

SEZIONE 4 - REGOLAMENTO TECNICO CANOA IN ACQUA MOSSA

ART. 4.1 – GARE AMMESSE E CATEGORIE	2
ART. 4.2 – PARTECIPAZIONE	2
ART. 4.3 – PARTECIPAZIONE DI UN ATLETA IN ALTRE CATEGORIE	4
ART. 4.4 – BANDI DI GARA	4
ART. 4.5 – ACCREDITO SOCIETÀ E CONSIGLIO DI GARA	4
ART. 4.6 – VARIAZIONI	5
ART. 4.7 – RITIRI	5
ART. 4.8 – TESTE DI SERIE	5
ART. 4.9 – SORTEGGIO E ORDINI DI PARTENZA	5
ART. 4.10 – NUMERI DI GARA	6
ART. 4.11 – SERVIZIO DI SALVAMENTO	6
ART. 4.12 – CARATTERISTICHE DEL PERCORSO	6
ART. 4.13 – SOSPENSIONE DELLA GARA PER CAUSE DI FORZA MAGGIORE	6
ART. 4.14 – DOTAZIONI DI SICUREZZA	7
ART. 4.15 – CRONOMETRISTI	7
4 A – NORME PARTICOLARI PER LE GARE DI SLALOM	8
ART. 4A.1 – DEFINIZIONE	8
ART. 4A.2 - PERCORSO	8
ART. 4A.3 – GARE: REGOLE GENERALI	8
ART. 4A.4 – CARATTERISTICHE DELLE IMBARCAZIONI	8
ART. 4A.5 – UFFICIALI DI GARA: COMPITI	9
ART. 4A.6 – ORDINI DI PARTENZA	10
ART. 4A.7 – APPROVAZIONE DEL PERCORSO	10
ART. 4A.8 – PARTENZA	10
ART. 4A.9 – PORTE: CARATTERISTICHE	11
ART. 4A.10 – PASSAGGIO DELLE PORTE	11
ART. 4A.11 – PENALITÀ	12
ART. 4A.12 – CONTROLLORI DI PORTA	12
ART. 4A.13 – PRECEDENZA	12
ART. 4A.14 – PERDITA O ROTTURA DELLA PAGAIA	12
ART. 4A.15 – ROVESCIMENTO, ESKIMO E IMBARCAZIONE CAPOVOLTA	13
ART. 4A.16 – ARRIVO	13
ART. 4A.17 – CRONOMETRAGGIO	13
ART. 4A.18 – CALCOLO PUBBLICAZIONE DEI RISULTATI	13
ART. 4A.19 – ASSEGNAZIONE DEL CAMPIONATO ITALIANO	14
4 B NORME PARTICOLAREI PER LE GARE DI DISCESA	
ART. 4B.1 – DEFINIZIONE	14
ART. 4B.2 – PERCORSO: CARATTERISTICHE TECNICHE	14
ART. 4B.3 – IMBARCAZIONI, ED ACCESSORI	15
ART. 4B.4 – UFFICIALI DI GARA: COMPITI	15
ART. 4B.5 – PARTENZA	16
ART. 4B.6 – PERCORSO	17
ART. 4B.7 – ARRIVO	17
ART. 4B.8 – CRONOMETRAGGIO	17
ART. 4B.9 – PUBBLICAZIONE DEI RISULTATI	17
ART. 4B.10 – OBBLIGO DI SOCCORSO	18
ART. 4B.11 – ASSEGNAZIONE DEL CAMPIONATO ITALIANO NELLE GARE A SQUADRE	18
4 C NORME PARTICOLAREI PER LE GARE DI DISCESA SPRINT	
ART. 4C.1 – DEFINIZIONE	18
ART. 4C.2 – PARTENZA	18
ART. 4C.3 – CRONOMETRAGGIO	18
ART. 4C.4 – ROVESCIMENTO	18

SEZIONE 4 - REGOLAMENTO TECNICO CANOA IN ACQUA MOSSA**Art. 4.1 – Gare ammesse e categorie**

1. Le Gare di in acqua mossa si svolgono nelle seguenti specialità:

2.

a) SLALOM: sono ammesse le seguenti categorie e specialità:

Categoria MASCHILE	specialità
Master A/H	individuale: K1, C1, C2 – a squadre: K1, C1, C2
Senior	individuale: K1, C1, C2 – a squadre: K1, C1, C2
Under 21 – Under 23	individuale: K1, C1, C2 – a squadre: K1, C1, C2
Junior	individuale: K1, C1, C2 - a squadre: K1, C1, C2
Debuttanti Junior	Individuale: K1, C1, C2
Ragazzi	individuale: K1, C1, C2 - a squadre: K1, C1, C2
Debuttanti Ragazzi	individuale: K1, C1, C2
Cadetti	individuale: K1, C2
Allievi A/B	individuale: K1, C2

Categoria - FEMMINILE	Specialità
Master A/H	individuale:K1 - a squadre: K1
Senior	individuale:K1 - a squadre: K1
Under 21 – Under 23	individuale:K1 - a squadre: K1
Junior	individuale:K1 - a squadre: K1
Debuttanti Junior	Individuale:K1
Ragazze	individuale:K1 - a squadre: K1
Debuttanti Ragazzi	individuale:K1
Cadette	individuale:K1
Allievi A/B	individuale:K1

a) DISCESA: sono ammesse le seguenti categorie e specialità:

Categoria MASCHILE	specialità
Master A/H	individuale:K1, C1, C2 - a squadre: K1
Senior	individuale:K1, C1, C2 - a squadre: K1, C1, C2
Under 21 – Under 23	individuale:K1, C1, C2 – a squadre: K1, C1, C2
Junior	individuale:K1, C1, C2 - a squadre: K1, C1, C2
Debuttanti Junior	Individuale:K1, C1, C2
Ragazzi	individuale:K1, C1, C2 - a squadre: K1, C1, C2
Debuttanti Ragazzi	individuale:K1, C1, C2
Cadetti	individuale:K1, C2
Allievi A/B	individuale:K1, C2

Categoria FEMMINILE	specialità
Master A/H	individuale:K1 - a squadre: K1
Senior	individuale:K1 - a squadre: K1
Under 21 – Under 23	individuale:K1 - a squadre: K1
Junior	individuale:K1 - a squadre: K1

Debuttanti Junior	Individuale: K1
Ragazze	individuale: K1 - a squadre: K1
Debuttanti Ragazzi	individuale: K1
Cadette	individuale: K1
Allievi A/B	individuale: K1

b) SPRINT: sono ammesse le seguenti categorie e specialità:

Categoria MASCHILE	Specialità
Master A/H	individuale: K1, C1, C2 – a squadre: K1, C1, C2
Senior	individuale: K1, C1, C2 – a squadre: K1, C1, C2
Under 21 – Under 23	individuale: K1, C1, C2 – a squadre: K1, C1, C2
Junior	individuale: K1, C1, C2 - a squadre: K1, C1, C2
Debuttanti Junior	Individuale: K1, C1, C2
Ragazzi	individuale: K1, C1, C2 - a squadre: K1, C1, C2
Debuttanti Ragazzi	individuale: K1, C1, C2
Cadetti	individuale: K1, C2
Allievi A/B	individuale: K1, C2

