



REGLAS DEL REMO

REGLAS RELEVANTES PARA ARBITRAJE Y
ORGANIZACIÓN DE REGATAS



Elaborado por :

ESTANISLAO RAMÍREZ

Árbitro FISA, Chile

Actualizado y revisado por el Cuerpo de
Árbitros de Chile, CARCH.
Febrero de 2020

Índice: Código de Reglamento de Regatas.

Comentarios Generales:	4
Derechos de los remeros.	4
Deberes de los remeros.	5
Definiciones.	6
Tipos de botes.	7
Categorías Máster.	7
Tabla de Handicaps.	8
Comisión de Control	9
Labores generales de la Comisión de Control:	9
Timoneles.	9
Pesos Muertos.	9
Pesos Ligeros.	9
Zona de Pesaje.	10
Cambios de tripulación.	11
Sustitutos.	11
Identidad.	11
Botes y Equipamiento.	11
Uniforme.	12
Anti-doping.	12
Implementos.	12
Partida	13
Zona de Partida.	13
Labores Generales del Starter.	13
Procedimiento de Partida	14
Partida Falsa.	16
Retrasos.	16

Implementos del Starter.	17
Umpire.	17
Labores generales del Umpire.	17
Interferencia.	17
Indicación de dirección.	18
Fallas de equipamiento.	18
Obstáculo e Injusticia.	19
Banderas del Umpire.	19
Implementos del Umpire	20
Meta	21
Término de la carrera.	21
Labores generales de los árbitros de meta.	21
Resultados	22
Implementos de la Meta.	22
Presidente del Jurado	23
Labores generales del Presidente del Jurado:	23
Mesa del Jurado.	23
Asignación de puestos.	24
Otros Aspectos	24
Cambios de Tripulación.	24
Objeciones.	25
Protestas.	25
Resultado de una protesta:	25
Pista de Remo.	26
Extensión de Agua.	26
Números de Carril.	26
Boyas.	26

Marcadores de Distancia.	27
Área más allá de la meta.	27
Reglas de tráfico en la pista.	27
Violación de las reglas de tráfico.	28
Otros Botes en el Agua.	28
Retiros, Exclusiones y Descalificaciones	29
Time Trial	30
Time-trials como eliminatorias individuales.	31
Time-trials como prueba única.	31
Programas alternativos.	32
Sanciones	33
Instrucciones de entrenamiento durante la competencia.	34
Empate.	34

Comentarios Generales:

1. Los árbitros velan por la correcta aplicación de los reglamentos, aplicando criterios para asegurar la justicia y seguridad para cada uno de los remeros. Estos son los criterios básicos que rigen al árbitro: Seguridad y Justicia;
2. Deben contar con buena vista y estar dispuestos a participar en cualquier puesto donde el Presidente del Jurado lo requiera, sin excepciones ni preferencias;
3. Cualquier problema se debe comunicar al Presidente del Jurado para buscar soluciones rápidas (muchas veces son pequeñas cosas pero conviene por muy poco sea, conversar y avisar);
4. Es responsabilidad de los entrenadores que sus remeros conozcan cuáles son sus derechos y obligaciones en la competencia. Por tal motivo, no se tomarán en cuenta las objeciones presentadas por un remero que claramente muestre no conocer sus obligaciones durante la competencia.

a. Derechos de los remeros.

- i. Practicar remo sin ser sujeto de discriminación en base a color, raza, religión, edad, condición sexual, sexo, discapacidad, idioma, pensamiento político, origen social, propiedad, nacimiento u otro estado.
- ii. Ser parte de un ambiente justo, transparente, libre de sustancias y manipulaciones, con programas claros, calificaciones transparentes y en iguales condiciones.
- iii. Disponer de información general en aspectos de la competencia y tiempos.
- iv. Protección de la salud mental y física, incluyendo un lugar de entrenamiento y competencia segura, libre

de abuso o acoso.

- v. Reportar comportamientos poco éticos sin miedo a represalias.
- vi. Privacidad, incluyendo el cuidado de los datos personales.
- vii. Libertad de expresión.

b. Deberes de los remeros.

- i. Respetar la integridad del remo y competir libres de sustancias prohibidas, como también sin manipulaciones.
- ii. Cumplir las reglas nacionales e internacionales de calificación.
- iii. No discriminar o cometer actos de abuso o acoso.
- iv. Respetar a todas las personas que trabajan por el remo, incluyendo árbitros, voluntarios, entrenadores, dirigentes, entre otros.
- v. Actuar como un ejemplo para otros, promoviendo el deporte libre de sustancias y cualquier otro abuso.
- vi. Informarse de sus responsabilidades en el deporte.

5. Todos los remeros y oficiales de equipo deben actuar todo el tiempo y competir de acuerdo a estas reglas y el reglamento FISA, en especial las relacionadas con la seguridad de uso y condiciones de los botes, palas y otros ítems. Además es responsabilidad de los remeros, entrenadores y del club asegurar que todo su equipamiento está en óptimas condiciones para la competencia. Ellos deben cumplir con las instrucciones del jurado y del comité organizador en todo lo relacionado con seguridad, equipamiento y vestimenta.

6. Todos los remeros deben competir justamente, mostrando

respeto por sus oponentes y por los oficiales de la carrera. En particular, deben estar a tiempo en la partida y seguir las instrucciones de los árbitros en todo el tiempo, dentro y fuera del agua, también cuidar el lenguaje frente a otras autoridades de la competencia y sus compañeros de carrera. Los árbitros deben asegurar que estas reglas de competencia sean aplicadas justamente y en un ambiente de respeto para todos los competidores. Las faltas en este punto serán sancionadas.

7. El árbitro debe ser imparcial y si considera que siendo parte del problema perjudica el principio de justicia de la competencia, se debe marginar de la toma de decisiones dejando a sus colegas que lo resuelvan.

