

Real Federación Española de Piragüismo



REGLAMENTO DE SLALOM

En vigor desde el 24 de abril de 2007

Reglamento de Slalom

ÍNDICE

- Art. 1.- Objeto
- Art. 2.- Participación
- Art. 3.- Categorías
- Art. 4.- Embarcaciones - Palas - Accesorios
- Art. 5.- Mangas
- Art. 6.- Oficiales
- Art. 7.- Obligaciones de los oficiales
- Art. 8.- Programa de Competiciones
- Art. 9.- Alteraciones y anulación de inscripciones
- Art. 10.- Números de salida
- Art. 11.- Instrucciones para los jefes de equipo
- Art. 12.- Medidas de seguridad
- Art. 13.- Recorrido
- Art. 14.- Aprobación del recorrido
- Art. 15.- Entrenamientos
- Art. 16.- Salida
- Art. 17.- Intervalo de salida
- Art. 18.- Salida Nula
- Art. 19.- Llegada
- Art. 20.- Señalización de las puertas
- Art. 21.- Franqueo de las puertas
- Art. 22.- Penalizaciones
- Art. 23.- Señalización de los Jueces de Puerta
- Art. 24.- Despeje del recorrido
- Art. 25.- Vuelco
- Art. 26.- Cronometraje
- Art. 27.- Cálculo y colocación de los resultados
- Art. 28.- Empate
- Art. 29.- Reclamaciones
- Art. 30.- Descalificación
- Disposición Final

Artículo 1. Objeto

El objeto de la competición de slalom es franquear un recorrido en aguas bravas, determinado por puertas, sin cometer faltas, en el tiempo más corto posible.

Artículo 2. Participación

Para que una competición pueda llevarse a cabo tienen que inscribirse y tomar parte al menos 3 embarcaciones o tres equipos de dos clubes diferentes.

Para que la competición sea válida no es necesario, que lleguen las tres embarcaciones o los tres equipos a meta.

Artículo 3. Categorías

Individuales

Mujeres K-1
Hombres K-1
Hombres C-1
Hombres C-2

Un competidor sólo puede participar en una categoría individual.

Equipos

Mujeres 3 x K-1
Hombres 3 x K-1
Hombres 3 x C-1
Hombres 3 x C-2

Un competidor sólo puede participar en una única categoría por equipo.

Los equipos solo pueden estar compuestos por competidores que hayan participado en una categoría individual.

Un competidor puede participar en una categoría por equipo diferente a su categoría individual.

Se pueden hacer sustituciones en miembros individuales de un equipo entre la primera y segunda manga siempre y cuando las competiciones tengan dos mangas.

Sólo se puede sustituir una embarcación por equipo. Este cambio debe ser comunicado por escrito al Juez Árbitro.

Artículo 4. Embarcaciones - Palas - Accesorios

Especificaciones de las embarcaciones

Medidas

K-1:
Longitud mínima : 3,50 m.
Ancho mínimo : 0,60 m.

C-1:

- Longitud mínima :3,50 m.
- Ancho mínimo : 0,65 m.

C-2:

- Longitud mínima :4,10 m.
- Ancho mínimo : 0,75 m.

Peso mínimo de las embarcaciones :

El peso mínimo de la embarcación se determina cuando la embarcación está seca.

- K-1 : 9 Kg.
- C-1 :10 Kg.
- C-2 :15 Kg.

El cubrebañeras se considera como un accesorio y no como parte de la embarcación.

Todas las embarcaciones deben tener un radio mínimo en cada extremo de 2 cm. horizontalmente y 1 cm. verticalmente.

Los timones están prohibidos en todas las embarcaciones.

Las embarcaciones deben ser diseñadas dentro de las dimensiones requeridas.

Los kayaks son embarcaciones cubiertas que deben ser propulsados por palas de hojas dobles y en ellos los competidores van sentados.

Las canoas canadienses son embarcaciones cubiertas que deben ser propulsadas por palas con una sola hoja y en ellas los competidores están arrodillados.