Categoria FEMMINILE	Specialità
Master A/H	individuale: K1 - a squadre: K1
Senior	individuale: K1 - a squadre: K1
Under 21 – Under 23	individuale: K1 - a squadre: K1
Junior	individuale: K1 - a squadre: K1
Debuttanti Junior	Individuale: K1
Ragazze	individuale: K1 - a squadre: K1
Debuttanti Ragazzi	individuale: K1
Cadette	individuale: K1
Allievi A/B	individuale: K1

Art. 4.2 – Partecipazione

1. Concorrenti di sessi diversi non possono partecipare alla stessa gara. Un concorrente, nello stesso giorno, può partecipare a non più di due gare individuali con l'obbligo di cambiare tipologia di imbarcazione (ad esempio una in kayak ed l'altra in canadese, oppure, una in C1 e l'altra in C2). Inoltre, a non più di una gara a squadre in kayak o in canadese. Le squadre devono essere composte solo da concorrenti che abbiano preso il via nella gara individuale.
2. Nelle gare regionali, nazionali e nei campionati italiani della discesa classica non è ammessa la possibilità di disputare la doppia gara individuale, pertanto gli atleti potranno partecipare ad una gara individuale ed ad una gara a squadre.
3. Ogni gara in programma è ritenuta valida anche con un solo concorrente iscritto.
4. Gare Nazionali per Senior, Junior e Ragazzi non possono essere disputate in concomitanza con Gare Regionali Allievi/e e Cadetti/e, se non in giornate diverse.
5. Gli "Allievi A" partecipano a manifestazioni federali secondo uno specifico programma stabilito con apposita circolare emanata del Consiglio Federale.

Art. 4.3 – Partecipazione di un atleta in altre categorie

1. Nella Gare in acqua mossa è consentita la partecipazione di:
 - a) Ragazzi/e nella categoria Junior;
 - b) Junior nella categoria Senior ;
 - c) Master (A/H) possono correre nella categoria senior e nelle categorie precedenti. In tutte le gare regionali, nazionali le categorie Master vengono raggruppate in :
 - Master 1 – categorie A, B, e C;
 - Master 2 – categorie D,E, F e successive.Ai Campionati Italiani, una categoria Master deve avere almeno tre equipaggi partenti altrimenti verranno iscritti direttamente alla categorie precedente.
 - d) Senior, Cadetti/e, Allievi/e partecipano esclusivamente nelle categorie di appartenenza.
2. Se non esplicitamente indicato nel Bando di Gara, le classifiche delle gare Cadetti/e A o B e Master sono uniche.
3. Fatte salve le limitazioni sopra indicate, un concorrente della categoria Ragazzi, Junior e Master può gareggiare in una gara a squadre di categoria diversa da quella individuale.
4. Partecipazione al Campionato Italiano Junior: possono partecipare sia i ragazzi che gli junior, nelle gare individuali e in quelle a squadre.
5. La partecipazione al Campionato Italiano Under 21 e Under 23 è riservata agli atleti juniores e senior under 23. La categoria è unica, Under 23, dalla classifica Under 23 vengono estrapolati i primi tre Under 21: se un Under 21 vince il titolo Under 23 sarà premiato come Campione Italiano Under 23 ed anche come Campione Italiano Under 21.
6. Il Campionato Italiano Junior è sempre separato dal Campionato Italiano under 23.
7. Nel Campionati Italiano di Società non sono ammessi C2 misti.

Art. 4.4 – Bandi di gara

1. Oltre a quanto indicato dall'art. 1.10, i Bandi delle Gare in acqua mossa devono contenere le seguenti indicazioni:
 - a) orario di chiusura del percorso;
 - b) data, ora e luogo di svolgimento del Consiglio di Gara se previsto;
 - c) obbligatorietà o meno della presenza del rappresentante di Società al Consiglio di Gara;
 - d) luogo data e ora di svolgimento del sorteggio dei numeri di gara.

Art. 4.5 – Accredito società e Consiglio di gara

1. L'accredito delle Società si svolge secondo le modalità indicate dal Bando di gara .
2. Durante l'accredito ciascun affiliato deve essere presente con il proprio Rappresentante, in sua assenza le iscrizioni sono confermate d'ufficio con tutti gli atleti iscritti.
3. Nelle Gare Internazionali, nei Campionati Italiani, nelle gare Nazionali ed Interregionali all'accredito il Comitato Organizzatore consegna a ciascun Rappresentante di società l'elenco degli affiliati e di tutti gli equipaggi iscritti diviso per categorie e specialità, completato da un estratto riportante le iscrizioni di quell'affiliato.
4. In fase di accredito il Rappresentante di società, a mezzo di appositi moduli, deve comunicare gli eventuali ritiri.
5. 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. Il programma deve essere consegnato a tutti gli affiliati che ne facciano richiesta.
6. Per i Campionati Regionali e le Gare Regionali il Comitato Organizzatore già in fase di accredito distribuisce ai Rappresentanti di Società l'ordine di partenza delle gare, annotando le variazioni

solo sugli ordini da consegnare al Direttore di Gara, agli Ufficiali di Gara, ai Cronometristi e su quello che al termine dell'accredito sarà esposto all'Albo delle comunicazioni Ufficiali.

7. Il Consiglio di Gara si svolge secondo le modalità indicate dal Bando di gara per i Campionati Italiani, le Gare Nazionali e Interregionali, mentre nelle altre gare solo ove è previsto dal Bando stesso. Al Consiglio partecipano il Direttore di Gara, il Giudice Arbitro Principale, il Responsabile del Comitato Organizzatore e i Rappresentanti delle Società.
8. Se espressamente indicato dal Bando di Gara, ciascun Affiliato deve essere obbligatoriamente rappresentato in Consiglio da un tesserato designato secondo quanto indicato dall'art. 1.19.; qualora un Affiliato non sia rappresentato il Direttore di Gara depenna i tesserati da lui iscritti, lo penalizza per la totalità della tassa di iscrizione e con ulteriori sanzioni fissate dal Consiglio Federale all'inizio di ciascuna stagione agonistica.
9. Durante il Consiglio di Gara ogni rappresentante di società deve ricevere informazioni riguardo :
 - all'orario di chiusura del percorso,
 - all'orario di svolgimento del collaudo del percorso (solo per le gare di slalom),
 - all'ordine ed all'orario dettagliato di partenza,
 - alla postazione di partenza ed al traguardo,
 - agli intervalli di partenza tra i concorrenti e tra le categorie,
 - alla postazione del Direttore di Gara e del Giudice Arbitro Principale,
 - al posizionamento del servizio di pronto soccorso,
 - al posizionamento degli eventuali punti di salvamento predisposti dal settore sicurezza.