8. Definiciones.

Para efectos de este reglamento, se considerarán las siguientes definiciones:

- a. Carrera: Corresponde a la carrera que la tripulación realiza, de acuerdo a la prueba y distancia. Por ejemplo, la *carrera* N°5 del día sábado es el repechaje de la prueba “1x peso ligero femenino” y corre 2000 metros.
- b. Prueba: En FISA se conoce como “Event” y corresponde a la categoría donde la tripulación compite. Por ejemplo, 4x master, 2- junior. *En general, una prueba puede tener varias carreras (eliminatória, repechaje, cuartos de final, semifinal, final) dependiendo del número de inscripciones de la prueba.*
- c. Regata: Corresponde a todo el día de competencias, con todas las pruebas. Por ejemplo, Campeonato Nacional de Remo.
- d. Umpire: Es el árbitro que sigue las carreras desde la lancha.

e. Starter: Es el árbitro encargado de la zona de partida.

9. Tipos de botes.

Se reconocerán los siguientes botes:

- a. 1x: Single.
- b. 2x: Doble par.
- c. 2-: Dos sin.
- d. 4x: Cuádruple par.
- e. 4-: Cuatro sin.
- f. 8+: Ocho.

10. Categorías Máster.

Se rigen durante el año en que el remero master cumple los siguientes años:

- A: Mínimo 27 años;
- B: Promedio de 36 años o más;
- C: Promedio de 43 años o más;
- D: Promedio de 50 años o más;
- E: Promedio de 55 años o más;
- F: Promedio de 60 años o más;
- G: Promedio de 65 años o más;
- H: Promedio de 70 años o más;
- I: Promedio de 75 años o más;
- J: Promedio de 80 años o más;
- K: Promedio de 83 años o más;
- L: Promedio de 86 años o más;
- M: 89 años o más;

El requerimiento de edad y sexo no rige para los timoneles de una tripulación master. A continuación, se muestra la tabla para el cálculo de los handicaps.

Tabla de Handicaps.

Age	4x 8+	2x 4+/4-	1x 2-	Age	4x 8+	2x 4+/4-	1x 2-
	27	0.0	0.0		55	15.7	16.9
	28	0.0	0.0		56	16.8	18.2
	29	0.1	0.1	E	57	18.0	19.4
	30	0.2	0.2		58	19.2	20.8
	31	0.3	0.3		59	20.5	22.1
A	32	0.5	0.5				
	33	0.7	0.8		60	21.8	23.5
	34	1.0	1.1		61	23.1	25.0
	35	1.3	1.4	F	62	24.5	26.5
					63	25.9	28.0
	36	1.6	1.7		64	27.4	29.6
	37	2.0	2.2				
	38	2.4	2.6		65	28.9	31.2
B	39	2.9	3.1	G	66	30.4	32.9
	40	3.4	3.7		67	32.0	34.6
	41	3.9	4.2		68	33.6	36.3
	42	4.5	4.9		69	35.3	38.1
	43	5.1	5.5		70	37.0	39.9
	44	5.8	6.2		71	38.7	41.8
	45	6.5	7.0	H	72	40.5	43.7
C	46	7.2	7.8		73	42.3	45.7
	47	8.0	8.6		74	44.2	47.7
	48	8.8	9.5				
	49	9.7	10.5		75	46.1	49.8
					76	48.0	51.9
	50	10.6	11.4	I	77	50.0	54.0
	51	11.5	12.4		78	52.0	56.2
D	52	12.5	13.5		79	54.1	58.4
	53	13.5	14.6				
	54	14.6	15.7				
				J	80+	add the following for each year over 80	
						2.0	2.3
							2.7

To calculate handicaps:

$$HC = (\text{age} - 27)^2 * K$$

K = .020 for 8+'s and 4x's

.0216 for 2x's and 4's

.025 for 1x's and 2-'s

When determining boat age averages, always round down.

(example 59.8 = 59.0)

Una competencia debe contar con árbitros en los siguientes puestos:

Comisión de Control

Los árbitros de la Comisión de Control deben asegurar que la composición de la tripulación es correcta y que el equipamiento está en orden. Esta labor se realiza en el área de maniobras, pontones, embarcaderos.

Labores generales de la Comisión de Control:

- **Timoneles.**

El timonel debe tener un peso mínimo de 55 kg usando el uniforme de competencia con el body bien puesto y cargar un peso muerto de máximo 15 kg. El pesaje se realiza entre 1 y 2 horas antes de la carrera, durante el día de la competencia. El género del timonel es indiferente para tripulaciones masculinas y femeninas. Si durante el mismo día, existen 2 rondas de la misma prueba (por ejemplo, eliminatoria en la mañana y repechaje en la tarde) no es necesario volver a pesar a los timoneles.

- **Pesos Muertos.**

Se deben revisar los pesos muertos que llevarán los timoneles (antes y después de la carrera). Si el peso muerto es controlado posterior a la carrera y se nota que fue adulterado, la tripulación será excluída de la carrera.

- **Pesos Ligeros.**

El correcto pesaje de los competidores en pruebas Peso Ligero (PL):

- Mujeres: Una remera PL debe pesar individualmente un

máximo de 59 kg usando el uniforme de competencia. Una tripulación femenina PL debe pesar un promedio máximo de 57 kg.

