



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA
DE PIRAGÜISMO




Consejo
Superior
de Deportes

Real Federación Española de Piragüismo

REGLAMENTO BARCO DRAGÓN

INDICE

TÍTULO PRIMERO: CONSIDERACIONES GENERALES

CAPITULO PRIMERO: DEFINICIÓN Y OBJETIVO

Artículo 1. Competiciones de Barco Dragón

TÍTULO SEGUNDO: DE LOS TIPOS DE COMPETICIÓN

Artículo 2. Tipos de competencias

Artículo 3. Categorías

TÍTULO TERCERO: DE LOS DEPORTISTAS

Artículo 4. Inscripción

Artículo 5. Participación

TÍTULO CUARTO: DEL MATERIAL

CAPITULO SEGUNDO: EQUIPAMIENTO

Artículo 6. Modelo de embarcaciones

Artículo 7. Las Palas

CAPITULO TERCERO: CONTROL DEL MATERIAL

Artículo 8. Control de las palas y embarcaciones

TÍTULO QUINTO: DE LA ORGANIZACIÓN

CAPITULO CUARTO: ASPECTOS ORGANIZATIVOS

Artículo 9. Distancias

Artículo 10. Recorrido

Artículo 11. Composición de las tripulaciones

Artículo 12. Comité de Competición

CAPITULO QUINTO: JUECES Y ÁRBITROS

Artículo 13. Jueces y Árbitros

Artículo 14. Funciones, deberes y obligaciones específicos de jueces y árbitros

CAPITULO SEXTO: TÉCNICOS Y EXPERTOS

Artículo 15. Técnicos y Expertos

TÍTULO SEXTO: DE LAS NORMAS

CAPITULO SEPTIMO: NORMAS DE COMPETICIÓN

Artículo 16. Formato de competición

Artículo 17. Campo de regatas

Artículo 18. Control de embarque

Artículo 19- Salidas

Artículo 20. Procedimiento en las salidas

Artículo 21. Interrupciones en la salida

Artículo 22. Paleos durante el recorrido

Artículo 23. Ciabogas

Artículo 24. Asistencias y ayuda externa

Artículo 25. Avisos

Artículo 26. Llegadas

Artículo 27. Cierre de control

Artículo 28. Normas de seguridad

Artículo 29. Progresión de las fases de competición

Artículo 30. Puntuación

Artículo 31. Títulos

OTRAS DISPOSICIONES

DISPOSICIONESADICIONALES

DISPOSICIÓNDEROGATORIA

DISPOSICIÓNTRANSITORIA

DISPOSICIÓNFINAL

DILIGENCIAFINAL

ANEXOS

ABREVIATURAS

RFEP	Real Federación Española de Piragüismo
ICF	Federación Internacional de Piragüismo
ECA	Asociación Europea de Piragüismo
COE	Comité Olímpico Español
CSD	Consejo Superior de Deportes
FFAA	Federaciones Autonómicas
CTNA	Comité Técnico Nacional de Árbitros
DB10	Barco dragón con 10 competidores
DB20	Barco dragón con 20 competidores
ITO	Árbitro Internacional
DNS	No toma la salida
DSQ	Descalificación en una prueba
DNF	No ha acabado la prueba
DQB	Descalificación por comportamiento antideportivo
CC	Comité de Competición
JD	Junta Directiva
CD	Comisión Delegada
JJPP	Jóvenes Promesas

TÍTULO PRIMERO: CONSIDERACIONES GENERALES

CAPITULO PRIMERO: DEFINICIÓN Y OBJETIVO

Artículo 1. COMPETICIONES DE BARCO DRAGÓN

Son competencias en la que se disputan carreras sobre aguas tranquilas con una embarcación abierta propulsada por una tripulación formada por entre 10 y 20 palistas utilizando una pala de hoja simple. Se completará la tripulación con un timonel y un tambor (persona que marcará el ritmo).

Todos los deportistas deberán ir sentados a excepción del timonel que tendrá que ir de pie.

El objetivo de estas competencias es que los palistas compitan unos contra otros en embarcaciones llamadas "Dragón Boat" sobre una pista sin obstáculos y claramente definida en el menor tiempo posible siempre de acuerdo a las normas presentes en este documento, así como en el RGTC y otras Invitaciones, Bases y Circulares emitidas por la RFEP.

Cualquier término que pudiera entenderse como referido al género masculino está expresamente extendido a todos.

TÍTULO SEGUNDO: DE LOS TIPOS DE COMPETICIÓN

Artículo 2. TIPOS DE COMPETICIONES

Las competencias de Barco Dragón podrán ser:

- De Velocidad: cuando la distancia a recorrer no rebasa los 500 metros. El campo puede tener calles o no.
- De Persecución: cuando la distancia a recorrer es de 2000 metros. Se realizan salidas lanzadas a intervalos de tiempo de 10 segundos. En circunstancias excepcionales ajenas a la organización o por razones de inclemencias meteorológicas, este intervalo podrá ser cambiado por decisión del Comité de Competición.
- Se permitirán otro tipo de competencias con distinto formato siempre y cuando hayan sido aprobadas previamente por la Junta Directiva de la RFEP y sus normas vendrán especificadas en la Invitación y Bases de dicha competición.

Artículo 3. CATEGORÍAS

Las categorías oficiales reconocidas por la RFEP serán:

CATEGORÍA	OPEN	MUJER	MIXTO
Juvenil	DB10	DB10	DB10
Senior	DB10	DB10	DB10
	DB20	DB20	DB20
Veterano	DB10	DB10	DB10
	DB20	DB20	DB20
Paradragón	DB10	--	--

Descripción de las Categorías:

Esta descripción se realiza sin tener en cuenta el timonel y tambor que han de competir en cada uno de los barcos dragón. Las categorías son:

- **DB10 Veterano Open:** Dragon Boat compuesto de 10 palistas. No existe restricción en cuanto al género de ninguno de los palistas. Todos los palistas tienen que ser de categoría veterana.

- **DB10 Veterano Mixto:** Dragon Boat compuesto de 10 palistas de los cuales debe de haber un máximo de 5 palistas y un mínimo de 4 palistas de cada género. Todos los palistas tienen que ser de categoría veterana.
- **DB10 Veterano Femenino:** Dragon Boat compuesto de 10 palistas. El 100% de las palistas tienen que ser de género femenino y de categoría veterana.
- **DB10 Senior Open:** Dragon Boat compuesto de 10 palistas. No existe restricción en cuanto al género de ninguno de los palistas.
- **DB10 Senior Mixto:** Dragon Boat compuesto de 10 palistas de los cuales debe de haber un máximo de 5 palistas y un mínimo de 4 palistas de cada género.
- **DB10 Senior Femenino:** Dragon Boat compuesto de 10 palistas. El 100% de las palistas tienen que ser de género femenino.
- **DB10 Juvenil Open:** Dragon Boat compuesto de 10 palistas. No existe restricción en cuanto al género de ninguno de los palistas. Todos los palistas tienen que ser de categoría Juvenil.
- **DB10 Juvenil Mixto:** Dragon Boat compuesto de 10 palistas de los cuales debe de haber un máximo de 5 palistas y un mínimo de 4 palistas de cada género. Todos los palistas tienen que ser de categoría Juvenil.
- **DB10 Juvenil Femenino:** Dragon Boat compuesto de 10 palistas. El 100% de las palistas tienen que ser de género femenino y de categoría veterana.
- **DB20 Veterano Open:** Dragon Boat compuesto de 20 palistas. No existe restricción en cuanto al género de ninguno de los palistas. Todos ellos deben ser categoría veterana.
- **DB20 Veterano Mixto:** Dragón Boat compuesto por 20 palistas de los cuales tiene que haber un máximo de 10 y un mínimo de 8 palistas de cada género. Todos ellos deben ser categoría veterana.
- **DB20 Veterano Femenino:** Dragon Boat compuesto de 20 palistas. El 100% de las palistas tienen que ser de género femenino. Todos ellos deben ser categoría veterana.
- **DB20 Senior Open:** Dragon Boat compuesto de 20 palistas. No existe restricción en cuanto al género de ninguno de los palistas.
- **DB20 Senior Mixto:** Dragon Boat compuesto por 20 palistas de los cuales tiene que haber un máximo de 10 y un mínimo de 8 palistas de cada género.
- **DB20 Senior Femenino:** Dragon Boat compuesto de 20 palistas. El 100% de las palistas tienen que ser de género femenino.