Art. 4.6 – Variazioni

1. Per le gare a squadre è possibile iscrivere una squadra senza indicare i dati degli atleti che la compongono. In questo caso, pena l'esclusione della squadra, il Rappresentante di Società ha l'obbligo di inserire o modificare definitivamente i nominativi in fase di Accredito delle Società.
2. Il Rappresentante di Società ha l'obbligo di comunicare per iscritto eventuali variazioni alla composizione delle squadre già dichiarate in fase di accredito delle società entro i termini fissati dal Direttore di Gara (dipende da gara a gara) alla Segreteria Gare.
3. Solo un concorrente di una squadra può essere sostituito fra la prima e la seconda manche, quando la gara prevede due prove.

Art. 4.7 – 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. Il ritiro di un concorrente che sia comunicato dopo il termine dell'Accredito delle Società comporta per l'Affiliato una multa, fissata dal Consiglio Federale all'inizio di ciascuna stagione agonistica, da versare alla Segreteria Gare.
2. In caso di giustificato motivo, il Direttore di Gara può sospendere l'applicazione della sanzione.
3. L'elenco dei ritiri, sottoscritto dal Direttore di Gara, deve essere allegato alla cartellina Documentazione Gara

Art. 4.8 – Teste di serie

1. Ogni anno la F.I.C.K. comunica, all'inizio di ciascuna stagione agonistica, l'elenco degli atleti "Testa di Serie" nelle specialità Slalom e Discesa, divisi per le rispettive categorie e gruppi di merito (A - B).
2. L'Affiliato all'atto dell'iscrizione deve indicare se l'atleta è "Testa di Serie" e a quale gruppo di merito appartiene.

Art. 4.9 – Sorteggio e ordini di partenza

1. Ove previsto, al termine del Consiglio di Gara avviene l'assegnazione dei numeri di gara ai concorrenti e i Rappresentanti di Società possono assistervi.
2. Per tutte le categorie e le specialità, sono individuati tre gruppi di partenza che prendono il via secondo il seguente ordine:
 - primo gruppo composto da concorrenti non "Testa di Serie";
 - secondo gruppo composto da concorrenti "Testa di Serie B";
 - terzo gruppo composto da concorrenti "Testa di Serie A".
3. Nell'ambito di ciascun gruppo i numeri di gara sono attribuiti per sorteggio che può essere effettuato anche con mezzi elettronici.
4. Per le Gare a Squadre il criterio è il medesimo e se i componenti della squadra sono in gruppi diversi si tiene conto di quello migliore.
5. Nella gara a squadre gli equipaggi di una stessa squadra devono avere un proprio numero di pettorale che li identifichi, numero che può essere anche lo stesso della gara individuale.
6. Per le Gare ove non sia previsto il Consiglio di Gara i numeri sono sorteggiati dal Comitato Organizzatore.

Art. 4.10 – Numeri di gara

1. Il Comitato Organizzatore deve fornire i numeri di gara. I numeri devono essere del tipo a pettorale, devono portare la numerazione ben visibile sul torace e sulla schiena di ciascun concorrente; nel C2 il pettorale è indossato dall'atleta davanti
2. I numeri devono essere neri su fondo bianco o giallo e devono avere un carattere di almeno cm. 15 / 20 di altezza e con corpo cm. 2.
3. Ogni concorrente deve presentarsi alla partenza indossando il proprio pettorale ed è sua cura ritirarlo e riconsegnarlo al termine della gara al Comitato Organizzatore secondo le istruzioni impartite dallo stesso.

Art. 4.11 – Servizio di salvamento

1. Il Comitato Organizzatore deve assicurare un adeguato servizio di salvamento ed assistenza nei tratti del percorso più difficili o pericolosi. Esso deve essere composto da persone esperte e munite di idonea attrezzatura come salvagente, corde da lancio, canoe, gommoni ancorati, ecc.
2. Il servizio è coordinato da un Responsabile designato dal Comitato Organizzatore che deve essere presente ed in contatto con il Direttore di Gara per tutta la durata della manifestazione.

Art. 4.12 – Caratteristiche del percorso

1. I percorsi devono avere caratteristiche tali che i concorrenti non possano essere spinti dalla corrente verso zone pericolose, cascate, 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 preventiva comunicazione ai Rappresentanti di Società.

Art. 4.13 – Sospensione della gara per cause di forza maggiore

1. Prima dell'inizio della gara 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. 4.14 – Dotazioni di sicurezza

1. Le imbarcazioni da slalom e discesa devono essere inaffondabili, cioè se riempite d'acqua devono avere una spinta idrostatica sufficiente a mantenerle al pelo dell'acqua. Nelle imbarcazioni da discesa è obbligatorio inserire sacchi di punta (air bags), a prua e a poppa, opportunamente gonfiati.
2. Tutte le imbarcazioni devono essere fornite ad ogni estremità di maniglie collocate a non più di cm. 30 dalla prua e dalla poppa, tali da consentire l'inserimento agevole di una mano per intero con dimensioni di cm. 10x10x1,5 o di un manufatto di prova equivalente. Il materiale usato dovrà avere un diametro di almeno 6 mm., o una sezione trasversale di 2 X 10 mm. Le maniglie devono essere sufficientemente robuste da consentire di trainare a riva la canoa piena d'acqua. Non è consentito assicurare le maniglie con nastro adesivo.

Sono considerate maniglie:

- cappi in corda saldamente attaccati all'imbarcazione;
- una corda che va dalla prua alla poppa dell'imbarcazione saldamente attaccata;
- maniglie che siano realizzate come parti integranti dell'imbarcazione al momento della costruzione.

3. Ogni concorrente deve indossare un casco di protezione allacciato ed un giubbotto salvagente. Saranno ammessi solo materiali prodotti da aziende specializzate che possano garantire la qualità dei materiali. Sia il casco, sia il salvagente devono risultare in buone condizioni. Caschi e salvagente "fatti in casa" non sono ammessi.

- Il salvagente risulterà composto di materiale galleggiante non assorbente equamente distribuito, fronte e dorso, in un giubbotto che sarà indossato all'incirca nella parte alta del busto. Deve avere una spinta idrostatica sufficiente a mantenere a galla un peso di piombo (o equivalente in altri metalli) "certificato" di 6 Kg e dovrebbe essere disegnato per mantenere a galla una persona cosciente che nuota in acqua in una posizione a faccia in su.
- Il casco di protezione deve offrire sufficiente protezione alla testa degli atleti nel caso urtino per esempio contro una roccia (lo spazio fra testa e guscio del casco deve assorbire l'urto) e deve essere fornito di una solida cinghia sottomento

4. I concorrenti devono poter uscire dall'imbarcazione in qualsiasi situazione immediatamente.
5. Nelle gare di Discesa tutti i concorrenti devono indossare scarpe. Le scarpe devono avere una suola di spessore tale che possa proteggere i piedi. Le scarpe devono essere della misura giusta e non devono potersi togliere in caso di rovesciamento o abbandono dell'imbarcazione.
6. Gli Ufficiali di Gara possono effettuare controlli, sulle canoe e sull'equipaggiamento, in qualsiasi momento, prima, durante o dopo la gara; in caso di violazione delle norme di sicurezza possono squalificare, per la manche in oggetto, l'equipaggio colto in difetto.