- Hombres: Un remero PL debe pesar individualmente un máximo de 72,5 kg usando el uniforme de competencia. Una tripulación masculina PL debe pesar un promedio máximo de 70 kg.
- El pesaje se realiza entre 1 y 2 horas antes de la carrera, durante el día de la competencia, por cada prueba en la que compiten.
- En caso de no cumplir con los pesos máximos individuales y/o promedios en una tripulación, esta será excluida de la carrera en cuestión.
- Si durante el mismo día, existen 2 rondas de la misma prueba (por ejemplo, eliminatoria en la mañana y repechaje en la tarde) no es necesario volver a pesar a los pesos ligeros. La regla general es *“un pesaje por cada prueba durante el día de competencia”*. En caso de postergación, los remeros no deberán ser pesados nuevamente si se vuelve a correr durante el mismo día.
- Los remeros peso ligero se pueden pesar las veces que quieran durante el tiempo estipulado para ello pero el peso oficial es uno sólo, dentro del tiempo reglamentario.

- **Zona de Pesaje.**

La comisión organizadora debe asignar un lugar FIJO durante todos los días de la regata en que la pista de remo se encuentre abierta, con acceso libre para que todos los remeros usen la pesa oficial.

- **Cambios de tripulación.**

Dentro de los tiempos reglamentarios (una hora antes de la carrera) ante lo cual el árbitro de control debe avisar a todos los árbitros. Si es una tripulación master, el cambio también se debe avisar con hasta una hora antes de la carrera para recalcular los handicaps.

- **Sustitutos.**

Preocuparse de que los sustitutos de competidores que hayan tenido problemas de salud o se hayan lesionado, cumplan con los requerimientos del reglamento.

- **Identidad.**

La identidad de los competidores para asegurar que la composición de la tripulación es la misma que la escrita en el programa y si han ocurrido cambios, que cumpla con la reglamentación.

- **Botes y Equipamiento.**

Revisar lo siguiente:

- a. Cumplimiento de los requerimientos de seguridad:

- i. Bola de proa sólida y redonda, de 4 centímetros de diámetro;
- ii. Tapas de bote en su lugar;
- iii. Funcionamiento correcto del sistema de liberación rápida de pies que sea accionado con una sola mano y libere ambos pies;
- iv. El talón de la zapatilla debe llegar hasta los 90 grados, más arriba no debe llegar;
- v. Ningún movimiento que mueva de manera independiente la palas debe ser aceptado. Estas deben girar pivoteadas en un punto fijo.

- b. Número de carril correcto en la proa de cada bote de acuerdo al programa.
- c. Colores y diseño correcto de palas, todas iguales en la tripulación.
- **Uniforme.**

Verificar el correcto uso del uniforme y que todos los miembros de la tripulación estén uniformemente vestidos. Esto implica que poleras, bodys, calzas, primeras capas, deben ser iguales en todos los tripulantes. Para esto, antes que los remeros se suban al bote, el árbitro les pedirá que suban su body. Podría pasar que en una tripulación algunos remeros usen gorro y otros no, ante lo cual, los gorros deben ser del mismo color. No puede haber más de un color de gorro ni gorros de distinto tipo, independiente si hay remeros que tienen o no gorro o si los gorros de distinto tipo tienen incluso el mismo color.
- Avisar a los árbitros si una tripulación no se embarca para la carrera, ante lo cual la tripulación será marcada como “DNS” (did not start o no partió).
- **Anti-doping.**

En caso de existir controles anti-doping, debe asegurarse que los encargados del control anti-doping tengan acceso rápido a los remeros seleccionados. Para esto, la comisión organizadora tendrá que asignar un lugar especial para los controles anti-doping.
- Cuando una tripulación es sancionada con tarjeta amarilla, se debe anunciar a todos los árbitros de la regata.

Implementos.

Los árbitros de la Comisión de Control deben contar COMO MÍNIMO con

los siguientes implementos:

1. *Megáfono o altoparlante;*
2. *Pesa para el pesaje de timoneles, pesos muertos y pesos ligeros.*
3. *Radio;*
4. *Programa de carreras;*
5. *Un álbum con las fotos de los remeros en competencia;*
6. *Un Reloj;*
7. *Una Pizarra;*
8. *Una mesa con sillas protegida del sol o la lluvia, donde dejar los números de carril y otro tipo de implemento.*
9. *Un documento con las palas y uniformes de los clubes participantes;*

Partida

Zona de Partida.

Los primeros 100 metros de la pista corresponden a la “Zona de Partida” y ningún bote puede ingresar a su carril si los botes de la carrera anterior no han abandonado esta zona. El Starter es el jefe de la zona de partida y debe asegurarse de que el procedimiento de partida sea ejecutado correctamente. Toda persona presente en la zona, incluido el árbitro alineador y los remeros, deben seguir las órdenes del Starter.

Labores Generales del Starter.

1. *El Starter debe chequear que la radio y/o los dispositivos de comunicación con los otros árbitros funcionen de manera óptima. Sino, debe cambiarlos lo antes posible.*
2. *También debe asegurarse que las tripulaciones en el agua, cumplan*

con el reglamento de tráfico y penalizar si es que hubo violación (tarjetas amarillas por violaciones durante el entrenamiento o en camino a la zona de partida). Ante esto, el Umpire también debe avisar al Starter sobre violaciones de tráfico o si hay obstáculos para los remeros en la pista.

- 3. Ante condiciones adversas para los remeros, el Starter debe tomar decisiones que aseguren la igualdad y seguridad de los remeros, en conjunto con el Presidente del Jurado.*
- 4. Debe chequear antes del procedimiento de partida que la vestimenta y equipamiento de las tripulaciones, están en orden.*
- 5. Es responsabilidad de los remeros estar listos para partir en los tiempos reglamentarios y corregir la dirección del bote durante el procedimiento de partida. (En muchos casos los remeros levantan la mano porque “no están alineados” pero el Starter debe hacer caso omiso a esta notificación. Sin embargo, se debe preguntar porque podrían estar haciendo una “objeción”)*

