

Real Federación Española de Piragüismo



REGLAMENTO DE DESCENSOS, ASCENSOS, TRAVESÍAS Y MARATÓN

Reglamento de Descensos, Ascensos, Travesías y Maratón

ÍNDICE

Art. 1.- Descensos, Ascensos, Travesías y Maratón.	3
Art. 2.- Organización.	3
Art. 3.- Embarcaciones.	3
Art. 4.- Limitaciones de las embarcaciones.	3
Art. 5.- Construcción de las embarcaciones.	4
Art. 6.- Achicadores	4
Art. 7.- Control de las embarcaciones	5
Art. 8.- Equipos.	5
Art. 9.- Numeración de las embarcaciones	5
Art. 10.- Oficiales.	6
Art. 11.- Deberes de los Oficiales.	7
Art. 12.- Distancias.	10
Art. 13.- Recorrido.	10
Art. 14.- Salidas.	11
Art. 15.- Competiciones de varias etapas	13
Art. 16.- Interrupciones.	13
Art. 17.- Ciabogas.	14
Art. 18.- Adelantamientos.	14
Art. 19.- Colisiones o desperfectos.	14
Art. 20.- Ayuda externa y vuelco.	15
Art. 21.- Llegadas.	15
Art. 22.- Cierre de Control.	15
Art. 23.- Puntuación en cada competición.	16
Art. 24.- Clasificación por clubes.	17
Art. 25.- Empates.	17
Art. 26.- Invitaciones.	18
Art. 27.- Hojas de Inscripción.	18
Disposición Final.	19

Art. 1.- Descensos, Ascensos, Travesías y Maratón.

Descensos, son competiciones que se celebran en río, a favor de la corriente. Se realizan en una o varias etapas, sin más obstáculos ni dificultades, que las naturales existentes (Nivel I y II), con toma de tiempos.

Si se celebran en río y en contra de corriente, se denominan Ascensos.

Si se celebran en mar, lagos, embalses, etc., se denominan Travesías.

Maratón, son las competiciones en que el competidor deberá cubrir en el menor tiempo posible un determinado recorrido de larga distancia, en aguas no sujetas a prescripciones estándar. Deberá afrontar las mismas tal como las encuentre y estar preparado, en caso necesario, para portear su embarcación a través de un obstáculo, o entre dos cursos de agua.

Estas especialidades pueden celebrarse en una o varias etapas.

Art. 2.- Organización.

Todas las competiciones deberán contar con un Comité de Competición, formado según lo dictado por el Reglamento General y Técnico de Competiciones de la Real Federación Española de Piragüismo.

El organizador de una competición, tiene la obligación de dotarla con los medios establecidos en el Reglamento General y Técnico de Competiciones de la R.F.E.P.

Art. 3.- Embarcaciones.

Las embarcaciones serán las reglamentarias, que figuran en el Reglamento General y Técnico de Competiciones de la R.F.E.P.

Art. 4.- Limitaciones de las embarcaciones.

K-1	K-2	K-4	C-1	C-2	C-4	
520	650	1100	520	650	900	cms de longitud máxima
8	12	30	10	14	30	Kgs peso mínimo

Todas las medidas son en centímetros y el peso en kilogramos.

No se permite añadir a las embarcaciones sustancias extrañas, que supongan ventaja a los competidores.

Los equipos son responsables de su material.

Art. 5.- Construcción de las embarcaciones.

a) Kayaks:

Está permitida toda clase de materiales de construcción. Las secciones y líneas longitudinales del casco del kayak deben ser convexas y sin interrupciones. Los timones de dirección están permitidos. El grosor máximo de la hoja del timón no deberá superar los 10 mm. en el caso del K-1 y K-2, cuando la hoja del timón forme una extensión de la longitud del kayak.

El kayak deberá construirse simétricamente siguiendo el eje longitudinal.

b) Canoas:

Se permiten todos los tipos de materiales de construcción. Las secciones y líneas longitudinales del casco de la canoa deben ser convexas y sin interrupciones. La canoa deberá estar construida simétricamente sobre su eje longitudinal. No se permiten timones ni dispositivos para dirigir el curso de la canoa. La quilla, si la hubiera, debe ser recta y deberá extenderse sobre toda la longitud de la canoa y no podrá sobresalir más de 30 mm. debajo del casco.