Las embarcaciones, accesorios y ropa pueden llevar marcas comerciales, símbolos publicitarios, emblemas y palabras.

Todo el material publicitario estará colocado de tal forma que no interfiera con la identificación del competidor y no afecte al resultado de la prueba.

Están prohibidas la publicidad de tabaco y bebidas alcohólicas.

Artículo 5. Mangas

La competición de slalom consiste en dos mangas. La salida en la final será en el orden opuesto del resultado de la clasificatoria. Para la puntuación final se considerará el resultado correspondiente a la suma de las dos mangas. El organizador puede celebrar clasificatorias y finales como en las competiciones de la FIC. El recorrido final no podrá tener más de 6 cambios de puertas con respecto al recorrido original. En pruebas por equipos la competición puede ser reducida a una manga.

Artículo 6. Oficiales

Según su naturaleza e importancia, una competición de slalom está dirigida por los siguientes oficiales:

Comité de Competición

Todas las competiciones de slalom deben tener un Comité de Competición compuesto por tres miembros. Éstos deben ser árbitros de slalom.

Los miembros del Comité de Competición son nombrados por la Real Federación Española de Piragüismo.

El Comité de Competición recibirá las protestas relacionadas con el incumplimiento de los reglamentos y tomará la decisión final en los casos de desacuerdo.

Las decisiones del Comité de Competición deben de estar de acuerdo con los reglamentos de la R.F.E.P. El Comité de Competición puede descalificar un competidor para toda la competición.

El Comité de Competición decide sobre todas las cuestiones surgidas durante la competición y que no estén recogidas en los reglamentos.

En el caso de un empate a votos, es el Presidente del Comité de Competición quien decide.

Las competiciones deben celebrarse bajo la supervisión de los siguientes oficiales:

- Director de la competición
- Organizador técnico
- Juez Árbitro
- Jueces de sector
- Jueces de Puerta
- Juez de Salida
- Juez Controlador de embarque
- Juez de Llegada
- Jueces Cronometradores
- Juez Jefe de resultados
- Trazador del recorrido
- Controlador de embarcaciones
- Oficial de salvamento

Artículo 7. Obligaciones de los oficiales

El Director de competición dirige la competición de acuerdo con el reglamento.

El organizador técnico es responsable de:

- La preparación local y el desarrollo de toda la competición.

- De la instalación y del funcionamiento del equipo técnico para la competición.

El Juez Árbitro debe asegurar que la competición se desarrolla correctamente y de acuerdo con los reglamentos de la R.F.E.P. y el reglamento de la propia competición. Interpreta el reglamento de la competición y puede descalificar a un competidor o dar una nueva salida. Será el responsable de la elaboración y envío del Acta de resultados a la R.F.E.P. al término de la competición.

El Juez de Sector es responsable del tramo del recorrido al que está asignado. Está asistido por los Jueces de Puerta.

- Es responsable de asegurar la penalización correcta o asegurar el juicio correcto dado en las puertas por su Juez. Después de consultar con los Jueces de Puerta debe comunicar

su decisión sobre si se penaliza o no la falta. Los Jueces del Sector observan el desarrollo de la prueba para garantizar una competición justa para todos los participantes.

Los Jueces de Puerta vigilan las puertas que les están asignadas. En el caso de que aquellas puertas estén agrupadas en un solo puesto, se necesitarán al menos dos Jueces de Puerta .

El juez de Puerta señala las penalizaciones siempre de forma visible.

El Juez de Salida es el responsable de que los competidores están en el orden correcto y de dar la salida.

Puede negar la salida a un competidor si:

No respeta las reglas de seguridad.

No se presenta en la salida en el momento indicado y después de haber sido llamado.

No estar vestido correctamente o no llevar el número de salida.

No sigue las órdenes del Juez de Salida.

El Juez de Control de embarque verifica que tanto la embarcación como la vestimenta del competidor respeta las normas de seguridad (casco de protección, chaleco salvavidas y flotabilidad de la embarcación).