PARADRAGÓN

En cuanto a Paradrágón existirá la categoría "**Open**", **sin distinción de edades ni sexo**: las categorías de competición serán: PD1, PD2 y PD3 según la normativa del reglamento de Paracanoe de la RFEP.

Todas las tripulaciones participantes tendrán una puntuación previamente calculada que no podrá exceder del máximo estipulado en la Circular de Ajustes para la Competición de Paracanoe y Paradrágón emitida anualmente por la RFEP. El ajuste de puntuación de la embarcación está diseñado para garantizar que los deportistas con mayor afectación funcional compitan en una clase deportiva acorde a su nivel de discapacidad. Tendrán una puntuación asignada en la Mesa de Clasificación (su valor está en la Master List) a la que le restarán los puntos según la tabla siguiente:

Ajuste según sexo		Ajuste según edad				
Hombre	Mujer	Sub20 (incluido)	21 a 40	Veterano 41 a 50	Veterano 51 a 60	Veterano Mayor 61
0	-2	-1	0	-1	-2	-3

- **Paradragón completo (PD1).** En esta tripulación todos los integrantes de la tripulación están clasificados como Paradragón, pudiendo combinarse diferentes tipos de discapacidad de acuerdo con el código específico asignado en la Master List de la RFEP.

En circunstancias excepcionales y justificadas por razones de seguridad, el Comité de Competición podrá exigir a las tripulaciones que compitan en PD1 que incluyan uno o más deportistas convencionales para poder participar. Esta decisión, en todo caso, deberá extenderse a todas las embarcaciones de la categoría.

- **Paradragón Parcial (PD2).** Se requiere que la tripulación se componga de una combinación determinada de deportistas convencionales y deportistas paradragones

Los deportistas convencionales no atraerán ni detraerán puntuación alguna por edad ni sexo, obrando como tripulantes neutros a efectos de la puntuación del barco.

Excepcionalmente, sin embargo, cuando a una tripulación PD2 le falten hasta un máximo de 3 puntos para poder competir, podrá restarse la puntuación correspondiente o bien a la edad o bien al sexo de un único deportista convencional que forme parte de la tripulación. Será necesario indicar quién es, en su caso, este deportista de compensación.

- **Paradragón Específico (PD3).** Se requiere que todos los integrantes de la tripulación estén clasificados como deportistas Paradragón con el mismo código de deficiencia elegible de acuerdo con la Master List de la RFEP.

En circunstancias excepcionales y justificadas por razones de seguridad, el Comité de Competición podrá exigir a las tripulaciones que compitan en PD3 que incluyan uno o más deportistas convencionales para poder participar. Esta decisión, en todo caso, deberá extenderse a todas las embarcaciones de la categoría.

CATEGORÍAS DE COMPETICIÓN EN PARADRAGÓN:

- **DB10 Paradragón Completo (PD1):** compuesto de 10 palistas, todos los cuales deben estar clasificados como Paradragón.
- **DB10 Paradragón Parcial (PD2):** formado por 10 palistas, de los cuales tiene que haber un máximo de 5 palistas o un mínimo de 4 palistas clasificados como paradragones y un máximo de 5 palistas o un mínimo de 4 palistas convencionales. No existe restricción en cuanto al género de ninguno de los palistas.
- **DB10 Paradragón Específico (PD3):** compuesto de 10 palistas, de los cuales todos ellos deberán estar clasificados como Paradragón con el mismo código de deficiencia elegible de acuerdo con la Master List de la RFEP.

Cuando en una de estas categorías de Paradragón no se cumpla el requisito mínimo de participación se tendrá en cuenta lo estipulado en el Reglamento de Paracanoe.

TAMBOR Y TIMONEL:

- El primer año en que un deportista “Tambor” puede competir es el de categoría infantil. El tambor puede ser de un género o edad diferente al de la tripulación con la que compita.
- El primer año en que un “Timonel” puede competir es el de categoría juvenil. El timonel puede ser de un género o edad diferente al de la tripulación con la que compita.
- Tanto el timonel como el tambor deberán participar desde el inicio hasta el final de las fases que contenga su categoría (contrarreloj y final), no pudiendo cambiar entre una serie y otra con otro deportista, salvo indisposición manifiesta (en caso de accidente o enfermedad se deberá adjuntar un justificante médico) de alguno de ellos. En este caso deberá informarse al juez

árbitro y será necesario la aprobación del Comité de Competición para realizar el cambio.

TÍTULO TERCERO: DE LOS DEPORTISTAS

Artículo 4. INSCRIPCIÓN

Según lo establecido en la normativa de la RFEP.

Artículo 5. PARTICIPACIÓN

Podrán participar los siguientes deportistas:

- Podrán participar deportistas de categoría Juvenil, Senior y Veterano
- En cuanto a Paradrágón la categoría será "Open", sin distinción de edades ni sexo.
- Los deportistas solamente podrán participar en una categoría.
- Los palistas de categoría Infantil y Cadete no podrán competir paleando, únicamente podrán marcar el ritmo como Tambor.
- Los deportistas inscritos como "suplentes" solamente pueden cambiar con los palistas de la tripulación con la que participen en la prueba en la que están inscritos como suplentes.
- La inscripción de un deportista como Timonel o Tambor en una prueba no computa al número de pruebas inscrito, pero imposibilita la inscripción del deportista como palista en dicha prueba.

TÍTULO CUARTO: DEL MATERIAL

CAPÍTULO SEGUNDO: EQUIPAMIENTO

Artículo 6. MODELO DE EMBARCACIONES

Las embarcaciones oficiales reconocidas por la RFEP son las de 10 plazas y 20 plazas (DB10 y DB20).

Las embarcaciones de Barco Dragón constan de 4 partes principales:

- Cabeza del dragón
- Cola del dragón
- Un tambor
- Una silla para el tambor

Se adjunta una hoja con las especificaciones técnicas de estas embarcaciones en el **Anexo N° 1**.

- Las embarcaciones podrán estar hechas de una sola pieza o de dos.
- No se permiten modificaciones en cuanto a las dimensiones y forma del barco dragón.
- Sus limitaciones son:

Embarcación	Barco Dragón 10 asientos (DB10) "Small Class"	Barco Dragón 20 asientos (DB20) "Estándar Class"
Largo mínimo (cm)*	900	1240

Ancho mínimo (cm)**	103	115
Altura mínima (cm)***	49	53
Peso mínimo (kg)****	135	245

Notas:

- * Sin cabeza y cola
 - ** Mediciones desde el margen de fuera y en la parte superior de la embarcación.
 - *** Mediciones desde el centro de la embarcación.
 - **** El peso mínimo no incluye tambor, silla del tambor, timón, cabeza ni cola del dragón.
- Además, serán aceptadas todas aquellas embarcaciones que hayan sido aprobadas por la ICF.
 - Los barcos dragón podrán ir provistos de tablillas como numeración de la embarcación.
 - En las carreras de Paradrágón:
 - Las modificaciones y adaptaciones en los asientos o su disposición están permitidas siempre que el juez árbitro y el comité de competición den el visto bueno a estas adaptaciones, teniendo en cuenta que:
 - No deben ser fuente de riesgo inaceptable para nadie en la tripulación (por ejemplo, bordes afilados o arreglos de amarres que "fijan" al palista a la embarcación y que no pueden ser liberado fácilmente).
 - Se utilizan únicamente para facilitar la participación y no confieren una ventaja material al usuario.

Artículo 7. LAS PALAS

Las embarcaciones deben ser impulsados por medio de palas de una sola hoja cuyas características y normativa a cumplir viene establecida en el **Anexo N° 2**.