El C-1 puede estar enteramente abierto y no puede estar cubierto más de 150 cm. desde la proa y más de 75 cm. desde la popa, medidas desde el punto más alejado de la proa y de la popa al punto más alejado de las cubiertas respectivas. El C-2 puede estar totalmente abierto, pero la longitud mínima de la abertura será de 295 cm. Pueden utilizarse coberturas desmontables, respetando siempre las aberturas mínimas reseñadas en sus medidas.

Art. 6.- Achicadores.

Se pueden instalar bombas de achique manuales en kayaks y canoas. No se permiten las bombas de achique que interrumpan las líneas del casco.

Las bombas eléctricas sólo se podrán utilizar cuando los organizadores de una regata lo exijan por razones de seguridad. Se pueden instalar bombas de achique no eléctricas tanto en kayaks como en canoas.

Ninguna sustancia extraña puede agregarse a las embarcaciones, hecho que puede dar a los competidores una ventaja desleal. No está permitido el empleo de lubricantes de cascos en las embarcaciones.

Art. 7.- Control de las embarcaciones.

La longitud de un kayak o de una canoa será medida entre los puntos extremos de la proa y de la popa. Las protecciones de la proa y de la popa, si las hay, deberán estar incluidas en las medidas.

El timón no estará incluido en la medida del kayak.

El peso del kayak o canoa se determina en el momento en que la embarcación haya sido vaciada del exceso de agua, y puede incluir dispositivos de flotabilidad, asientos, reposapiés, equipo de dirección y bomba, excluyendo las palas, cubrebañeras y cantimplora.

No está permitido ningún cambio en las canoas y kayaks después de la medición y antes de que la competición se celebre.

Un número de embarcaciones, de acuerdo con la decisión del Comité de Competición, seleccionadas al azar, deberán volver a pasar el control de embarcaciones inmediatamente después de la carrera.

Art. 8.- Equipos.

Es obligatorio el uso de chaleco salvavidas homologado para las categorías de Alevines e Infantiles y aconsejable para el resto de las categorías.

Art. 9.- Numeración de las embarcaciones.

Las embarcaciones deberán ir provistas de placas de fondo blanco con números negros, identificativas del palista, o adhesivos para las embarcaciones, situadas de forma adecuada y perfectamente visibles, así

como dorsal colocado en el pecho del palista que, inexcusablemente, tiene que tener el mismo número que el de la placa o adhesivo.

Las placas deberán colocarse sobre el eje longitudinal de la parte superior trasera, para los kayaks y la delantera para las canoas.

El formato de las placas o adhesivos de numeración será de 20 cms. de alto y 18 cms. de ancho.

Los números en la placa o adhesivos deberán medir 15 centímetros de alto y 2,5 centímetros de ancho.

Las embarcaciones deberán ir provistas, obligatoriamente, de portatablillas

Art. 10.- Oficiales.

Las competiciones serán supervisadas por los siguientes Oficiales:

Jueces	Organizadores
Juez Árbitro	Director de competición
Juez/s de salida	Organizador técnico de la competición
Juez/s alineador	Locutor
Juez/s de recorrido	Oficial de medios de información acreditados
Juez/s de ciaboga	Oficial Médico
Juez/s cronometrador	Oficial de seguridad
Juez/s de llegada	
Juez/s controlador de embarcaciones	
Juez/s controlador de licencias y uniformidad	
Juez/s de Doping	

La máxima autoridad de la competición será el Comité de Competición.

Si las circunstancias lo permiten, una persona puede asumir varias funciones de las anteriormente mencionadas.

Una persona no autorizada tendrá prohibido el acceso a zonas oficiales de la competición, salvo que sea convocada por un juez o el Comité de Competición.

Art. 11.- Deberes de los Oficiales.