Procedimiento de Partida

Cuando quedan 2 minutos para la hora de partida oficial, el Starter dirá por megáfono “2 MINUTOS” y todos los botes deben estar “listos para partir” en la línea de partida. Si no ocurre, se debe sancionar con tarjeta AMARILLA a las tripulaciones que llegan tarde o que todavía no están listas para partir. Una vez que todos los remeros ya están ubicados en la línea de partida y el starter dijo “2 MINUTOS”, el alineador debe comenzar a alinear. La alineación se logra cuando la bola de proa de cada bote se ubica sobre la línea de partida. Una vez todos los botes se alinean, el alineador debe levantar bandera BLANCA para avisarle al Starter que está todo listo para dar comienzo al procedimiento de partida (*En muchas ocasiones, el Starter*

debe alinear ubicándose en el costado de la zona de partida y una vez que se logra la alineación, iniciar el procedimiento de partida). La línea de partida es aquella que resulta de la unión entre la cuerda y la línea que se forma donde el negro y amarillo se unen (muchas veces no hay una cuerda así que se debe poner la lancha en posición frente al marcador pintado mitad amarillo y mitad negro en forma vertical, con el negro apuntando hacia la meta).

El procedimiento de partida comienza cuando todos los botes están alineados con la bola de proa en una misma línea de partida. Aquí, el Starter debe seguir el siguiente procedimiento de partida. (En FISA se realiza un “roll-call” donde se menciona el nombre de las tripulaciones desde el carril 1 al 6 previo al “ATTENTION”, sin embargo por las condiciones de las regatas locales en cuanto a infraestructura, muchas veces no es posible hacerlo porque se puede perder la alineación ante presencia de vientos o corrientes)

- Decir “ATTENTION” y luego levantar la bandera ROJA.
- Esperar con la bandera ROJA arriba y ver que todo esté correcto y no haya riesgos para los remeros (la espera debe variar de una carrera a otra). Es importante la pausa entre el “ATTENTION” y el “GO!” ya que muchos remeros cometen partidas falsas y estas deben ser penalizadas si ocurren.
- Luego de la pausa, se dice “GO!” enfáticamente, al mismo tiempo que se baja la bandera roja con el brazo estirado hacia el costado (El movimiento es como un reloj; con el “GO!” se desliza la bandera ROJA con el brazo estirado desde las 12 hacia las 3 si lo hago con el brazo derecho, o desde las 12 hacia las 9 si uso el brazo izquierdo).

Partida Falsa.

Si ocurre “Partida Falsa” porque una o más tripulaciones partieron después del “ATTENTION” y antes del “GO!” se debe penalizar con “Tarjeta AMARILLA” a quienes la cometieron. Después de haber cometido partida falsa y antes de comenzar nuevamente el procedimiento de partida, el Starter debe notificar a las tripulaciones que cometieron la falta, diciendo “Nombre de la tripulación -> Partida Falsa -> Tarjeta Amarilla”.

Si una tripulación ya tenía una tarjeta AMARILLA y comete partida falsa (otra tarjeta amarilla), se penaliza con tarjeta ROJA (por acumulación de tarjetas) y debe ser *excluído* de la carrera. Esto se anuncia al Presidente del Jurado y a todos los demás árbitros. En el programa se pone “EXC”, que significa excluído.

Retrasos.

Si es necesario retrasar la prueba, el Starter debe comunicarlo a los remeros, previa conversación y autorización con el Presidente del Jurado. Si una tripulación no llega a la hora y no se ve cerca de la zona de partida, el Starter debe largar la prueba en el tiempo estipulado y avisar a los árbitros que la tripulación “x” no llegó a la partida. En casos especiales, los equipos avisan que llegarán tarde a la por cambios o ajustes de botes, por lo que generalmente se espera. Ante esto, los árbitros deben ser notificados de este requerimiento previa autorización del Presidente del Jurado. Es criterio del Starter esperar a un bote que viene tarde cerca de la línea de partida pero siempre que no retrase en exceso el programa y/o que sea autorizado por el Presidente del Jurado.

Implementos del Starter.

El Starter debe contar COMO MÍNIMO con los siguientes implementos:

1. *Megáfono o altoparlante;*
2. *Un par de banderas: Roja y Blanca;*
3. *Radio;*
4. *Programa de carreras;*
5. *Una pizarra;*
6. *Un Reloj;*

Umpire.

Es el árbitro que sigue a los remeros en una lancha durante toda carrera. Se ubica detrás de la tripulación a una distancia prudente que no interfiera ni moleste a los remeros, pero también que permita actuar rápido ante cualquier imprevisto. Luego que el Starter da la partida, el umpire es ahora el responsable de los remeros.

Labores generales del Umpire.

En el trayecto a la zona de partida, debe verificar que no haya ninguna interrupción para los remeros durante la carrera. Debe avisar al Presidente del Jurado si es que existe riesgo potencial para que se tomen acciones remediales.

Durante el procedimiento de partida está bajo las órdenes del Starter listo para salir después del “GO!”.

- **Interferencia.**

En la carrera debe asegurarse que ningún bote interfiera a otro ya sea lateralmente (choque) o por adelantamiento (tirar las olas). Esto está prohibido y el umpire debe actuar rápido para remediar las desventajas ocasionadas. En caso de olas causadas por la tripulación que va más adelante, si esta se cambió de carril

e interfiere con otra tripulación, el umpire debe indicar que vuelva a su carril, pero si va en su carril y la tripulación más lenta se cambia, no se debe hacer nada porque es su responsabilidad seguir en el carril asignado.