Art. 4.15 – Cronometristi

Nelle Gare Interregionali, Nazionali e di Campionato Italiano il cronometraggio deve essere svolto da cronometristi della F.I.Cr. o da analogo ed equipollente soggetto/sistema riconosciuto ed approvato dalla Federazione, nelle Gare Regionali e di Campionato Regionale può essere effettuato a cura del Comitato Regionale o del Comitato Organizzatore, previa indicazione sul bando di gara. I tempi rilevati dai Cronometristi sono inappellabili

4 A – NORME PARTICOLARI PER LE GARE DI SLALOM**Art. 4A.1 – Definizione**

1. Lo scopo della Gara di Slalom è completare, senza errori e nel più breve tempo possibile, un percorso tracciato su acque vive con passaggi obbligati e contrassegnati da porte.

Art. 4A.2 Percorso

1. La distanza fra la linea di partenza e la linea d'arrivo deve essere compresa fra mt. 250 e mt. 400. Il percorso deve essere navigabile per tutta la sua lunghezza, avere ostacoli naturali e/o artificiali sempre superabili ed offrire uguali condizioni per tutti gli atleti che competono in C1, sia che pagaino preferibilmente a sinistra, che a destra.
2. Per le Gare Allievi/e, Cadetti/e, Ragazzi/e, Junior, Senior e Master sul percorso devono essere sistemate un numero minimo di 18 e massimo di 25 porte di cui almeno 6 e massimo 7 da superare in risalita (controcorrente). L'ultima porta deve essere posizionata ad una distanza compresa fra mt. 15 e mt. 25 dal traguardo. La posizione delle linee di partenza e di arrivo (e le modalità con cui vengono attivate) devono essere concordate con il Giudice principale prima dell'inizio dell'allenamento ufficiale.

Il percorso ideale dovrebbe includere:

1. almeno una porta-combinazione che offra ai concorrenti diverse opzioni di passaggio
2. continui cambi di direzione e movimenti scorrevoli utilizzando le difficoltà tecniche dell'acqua (vortici, onde e rapide).

Nelle Gare Nazionali e di Campionato Italiano il percorso deve avere caratteristiche tali da essere effettuata per un K1 uomini in un tempo vicino ai 100 secondi (non deve essere meno di 90 secondi).

3. Il percorso di gara è tracciato da due tecnici societari (che non siano loro stessi dei concorrenti), sorteggiati in Consiglio di Gara fra quelli che hanno dato la propria disponibilità, sotto la supervisione di un tecnico federale se presente. Qualora non fossero disponibili tecnici societari il tracciato deve essere predisposto dal Comitato Organizzatore. I tracciatori devono assicurare che il percorso ideato originariamente sia mantenuto tale per tutta durata della gara, 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.
4. Qualora durante la gara si verificasse un cambiamento del livello dell'acqua tale da falsare il risultato, il Giudice Arbitro Principale deve interrompere la gara sino a quando le condizioni dell'acqua non siano tornate alla normalità.
5. Se durante la gara si verificasse un fattore non momentaneo che altera le caratteristiche del percorso il Giudice Arbitro Principale può autorizzare cambiamenti o spostamenti delle porte, che però dovranno garantire condizioni di equità tra i concorrenti.

Art. 4A.3 – Gare: regole generali

1. Le gare individuali si svolgono su due prove per il punteggio finale si terrà conto della migliore delle due prove; le gare a squadre si possono disputare su un'unica prova.

Art. 4A.4 – Caratteristiche delle imbarcazioni

1. Tutte le imbarcazioni devono rientrare nei seguenti parametri:

K1	lunghezza minima	mt. 3.50
	larghezza minima	mt. 0.60
	peso minimo	Kg. 9
C1	lunghezza minima	mt. 3.50
	larghezza minima	mt. 0,65
	peso minimo	Kg. 10
C2	lunghezza massima	mt. 4.10
	larghezza minima	mt. 0,75
	peso minimo	Kg. 15

2. Le misure si riferiscono allo scafo, pertanto le imbarcazioni devono essere misurate prive di appendici che non siano fissate allo scafo in modo definitivo. Le imbarcazioni devono essere pesate asciutte e prive di attrezzature non stabilmente fissate. **Durante le operazioni di peso, l'acqua residua deve essere rimossa dall'imbarcazione.** Tutte le imbarcazioni devono avere punte e code arrotondate con un raggio minimo di curvatura in pianta di cm. 2 e di cm. 1 sulla sezione longitudinale verticale.
3. Sono vietati timoni di qualsiasi tipo.
4. Il paraspruzzi è considerato un accessorio e non fa parte dell'imbarcazione.
5. Imbarcazioni che non possiedono le caratteristiche sopraindicate, oltre a quelle fissate dall'art 4.14, non sono ammesse in gara.
6. Ogni concorrente deve assicurarsi che il suo equipaggiamento sia conforme alle suddette norme ed è responsabile del mantenimento di tale condizione per tutta la durata della gara

Art. 4A.5 – Ufficiali di Gara: compiti

Il Giudice Arbitro Principale Deve assicurare che la gara si svolga correttamente secondo le regole. Applica le regole di gara e può squalificare un concorrente o concedere la ripetizione di una prova. In materia arbitrale è il Giudice finale. Dopo che ha deciso in merito ad un reclamo riguardante penalità, il risultato diventa ufficiale e pertanto non può essere presentato un ulteriore reclamo.

Assegna agli altri Ufficiali di Gara i seguenti incarichi:

- a) **Assistente del Giudice Principale:** collabora con il Capo degli ufficiali e con il Giudice Principale ricoprendo incarichi amministrativi.
- b) **Commissario d'Imbarco:** si assicura che le imbarcazioni siano conformi con quanto stabilito dal presente codice, che i concorrenti indossino il casco di protezione e il giubbotto salvagente, negando la partenza ai concorrenti privi dell'idonea attrezzatura di sicurezza.
- c) **Giudice di Partenza:** si assicura che tutti i partecipanti prendano il via nel corretto ordine, e non ammette alla partenza comunicandolo al Giudice Arbitro Principale, gli equipaggi che:
 - non rispettano le regole di sicurezza;
 - non si sono presentati al cancelletto di partenza al momento prestabilito e dopo esser stati successivamente chiamati;
 - non indossano il pettorale con il proprio numero di gara;
 - non rispettano i suoi ordini.
- e) **Giudici di Porta:** i Giudici di Porta hanno la responsabilità di assicurare che siano assegnate sulle porte le corrette penalità o i corretti giudizi. Possono contare

sull'osservazione di un Giudice di Porta adiacente, specialmente di quelli che sono meglio posizionati per vedere ciascun passaggio (la posizione migliore può significare essere più vicini oppure più distanti ma in un angolo migliore per valutare ciascun caso). Ha il dovere di dare assistenza per ogni porta per cui ha una posizione migliore e che gli è stata anche assegnata. Solo un unico Giudice di Porta sarà incaricato di comunicare le penalità all'ufficio gare e al pubblico (Giudice di Porta addetto alla trasmissione). I Giudici di Porta devono produrre per iscritto una chiara documentazione che riguardi ogni concorrente. Il Giudice di Porta osserva lo svolgersi della gara al fine di garantire una manche equa a tutti i concorrenti. I Giudici di Porta devono segnalare visibilmente al Giudice incaricato della trasmissione, ciascuna penalità che intendono assegnare al concorrente. Il Giudice di Porta addetto alla trasmissione provvederà, allo stesso tempo, a segnalare le penalità con gli appositi dischi o cartelli.