Juez Árbitro: Que es a su vez Presidente del Comité de Competición, deberá tomar parte en todos los asuntos ocurridos durante la competición en curso y que no estuvieran previstos en este Reglamento. Dará oficialidad a los resultados antes de su publicación. Será el responsable de la elaboración y envío del Acta de resultados a la R.F.E.P. al término de la competición.

Director de competición: Deberá supervisar las carreras y será responsable de que éstas se desarrollen de acuerdo con el programa y sin retrasos innecesarios. Deberá informar a los oficiales responsables, puntualmente, antes del inicio de una nueva carrera. También será responsable del buen desarrollo de los temas administrativos de la competición, (programa, sorteos, resultados, documentación técnica, control de embarcaciones, prensa, protestas, etc.). Igualmente, deberá asegurarse de que el locutor dé toda la información necesaria sobre las carreras, tal como el orden de salida, nombre de los competidores que salen a competir, resultados.

Organizador técnico: Deberá encargarse de todo el material técnico electrónico del campo de regatas, (sistema automático de salidas, sistemas de fotofinish y cronometraje, marcador, conexiones de radio, tráfico de embarcaciones antes y durante la carrera, control de embarcaciones, etc.). Auxiliará al Juez Árbitro y al Director de competición.

Juez de Salida: Decide sobre todas las cuestiones concernientes a la salida de las pruebas y él será el único responsable de las decisiones en caso de salida falsa. Su decisión es definitiva e inapelable.

Verificará si la señal de salida está en buen estado de funcionamiento. Por medios a su alcance deberá comunicarse con los jueces de la línea de llegada, y después de haber recibido de ellos una indicación de que todo está listo, indicará a los competidores sus lugares y dará la salida de acuerdo con los Reglamentos.

Juez Alineador: La función del alineador es la de situar las embarcaciones en la línea de salida en el menor tiempo posible, controlar la vestimenta y los dorsales de los competidores y tabillas de las

embarcaciones. En el momento en que todas las embarcaciones estén alineadas, lo indicará al Juez de Salida levantando una bandera blanca.

Juez de recorrido: Vigilará durante la prueba el cumplimiento del Reglamento. Si se incumplen las reglas comunicará la infracción al Juez Árbitro, que decidirá qué competidores están descalificados. Si observara una infracción a las reglas, enseñará una bandera roja después de la prueba y transmitirá un informe antes de la siguiente.

Si no hay infracción a señalar, el juez mostrará una bandera blanca.

Jueces de ciaboga: Cuando una prueba sea disputada con una o varias ciabogas, los jueces correspondientes, deben estar situados en el lugar donde mejor se aprecie esta maniobra.

El Juez de ciaboga comprobará que los competidores giran según las reglas, elaborando una lista de todos los que hayan pasado la ciaboga.

Inmediatamente después de la prueba, el Juez de ciaboga, llevará al Juez Árbitro la lista de aquellos que hayan girado y si ha tenido lugar alguna infracción a las reglas.

Jueces de llegada: Deciden el orden en el cual los competidores han pasado la línea de llegada. Los jueces estarán situados en la torre de control. Si no están de acuerdo respecto al orden de uno o varios competidores, en ausencia de la foto o video de llegada, la decisión será tomada por mayoría simple. El voto del Juez Árbitro es dirimente en caso de empate.

Cuando haya película de llegada, la decisión final deberá siempre estar de acuerdo con ésta. La decisión de los jueces es definitiva.

Jueces Cronometradores Son responsables del registro de los tiempos. Estos deben ser tomados por cronos con dispositivo de parada.

Antes de cada prueba, el jefe de cronometradores verificará si los cronos han sido puestos a cero y probados y repartirá el trabajo entre los cronometradores.

Al final de cada prueba comparará los tiempos oficiales con los otros Jueces cronometradores.

Cada prueba estará controlada, como mínimo, por dos cronos. Cuando los cronos no hayan registrado el mismo tiempo, el tiempo peor, será considerado como correcto.

Juez Controlador de embarcaciones: Asistirá al Director de la competición para verificar las embarcaciones que tomen parte en la prueba. Si una de ellas no cumple lo establecido reglamentariamente, concernientes a las limitaciones, será excluida de la competición.