- Pueden estar hechas de cualquier tipo de material.
- Se permiten colocar en ellas bandas para el agarre y/o protectores de bordes hechos con cinta adhesiva.
- La longitud de la pala debe medir entre un mínimo de 105 y un máximo de 130 centímetros.
- Las palas no deben estar fijadas a la embarcación de ninguna manera excepto la pala del timonel, que sí podrá estar fijada.
- Los deportistas de Paradrágón pueden usar una pala que no se ajuste a las medidas oficiales de la RFEP siempre que:
 - La pala de la paleta es más pequeña en área que la especificación del reglamento y encajaría dentro de la plantilla de prueba de tamaño.
 - La geometría de la hoja es consistente con la especificación del reglamento en términos de espesor máximo, y deberá ser igualmente liso en toda su superficie sin superficies rugosas, hoyuelos o cóncavos.
 - Ni el eje ni la conexión entre la pértiga y la hoja deben girar de ninguna manera.
 - La longitud total de la hoja, la pértiga y el mango no debe exceder los 130 cm (salvo conformidad por el comité de competición), y no habrá longitud mínima para una pala utilizada por un Paradrágón.
- Serán aceptadas todas aquellas palas que hayan sido previamente aprobadas por la ICF.

CAPITULO TERCERO: CONTROL DEL MATERIAL

Artículo 8. CONTROL DE LAS PALAS Y EMBARCACIONES

El control de todo el equipamiento y las embarcaciones se podrá llevar a cabo antes de cada prueba o durante cualquier momento de la competición por los jueces designados para ello. Solamente se admitirán aquellas embarcaciones, palas y demás equipación que está admitida por la RFEP en los artículos anteriores, así como cualquier otra aprobada por la ICF.

Cualquier mejora sobre lo regulado anteriormente deberá cumplir con lo dispuesto en la normativa de las competiciones internacionales de la ICF.

Todo material publicitario debe colocarse de forma que no interfiera en la identificación del competidor y que no afecte al desarrollo de la competición. Y respetando las normas sobre publicidad que se contemplan en el Reglamento General y Técnico de Competiciones de la RFEP.

No se podrá agregar ninguna sustancia a las embarcaciones que pueda dar una ventaja a los competidores. No está permitido el empleo de lubricantes en las embarcaciones.

TÍTULO QUINTO: DE LA ORGANIZACIÓN

CAPITULO CUARTO: ASPECTOS ORGANIZATIVOS

Artículo 9. DISTANCIAS

Las distancias oficiales reconocidas por la RFEP son 200, 500 y 2000 metros.

Serán aceptadas otras distancias que hayan sido aprobadas previamente por la Junta Directiva de la RFEP.

Artículo 10. RECORRIDO

Las competiciones de velocidad de 200y 500 metros se desarrollarán tipo a las carreras de Sprint de la RFEP. El campo de regatas puede contar con calles individuales.

Las competiciones de 2000 metros podrán realizarse como una carrera de persecución.

El recorrido no podrá ser manipulado en beneficio o perjuicio de un competidor. Únicamente podrá modificarse a decisión del Comité de Competición por motivos de peligrosidad o condiciones adversas.

Durante la competición, el deportista en posición de tambor debe golpear activamente el tambor.

El ritmo de la carrera deberá estar marcado exclusivamente por el tambor.

Artículo 11. COMPOSICIÓN DE LAS TRIPULACIONES

Una tripulación de una embarcación DB10 está compuesta por:

- Un mínimo de 8 y hasta un máximo de 10 palistas
- Un tambor
- Un timonel
- Dos palistas suplentes

Una tripulación para una embarcación DB20 está compuesta por:

- Un mínimo de 18 y hasta un máximo de 20 palistas

- Un tambor
- Un timonel
- Cuatro palistas más que se llamarán suplentes

Artículo 12. COMITÉ DE COMPETICIÓN

Es la máxima autoridad en la competición, y sus miembros serán nombrados por la RFEP, según se establece en el Reglamento General y Técnico de Competiciones.

CAPITULO QUINTO: DE LOS JUECES Y ÁRBIROS

Artículo 13. JUECES Y ÁRBITROS

En las competiciones de ámbito estatal, los jueces serán nombrados a propuesta del Comité Técnico Nacional de Árbitros (CTNA), pudiendo delegarse esta función en los Comités de Árbitros de las federaciones autonómicas. Si se tratara de una competición autonómica, el equipo arbitral será nombrado por la federación autonómica correspondiente. Lo constituye los siguientes oficiales:

- Juez Árbitro
- Asistente del Juez Árbitro
- Juez de Control de embarque, licencias y uniformidad
- Juez alineador
- Juez de salida
- Juez de recorrido
- Juez de ciaboga
- Juez de llegada
- Juez de video
- Juez de control de embarcaciones y pesaje
- Juez de Control Antidopaje
- Gestor de Resultados

Un juez podrá asumir dos o más funciones.

Cada uno de ellos tiene que revisar que su equipo de trabajo funciona correctamente; en caso contrario, debe informar inmediatamente al juez árbitro.

Ningún juez o árbitro puede llamar la atención a un palista, darle de alguna forma consejos técnicos durante el recorrido o prestarle asistencia.

Artículo 14. FUNCIONES, DEBERES Y OBLIGACIONES ESPECÍFICOS DE JUECES Y ÁRBITROS

Las Funciones, obligaciones y deberes de los árbitros serán los siguientes:

Juez Árbitro:

- Las que se especifican en el Reglamento General y Técnico de Competiciones.

Asistente del Juez Árbitro:

- Colaborará estrechamente con el juez árbitro, el director de competición y el coorganizador técnico, y ayudará en la administración del desarrollo de la competición, especialmente en todas las cuestiones relativas a la ubicación y cometidos de los jueces y las instrucciones a estos, y cuantas otras que el juez árbitro le delegue.
- Si fuera necesario, sustituirá al juez árbitro durante la competición.
- Elaborará, por delegación del juez árbitro, los documentos e informes que sean necesarios durante la competición.
- Asistirá al juez árbitro en la comprobación de los resultados.
- Ayudará al juez árbitro en el proceso de toma de decisión en relación con cualquier materia objeto de arbitraje, facilitándole la documentación escrita o en video existente, y supervisará la recogida y archivo en su caso, de todos los impresos oficiales relevantes relacionados con la competición.

Juez de Control de embarque, licencias y uniformidad:

- Verificará la identidad de los palistas mediante la presentación del DNI, pasaporte o documento oficial con fotografía y que son los mismos que figuran en la relación oficial de salida.
- Comprobará que la tablilla, dorsal, uniformidad del Club o Federación que representan, así como, la embarcación es acorde a la normativa. Así mismo, también comprobará que toda la equipación (chaleco, pala, etc.) que tenga que portar el deportista cumple toda la reglamentación especificada en este reglamento.
- Revisará la presencia de sustancias extrañas en la embarcación que suponga un beneficio para el deportista o aquellos dispositivos que están prohibidos en el RGTC de la RFEP o de la ICF.
- Comprobará los pesos y medidas de las embarcaciones, flotabilidad y demás equipamiento para las normas de este reglamento o de las dictadas por la ICF.
- Revisará que los deportistas lleven todo el equipamiento de seguridad obligatorio.
- Informará al juez árbitro del paso por el control de los participantes en cada prueba.

Juez alineador:

- Situar las embarcaciones en su lugar correcto en la línea de salida o presalida en el menor tiempo posible.
- Comprobar que los dorsales, tablillas, embarcaciones y equipo, así como la uniformidad de los deportistas es la correcta y cumple con las normas de competición.
- En el momento en que todas las embarcaciones estén alineadas, indicar al Juez de Salida levantando una bandera blanca que todo está preparado para proceder a dar la salida.
- Si las embarcaciones no estuvieran bien alineadas, levantar una bandera roja.
- Si alguna tablilla o dorsal fuera incorrecto, así como cualquier ausencia o percance en la salida, deberá comunicárselo al juez de salida de forma inmediata.
- Ayudar únicamente a aquel deportista que así se lo manifieste.

