necessario, per mancanza di spazio sulla sponda ed impossibilità di far partire i concorrenti in linea, è possibile prevedere delle partenze per gruppi di gommoni o di concorrenti. agli equipaggi o ai concorrenti è segnalato quando mancano 10 secondi alla partenza, ai 5 secondi viene dato il comando: "pagaie fuori dall'acqua", ovvero "pronti alla partenza"; la partenza deve essere segnalata da un segnale acustico o pronunciando ad alta voce la parola "via" o "go". se alla gara partecipano anche atleti di altre nazionalità, dev'essere pronunciata solo la parola "go".
- c.2. Il numero dei gruppi e degli equipaggi o concorrenti per gruppo sono determinati dal numero dei concorrenti iscritti e dallo spazio a disposizione per le partenze, alle medesime condizioni.
- c.3. Qualora non fosse possibile, a causa della conformazione del fiume, prevedere la partenza degli equipaggi alle medesime condizioni, queste devono avvenire individualmente, a cronometro.

d) Partenze per gare di RX e testa a testa

1. Le partenze per queste specialità sono effettuate, in presenza o in assenza di impianti di rilevamento dei tempi di gara con fotocellula o con attrezzature similari, nel modo seguente:
 - a) i due gommoni/concorrenti in partenza sono posizionati in un tratto di fiume ove entrambi possano avere le medesime condizioni di corrente e sono tratti da due assistenti del Giudice di partenza. Dalla linea di partenza, un tratto del percorso, determinato dal Direttore di gara, dev'essere diviso in due corsie per evitare che per tale tratto i gommoni e/o i concorrenti possano avere dei contatti. Prima della partenza, per il rafting, tutti i componenti l'equipaggio devono avere le pagaie non a contatto con l'acqua. Le modalità di segnalazione della partenza sono quelle indicate alla precedente lettera a) – punto a.3.;
 - b) eventuali variazioni sulle modalità di partenza, per ogni tipo di disciplina, devono essere approvate in sede di Consiglio di gara.

Art. 36 - Sospensione della gara

1. Prima dell'inizio o durante lo svolgimento della stessa, su segnalazione degli Ufficiali di gara, in caso di gravi e comprovati pericoli, Il Direttore di gara deve sospendere e rinviare la competizione sino a quando il pericolo non sia venuto meno.
2. Il responsabile della sicurezza ha il diritto di fermare una gara in qualsiasi momento, nel caso si presentino rischi per gli equipaggi/concorrenti e/o per gli addetti al servizio stesso, informandone subito il Direttore di gara ed il Giudice Arbitro dirigente.

Art. 37 – Cronometraggio

1. Nelle gare nazionali e di Campionato italiano, il cronometraggio dei tempi di gara dev'essere svolto da cronometristi della Federazione Italiana Cronometristi o da analogo ed equipollente soggetto, approvato dalla Federazione.
2. Nelle gare interregionali e regionali, il servizio di cronometraggio può essere effettuato a cura della Delegazione regionale, previa indicazione sul bando di gara.
3. I tempi rilevati dai cronometristi sono inappellabili.
4. Il conteggio del tempo di gara inizia nell'attimo in cui è dato il segnale di via ed una qualsiasi parte dell'imbarcazione attraversa la linea di partenza e termina quando una qualsiasi parte del gommone o dell'hydrospeed attraversa la linea di arrivo/traguardo immaginaria o il sistema di rilevamento dei tempi.
5. Il rilevamento del tempo di gara, nelle gare di cui al precedente comma 1., dev'essere effettuato elettronicamente con fotocellule, alla partenza ed al traguardo, collegate fra loro con approssimazione al centesimo di secondo per lo slalom e al decimo di secondo per tutte le altre specialità.

Art. 38 – Comportamento durante il percorso

1. Prima dell'inizio della gara, il responsabile del servizio di sicurezza ed il Giudice Arbitro dirigente possono controllare le attrezzature di sicurezza ad ogni equipaggio o del concorrente.
2. Agli equipaggi o ai concorrenti che non adempiono ai requisiti di sicurezza, non è permessa la partenza finché il Responsabile del servizio sicurezza ed il Giudice Arbitro

- dirigente non sono soddisfatti. Dopo il successivo controllo, verificata l'idoneità, saranno ammessi alla partenza in coda a tutti gli altri equipaggi o concorrenti.
3. I partecipanti di un equipaggio, o un concorrente, possono essere squalificati se non rispondono ai requisiti di sicurezza entro un tempo predefinito loro assegnato.
 4. Per quanto riguarda i problemi di sicurezza, la squadra addetta al servizio assume la decisione definitiva.
 5. Se gli addetti al servizio di sicurezza chiedono che un gommone o un concorrente si fermi o cooperi in una determinata situazione, dev'essere dato un segnale acustico specifico e questo dev'essere rispettato da tutti. Questo tipo di segnale dev'essere comunicato al Consiglio di gara. L'equipaggio o il concorrente che non rispetti le indicazioni degli organizzatori alla sicurezza, o che ne mostri incuranza per la propria o l'altrui sicurezza, può essere squalificato dalla gara.
 6. In ogni caso i partecipanti aderiscono alle gare a loro rischio e pericolo.
 7. Gli organizzatori della manifestazione o gara non sono responsabili degli incidenti o dei danni che possono accadere durante un evento agonistico, se questo è causato da incuria, incoscienza o mancanza di rispetto da parte di un individuo o di un equipaggio.
 8. Ogni partecipante, compreso il personale dell'organizzazione ed ogni singolo concorrente, sono obbligati a comportarsi sempre in modo cosciente e corretto, onde ridurre al minimo i rischi di incidente o danno.
 9. I ribaltamenti non sono motivo di squalifica se il gommone o l'hydrospeed rovesciati sono riportati nella posizione originale e tutti i membri della squadra sono all'interno del gommone o hydro prima della linea di arrivo.
 10. L'attraversamento della linea di arrivo non dà luogo a penalità allorché la stessa sia attraversata dal gommone o dall'hydro in posizione originale e con equipaggio completo, per l'hydrospeed, con il concorrente a bordo.
 11. Durante le gare è obbligatorio dare la precedenza ai gommoni o hydrospeed sopraggiungenti ed agevolare i passaggi. Nelle gare dello slalom, di discesa classica o maratona, non dare la precedenza alle imbarcazioni in arrivo e non facilitare intenzionalmente il sorpasso dev'essere punito con 10 secondi di penalità, da aggiungere al tempo totale di gara o anche con la squalifica, se considerato intenzionale dal Giudice Arbitro dirigente.
 12. L'equipaggio/il concorrente del gommone/hydrospeed sopraggiungente, deve richiamare l'attenzione di quello che intende superare ed indicare il lato sul quale vuole effettuare il passaggio.
 13. L'equipaggio/il concorrente del gommone/hydrospeed raggiunto non deve intralciare la manovra dell'imbarcazione sopraggiungente ed ha l'obbligo di accostare sul lato opposto a quello che il sopraggiungente indicherà; quest'ultimo ha l'obbligo di comunicare ad alta voce, all'equipaggio/concorrente sopraggiunto, "attenzione, passo a destra" oppure "attenzione, passo a sinistra".
 14. Quando un gommone/hydrospeed sta per essere sorpassato da un altro, il Giudice di settore fischia ripetutamente ed il concorrente che sta per essere superato deve cedere il passo.
 15. Il Giudice Arbitro dirigente, in presenza di un reclamo accettato o su segnalazione del Giudice di settore, nelle gare di slalom o RX, può far ripetere la prova ad un equipaggio, o concorrente, che è stato palesemente ostacolato.
 16. Gli equipaggi dei gommoni incravattati, o gli hydrospeed che comunque si sono fermati per incastro su roccia lungo il percorso di gara, sono tenuti a liberare il più velocemente possibile il campo di gara. Nel caso in cui la manovra risulti difficile e rappresenti una situazione di pericolo per i sopraggiungenti, un componente dell'equipaggio o il concorrente deve portarsi a monte dell'imbarcazione ferma, in posizione visibile ai

- sopraggiungenti e segnalare l'ostacolo secondo il codice dei segnali di fiume (fischio lungo, seguito da braccia allargate indicanti la posizione dell'ostacolo).
17. L'equipaggio che durante la discesa perde uno o più componenti dell'equipaggio stesso, è tenuto a prestare soccorso al pericolante in acqua ed a provvedere al suo recupero.
 18. Nel caso in cui un membro dell'equipaggio o un concorrente non possa più continuare la gara, per qualsiasi motivazione, è squalificato.
 19. Per la particolarità di alcune gare, può accadere che un gommone o un hydrospeed si trovi in una situazione di difficoltà e pericolo in un punto del percorso dove non è possibile che il servizio di salvamento possa intervenire; è, in questo caso, obbligatorio che gli equipaggi/concorrenti sopraggiungenti si fermino per prestare immediato soccorso a chiunque si trovi in evidente difficoltà.
 20. Non è consentito un contatto fisico intenzionale in qualsiasi fase della gara. Ciò include contatti nelle seguenti forme: pagaia contro pagaia, pagaia contro persona, pagaia contro gommone, persona contro persona o persona contro gommone.