Juez Controlador de licencias y uniformidad: Se encargará de verificar la identidad de los palistas, de comprobar que tienen la licencia de competición en vigor y que son los mismos que figuran en la relación oficial de salida, así como que es correcta la uniformidad del Club o Federación que en esta competición representan.

Juez de Doping: Asistirá al oficial médico responsable del Doping en todo el proceso del control antidoping, asegurando que los palistas designados para pasar este control se someten a examen a los treinta minutos, como máximo, después de haber sido notificados.

Oficial Locutor: Deberá, atendiendo las instrucciones del Director de Competición, anunciar la salida de cada prueba, el orden de salida y la posición de los competidores durante la misma. Una vez ésta haya finalizado deberá anunciar los resultados.

Oficial de medios de información acreditados: Deberá facilitar todas las informaciones necesarias a los representantes de la prensa, de la radio y de la televisión, concernientes a las competiciones y su desarrollo. Pedirá información al Director de competición que deberá procurarle lo antes posible, copias de los resultados oficiales.

Oficial de seguridad: Es el responsable de aconsejar al Comité de Competición sobre las medidas de seguridad que sean necesarias y de comprobar que realmente sean adoptadas.

Art. 12.- Distancias.

La distancia a recorrer por la categoría Cadete, en ningún caso puede superar los 15 kilómetros, pudiendo participar esta categoría en los Campeonatos de España de Maratón y en las pruebas de Copa de España de Maratón, a todos los efectos, en embarcaciones K-1, C-1, K-2 y C-2 para hombres y K-1 y K-2 para damas. Los Cadetes no podrán participar en la categoría inmediata superior.

Para las competiciones de Maratón, las distancias del recorrido serán las siguientes:

Senior Hombres:	Mínimo 20 km., sin límite superior.
Senior Damas:	Mínimo 15 km., sin límite superior.
Junior Hombres:	Mínimo 15 km., sin límite superior.
Junior Damas:	Mínimo 15 km., sin límite superior.
Cadete Hombres:	Máximo 15 km.
Cadete Damas:	Máximo 15 km.

En Maratón la distancia recomendada debe ser aquella en la que el campeón de cada categoría pueda invertir un tiempo no inferior a dos horas y media, y no superior a tres horas, debiendo incluir al menos dos porteos.

Art. 13.- Recorrido.

El campo de regatas estará obligatoriamente montado dos horas antes, como mínimo, del comienzo de la competición.

Se señalarán los pasos peligrosos que no hayan podido ser evitados.

En relación a los porteos y en el caso de que las circunstancias del río lo aconsejen, los palistas podrán desembarcar sin separarse de las márgenes del río y siempre portando la embarcación los propios palistas, no pudiendo recibir otra ayuda.

Cuando sea necesario portear la embarcación a mano, los palistas no podrán recibir ayuda externa, salvo lo que se exceptúa en el artículo 20:

Si se trata de un porteo oficial, obligatorio u opcional, debe señalarse el lugar mediante dos banderas divididas en diagonal, con una mitad en rojo y otra en amarillo.

Todos los competidores acarrearán las embarcaciones entre las banderas que señalicen el principio y el final de la zona de porteo y deberán lanzar su embarcación al agua después de la bandera que señalice el final del porteo.

Debe haber suficiente espacio para que cuatro embarcaciones K-2 realicen el porteo simultáneamente.

Todas las maniobras y porteos deben señalizarse con un mínimo de 50 metros de antelación.

Un competidor que hace un porteo en otro punto cualquiera del recorrido, debe seguir el curso del agua.

Donde haya poca profundidad, siempre estará permitido desembarcar y situar la piragua donde las condiciones del río sean más favorables.

En ninguna circunstancia puede realizarse un porteo para atajar acortando la distancia de la competición.

El recorrido no podrá ser manipulado en beneficio o perjuicio de un competidor.

Debe existir un embudo de entrada en meta con una longitud mínima de 50 ms. y que en su parte final, tenga una anchura máxima de 10 ms. La línea de meta debe estar delimitada por banderas de color rojo.