- a) **Giudice di Arrivo:** controlla che i concorrenti taglino regolarmente il traguardo.

Un Ufficiale di Gara può ricoprire due o più incarichi.

Art. 4A.6 – Ordini di partenza

1. L'ordine di partenza definitivo con i nomi dei partecipanti, le rispettive Società di appartenenza ed i numeri di gara attribuiti per sorteggio deve essere consegnato ai Rappresentanti di Società.
2. Il programma deve essere compilato rispettando l'ordine e gli intervalli fra le gare indicati dal Bando di Gara e in particolare:
 - le gare individuali si devono svolgere prima delle gare a squadre;
 - ogni gara individuale deve concludersi in una sola giornata;
3. Eventuali modifiche potranno essere adottate se votate da almeno i 2/3 dei Rappresentati di Società accreditati.

Art. 4A.7 – Approvazione del percorso

1. Nelle Gare Nazionali e in tutte le gare per le categorie Allievi/e, Cadetti/e e Ragazzi/e, almeno un'ora prima della gara, il percorso deve essere collaudato da almeno un canoista, non iscritto alla gara, con comprovate abilità tecniche, ma preferibilmente da un gruppo di canoisti, non iscritti alla gara, in rappresentanza delle diverse imbarcazioni in competizione.
2. Il Direttore di Gara determina la navigabilità del percorso e l'approvazione del percorso, sentiti i Rappresentanti di Società, l'Organizzatore Tecnico, il Giudice Principale, e il Tracciatore del percorso.
3. 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.
4. Se lo ritiene opportuno potrà mettere ai voti la proposta di variazione presentata. In questo caso la modifica sarà apportata solo se risulteranno favorevoli almeno i 2/3 dei Rappresentati di Società accreditati

Art. 4A.8 – Partenza

1. I concorrenti devono trovarsi in tempo utile nei pressi del cancelletto di partenza dove, confermata la propria presenza, si devono mettere in una posizione ideale per il via.

2. Entro il cancelletto le imbarcazioni devono essere disposte con la prua o la poppa contro corrente; sono proibite le partenze in posizione angolata rispetto alla corrente. La partenza avviene con l'imbarcazione ferma, preferibilmente trattenuta in posizione da un assistente del Giudice di Partenza. . A ciascun concorrente verrà segnalato (vocalmente o con un segnale acustico) quando mancano 10 secondi alla partenza, poi verranno scanditi gli ultimi 5 secondi. Al secondo 0 verrà data la partenza con "VIA" o con un suono più pronunciato.
3. Nelle gare a squadre la seconda e la terza imbarcazione devono essere ferme e preferibilmente trattenute e potranno muoversi solo dopo che la prima imbarcazione ha attivato il sistema di cronometraggio e/o attraversato la linea di partenza.
4. Le partenze sono suddivise per categoria, e nell'ambito della stessa categoria le imbarcazioni partono secondo il seguente ordine: K1, C2, C1.
5. Nelle gare individuali le partenze sono cadenzate ad intervalli di almeno 45 secondi, nelle gare a squadre gli intervalli sono di almeno 90 secondi. L'intervallo fra le categorie deve essere di **almeno 2 minuti**.
6. La falsa partenza è determinata, a giudizio inappellabile, dal Giudice di Partenza che richiama il concorrente in difetto e lo squalifica comunicandolo tempestivamente al Giudice Arbitro Principale

Art. 4A.9 – Porte: caratteristiche

1. Le porte sono formate da una o due paline sospese dipinte ad anelli; le porte da superare in discesa sono contrassegnate da cinque anelli verdi, quelle da superare in risalita (controcorrente) da cinque anelli rossi; con l'ultimo anello sempre bianco , ogni anello di 20 cm.. Le paline devono essere alte da mt 1,6 a mt. 2, avere sezione rotonda con un diametro compreso tra cm. 3,5 e cm. 5,0 ed avere di un peso sufficiente per non venire spostate dal vento. Nel caso di porte ad una singola palina, la seconda palina dovrà essere posizionata sulla corrispondente sponda del fiume, in modo da definire la linea di porta. Nelle porte con due paline la distanza tra le paline deve essere compresa fra mt. 1,2 e mt. 4,0. e devono essere posizionate in modo da distare circa cm. 20 dal pelo dell'acqua o comunque a una distanza tale da non essere mai spostate dal flusso dell'acqua stessa.
2. Cartelli numerano le porte in ordine progressivo secondo il disegno del tracciato. Essi misurano cm. 30x30, hanno sfondo giallo con numeri neri alti cm. 20 e spessi cm. 2 riportati su entrambi i lati e barrati da una linea rossa diagonale sul lato opposto alla direzione del corretto passaggio della porta

Art. 4A.10 – Passaggio delle porte

1. Tutte le porte devono essere superate in ordine numerico.
2. Tutte le porte devono essere superate nella direzione stabilita dal tracciato.
3. Tutte le porte possono essere superate in ogni presentazione rispettando il corretto lato di porta.
4. Il passaggio della porta inizia quando: l'imbarcazione o il corpo o la pagaia toccano una palina della porta o parte della testa del concorrente (in C2, uno dei due concorrenti) attraversa la linea di porta.
5. Il passaggio della porta termina quando inizia il passaggio di ogni porta successiva o quando si attraversa la linea di arrivo.
6. Per considerare regolare un passaggio di porta devono essere soddisfatte le seguenti condizioni:
 - L'intera testa del concorrente o dei concorrenti deve attraversare la linea di porta dal lato corretto secondo il disegno del tracciato.
 - Parte dell'imbarcazione deve attraversare la linea di porta nello stesso istante in cui l'intera testa attraversa la linea di porta.

7. Un corretto passaggio di porta senza toccare le paline con il corpo, la pagaia o l'imbarcazione è un passaggio senza penalità.