Art. 39 – Perdita o rottura della pagaia

1. Quando un concorrente perde o rompe una pagaia, può utilizzare soltanto la pagaia di scorta posta sul gommone.

Art. 40 – Rovesciamento del gommone, del packraft o dell'hydrospeed

1. Un equipaggio è considerato rovesciato quando il gommone/packraft si è capovolto ed i membri sono completamente usciti da esso; in questo caso i componenti l'equipaggio possono rimettere in assetto di gara il gommone e continuare la gara. Per l'hydrospeed il procedimento è il medesimo.

Art. 41 – Ufficiali di gara: Ruoli

1. Il Giudice Arbitro dirigente assegna agli altri Ufficiali di gara i seguenti incarichi:
 - a) Commissario all'imbarco: si assicura che i gommoni o i concorrenti siano conformi a quanto stabilito dal presente Regolamento, che gli atleti indossino il casco di protezione, il giubbotto salvagente certificato e gli indumenti idonei per lo svolgimento della gara, negando la partenza a quelli privi dell'idonea attrezzatura di sicurezza. In carenza di Ufficiali di gara, Il Giudice Arbitro dirigente può scegliere anche una persona estranea alla Giuria, che dovrà essere particolarmente qualificata e che dovrà operare in stretta collaborazione con gli altri Ufficiali di gara.
 - b) Giudice di partenza: si assicura che tutti prendano il via nel corretto ordine, e non ammette alla partenza, comunicandolo al Giudice Arbitro dirigente, gli equipaggi o i concorrenti che:
 - non rispettino le regole di sicurezza;
 - non si siano presentati alla postazione di partenza al momento prestabilito e dopo essere stati ripetutamente chiamati;
 - non indossino il pettorale con il proprio numero di gara;
 - non rispettino l'ordine di partenza.
 - c) Giudice di settore: sorveglia il percorso nel tratto di sua competenza ed assicura che le prove si svolgano nel rispetto delle regole di gara. Per le prove di slalom o RX, si assicura che i controllori di porta segnalino le giuste penalità al Centro raccolta dati.

- d) Giudice di arrivo: controlla che i concorrenti taglino regolarmente il traguardo e segnala quelli che hanno oltrepassato la linea di arrivo con un segnale acustico.
- 2. Un Ufficiale di gara, su indicazione del Giudice Arbitro Dirigente, nella medesima manifestazione può assumere una o più funzioni direttive.
- 3. Un Ufficiale di gara, durante lo svolgimento della competizione, non può assolutamente richiamare, o dare consigli o incitare i concorrenti.

Art. 42 – Pubblicazione dei risultati

- 1. Quando tutti gli equipaggi o concorrenti hanno concluso la loro prova, il Comitato Organizzatore deve, se non vi sono reclami in corso, affiggere immediatamente l'ordine di arrivo ed il risultato cronometrico, vistato dal Giudice Arbitro dirigente, all'albo ufficiale/bacheca di comunicazione, posizionato e ben visibile nei pressi della zona d'arrivo.
- 2. Tutti i risultati devono restare affissi per almeno 20 minuti.

Art. 43 – Svolgimento delle gare

- 1. Nella stesura del bando di gara, per quanto concerne la sequenza delle gare, per i tempi d'intervallo tra le varie specialità e la loro distribuzione nelle giornate della manifestazione, ci si deve attenere alle norme dettate dal presente articolo.
- 2. Svolgimento della manifestazione quando è previsto un solo giorno di gara:
 - a) fa fede quanto previsto dal bando di gara all'art. 14, comma 2, lettera e). Se non fosse possibile prevedere tale intervallo, e le gare dovessero susseguirsi, lo spazio di tempo tra la gara corta e quella lunga non dev'essere inferiore a 60 minuti;
 - b) il tempo minimo di intervallo intercorrente, nello slalom, tra il concorrente ultimo arrivato della prima manche e la partenza del primo concorrente della seconda manche non deve essere inferiore a 30 minuti;
 - c) è possibile lo svolgimento delle qualifiche dell'RX seguite immediatamente dalla fase ad eliminazione diretta se fra le due fasi trascorrono almeno 30 minuti.
- 3. Svolgimento delle gare previsto su due o più giorni:
 - a) su più giorni, è possibile lo svolgimento di tutte le specialità, gare corte (RX e slalom) ed una gara lunga (discesa o maratona);
 - b) l'intervallo di tempo, dall'arrivo dell'ultimo concorrente della fase di qualificazione dell'RX e la partenza della prima coppia della fase ad eliminazione diretta dell'RX, deve essere di almeno 30 minuti;
 - c)) se fossero previste prove di slalom seguite da una gara RX, il tempo di intervallo tra l'arrivo dell'ultimo concorrente della seconda manche delle prove di slalom e la partenza del primo concorrente per le qualificazioni per l'RX non dev'essere inferiore ai 60 minuti;
 - d) la sequenza delle gare può essere invertita o modificata secondo le esigenze della società organizzatrice;
 - e) sul bando di gara delle singole manifestazioni, oltre alle normali indicazioni previste dall'art. 13, dovranno essere indicate la durata della manifestazione, le specialità, gli intervalli fra le stesse o fra le manche.
- 4. Per le gare internazionali svolte in Italia i bandi devono essere conformi alle norme del Regolamento di gara della WRF.

Sezione 3 – Norme particolari per le gare Sprint

Art. 44 – Definizione

1. Lo scopo della gara Sprint è quello di completare un percorso nel minor tempo possibile. La lunghezza massima deve essere di 300 metri.
2. Lo sprint consiste in due (2) manche.

Art. 45 - Partenza

1. Gli intervalli di partenza tra un equipaggio/concorrente ed il successivo devono essere compresi tra mezzo minuto e due minuti;
2. Una falsa partenza è determinata dal giudizio insindacabile del Giudice di partenza. In tal caso la squadra in questione riceverà 10 secondi di penalità, da sommare al tempo di gara.
3. Le procedure di partenza individuali sono definite all'art. 35, comma 1, lett. a).

Art. 46 - Arrivo

1. Il traguardo (arrivo) deve essere mostrato in modo molto evidente su entrambe le sponde del fiume.
2. Il gommone non può attraversare il traguardo più di una volta o tornare indietro lungo il percorso dopo aver terminato la gara. La violazione di questa regola comporta automaticamente la squalifica dell'equipaggio/concorrente interessato.
3. Laddove sia necessario posizionare una porta per il supporto delle fotocellule, è obbligatorio che i gommoni/hydrospeed/packraft la attraversino internamente.
4. Quando l'imbarcazione taglia il traguardo con un equipaggio incompleto, viene squalificata.

Art. 47 - Classifiche

1. L'ordine di arrivo viene determinato in base al tempo, espresso in secondi, impiegato dall'equipaggio/concorrente nella migliore delle due manche, tenendo conto dell'eventuale penalità assegnata per quella manche.
2. Se due o più squadre concorrenti terminano una gara con lo stesso punteggio, vengono classificate ex-aequo.

Sezione 4 – Norme particolari per le gare di RX

Art. 48 - Definizione

1. Lo scopo della gara RX è di completare, nel minor tempo possibile, un percorso tra due equipaggi a testa a testa con partenza simultanea e con sistema ad eliminazione diretta.
2. La discesa RX dev'essere svolta in una sezione di fiume in cui sia possibile effettuare lo "scouting" lungo il suo percorso, dove entrambi gli equipaggi/concorrenti si trovino possibilmente nelle medesime condizioni di difficoltà e corrente e dove la linea di partenza possa farli trovare nelle medesime circostanze.