Art. 14.- Salidas.

El Juez de Salida llamará la atención de los competidores mediante la palabra **“preparados”**, y cuando estén correctamente colocados dará la salida mediante un disparo. El disparo puede ser sustituido por la palabra **“ya”**.

Si un competidor empieza a palear después de la palabra “preparados” y antes del disparo, habrá realizado una salida falsa, recibiendo un aviso.

Si volviera a realizar una nueva salida falsa, el competidor implicado será excluido de la prueba en cuestión.

La advertencia, la penalización y la descalificación por parte del Juez de Salidas solo afectará a la embarcación o participante que provocó la salida.

Todo competidor que en el proceso de alineación, tras recibir el segundo aviso del Juez de Salida, no se coloque en posición de salida correcta, y esté situado mas adelante que los otros competidores, recibirá una penalización de dos minutos, siendo descalificado para la prueba si recibiera un tercer aviso.

Las salidas pueden ser simultaneas, por categorías, individuales o por equipos (contra – reloj).

En caso de las salidas simultaneas, las embarcaciones se situarán en línea, con la proa en la línea de salida.

La línea de salida y los puntos de embarque, a través de los cuales se puede proceder al control de salida, deberán estar correctamente señalizados con una línea balizada, debiendo estar la línea de salida marcada por dos banderas rojas, o dos boyas rojas, o por una combinación de ambas.

a) Salida “tipo Sella”.

Las embarcaciones se situarán en la orilla según el orden determinado en un sorteo por categorías y modalidades, empezando por las más rápidas según lo determine el Comité de Competición.

Previamente se celebrará un sorteo entre los clubes participantes para obtener el orden de colocación de las embarcaciones.

Si el número de embarcaciones no es muy numeroso, a criterio de los jueces, el sorteo puede ser por clubes, en lugar de individualmente por categorías.

b) Salida en Parrilla.

Las embarcaciones se colocarán alineadas en varias filas, por categorías o por sorteo. En caso de no realizarse una salida simultánea para todos los participantes, pueden realizarse varias salidas por categorías, por equipos, o bien individualmente contra-reloj; en este último caso, el orden de salidas debe determinarse por sorteo.

c) Salida en movimiento

Cuando la intensidad de la corriente hace imposible la salida estacionaria, se podrá utilizar el sistema de salida en movimiento, permitiendo que las embarcaciones deriven hacia la línea, de tal manera que la crucen al dar la señal de salida.

Art. 15.- Competiciones de varias etapas.

Cuando una prueba se divide en varias etapas, la salida de la segunda etapa y de las siguientes que se realicen en el mismo día, se harán individualmente o por grupos, según lo decida el organizador, y tal como se haya informado en la reunión de jefes de equipo.

Si se lleva a cabo individualmente, los competidores deberán tomar la salida en el mismo orden en que fueron llegando en la anterior etapa y con los mismos intervalos de tiempo.

Si es en grupo, también se tendrá que tener en cuenta el orden de llegada de la etapa anterior, registrándose las diferencias de tiempo. Los tiempos son acumulativos y el ganador / equipo será el que haya empleado el menor tiempo en todo el recorrido, tras aplicar las posibles penalizaciones impuestas por los organizadores. La salida del segundo y subsiguientes días podrá utilizar cualquier método descrito en este Reglamento.

Art. 16.- Interrupciones.

El árbitro tiene el derecho de interrumpir una salida correcta de una prueba si hay una causa justificada.

El Juez de Salida ordenará el regreso de inmediato de todos los participantes y dará una nueva salida.

Los competidores deberán inmediatamente dejar de palear y esperar las nuevas instrucciones.

Si la prueba es declarada nula y sin valor, no se podrá realizar cambios en la composición de un equipo para una nueva salida.

Art. 17.- Ciabogas.

Cuando la prueba tenga ciabogas éstas deberán ser efectuadas a babor (es decir, en el sentido contrario de las agujas del reloj), a menos que se indique lo contrario.

