



# **REGOLAMENTO**

# **DI**

# **GARA**

## **INDICE**

### **Sezione 1 – Norme Generali**

- Art. 1.1 – Attività agonistica Federale e specialità
- Art. 1.2 – Classificazione delle gare
- Art. 1.3 – Calendario agonistico e disciplina delle gare
- Art. 1.4 – Partecipazione alle gare in Italia
- Art. 1.5 – Partecipazioni alle gare all'estero
- Art. 1.6 – Atleti tesserati
- Art. 1.7 – Imbarcazioni e mezzi di propulsione
- Art. 1.8 – Abbigliamento tecnico e attrezzatura di sicurezza individuale
- Art. 1.9 – Calendario agonistico
- Art. 1.10 – Classifica società
- Art. 1.11 – Sponsor e loghi pubblicitari
- Art. 1.12 – Bandi di gara
- Art. 1.13 – Spostamento ed annullamento di una gara
- Art. 1.14 – Iscrizioni e tasse di iscrizione
- Art. 1.15 – Organizzazione delle gare: il Comitato Organizzatore
- Art. 1.16 – Compiti del Comitato Organizzatore
- Art. 1.17 – Segreteria di Gara: Costituzione e compiti
- Art. 1.18 – Il Direttore di gara
- Art. 1.19 – Il Giudice Arbitro Dirigente
- Art. 1.20 – Il Responsabile della Sicurezza
- Art. 1.21 – I Rappresentanti di Società
- Art. 1.22 – Provvedimenti e squalifiche
- Art. 1.23 – Reclami
- Art. 1.24 – Premi ed indennità di trasferta
- Art. 1.25 – Pubblicità
- Art. 1.26 – Lotta al doping

### **Sezione 2 – Regolamento Tecnico**

- Art. 2.1 – Partecipazione
- Art. 2.2 – Accredito Società e Consiglio di Gara
- Art. 2.3 – Ritiri
- Art. 2.4 – Sorteggio e ordini di partenza
- Art. 2.5 – Numeri di gara
- Art. 2.6 – Servizio di salvamento
- Art. 2.7 – Caratteristiche del percorso
- Art. 2.8 – Disposizioni per le partenze
- Art. 2.9 – Sospensione della gara
- Art. 2.10 – Cronometraggio
- Art. 2.11 – Comportamento durante il percorso
- Art. 2.12 – Perdita o rottura della pagaia
- Art. 2.13 – Rovesciamento del gommone
- Art. 2.14 – Ufficiali di Gara: Ruoli
- Art. 2.15 – Pubblicazione dei risultati
- Art. 2.16 – Svolgimento delle gare

### **Sezione 3 – Norme particolari per le gare di Discesa Sprint**

- Art. 3.1 – Definizione
- Art. 3.2 – Distanze
- Art. 3.3 – Partenza
- Art. 3.4 – Arrivo
- Art. 3.5 – Classifica

#### **Sezione 4 – Norme particolari per le gare di Discesa Sprint Parallelo (testa a testa)**

- Art. 4.1 – Definizione
- Art. 4.2 – Distanze
- Art. 4.3 – Partenza
- Art. 4.4 – Arrivo
- Art. 4.5 – Classifica

#### **Sezione 5 – Norme particolari per le gare di Slalom**

- Art. 5.1 – Definizione
- Art. 5.2 – Distanze
- Art. 5.3 – Ordini di partenza
- Art. 5.4 – Approvazione del percorso
- Art. 5.5 – Partenza
- Art. 5.6 – Porte. Caratteristiche
- Art. 5.7 – Passaggio delle porte
- Art. 5.8 – Penalità
- Art. 5.9 – I Controllori di porta
- Art. 5.9 bis – Segnali per i controllori di porta
- Art. 5.10 – Arrivo
- Art. 5.11 – Classifica
- Art. 5.12 – Ostacolo sul percorso

#### **Sezione 6 – Norme particolari per le gare di Discesa Classica**

- Art. 6.1 – Definizione
- Art. 6.2 – Distanze
- Art. 6.3 – Partenza
- Art. 6.4 – Arrivo
- Art. 6.5 – Classifica

#### **Sezione 7 – Norme particolari per le gare di Discesa di Fondo**

- Art. 7.1 – Definizione
- Art. 7.2 – Distanze
- Art. 7.3 - Partenze
- Art. 7.4 – Arrivo
- Art. 7.5 – Classifica

#### **Sezione 8 – Entrata in vigore del Regolamento**

- Art. 8 – Entrata in vigore

## **Sezione 1 – Norme Generali**

### **Art. 1.1 – Attività agonistica Federale e specialità.**

1. L'attività agonistica Federale è costituita dalle gare di Rafting bandite dalla Federazione Italiana Rafting – F.I.Raft
2. Le gare per specialità si classificano in:
  - a) Discesa Sprint (distanza massima mt 600)
  - b) Discesa Sprint parallelo – testa a testa – H2H (distanza massima mt 600)
  - c) Slalom (distanza massima mt 600)
  - e) Discesa (distanza massima 6 km.)
  - f) Maratona: distanza variabile da 6 a 20 km..
3. Ciascun affiliato svolge attività agonistica federale quando partecipa con atleti tesserati ad almeno una di queste gare.

### **Art. 1.2 – Classificazione delle gare**

1. Le gare si classificano in:
  - a) gare internazionali
  - b) campionati italiani
  - c) gare nazionali
  - d) gare interregionali o regionali
2. Le gare disputate in Italia, i campionati italiani, le gare nazionali e le gare interregionali o regionali sono bandite dal Consiglio Federale.
3. Le gare internazionali disputate in Italia sono bandite dal Consiglio Federale o dall'International Rafting Federation, di seguito definita I.R.F.
4. Altre manifestazioni di carattere promozionale devono essere approvate dai competenti organi Federali, pur non costituendo, ad alcun titolo, attività agonistica federale.
5. Le gare si possono disputare sia su percorsi naturali, sia su canali artificiali, purché tali percorsi siano classificati idonei allo svolgimento delle gare stesse e non presentino difficoltà di passaggi pericolosi, o sbarramenti, o salti.
6. L'omologazione di eventuali impianti sportivi artificiali e delle relative attrezzature, nonché le procedure ad essi connesse devono essere approvati dalla Giunta Nazionale del CONI.

### **Art. 1.3 – Calendario agonistico e disciplina delle gare**

1. Tutte le gare disputate sul territorio nazionale devono essere inserite nel calendario agonistico approvato dai competenti organi federali.
2. I campionati italiani, le gare nazionali e le gare interregionali o regionali sono disciplinate dalle norme indicate dal presente Regolamento; le gare internazionali sono disciplinate dal Regolamento I.R.F.
3. Le manifestazioni promozionali possono essere disciplinate anche da speciali norme che, in tal caso, dovranno essere specificate nei relativi bandi.

### **Art. 1.4 - 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 in corso.
2. Tutti i tesserati possono partecipare:
  - a) alle gare internazionali disputate in Italia, solo se approvate dagli organi federali competenti e previste dal bando di gara. A queste possono partecipare anche altri

affiliati di Federazioni sportive straniere riconosciute dall'I.R.F. purché autorizzati dalle proprie Federazioni di origine.

- b) alle gare disputate in Italia, solo se in possesso di espressa autorizzazione da parte della Federazione. L'autorizzazione deve essere chiesta, anche a mezzo fax o posta elettronica, almeno 12 giorni prima della data di scadenza delle iscrizioni alle gare e deve riportare l'elenco nominativo degli atleti interessati a parteciparvi;
  - c) ai campionati italiani ed alle gare nazionali.
3. Possono partecipare alle gare interregionali e regionali tutti gli affiliati, con eventuali limitazioni previste dai bandi di gara.
  4. E' vietata la partecipazione alle gare di affiliati o tesserati a cui gli Organi di Giustizia della F.I.Raft o dell'I.R.F. abbiano inflitto la sospensione, la squalifica o la radiazione.
  5. Ai fini della classifica F.I.Raft avranno valore solo le gare espressamente approvate dai competenti organi federali, internazionali e nazionali.
  6. Agli affiliati è vietato, pena il deferimento agli Organi di Giustizia federali, aderire a manifestazioni in palese contrasto con le finalità statuarie della F.I.Raft.