3. La gara RX è composta da due fasi: la prima, di qualificazione, è uno sprint a cronometro, che determina gli accoppiamenti per la fase successiva, ad eliminazione diretta. Qualora la specialità Sprint sia organizzata all'interno dello stesso evento, i risultati di tale gara saranno utilizzati come qualifica per l'RX, salvo diversamente specificato nel bando dell'evento.
4. Il modello RX System, per la definizione delle griglie di partenza, di cui all'art. 50, determina, sulla base del numero di partecipanti e dei risultati della fase di qualifica sprint, il o i concorrenti che passano direttamente alla fase successiva e quelli che devono effettuare la prima fase eliminatoria. Il Direttore di gara può stabilire un numero massimo concorrenti che accedono alla seconda fase.
5. Le norme previste per gli equipaggi si applicano, in quanto compatibili, al concorrente delle competizioni singole.

Art. 49 - Sprint cronometrato

1. Per la prima fase, che consiste in una singola manche, si applicano le norme previste per le gare di Sprint, di cui alla sezione 3 del presente Regolamento.
2. Se due squadre concorrenti terminano lo sprint con lo stesso tempo, la posizione di qualifica per l'RX viene determinata dal lancio di una moneta. Se tre (3) o più squadre registrano tempi identici, le posizioni di qualifica vengono determinate da una manche aggiuntiva, che viene disputata esclusivamente dalle squadre che condividono la stessa posizione. Le stesse disposizioni si applicano nel caso in cui per la qualifica venga utilizzata la classifica della gara Sprint.

Art. 50 - Fase ad eliminazione diretta - Accoppiamenti

1. La formula per stabilire, in base al numero di equipaggi/concorrenti iscritti che hanno svolto la prova di qualificazione, quali passino direttamente alla seconda fase e quali debbano svolgere la prima fase di eliminazione è la seguente:

$$A - B = C$$

$$B - C = D$$
 dove:
 - A = multiplo dal quale va detratto il numero degli equipaggi iscritti alla gara (2, 4, 8, 16, 32, 64, 128, 356 ecc.)
 - B = numero degli equipaggi iscritti alla gara
 - C = numero di equipaggi che passano direttamente alla 2^a fase
 - D = equipaggi che devono incontrarsi nella 1^a fase, i cui vincitori passano alla 2^a fase per incontrarsi con quelli passati direttamente alla 2^a fase
2. Nelle fasi ad eliminazione diretta, i concorrenti/equipaggi con il miglior tempo ottenuto nello sprint cronometrato avranno la priorità nella scelta della posizione di partenza.
3. Per identificare meglio gli equipaggi concorrenti lungo il percorso, vengono assegnati loro pettorali di colore verde e rosso.
4. Le procedure di partenza sono definite all'art. 35, comma 1, lett. d). La posizione nella partenza deve fornire le condizioni in modo equo e possibilmente identico ad entrambi gli equipaggi/concorrenti.
5. È raccomandato che tra la partenza di uno scontro diretto e quello successivo vi sia un intervallo di tempo non inferiore a due minuti e non superiore a quattro minuti.

6. Per le gare di hydrospeed e di packraft le batterie prevedono lo scontro tra quattro concorrenti, che scelgono le posizioni di partenza in base al risultato dello sprint di qualifica. Il primo a scegliere sarà il primo qualificato, il secondo a scegliere, il secondo qualificato e così via. Se sono presenti più di quattro concorrenti si seguono gli schemi delle batterie per l'hydrospeed e per il packraft.

Art. 51 - Percorso

1. La distanza massima del percorso dev'essere di 300 metri.
2. Non è consentito il contatto tra due equipaggi/concorrenti nei primi 10 metri. L'area di non contatto inizia nelle posizioni di partenza e termina con una palina/boa arancione posizionata a non meno di 10 metri dalla linea di partenza. Essa indica il punto da cui è consentito il contatto di cui al comma precedente. Le imbarcazioni devono attraversare questa prima linea di porta entro un tempo definito dal giudice arbitro capo (primo tempo di contatto). Il punto da cui il contatto è consentito dev'essere comunicato dal Giudice Arbitro dirigente durante il Consiglio di gara.
3. Nel percorso vengono installate porte in discesa e in risalita.
4. Nell'ultima sezione di percorso è installata una coppia di porte di penalità in risalita a non più di 50 metri e non meno di 10 metri dal traguardo.
5. Per le semifinali e finali il percorso può cambiare.

Art. 52 - Porte

1. Le porte distribuite lungo il percorso sono caratterizzate da una sola palina e non devono toccare l'acqua. Quelle da attraversare in discesa, quindi a favore della corrente, devono essere contrassegnate da strisce verdi, mentre quelle da attraversare in risalita, controcorrente, da strisce rosse. Il cilindro della porta deve avere un'altezza massima di 2 mt, una sezione rotonda, un peso sufficiente da non essere spostate dal vento e costruite con tubi in plastica (PVC), o legno. Se realizzate in gomma le loro dimensioni possono anche essere superiori.
2. Le porte in risalita sono distribuite a coppie lungo il percorso e ogni equipaggio/concorrente è libero di scegliere quale porta attraversare delle due previste, quelle in discesa prevedono invece un unico passaggio di attraversata obbligatorio.
3. Il numero di coppie di porte di risalita dev'essere di due, esclusa la coppia di porte di penalità.
4. Il numero di porte in discesa deve essere di due.
5. È consentito il tocco delle porte. Le porte non possono essere spostate intenzionalmente.
6. Per considerare un passaggio regolare di porta, devono verificarsi le seguenti condizioni:
 - a) l'intera testa di tutti i membri dell'equipaggio, o del concorrente, deve attraversare la linea di porta dal lato corretto ed insieme, secondo il disegno del tracciato;
 - b) per le sole porte in risalita, la traiettoria finale del gommone deve descrivere un cerchio chiuso attorno alla palina;
 - c) tutti i membri dell'equipaggio devono essere sul gommone.
7. Durante la negoziazione di una porta e/o Dopo un passaggio regolare, l'equipaggio può attraversare di nuovo la stessa linea della porta.

Art. 53 - Porte di penalità

7. La porta di penalità viene assegnata dai Giudici:
 - a) quando un equipaggio invade la corsia dell'altro concorrente nell'area dove non è consentito il contatto con qualsiasi parte del gommone/hydrospeed/packraft, o con il corpo di un membro dell'equipaggio e qualsiasi altra attrezzatura disponibile prima del punto da cui è consentito;
 - b) quando l'equipaggio tocca la porta arancione che indica la fine dell'area senza contatto, con qualsiasi parte dell'imbarcazione o con il corpo di un membro dell'equipaggio e qualsiasi altra attrezzatura;
 - c) in caso di contatto intenzionale di cui all' art 38 comma 20;
 - d) quando il contatto con la porta è intenzionale.
2. I giudici assegnano alla squadra una doppia penalità quando un equipaggio salta una porta ovvero quando il passaggio non è considerato regolare ai sensi del precedente Art. 52, comma 6, o in caso di falsa partenza.
3. Il numero di penalità assegnate non può essere superiore a tre (3).
4. In caso di una (1) penalità l'equipaggio deve attraversare una delle due porte di penalità in discesa, senza fare giri completi attorno al palino.
5. In caso di due (2) penalità l'equipaggio deve fare entrambe le due porte di penalità, una passandoci in discesa, senza fare giri completi attorno al palino, mentre l'altra in risalita, girando attorno al palino 1 volta; l'ordine è a discrezione dell'equipaggio.
6. In caso di tre (3) penalità l'equipaggio deve fare entrambe le due porte di penalità in risalita, girando attorno al palino 1 volta per entrambe.
7. I giudici di percorso segnalano l'assegnazione delle penalità mediante l'utilizzo di bandierine rosse o verdi, a seconda dell'equipaggio a cui è destinata la comunicazione: con braccio alzato, quando viene attribuita una penalità, e con braccio teso, in senso orizzontale, quando ne vengono conferite due. Quello addetto alla porta di recupero delle penalità all'arrivo degli equipaggi segnala loro con un cartellino colorato, anch'esso di colore rosso o verde, il numero di giri che ognuno di essi deve effettuare intorno alla porta stessa.

Art. 54 - Eliminazione

1. "Eliminazione" significa che la squadra eliminata perde automaticamente lo scontro diretto e viene classificata in fondo alla rispettiva fase di eliminazione diretta.
2. In caso di doppia eliminazione, passa alla fase successiva l'equipaggio che ha riportato il miglior risultato nella qualifica RX.
3. La squadra è eliminata quando:
 - a) viene assegnata una quarta penalità;
 - b) quando la porta di penalità viene saltata da uno o più membri dell'equipaggio;
 - c) quando il passaggio del traguardo avviene con il gommone/hydro/packraft senza l'equipaggio al completo a bordo;
 - d) quando il gommone/hydro/packraft non raggiunge il traguardo;
 - e) l'equipaggio si presenti in ritardo o non si presenti alla partenza.