Al pasar una ciaboga, el competidor situado al exterior debe ceder el paso al competidor que va más al interior, si este competidor tiene la proa de su embarcación por delante del plano transversal del bateolas de la bañera correspondiente a la embarcación que está en el exterior. En lo que concierne al K-2 y K-4, esto se refiere al bateolas de la bañera del palista de proa. En lo concerniente al C-1 esta regla se aplica a la altura del cuerpo del competidor y para la C-2 a la altura del cuerpo del competidor de proa.

Un competidor no será descalificado por tocar una boya, a menos que el Juez de Ciaboga opine que se ha servido de ella para obtener ventaja. Al pasar una ciaboga, la embarcación deberá seguir, cuanto sea posible, el recorrido señalado por las boyas de la misma.

Art. 18.- Adelantamientos.

Cuando una canoa o un kayak adelanta a otra canoa o a otro kayak de la prueba, la embarcación tiene obligación de no obstruir en ningún caso a la embarcación alcanzada.

De igual manera, le está prohibido a la embarcación adelantada cambiar de recorrido para perjudicar a la que la ha sobrepasado.

Art. 19.- Colisiones o desperfectos.

Todo competidor que entre en colisión con otro, o que cause desperfectos a la canoa, al kayak o a la pala de otro competidor, puede ser descalificado.

No está permitido el cambio de piragua, incluso con participantes del mismo equipo. Los competidores deben usar la misma embarcación en toda la prueba.

Art. 20.- Ayuda externa y vuelcos.

La ayuda externa que un competidor puede recibir, debe limitarse a los primeros auxilios médicos, comida, bebida, ropa, cambio de equipo defectuoso, incluyendo la pala, reparaciones pequeñas, pero excluyendo la piragua.

Un competidor no podrá ser acompañado a lo largo del recorrido o asistido de ninguna manera por otras canoas o kayaks que no participen en la competición, ni por otro tipo de embarcación.

El vuelco de una embarcación no supondrá su descalificación, pudiendo continuar la competición. En el caso de un vuelco, el competidor puede recibir ayuda para achicar la embarcación y para recobrar la posición de paleo, pero ninguna que implique un progreso o avance en el recorrido de la competición.

Un competidor disminuido físico puede, previo permiso del Comité de Competición, recibir ayuda cuando sea necesario portear la embarcación.

Art. 21.- Llegadas.

Se considera rebasada la línea de llegada cuando la proa de la canoa o del kayak, con el competidor en su interior, haya cruzado la línea situada entre las dos banderas rojas.

Si dos o más embarcaciones cruzan la línea de llegada al mismo tiempo, obtendrán la misma clasificación.

Art. 22.- Cierre de Control.

El tiempo máximo para el cierre de control se determinará de la siguiente manera:

Se contabilizarán 15 minutos por cada 10 kilómetros de prueba. La suma total de minutos dará el tiempo total máximo para cierre de control por categoría/modalidad y a partir del primer clasificado.

Ejemplo: A una prueba que tenga la longitud de 40 kilómetros, le corresponderá un tiempo máximo de cierre de control de:

$$\frac{40 \times 15}{10} = 60 \text{ minutos}$$

Art. 23.- Puntuación en cada competición.

En cada una de las pruebas que componen la competición, únicamente puntuarán las primeras dieciocho embarcaciones que entren en meta, dentro del tiempo de cierre de control, asignándole a cada una de ellas los puntos siguientes:

<u>CLASIFICACIÓN</u>	<u>PUNTOS</u>
1º	33
2º	27
3º	21
4º	15
5º	14
6º	13
7º	12
8º	11
9º	10
10º	9
11º	8
12º	7
13º	6
14º	5
15º	4
16º	3
17º	2
18º	1

A efectos de puntuación, en cada categoría y modalidad, deben tomar la salida como mínimo tres embarcaciones de dos clubes distintos,

obteniendo puntuación todas las embarcaciones que lleguen a meta dentro del tiempo de cierre de control.

Ocupan lugar, pero no puntúan, cuando haya más de una embarcación del mismo club dentro de las dieciocho primeras en cualquiera de las pruebas que componen una competición, excepto para las de maratón que pueden puntuar hasta tres embarcaciones.