Juez de salida:

- Decidirá 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.
- Verificará que 15 minutos antes de la primera salida no haya lanchas o embarcaciones dentro del recorrido y cerrará la pista o circuito.
- Confirmará que el equipo o sistema de salida está en buen estado de funcionamiento.
- Se comunicará con el Comité de Competición antes de cada carrera para recibir de ellos la indicación que todo está listo y funciona correctamente para llamar a los competidores a que ocupen sus lugares correspondientes.
- Llevará a cabo la salida a la hora estipulada de acuerdo con la normativa sin tener en cuenta las ausencias.
- Avisará a los competidores 5 minutos antes de cada salida para que se puedan ir colocando; comunicando su categoría, modalidad y distancia a recorrer.
- Su decisión será definitiva e inapelable.
- Ante cualquier anomalía, deberá informar inmediatamente al juez árbitro

Juez de recorrido:

- Si hubiera varios árbitros de recorrido, uno de ellos actuará de coordinador para el reparto de las calles, carreras a seguir o las zonas donde ubicarse cada uno.
- Será el encargado de vigilar durante la prueba el cumplimiento del Reglamento a lo largo del campo de regatas y se colocará en la mejor posición para la observación del mismo.
- Si observaran una infracción a las reglas, enseñarán una bandera roja después de la prueba y transmitirán un informe antes de la siguiente al JA. Si no hay infracción a señalar, mostrará una bandera blanca.
- Comprobará que no haya obstáculos, algas, etc. dentro de la zona de competición o cercana a ella.
- Nadie excepto el juez y el conductor de su embarcación serán admitidos dentro de ésta.
- En caso de algún obstáculo, el árbitro podrá parar la competición, adelantando a todas las embarcaciones en competición, agitando la bandera roja o utilizando una señal sonora hasta que todas las embarcaciones hayan dejado de palear. Todas las embarcaciones deberán regresar al punto de salida. El árbitro deberá informar inmediatamente de esta infracción al Comité de Competición.
- Podrá dar avisos a las embarcaciones que se desvíen por fuera de su calle

Pruebas de velocidad:

- En las pruebas de 200 y 500 m, seguirán las pruebas desde una embarcación a motor o desde la torre de control u otro lugar idóneo para ello y que previamente hubiera sido aprobado por el Comité de Competición. Tendrán total libertad durante la prueba.
- Ningún Juez de Recorrido seguirá las pruebas de 200 metros. Los Jueces de Recorrido se situarán en motoras detrás de la línea de salida y en motoras o en la orilla, detrás de la línea de llegada. También podrán situarse en otro lugar que el Comité de Competición hubiera previamente aprobado.

Competiciones media y larga distancia:

- En las pruebas de 2000 metros, puede nombrarse más de un juez. pero sin interrumpir a los competidores.

Juez de ciaboga:

- Situarse donde mejor se aprecie la maniobra de la ciaboga que le han asignado.
- Sería conveniente que dispusiera de un asistente para ayudarlo y que será el encargado de escribir la lista de todos los deportistas que hayan pasado la ciaboga; además anotará según indicaciones del juez de ciaboga sus categorías y modalidades y las veces que la han pasado (Nº vueltas) de cada salida si las hubiera.
- Comprobar que todas las embarcaciones hayan girado según las reglas, elaborará su informe de paso de los deportistas e informará inmediatamente al Juez Árbitro después de la carrera si ha tenido lugar alguna infracción al reglamento.
- Durante una infracción, tomar nota de todas aquellas apreciaciones que haya podido ver y que puedan ser aclaratorias para el Comité de Competición ante posibles reclamaciones (color del barco dragón, camiseta, dorsal, club, diferencia de metros entre una embarcación y otra, intencionalidad, desvíos, etc.) y siempre en qué momento ha tenido lugar.
- Emitir el correspondiente informe firmado y hacérselo llegar lo antes posible al Juez Árbitro.

Juez de llegada:

- Siempre habrá un equipo de varios jueces de llegada en los que cada uno tendrá su cometido.
- Estarán situados en la torre de control o donde mejor se aprecie la línea de meta.
- Decidirán el orden en el cual los competidores la han cruzado.
- Verificarán que los dispositivos de toma de tiempos funcionan correctamente.
- Cada carrera deberá ser controlada al menos, por 2 cronómetros con dispositivo de parada. Cuando los cronómetros no hubieran registrado el mismo tiempo, se tomará como correcto el mayor tiempo. Los cronómetros deberán ponerse en marcha cuando se reciba la señal electrónica u óptica desde la salida.
- Reparto de los árbitros:
 - 1 o 2 árbitros registrarán los tiempos con los 2 cronómetros u otros dispositivos de toma de tiempos y siempre que se pueda uno de ellos cantará los números en voz alta.
 - 1 árbitro anotará las posiciones de llegada (números de dorsales o tablillas).
 - 1 árbitro estará grabando con una cámara de video o similar para conocer la posición de los competidores dentro de la embarcación cuando se acercan a la línea de llegada y la cruzan (posibles vuelcos).
 - 1 árbitro trabajará con el sistema de Fotofinish cuando se disponga de ella.
- Decidirán el orden en que los competidores han pasado la línea de llegada cuando no exista Sistema de Fotofinish; cuando lo haya, la decisión final deberá siempre estar de acuerdo con ésta.
- Si los Jueces de Llegada no estuvieran de acuerdo con la posición de dos o más embarcaciones, la discusión se decidirá por mayoría simple. En caso de empate, la opinión del Juez Árbitro será dirimente.
- Cuando se utiliza el Sistema de Fotofinish, el resultado tomado por los Jueces de Llegada

deberá compararse con el resultado de la foto de llegada, siendo este último el registro decisivo.

- Elaborarán un informe con las incidencias detectadas en la llegada.

Juez de video:

- Cuando haya video oficial en la competición (tendrán carácter oficial las grabaciones de Streaming, YouTube y otros que así sean considerados por el Comité de Competición), se podrá utilizar para información y ayuda en las decisiones que debe tomar el Comité de Competición para la resolución de las reclamaciones recibidas. No se permitirán videos de particulares.

Juez de control de embarcaciones y pesaje:

- Comprobar que las básculas funcionan y pesan correctamente. Calibrarlas con la misma pesa antes de cada jornada de competición y verificar que pesan lo mismo. Las básculas han de estar protegidas de las condiciones meteorológicas adversas, especialmente del viento.
- Verificar que las embarcaciones que han sido llamadas, una vez hayan cruzado la línea de llegada, se dirigen directamente a la zona habilitada para realizar dicho control; en ningún momento deben de alejarse del sitio establecido para desembarcar o irse a hacerlo a otro lugar diferente.
- Inspeccionará el interior de la embarcación e indicará al palista o a los voluntarios que debe/n vaciar completamente la embarcación de agua y habrá de controlar que la embarcación esté seca.
- Comprobará las limitaciones de las embarcaciones, que sus pesos, equipación y medidas cumplen todas las normas legalmente establecidas en la RFEP e ICF. Si alguna de ellas no las cumpliera, contactará de manera inmediata con el Juez Árbitro, debiendo emitir el correspondiente informe firmado de la infracción.
- Pesaje de una embarcación:
 - El peso mínimo no incluye tambor, silla del tambor, timón, cabeza ni cola del dragón.
 - El peso de la embarcación 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 lastre de la embarcación correctamente fijado. Se excluirá de este control, aquellos elementos que no sean propios de la embarcación de barco dragón, así como las palas. Si los elementos esenciales de la embarcación o el lastre no están fijados en el momento en el que el deportista entra en meta, estos no se pesarán.
 - También se retirará la tablilla, aun cuando esté fijada con pasador, o cualquier dispositivo electrónico o elemento dispuesto en la embarcación.
 - Todos aquellos elementos que puedan estar empapados de agua, serán retirados (telas, esponjas, etc.)
- Medición:
 - Se realizará la medición de las embarcaciones entre los puntos extremos de la proa y la popa. No se tendrán en cuenta ni la cabeza ni la cola del dragón.
 - También serán medidas el ancho y la altura de la embarcación.
- Velará porque ninguna persona a excepción de los árbitros pueda permanecer en la zona ubicada para este control de embarcaciones a no ser que el jefe de equipo fuera requerido por el Juez Árbitro.

- Si la embarcación no cumpliera con los requerimientos establecidos en los reglamentos de la RFEP informará de inmediato al Juez Árbitro.
- Elaborará los informes correspondientes.

Juez de Control Antidopaje:

- Asistirá al oficial médico responsable 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.