Debe comprobar que las embarcaciones lleven las marcas aprobadas por el Controlador de embarcaciones.

Prohíbe la salida a los competidores y embarcaciones que no cumplan los requisitos de seguridad.

El tiempo perdido a causa de lo anteriormente mencionado va en contra del competidor.

El Juez de Llegada determina cuando un competidor ha finalizado el recorrido en coordinación con el Juez de Salida.

Los Jueces Cronometradores son responsables de tomar el tiempo exacto y de transmitirlo a la oficina de cálculo de resultados.

El Jefe de Puntuación es responsable de calcular los resultados de la competición y de publicarlos.

El Trazador del Recorrido es responsable del diseño del recorrido original y asegurar que el recorrido se mantenga igual durante la competición.

El Trazador del Recorrido es responsable de la correcta sujeción de las puertas y demás instalaciones y en caso necesario, debe estar siempre preparado para realizar los ajustes correspondientes.

El Controlador de embarcaciones se asegura de que las medidas y pesos de las embarcaciones en competición están conforme a las reglas y los marca en consecuencia.

El Oficial de Seguridad, junto con su equipo de salvamento y de acuerdo a las circunstancias, rescata a los competidores que hayan volcado.

Debe tener preparado los equipos de salvamento y de primeros auxilios para el caso de un accidente serio, y debe proporcionar una ayuda efectiva a un competidor en dificultad.

Siempre debe estar presente un médico.

Un árbitro podrá asumir 2 ó más funciones.

Ningún oficial puede llamar a un competidor o darle de alguna forma consejos técnicos durante el recorrido.

Está prohibido al Juez de Puerta llamar la atención de un competidor, cualquiera que sea el error cometido.

Artículo 8. Programa de Competiciones

Por lo menos 24 horas antes de comenzar la competición, se debe hacer entrega de una lista final a cada Federación Autonómica participante, dando los nombres de los participantes con sus federaciones o clubes.

En la organización del programa, se deben seguir los principios siguientes:

Las categorías individuales se corren antes que las categorías por equipo.

Las mangas de una categoría individual deben disputarse durante un sólo día.

El orden de las pruebas anunciadas en las invitaciones y los intervalos entre las pruebas anunciadas en el programa de competiciones deben ser respetadas por los organizadores.

No se pueden hacer modificaciones, a menos que la mayoría de los jefes de equipo den su consentimiento.

Artículo 9. Alteraciones y anulación de inscripciones

El anuncio de cambios debe hacerse durante la reunión de jefes de equipo, o por escrito, y al menos una hora antes de la primera prueba, el día de la competición.

La anulación de una inscripción es definitiva y la reinscripción de un competidor o equipo está prohibido.

Cualquier cambio en la inscripción debe ser comunicado al Juez de Salida por escrito.

Artículo 10. Números de salida

Los dorsales deben ser proporcionados por los organizadores.

Los números deben tener al menos 15 cm. de altura y 1,5 cm. de ancho, el trazo.

Deben colocarse visiblemente en el cuerpo de los competidores.

En C-2 el número lo lleva el competidor de proa.

Cada competidor es responsable de su dorsal.

El nombre de las marcas comerciales se puede mostrar en el lado frontal del dorsal.

Artículo 11. Instrucciones para los jefes de equipo

Cada jefe de equipo debe recibir, al menos 5 horas antes de comenzar la competición, instrucciones escritas sobre los puntos siguientes:

Lista con el orden de salidas.

Horario detallado.
Hora en la que se abre el recorrido.
Hora de salida.
Posición de la línea de salida.
Posición de la línea de llegada.
Intervalo entre las salidas.

La señal utilizada por el juez de salida para dar la salida y aquella empleada por los jueces para despejar el recorrido (silbato).

Lugar donde se encontrará el Comité de Competición.

La hora y el lugar del control de embarcaciones.

Manera en las que las embarcaciones deben ser transportadas desde la llegada a la salida.

Normas sobre el entrenamiento.