Art. 55 – Squalifica

1. "Squalifica" significa che la squadra squalificata/o perde tutte le posizioni in classifica dell'evento RX e viene classificata/o come "DSQ" ("*disqualified*").

2. La squadra viene squalificata/o e, di conseguenza, non viene inserita/o nella classifica finale quando:
 - a) qualsiasi membro dell'equipaggio afferri una corda dell'altro gommone;
 - b) qualsiasi membro dell'equipaggio afferri un atleta dell'altro gommone/hydro/packraft;
 - c) qualsiasi membro dell'equipaggio distanzi i due gommoni/hydro/packraft con una o entrambe le mani;
 - d) avvenga un contatto fisico violento, che miri a creare un rischio o un danno per l'altro equipaggio e che venga considerato antisportivo dal Giudice.

Art. 56 – Arrivo

1. Il traguardo dev'essere segnalato in modo evidente su entrambe le sponde del fiume.
2. Se si rende necessario posizionare una fotocellula su una porta, l'imbarcazione dovrà attraversarla al suo interno.

Art. 57 – Classifica

1. La classifica dell'ordine finale della gara si stilerà con le seguenti modalità:
 - a) finale A: i vincitori della gara di semifinale si incontreranno per determinare la 1^a e 2^a posizione; il vincitore occuperà il 1° posto, il perdente, il 2° posto. In caso di doppia eliminazione, il risultato è determinato dal miglior tempo dello sprint di qualifica.
 - b) finale B: i perdenti della semifinale si incontreranno per determinare il 3° e 4° posto, il vincitore occuperà il 3° posto, il perdente, il 4° posto. Nel caso non si possa svolgere la Finale B o in caso di doppia eliminazione, il 3° e 4° posto saranno determinati dal tempo migliore dello sprint di qualifica.
2. Le squadre eliminate nei round precedenti sono classificate in base ai tempi di qualifica rispetto alle altre squadre eliminate nello stesso round. Le squadre eliminate nei quarti di finale, per i loro tempi conseguiti nello sprint, occupano le posizioni di classifica a partire dalla 5^a, e così a seguire le altre squadre eliminate.
3. Nel caso di squalifica nel corso delle finali, la classifica viene stilata in modo da occupare tutte le posizioni, secondo i medesimi criteri (ad esempio, se uno dei partecipanti alla finale A venisse squalificato, il vincitore della finale B occuperebbe il 2° posto, il perdente il 3° posto, il migliore allo sprint tra gli eliminati ai quarti di finale occuperebbe il 4° e così di seguito).

Art. 58 - Gare individuali RX

1. La fase di qualifica o sprint si svolge con le stesse modalità e regole di cui all'art. 49.
2. La fase ad eliminazione diretta si svolge con massimo 4 concorrenti nella stessa batteria che devono essere riconoscibili da 4 colori diversi di pettorale. Le 4 posizioni di partenza devono essere il più possibile eque.
3. La fase ad eliminazione diretta si svolge con le stesse modalità e regole di cui all'art. 50, salvo quanto qui specificato:
 - a) non è prevista la zona di non contatto, il contatto è ammesso subito a seguito del "via";
 - b) non sono previste le porte di penalità, le penalità non sono recuperabili;
 - c) i giudici lungo il tracciato assegnano una (1) penalità:

- c.1. in caso di contatto intenzionale di cui all'art. 38 con l'avversario o con hydrospeed/packraft;
 - c.2. quando il contatto con la porta è intenzionale;
- d) i giudici assegnano due (2) penalità:
 - d.1. un equipaggio salta una porta ovvero quando il passaggio non è considerato regolare ai sensi del precedente Art. 52, comma 6;
 - d.2. in caso di falsa partenza.
- 4. La classifica di ciascuna batteria viene determinata dall'ordine di arrivo e dal numero delle penalità. Il concorrente con una penalità viene classificato dopo chi ha completato il percorso senza penalità, il concorrente con 2 penalità viene classificato dopo chi ha 1 penalità ed è seguito da chi ha 3 penalità. In caso 2 o più concorrenti abbiano lo stesso numero di penalità ricevute la posizione è determinata dall'ordine di arrivo al traguardo nella batteria di riferimento.
- 5. In ogni batteria passano al turno successivo i primi due classificati; qualora non vi fossero almeno due concorrenti non eliminati, passa alla fase successiva colui o coloro che hanno ottenuto il miglior risultato nello sprint di qualifica.

Sezione 5 – Norme particolari per le gare di testa a testa

Art. 59 – Definizione

1. Lo scopo della gara Testa a testa è di completare, nel minor tempo possibile, un percorso contrassegnato da segnali di navigazione, in cui due squadre gareggiano simultaneamente in un formato a eliminazione diretta.
2. Il formato è concepito per seguire immediatamente l'evento Sprint, con gli accoppiamenti determinati in base ai risultati dello Sprint. Qualora la specialità Sprint non sia organizzata all'interno dello stesso evento, le posizioni di qualifica vengono determinate mediante una singola manche di sprint cronometrato, a cui si applicano le norme di cui alla Sezione 3 del presente Regolamento.
3. Se due equipaggi concorrenti terminano lo sprint con lo stesso tempo, la posizione di qualifica viene determinata dal lancio di una moneta. Se tre (3) o più equipaggi registrano tempi identici, le posizioni di qualifica vengono determinate da una manche aggiuntiva, che viene disputata esclusivamente dagli equipaggi che condividono la stessa posizione.

Art. 60 – Fasi della competizione

1. A seconda del numero totale di squadre iscritte, il Testa a testa può consistere in una o due fasi. I risultati dello sprint determineranno quali squadre avanzeranno direttamente alla Fase 2 e quali dovranno prima competere nella Fase 1.
2. Nelle fasi ad eliminazione diretta, la squadra con il tempo di sprint più veloce avrà il privilegio di scegliere la propria corsia di partenza.
3. Tutte le informazioni relative agli accoppiamenti, all'ordine di gara, al numero di turni e alle relative questioni procedurali sono definite agli artt. 48, comma 4, e 50, comma 1 del presente regolamento.

4. Gli intervalli tra coppie successive all'interno dello stesso round non devono superare i tre (3) minuti.
5. Se una coppia termina la gara con il medesimo tempo, incluse le eventuali penalità, ovvero nel caso di doppia eliminazione, passa al round successivo la squadra con il tempo di sprint più veloce.

Art. 61 – Partenza

1. Le procedure di partenza sono definite all'art. 35, comma 1 lettera d). La posizione nella partenza deve fornire le condizioni in modo equo e possibilmente identico ad entrambi gli equipaggi.
2. Gli equipaggi che si presentano in ritardo o non si presentano alla posizione di partenza assegnata perdono l'opportunità di partecipare alla gara e vengono eliminati.
3. Non è consentito il contatto tra due gommoni nei primi metri (corsia di partenza), che si estendono dalla posizione di partenza ad una roccia, ostacolo o segnale di qualsiasi tipo (palina o boa). Le due corsie di partenza devono essere per quanto possibile equivalenti in termini di difficoltà. Il punto da cui il contatto è consentito deve essere comunicato dal Direttore di gara durante il Consiglio di gara.

Art. 62 – Segnali di navigazione

1. Il percorso della gara Testa a testa deve includere quattro segnali di navigazione (marcatori), due posizionati vicino alla riva sinistra e due vicino alla riva destra. I segnali possono essere boe o paline e devono essere tutti posizionati all'interno o in prossimità di correnti di risalita, per consentire una navigazione a monte tra il segnale e la riva. I segnali devono essere di colore altamente visibile e facilmente identificabili e possono riportare i loghi degli sponsor, a condizione che non interferiscano con la visibilità o creino ambiguità riguardo al loro scopo. Tutti i segnali devono essere facilmente valutabili dai giudici di gara.
2. I marcatori possono essere toccati da qualsiasi parte del gommone, della pagaia o della squadra; tuttavia, i marcatori non possono essere spostati intenzionalmente. Un marcatore è considerato superato correttamente quando l'intero gommone e tutte le teste dei membri della squadra passano a monte tra il marcatore e la riva vicina, con la traiettoria finale del gommone che descrive un cerchio chiuso attorno al segnale. Il superamento non corretto si verifica se una boa viene sommersa dal gommone o una palina viene spostata deliberatamente.
3. Ogni squadra deve superare con successo almeno un marcatore a sinistra e uno a destra. Le squadre possono scegliere quali marcatori tentare e possono effettuare più tentativi.