### **Art. 1.5 – Partecipazione alle gare all'estero**

1. Gli affiliati possono partecipare a gare all'estero solo con atleti regolarmente tesserati alla F.I.Raft per l'anno in corso e previa autorizzazione federale.
2. L'autorizzazione deve essere chiesta, anche a mezzo fax o posta elettronica, almeno 10 giorni prima della data d'inizio della gara e deve riportare le notizie indicate nel bando di gara e l'elenco nominativo degli atleti interessati a parteciparvi.
3. E' vietata la partecipazione alle gare dove è prevista la presenza di squadre nazionali e che non siano indicate come evento di categoria C del regolamento I.R.F.
4. I costi di partecipazione sono totalmente a carico dell'affiliato, che deve inoltre inviare alla Federazione entro 7 giorni dal termine della gara i relativi risultati.

### **Art. 1.6 – 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 compiuto ed il decimo anno non compiuto 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 atleta o tecnico F.I.Raft, purché maggiorenne, non collaborante, se non per governare l'imbarcazione. Il conduttore del gommone 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. Può essere misto, quindi composto da un minimo di quattro atleti ad un massimo di otto, indistintamente, fra maschi e femmine. La categoria è unica, senza distinzione fra maschi e femmine. Possono gareggiare solo nelle discipline sprint e slalom. Per quest'ultima disciplina, il percorso sarà tracciato con un massimo di tre porte da attraversare, tutte in discesa.

Gli atleti appartenenti a questa categoria possono partecipare ad una sola disciplina per giornata di gara.
  - b) Cadetto: atleta di età compresa tra il decimo e il quattordicesimo 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. L'equipaggio può essere misto, quindi composto, indistintamente, da maschi e/o femmine. La categoria è unica, senza distinzione fra maschi e femmine.

Gli atleti appartenenti a questa categoria non possono gareggiare in altre; tuttavia, a partire dal tredicesimo anno compiuto, possono gareggiare nella categoria junior come atleti singoli, ma non come equipaggio completo, con rapporto di 2 atleti su 4, per l'equipaggio R4, o di 3 atleti su sei, per l'equipaggio R6.

- c) Junior: atleta di età compresa tra il quindicesimo e il diciannovesimo anno di età, compiuti nell'anno di riferimento. Gli atleti appartenenti a questa categoria possono gareggiare limitatamente su fiumi di difficoltà massima di classe III.

S'intende per equipaggio junior quello composto esclusivamente da persone appartenenti a tale fascia di età.

Gli atleti della categoria junior, possono gareggiare, sia come atleti singoli che come equipaggio completo, nella categoria senior su fiumi con difficoltà non superiore alla classe III. Resta evidente che, siano essi maggiorenni o minorenni, se partecipano ad una gara nella categoria senior, saranno classificati in tale categoria.

- d) Under 23: atleta di età compresa tra il quindicesimo 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 III.

S'intende per equipaggio under 23 quello composto esclusivamente da persone appartenenti a tale fascia di età.

Gli atleti della categoria under 23, possono gareggiare, sia come atleti singoli che come equipaggio completo, nella categoria senior su fiumi con difficoltà non superiore alla classe III. Resta evidente che, siano essi maggiorenni o minorenni, se partecipano ad una gara nella categoria senior, saranno classificati in tale categoria.

- e) Senior: atleta di età compresa tra il ventesimo e il quarantesimo anno di età, compiuti nell'anno di riferimento. E' data facoltà di far gareggiare un equipaggio junior completo nella categoria senior. E' altresì possibile che in questa categoria, possano far parte due membri della categoria junior e/o Under 23 per l'R4 e tre per l'R6. Possono partecipare in questa categoria atleti di categoria Master, sia come equipaggio completo, sia come membri di equipaggio senior, nelle limitazioni sopra descritte (due per R4 e tre per R6).

- 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. L'equipaggio può essere misto, quindi composto, indistintamente, da maschi e/o femmine. La categoria è unica, senza distinzione fra maschi e femmine.

E' possibile gareggiare in questa categoria solo in occasione dei campionati italiani assoluti, con un minimo di tre equipaggi partecipanti.

3. Gli equipaggi delle categorie Junior, Under 23, Senior e Master, possono essere maschili, o femminili. S'intende equipaggio maschile quello composto da soli uomini e/o con due donne a bordo per l'R4 e tre per l'R6. S'intende equipaggio femminile quello composto da sole donne. Se un equipaggio femminile intende gareggiare nella categoria maschile, sarà considerato e classificato come tale.
4. Gli equipaggi devono essere composti numericamente da 4 atleti, per gommoni di categoria R4, o da 6 atleti, per gommoni di categoria R6, distribuiti per fasce di età e con le limitazioni sopra indicate.
5. Gli atleti appartenenti a tutte le categorie, fatta eccezione per quella allievi e cadetti, possono eventualmente partecipare, nella stessa gara, al massimo in due equipaggi, purché in categorie distinte e non nella medesima. Tale opportunità dev'essere

richiesta ed autorizzata, di volta in volta, in sede di Consiglio di gara, da parte del Comitato Organizzatore e degli Ufficiali di gara.

### **Art. 1.7 – Imbarcazioni e mezzi di propulsione**

1. I gommoni tendenzialmente sono simmetrici sia a poppa che a prua e devono essere autosvuotanti.
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 3,65 ( 12 piedi)
Larghezza minima	mt 1,70
Tubolari trasversali	n. 2
Foot straps	n. 4/6
Diametro tubolari	mt 0,40
Peso minimo	Kg. 40
  - b) Gommoni da 6 persone (categoria R6):

Lunghezza minima	mt 4,25 ( 14 piedi)
Larghezza minima	mt 2,00
Tubolari trasversali	n. 3
Foot straps	n. 6/8
Peso Minimo	Kg. 50
3. Tutti i gommoni devono essere equipaggiati con una corda di sicurezza perimetrale esterna ed una di prua nella parte anteriore, fissate da un minimo di 10 anelli a D. sono permesse maniglie per il trasporto. Qualunque altra corda, per motivi di sicurezza, è rigorosamente vietata.
4. Ogni gommone deve avere un minimo di un" foot strap" per ogni atleta posto ai posti a sedere.
5. La propulsione avviene con pagaia con una sola pala e non deve avere nessun punto d'appoggio fisso sul gommone.
6. Il fondo deve essere dotato di valvole di sicurezza, costruite con materiale morbido e preferibilmente fissato con corde piuttosto che incollato.
7. Ogni partecipante è libero di utilizzare la propria pagaia, i remi sono vietati.
8. L'equipaggio di ogni gommone non può superare, nel numero di atleti imbarcati, il limite massimo fissato dal costruttore.

### **Art. 1.8 – Abbigliamento tecnico e attrezzatura di sicurezza individuale**

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

#### **Abbigliamento tecnico:**

- a) scarpe chiuse, possibilmente in neoprene;
- b) muta umida in neoprene a salopette, o muta a pantalone con corpetto o muta stagna. E' obbligatoria la protezione integrale delle gambe, qualora le condizioni del fiume lo richiedano, nel caso in cui la temperatura dell'acqua sia inferiore ai 15° e su percorsi superiori al 2° WW.

#### **Attrezzatura di sicurezza obbligatoria:**

- a) giubbotto salvagente con galleggiamento minimo di Kg. 7;
- b) casco omologato secondo lo standard europeo CE;
- c) almeno un membro dell'equipaggio deve avere con sé una flip-line lunga almeno 2 metri, un coltello ed una corda di lancio lunga almeno mt 12. La corda di lancio può

anche essere assicurata al gommone. Flip line, coltello e corda da lancio sono obbligatori per le gare di discesa e maratona, ma facoltativi, seppur raccomandati, per le gare di discesa sprint, discesa sprint parallelo (H2H), slalom, ma anche per le gare di discesa, se queste si svolgono in un canale artificiale; per queste, tuttavia, il Consiglio di gara, valutando preventivamente le condizioni e le difficoltà del fiume, ha la facoltà di decidere l'obbligo o meno di avere a bordo tale attrezzatura di sicurezza.

d) a bordo, una pagaia di riserva.