Lugar para el control anti-doping (cuando sea requerido).

Se debe mantener una reunión con los Jefes de Equipo a una hora apropiada antes del comienzo de la competición. Se tratarán los puntos siguientes:

Instrucciones adicionales a los competidores.
Aprobación del recorrido.
Cambios y/o retirada de inscripciones.

Artículo 12. Medidas de seguridad

Todas las embarcaciones deben ser insumergibles y deben estar equipadas en cada extremo con un asa situada a no más de 30 cm. de la proa y de la popa.

Se consideran asas: lazo de cuerda, cuerda con asas o cuerda pasando a lo largo de la embarcación de proa a popa, o un asa que sea una parte integral de la construcción de la embarcación.

Las asas deben permitir en todo momento un paso holgado de toda la mano para agarrar la embarcación.

El material utilizado debe tener por lo menos 6 mm. de diámetro, o un mínimo de 2 x 10 mm. de sección.

No está permitido pegar las asas.

Cada competidor debe llevar un casco de seguridad y un chaleco salvavidas homologados.

El chaleco salvavidas debe ser de un material no absorbente repartido por igual, colocado por delante y por detrás del piragüista. Debe tener la suficiente flotabilidad para permitir la flotación de un peso homologado de 6 kg. o su equivalente en otros metales, y debe ser diseñado para que una persona pueda flotar en una posición boca-arriba en el agua.

Solo se permiten cascos y chalecos de fabricante, no son permitidos los de fabricación casera

El casco de seguridad debe ofrecer protección suficiente a la cabeza de los competidores en el caso que golpee una roca (debe haber espacio suficiente entre la cabeza y el casco para absorber el golpe), debe estar unido a la barbilla por una cinta sólida.

Se recomienda a los organizadores que comprueben los chalecos salvavidas y las embarcaciones, tanto antes como después de la competición.

En casos dudosos, deberá comprobarse la flotabilidad de la embarcación, debiendo flotar nivelada en la superficie cuando este llena de agua.

Los competidores deben poder liberarse inmediatamente de la embarcaciones en cualquier momento.

En el caso de que no se cumplan las normas de seguridad, el Juez de Salida, el Juez de Control de embarque, el Controlador de embarcaciones y el Juez Arbitro, de acuerdo con sus obligaciones, pueden prohibir la salida a un competidor.

En cualquier caso, los competidores corren bajo su propia responsabilidad, ni la R.F.E.P., ni los organizadores son responsable de los accidentes o daños que puedan ocurrir durante el recorrido.

Artículo 13. Recorrido

El recorrido debe ser totalmente navegable y facilitar las mismas condiciones para los palistas tanto diestros como zurdos en C-1.

El recorrido ideal debe incluir:

1. Mínimo una maniobra de marcha atrás.
2. Mínimo una puerta combinada, que ofrezca al competidor varias opciones de negociarla.
3. Cambios constantes de dirección y movimientos de la corriente aprovechando las dificultades técnicas del agua (Olas-Rápidos-Remolinos)

El recorrido debe tener una longitud mínima de 250 m., medidos desde la línea de salida hasta la línea de llegada (medido desde la línea central), y se recomienda que la longitud máxima no sea superior a 400 m. También debe haber un área de calentamiento para los competidores de al menos 100 m., así como un área de relajación pasada la línea de llegada.

Como orientación para los Trazadores del recorrido, este debería ser navegable para los competidores de K1 Hombres en un tiempo próximo a los 100 segundos y no inferior a los 90 segundos.

El recorrido debe tener obstáculos naturales y/o artificiales.

Los equipos acreditados tienen acceso gratuito al recorrido durante las semanas de entrenamientos oficiales y los días de competición programados

El recorrido debe tener un máximo de 25 puertas y un mínimo de 18 puertas, de las que al menos 6 de ellas y un máximo de 7 deben ser puertas de remonte.

La distancia entre la última puerta y la línea de llegada no debe ser inferior a 15 m. ni superior a 25 m.