Art. 24.- Clasificación por Clubes.

La puntuación total de un club, en cada una de las competiciones, se obtendrá con la suma de todas las puntuaciones individuales obtenidas por sus embarcaciones.

En las competiciones de maratón la puntuación de un club, se obtendrá con la suma de todas las puntuaciones individuales obtenidas por sus tres mejores embarcaciones en cada categoría y modalidad.

En el caso de que dos o más clubes obtengan el mismo número de puntos, el desempate se realizará de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 de este Reglamento.

Art. 25.- Empates.

En una competición:

En el caso de que dos o más clubes obtengan el mismo número de puntos, el desempate se realizará de acuerdo con la mejor clasificación en la categoría Hombres Senior K-1, y de persistir el empate se establece el siguiente orden:

Hombre Junior K-1, Hombre Senior C-1, Hombre Junior C-1, Dama Senior K-1, Dama Junior K-1, siguiendo por este mismo orden con las embarcaciones de dos tripulantes y después con las de cuatro tripulantes. A continuación se desempataría con la categoría Cadete en el mismo orden indicado para las otras categorías.

En una prueba de una competición:

Se dará la misma puntuación y clasificación a los empatados.

Art. 26.- Invitaciones.

Deberán estar en poder de los clubes 30 días antes, como mínimo, a la fecha de celebración. Las invitaciones deberán ir acompañadas de la siguiente información:

- Clase de competición.
- Lugar, fecha y hora que tendrá comienzo la competición.
- Hora de comienzo y finalización de inscripciones.
- Croquis, plano o mapa del recorrido, con las señalizaciones convenientes.
- Características del río o travesía y tipo de embarcación aconsejable en cada caso.
- Distancia a recorrer según categorías.
- Categorías incluidas.
- Subvenciones exactas que se ofrecen, si las hubiera.
- Dirección y teléfono del organizador.
- Otros datos que se consideren de interés para los participantes.

La redacción de las invitaciones y publicidad deberá realizarse en el idioma castellano, sin menoscabo de cualquier otro que considere el organizador.

Art. 27.- Hojas de Inscripción.

Las inscripciones para una competición no pueden ser formalizadas por otro organismo diferente de la entidad a que pertenecen los participantes, de acuerdo con las indicaciones dadas en la Invitación.

- a) Deberán figurar en ellas los siguientes datos:
- Federación o Club participante.
 - Nombre, apellidos y sexo de cada palista.
 - Nombre y apellidos del Jefe de Equipo acreditado por su club, o en su caso, por la Federación Autonómica. Deberá ser mayor de 18 años y estar en posesión de licencia en vigor expedida o habilitada por la R.F.E.P.
 - Número del D.N.I. de cada palista.
 - Categoría de cada palista.
 - Clase de embarcación que utilizará.

Color de la vestimenta del Club o Federación que representan en la competición de que se trate.

b) La Inscripción Nominal de cada equipo, deberá estar en poder del organizador 7 días antes, como mínimo, del comienzo de la competición.

c) El Jefe de Equipo de cada club podrá realizar, en el mismo lugar de la competición, las sustituciones y anulaciones sobre la inscripción previa "nominal" anteriormente enviada a la R.F.E.P., dos horas antes como mínimo, del comienzo de la competición, al Juez Árbitro. El Jefe de Equipo se responsabilizará, con su firma, que los componentes de la Inscripción Definitiva son los mismos que van a tomar la salida, no admitiéndose anulaciones ni sustituciones posteriormente.

El Juez Árbitro podrá verificar, con cualquier club, que los palistas relacionados en la Inscripción Definitiva son los mismos que participan. La fracción será motivo de sanción económica sobre la subvención acordada, así como de sanción disciplinaria.

Disposición Final.

Todas las circunstancias no previstas en este Reglamento, habrán de someterse al Reglamento General y Técnico de Competiciones de la Real Federación Española de Piragüismo.

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente al de la notificación de su aprobación, por la Comisión Directiva del Consejo Superior de Deportes.