Art. 63 – Sicurezza

1. I concorrenti devono evitare comportamenti imprudenti che potrebbero causare lesioni o danni sostanziali alla squadra avversaria o alle attrezzature. Ad eccezione degli urti tra gommoni, è vietato colpire, trattenere o spingere deliberatamente gli avversari o le loro attrezzature. I concorrenti possono abbandonare il proprio gommone solo se questo è incagliato e non può essere liberato, o in risposta a un evidente pericolo per la sicurezza. Le squadre che abbandonano il gommone devono agire in modo sicuro, evitare di interferire con gli avversari, spostare il gommone solo quanto necessario per risolvere la situazione e rientrare immediatamente nel gommone una volta che il pericolo è stato mitigato.

Art. 64 – Arrivo

1. Il traguardo dev'essere segnalato in modo evidente su entrambe le sponde del fiume.
2. Il gommone non può attraversare il traguardo più di una volta, o tornare indietro dopo aver terminato la gara; questo comporterà l'eliminazione della squadra interessata.
3. Se si rende necessario posizionare una fotocellula su una porta, il gommone dovrà attraversarla al suo interno.

Art. 65 – Penalità

1. Si applicano le seguenti penalità:
 - a) 10 secondi in caso di falsa partenza;
 - b) 10 secondi per aver invaso la corsia di partenza dell'avversario;
 - c) 50 secondi per violazione delle regole di sicurezza;
 - d) 50 secondi per aver superato correttamente un solo marcatore;
 - e) 100 secondi per non aver superato correttamente alcun marcatore.

Art. 66 – Classifica

1. I vincitori delle semifinali si sfideranno nella finale A per determinare il primo e il secondo posto. Al contrario, le squadre sconfitte nelle semifinali si sfideranno nella finale B per determinare il terzo e il quarto posto.
2. Le squadre eliminate nei round precedenti sono classificate in base ai loro tempi finali rispetto alle altre squadre eliminate nello stesso round. Le squadre eliminate nei quarti di finale, per i tempi conseguiti nell'ultimo round, occupano le posizioni di classifica a partire dalla 5^a, e così a seguire le altre squadre eliminate.
3. In caso di squadre squalificate nel corso delle finali, la classifica viene stilata in modo da occupare tutte le posizioni, secondo i medesimi criteri (ad esempio, se uno dei partecipanti alla finale A venisse squalificato, il vincitore della finale B sarebbe occuperebbe il 2° posto, il perdente il 3° posto, la squadra che ha il miglior tempo tra gli eliminati ai quarti di finale occuperebbe il 4° e così di seguito).
4. Le squadre eliminate per i casi di cui agli artt. 61 comma 2 e 64 comma 2 sono classificate in base ai loro tempi finali rispetto alle squadre eliminate nell'ultimo round disputato regolarmente.

Sezione 6 – Norme particolari per le gare di slalom

Art. 67 – Definizione

1. Lo scopo della gara, che è disputata su due manche, è percorrere nel minor tempo possibile una distanza che prevede l'attraversamento di porte, nel senso di discesa o di risalita, cercando di evitare il tocco delle paline o il salto delle porte stesse.
2. La prova di slalom si svolge su due manche obbligatorie e, per l'attribuzione dei punti, viene considerata la migliore fra le due. È obbligatorio partecipare a entrambe le manche, pena la squalifica.
3. Le norme previste per lo Slalom per gli equipaggi si applicano, in quanto compatibili, al concorrente delle competizioni singole.

Art. 68 - Tracciatura percorso

1. Il percorso delle gare di slalom dev'essere proposto dal Comitato organizzatore ed approvato dalla Commissione tecnica federale o suo delegato presenti sul posto, prima dell'inizio della competizione.

Art. 69 – Distanze

1. La distanza per effettuare una gara di slalom, tra la partenza e l'arrivo, non deve superare i 300 mt.
2. Il percorso deve essere navigabile per tutta la lunghezza, avere ostacoli naturali e/o artificiali sempre superabili ed offrire uguali condizioni per le imbarcazioni.
3. Il percorso di gara è tracciato dal progettista del percorso, nominato dal Direttore di gara, o dal Direttore tecnico.
4. I tracciatori devono assicurare che il percorso, ideato originariamente, sia mantenuto tale per tutta la durata della gara: essi sono i responsabili dell'adeguata sistemazione delle porte e delle altre attrezzature e devono essere pronti ad eseguire le modifiche e le rettifiche disposte dal Direttore di gara.
5. Qualora, durante la gara, si verifichi un cambiamento del livello dell'acqua tale da falsare il risultato, il Giudice Arbitro dirigente deve interrompere la gara stessa sino a quando le condizioni dell'acqua non siano tornate alla normalità.
6. Se durante la gara si verifica un fattore non momentaneo che altera le caratteristiche del percorso, il Giudice Arbitro dirigente può autorizzare modifiche o movimenti delle porte, che dovranno garantire condizioni uniformi tra i concorrenti.

Art. 70 - Ordini di partenza

1. L'ordine di partenza definitivo con i nomi degli equipaggi/concorrenti, le rispettive Società di appartenenza ed i numeri di gara attribuiti dev'essere consegnato ai Rappresentanti di Società, al Giudice Arbitro dirigente ed agli altri Ufficiali di gara.
2. Il programma dev'essere compilato rispettando l'ordine e gli intervalli tra le gare indicate dal presente regolamento.

Art. 71 - Approvazione del percorso

7. Almeno un'ora prima della gara il percorso deve essere approvato dal Direttore di gara.

8. Su richiesta di un qualsiasi rappresentante di Società, il Direttore di gara può prendere in esame proposte di cambiamenti del percorso legate ad eccessiva difficoltà del tracciato o a motivi di sicurezza.

Art. 72 – Partenza

3. La partenza avviene mediamente con una cadenza da un minimo di due minuti ad un massimo di cinque minuti tra un equipaggio e quello successivo.
4. I concorrenti devono trovarsi in tempo utile nei pressi della postazione di partenza e, confermata la propria presenza, si devono mettere in posizione ideale di via.
5. Le imbarcazioni devono essere disposte nel senso della corrente e/o, qualora le condizioni del fiume lo richiedano, in controcorrente.
6. La partenza avviene con gommone/hydrospeed/packraft fermo, preferibilmente trattenuto in posizione da un assistente del Giudice di partenza. Le modalità di partenza sono definite al precedente art. 35, comma 1.
7. La falsa partenza è determinata a giudizio inappellabile del Giudice di partenza. In questo caso la squadra in questione riceverà 10 secondi di penalità, che verranno aggiunti al loro tempo di gara.

Art. 73 - Caratteristiche porte

1. Le porte sono formate da almeno una palina sospesa e devono essere ingaggiate dal lato del cartello posizionato sopra. Le porte da superare in discesa, in favore della corrente, sono contrassegnate da 5 (cinque) anelli di colore verde e da 5 (cinque) anelli di colore bianco, alternati fra di loro; gli anelli sono di altezza cm. 20, le paline dovranno terminare sempre con l'anello di colore bianco. Le porte da superare in risalita, contro corrente, sono contrassegnate da 5 (cinque) anelli di colore rosso e da 5 (cinque) anelli di colore bianco, alternati fra di loro; gli anelli sono di altezza cm. 20, le paline dovranno terminare sempre con l'anello di colore bianco. Le paline devono avere un'altezza massima di mt. 2,00, una sezione tonda con diametro compreso tra cm. 5 e cm. 7, avere un peso sufficiente per non essere spostate dal vento ed essere costruite con un tubo di materiale plastico (PVC) o legno.
2. La distanza minima tra la porta e la riva deve essere di mt, 2,50. Le porte devono essere posizionate in modo da distare circa da mt. 0,50 a mt. 1,00 dal pelo dell'acqua o comunque ad una distanza tale da non essere spostate dal flusso dell'acqua stessa.
3. I cartelli posizionati sopra le porte le numerano in ordine progressivo, secondo il disegno del tracciato preposto. Essi misurano cm. 30x30. Hanno sfondo giallo o bianco con numeri di colore nero alti cm. 20 e con uno spessore di cm. 2 riportati su entrambi i lati e barrati da una linea diagonale rossa di spessore cm. 2 sul lato opposto alla direzione del corretto passaggio della porta.
4. I controllori di porta, dalla loro postazione, devono vedere i cartelli che contrassegnano le porte di loro pertinenza e devono occupare una posizione tale da individuare molto bene il corretto passaggio o l'errore commesso dal concorrente.
5. Il numero di porte lungo il percorso di slalom deve essere di minimo 8 (otto) e massimo di 14 (quattordici), di cui un numero minimo di 2 ed un massimo di 5 (cinque) devono essere in risalita, distribuite equamente sulle sponde di destra e di sinistra del fiume o del canale.

