

*Este Reglamento es una traducción parcial realizada por la Federación Andaluza de Motonautica, al español del Reglamento U.I.M - Pleasure Navigation Radio controlled Rules 2015. En el supuesto de existir discrepancias en cuanto a la interpretación de las reglas entre la traducción y el reglamento original publicado y editado en inglés, siempre prevalecerá el original.*

*Si desde la U.I.M se publican nuevos reglamentos, modificaciones y/o anexos se incluirán para actualizar este.*



# **NAVEGACION DE RECREO- REGLAS**

# GRUPO 300- REGLAS DEPORTIVAS

## 300.01

Los eventos de embarcaciones de recreo son creados específicamente para fomentar el desarrollo de navegaciones a motor.

Pueden ser divididas en dos grupos.

## 300.03 TIMING

En todas las competiciones internacionales y campeonatos nacionales, el tiempo lo llevan (controlan) cronometradores designados oficialmente usando cronómetros certificados graduados a una décima de segundo.

Los cronómetros deben tener un sistema de fracciones de segundo, una parte que se pueda parar y restablecer, o cualquiera electrónico similar o con mejor exactitud.

## 300.05 COMPETICION CANCELADA

El comité tiene el poder de cancelar cualquier competición por tiempo desfavorable u otras serias circunstancias que precisen de esta acción necesaria. La letra "N" alzada o la señal correspondiente en la competición, indica que esa competición ha sido cancelada.

## 300.06 COMPETICION APLAZADA

El comité tiene el poder de aplazar la competición, en tal caso la letra "R" alzada. Las competiciones que son aplazadas están sujetas a aviso por escrito. El OFICIAL DE DIA (COMISARIO GENERAL) puede aplazar la salida incluso después de que las primeras señales hayan sido dadas, pero solo en casos de fuerza mayor o si hubo error en las señales de la salida.

En ambos casos, es recomendable señalizarlo. Cuando la necesidad de aplazar ha pasado, el comité señala la salida de acuerdo con las instrucciones en el programa. Nuevas inscripciones no son aceptadas en las carreras aplazadas. Solo pilotos debidamente registrados y que estuvieron presentes en la competición que fue aplazada son admitidos.

Una carrera o prueba no puede ser aplazada más de 24 horas. Si es imposible completarla en ese tiempo, las otras pruebas celebradas serán usadas como base para la clasificación.

### **300.07 COMPETICION ACORTADA**

Una competición acortada es una prueba que ha sido acortada por el comité antes del comienzo. La decisión con instrucciones sobre la prueba acortada debe ser informada por escrito a los pilotos y cronometradores. Se muestra con la letra "D" alzándola.

### **300.08 COMPETICION PARADA**

Una competición parada es la que ha sido interrumpida por el OFICIAL DE DIA después de la salida. Parar la competición lo decide el OFICIAL DE DIA por razones de las que él es el único juez. Una competición debe ser parada cuando cualquiera esta en el agua por un accidente ya que la continuación de la carrera resulta un peligro. La reanudación se da tan pronto como el circuito esté libre de peligros. Una embarcación descalificada durante la competición no se le permite volver. No se aceptan nuevas entradas en la manga o competición reanudada. Cualquier penalización en la competición que fue parada se tiene en cuenta en cualquier reanudación de la carrera.

### **300.10 SEGURO/ASEGURAMIENTO**

La cobertura del seguro debe mostrarse antes del comienzo de la carrera.

### **300.11 EQUIPO DE SEGURIDAD**

Todas las embarcaciones que compiten deben llevar a bordo durante toda la competición, incluyendo en los entrenamientos, lo siguiente:

- El equipo de seguridad requerido por el país de la bandera de la embarcación.
- Cualquier equipamiento de seguridad prescrito por estas reglas o reglas de competición.
- Durante la carrera y entrenamientos cada persona a bordo debe llevar el chaleco salvavidas debidamente homologado y de color naranja.
- Si lo requieren las reglas de la competición, cualquier persona a bordo de cualquier embarcación que forme parte de la competición deben llevar un casco naranja adecuado durante la competición y durante los entrenamientos o vueltas de reconocimiento, y también cuando se para en el circuito como por ejemplo en caso de fallo técnico. A menos que se especifique otro, ese casco debe ser del tipo prescrito por la autoridad nacional quien ha emitido las licencias de los pilotos. La eficiencia del casco es responsabilidad del que lo lleva.