- **Indicación de dirección.**

SÓLO se realiza cuando:

- La tripulación está interfiriendo a otros botes. Aquí el umpire debe:
 - *Levantar la bandera BLANCA;*
 - *Indicar el nombre de la tripulación;*
 - *Mover la bandera BLANCA en la dirección que debe moverse la tripulación para volver a su rumbo. No se debe decir ningún comando (a babor, a la derecha, a la orilla), sólo basta el movimiento de bandera para que el remero sepa la dirección a la cual debe ir.*
- Se desvía peligrosamente de su trayectoria para colisionar con otros botes de la carrera o con la orilla o se desvía hacia el carril de tráfico en dirección a la partida y vienen botes en contra, carril de enfriamiento o calentamiento. Aquí el umpire debe levantar la bandera BLANCA y decir “STOP” para que la tripulación en carrera se detenga y enmiende su rumbo.
- En ningún caso se deben dar indicaciones de dirección por dar. Sólo se entregan cuando está en riesgo la seguridad y justicia para los remeros, tal como se menciona en el punto anterior.
- **Fallas de equipamiento.**

Si una tripulación se detiene, el umpire debe acercarse y garantizar que el principio de seguridad se cumpla, preguntando si están bien de salud o si tienen otro problema. Ante esto, debe

asegurarse que la lancha de seguridad u otro árbitro de lancha lo acompañe hasta solucionar el problema. En ningún caso debe considerar daños o fallas de equipamiento como motivos para detener la carrera, durante todo el trayecto de la carrera. Tener equipamiento en buenas condiciones es responsabilidad de los equipos y de los remeros.

- **Obstáculo e Injusticia.**

En caso que un obstáculo (troncos, lobos marinos, botes, basura, objetos inflables, etc) o una situación de injusticia (viento fuerte en un carril, interrupciones en el carril) afecte a uno o más botes durante la carrera, dentro de los 6 carriles, el umpire debe parar la carrera levantando y flameando la bandera la bandera ROJA de lado a lado, diciendo “Stop”. No hay que tener miedo de hacerlo. Cuando pase, se debe avisar al Presidente del Jurado para tomar acciones remediales que permitan rehacer la carrera inmediatamente si el tiempo lo permite o durante el campeonato. Esto puede ocurrir en todo el largo de la pista incluso en los últimos metros de la carrera, pero lo más importante aquí es que el principio de justicia se cumpla para todos los remeros, sin excepción, y si uno de ellos ve truncadas sus posibilidades de ganar, entonces se deben restablecer estas chances. Es el umpire quien debe tomar la decisión, siempre en conversaciones con el Presidente del Jurado.

- **Banderas del Umpire.**

Una vez terminada la carrera, el umpire debe esperar unos segundos para ver si algún remero está realizando una objeción. Si el umpire considera que todo salió bien durante la carrera, entonces debe levantar la bandera BLANCA y estirla, mostrándola primero a los remeros y luego al árbitro de meta

que responderá de la misma manera.

- La bandera BLANCA en este caso, significa: *“Prueba sin complicaciones, entregar resultados”*.
- Si según el umpire la carrera no estuvo bien y quiere buscar más antecedentes porque según su criterio no fue justa, o hubieron objeciones durante o inmediatamente después de terminada la carrera y el umpire necesita recopilar más antecedentes para ver si la objeción tiene sustento, entonces debe mostrar bandera ROJA a los remeros y luego hacia la meta. Esto significa que los árbitros de meta no pueden entregar resultados y el umpire deberá recopilar más antecedentes para restaurar las chances de ganar de la tripulación afectada o cuya objeción fue aceptada. La meta en este caso no debe mostrar ninguna bandera, esperando la decisión del umpire. En caso que el problema u objeción se solucionen en el mismo lugar, entonces el umpire puede levantar la bandera BLANCA.
- El umpire puede mostrar bandera ROJA u objetar la carrera incluso si no hubo objeción por parte de los remeros, pero que en su opinión no fue justa para una o más tripulaciones. Ante esto, debe seguir el mismo procedimiento del punto anterior.

Implementos del Umpire

El Umpire debe contar COMO MÍNIMO con los siguientes implementos:

1. *Megáfono o altoparlante;*
2. *Un par de banderas: Roja y Blanca.*
3. *Radio;*

4. *Programa de carreras;*
5. *Salvavidas;*
6. *Kit de rescate para emergencias;*
7. *Una frazada o manta;*
8. *Una estructura para que el árbitro de sostenga;*

Meta

Término de la carrera.

La carrera termina cuando la bola de proa del último bote cruza la línea de llegada, que es aquella unión entre la cuerda de la meta y la línea que se forma en la unión del color negro y amarillo (con el negro apuntando hacia la meta) en el marcador de la orilla del frente.

Labores generales de los árbitros de meta.

La meta debe incluir una tarima escalonada donde el árbitro a cargo se sienta más cerca del primer carril, con el o los árbitros asistentes detrás de él, a una altura mayor. En general, la meta debe estar constituida con al menos:

1. Un árbitro que mira y avisa cuando la bola de proa cruza la línea de llegada, gritando el número de la proa del bote que cruza en el orden de llegada. Este árbitro es el responsable de la meta y debe asegurarse que los resultados entregados a la comisión organizadora sean los correctos y aprobados por él.
2. Un árbitro asistente que ayudará como respaldo sentado en la misma línea, también es el que muestra al Umpire la bandera blanca en respuesta para asegurar que pueden entregar los resultados. Es importante recalcar que la bandera BLANCA de

la meta se muestra DESPUÉS de que el Umpire la haya mostrado, no antes, para confirmar la entrega de resultados.

3. Cuando el árbitro grite el número (*la bola de proa cruzó la línea de meta*), se debe tocar una bocina o campana para anunciar a los remeros que ya cruzaron la línea y deben detenerse.
4. Si una tripulación no terminó la carrera (no cruzó la línea de llegada), el resultado oficial para esa tripulación debe ser DNF (did not finish o no terminó la carrera).

Resultados

Cuando los resultados ya fueron validados por el árbitro encargado, entonces ya son oficiales y pueden ser entregados a la comisión organizadora, siempre y cuando la prueba no haya tenido complicaciones.

Implementos de la Meta.