2. Gli organizzatori delle gare hanno facoltà di decidere se aumentare la galleggiabilità minima dei giubbotti di salvataggio qualora, per ragioni di sicurezza, le condizioni del fiume lo richiedano
3. E' 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. 1.9 – Calendario agonistico**

1. Il calendario agonistico è l'insieme di tutte le gare bandite dal Competente organo federale, è compilato annualmente deve essere approvato dal Consiglio Federale e, in seguito, diramato alle Società.
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. 1.10 – 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 in conformità a quanto previsto dal vigente statuto federale.
2. Per l'assegnazione dei punteggi, in funzione dell'ordine di arrivo, delle gare di sprint, testa a testa, slalom e discesa si fa riferimento al seguente schema:

a. I punteggi massimi assegnati sono:

Sprint	100
Testa a Testa (H2H)	100
Slalom	100
Discesa	100
Totale	400

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, nella discesa, nello slalom, nello sprint e nel testa a testa

- b. I punteggi da attribuire ad ogni squadra sono calcolati in percentuale, sulla base del massimo punteggio, come segue:  
primo posto: 100%, secondo posto: 88%, terzo posto: 79%, quarto posto: 72%, dal quinto al diciottesimo posto: meno 3% per ogni posizione, dal diciannovesimo al trentaduesimo posto: meno 2% per ciascuna posizione. Il trentaduesimo posto riceverà quindi il 2% dei punti.
- c. I risultati generali sono determinati dalle posizioni delle squadre, secondo il punteggio totale realizzato durante la gara.



3. Le manifestazioni promozionali, anche se approvate dai competenti organi federali non generano punteggio.

#### **Art. 1.11 – Sponsor e loghi pubblicitari**

1. Sui gommoni, accessori ed abbigliamento sportivo possono essere posti marchi di sponsor e loghi pubblicitari.
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 in uno spazio compreso tra i 40 e i 70 cm.

#### **Art. 1.12 – 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 della gara;
  - b. classificazione e specialità della gara;
  - c. descrizione del percorso (distanza e grado di difficoltà);
  - d. tipi di gommone, categorie ammesse e relativi orari di partenza;
  - e. nome del responsabile del settore sicurezza;
  - f. recapito del Comitato Organizzatore;
  - g. termini di scadenza delle iscrizioni;
  - h. ammontare della quota di iscrizione;
  - i. modalità di scadenza dei ritiri;
  - j. data e ora del Consiglio di gara;
  - k. orario di chiusura del percorso di prova;
  - l. eventuali indicazioni aggiuntive riguardanti l'abbigliamento tecnico individuale e l'attrezzatura obbligatoria necessaria di cui all'art. 1.8;
  - m. eventuale controllo dei gommoni e del materiale di sicurezza.
3. I bandi di gara devono essere controfirmati dal Presidente Federale e dal Segretario generale per le gare internazionali, campionati italiani e gare nazionali, dal Presidente del Comitato regionale e dal Segretario regionale per le gare regionali.
4. E' fatto obbligo rispettare tutte le indicazioni dettate dal bando di gara, in particolare quelle di cui al precedente comma 2.
5. Eventuali modifiche a quanto previsto dal bando di gara possono essere apportate per giustificati motivi dal Direttore di gara.
6. 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.
7. I bandi di gara regionali devono essere trasmessi agli uffici federali almeno 20 giorni prima dello svolgimento della gara.
8. Per le gare internazionali, i bandi di gara devono essere conformi al Regolamento I.R.F. ed essere approvati dal Consiglio Federale.
9. Durante le gare Internazionali possono essere organizzate anche gare per la categoria Giovanile solo se precedentemente approvate dal B.O.D. (Bord of Directors) dell' I.R.F.

### **Art. 1.13 – Spostamento ed annullamento di una gara**

1. Qualora 48 ore prima dell'inizio di una gara internazionale in Italia o gara nazionale, oppure 24 ore prima di una gara 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 tutti gli affiliati iscritti ed i membri gli 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 dai competenti organi federali, deve essere tempestivamente comunicato dal Comitato Organizzatore 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.
3. Spostamenti di date di campionati regionali devono essere autorizzati anche dal Presidente Federale.

### **Art. 1.14 – 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 e del proprio codice federale, il tipo di gara e la relativa categoria, anche il nominativo di ciascun concorrente che iscrive: nome, cognome, numero di tessera.
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 Consiglio Federale all'inizio di ogni stagione agonistica.
5. La quota è calcolata in funzione delle iscrizioni effettuate e deve essere versata, pena l'esclusione dalle gare, dall'Affiliato al Comitato Organizzatore in fase d'accredito.

### **Art. 1.15 – 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 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. Entro i successivi 30 giorni il Comitato Organizzatore deve comunicare ai competenti Organi Federali il proprio organigramma, che deve necessariamente comprendere la Segreteria di gara ed il Settore sicurezza; nella comunicazione devono essere indicati anche i nomi del Responsabile del Comitato e del responsabile della settore sicurezza.
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 un'ora 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. 1.16 – 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 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 all'art. 1.17;
  - h) predisporre tutta la modulistica necessaria al corretto svolgimento della gara;
  - i) predisporre un adeguato servizio di cronometraggio;
  - j) nominare il Responsabile della sicurezza per organizzare e gestire il settore sicurezza, secondo quanto previsto dal presente Regolamento;
  - k) 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;
  - l) predisporre, in prossimità dei locali destinati a segreteria gara, un adeguato Albo per le comunicazioni ufficiali;
  - m) organizzare una comunicazione continua, tempestiva ed efficace con i rappresentanti di Società;
  - n) curare tutte le varie fasi del cerimoniale ed in particolare quelle riguardanti le premiazioni;
  - o) garantire alle società un'agevole sistemazione logistica sul campo di gara;
  - p) ove possibile, organizzare un ufficio stampa capace di promuovere la manifestazione ad ogni livello e di agevolare il lavoro della stampa fornendo con tempestività tutte le notizie sull'andamento della manifestazione;
  - q) 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);
  - r) ove previsto, fornire una bilancia idonea per il peso e l'attrezzatura necessaria per la misurazione dei gommoni e della galleggiabilità dei giubbetti salvagente;
  - s) conservare per almeno 12 mesi dal termine della gara, in originale o in copia, tutta la documentazione concernente la gara, prodotta durante il suo svolgimento.

### **Art. 1.17 – 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 (o anche un telefono cellulare) e di tutte le macchine per ufficio necessarie a garantirne un adeguato funzionamento.

4. Nelle giornate di gara, la Segreteria deve essere ospitata in locali idonei e nelle immediate vicinanze del campo di gara.
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 due ore prima dell'inizio delle gare, a ciascun rappresentante di Società, al Direttore di Gara, a ciascun Ufficiale di gara ed ai cronometristi (almeno 2 copie);
  - 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 (almeno 2 copie);
  - 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 sulla gara 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) fornire l'elenco dei rappresentanti degli affiliati al direttore di Gara ed al Giudice Arbitro Dirigente;
  - i) compilare una cartellina completa, in ogni sua parte, contenente la documentazione di gara, unitamente agli allegati richiesti, ed inviarla ai competenti organi Federali entro 10 giorni dal termine della gara stessa. Le classifiche allegate alla cartellina dovranno riportare in originale la firma del Giudice Arbitro Dirigente;
  - j) nelle gare regionali, in caso di mancata distribuzione delle classifiche di arrivo, le stesse dovranno essere trasmesse alle società partecipanti, su loro richiesta, e pubblicate sul sito della Federazione.

#### **Art. 1.18 – Il Direttore di Gara**

1. Il Direttore di Gara è nominato:
  - a) dal Presidente Federale, per i Campionati Italiani, per le gare nazionali.;
  - b) dal Presidente Regionale, per i Campionati Regionali.
2. Al direttore di gara compete la direzione generale della gara e per questo interagisce continuamente con il Giudice Arbitro Dirigente.
3. In particolare i compiti del Direttore di Gara sono:
  - a) controllare che la manifestazione si svolga secondo quanto indicato dai Rappresentanti Federali 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 gara. In questo caso la gara è spostata o annullata secondo quanto indicato nell'Art. 1.13;
  - c) nominare sul campo, su proposta del Giudice Arbitro Dirigente e per giustificate ragioni, gli Ufficiali di gara;
  - d) infliggere multe, estromettere dalle gare o adottare altri provvedimenti disciplinari, secondo quanto stabilito dal Consiglio federale all'inizio di ogni anno, 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;
- e) segnalare agli organi di Giustizia Federale i casi nei quali sia raffigurata l'ipotesi di illecito sportivo e/o disciplinare;
  - f) decidere in merito ad ogni altra questione insorta durante lo svolgimento della gara e non normata dai Regolamenti Federali;
  - g) compilare la cartellina di gara;
4. Le decisioni del Direttore di gara hanno esecutività immediata;
  5. Il Direttore di Gara deve essere sempre presente sul campo di gara, per tutta la durata della manifestazione e non può partecipare alle gare come concorrente, in nessuna categoria di gommoni.