Los organizadores deben elegir un recorrido donde se pueda llevar a cabo la prueba sin ningún inconveniente o molestia para el competidor. Se deben colocar las puertas con una presentación correcta y claramente indicadas (por el color de los palos y número de la puerta), y debe haber sitio suficiente para permitir un juicio de las penalizaciones, sin duda posible.

Si durante la celebración de cualquier prueba el Juez Arbitro encuentra un cambio significativo en el nivel del agua, y que pueda ser corregido, podrá parar la competición hasta que las condiciones del agua hayan sido restablecidas.

Si durante la competición se dan circunstancias que alteran la naturaleza o el diseño del recorrido, sólo el Juez Árbitro puede autorizar el cambio de la posición de las puertas afectadas.

Artículo 14. Aprobación del recorrido

Las embarcaciones para el recorrido de demostración deben ser:

- Un C-1 Diestro
- Un C-1 Zurdo
- Dos K-1 Hombres
- Dos K-1 Mujeres
- Dos C-2 proa diestro y proa zurdo.

En cualquier caso el número máximo de embarcaciones para cada categoría es de 2

Por lo menos una hora antes de la primera prueba, y en la final en caso de que sea aplicable, el recorrido debe ser realizado por un abridor, capaz de pasar todas las puertas. Todos los palistas deben ser capaces de pasar las puertas del recorrido. Todos los abridores para la competición deben contar con la aprobación del Juez Árbitro.

La navegabilidad del recorrido es determinada por el Director de la Competición, el Organizador Técnico, el Juez Árbitro y los Jefes de Equipo.

Si se considera que el recorrido es inaceptable, las personas mencionadas en el párrafo anterior serán las responsables de tomar una decisión al respecto.

Si más de la mitad de ellos solicita una modificación, el recorrido debe ser modificado.

Si el recorrido es especialmente difícil, los organizadores deben, a petición de más de la mitad de los Jefes de Equipo, disminuir las dificultades para ciertas categorías.

Después de la votación, no se podrán hacer más modificaciones.

La primera salida del entrenamiento oficial (cuando se celebre) tendrá lugar al menos 20 minutos después de que el recorrido haya sido finalmente aprobado.

Artículo 15. Entrenamientos

A criterio de los Organizadores la prueba de entrenamiento se podrá llevar a cabo a lo largo de todo el recorrido durante las competiciones internacionales. Los entrenamientos no son obligatorios.

Artículo 16. Salida

Las salidas pueden ser a favor de la corriente o contracorriente. No están permitidas las salidas en ángulo con respecto a la dirección de la corriente.

Cada embarcación debe ser sujeta en la posición de salida, hasta que se dé la orden de salida por un asistente del juez de salida.

Sólo se permiten las salidas con la embarcación en posición estática.

En las pruebas por equipo, la segunda y tercera embarcación deben estar paradas (preferentemente sujetadas) hasta que la primera embarcación activa el tiempo de la prueba.

En cualquier caso, todas las instrucciones del Juez de Salida deben ser obedecidas.

Artículo 17. Intervalo de salida

En las categorías individuales, las salidas deben estar separadas por un intervalo mínimo de 45 segundos.

En las categorías por equipos, las salidas deben estar separadas por un intervalo mínimo de 90 segundos.

Artículo 18. Salida Nula

Solamente el Juez de Salida esta autorizado para determinar que se ha dado una salida nula y avisar al competidor con la señal apropiada.

El Juez de Salida decide si se da una segunda salida y lo notifica al Juez Árbitro.

Artículo 19. Llegada

La línea de llegada deber estar señalizada claramente en ambos lados.

Un competidor completa el recorrido al cruzar la línea de llegada. El competidor no puede cruzar la línea de llegada más de una vez bajo riesgo de descalificación en esa manga.

En una prueba por equipos las 3 embarcaciones deben cruzar la línea de llegada con un intervalo máximo de 15 seg., entre ellas.