Los árbitros de meta deben contar COMO MÍNIMO con los siguientes implementos:

1. Megáfono o altoparlante;
2. Una bandera Blanca.
3. Radio;
4. Programa de carreras;
5. Binoculares o largavistas;
6. Una bocina o campana para anunciar las llegadas;
7. Una cuerda derecha y tirante frente a la escalera donde los jueces se sientan;
8. Sistema de photo-finish para respaldo de las llegadas más ajustadas,
9. Un documento con las palas y uniformes de los clubes participantes;

Presidente del Jurado

Es el responsable de la correcta aplicación de los reglamentos y que los árbitros bajo su mando cuenten con las todas las condiciones óptimas para la correcta ejecución de sus labores.

Labores generales del Presidente del Jurado:

1. Asistir a las reuniones de jefes de equipo en compañía de la comisión organizadora;
2. Revisar que la selección de carriles y el sistema de progresión están correctos;
3. Realizar y supervisar el sorteo de carriles incluso cuando ante cambios de inscripciones o sustituciones, se debe realizar un nuevo sorteo;
4. Ser el interlocutor entre la comisión organizadora y la correcta aplicación del reglamento;
5. Garantizar que las condiciones de seguridad para los participantes, incluyendo los árbitros, son las óptimas;

6. Mesa del Jurado.

El Presidente del Jurado debe dirimir ante problemas con la aplicación del reglamento y sanciones, mediante la conformación de la “Mesa del Jurado” compuesta por él y otros 2 árbitros que rotan diariamente. Esta mesa es la encargada de resolver las objeciones y protestas que los equipos levanten. Si la mesa del jurado tiene a un árbitro que fue parte en el problema, el Presidente del Jurado debe reemplazarlo por otro.

7. Asignación de puestos.

Asignar los puestos día a día para cada uno de los árbitros que participan en el jurado, ojalá el día anterior a las competencias. Esta asignación incluye a un árbitro de la Comisión de Control para encargarse del pesaje oficial, jefe de la comisión de control, starter y alineador, jefe de la meta, entre otros.

8. Controlar la entrega de resultados durante todo el campeonato, asegurando que todo esté en orden.
9. Autorizar cambios en la aplicación del reglamento en cuanto a tiempos de espera, uso de equipamiento de otro club, tripulaciones combinadas, permisos de cambio de uniformes, entre otros;
10. Decidir qué hacer ante condiciones climáticas adversas que pongan en riesgo la integridad de los remeros.
11. Mantener a los árbitros informados en todo momento sobre decisiones que haya tomado la comisión organizadora, cambios en el programa, protestas, etc.
12. Realizar una charla previa con los voluntarios, lancheros, médicos, servicios de rescate, marinos, etc. Sobre las reglas de tráfico de las lanchas en el agua, recalcar la importancia de no hacer olas innecesarias, y respetar los comandos de los jueces durante las carreras.

Otros Aspectos

● Cambios de Tripulación.

Se pueden realizar cambios de tripulación hasta 1 hora antes del inicio de la carrera. Luego de esta, sólo se permiten cambios de tripulación presentando certificado médico. Se puede cambiar

hasta el 50% de la tripulación.

- **Objeciones.**

El remero está en su derecho de objetar en cualquier momento antes y durante la carrera notificando al árbitro sobre la objeción llamando su atención. Ante esto, el árbitro debe resolver si la objeción tiene fundamento o no, dando a conocer su respuesta a la tripulación y a los otros árbitros si es necesario. *Esto es importante: Sin objeción no hay derecho a protesta.*

- **Protestas.**

La protesta se presenta hasta 1 hora después de terminada la carrera y sólo tiene fundamento si previamente se realizó una objeción y esta no tuvo la respuesta esperada por la tripulación afectada o si otra tripulación se ve afectada por la aceptación de una objeción. Las protestas van escritas por el jefe de equipo, acompañadas de un monto en dinero como garantía establecido por la comisión organizadora, que será devuelto si la protesta es aceptada por la mesa del jurado.

- **Resultado de una protesta:**

1. Reprimienda;
2. Tarjeta Amarilla. Si una tripulación ha recibido 2 tarjetas Amarillas que aplican para la misma carrera, DEBE ser amonestada con la tarjeta Roja, excluyéndola de la prueba;
3. Relegación;
4. Exclusión (indicada con tarjeta Roja), para todas las carreras de la prueba donde fue sancionada;

5. Descalificación de todas las pruebas de la regata;

Después de haber aplicado la correcta sanción, la Mesa del Jurado debe tomar cualquier otra medida para restaurar las chances de la tripulación que ha sufrido la desventaja.

- **Pista de Remo.**

Extensión de Agua.

Una pista debe ser recta con al menos de 6 carriles de mínimo 12,5 metros de ancho, que entreguen condiciones igualitarias y justas para las 6 tripulaciones. Además de los 6 carriles, debe haber anchura suficiente para permitir que las tripulaciones puedan partir, calentar y enfriar de manera segura. El largo mínimo de la pista necesario debe ser 2.120 metros y para los masters 1.150 metros. Durante el largo de la pista, las pistas se dividen por boyas del tipo albano separadas en línea recta cada 10 metros, con distinto color en los primeros 100 metros para distinguir la zona de partida y los últimos 250 metros.

Números de Carril.

En principio, el carril número 1 debe estar al lado izquierdo del Starter, con este mirando en dirección a la meta.

Boyas.

Las boyas deben ser esféricas o cúbicas pero compuestas de materiales que absorban el impacto de una pala o bote y no causen daño al equipamiento o interferencia a la tripulación. La superficie de la boya debe ser lisa, cuyo diámetro no exceda los 15 centímetros. El color debe ser el mismo en todos los carriles. Los colores deben ser fácilmente visibles en todas las condiciones climáticas, en la zona de

partida y cada 250 metros, debe haber una boya de un color distinto al de la mayoría de la pista. En los últimos 250 metros el color de las boyas debe ser el mismo que en los primeros 100 metros u otro color que las diferencie de la mayoría de la pista. No deben haber boyas en la línea de partida y línea de llegada.