Art. 74 - Passaggio delle porte

1. Tutte le porte devono essere superate secondo la successione numerica e la direzione stabilita, così come indicato sui cartelli che ne indicano il numero.
2. Tutte le porte devono essere superate rispettando il corretto lato di passaggio.
3. Il passaggio della porta inizia quando:
 - a) un gommone o il corpo o la testa di uno o più membri dell'equipaggio o la pagaia toccano le paline della porta;
 - b) la pagaia attraversa la linea tra le paline.
4. Il passaggio di una porta termina quando:
 - a) inizia il passaggio della porta successiva;
 - b) attraversa la linea d'arrivo.
5. Anche la linea di partenza e di arrivo è considerata, similmente, come linea di porta.
6. Per considerare un passaggio regolare di porta, devono verificarsi le seguenti condizioni:
 - a) l'intera testa di tutti i membri dell'equipaggio/concorrente ha attraversato la linea di porta dal lato corretto, secondo il disegno del tracciato, senza toccare alcuna palina con il corpo, con le pagaie o con il gommone/hydro;
 - b) le teste di tutti i concorrenti hanno attraversato la linea tra il fiume e la palina nella direzione corretta, cioè devono passare tra la palina e il fiume e nella direzione predeterminata corretta;
 - c) le teste di tutti i concorrenti devono passare attraverso la porta mentre tutti i concorrenti sono all'interno della barca/hydro;
 - d) nel caso di una porta di risalita, la squadra/concorrente deve eseguire un avanzamento continuo attraverso la porta.
7. Per le categorie allievi, cadetti, per l'hydrospeed e per il packraft, i passaggi attraverso le porte di un percorso di slalom, in discesa o in risalita, possono essere dimezzati fino al 50% del numero di porte presenti. Tali specifiche vengono stabilite sul bando o in occasione del Consiglio di gara, a seconda del livello di difficoltà del percorso.

Art. 75 – Penalità

1. In una gara di slalom sono attribuite le seguenti penalità:
 - a) “0” punti-secondi: con passaggio corretto effettuato senza commettere errori. Nessun membro dell'equipaggio/concorrente, con testa o parte del tronco, deve passare in una direzione diversa da quella indicata; se ciò accade, la porta si ritiene iniziata, per cui, anche se si dovesse retrocedere per eseguirla correttamente, s'incorre nella penalità di “50” punti-secondo.
 - b) “2” punti-secondi: quando il passaggio delle porte è corretto, ma uno o più membri dell'equipaggio/concorrente toccano una o più volte la palina della porta. Tocchi ripetuti della stessa palina o di entrambe le paline sono penalizzati una sola volta.
 - c) “50” punti-secondi:
 - c.1. quando uno o più membri dell'equipaggio/concorrente tocchi di una o più paline senza passaggio corretto della porta;
 - c.2. quando uno o più membri dell'equipaggio spinga intenzionalmente una o entrambe le paline per facilitarsi il passaggio. L'azione non è giudicata intenzionale quando i corpi dei membri dell'equipaggio o il gommone siano già in una posizione in cui avrebbero idealmente attraversato la porta;

- c.3. quando un equipaggio/concorrente attraversa la linea di porta con il gommone/hydro capovolto;
 - c.4. quando un equipaggio attraversa la linea di porta nella direzione sbagliata da quella indicata nella mappa del percorso e sulla palina;
 - c.5. quando, durante il passaggio della linea di porta, qualsiasi parte del corpo di uno o più membri dell'equipaggio attraversa la linea della porta nella direzione sbagliata;
 - c.6. quando un equipaggio concorrente salta il passaggio della porta. La porta è data per saltata quando un equipaggio/concorrente salta l'attraversamento della stessa, passando a quella successiva in ordine numerico crescente;
 - c.7. quando viene saltata una porta da parte di uno o più membri l'equipaggio/concorrente;
 - c.8. quando avviene il passaggio della linea del traguardo con gommone/hydro/packraft con equipaggio non completo o senza concorrente, per l'hydrospeed e packraft.
1. Il passaggio con il gommone/hydrospeed/packraft sotto la pallina della porta (taglio della porta) senza toccare non è penalizzabile.
 2. I ripetuti tentativi dell'equipaggio di superare una porta nella direzione consentita senza toccare le paline, pur superando, i primi due membri dell'equipaggio, la linea di porta, non comporta penalità qualora, nel successivo tentativo, questa venga superata correttamente.
 3. Successivi passaggi nella porta già superata non comportano penalità se si è già iniziato il passaggio della porta successiva, anche se si dovesse toccare la palina.
 4. Se uno o più membri di un equipaggio scende dal gommone/hydro per disincastarlo da un ostacolo (cravatta) per continuare il percorso, non comporta penalità.
 5. Se uno o più membri dell'equipaggio si accorge che non riesce a superare una porta in risalita con le pagaie, è possibile, qualora il fiume lo consenta, che uno o più membri dell'equipaggio stesso scendano dal gommone, accostando, trainando o spingendo l'imbarcazione fino ai pressi della porta; in seguito, prima di iniziare a passare la linea di porta, attraversarla e procedere al passaggio corretto, tutti i membri dell'equipaggio devono salire a bordo e attraversare la porta correttamente, pagaiando.
 6. Se un membro o più membri dell'equipaggio non fossero a bordo, oppure se, nell'attraversamento della linea di porta, il tronco o la testa di uno o più membri non siano correttamente all'interno delle paline, l'equipaggio sarà penalizzato con 50 (cinquanta) punti- secondo; medesima penalità sarà attribuita nel caso in cui l'equipaggio non riesca a superare la porta, nel qual caso la stessa risulterà saltata.
 7. Se, al contrario, nel passaggio corretto, vengono prodotti uno o più tocchi alle paline, questi saranno penalizzati con 2 (due) punti-secondo una sola volta.
 8. Il passaggio delle porte deve sempre avvenire a equipaggio completo, o del concorrente singolo, per l'hydrospeed e packraft.
 9. È possibile concedere ai concorrenti il beneficio del dubbio.
 10. 50 punti-secondi sono la penalità massima comminata possibile per ciascuna porta.

Art. 76 - I controllori di porta

1. Verificano i passaggi delle porte loro assegnate segnalando le penalità e le comunicano alla Segreteria di gara con il mezzo preposto. Se il percorso presenta porte raggruppate, sono necessari 2 o più controllori di porta nelle relative postazioni.
2. I controllori di porta non devono richiamare i concorrenti che hanno commesso una penalità né incitarli.
3. Se il passaggio della porta è avvenuto regolarmente, il controllore di porta non dà alcuna segnalazione.

Art. 77 - Segnali per i controllori di porta

1. Dischi o cartelli ben visibili possono essere utilizzati per segnalare al pubblico le penalità.
2. Ogni controllore di porta ha in dotazione una paletta della lunghezza di circa cm. 30 con un disco giallo di circa cm. 20 di diametro alla sua sommità, per assegnare penalità corrispondenti a 2 (due) secondi, e di colore rosso per assegnare penalità di 50 secondi.
3. Il controllore di porta utilizza i segnali nei seguenti casi:
 - a) il passaggio della porta è avvenuto con penalizzazione di 2 (due) secondi; in questo caso il controllore di porta alza il disco giallo con la cifra corrispondente alla penalità attribuita;
 - b) il passaggio della porta non è avvenuto in modo corretto, con penalizzazione di 50 secondi; in questo caso il controllore di porta alza il disco rosso con la cifra corrispondente alla penalità attribuita.
4. Se il passaggio della porta è avvenuto regolarmente, il controllore di porta non dà alcuna segnalazione.

Art. 78 - Ostruzione sul percorso

1. Qualora, durante il passaggio di una porta, il gommone/hydrospeed/packraft sopraggiunto ostacoli il gommone/hydrospeed/packraft sopraggiungente, il Giudice di settore obbliga quello sopraggiunto a lasciare il passaggio al sopraggiungente, emettendo un fischio prolungato.