#### **Art. 1.19 – 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 i controlli a campione sugli atleti per verificarne il tesseramento federale e la loro identità, che deve essere comprovata da un documento identificativo rilasciato dalla Federazione;
  - e) far rispettare le disposizioni tecniche contemplate nel presente Regolamento;
  - f) notificare ai rappresentanti di Società le squalifiche comminate dagli Ufficiali di gara agli equipaggi che hanno commesso un'infrazione;
  - g) esaminare e pronunciarsi in merito ai reclami riguardanti lo svolgimento delle gare o alle decisioni arbitrali presentati dal Rappresentante di Società.
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.

#### **Art. 1.20 – 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, un'interruzione immediata della gara, se considera che si sta verificando una situazione potenzialmente pericolosa, oppure se il livello del fiume raggiunge un determinato livello 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, in nessuna categoria di gommoni.

#### **Art. 1.21 - 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.

3. L'Affiliato può delegare, con atto scritto da un suo dirigente tesserato, la propria rappresentanza per il Consiglio di gara o per l'intera gara, al rappresentante di un altro affiliato già presente.

#### **Art. 1.22 - Provvedimenti di squalifiche**

1. Gli Ufficiali di Gara, per infrazioni meramente tecniche, squalificano gli equipaggi che:
  - a) non rispettano le regole di gara;
  - b) ad un controllo risultano colpevoli di aver gareggiato con un gommone non conforme alle norme regolamentari e/o risultano 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 sul gommone 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 da terzi;
    - dare indicazioni ad un concorrente per mezzo di apparecchiature radiotrasmittenti.
2. La squalifica deve essere notificata dal Giudice Arbitro Dirigente al Rappresentante di Società immediatamente dopo la conclusione della gara dove è stata comminata.
3. Qualora il Rappresentante, chiamato più volte, non si presenti al Giudice Arbitro Dirigente nei 20 minuti successivi alla prima chiamata, la squalifica diventa definitiva.

#### **Art. 1.23 – 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 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. Unitamente al reclamo di cui al punto 1, il Rappresentante di Società deve versare la tassa di reclamo (stabilita all'inizio di ogni stagione agonistica dal Consiglio Federale), che sarà restituita qualora il reclamo sia accolto. In assenza di pagamento della relativa tassa, contestuale al reclamo, quest'ultimo non può essere accettato.
3. Il Giudice Arbitro Dirigente deve notificare al Rappresentante di Società la sua decisione nei 20 minuti successivi alla presentazione del reclamo.
4. Copia dei reclami e delle decisioni arbitrali deve essere allegata alla cartellina di cui all'art. 1.17 – lettera i).
5. Per documentare i reclami devono essere presentate le prove, in sede di esame della protesta, consistenti in video, fotografie o riprese. Se non fosse possibile presentare detto materiale durante la gara, lo stesso deve pervenire alla Segreteria della Federazione entro 4 giorni dalla disputa della gara medesima.
6. L'accoglimento di una protesta esclude tassativamente l'annullamento della gara.

#### **Art. 1.24 – Premi ed indennità di trasferta**

1. Medaglie di primo, secondo e terzo grado devono essere consegnate ai primi tre equipaggi classificati di ogni categoria. Altri premi possono essere attribuiti ai concorrenti e/o agli affiliati.

2. Per i Campionati Italiani, la Federazione assegna medaglie di primo, secondo e terzo grado ai primi tre equipaggi classificati per categoria, nonché diplomi, maglie di Campione Italiano e coppe per i vincitori.
3. Le indennità di trasferta sono erogate agli affiliati secondo le modalità stabilite dal Consiglio Federale all'inizio della Stagione agonistica.
4. Nel caso in cui il Direttore di Gara annulli la gara per cause di forza maggiore, se previste, a ciascun equipaggio affiliato sono liquidate esclusivamente le indennità chilometriche di trasferta in funzione degli atleti tesserati presenti.

### **1.25 – 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 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, previa preventiva autorizzazione della Federazione, 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 ed i regolamenti locali in materia di pubblicità, i divieti dettati dal C.I.O, dal C.O.N.I. e dalla Federazione.

### **Art. 1.26 – Lotta al doping**

1. Il doping è severamente vietato e possono essere disposti, nei confronti degli atleti, opportuni accertamenti sanitari, che saranno compiuti con modalità stabilite dalla F.I.Raft, dal C.O.N.I. e dal Ministero della Salute.
2. Gli elenchi delle categorie delle sostanze dopanti e dei metodi di doping corrispondono a quelli approvati dal C.I.O. e dal CONI.
3. Potranno essere effettuati controlli a sorpresa, sia da parte del C.O.N.I. che del Ministero per la Salute.

## **Sezione 2 – Regolamento Tecnico**

### **Art. 2.1 – Partecipazione**

1. Ogni gara in programma è ritenuta valida anche con un solo concorrente iscritto.

### **Art. 2.2 – 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 deve 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. Entro due ore dal termine dell'accredito il Comitato Organizzatore deve esporre all'Albo delle comunicazioni ufficiali il programma definitivo, completo degli ordini di partenza.
5. Il programma deve essere consegnato a tutti gli affiliati che ne facciano richiesta.
6. Il Consiglio di gara si svolge secondo le modalità indicate nel bando di gara.
7. Al Consiglio di gara partecipano il Direttore di Gara, il Giudice Arbitro Dirigente, il responsabile del Comitato Organizzatore e i rappresentanti di Società.

8. Al Consiglio di gara, se espressamente indicato nel bando, deve essere obbligatoriamente rappresentata ciascuna Squadra.
9. Al Consiglio di Gara ogni Società deve essere rappresentata o con un proprio tesserato o, per delega scritta, su carta intestata, ad una Società presente.

### **Art. 2.3 – Ritiri**

1. Il ritiro di un equipaggio deve essere comunicato dal Rappresentante di Società in fase di accredito delle Società e la decisione è definitiva.
2. Il ritiro, comunicato dopo il termine dell'accredito, comporta una multa fissata dal Consiglio Federale all'inizio di ciascuna stagione agonistica, da versare alla Segreteria di gara.
3. In caso di giustificato motivo, il Direttore di gara può sospendere l'applicazione della sanzione.

### **Art. 2.4 – Sorteggio e ordini di partenza**

1. Ove previsto, al termine del Consiglio di gara avviene l'assegnazione dei numeri di gara ai concorrenti ed i rappresentanti possono assistervi.

### **Art. 2.5 – Numeri di gara**

1. Il comitato organizzatore deve fornire i numeri di gara. I 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.
2. I numeri devono essere neri in campo bianco, avere il carattere di almeno cm. 15 di altezza e corpo di almeno cm. 1,5.
3. Ogni equipaggio deve presentarsi alla partenza indossando il proprio pettorale ed è sua cura riconsegnarlo al termine della gara al Comitato Organizzatore secondo le istruzioni impartite dallo stesso.

### **Art. 2.6 – 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 deve essere garantito dall'inizio delle prove libere fino al termine di tutte le gare, deve essere composto da un congruo numero di persone esperte e munite di idonea attrezzatura quali salvagente, corda da lancio, eventuale gommone ancorato, safety kayak, ecc. o altro materiale necessario per la sicurezza.
3. Il Servizio è coordinato da un rappresentante designato dal Comitato Organizzatore che deve 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 del servizio gliene abbia data comunicazione, previa segnalazione ufficiale, da parte del Giudice di Gara Dirigente, di gara terminata.