Marcadores de Distancia.

Los marcadores de distancia deben mostrar la distancia en la dirección desde la partida hasta la llegada. Cada 250 metros desde la partida, la distancia debe ser marcada en ambos lados de la pista. No deben haber marcadores de distancia en la línea de partida, en la línea de llegada ni en la línea de boyas que divide los carriles.

Área más allá de la meta.

Debe haber suficiente espacio de agua más allá de la línea de meta para permitir a las tripulaciones detenerse luego de terminar la carrera.

- **Reglas de tráfico en la pista.**

El Comité organizador debe publicar y mostrar claramente en la zona de embarque y desembarque, las reglas de tráfico que se deben cumplir para normar el movimiento de los botes en el agua. Estas reglas deben cubrir:

1. Reglas de tráfico para entrenamiento;
2. Reglas de tráfico durante la competencia.

Es responsabilidad de cada remero, entrenador y jefe de equipo leer,

entender y obedecer las reglas de tráfico.

Violación de las reglas de tráfico.

Se sancionará como violación a las reglas de tráfico, las siguientes faltas de los remeros mientras calientan o enfrían:

1. No cruzar la línea de llegada (en cualquier dirección) mientras los botes que están compitiendo en su carrera están terminando la carrera;
2. Parar cuando las carreras en curso se aproximan a su posición;
3. No seguir la carrera durante toda o parte de la pista, incluso fuera de la parte boyada, cuando no le corresponde.

● Otros Botes en el Agua.

Durante las horas oficiales de entrenamiento y carreras, ningún bote (estático o móvil) debe transitar por la pista o áreas de entrenamiento, a menos que sea autorizado por el Presidente del Jurado. Este puede determinar la posición y movimiento de todas las embarcaciones autorizadas (por ejemplo lanchas de árbitros, botes de rescate, botes de trabajo, prensa, etc). El comité organizador es responsable de asegurar que ningún remero o tripulación no autorizada se encuentre en el agua, en cualquier hora mientras permanezca abierta, desde el primer día que la pista se abre hasta el término de la regata, sin autorización específica del Presidente del Jurado.

● Retiros, Exclusiones y Descalificaciones

Si una tripulación se retira o es excluida o descalificada después del sorteo, entonces el procedimiento a operar es el siguiente:

1. Si el retiro, exclusión o descalificación ocurre antes de la primera eliminatoria, primer repechaje, primer cuarto final o primera semifinal de la prueba, el Presidente del Jurado puede tomar cualquier acción para modificar el sorteo o hacer uno nuevo. El resultado de la carrera para esa tripulación será DNS (no se presenta), EXC (excluida) o DSQ (descalificada). Una tripulación que se retira antes de su eliminatoria o que es excluida o descalificada en cualquier punto de la competencia, no debe ser rankeada. La tripulación que se retira después de su eliminatoria pero antes del repechaje o cuartos de final o semifinal, será puesto último en el ranking general de la prueba, y si hay más de una tripulación, igualmente en el último lugar.
2. Si una tripulación deja de remar durante la eliminatoria, repechaje, cuartos de final o semifinal y no termina la carrera, entonces el resultado para esa tripulación será DNF (no terminó). El número de tripulaciones estipuladas en el sistema de progresión pasarán directo a la siguiente ronda. La tripulación que no termine la carrera, no podrá seguir participando en esa prueba, y será puesta última en el ranking general de la prueba. En caso de un problema que evite a una tripulación terminar su carrera, el Presidente del Jurado puede decidir ubicar a esa tripulación en el último puesto.
3. Si una tripulación es excluida o descalificada después del

comienzo de la primera eliminatoria en su prueba, el resultado a mostrar será EXC o DSQ. El número de tripulaciones estipuladas en el sistema de progresión pasarán directo a la siguiente ronda. La tripulación que ha sido excluída o descalificada, no participará nuevamente en la prueba y no será rankeada.

4. En cualquier final, si una tripulación se retira antes de la partida o si una tripulación se detiene durante la carrera y no cruza la línea de meta, entonces el resultado final se mostrará como DNS O DNF respectivamente. La tripulación que se retira o detiene durante la carrera, será puesta en el último lugar del ranking en esa final.

- **Time Trial**

En casos de poca disponibilidad de tiempo o condiciones adversas, el Presidente del Jurado puede proponer aplicar Time Trials o una combinación con eliminatorias, repechajes, cuartos de final, semifinal y finales. Las tripulaciones en cada time trial compiten en el mismo carril y deben comenzar con un intervalo de aproximadamente 30 segundos. Si el Presidente del Jurado decide que las condiciones son iguales para 2 carriles, entonces se pueden usar esos 2 carriles para la carrera y cada tripulación comienza alternadamente en carriles adyacentes. El time-trial debe comenzar desde la posición en partida fija. Si las condiciones lo requieren, se comenzará con una “partida volante” y esto implica que se tomarán los tiempos desde la marca de los 100 metros y las tripulaciones correrán 1.900 metros. Si una tripulación es alcanzada por otra que comenzó después, las más lenta

se debe desplazar fuera del carril para permitir que la tripulación más rápida la sobrepase con seguridad. Una vez que la tripulación ya fue sobrepasada, debe volver al carril. Si dos carriles están siendo usados, la tripulación que está dejando pasar a la más rápida, debe moverse fuera de su carril pero preocupándose de no causar interferencia a la tripulación del otro carril.