Art. 79 - Squalifica

1. La squadra/il concorrente viene squalificata/o e, di conseguenza, non viene inserita/o nella classifica finale quando:
 - a) l'equipaggio/il concorrente non completi l'intero percorso.
 - b) l'equipaggio/il concorrente si presenti in ritardo o non si presenti alla partenza.
 - c) l'equipaggio/il concorrente effettui solo una manche sulle due previste.

Art. 80 - Arrivo

1. Il traguardo dev'essere segnalato in modo evidente su entrambe le sponde del fiume.
2. Il gommone/hydrospeed/packraft non può attraversare il traguardo più di una volta, o tornare indietro dopo aver terminato la gara, pena la squalifica.
3. Se si rende necessario posizionare una fotocellula su una porta, il gommone/hydro/packraft dovrà attraversarla al suo interno.

Art. 81 – Classifica

1. Il risultato è dato dal tempo impiegato in secondi nella migliore tra le due manche eseguite, sommando le penalità attribuite.
2. I punti di penalità, trasformati in secondi, sono aggiunti al tempo di gara.
3. Se due o più equipaggi concorrenti terminano una gara con lo stesso punteggio sono classificati ex-aequo.

Sezione 7- Norme particolari per le gare di discesa classica

Art. 82 – Definizione

1. Lo scopo della gara di discesa classica è percorrere, nel senso della corrente, un tratto prestabilito nel più breve tempo possibile, superando le difficoltà tecniche che il percorso prevede.
2. Le norme previste per gli equipaggi si applicano, in quanto compatibili, al concorrente delle competizioni singole.

Art. 83 – Distanze

1. Il percorso deve prevedere una lunghezza minima di metri 3000, massima di metri 7.000. Per le categorie allievi, cadetti e per l'hydrospeed/packraft la lunghezza del percorso può essere ridotta fino alla metà. Se il tratto di gara prevede più passaggi di IV WW, la distanza minima è di 1500 metri. Tali specifiche vengono stabilite sul bando o in occasione del Consiglio di gara, a seconda del livello di difficoltà del percorso.
2. Il percorso deve essere navigabile nella sua totale lunghezza.
3. Sono permessi i trasbordi, così come definiti al successivo art. 89, comma 3.
4. Il percorso dev'essere approvato dal Direttore di gara, il quale ha la facoltà di scegliere, tenuto conto del livello d'acqua del momento, un percorso di gara alternativo.
5. Nessun contatto fisico intenzionale (pagaia contro pagaia, persona contro persona, persona contro pagaia/gommone, hydro contro hydro) è consentito in qualsiasi fase della gara. Questa irregolarità è punita con 10 secondi, da aggiungere al tempo totale di gara o anche con la squalifica. In caso di più penalità, esse vengono sommate.

Art. 84 – Partenza

1. Le modalità di partenza sono definite al precedente art. 35, comma 1.
2. La falsa partenza è determinata dall'indiscutibile giudizio del Giudice di partenza. In questo caso la squadra in questione riceverà 10 secondi di penalità, che saranno aggiunti al tempo di discesa.

Art. 85 – Arrivo

1. Il traguardo dev'essere segnalato in modo evidente su entrambe le sponde del fiume.
2. Il gommone/hydrospeed/packraft non può attraversare il traguardo più di una volta, o tornare indietro dopo aver terminato la gara, pena la squalifica.

3. Se si rende necessario posizionare una fotocellula su una porta, l'imbarcazione dovrà attraversarla al suo interno.
4. Quando un gommone attraversa il traguardo con l'equipaggio incompleto viene squalificato.

Art. 86 – Classifica

1. La classifica dell'ordine d'arrivo è stilata tenendo conto del miglior tempo conseguito.
2. Se due o più equipaggi concorrenti terminano una gara con lo stesso punteggio sono classificati ex-aequo.

Sezione 8 – Norme particolari per le gare di maratona

Art. 87 – Definizione

1. Lo scopo della gara di maratona è percorrere, nel senso della corrente, un tratto prestabilito nel più breve tempo possibile, superando le difficoltà tecniche che il percorso prevede.
2. Le norme previste per gli equipaggi si applicano, in quanto compatibili, al concorrente delle competizioni singole.

Art. 88 – Distanze

1. Il percorso deve avere una lunghezza minima superiore ai 7.000 metri e massima di 25.000 metri e difficoltà non superiore a categoria IV WW. Per le categorie allievi, cadetti e para-rafting la lunghezza del percorso deve essere ridotta fino alla metà. Tali specifiche vengono stabilite in occasione del Consiglio di gara, a seconda del livello di difficoltà del percorso.
2. Il percorso dev'essere navigabile nella sua totale lunghezza.

Art. 89 – Trasbordi

1. Per trasbordo s'intende un tratto di percorso che l'equipaggio deve effettuare a piedi trasportando il gommone o, per le gare di Discesa classica, l'hydrospeed/packraft via terra.
2. I trasbordi si classificano in:
 - a) obbligatori; in questo caso le linee di sbarco ed imbarco devono essere segnalate in modo chiaro con bandierine di colore rosso e giallo disposte in diagonale. La riva deve avere uno spazio sufficiente a consentire il trasbordo simultaneo di almeno tre equipaggi/concorrenti e questi hanno l'obbligo di effettuare il trasbordo nelle zone delimitate.
 - b) Facoltativi, quando un equipaggio può decidere, di sua iniziativa, di trasbordare in un tratto del percorso, purché non sia superiore ai 50 metri di lunghezza.
3. Per evitare secche; nei tratti con acque basse, all'equipaggio/concorrente è consentito scendere e trascinare il gommone/hydrospeed/packraft verso zone con acqua più profonda.

Art. 90 - Penalità e squalifiche

1. L'equipaggio che gareggia non rispettando le regole di gara è penalizzato o squalificato.
2. Se un equipaggio non rispetta le regole di gara è soggetto ad una penalità. Se il Giudice arbitro di percorso ritiene che questo si sia procurato un vantaggio minimo, gli sarà inflitta una penalità di 15 secondi, se si procura un vantaggio significativo, è squalificato.
3. Collisione o danneggiamento. Un equipaggio che sia ritenuto dal Giudice arbitro di percorso o da un Ufficiale di gara, responsabile di una collisione, o che abbia danneggiato un gommone o la pagaia di qualche concorrente o, in alternativa, che abbia spostato dalla propria linea un altro equipaggio, è soggetto ad una penalità. Sarà inflitta una penalità di 30 secondi se l'altro equipaggio ha subito dalla manovra un lieve vantaggio. L'equipaggio danneggiante sarà invece squalificato se l'altro avrà subito dalla manovra uno svantaggio significativo.
4. Controllo del gommone irregolare. Se un equipaggio ha disputato la gara con un'imbarcazione che, al controllo a fine gara, risulta irregolare, sarà squalificato.
5. Accompagnamento. È proibito, durante la gara, essere accompagnati da altri natanti. Questo comporterà la squalifica del gommone interessato.
6. Penalità. Le penalità sono decise dai Giudici di percorso e sono inappellabili. La comunicazione delle penalità può avvenire nel modo seguente:
 - a) con annuncio;
 - b) scritto su una lavagna o su un foglio posizionati all'arrivo, con evidenziato il numero del gommone-in questione.

Il tempo di penalità sarà aggiunto a quello registrato al traguardo.

7. Squalifica. Le squalifiche sono decise dagli Ufficiali di gara e vengono notificate dal Giudice arbitro dirigente, ai rappresentanti di Società e sono appellabili secondo quanto previsto dal Regolamento di gara vigente. Le penalità, essendo inappellabili, non saranno notificate, mentre le squalifiche dovranno essere notificate immediatamente, spiegandone i motivi.

Sono squalificati gli equipaggi che sostituiscono il gommone durante la gara, o che ricevono assistenza di altro tipo rispetto a quella prevista. Il rappresentante della squadra dell'equipaggio-firmerà la copia della squalifica su cui sarà indicata l'ora di ricevimento e dalla quale partirà il tempo per l'eventuale reclamo.

Se il rappresentante non si presenta per la notifica entro 30 minuti, la squalifica diventerà definitiva.

Art. 91 - Assistenza agli equipaggi

1. Gli equipaggi non possono essere seguiti o ricevere assistenza da imbarcazioni non partecipanti alla gara. È ammessa solo l'assistenza tecnica fornita dall'organizzazione, dagli addetti alla sicurezza, o dai Responsabili di squadra, purché effettuata nelle zone previste e secondo le indicazioni del Direttore di gara.
2. Tale assistenza deve limitarsi ai servizi di pronto soccorso, rifornimento di cibi, bevande e vestiti.