### **Art. 2.7 – Caratteristiche del percorso**



1. I percorsi devono avere caratteristiche tali da evitare che i concorrenti non 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. 2.8 – 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:
    - 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 I concorrenti devono disporsi nel senso della corrente e/o, qualora le condizioni del fiume lo richiedano o lo permettono, in controcorrente; sono proibite le partenze in posizione angolata rispetto la corrente.
    - a.3 La partenza avviene con gommone fermo, preferibilmente trattenuto in posizione da un assistente del Giudice di partenza.
    - a.4 A ciascun equipaggio concorrente, e per ciascuna disciplina, è segnalato, localmente o con un segnale acustico, quando mancano 10 secondi alla partenza; viene, di seguito, dato l'ordine: "PAGAIE FUORI DALL'ACQUA" e, a discrezione del Giudice di Partenza, scanditi gli ultimi 5 secondi. Al secondo "0" è segnalata la partenza 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.5 La falsa partenza è determinata a giudizio insindacabile del Giudice di Partenza, che richiama l'equipaggio in difetto e gli può far ripetere la partenza o lo può anche squalificare. La squalifica deve essere inflitta qualora, palesemente od intenzionalmente, l'equipaggio, dopo due richiami per mantenere la posizione ferma del gommone o le pagaie fuori dall'acqua, si fa richiamare per la terza volta.
    - a.6 Le partenze sono cadenzate ad intervalli di almeno 1 minuto.
  - b) Partenze in linea (simile a Le Mans):
    - b.1 questo tipo di partenza deve essere previsto in un tratto di fiume che abbia uno spazio lungo la sponda con corrente debole, sufficientemente largo per posizionare tutti i gommoni, uno accostato all'altro.
    - b.2 Gli equipaggi, i cui componenti devono essere tutti a bordo, oppure tutti a terra, oppure con un solo membro a terra per trattenere il gommone e gli altri a bordo (il tipo di partenza deve essere indicato chiaramente sul bando o comunicato al Consiglio di gara) o, 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", seguito immediatamente 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. Agli equipaggi è segnalato quando mancano 10 secondi alla partenza. Viene, di seguito, dato il comando: "PAGAIE FUORI DALL'ACQUA" e, a discrezione del Giudice di Partenza, scanditi gli ultimi 5 secondi. Al secondo "0" è segnalata la partenza con 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 per gruppo sono determinati dal numero dei concorrenti iscritti e dallo spazio a disposizione per le partenze.
- c.3 La composizione dei gruppi, l'ordine di partenza e la posizione degli stessi è determinata dal Direttore di gara mediante sorteggio e/o in funzione dei tempi o del punteggio conseguito in gare precedenti.
- d) Partenze per gare di Sprint parallelo (testa a testa). Le partenze per questa specialità, in assenza di impianti di rilevamento dei tempi di gara con fotocellula o con attrezzature similari, possono essere effettuate nel modo seguente:
  - d.1 i due gommoni 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, deve essere diviso in due corsie per evitare che per tale tratto i gommoni e/o gli equipaggi possano avere dei contatti. Prima della partenza, 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) – comma A4.
  - d.2 E' comminata una penalità di 10 secondi, da aggiungere al tempo reale di gara, agli equipaggi che:
    - a) invadono la corsia dell'altro concorrente, quando segnalata con boe, sia con gommone, sia con il corpo di un componente l'equipaggio che con qualsiasi altra attrezzatura a disposizione;
    - b) entrano in contatto con l'altro gommone e/o con gli atleti dell'altro equipaggio;
    - c) entrano in contatto con pagaie e/o con mani.
  - d.3 Ogni contatto corrisponde ad una penalità.
- 2. Al termine delle corsie di avvio sono permessi la spinta ed il contatto gommone-gommone
- 3. Le modalità di partenza, per ogni tipo di disciplina, devono essere approvate in sede di Consiglio di gara.

### **Art. 2.9 - 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.

### **Art. 2.10 – Cronometraggio**

- 1. Nelle gare interregionali, Nazionali e di Campionato Italiano il cronometraggio dei tempi di gara deve essere svolto da cronometristi della Federazione Italiana Cronometristi o da analogo ed equipollente soggetto, riconosciuto ed approvato dalla Federazione.
- 2. Nelle gare regionali, il servizio di cronometraggio può essere effettuato a cura del Comitato 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 del gommone attraversa la linea di partenza e termina quando una qualsiasi parte del gommone attraversa la linea di arrivo/traguardo immaginaria o il sistema di rilevamento dei tempi.
5. Il rilevamento del tempo di gara può essere effettuato dai Cronometristi manualmente ma, per il Campionato Italiano o gare internazionali, deve 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.
6. Alla partenza tutti i componenti dell'equipaggio devono essere all'interno del gommone.
7. Gli equipaggi che cercano di anticipare la partenza prima del segnale di via sono penalizzati di 10 secondi, da aggiungere al tempo di gara.
8. Se si verifica una falsa partenza per motivi non dipendenti dalla squadra, questa deve essere ripetuta.

### **Art. 2.11 – 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.
2. Agli equipaggi che non adempiono ai requisiti di sicurezza non è permessa la partenza finché gli stessi non sono soddisfatti. Dopo il successivo controllo, verificata l'idoneità, saranno ammessi alla partenza in coda a tutti gli altri equipaggi.
3. I partecipanti di un equipaggio possono essere squalificati se non rispondono ai requisiti di sicurezza entro un tempo predefinito loro assegnato.
4. Il responsabile della sicurezza ha il diritto di fermare una gara in qualsiasi momento, nel caso si presentino rischi per gli equipaggi e/o per gli addetti al servizio stesso, informandone subito il Direttore di Gara ed il Giudice Arbitro Dirigente.
5. Per quanto riguarda i problemi di sicurezza, la squadra addetta al servizio assume la decisione definitiva.
6. Tutti gli equipaggi devono ottemperare agli ordini del personale di sicurezza.
7. Se gli addetti al servizio di sicurezza chiedono che un gommone si fermi o cooperi in una determinata situazione, deve essere dato un segnale acustico specifico e questo deve essere rispettato da tutti. Questo tipo di segnale deve essere comunicato al Consiglio di Gara prima della gara stessa. L'equipaggio 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.
8. In ogni caso i partecipanti aderiscono alle gare a loro rischio e pericolo.
9. Gli organizzatori della manifestazione o gara non sono responsabili degli incidenti o dei danni che possono accadere durante la gara.
10. Ogni partecipante, compreso il personale dell'organizzazione e ogni singolo concorrente, è obbligato a comportarsi sempre in modo cosciente e corretto, onde ridurre al minimo i rischi di incidente o danno.
11. I ribaltamenti non sono motivo di squalifica se il gommone rovesciato è riportato nella posizione originale e tutti i membri della squadra sono all'interno del gommone.
12. L'attraversamento della linea di arrivo non dà luogo a penalità allorché la stessa è attraversata dal gommone in posizione originale e con equipaggio completo ossia, per gommoni di categoria R6, con sei persone a bordo, per gommoni di categoria R4, con quattro componenti a bordo, salvo le limitazioni previste al successivo art. 3.4.
13. Nessun contatto fisico intenzionale (pagaia contro pagaia, persona contro persona, persona contro pagaia/gommone) è consentito in qualsiasi fase della gara.
14. Il contatto involontario e il contatto gommone-gommone con la spinta sono consentiti.