Art. 4A.11 – Penalità

1. 0 punti – secondi Corretto passaggio senza errori.
2. 2 punti – secondi Corretto passaggio della porta, ma con il tocco di una o entrambe le paline.
3. Tocchi ripetuti della stessa palina e di più paline sono penalizzati una sola volta.
4. 50 punti – secondi
 - Tocchi di una o più paline senza passaggio corretto.
 - Spingere intenzionalmente una porta per facilitarsi il passaggio (non è giudicata una spinta intenzionale quando il corpo e l'imbarcazione del concorrente erano già in una posizione in cui avrebbero idealmente attraversato la porta).
 - La testa (in C2 uno dei due concorrenti) attraversa la linea di porta capovolta (per la definizione di capovolgimento vedere l'articolo 4A.15).
 - Durante ogni passaggio di porta a nessuna parte della testa è consentito attraversare la linea di porta nella direzione sbagliata.
 - Salto di porta. Una porta è considerata saltata quando inizia il passaggio di ogni porta seguente o quando si attraversa la linea del traguardo.
 - Una squadra non riesce ad attraversare la linea di arrivo entro 15 secondi.
 - Parte della testa attraversa la linea fra le paline senza parte dell'imbarcazione.
5. Passare sotto le paline della porta (tagliare una porta) senza toccare non viene penalizzato.
6. Ripetuti tentativi di superare una porta senza toccare le paline, non vengono penalizzati se la testa del concorrente/i non ha attraversato la linea fra le paline.
7. 50 punti – secondi è la massima penalità comminabile ad un concorrente su ciascuna porta.
8. Tuttavia, dovrà sempre essere concesso ai concorrenti il beneficio del dubbio.

Art. 4A.12 – Segnali dei Giudici di Porta

1. Dischi o cartelli ben visibili devono essere utilizzati per segnalare al pubblico le penalità.
2. Ogni Giudice di Porta ha in dotazione un disco o un cartello rosso con indicate, in nero e su entrambi i lati, le cifre 50 e un disco o un cartello giallo con indicata, in nero e su entrambi i lati, la cifra 2.
3. Utilizza i segnali nei seguenti casi:
 - il passaggio della porta è avvenuto con penalizzazione di 2 secondi, in questo caso il Giudice di Porta alza il disco giallo con la cifra corrispondente alla penalità;
 - il passaggio della porta non è avvenuto in modo corretto, con penalizzazione di 50 secondi, in questo caso il Giudice di Porta alza il disco rosso con la cifra corrispondente alla penalità;
4. Se il passaggio della porta è avvenuto regolarmente il Giudice di Porta non dà alcuna segnalazione.

Art. 4A.13 – Precedenza

1. Quando un concorrente sta per essere sorpassato da un altro, un Giudice fischia ripetutamente e il concorrente superato deve cedere il passo.
2. Il Giudice Arbitro Principale (in presenza di reclamo) può far ripetere la prova, su segnalazione del Giudice di Settore ad un concorrente che sia stato palesemente ostacolato; l'ostacolante è squalificato se compie il gesto intenzionalmente.

Art. 4A.14 – Perdita o rottura della pagaia

1. Quando un concorrente perde o rompe la sua pagaia, può utilizzare soltanto la pagaia di scorta eventualmente posta sull'imbarcazione.

2. Per le gare a squadre, una pagaia di scorta può essere presa da un altro membro della stessa squadra

Art. 4A.15 – Rovesciamento, eskimo e imbarcazione capovolta

1. Un equipaggio è considerato rovesciato quando l'imbarcazione si è capovolta ed il concorrente è completamente uscito da essa (se trattasi di un C2 l'equipaggio è considerato rovesciato se solo un dei concorrenti è uscito dalla canoa); in questo caso il concorrente o l'equipaggio è eliminato dalla **manche** e deve abbandonare nel minor tempo possibile il percorso. Durante una gara a squadre se un concorrente si rovescia viene eliminata l'intera squadra.
2. **Un concorrente o una squadra vengono squalificati per la manche in corso nel caso attraversino in posizione capovolta la linea dell'arrivo.**
3. La manovra d'eskimo non è considerata rovesciamento. Nelle gare a squadre i componenti della stessa squadra possono aiutarsi vicendevolmente per effettuare l'eskimo.
4. Un'imbarcazione è considerata capovolta quando **la testa** di un concorrente è per intero sott'acqua

Art. 4A.16 – Arrivo

1. La linea di arrivo (traguardo) deve essere segnata in maniera molto evidente su entrambe le rive del fiume.
2. Un concorrente termina la prova quando attraversa il traguardo dentro l'imbarcazione e non capovolto. Egli non può attraversare il traguardo per più di una volta o risalire lungo il percorso dopo aver concluso la gara, pena la squalifica.
3. Ove si renda necessario posizionare una porta per il sostegno della fotocellula di rilevamento dei tempi, essa, diventando parte integrante del tracciato, delimita il traguardo e, pena la squalifica, i concorrenti devono attraversarla e farla scattare.
4. Se la mancata attivazione della fotocellula è conseguenza dell'errato posizionamento (troppo alta sul pelo dell'acqua) o di difetto tecnico, sarà ritenuto valido il tempo rilevato manualmente.

Art. 4A.17 – Cronometraggio

1. Il tempo viene misurato dal momento in cui il corpo del concorrente attraversa la linea di partenza a quando questo taglia il traguardo (nel C2 si tiene come riferimento il corpo che per primo taglia le linee). Nella gara a squadre il tempo viene misurato dalla partenza della prima imbarcazione all'arrivo dell'ultima.
Durante l'attraversamento del traguardo, il concorrente deve impugnare la pagaia con entrambe le mani e non cercare di tagliare la linea d'arrivo con la pagaia prima che il corpo la attraversi (controllo a carico del giudice di arrivo).
2. Nelle Gare Nazionali nelle categorie Senior e Junior e nei Campionati Italiani nelle categorie Senior, Junior e Ragazzi/e il rilevamento deve essere effettuato elettronicamente con fotocellule alla partenza e al traguardo fra loro collegate e con approssimazione al centesimo di secondo. Il cronometraggio, inoltre, deve essere effettuato anche manualmente

Art. 4A.18 – Calcolo pubblicazione dei risultati

1. **Il risultato viene calcolato utilizzando la seguente formula:**

miglior risultato di manche in secondi + penalità = risultato

Esempio 1 (gara individuale):

tempo di gara: 1'30"8 = 60 + 30.8	=	90.8
Penalità: 2 + 2 + 50	=	54.0
punteggio totale	=	144.8

Esempio 2 (gara a squadre):

tempo di gara: 1'38"0 = 60 + 38.0	=	98.0
penalità prima imbarcazione	=	154.0
<i>penalità seconda imbarcazione</i>	=	206.0
<i>penalità terza imbarcazione</i>	=	256.0
punteggio totale	=	714.0

2. Appena il risultato di un concorrente, di un equipaggio o di una squadra è stato calcolato deve essere reso noto esponendolo per almeno 20 minuti ad un albo collocato nei pressi dell'arrivo o un luogo noto ai Rappresentati di Società.

Il Rappresentante di Società deve comunicare al Giudice Principale la propria intenzione di presentare un reclamo non più tardi di 5 minuti dopo l'esposizione ufficiale del risultato (ora indicata dal Giudice Principale sulla classifica) dell'ultimo concorrente di quella gara.