Art. 92 - Tempo massimo a disposizione

1. Il Comitato Organizzatore deve, in Consiglio di gara, fissare un "tempo massimo", entro cui tutti gli equipaggi devono aver terminato la gara. Il tempo dev'essere calcolato

sull'orario di partenza dell'ultimo concorrente ed i concorrenti che non terminano la prova entro tale limite non sono classificati.

2. Il Servizio di sicurezza deve comunque essere attivo sino a quando tutti i concorrenti concludono la gara.

Art. 93 – Arrivo

1. Il traguardo dev'essere segnalato in modo evidente su entrambe le sponde o in centro al fiume.
2. L'imbarcazione non può attraversare il traguardo più di una volta, o tornare indietro dopo aver terminato la gara, pena la squalifica.
3. Qualora si rendesse necessario posizionare una fotocellula su una porta, il natante dovrà attraversarla al suo interno.

Art. 94 - Classifica

1. La classifica dell'ordine d'arrivo è stilata tenendo conto del miglior tempo conseguito.
2. Se due o più equipaggi terminano una gara con lo stesso punteggio sono classificati ex-aequo.
3. Per la compilazione della classifica finale si dovranno sommare anche tutte le penalità attribuite all'equipaggio stesso.

Sezione 9 – Entrata in vigore del Regolamento

Art. 95 – Entrata in vigore

1. Il presente regolamento, composto da tre allegati, che ne formano parte integrante e sostanziale, entra in vigore dal 12 marzo 2026.

Allegato 1

Protocollo sanitario per il rilascio dell'idoneità sportiva agonistica alle persone con disabilità

Ai fini della tutela della salute, gli atleti con disabilità che praticano attività sportiva agonistica sono tenuti a sottoporsi al controllo dell'idoneità specifica dello sport che intendono praticare, secondo quanto previsto dal Decreto Ministeriale – Ministero della Sanità - 4 marzo 1993 “Determinazione dei protocolli per la concessione dell'idoneità alla pratica sportiva agonistica alle persone handicappate”, pubblicato sulla G.U. 18 marzo 1993, n 64.

Considerato che il Para-rafting, o rafting adattato, non è compreso nelle discipline sportive indicate all'All. n. 1 del suddetto Decreto, si applica il disposto di cui all'art. 2, co. 3, secondo cui *“Nel caso che l'attività sportiva prescelta dall'interessato non sia contemplata nel sopracitato Allegato 1, essa dev'essere assimilata, ai fini degli accertamenti sanitari da compiersi, a quella che, tra le previste, presenti maggiori affinità”*.

Tenuto conto dell'affinità della disciplina del rafting a quelle della canoa e del canottaggio, di cui alla Tabella A, ovvero “attività ad impegno elevato” dell'Allegato 1 del D.M. 4 marzo 1993, si elencano di seguito gli accertamenti da eseguire fermo restando che, a giudizio del medico esaminatore, possono essere richiesti, su sospetto clinico, altri accertamenti diagnostici:

- a) Visita medica eseguita secondo le note esplicative contenute nel D.M. 18 febbraio 1982:
 - a.1. visita medica, comprensiva dell'anamnesi, della determinazione del peso corporeo (in kg) e della statura (in cm), l'esame obiettivo, con particolare riguardo agli organi ed apparati specificamente impegnati nello sport praticato, l'esame generico dell'acuità visiva mediante ottotipo luminoso, il rilievo indicativo della percezione della voce sussurrata a 4 metri di distanza;
 - a.2. per i non vedenti o ipovedenti, una visita specialistica oculistica, con determinazione dell'acuità visiva e del campo visivo;
 - a.3. ECG da sforzo, che dev'essere effettuato con monitoraggio in continua, durante e dopo la prova, di almeno una derivazione elettrocardiografica utilizzando:
 - a.3.1. nei soggetti con l'uso degli arti inferiori, lo step test, con durata della prova di tre minuti ed altezza del gradino in relazione alla statura ovvero il cicloergometro, con carichi crescenti fino al raggiungimento almeno di una frequenza cardiaca uguale al 75% della massima teorica per l'età;
 - a.3.2. nei soggetti con il solo uso degli arti superiori, l'ergometro a manovella o l'ergometro a rullo. In questo caso la prova dovrà essere effettuata a carichi crescenti fino al raggiungimento almeno di una frequenza cardiaca uguale al 75% della massima teorica per età;
 - a.3.3. nei soggetti di età superiore ai 35 anni, la prova dev'essere di tipo massimale, e per tale motivo utilizzare necessariamente il cicloergometro, o l'ergometro a manovella/a rullo;
 - a.3.4. nei casi in cui, per difficoltà legate all'handicap (spiccata incoordinazione motoria, gravi menomazioni degli arti, ecc.), si renda oggettivamente impossibile effettuare un ECG da sforzo con le modalità sopra indicate, potrà essere utilizzato qualsiasi altro test provocativo fisiologico: l'eventuale mancato raggiungimento della frequenza cardiaca limite non dovrà essere considerato influente ai fini del giudizio di idoneità;

- a.4. spirografia, che deve comprendere il rilievo dei seguenti parametri: capacità vitale (CV), volume espiatorio massimo al secondo (VEMS), indice di Tiffeneau (VEMS/CV), massima ventilazione volontaria (MVV);
 - a.5. esame delle urine completo. Nei soggetti con lesioni midollari (tetraplegici, paraplegici, con spina bifida ed altre patologie comportanti vescica neurologica), l'esame delle urine dev'essere necessariamente integrato dall'esame del sedimento e dall'effettuazione di azotemia e creatinemia;
 - a.6. RX dei segmenti scheletrici vicarianti negli amputati, con periodicità biennale.
- b) Considerata, in ultimo, l'eventualità di impatto/immersione in acqua, connessa con la specifica disciplina sportiva, si consiglia anche:
- b.1. visita neurologica periodica e, alla prima visita, l'encefalogramma.
- c) Il certificato di idoneità specifica ha validità un anno e dev'essere rilasciato da un medico specialista in medicina dello sport.

Allegato 2

Punteggi attribuiti per gara/atleta				
	RaftingR4	Rafting allievi, cadetti, ragazzi, U19(doppio punteggio)	HydroPack	HydroPack allievi, cadetti, ragazzi, U19(doppio punteggio)
1° piazzamento	100	200	25,00	50,00
2° piazzamento	90	180	22,50	45,00
3° piazzamento	80	160	20,00	40,00
4° piazzamento	75	150	18,75	37,50
5° piazzamento	70	140	17,50	35,00
6° piazzamento	68	136	17,00	34,00
7° piazzamento	66	132	16,50	33,00
8° piazzamento	64	128	16,00	32,00
9° piazzamento	62	124	15,50	31,00
10° piazzamento	60	120	15,00	30,00
11° piazzamento	58	116	14,50	29,00
12° piazzamento	56	112	14,00	28,00
13° piazzamento	54	108	13,50	27,00
14° piazzamento	52	104	13,00	26,00
15° piazzamento	50	100	12,50	25,00
16° piazzamento	48	96	12,00	24,00
17° piazzamento	46	92	11,50	23,00
18° piazzamento	44	88	11,00	22,00
19° piazzamento	42	84	10,50	21,00
20° piazzamento	40	80	10,00	20,00
21° piazzamento	38	76	9,50	19,00
22° piazzamento	36	72	9,00	18,00
23° piazzamento	34	68	8,50	17,00
24° piazzamento	32	64	8,00	16,00
25° piazzamento	30	60	7,50	15,00
26° piazzamento	28	56	7,00	14,00
27° piazzamento	26	52	6,50	13,00
28° piazzamento	24	48	6,00	12,00
29° piazzamento	22	44	5,50	11,00
30° piazzamento	20	40	5,00	10,00

Allegato 3

Un reclamo contro una decisione dei giudici dev'essere indirizzato al Giudice Arbitro dirigente per iscritto e dev'essere accompagnato da una tassa di reclamo di 100 euro (o di importo uguale in altra valuta). Il reclamo dev'essere inoltrato al Giudice suddetto entro e non oltre il tempo indicato nel Regolamento Sportivo.

Reclamo

Data Ora
____: ____

Firma - Team Leader

Firma - Giudice Arbitro Dirigente

Decisione del giudice dirigente

Il giudice capo ha deciso di accogliere il reclamo _____

Il giudice dirigente ha deciso di respingere il reclamo perché:

La decisione è definitiva.

Firma - Giudice Arbitro Dirigente