1. Time-trials como eliminatorias individuales.

Si es usado el sistema para las eliminatorias, entonces en cada eliminatoria separada la tripulación con mejor ranking comienza primera y la de segunda mejor posición, parte segunda. Las tripulaciones restantes deben comenzar en el orden de sus carriles, dados por el sorteo oficial. Si el Time-trial es usado para repechajes, cuartos, semi-final o finales, entonces en cada carrera separada, las tripulaciones deben comenzar en el orden de su ranking obtenido en las rondas anteriores, Si dos tripulaciones tienen el mismo ranking (por ejemplo, ambos son ganadores de su eliminatoria), entonces se debe realizar un sorteo supervisado por un miembro del jurado, para determinar su posición de partida. Cada carrera separada debe comenzar con un intervalo que no sobrepase los 5 minutos.

2. Time-trials como prueba única.

Si el Time-trial es para una eliminatoria, la tripulación seleccionada con más alto ranking comienza primero, seguida por la de segundo mejor ranking y así consecutivamente hasta que la última seleccionada comienza. Para las tripulaciones restantes se debe comenzar según el resultado obtenido en el sorteo aleatorio hecho para este propósito, supervisado por un miembro del jurado. Si el time-trial es para una ronda siguiente

(repechaje, cuartos, semi o final) las tripulaciones deben comenzar en orden aplicando las posiciones de la ronda anterior. Si dos o más tripulaciones tienen la misma posición en la ronda anterior, entonces se debe realizar un sorteo supervisado por un miembro del jurado, para determinar el orden de partida.

- **Programas alternativos.**

En caso de condiciones climáticas adversas.

1. Usar los carriles que ofrecen las condiciones más equitativas;
2. Cambiar el horario del programa para evitar las condiciones climáticas adversas;
3. Suspender la competencia cuando las condiciones climáticas han creado, están por crear o es probable que produzcan condiciones desfavorables para el remo. Se deben recomendar tiempos alternativos para la competencia;
4. Comenzar la carrera antes del tiempo agendado;
5. Retrasar el programa hasta cuando las condiciones hayan mejorado;
6. Omitir una o más rondas de la prueba donde las condiciones adversas hayan detenido la carrera por un tiempo prolongado o donde las predicciones del clima indican que la carrera no será posible de hacer en ninguno de los días restantes;
7. Implementar el Time-trial para cada carrera individual por ejemplo, hay 4 eliminatorias en el sorteo oficial, entonces se realizan 4 carreras separadas con Time-trial.
8. Implementar Time-trial donde todas las tripulaciones restantes en una o más rondas de una prueba, compiten juntas en un solo

Time-trial;

9. Reducir la longitud de la carrera a no menos de 1.000 metros donde las condiciones son muy adversas y ninguna otra alternativa es posible.

En cada escenario, la información acerca de cualquier decisión debe ser comunicada a los Jefes de Equipo en la reunión de los Jefes de equipo o a través de otro medio de comunicación.

- **Sanciones**

Estas son las sanciones aplicables durante una competencia:

1. Reprimienda;
2. Tarjeta Amarilla que constituye una advertencia formal. Una tripulación que ha recibido 2 tarjetas amarillas que aplican para una misma carrera, debe recibir una tarjeta Roja y ser excluída de la prueba.
3. Relegación;
4. Tarjeta Roja que excluye a la tripulación (de todas las rondas de la prueba en cuestión);
5. Descalificación (para todas las pruebas de la regata).

En casos de Exclusión o Descalificación, el Jurado puede ordenar que una prueba vuelva a correr (Re-row) con todas las tripulaciones restantes o con un número limitado de estas si fuera necesario en su opinión, para asegurar que la competencia sea justa.

- **Instrucciones de entrenamiento durante la competencia.**

Está prohibido dar cualquier instrucción, consejo o dirección a los remeros o tripulaciones que están corriendo, mediante dispositivos eléctricos, electrónicos u otro tipo, directa o indirectamente desde el exterior del bote.

- **Empate.**

Cuando el orden de llegada de 2 tripulaciones o más, es demasiado acotado para ver una diferencia, entonces el resultado debe ser declarado como empate entre las tripulaciones involucradas.

1. En una eliminatoria, si un empate ocurre entre 2 tripulaciones y sólo una de ellas pasa a la siguiente ronda, entonces debe haber un re-row entre los botes involucrados, a lo largo de la pista. El re-row debe realizarse el mismo día y no menos de 2 horas después de la carrera en cuestión. Si todas las tripulaciones involucradas en el empate pasan a la siguiente ronda, no debe haber un re-row y las posiciones relativas para la siguiente ronda serán determinadas por un sorteo supervisado por un miembro del jurado.
2. En un repechaje, cuarto o semi final, si un empate ocurre y sólo una tripulación avanza a la siguiente ronda, se seleccionará la tripulación con el ranking más alto en la ronda inmediatamente anterior. La ronda inmediatamente anterior debe ser la última ronda previa donde ambas o todas las tripulación con empate, hayan competido. Si las tripulaciones tienen el mismo resultado

en esa ronda, entonces se debe ver la ronda siguiente , y así sucesivamente. Si bajo este procedimiento los resultados son idénticos, entonces debe haber un re-row a lo largo de la pista, entre las tripulaciones involucradas. El re-row debe realizarse el mismo día del empate y no menos de 2 horas después de la carrera en cuestión. Si el empate involucra a más de dos tripulaciones y el número excede a las que avanzan a la siguiente ronda, el procedimiento mencionado antes debe ser aplicado. Si todas las tripulaciones involucradas en el dead-heat avanzan a la siguiente ronda de todas maneras, no habrá re-row y las posiciones relativas para la siguiente ronda serán determinadas por un sorteo supervisado por un miembro del jurado.

3. En una final, si ocurre un empate entre tripulaciones, recibirán el mismo lugar y la posición siguiente quedará vacante. Si el resultado en empate es para medallas, el Comité Organizador debe proveer medallas adicionales.