### **300.12 ESTACION/PUESTO MOVIL DE PRIMEROS AUXILIOS**

Un puesto de primeros auxilios con gente medicamente cualificada debe estar disponible en las inmediaciones del área de competición.

El comité de organización debe avisarlo antes de la competición y un procedimiento de llamadas urgentes debe ser acordado entre el oficial responsable de la carrera y el coordinador del puesto de primeros auxilios.

### **300.13 PROTECCIONES TÉCNICAS**

- Las embarcaciones de recreo que participan en competiciones deben estar equipadas con dispositivo de seguridad excepto para:

Embarcaciones compitiendo en competiciones de regularidad,

Embarcaciones pilotadas únicamente desde la cabina.

- En cualquier etapa del evento está prohibido arrancar el motor mientras la hélice esta fuera del agua

### **301 COMPETICIONES/CARRERAS DE REGULARIDAD**

#### **301.01 VELOCIDAD DE LA COMPETICION DECLARADA**

1. La “velocidad” (el ritmo, el régimen) debe ser declarada por los participantes, después del primer entrenamiento para anunciarlo en la primera reunión de pilotos tras ese entrenamiento. La velocidad media expresada en km/h (de acuerdo con las regulaciones europeas) en base a la que recorrerán el circuito. Fracciones de km/h no se permiten.
2. Dicho ritmo/régimen debe ser mantenido desde la salida hasta el final de la competición, pasando por los controles visibles y secretos a lo largo del circuito.
3. todas las balizas designadas deben ser pasadas o rodeadas, con una distancia equivalente a la eslora total de la embarcación, y de manera que el circuito deba seguirse todas las veces.

Cada embarcación debe llevar una tripulación compuesta por el piloto y un copiloto:

- A) Otros miembros de la tripulación pueden ser llevados según el número específico en los documentos de homologación del barco.
- B) Si el barco no esta homologado, en adición al piloto y el copiloto, puede llevar adicionalmente: de 2 a 3,5m de eslora, ninguna persona adicional, de 3,5 a 4, 5, m ninguna persona adicional, de 4,51 a 5m de eslora total, un miembro más en la tripulación, y más de 5m de eslora total, tres personas más en la tripulación. Toda esta gente a bordo debe ser miembro de la Autoridad Nacional.

4. de acuerdo con las regulaciones de las autoridades locales, el comité organizativo puede establecer límites de velocidad para ciertas secciones del circuito o establecer zonas neutrales. Esto debe estar claramente especificado en las reglas de la competición y esas zonas deben estar marcadas en la carta náutica del circuito.

5. El comité organizativo corrige los valores de velocidad. Los valores de velocidad deben estar incluidos en el programa.

6. independientemente de si el circuito de la competición es en aguas fluviales o marítimas, la regulación internacional para la prevención de colisión en mar resulta aplicable, a menos que las leyes locales resulten de obligado cumplimiento por encima de la regulación internacional.

7. salida: las salidas se hacen de acuerdo con los valores de velocidad declarados por los participantes, empezando desde la velocidad más baja declarada. La salida debe ser dada con al menos un minuto de intervalo entre participantes.

8. circuito: el circuito no será más corto de 50km por competiciones adicionales. El circuito no será más corto de 100km por W.C. (competición mundial) y C.C. Si estas distancias son alcanzadas por un número de vueltas, ninguna vuelta será menor de 8km.

9. controles visibles: al menos dos controles para competiciones nacionales y tres controles para competición mundial y C.C. deberán ser colocados en el circuito, además del situado en línea de salida. El control debe estar marcado visiblemente en el agua, con boya naranja, colocada en el ángulo derecho del circuito.

11. marcas: los participantes recibirán una carta náutica con el área de la competición, la escala de al menos 100.00 donde se muestra el circuito. Esta carta debe mostrar el mínimo de distancia en km entre la línea de salida y el primer punto de control visible, entre este control y el siguiente, y así hasta el final del circuito. La suma de esas distancias debe ser igual al total de distancia del circuito completo.

12. registro del tiempo y paso: los cronometradores oficiales en los puntos de control son los que llevan en registro del tiempo y paso de los participantes.

Los tiempos son grabados lo más cercano a decimas de segundo cuando el barco rompe/pasa la línea de control.

Esto se compara con el tiempo de paso teórico consecuente a la velocidad declarada, resultando una diferencia positiva o negativa, expresada en segundos y en decimas de segundo.