Artículo 20. Señalización de las puertas

Las puertas consisten en dos palos suspendidos, pintados con 5 anillos verdes y 5 blancos para las puertas a favor de la corriente y 5 rojos y 5 blancos para las puertas de remonte, y siempre con un anillo blanco en la parte inferior.

El ancho de las puertas debe oscilar entre un mínimo de 1,2 metros y un máximo de 3,5 metros, medido entre los palos. Los palos deben ser redondos, con una longitud de 2 metros y un diámetro entre 3,5 y 5 cm., y con un peso suficiente para evitar su movimiento por el viento.

La parte más baja del palo debe quedar aproximadamente a 15 cm. Por encima del agua y el palo no puede ser movido por el agua.

Las puertas deben ser numeradas en el orden de paso.

Los números deben estar inscritos en ambos lados de los paneles utilizando pintura negra sobre un fondo amarillo o blanco. Cada número y letra debe tener 20 cm. de altura y un grosor de 2 cm.

En el lado del panel opuesto a la dirección correcta, se pinta una línea diagonal en rojo, desde el ángulo inferior izquierdo al ángulo superior derecho.

Desde la posición de los jueces los números de las puertas deben estar claramente visibles para poder emitir su juicio.

Artículo 21. Franqueo de las puertas

Todas las puertas deben pasarse por orden numérico.

Se deben franquear todas las puertas de acuerdo con la dirección establecida por el lado correcto del número del panel de la puerta, según se establece en el Artículo 20.

Todas las puertas podrán siempre pasarse por el lado correcto de la puerta, según se establece en el Artículo 20.

El paso de una puerta comienza cuando:

La embarcación, el cuerpo o la pala tocan un palo de la puerta. Cualquier parte del cuerpo (tronco y cabeza) del competidor (en C-2, uno de los dos competidores) cruza la línea entre los dos palos.

El paso de una puerta finaliza cuando ha iniciado el paso de la siguiente puerta o cuando cruza la línea de llegada.

Deben cumplirse las siguientes condiciones para considerar que una puerta ha sido franqueada correctamente.

La cabeza entera del competidor o competidores deben cruzar la línea entre los dos palos, de acuerdo con el lado correcto de la puerta y el plano del recorrido.

Parte de la embarcación debe cruzar la línea entre los palos al mismo tiempo que la cabeza entera

Para poder considerar que el cuerpo ha pasado la línea de la puerta, es necesario que la cabeza completa pase entre los palos en la dirección correcta.

Se considera un franqueo correcto de la puerta cuando el cuerpo, la pala o la embarcación no toca uno de los palos de la puerta.

Artículo 22. Penalizaciones

0 puntos de penalización = paso correcto sin faltas.

2 puntos de penalización = paso correcto de la puerta pero tocando uno o ambos palos.

Si se toca dos veces el mismo palo o ambos palos sólo se penaliza una vez.

50 Puntos de penalización:

Tocar la puerta (uno o ambos palos) sin pasarla correctamente.

Toque intencionado de una puerta para permitir el paso (No se considera intencionado cuando el cuerpo y la embarcación del competidor se encontraban ya en una posición en la que habría conseguido el franqueo correcto de la puerta).

Si el cuerpo de un competidor (en C-2 uno de los dos competidores) cruza la línea de la puerta volcado.

El paso de una puerta en una dirección diferente de la indicada en el plano del recorrido. Durante el franqueo de una puerta ninguna parte del cuerpo (tronco y cabeza) debe cruzar la línea de la puerta en dirección equivocada.

Puerta omitida

Se considera puerta omitida cuando, sin pasar por ella, comienza el franqueo de la puerta siguiente o se cruza la línea de meta.

Se considera que un equipo ha logrado cruzar la línea de llegada si lo hace en 15 seg.

No se penaliza el paso de una embarcación bajo el palo de una puerta si no ha habido toque.

Los intentos repetidos de paso de una puerta sin tocar los palos, no están penalizados, siempre y cuando parte de la cabeza del competidor no haya pasado la línea entre los palos.