3. Se due o più concorrenti o squadre ottengono, nella loro manche migliore, lo stesso risultato, la posizione in classifica verrà decisa dal risultato della manche scartata. Nel caso il risultato di entrambe le manche non presenti differenze i concorrenti verranno classificati ex-aequo

Art. 4A.19 – Assegnazione del Campionato Italiano

1. Il titolo di Campione Italiano (nelle gare individuali ed a squadre) non viene assegnato se il vincitore somma un totale di penalità superiore del 10% delle penalità massime realizzabili.

4 B Norme Particolari per le Gare di Discesa**Art. 4B.1 – Definizione**

1. Lo scopo della Gara di Discesa è percorrere in favore di corrente un tratto prestabilito nel più breve tempo possibile, superando le difficoltà tecniche che il percorso prevede.

Art. 4B.2 – Percorso: caratteristiche tecniche

- Per le gare nelle categorie Ragazzi/e, Junior, Senior e Master il percorso deve avere una lunghezza compresa fra Km. 3 e Km. 4,5 e almeno una parte di esso deve presentare difficoltà non inferiori al 3° grado **per la discesa classica**. Il percorso deve essere navigabile nella sua interezza, cioè in ogni tratto ci deve essere sempre un punto dove possa passare un'imbarcazione senza toccare con il fondo. Le gare nelle categorie Senior Femminile, Junior e Ragazzi/e si possono disputare su percorsi ridotti.
- Le gare delle categorie Allievi/e e Cadetti/e sono disputate su percorsi con lunghezza massima di Km. 3 e con difficoltà massime di 2° grado.
- Le Gare Regionali si possono disputare anche su percorsi con difficoltà tecniche inferiori a quelle sopra descritte.
- In qualsiasi caso il percorso non deve prevedere trasbordi.

5. Il percorso deve essere approvato dal Direttore di Gara, il quale, sentiti i Rappresentanti di Società, nel caso non presenti le caratteristiche prescritte, può optare per un percorso alternativo.

Art. 4B.3 – Imbarcazioni, ed accessori

1. Tutte le imbarcazioni devono rientrare nei seguenti parametri:

K1	lunghezza massima	mt. 4.50
	larghezza minima	mt. 0.60
	peso minimo	Kg. 11
C1	lunghezza massima	mt. 4.30
	larghezza minima	mt. 0.70
	peso minimo	Kg. 12
C2	lunghezza massima	mt. 5.00
	larghezza minima	mt. 0.80
	peso minimo	Kg. 18

2. Le misure si riferiscono allo scafo pertanto le imbarcazioni devono essere misurate prive di appendici che non siano fissate allo scafo in modo definitivo. Le imbarcazioni devono essere pesate asciutte e prive di attrezzature non stabilmente fissate, ad eccezione dei sacchi di punta (air bags) che devono essere posti sia a prua (davanti al poggia piedi), sia a poppa (dietro al sedile). I sacchi di punta devono avere volumi tale da contenere:

- 3.

	volume minimo	
	a prua	a poppa
K1	30 litri	50 litri
C1	40 litri	50 litri
C2	60 litri	60 litri

4. Questi valori possono essere raggiunti anche sommando le capacità di 2 o più sacchi ed essi devono tutti mantenersi ben gonfi per tutta la durata della gara.
5. Le imbarcazioni devono essere progettate per rimanere nelle dimensioni specificate anche dopo aver subito urti durante la gara, possono essere costruite con qualsiasi materiale, possono avere una singola linea di chiglia, una singola prua ed una singola poppa e non possono avere timoni di qualsiasi tipo.
6. Il paraspruzzi è considerato un accessorio e quindi non fa parte dell'imbarcazione.
7. Ogni concorrente deve assicurarsi che il suo equipaggiamento sia conforme alle suddette norme e ne è responsabile del suo mantenimento per tutta la durata della gara.
8. Nelle Gare Nazionali nelle categorie Senior e Junior non è consentito l'uso di imbarcazioni da slalom (cfr. art. 4A.5) o "turistiche" cioè a fondo piatto.
9. In tutte le gare gli/le Allievi/e e i/le Cadetti/e la partecipazione è consentita con tutti i tipi di imbarcazione purché rese inaffondabili con idonei sacchi di galleggiamento.

Art. 4B.4 – Ufficiali di Gara: compiti

1. Il **Giudice Arbitro Principale** deve assicurarsi che la gara si svolga secondo le regole del presente codice, su segnalazione degli Ufficiali di Gara, squalifica gli equipaggi che hanno commesso infrazioni notificandole ai Rappresentati di Società e assegna gli incarichi agli altri Ufficiali di Gara.

- a) **Commissario d'Imbarco**: si assicura che le imbarcazioni siano conformi con quanto stabilito dal presente codice e che i concorrenti indossino il casco di protezione e il giubbotto salvagente, negando la partenza ai concorrenti privi dell'idonea attrezzatura di sicurezza;
 - b) **Giudice di Partenza**: si assicura che tutti i partecipanti prendano il via nel corretto ordine, e non ammette alla partenza, comunicandolo al Giudice Arbitro Principale, gli equipaggi che:
 - non rispettano le regole di sicurezza;
 - non si sono presentati al cancelletto di partenza al momento prestabilito e dopo essere stati ulteriormente chiamati;
 - non indossano il pettorale con il proprio numero di gara;
 - non rispettano i suoi ordini.
 - c) **Giudici di Settore**: sorvegliano percorso nel tratto di loro pertinenza;
 - d) **Giudice di Arrivo**: controlla che i concorrenti taglino regolarmente il traguardo.
2. Un ufficiale di gara può assumere una o più funzioni.
 3. Un ufficiale di gara non può ~~inoltre~~ richiamare o dare consigli ai concorrenti