15. Durante le gare è obbligatorio dare la precedenza ai gommoni sopraggiungenti ed agevolare i passaggi.
16. L'equipaggio del gommone sopraggiungente deve richiamare l'attenzione dell'equipaggio del gommone che intende superare ed indicare il lato sul quale vuole effettuare il passaggio.
17. L'equipaggio del gommone raggiunto non deve intralciare la manovra del gommone sopraggiungente ed ha l'obbligo di accostare sul lato opposto a quello che il gommone sopraggiungente indicherà; quest'ultimo ha l'obbligo di comunicare ad alta voce, all'equipaggio sopraggiunto, "ATTENZIONE, PASSO A DESTRA" oppure "ATTENZIONE, PASSO A SINISTRA", dandogli il tempo di accostare sul lato richiesto dal sopraggiungente.
18. Nel caso i due gommoni si affianchino, è ammesso che gli atleti spingano o agiscano sui tubolari solo per distanziare le imbarcazioni.
19. La manovra deve essere effettuata unicamente con le mani e non con la pagaia, evitando di creare situazioni pericolose. La pagaia deve essere usata solo come propulsore, inserendola in acqua in posizione perpendicolare e non angolata.
20. Quando un gommone 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.
21. Il Giudice Arbitro Dirigente, in presenza di un reclamo accettato o su segnalazione del Giudice di Settore, nelle gare di slalom, può far ripetere la prova ad un equipaggio che è stato palesemente ostacolato.
22. Gli equipaggi dei gommoni incravattati o 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 gommoni sopraggiungenti, un componente dell'equipaggio deve portarsi a monte del gommone fermo, in posizione visibile ai sopraggiungenti e segnalare l'ostacolo secondo il codice dei segnali di fiume (pagaia alzata orizzontalmente sopra la testa).
23. 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.
24. Nel caso in cui un membro dell'equipaggio non può più continuare la gara in seguito a ferite riportate, gli altri componenti possono continuare il percorso soltanto quando il ferito è stato consegnato al personale medico o della sicurezza. In caso la manovra risulti di difficile attuazione o le condizioni ambientali rappresentino un pericolo per chi è in acqua, l'equipaggio è tenuto a chiedere la collaborazione di altri equipaggi, che sono tenuti ad intervenire.
25. Non è ammesso lo sbarco in acqua, anche solo di un componente l'equipaggio.
26. Per la particolarità di alcune gare, può accadere che un gommone 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 sopraggiungenti si fermino per prestare immediato soccorso a chiunque si trovi in evidente difficoltà.
27. Penalità per comportamento scorretto durante il percorso:
  - a) un contatto fisico intenzionale (gommone contro gommone, pagaia contro pagaia, persona contro persona, persona contro pagaia/gommone oppure distanziare due gommoni a contatto non con le mani) a giudizio del Giudice di Settore, può essere penalizzato con 10 secondi, da aggiungere al tempo totale di gara, oppure anche con a squalifica;
  - b) nelle gare di ogni tipo di specialità, non dare la precedenza ai gommoni sopraggiungenti e non agevolare intenzionalmente il sorpasso sono punite con 10 secondi, da sommare al tempo totale di gara oppure anche con la squalifica.

### **Art. 2.12 – 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. 2.13 – Rovesciamento del gommone**

1. Un equipaggio è considerato rovesciato quando il gommone 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.

### **Art. 2.14 – Ufficiali di gara: Ruoli**

1. Il Giudice Arbitro Dirigente deve assolvere alle seguenti incombenze:
  - a) deve 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;
  - b) squalifica gli equipaggi che hanno commesso infrazioni, notificandole ai rappresentanti di Società;
  - c) può concedere la ripetizione della prova ad un equipaggio che dimostri di essere stato danneggiato.
  - d) al termine dello svolgimento della gara deve redigere un Rapporto Arbitrale con il riassunto dettagliato dell'evento, allegando copia delle decisioni prese ed inviandolo, quale documento riservato, alla sola Direzione Arbitrale Rafting, organo competente, entro 5 (cinque) giorni dallo svolgimento dell'evento.
2. Il Giudice Arbitro Dirigente assegna, altresì, agli altri Ufficiali di gara i seguenti incarichi:
  - a) Commissario all'imbarco: si assicura che i gommoni siano conformi a quanto stabilito dal presente Regolamento, che i componenti gli equipaggi indossino il casco di protezione, il giubbotto salvagente certificato e gli indumenti idonei per lo svolgimento della gara, negando la partenza ai concorrenti 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 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 i suoi ordini.
  - 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, 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.
3. Un Ufficiale di gara, su indicazione del Giudice Arbitro Dirigente, nella medesima manifestazione può assumere una o più funzioni direttive.
4. Un Ufficiale di Gara, durante lo svolgimento della competizione, non può assolutamente richiamare, o dare consigli o incitare i concorrenti.

### **Art. 2.15 – Pubblicazione dei risultati**

1. Quando tutti gli equipaggi 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 di comunicazione, posizionato e ben visibile nei pressi della zona d'arrivo.
2. Tutti i risultati devono restare affissi per almeno 20 minuti.

### **Art. 2.16 – 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 ed 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) Se, nel bando di gara, è previsto lo svolgimento di una gara corta (slalom o sprint) ed una lunga (discesa), la gara corta deve essere prevista al mattino e quella lunga al pomeriggio o viceversa. Se non è possibile prevedere tale intervallo e le gare debbono susseguirsi, l'intervallo di tempo tra la gara corta e quella lunga non deve essere inferiore a 60 minuti.
  - b) il tempo minimo di intervallo intercorrente, nella gara corta (sprint o slalom), tra il concorrente ultimo arrivato della prima manche e la partenza del primo concorrente della seconda manche non deve essere inferiore ai 30 minuti.
  - c) Non è possibile lo svolgimento della gara specialità sprint seguita immediatamente dal testa a testa. Ciò sarà possibile solo se le due manche dello sprint si svolgeranno al mattino ed il testa a testa al pomeriggio escludendo, quindi, altre specialità.
3. Svolgimento delle gare previsto su due o più giorni.
  - a) Su più giorni, è possibile lo svolgimento di tutte le specialità, gare corte (sprint, testa a testa e slalom) ed una gara lunga (discesa).
  - b) L'intervallo di tempo, dall'arrivo dell'ultimo concorrente della prova sprint e la partenza della prima coppia della gara testa a testa, deve essere di almeno 30 minuti.
  - c) Se fosse prevista una prova di sprint in due manches, l'intervallo di tempo tra l'arrivo dell'ultimo concorrente della prima manche e la partenza del primo concorrente della seconda manche, non deve essere inferiore ai 30 minuti.
  - d) Se fossero previste una prova di slalom seguita da una prova di sprint, il tempo di intervallo tra l'arrivo dell'ultimo concorrente della seconda manche della prova di sprint o slalom e la partenza del primo concorrente della prima manche della prova di sprint o slalom, non deve essere inferiore ai 60 minuti.
  - e) Qualora sorgessero problemi per il recupero dei gommoni perché in numero insufficiente a soddisfare tutte le squadre in gara, il secondo giorno di gare sarà dedicato esclusivamente alla prova di discesa.
  - f) La sequenza delle gare può essere invertita o modificata secondo le esigenze della società organizzatrice.
  - g) sul bando di gara delle singole manifestazioni, oltre alle normali indicazioni previste dall'Art. 1.12, 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 dell'I.R.F.

### **Sezione 3 – Norme particolari per gare Discesa Sprint**

### **Art. 3.1 – Definizione**

1. Lo scopo della gara è completare nel più breve tempo possibile un percorso disposto su acque vive e dev'essere disputata su due prove obbligatorie sullo stesso percorso, o su percorsi diversi, di lunghezza massima di mt. 600.

### **Art. 3.2 – Distanze**

1. La distanza per effettuare una gara di Discesa Sprint non deve eccedere i mt. 600.

### **Art. 3.3 - Partenza**

1. La partenza avviene mediamente con una cadenza tra il minuto e i 2 minuti tra un equipaggio e quello successivo.
2. Nella seconda prova, è facoltativo invertire l'ordine delle partenze.
3. Le modalità di partenza sono definite al precedente Art. 2.8, comma 1, lettera a4).

### **Art. 3.4 – Arrivo**

1. La linea di arrivo (traguardo) deve essere segnalata in maniera molto evidente su entrambe le rive del fiume.
2. Il gommone non può attraversare il traguardo più di una volta, o risalire lungo il percorso dopo aver concluso la gara, pena l'eventuale squalifica.
3. Ove si renda necessario posizionare una porta per il sostegno delle fotocellule, è fatto obbligo che il gommone passi al suo interno;
4. Quando un gommone attraversa la linea del traguardo con l'equipaggio incompleto, è penalizzato con 50 secondi, che sono da aggiungere al tempo effettivo di gara. Per equipaggio incompleto si intende, per tutte le categorie di atleti, Giovanile, Senior e Master, sia maschili che femminili, quando un gommone di categoria R6 ha solamente a bordo 5 elementi, oppure quando un gommone di categoria R4 ha solamente 3 elementi a bordo.
5. L'attraversamento della linea d'arrivo con un numero di componenti l'equipaggio inferiore, sia per l'R6 (1/4) che per l'R4 (1/2), a quanto indicato al comma precedente, comporta la squalifica della squadra.

### **Art. 3.5 – Classifica**

1. La classifica dell'ordine d'arrivo è stilata tenendo conto della somma delle due prove eseguite.
2. Se due o più equipaggi concorrenti terminano una gara con lo stesso tempo, sono classificati ex-aequo.