Gestor de Resultados:

- Son responsables de calcular y publicar los resultados precisos de la competición basados en los datos recibidos y bajo la dirección del juez árbitro, así como de elaborar las listas de salidas necesarias para el desarrollo de la competición.
- Son las personas encargadas de las inscripciones, la gestión de resultados de las competiciones según la normativa vigente de la RFEP y la generación de las distintas fases de la competición.
- Serán los responsables de la buena gestión y resolución de los resultados de la competición.
- Junto con el juez árbitro y el director de competición darán veracidad a los tiempos y resultados obtenidos en la competición antes de su publicación.

CAPITULO SEXTO: TÉCNICOS Y EXPERTOS

Artículo 15. TÉCNICOS Y EXPERTOS

El equipo de técnicos y expertos, con los deberes y obligaciones que se especifican en el Reglamento General y Técnico de Competiciones, lo configurarán las siguientes personas:

- Encargado de seguridad
- Técnico de vídeo o fotofinish
- Locutor
- Médico y/o encargado del control antidopaje

TÍTULO SEXTO: DE LAS NORMAS

CAPITULO SEPTIMO: NORMAS DE COMPETICIÓN

Artículo 16. FORMATO DE COMPETICIÓN

El formato de competición consistirá en series y finales.

Se realizará un sorteo para asignar la colocación de las embarcaciones en cada una de las series según el número de inscripciones recibidas.

El número de embarcaciones en las series y en las finales puede ser distinto.

En las carreras de DB10 de velocidad (200, 500m), en cada serie participará un mínimo de 4 embarcaciones hasta un máximo de 9 (dependerá del Nº de barcos dragón disponibles y la decisión será tomada por el Comité de Competición junto al Comité de Dragón de la RFEP). Han de llevar la tablilla acorde a su lugar de colocación.

En base al punto 8.4, de 4 a 9 de los mejores tiempos pasarán a la final y el resto de embarcaciones participantes puntuarán según el tiempo que hayan realizado previamente en las distintas series siempre y cuando hayan entrado dentro del tiempo de cierre de control.

En las competiciones de persecución se permitirá un número máximo de 12 embarcaciones en cada serie.

Artículo 17. CAMPO DE REGATAS

Al menos cinco horas antes del inicio de la primera prueba, el recorrido deberá estar medido y señalizado por medio de boyas y/o banderas muy visibles.

Las líneas de salida y de llegada serán marcadas con banderas y/o boyas rojas en los puntos donde las líneas interceptan los límites externos del Campo de Regatas.

La línea de salida y la línea de llegada deberán estar situadas perpendicularmente al eje longitudinal del recorrido.

CARRERAS DE VELOCIDAD (200, 500 metros)

- El Campo de Regatas puede estar formado hasta por nueve calles en línea recta, sin obstáculos y en una sola dirección. Cada calle debe tener por lo menos 9 m de ancho. La profundidad del agua en el curso entero será por lo menos de dos metros. Las calles estarán marcadas con boyas y/o flotadores. Se recomienda que la distancia entre las boyas no sea mayor de 25 metros. Se permitirán también las carreras sin calles definidas por boyas y/o flotadores.
- Las últimas boyas deberán estar marcadas desde el número 1 hasta el 9. La numeración estará colocada de manera que sea claramente visible desde la torre de control. La boya numerada estará a la derecha de cada competidor cuando éste pase a su lado, y será visible para él. Esta línea de boyas numerada se colocará a entre 1 y 2 metros detrás de la línea de llegada.
- En caso de que el evento se televise, las boyas pueden numerarse al contrario (de derecha a izquierda).
- La organización podrá disponer de sistema de foto Finish y/o sistema de video con cámara/VCR.
- En la medida de las posibilidades, el organizador empleará el sistema automático de salidas y de no ser así se usará un sistema de cuerda con boya. El timonel debe agarrarse a la cuerda.
- También se podrá utilizar un pantalán con pontoneros.
- La salida debe darse con las embarcaciones inmóviles.
- El recorrido deberá ser recto y en un único sentido.
- Las pruebas de 500 metros podrán estar acompañadas por Jueces de Recorrido en embarcaciones adecuadas o realizarse desde un lugar adecuado para visualizar las calles perfectamente.
- Las pruebas de 200 metros nunca podrán ser acompañadas por jueces en embarcaciones.

CARRERAS DE PERSECUCIÓN (2000 METROS)

En las regatas con una distancia de 2000 metros las embarcaciones salen una a una respetando el mismo intervalo de tiempo establecido (normalmente son 10 segundos, pero este intervalo puede ser cambiado a criterio del Comité de Competición por circunstancias extraordinarias previa comunicación en una reunión de delegados y con la aprobación por mayoría de ellos).

Además, se debe de cumplir:

- El recorrido debe ser circular, aunque siempre se podrá establecer otro tipo de circuito si así viene determinado en la invitación y Bases de la regata debiendo ser aprobado con anterioridad por la Junta Directiva de la RFEP.
- Se procurará que la línea de salida y de llegada estén colocadas frente a la torre de control.
- Deberán existir dos ciabogas: una en la zona de salida o meta, y la otra en la zona de los 500 metros.
- Se darán dos vueltas realizándose 3 ciabogas.

Artículo 18. CONTROL DE EMBARQUE

Las tripulaciones han de embarcar con tiempo suficiente para llegar a la zona de presalida al menos 10 minutos antes de su salida con todo el equipamiento deportivo reglamentario y la tablilla y/o dorsal adecuado.

Antes del embarque los jueces podrán verificar que:

- todo el equipamiento deportivo cumple las especificaciones de este reglamento
- la uniformidad de toda la tripulación es igual para todos los deportistas
- la tablilla de la embarcación y/o el dorsal del equipo son correctos

Si el Comité de Competición considera que alguna embarcación supone un riesgo para la seguridad del deportista que la utiliza o para otros participantes en la carrera, se podrá prohibir su uso hasta que se haya resuelto el problema de seguridad.

Artículo 19- SALIDAS

Todas las embarcaciones participantes tienen la obligación de estar en las inmediaciones de la línea de salida, al menos 5 minutos antes del comienzo de la misma para ponerse a las órdenes del juez de salida.

Cuando sean llamados por el juez de salida, cada timonel levantará su mano en señal que ha escuchado su llamamiento.

Los competidores deberán situarse en la salida a la hora fijada en el programa de la prueba.

Las salidas se llevarán a cabo en tiempo y hora sin tener en cuenta las ausencias.

Si una tripulación por razones técnicas no está lista para el inicio, el tambor debe indicárselo al juez de salida. Para ello debe de gritar en voz alta para hacerse oír y a su vez, agitar ambos brazos con los palos del tambor. El juez de salida decidirá si retrasa el inicio o no.

La salida se realizará utilizando la palabra "ATENTOS" seguida de la palabra "YA" o un sonido fuerte o disparo.

Se pueden transportar dos palas de repuesto en la embarcación y sustituirse durante la competición, si fuesen necesarias.

En las competiciones que necesiten series clasificatorias, el sorteo tendrá lugar para cada una independientemente. Los sorteos se celebrarán para asignar a cada embarcación su lugar de salida.

El orden de salidas según categorías y modalidades vendrá determinado en la invitación, y podrá ser modificado por el CC por causas ajenas a la competición o inclemencias meteorológicas

El tipo de salida y su ejecución se explicará en la reunión de delegados.

La posición de las embarcaciones en la salida deberá ser tal que la proa de cada embarcación esté alineada sobre la línea de salida.

TIPOS DE SALIDAS:

- Salida inmóvil en el agua

La posición de las embarcaciones en la salida ha de ser tal que las proas no sobrepasen la línea de salida formada por boyas y/o banderas y/o barcos que la delimitan. Las embarcaciones deberán permanecer debidamente alineadas.

Se podrá utilizar para la alineación y/o sujeción de las embarcaciones:

- Un sistema automático de salida
- Un pontón
- Una línea con varias cuerdas donde sujetarse cada uno de los timoneles

- Salida en movimiento

Hay que establecer una línea de presalida para que las embarcaciones se deriven alineadas poco a poco hacia la línea de salida, de tal manera que la crucen al mismo tiempo cuando se ejecute la señal de salida.