Art. 4B.5 – Partenza

1. Le partenze avvengono con due diverse modalità:
 - a) **partenze individuali**: i concorrenti devono trovarsi in tempo utile nei pressi del cancelletto di partenza dove, confermata la propria presenza, si devono mettere in una posizione ideale per il via.
Entro il cancelletto le imbarcazioni devono essere disposte con la prua o la poppa contro corrente; sono proibite le partenze in posizione angolata rispetto alla corrente. La partenza avviene con l'imbarcazione ferma, preferibilmente trattenuta in posizione da un assistente del Giudice di Partenza. A ciascun concorrente verrà segnalato (vocalmente o con un segnale acustico) quando mancano 10 secondi alla partenza, poi verranno scanditi gli ultimi 5 secondi. Al secondo 0 verrà data la partenza con "VIA" o con un suono più pronunciato.
Nelle gare a squadre la seconda e la terza imbarcazione devono essere ferme, preferibilmente trattenute e potranno muoversi solo dopo che la prima imbarcazione ha attivato il sistema di cronometraggio e/o attraversato la linea di partenza (cancelletto o linea fra le sponde) che deve essere attraversata da tutti gli equipaggi nel tempo massimo di 10 secondi.
Le partenze sono suddivise per categoria e nell'ambito della stessa categoria le imbarcazioni partono secondo il seguente ordine: K1, C2, C1.
Nelle gare individuali le partenze sono cadenzate ad intervalli di almeno 30 secondi, nelle gare a squadre gli intervalli sono di almeno 1 minuto. L'intervallo fra le categorie deve essere di almeno 3 minuti.
La falsa partenza è determinata a giudizio inappellabile dal Giudice di Partenza che richiama il concorrente in difetto e lo squalifica comunicandolo tempestivamente al Giudice Arbitro Principale.
 - b) **partenze in linea**: in questo caso la partenza deve essere data in un tratto con sezione sufficientemente larga e con corrente debole. I concorrenti divisi per categoria vengono chiamati per appello nominale e quindi fatti preallineare in un tratto a monte della linea di partenza per poi avviarli in formazione e lentamente sino alla linea di partenza. Qualora in Consiglio di Gara venga richiesto, sarà possibile allineare in una prima fila gli atleti teste di serie e altri di elevato livello segnalati dal Rappresentante di Società ed in una seconda fila tutti gli altri. Quando il Giudice di Partenza ravvisa che le imbarcazioni siano ferme e allineate richiama l'attenzione dei concorrenti con la frase "ATTENZIONE" a cui segue immediatamente il "VIA".

Art. 4B.6 – Percorso

1. Un concorrente che viene superato sul percorso da un altro deve cedere il passo al concorrente che lo sta superando.
2. Il Giudice Arbitro Principale (in presenza di reclamo), su segnalazione del Giudice di Settore, può far ripetere la gara ad un concorrente che sia stato palesemente ostacolato da un altro; l'ostacolante è squalificato se compie il gesto intenzionalmente.
3. Un concorrente dopo un rovesciamento può risalire sull'imbarcazione e riprendere la competizione senza ricevere aiuto esterno, pena la squalifica.
4. Non è consentito, pena la squalifica, trasbordare per qualsiasi motivo tratti del percorso.

Art. 4B.7 – Arrivo

1. La linea di arrivo (traguardo) deve essere segnata in maniera molto evidente su entrambe le rive del fiume.
2. Un concorrente termina la prova quando attraversa il traguardo dentro l'imbarcazione e non capovolto, cioè con il corpo che non sia per intero in acqua. Egli non può attraversare il traguardo per più di una volta o risalire lungo il percorso dopo aver concluso la gara, pena la squalifica.
3. Ove si renda necessario posizionare una porta per il sostegno della fotocellula di rilevamento dei tempi, essa, diventando parte integrante del tracciato, delimita il traguardo e, pena la squalifica, i concorrenti devono attraversarla e farla scattare. Se la mancata attivazione della fotocellula è conseguenza dell'errato posizionamento (troppo alta sul pelo dell'acqua) o di difetto tecnico, sarà ritenuto valido il tempo rilevato manualmente.
4. Nella gara a squadre tutte e tre le imbarcazioni devono attraversare la linea del traguardo entro 10 secondi pena la squalifica.

Art. 4B.8 – Cronometraggio

1. Il tempo viene misurato dal momento in cui il corpo del concorrente attraversa la linea di partenza al momento in cui esso attraversa il traguardo. Per il C2 il riferimento è il primo corpo che attraversa le 2 linee. Nella gara a squadre il tempo viene misurato alla partenza sul corpo del concorrente che dell'imbarcazione che parte dal cancelletto e all'arrivo sul corpo del concorrente dell'ultima imbarcazione che taglia il traguardo.
2. Per le Gare Nazionali nelle categorie Senior e Junior e per i Campionati Italiani Senior, Junior e Ragazzi il rilevamento del tempo di gara deve essere effettuato preferibilmente con fotocellula in partenza e all'arrivo collegate fra loro e con approssimazione al centesimo di secondo.
3. In alternativa e per le altre gare è consentito il cronometraggio manuale con precisione al decimo di secondo

Art. 4B.9 – Pubblicazione dei risultati

1. Appena un concorrente, un equipaggio o una squadra ha terminato la propria prova, il Comitato Organizzatore deve affiggere il risultato cronometrico su un albo posizionato in una zona ben visibile nei pressi dell'arrivo e nota ai Rappresentanti di Società. Tali risultati devono restare affissi per almeno 20 minuti.
2. Nel caso in cui due o più concorrenti o squadre realizzino lo stesso tempo vengono classificati ex-aequo

Art. 4B.10 – Obbligo di soccorso

1. Poiché per le caratteristiche stesse delle gare può accadere che un concorrente si trovi in una situazione di reale pericolo in un punto del percorso dove non può intervenire il Servizio di salvamento, è fondamentale che tutti i concorrenti osservino scrupolosamente quanto stabilito dall'art. 1.24, fermandosi per prestare immediato soccorso a chiunque si trovi in evidente difficoltà.

Art. 4B.11 – Assegnazione del Campionato Italiano nelle Gare a Squadre

1. Nelle gare a squadre il titolo non viene assegnato se il tempo della squadra vincitrice è superiore del 10% al tempo del vincitore nella stessa categoria della gara individuale. Qualora tra la gara individuale e quella a squadre si sia verificato un cambiamento delle condizioni del percorso (variazione del vento, del livello dell'acqua, ecc.), la decisione spetta al Direttore di Gara

4 C NORME PARTICOLARI PER LE GARE DI DISCESA SPRINT

Art. 4C.1 – Definizione

1. Le Gare di Discesa Sprint **individuale** sono disputate su due prove obbligatorie sullo stesso percorso o su percorsi diversi della lunghezza compresa fra i mt. 400 e i mt. 800. **Le gare a squadre di disputano in una prova unica.**

Art. 4C.2 – Partenza

1. Le partenze nelle gare **individuali e a squadre** avvengono con le stesse modalità utilizzate nelle partenze delle Gare di Discesa.
2. Nelle Gare Nazionali nelle categorie Junior e Senior e nei Campionati Italiani nelle categorie Ragazzi, Junior, Senior e Master l'ordine di partenza della seconda prova è l'inverso della classifica della prima prova.

Art. 4C.3 – Cronometraggio

1. Per le Gare Nazionali ed i Campionati Italiani il tempo deve essere rilevato elettronicamente con fotocellula in partenza e all'arrivo fra loro collegate e con approssimazione al centesimo di secondo. Il cronometraggio, inoltre, deve essere effettuato anche manualmente.
2. Per le altre gare è consentito il cronometraggio manuale con approssimazione al decimo di secondo.
3. **Il tempo finale di ciascun concorrente, nelle gare individuali, è dato dalla somma dei tempi ottenuti nelle due prove.**

Art. 4C.4 – Rovesciamento

1. Un concorrente che si è rovesciato viene eliminato e deve immediatamente lasciare il percorso

Per tutto quanto non specificato in questo capitolo si fa riferimento al Capitolo "4B - Norme Particolari per le Gare di Discesa".