13. resultados de la carrera:

a) los resultados son expresados en términos de porcentajes de error contra la velocidad prevista.

El ganador será el barco con el porcentaje de error más bajo.

b) antes de calcular los resultados, las posibles protestas o comunicaciones deben ser examinadas por el OFICIAL DEL DIA de acuerdo con las reglas.

c) cualquier protesta, queja, debe ser presentada por escrito al OFICIAL DEL DIA, o su general adjunto, delegado designado, durante la hora siguiente al cruzar la línea de meta.

d) los cronometradores hacen la suma de todas las diferencias de tiempo grabadas/recogidas en los controles visibles. El resultado de la suma se expresa en segundos y decimas de segundos.

e) las diferencias de tiempo recogidas en los controles secretos se calcular de igual manera.

f) el total de las diferencias de tiempo resultado de la suma de los controles visibles, mas los de los controles secretos, se usan para calcular el error contra el tiempo teórico del circuito relacionado con las velocidades previstas.

g) en el caso de un empate, la embarcación más lenta debe ser declarada ganadora habiendo pasado más tiempo en el agua. (No entiendo muy bien lo que quiere decir)

h) en caso de empate los siguientes parámetros progresivos serán considerados:

El barco más lento será declarado ganador.

Espacio de tiempo en exceso en los controles visibles.

Espacio de tiempo en exceso en los controles secretos.

#### 14. penalizaciones:

El participante que modifique claramente su velocidad en la proximidad de los controles visibles por zigzag o parada, será penalizado con 10'' equivalente a 10 penalizaciones.

El participante que, al lado de la línea de meta, modifique claramente su rapidez/velocidad por zigzag o parada será penalizado con 10'' equivalente a 10 penalizaciones.

#### 15. descalificación:

Retroceder supone descalificación

### **303 AMERICAN PURSUIT COMPETITION**

Este evento solo para embarcaciones debidamente homologadas.

#### **303.01 CARRERA/REGATA**

a) La regata es correr con barcos de diferentes categorías enfrentándose a ellos mismos en un circuito delimitado por boyas.

- b) los participantes compiten contra el tiempo de dos en dos, y cada uno de ellos empezando en el medio del opuesto del circuito. (No lo entiendo muy bien, perdón si está mal traducido)
- c) el ganador es el participante que, entre todas las categorías, consigue el mejor resultado en los tiempos con una compensación que se le aplica.
- d) cada barco participante debe llevar a bordo solo al piloto.
- e) el adelantamiento está permitido solo desde fuera y en la parte recta más larga del circuito.
- f) el adelantamiento en las boyas de las curvas está prohibido.
- g) el participante que va a ser alcanzado debe facilitar el adelantamiento.

### **303.02 CIRCUITO**

El circuito es rectangular, con un perímetro total de 700m, dos lados de 50m y dos lados de 300m, marcados en los cuatro ángulos por boyas. En el medio de cada uno de los dos tramos rectos de 300m otras dos boyas se colocan para determinar las líneas de salida y de llegada.

Las líneas de salida y llegada deben estar colocadas de manera que los cronometradores puedan realizar su función correctamente.

La carrera se corre en sentido contrario a las agujas del reloj.

### **303.03 CATEGORIAS Y CLASES**

Para esta competición las siguientes categorías de embarcaciones de recreo pueden participar, cada una dividida en clases según la cilindrada:

- Semirrígida con motor fuera de borda
- Semirrígida con motor dentro/fuera de borda.
- Embarcación con motor fuera de borda.
- Embarcación con motor fuera y dentro de borda.

303.04 Para la determinación de una única clasificación final, un coeficiente de compensación se atribuye a cada clase, como se indica en el esquema adjunto.

303.05 El orden de salida de los participantes lo comunica el OFICIAL DEL DIA antes de cada manga.

La salida se da con una señal acústica.

### **303.06 MANGAS**

- a) la carrera es de tres mangas.
- b) Primera manga: 3 vueltas.



Cada participante, individualmente, hace tres vueltas al circuito. Para su clasificación en la segunda manga el mejor tiempo de las tres vueltas se tendrá en cuenta.

c) segunda manga: 5 vueltas.

Considerando todos los tiempos recogidos en la primera manga de clasificación, independientemente de las categorías, una clasificación progresiva se hace empezando por el tiempo más bajo.

En base a esta clasificación, se hace cada dos para toda la segunda manga. Así el primer resultado consistirá en el primer y segundo tiempo, el segundo resultado de "dos por dos" será el tercer y cuarto tiempo y así en adelante.