- Salida a intervalos

Podrá ser una salida individual o simultánea por categorías. El orden se determinará mediante sorteo. La lista de los participantes, así como el horario de las salidas, se hará público antes del comienzo de la competición.

En todos los casos los competidores deberán estar en el agua al menos diez minutos antes del horario programado.

PENALIZACIONES DURANTE LA SALIDA:

- Una embarcación puede ser penalizada con un aviso:
 - Si llega tarde a la línea de salida.
 - Cuando ha cometido una salida falsa porque ha comenzado a palear antes de que se pronunciara la palabra "YA" o el disparo o sonido fuerte.
 - Si el timonel no se sujeta adecuadamente a la cuerda en las salidas en que se utilice este método.
 - En el momento de la alineación si su barco dragón permaneciera por delante del resto de embarcaciones.
- Un segundo aviso a la misma embarcación/es sería una descalificación y deberá abandonar el campo de regatas inmediatamente.
- Una embarcación incluso puede ser descalificada teniendo que abandonar el campo de regatas inmediatamente si no cumple las instrucciones dictadas por el juez de salida.
- Después de una salida falsa, el juez de salida deberá iniciar de nuevo las instrucciones para llevar a cabo una nueva salida.

Artículo 20. PROCEDIMIENTO EN LAS SALIDAS

El procedimiento a seguir en la salida será:

- Competiciones de Persecución de 2000 m:
 - El número de salida de la embarcación deberá figurar en un lugar claramente visible cerca del área de salida.
 - Las embarcaciones saldrán en intervalos de 10 segundos con una cuenta regresiva por parte del juez de salida acabando con la palabra "YA" o el disparo o sonido fuerte.
 - Si una embarcación no sale, se mostrará igualmente su número y el juez de salida también hará la cuenta regresiva. La siguiente embarcación saldrá después de dos intervalos de 10 segundos.
 - Penalizaciones durante la salida: (Anexo 3).
 - Si la embarcación ya ha cruzado la línea de salida con entre 1- 50% de la longitud en el momento de que el juez de salida haya dicho "YA" o el disparo o sonido fuerte, la embarcación será penalizada con 10 segundos.
 - Si la embarcación ya ha cruzado la línea de salida con más del 50% de la longitud en el momento del "YA" o el disparo o sonido fuerte, la embarcación será penalizada con 30 segundos.
 - Si la embarcación ya ha cruzado la línea de salida con el 100% de la longitud en el momento de que el juez de salida haya pronunciado la palabra "YA" o el disparo o sonido fuerte, la embarcación será descalificada.
- Competiciones de Velocidad de 200 y 500 m:
 - Una vez situadas las embarcaciones en la línea de salida, el Juez de Salida iniciará el procedimiento utilizando las palabras "ATENTOS - YA". La palabra YA puede sustituirse por un disparo o un sonido fuerte o la bajada del sistema automático.
 - Con la palabra "ATENTOS" los palistas fijarán la pala en el agua sin que la embarcación se mueva hacia adelante. Si la embarcación se mueve hacia adelante se considerará que ha hecho una salida falsa.
 - Cuando el Juez de Salida verifique la posición correcta de las embarcaciones dará la orden de partida con la palabra "Ya". Esta orden se puede sustituir con un sonido fuerte, un disparo o la bajada del sistema automático.
 - Si un competidor empieza a palear antes del disparo, sonido o palabra "ya", habrá realizado una salida falsa.
 - El Juez de Salida debe inmediatamente dar un aviso a la/s tripulación/es infractoras, y si cometieran dos salidas falsas la misma embarcación, le excluirá/n de la prueba.
 - La advertencia y la subsiguiente descalificación por parte del Juez de Salida afectarán a las embarcaciones o participantes que provoquen la salida nula.
 - Los sorteos se celebrarán para asignar a cada embarcación su lugar de salida. En las competiciones en línea, se procurará que el número uno esté situado a la izquierda del número dos y así sucesivamente.

Artículo 21. INTERRUPCIONES EN LA SALIDA

El Juez de salida tiene la potestad de interrumpir una salida correcta de una prueba, si hay una causa justificada.

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 podrán realizar cambios en la composición de un equipo para una nueva salida.

Artículo 22. PALEO DURANTE EL RECORRIDO

CARRERAS DE VELOCIDAD:

- Durante las carreras de velocidad con calles bien definidas, las tripulaciones deben mantenerse en el centro de ellas desde el principio hasta el final del recorrido y en la calle que le ha sido asignada. En caso de desvíos, deberán de volver al centro de la calle de inmediato. Los jueces pueden dar 2 avisos de desvío de su trayectoria, pero si finalmente dicho equipo no ha corregido su posición correcta puede ser motivo de descalificación.
- Si alguna embarcación se sale de su calle será descalificada.
- El Comité de Competición decidirá en caso de colisiones de dos o más embarcaciones durante una carrera. El CC decidirá la descalificación o la justificación para una nueva salida. En principio y siempre que no haya daños en los participantes, las carreras se terminarán, aunque haya habido colisiones.
- El tambor ha de marcar el ritmo activamente

CARRERAS DE PERSECUCIÓN SOBRE 2000 M:

- Los barcos dragón pueden ser rebasados tanto desde el lado izquierdo y como del derecho.
- La tripulación que causa una obstrucción de la continuación del paleo de otra/s tripulaciones/s pueden ser penalizadas con 10 segundos agregados al tiempo de carrera por el Comité de Competición después de recibir el informe del Juez de Recorrido.
- Los giros en la competición de persecución de 2000 metros: tendrá derecho a realizar el giro en primer lugar la embarcación cuyo primer par de palistas esté a la altura de la proa o incluso haya superado la proa de otra embarcación independientemente de si está situada a la derecha o a la izquierda. (ver ANEXO 4).
 - Las embarcaciones que no respeten todas las boyas serán descalificadas.
 - Las embarcaciones no serán descalificadas por tocar una boya de la ciaboga, a menos que, en opinión de los jueces de ciaboga, se haya ganado una ventaja sobre otras embarcaciones.
 - La embarcación/es que embistan contra otras embarcaciones y obtengan una ventaja podrán ser descalificadas si así es estimado por el comité de competición

Artículo 23. CIABOGAS

Las ciabogas son los cambios en la trayectoria y se marcará mediante boyas con o sin banderas.

El número de boyas para marcar los cambios de dirección será entre 3 y 5.

Si las condiciones del lugar lo exigiesen por circunstancias de seguridad y operatividad, el número de boyas podrá ser menor siempre y cuando sea autorizado por el Comité de Competición.

La preferencia para girar en la ciaboga se explica en el Anexo 4.

Artículo 24. ASISTENCIAS Y AYUDA EXTERNA

No se permite la ayuda externa durante la competición.

En caso de vuelco y cuando todos los deportistas no pueden subir a la embarcación sin ayuda externa, serán descalificados.

Las conexiones de radio internas entre los deportistas de la tripulación del barco dragón que está compitiendo están prohibidas.

Así como tampoco se permiten las conexiones de radio externas.

No se permiten sonidos acústicos emitidos con silbatos, megáfonos, etc. desde la orilla o desde un barco.

Cualquiera de estas infracciones puede ser motivo de descalificación.

Artículo 25. AVISOS

Una embarcación puede ser penalizada con un aviso:

- Si llega tarde a la línea de salida.
- Cuando se salen de su calle y no vuelven a su posición correcta durante la carrera.
- Si no siguen las instrucciones de los jueces de salida.
- Cuando ha cometido una salida falsa.
- Si el timonel no se sujeta adecuadamente a la cuerda en las salidas que se utilice este método.
- En el momento de la alineación su barco dragón permaneciera por delante del resto de embarcaciones.
- Las tripulaciones tienen un comportamiento antideportivo.

Un segundo aviso a la misma embarcación/es sería una descalificación y deberá abandonar el campo de regatas inmediatamente.

Artículo 26. LLEGADAS

Se considera rebasada la línea de llegada cuando la proa del barco dragón, con los competidores en su interior, haya cruzado la línea de meta.

La línea de meta estará marcada entre dos boyas alineadas.