Parte de la cabeza pasa la línea sin que pase parte de la embarcación.

La penalización máxima en una puerta es de 50 puntos.

El beneficio de la duda se otorga siempre al competidor.

Artículo 23. Señalización de los Jueces de Puerta

Los discos de señalización se utilizan normalmente para comunicar a los espectadores las penalizaciones.

Disco rojo sin marcas.

Dos discos amarillos, marcados con los números 2 y 50, en negro, respectivamente en ambas caras.

La señalización se llevará a cabo, de acuerdo con la siguiente reglamentación:

No se hace ninguna señal cuando se ha pasado correctamente la puerta.

Un franqueo con penalización se señala manteniendo fijamente un disco amarillo (con el número 2 o 50 según la penalización correspondiente).

La descalificación o eliminación se señala moviendo de lado a lado un disco rojo.

Artículo 24. Despeje del recorrido

Cuando un competidor es adelantado por otro, éste debe dejarle paso, si el Juez de Sector silba repetidamente.

El competidor que esté adelantando debe intentar realizar su carrera correctamente. Si adelanta a otro competidor por omitir el franqueo de una puerta, no podrá entorpecerle en ningún momento.

Si un competidor es molestado por otro, podrá repetir su manga, si así lo autoriza el Juez Árbitro.

Artículo 25. Vuelco

Se considera que ha habido un vuelco cuando el competidor (o uno de los competidores en C-2) esté fuera completamente de la embarcación.

El esquimotaje no es considerado como un vuelco. En carreras por equipos, los miembros de un mismo equipo pueden ayudarse en el esquimotaje.

Artículo 26. Cronometraje.

El tiempo de una carrera se mide de la siguiente forma:

Desde el momento en el que el cuerpo o el dispositivo electrónico en el cuerpo o embarcación del competidor pasa la línea de salida hasta el momento en que cruza la línea de llegada el cuerpo o dispositivo electrónico en el cuerpo o embarcación del competidor (en C-2 el primer cuerpo que pasa la línea).

En carreras por equipos el tiempo se mide desde la salida de la primera embarcación hasta la llegada de la última.

Al cruzar la línea de llegada el competidor debe mantener la pala en ambas manos y no intentar cruzar la línea de llegada con la pala antes de que lo haga el cuerpo. Siendo controlado por el Juez de Llegada.

El cronometraje de cada manga debe ser exacto y ajustarse al menos a una centésima de segundo, y los resultados deben ser facilitados lo más próximos a una centésima de segundo.

Artículo 27. Cálculo y colocación de los resultados.

Se utiliza la siguiente fórmula para calcular los resultados:

El tiempo de ambas mangas en segundos + penalizaciones = Resultado.

Ejemplo para una puntuación individual en cada manga:
Tiempo de la manga: 2'20"82 = 60 + 60 + 20.82 = 140.82
Puntos de penalización: 2 + 2 + 50 = 54.0
Total Puntos: = 194.82

Ejemplo de puntuación para una carrera de equipo:

El tiempo entre la salida de la primera embarcación y la llegada de la última:

Tiempo de la manga: 3'18"02 = 198.02
Puntos de penalización de la 1ª embarcación: = 104.0
Puntos de penalización de la 2ª embarcación: = 154.0
Puntos de penalización de la 3ª embarcación: = 56.0
Total puntos: = 512.02

Tan pronto como se conozcan los resultados de la manga de un competidor o un equipo, el número de salida, las penalizaciones y el tiempo de la manga, deberán ser anunciados y posteriormente publicados en el lugar designado, hasta que haya expirado el tiempo permitido para presentar una reclamación.

Las siguientes abreviaturas se utilizan en los resultados:

AB: Abandono.
NP: No participó.
DESC: Descalificado.

Artículo 28. Empate

En el caso de que dos o más competidores o equipos obtengan los mismos resultados, la mejor puntuación individual de una de las dos mangas debe resolver el empate; si sigue sin haber diferencia, entonces los competidores obtendrán el mismo puesto.