## **Sezione 4 – Norme particolari per gare di Discesa Sprint Parallelo (testa a testa)**

### **Art. 4.1 – Definizione**

1. Lo scopo della gara è completare, nel minor tempo possibile, un percorso tra due equipaggi a testa a testa con partenza simultanea e con sistema di auto eliminazione.
2. La discesa sprint parallelo (H2H) deve essere svolta in una sezione di fiume in cui sia possibile effettuare lo "scouting" lungo il suo percorso, dove entrambi gli equipaggi si

trovino possibilmente nelle medesime condizioni di difficoltà e corrente e dove la linea di partenza possa farli trovare nelle medesime circostanze.

3. Alla gara sprint a tempo è raccomandato fare seguire lo sprint parallelo (testa a testa o H2H).
4. Prima fase. La prima fase è lo sprint a cronometro e da questa classifica si stabilisce la fase successiva d'impostazione dello Sprint parallelo.
5. Tutte le squadre, di tutte le categorie di atleti, si qualificano per fare lo Sprint parallelo. Sulla base dei risultati e del numero dei partecipanti della gara Sprint, solo un numero limitato di squadre può accedere direttamente alla seconda fase di gara; tutte le altre devono completare la prima fase di gara per poter accedere alla seconda.
6. Il modello H2H System, sistema matematico per la definizione delle griglie di partenza, che fa parte integrante del presente Regolamento, determina, sulla base dei risultati dello sprint, la o le squadre che passano direttamente alla fase successiva e quelle che devono effettuare la prima fase eliminatória.
7. La fase due consiste nel regolare la posizione degli schemi per le altre disposizioni nelle griglie 2, 4, 8, 16, 32 ecc. e successive fasi eliminatorie.
8. Nella fase uno e nel primo turno della fase due, le squadre con il tempo più veloce nella gara Sprint hanno la priorità di scelta della posizione alla partenza.  
In seguito, l'equipaggio con il tempo più veloce nella fase precedente può scegliere la posizione alla partenza.
9. La posizione nella partenza deve fornire le condizioni in modo equo e possibilmente identico ad entrambi gli equipaggi. Il percorso deve essere indicato chiaramente dalla partenza alla prima rapida con una segnalazione di divisione.
10. L'attraversamento della linea di divisione tracciata dopo la partenza, con ogni parte del gommone, effettuata dal corpo di uno o più membri dell'equipaggio o da qualsiasi altra attrezzatura, ma anche il contatto o la spinta con gommone, pagaia o altro, comporta per la squadra la penalizzazione di 10 secondi.
11. Gli intervalli di partenza in ogni singola manche non devono eccedere i 3 minuti tra una coppia di equipaggi e i susseguenti e la lunghezza del percorso deve essere superare i 600 mt.
12. Le squadre in ritardo per la partenza possono essere squalificate.
13. Le eventuali prove di Sprint Parallelo H2H sono obbligatorie.
14. Le posizioni di partenza per i due equipaggi nello Sprint parallelo devono essere scelte il più equamente possibile in modo che le linee siano identiche per entrambi i concorrenti.
15. Per la scelta delle posizioni di partenza da parte dell'organizzazione, possono essere anche ascoltati i Capitani delle varie squadre; tuttavia la Giuria ha sempre l'ultimo potere decisionale.
16. La formula per stabilire, in base al numero di equipaggi iscritti che hanno svolto la prova di Sprint, 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<sup>a</sup> fase

**D** = equipaggi che devono incontrarsi nella 1<sup>a</sup> fase, i cui vincitori passano alla 2<sup>a</sup> fase per incontrarsi con quelli passati direttamente alla 2<sup>a</sup> fase

## Art. 4.2 – Distanze



1. La distanza massima per effettuare una gara di Sprint parallelo deve essere di mt. 600.

#### **Art. 4.3 – Partenza**

1. La partenza avviene mediamente con una cadenza da un minimo di un minuto ed un massimo di tre minuti tra una coppia di equipaggi e quella successiva.
2. La scelta della migliore posizione di partenza è determinata nel modo seguente:
  - a) se non si deve effettuare la fase 1, per cui tutti gli equipaggi in gara sono inseriti automaticamente nella fase 2 (2, 4, 8, 16, 32, ecc), l'equipaggio che nella gara Sprint abbia ottenuto in classifica il tempo migliore della coppia, ha diritto di scelta della posizione di partenza;
  - b) Se si deve effettuare anche la fase 1, gli equipaggi che la devono eseguire sono coloro che, nella coppia in gara, hanno ottenuto in classifica il tempo migliore nella gara Sprint e che hanno, quindi, diritto di scelta della posizione che ritengono migliore; alcuni dei vincitori della fase 1 che accederanno alla fase 2, dovranno incontrare gli equipaggi che sono entrati direttamente in questa fase; gli equipaggi che hanno avuto automaticamente accesso alla fase 2, hanno diritto di scelta della posizione di partenza.
  - c) Per tutte le fasi susseguenti, l'equipaggio della coppia in gara che ha ottenuto il tempo inferiore nella fase precedente ha sempre la facoltà di scegliere la posizione della partenza che ritiene migliore.
3. Le modalità di partenza sono definite al precedente Art. 2.8, comma 1, lettera a4).

#### **Art. 4.4 – Arrivo**

1. Sono applicate le norme previste all'art. 3.4.

#### **Art. 4.5 – 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<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> posizione; il vincitore occuperà il 1° posto, il perdente, il 2° posto.
  - 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, il 3° e 4° posto saranno determinati dal tempo migliore che i due perdenti hanno ottenuto nell'eliminazione di semifinale; il miglior tempo occuperà il 3° posto, mentre il tempo superiore occuperà il 4° posto.
2. La posizione finale delle altre squadre, ai fini della classifica generale, è determinata dalla loro posizione contro la squadra avversaria eliminata nella stessa fase e tenendo conto del proprio tempo ottenuto in quella fase; i tempi migliori occuperanno le posizioni di classifica partendo dal 5° posto a scendere.  
Le quattro squadre eliminate nei quarti di finale sono classificate, per i loro tempi conseguiti in quella fase, e prendono la posizione di classifica dal 5° all'8° posto e così di seguito le altre squadre eliminate.
3. Nelle fasi a eliminazione diretta, qualora un equipaggio non dovesse eseguire o ultimare la discesa del percorso, sarà squalificato e di conseguenza non sarà inserito nella classifica finale.  
Solo in presenza di documentate e qualificate giustificazioni, recepite di volta in volta dal Direttore di Gara o dal Giudice Arbitro Dirigente, si potranno valutare, congiuntamente, le eventuali problematiche createsi.

## **Sezione 5 – Norme particolari per le gare di Slalom**

### **Art. 5.1 – 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 manche.

### **Art. 5.2 – Distanze**

1. La distanza per effettuare una gara di Slalom, tra la partenza e l'arrivo, non deve superare i mt. 600.
2. Il percorso deve essere navigabile per tutta la lunghezza, avere ostacoli naturali e/o artificiali sempre superabili ed offrire uguali condizioni per tutti i gommoni.
3. Il percorso di gara è tracciato dal Progettista del percorso. In genere è il Direttore di gara assistito dai preparatori appartenenti alle Società partecipanti, sorteggiati tra quelli che hanno dato la loro disponibilità.
4. Qualora non vi siano tecnici disponibili, il tracciato deve essere predisposto dal Comitato Organizzatore e visionato dal Direttore di Gara.
5. I tracciatori devono assicurare che il percorso ideato originariamente sia mantenuto tale per tutta la durata della gara: essi sono 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.
6. 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.
7. Se durante la gara si verifica un fattore non momentaneo che altera le caratteristiche del percorso, il Giudice Arbitro Dirigente può autorizzare cambiamenti o spostamenti delle porte, che però dovranno garantire condizioni di equità tra i concorrenti.

### **Art. 5.3 – Ordini di partenza**

1. L'ordine di partenza definitivo con i nomi degli equipaggi, le rispettive Società di appartenenza ed i numeri di gara attribuiti per sorteggio deve essere consegnato ai Rappresentanti di Società, al Giudice Arbitro Dirigente ed agli altri Ufficiali di gara.
2. Il programma deve essere compilato rispettando l'ordine e gli intervalli tra le gare indicate sul bando di gara.