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

Artículo 27. CIERRE DE CONTROL

El cierre de control respecto al primer clasificado será de:

- 2 minutos si la prueba es de 2000 m
- 30 segundos si la prueba es de 500 m
- 15 segundos cuando es de 200 m

Artículo 28. NORMAS DE SEGURIDAD

Los palistas deberán estar equipados según las normas de seguridad establecidas en el RGTC u otras circulares de la RFEP y/o ICF.

El Comité de Competición podrá tomar la decisión de imponer el uso del dispositivo de ayuda a la flotabilidad (PFD), llamado “chaleco” obligatorio para cualquier categoría por motivos justificados.

A los competidores que no cumplan con estos requerimientos deberá negárseles la salida y si la tomaran serían descalificados.

Todas las embarcaciones han de llevar suficiente flotabilidad, en la construcción de la embarcación o fijada a ella para mantener el barco a flote cuando se llene de agua.

Si el Comité de Competición considera que alguna embarcación supone un riesgo para la seguridad del deportista que la utiliza o para otros participantes en la carrera, se podrá prohibir su uso hasta que se haya resuelto el problema de seguridad.

Artículo 29. PROGRESIÓN DE LAS FASES DE COMPETICIÓN

La progresión se llevará a cabo teniendo en cuenta los mejores tiempos realizados pasando a ocupar las calles de la forma siguiente:

PUESTO	CALLE
1º Mejor tiempo	5
2º Mejor tiempo	4
3º Mejor tiempo	6
4º Mejor tiempo	3
5º Mejor tiempo	7
6º Mejor tiempo	2
7º Mejor tiempo	8
8º Mejor tiempo	1
9º Mejor tiempo	9

Si la clasificación es inferior a 9 embarcaciones se respetará el método de progresión citado en el apartado anterior.

Si por circunstancias ajenas a la competición o falta de tiempo no pudieran disputarse las series estipuladas, el comité de competición podrá establecer que se hagan directamente series de finales en formato contrarreloj. Se establecerá la clasificación final en base a los mejores tiempos realizados en las pruebas contrarreloj que se hayan estipulado.

Artículo 30. PUNTUACIÓN

A efectos de puntuación, en cada categoría y modalidad, deben tomar la salida como mínimo tres embarcaciones de dos clubes distintos, Obtendrán puntuación las 27 primeras embarcaciones que lleguen a meta dentro del tiempo de cierre de control.

PUNTUACIÓN INDIVIDUAL:

La puntuación individual en cada prueba de la competición se determinará según la tabla siguiente:

POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS
1º	33	10º	18	19º	9
2º	29	11º	17	20º	8
3º	26	12º	16	21º	7
4º	24	13º	15	22º	6
5º	23	14º	14	23º	5
6º	22	15º	13	24º	4
7º	21	16º	12	25º	3
8º	20	17º	11	26º	2
9º	19	18º	10	27º	1

En caso de empate en alguna prueba de estas competiciones, se dará la misma puntuación y clasificación a los empatados.

PUNTUACIÓN POR CLUBES:

La puntuación total de un Club, se obtendrá con la suma de todas las puntuaciones individuales que hayan obtenido sus embarcaciones.

En caso de empate en la clasificación por clubs se dará la misma puntuación y clasificación a los empatados.

Artículo 31. TÍTULOS

Serán los indicados en el Reglamento General y Técnico de Competiciones.

OTRAS DISPOSICIONES

DISPOSICIONES ADICIONALES

Referencias normativas

Las referencias y remisiones contenidas en el presente reglamento a disposiciones legales y preceptos estatutarios vigentes al momento de su aprobación deberán interpretarse como aplicables a aquellas normas que los sustituyan, así como a los preceptos equivalentes de estas y de los Estatutos, en caso de que sean derogadas, actualizadas en su contenido o renumeradas.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

El presente Reglamento deroga el Reglamento de Barco Dragón, si lo hubiera, preexistente que, no obstante, servirá para interpretar, con carácter supletorio, aquellas cuestiones que pueda ser necesario solventar para aplicar el actual, siempre que no se oponga a su contenido ni al de los estatutos y legislación aplicables.

En defecto de regulación o de supletoriedad, la Junta Directiva de la RFEP resolverá sobre los vacíos normativos o contradicciones que puedan existir, previa consulta a la asesoría jurídica.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Las Normas incluidas en la circular anual de solicitud de coorganización de competiciones, elaborada conforme a lo establecido en el Reglamento General y Técnico de Competiciones, tendrán validez hasta el final de la temporada correspondiente, con independencia de que pueda existir contenido contrario a lo dispuesto en el presente Reglamento de Barco Dragón.

DISPOSICIÓN FINAL

La aprobación del presente Reglamento y de sus modificaciones, así como la de las Normas internas y/o Normas reguladoras que los desarrollen, en particular las Normas anuales, como la circular anual de solicitud de coorganización de competiciones, será objeto de difusión a través de circular y de publicación en la página web oficial de la RFEP y de las Federaciones autonómicas integradas de Piragüismo, entrando en vigor en las fechas que se indiquen en la resolución que las acuerde o, en su defecto, al día siguiente de la difusión mediante circular y publicación en la web de la RFEP

Todas las circunstancias no previstas en este Reglamento habrán de someterse al Reglamento General y Técnico, Reglamento de Paracanoe, así como a aquellas Invitaciones y bases de participación, y circulares emitidas por la RFEP.

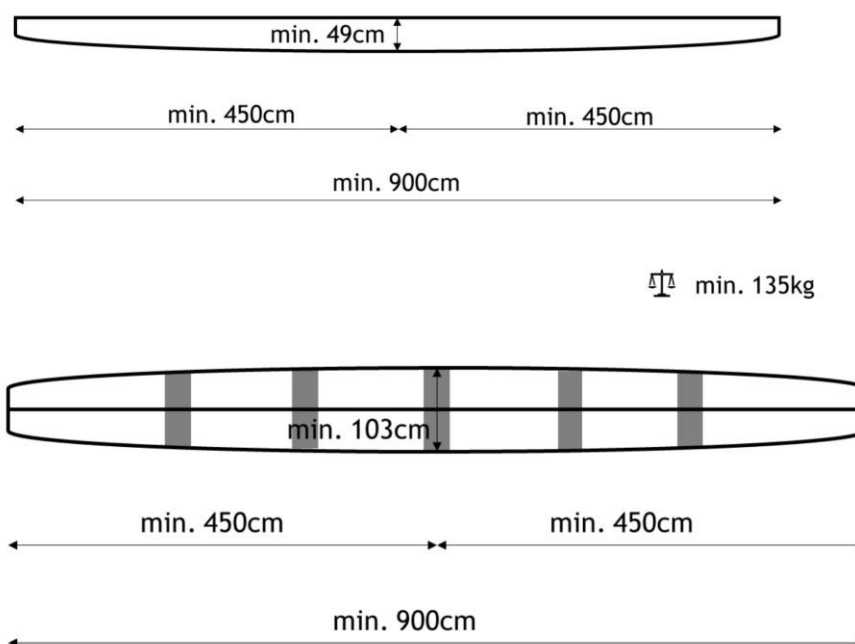
DILIGENCIA FINAL

El presente Reglamento de Barco Dragón de la RFEP fue aprobado por la Comisión Delegada en su reunión del 3 de marzo de 2026.