En caso de que dos o más embarcaciones compartan la medalla de Oro no se concede la medalla de Plata.

En caso de que tres o más embarcaciones compartan la medalla de Oro no se concederá la medalla de Plata ni la medalla de Bronce.

Si dos o más embarcaciones comparten la medalla de Plata no se concederá la medalla de Bronce

Si dos o más embarcaciones comparten la medalla de Bronce se concederá a todas las embarcaciones la medalla de Bronce.

Artículo 29. Reclamaciones

Toda reclamación hecha en la competición deberá dirigirse, por escrito, al Comité de Competición y entregada en propia mano al Juez Árbitro en un tiempo máximo de 20 minutos después de darse a conocer las clasificaciones o de que el Jefe de Equipo haya sido notificado de la decisión tomada en contra de su competidor o equipo y haya firmado el acuse de recibo. Previamente habrá dispuesto de cinco minutos para manifestar su intención de reclamar.

Todas las reclamaciones deberán ser presentadas por escrito y acompañadas de una tasa de 25 €. Las tasas serán devueltas si se estima la reclamación.

Si la reclamación no se estima o se retira por el Jefe de Equipo, las tasas pasan al comité organizador de la competición.

Se puede presentar una reclamación contra la decisión de un juez:

Si hubo poca o nula observación del franqueo de una puerta.

Por una decisión que es probable o manifiestamente errónea.

Por una irregularidad obvia en el desarrollo de la competición.

El Juez Árbitro evalúa la legitimidad de una reclamación, escucha el testimonio de los jueces y se informa de cada detalle (no se puede utilizar las imágenes de vídeo para defender los detalles de los hechos). El Juez Árbitro comunica su decisión por escrito directamente a los equipos afectados.

A criterio del Juez Árbitro, las reclamaciones sobre los hechos o errores técnicos pueden tratarse como una simple observación, sin ir acompañada de tasas.

Artículo 30. Descalificación

Un competidor que intenta ganar una competición de forma irregular, incumpliendo el reglamento, o protestando su validez, será descalificado de la competición.

Si un competidor se ve forzado a incumplir el reglamento por culpa de la acción de otra persona, el Comité de Competición decidirá si es descalificado o no de la competición.

Si un competidor toma la salida con una embarcación que no cumple los requisitos establecidos en el Reglamento, quedará descalificado para esa manga.

Un competidor que acepta ayuda exterior, puede ser descalificado por el Juez Árbitro después de haber sido informado de la irregularidad por el árbitro correspondiente.

Se considera "ayuda exterior":

Toda ayuda prestada al competidor o a su embarcación.

Dar, pasar o lanzar una pala de repuesto al competidor, o su pala original en caso de haberla perdido.

Dirigir, empujar o mover la embarcación por cualquier persona que no sea el competidor mismo.

Dar instrucciones a los competidores por medio de aparatos electroacústicos o radioteléfonos (ej. radio-telefonos entre el competidor y cualquier otra persona).

Un competidor que abandona su embarcación queda descalificado en esa manga. Si un competidor abandona su embarcación durante una prueba de equipos, el equipo completo queda eliminado y deberá abandonar el recorrido inmediatamente.

Después de volcar ningún competidor podrá franquear las siguientes puertas, en caso contrario será descalificado.

Un competidor que no esté preparado para tomar la salida de acuerdo con el horario fijado será descalificado para esa manga.

Si un competidor cruza volcado la línea de llegada, queda descalificado para esa manga.

Cualquier competidor u oficial cuyo comportamiento vaya en detrimento del buen orden y desarrollo de la competición podrá ser amonestado por el Juez Arbitro, que lo notificará al Comité de Competición, quien decidirá al respecto.

Para descalificación posterior a la competición causada por dopaje o in elegibilidad:

Borrar todos los resultados conseguidos y clasificaciones de las embarcaciones afectadas.

Recalcular los resultados de acuerdo a ello.

Por ultimo publicar la versión revisada de todos los resultados, resúmenes y trofeos

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.