### **Art. 5.4 – Approvazione del percorso**

1. Almeno un'ora prima della gara il percorso deve essere approvato dal Direttore di gara, sentiti i rappresentanti di Società.
2. 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. 5.5 – Partenza**

1. 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.
2. 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.
3. Le imbarcazioni devono essere disposte nel senso della corrente e/o, qualora le condizioni del fiume lo richiedano, in controcorrente; sono proibite le partenze in posizione angolata rispetto alla corrente.
4. La partenza avviene con gommone fermo, preferibilmente trattenuto in posizione da un assistente del Giudice di partenza. Le modalità di partenza sono definite al precedente Art. 2.8, comma 1, lettera a4).
5. La falsa partenza è determinata a giudizio inappellabile del Giudice di Partenza, che richiama il concorrente in difetto e può squalificarlo. L'eventuale squalifica deve essere tempestivamente comunicata al Giudice Arbitro Dirigente.
6. La squalifica sarà inflitta seguendo le indicazioni previste all'Art. 2.8 comma a5

### **Art. 5.6 – Porte. Caratteristiche**

1. Le porte sono formate da due paline sospese o, eventualmente, per le sole porte in risalita, da una palina sospesa e l'altra infissa sulla riva, come riferimento a terra. 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. Nel caso di porte ad una sola palina, la seconda palina, non sospesa, dovrà essere posta sulla corrispondente sponda del fiume, in modo da definire esattamente la linea della porta.
2. Nelle porte con due paline sospese, la distanza minima tra loro deve essere di mt, 2,50 e 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. Cartelli posizionati sopra le porte, le numerano in ordine progressivo, secondo il disegno del tracciato preposto. Essi misurano cm. 30x30. Hanno sfondo giallo 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 6 devono essere in risalita, distribuite equamente sulle sponde di destra e di sinistra del fiume o del canale.

### **Art. 5.7 – 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 sono considerate, similamente, 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 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;
  - b) parte del gommone attraversa la linea di porta nello stesso istante in cui almeno tutte le intere teste dell'equipaggio la attraversano, cioè devono passare tra le paline e nella giusta direzione prestabilita.

### **Art. 5.8 – 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, 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) "5" punti-secondi: quando il passaggio delle porte è corretto, ma uno o più membri dell'equipaggio toccano una o più volte una o entrambe le paline 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 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 attraversa la linea di porta con il gommone 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 salta l'attraversamento di una porta, passando a quella successiva in ordine numerico crescente;
    - c.7 quando viene saltata una porta da parte di uno o più membri l'equipaggio;
    - c.8 quando avviene il passaggio della linea del traguardo con gommone con equipaggio non completo come previsto al precedente Art. 3.4, comma 4.
  - d) Il passaggio con il gommone sotto le paline della porta (taglio della porta) senza toccare non è penalizzabile.
  - e) 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.

- f) Successivi passaggi nella porta già superata non comportano penalità se si è già iniziato il passaggio della porta successiva, anche se si dovessero toccare le paline.
  - g) Se uno o più membri di un equipaggio scende dal gommone per disincastrare il gommone da un ostacolo (cravatta) per continuare il percorso, non comporta penalità.
  - h) 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. 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 porta stessa risulterà saltata.  
Se, al contrario, nel passaggio corretto, vengono prodotti uno o più tocchi alle paline, questi saranno penalizzati con 5 (cinque) punti-secondo una sola volta.
  - i) Il passaggio delle porte deve sempre avvenire a equipaggio completo ossia n. 4 persone per R4 e n. 6 persone per R6.
  - j) E' possibile concedere ai concorrenti il beneficio del dubbio.
2. 50 punti-secondi sono la penalità massima comminata possibile per ciascuna porta.

#### **Art. 5.9 – 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. 5.9 bis – Segnali per i controllori di porta**

- 1. Dischi o cartelli ben visibili devono essere utilizzati per segnalare al pubblico le penalità.
- 2. Ogni controllore di porta ha in dotazione un disco (cm. 20 di diametro) o un cartello (cm 20 di lato) , con manico della lunghezza di cm. 40, di colore rosso con indicato in colore nero e su entrambi i lati, le cifre 50 e un disco o cartello di colore giallo con indicato su entrambi i lati, la cifra 5.
- 3. Il controllore di porta utilizza i segnali nei seguenti casi:
  - a) il passaggio della porta è avvenuto con penalizzazione di 5 secondi; in questo caso il Controllore di Porta alza il disco giallo con la cifra corrispondente alla penalità;
  - 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;
- 4. Se il passaggio della porta è avvenuto regolarmente, il Controllore di Porta non dà alcuna segnalazione.

#### **Art. 5.10 – Arrivo**

1. Sono applicate le norme previste all'art. 3.4.

#### **Art. 5.11 – Classifica**

1. Il risultato è dato dal tempo impiegato in secondi nella migliore tra le due manches 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.

#### **Art. 5.12 – Ostacolamento sul percorso**

1. Qualora, durante il passaggio di una porta, il gommone sopraggiunto ostacoli il gommone sopraggiungente, il Giudice di Settore obbliga il gommone sopraggiunto a lasciare il passaggio al sopraggiungente, emettendo un fischio prolungato.

### **Sezione 6 – Norme particolari per le gare di discesa classica**

#### **Art. 6.1 – 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.

#### **Art. 6.2 – Distanze**

1. Il percorso deve prevedere una lunghezza minima di almeno mt. 2.000 e non deve avere difficoltà superiore a IV WW.
2. Il percorso deve essere navigabile nella sua totale lunghezza.
3. Sono vietati i trasbordi.
4. Il percorso deve 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.

#### **Art. 6.3 – Partenza**

1. La partenza avviene mediamente con una cadenza da un minimo di 2 minuti ad un massimo di 5 minuti tra un equipaggio e quello successivo.
2. Le modalità di partenza sono definite al precedente Art. 2.8, comma 1, lettera a4).

#### **Art. 6.4 – Arrivo**

1. Sono applicate le norme previste all'art. 3.4.

#### **Art. 6.5 – 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 7 – Norme particolari per le gare di Discesa di Fondo**

### **Art. 7.1 – Definizione**

1. Lo scopo della gara di discesa di fondo è percorrere, nel senso della corrente, un tratto prestabilito nel più breve tempo possibile, superando le difficoltà tecniche che il percorso prevede.

### **Art. 7.2 – Distanze**

1. Il percorso deve avere una lunghezza minima di almeno mt. 6.000 e difficoltà non superiore a categoria V WW.
2. Il percorso deve essere navigabile nella sua totale lunghezza e ci deve essere sempre un punto dove il gommone può passare senza toccare il fondo. Il gommone non deve quindi superare raschiere o comunque non deve toccare con il fondo il letto del fiume.
3. Sono vietati i trasbordi.
4. Il percorso deve 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.

### **Art. 7.3 – Partenza**

1. La partenza avviene mediamente con una cadenza da un minimo di due minuti a un massimo di cinque minuti tra un equipaggio e quello successivo.
2. Le modalità di partenza sono definite al precedente Art. 2.8, comma 1, lettera a4).

### **Art. 7.4 – Arrivo**

1. Sono applicate le norme di cui all'art. 3.4.

### **Art. 7.5 – 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 – Entrata in vigore del Regolamento**

### **Art. 8 – Entrata in vigore**

1. Il presente regolamento entra in vigore dal 21 ottobre 2007.
2. Approvate ulteriori modifiche ed integrazioni con deliberazione del Consiglio Federale in data 30 aprile 2009 e 17 ottobre 2009.
3. Approvate ulteriori modifiche ed integrazioni con deliberazione del Consiglio Federale in data 8 aprile 2010.
4. Approvate ulteriori modifiche ed integrazioni con deliberazione del Consiglio Federale in data 15 ottobre 2010.
5. Approvate ulteriori modifiche ed integrazioni con deliberazione del Consiglio Federale in data 22 ottobre 2011
6. Approvate ulteriori modifiche ed integrazioni con deliberazione n. 014 del Consiglio Federale in data 16 novembre 2012.
7. Approvate ulteriori modifiche ed integrazioni con deliberazione n. 2 del Presidente federale in data 7 novembre 2014.

IL PRESIDENTE  
Danilo Barmaz