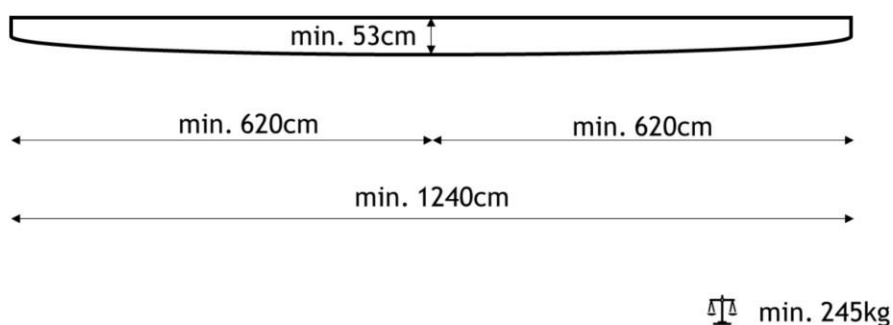
ANEXO 1

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LAS DIFERENTES EMBARCACIONES DE BARCO DRAGÓN

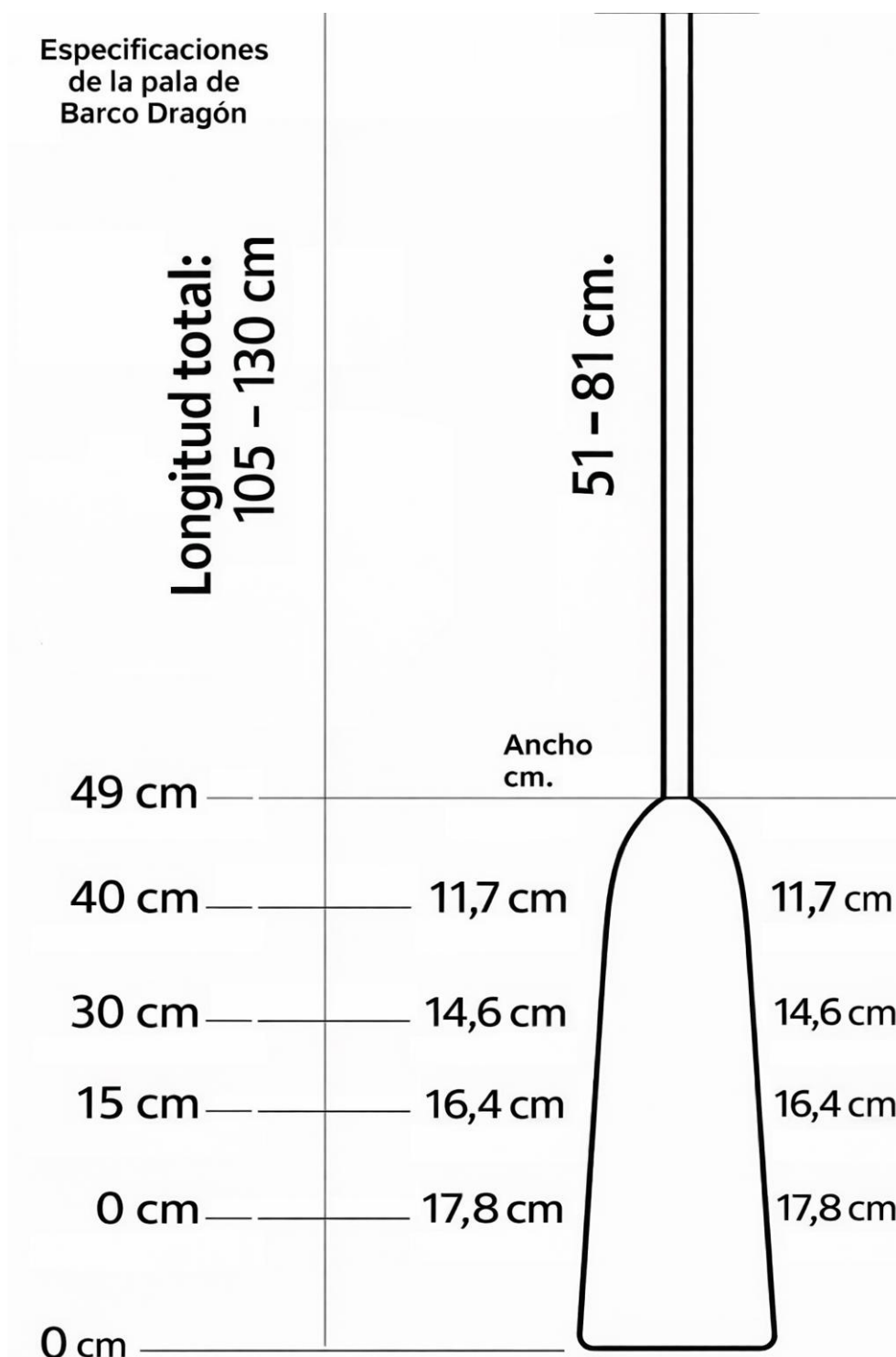
Embarcación 10 tripulantes (DB10)



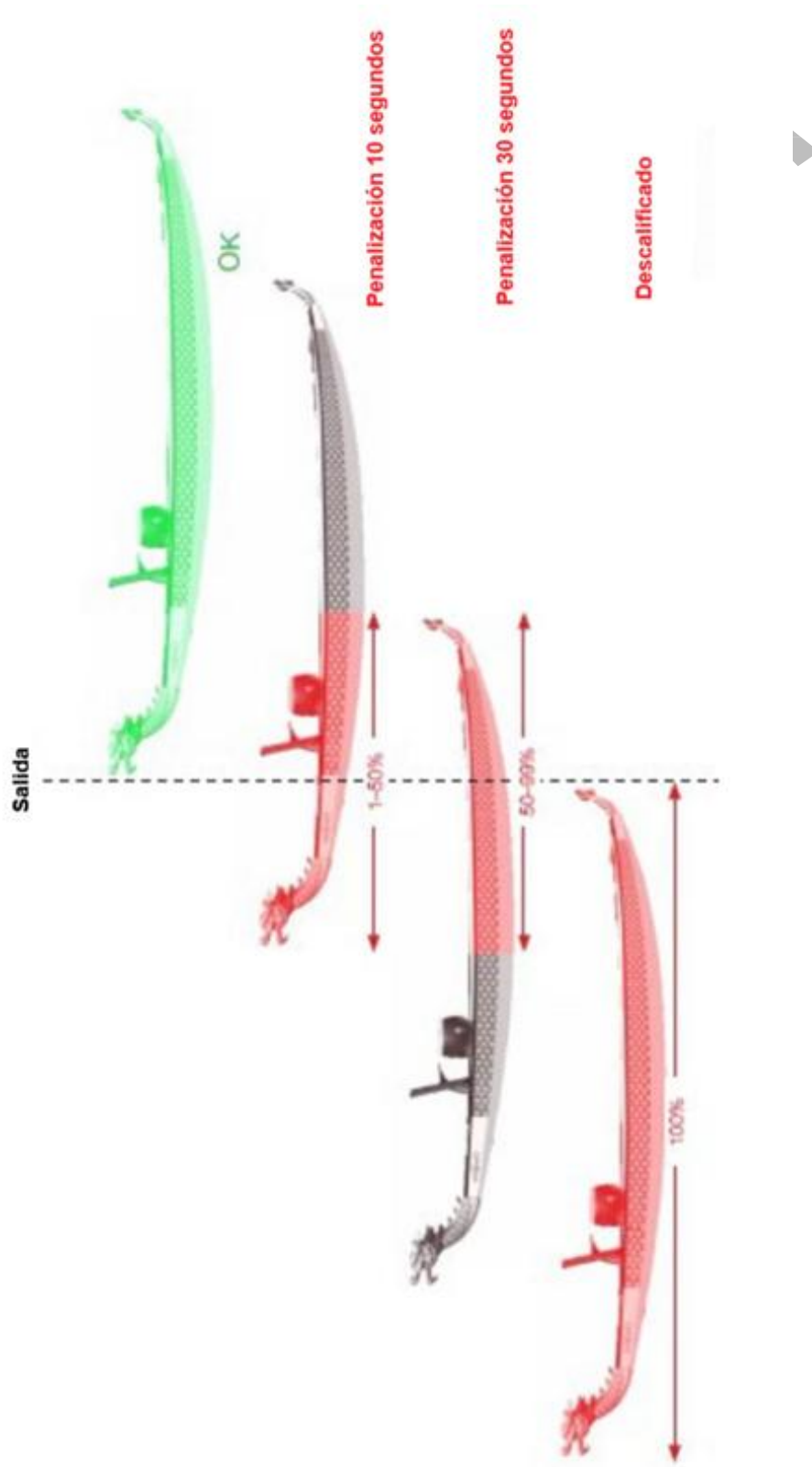
Embarcación 20 tripulantes (DB20)



ESPECIFICACIONES DE LA PALA DE BARCO DRAGÓN



POSICIÓN DE SALIDA Y PENALIZACIONES PARA LA CARRERA DE PERSECUCIÓN DE 2000 METROS



ANEXO 4

EMBARCACIONES QUE TIENEN DERECHO A ENTRAR PRIMERO EN LA CIABOGA