Si el número de participantes es impar, el último correrá solo y hace su propia manga.

d) tercera manga: 5 vueltas.

Teniendo en cuenta todos los tiempos recogidos en la segunda manga, otra vez se hace la clasificación por tiempo, y también el nuevo "cada dos" o "dos por dos". El primer par se hace para el primer y segundo tiempo, y así en adelante. Si el número de participantes es impar, el último corre solo y hace su propia manga solo.

**303.07** El orden de salida de los "dos por dos", en la primera manga se determina por votación, mientras que en la segunda y tercer se determina por el tiempo más alto.

### **303.08 CLASIFICACION FINAL**

Para cada participante, la mejor vuelta de la primera manga y el tiempo total de la segunda y tercera manga son añadidos juntos. Este tiempo total, expresado en segundos, se multiplica por el coeficiente de compensación que corresponda, ese tiempo calculado determinará la clasificación final.

### **303.09 DESCALIFICACION**

No respetar la regla "303.01.e" lleva a la descalificación del participante.

## **304 COMPETICION DE SLALOM PARALELO**

### **304.01 CATEGORIA Y CLASES**

Este evento solo para embarcaciones de recreo debidamente homologadas.

Para competiciones de slalom las siguientes categorías de embarcaciones pueden participar, cada una dividida en clases según la cilindrada:

- Semirrígida con motor fuera de borda
- Semirrígida con motor dentro/fuera de borda.
- Embarcación con motor fuera de borda.
- Embarcación con motor dentro/fuera de borda y motor dentro de borda.

### **304.02 CLASES**

Cada categoría se divide en clases como se especifica en el grupo 500 del reglamento.

### **304.03 CIRCUITO**

Dos circuitos de slalom paralelo de igual distancia (circuito A y circuito B), deben tener un mínimo de 150 m de longitud y estar al menos a 50m de distancia uno del otro.

Los circuitos deben estar marcados con una boya grande al final de cada uno, y ocho boyas pequeñas espaciadas a igual distancia a lo largo del circuito.

Las dimensiones del circuito estarán especificadas en el programa avanzado.

304.04 Solo un piloto a bordo de cada embarcación.

304.05 Las mangas se sortean/se otorgan antes de la salida según cada categoría y clase. Dos participantes compiten en cada manga y se sortean para salir del circuito A o B.

Barcos de diferentes categorías o clases pueden correr juntos.

### **304.06 SALIDA**

Las embarcaciones se alinean en la línea de salida con el motor encendido.

La señal de salida será dada por el OFICIAL DEL DIA (COMISARIO GENERAL).

### **304.07 RESULTADOS**

Los participantes serán cronometrados, para completar el circuito alternativamente zigzagueando las boyas intermedias.

Después cambian el circuito y otra vez serán cronometrados para completar el circuito en la dirección contraria. Una combinación de tiempo se obtiene al contar el tiempo de las dos carreras.

Para cada participante un tiempo final se calcula:  $((\text{tiempo 1} + \text{tiempo 2}) \times (\text{Kt coeficiente})) + \text{tiempo de penalización}$ .

El coeficiente de compensación correspondiente "Kt" se encuentra en la tabla "Kt", en este reglamento.

### **304.08 PENALIZACIONES**

Los participantes reciben 20 segundos de penalización por cada salto de boya. Una boya perdida no se puede volver a rodear (recuperar).

304.09 El ganador es el piloto que entre todas las categorías haga el mejor tiempo.

### **305 EMBARCACIONES HISTORICAS**

305.01 Son las embarcaciones con los mínimos requisitos que requiere la UIM-ASDEC.

#### **305.07 UIM CHAMPIONSHIP**

Participantes que compitan, incluso con embarcaciones diferentes, en al menos tres eventos con resultados finales, pueden participar en este campeonato.

El campeonato será premiado según la suma de puntos obtenidos con las tres mejores posiciones de la clasificación general de los tres eventos o pruebas.

En caso de empate, el ganador será el piloto que obtuvo la mejor suma de puntos, como para las pruebas tenidas en cuenta, en la certificación de la UIM/ASDEC.

#### **JUECES, OFICIALES DE LA CARRERA, CRONOMETRADORES**

El jurado de la prueba está compuesto por tres personas, en particular el COMISARIO GENERAL quien es el presidente.

El COMISARIO GENERAL (OFICIAL DEL DIA) es designado por la Autoridad Nacional, los otros dos componentes, el Secretario de la carrera y el tercer juez son designados por el comité de organización.

Los certificados de la UIM/ASDEC son emitidos por tres personas nombrados por la autoridad nacional.

Al menos una de esas tres personas que realizan las certificaciones debe estar registrada en el Registro de Certificadores.

Los eventos/pruebas cronometradas, donde el tiempo es la evaluación prioritaria, deberían ser cronometrados exclusivamente por cronometradores oficiales.

La clasificación general se obtendrá con la suma de los puntos asignados en las diferentes pruebas, incluida la clasificación de la UIM/ASDEC.

#### **DIARIO DE A BORDO**

(...)

El comité organizativo de los eventos de la UIM graba la participación de la embarcación y los resultados obtenidos, en el diario de a bordo, además en caso de que el barco participe en una redada, los controles son registrados.

(...)

#### **305.11 HISTORICAL AND CULTURAL RAID**

Raids son eventos turísticos, deportivos y culturales que se hacen en rutas recordando la historia de la motonáutica o en rutas culturales y naturales.

Consisten en la navegación por etapas de acuerdo con un esquema, con reglas y límites.

A lo largo del tránsito del curso de la carrera habrá controles (de sello o para sellar o similar).

**Rules:** como en otros eventos con una clasificación general, las reglas y el programa será aprobado por la autoridad nacional y registrado en el calendario, de acuerdo con disposiciones específicas.

**Particularmente:** cada piloto recibe un mapa de navegación donde controles pueden ser añadidos, si los participantes no poseen el diario de a bordo, un mapa de viaje detallado, con el millaje /kilometraje relativo, la posición de los controles, los tiempos de tránsito teóricos, los mapas de los espacios y características de los test básicos previstos, y cualquier otra información del programa.

**Salidas:** las salidas se dan como se especifica en el programa así como para la transferencia de etapa a las posiciones del control, a la hora prevista en el esquema de navegación.

Si el piloto no aparece en la línea de la salida en el momento de salida, es penalizado con un punto por cada segundo de retraso y será excluido del resultado final después de 15 minutos de retraso desde el momento de salida.

**Controles:** a lo largo del circuito se colocan controles en los lugares mostrados en el mapa y en la línea de meta.

Un retraso en el control, cotejando con el esquema o programa, implica una penalización de un punto por cada segundo de retraso o de antelación.

Los participantes que llegan al control de puntos en grupos obtendrán el mismo tiempo.

La ausencia de un control de "sello" implica la exclusión de los resultados finales.

En cualquier control y en la llegada de etapa, un máximo de 60 minutos de retraso está permitido, cotejando el tiempo previsto en el programa, siempre con una penalización de un punto por segundo, sobre el cual (los 60 minutos de retraso) el participante es excluido de los resultados finales.

**Penalizaciones:** en adición a las penalizaciones debido a los tiempos, penalizaciones debido al comportamiento durante la navegación están previstas:

Cualquier violación del protocolo naval y un uso indebido de las protecciones implica una penalización de 5 puntos por infracción.

Si no se respetan las reglas de comportamiento de la Prevención de Colisión, tanto si es denunciada directamente por el jurado o siguiendo reclamaciones acreditadas, implica 15 puntos de penalización.

**Test básico adicional:** el test especificado en el programa puede ser realizado durante el curso de la carrera (a la llegada o en la salida de una etapa) o al llegar al final.

**Sistema de puntos:** el sistema de puntos para RAID se establece empezando con el básico de 140 puntos y restando los puntos de las diferentes penalizaciones.

La clasificación general es la suma de los puntos de los resultados finales de la RAID con los puntos de los resultados finales de la carrera básica y los puntos de la clasificación de la certificación de la UIM/ASDEC.

### **305.12 RESCATE DE HOMBRE EN EL MAR Y MANIOBRA**

Este tipo de test es un test de habilidad. La precisión y el comportamiento determinan penalizaciones para la evaluación del test.

**Reglas:** en un área designada equipada con boyas y controlable fácilmente por los cronometradores y jueces, los participantes deben: soltar el amarre, navegar por el circuito, en la dirección correcta, lanzar un salvavidas al agua, realizar una evolución de 180° y recoger el salvavidas.

Repetir el curso del circuito en la dirección correcta y realizar el amarre.

Los participantes recibirán el mapa del lugar cuando realicen la inscripción.

El cumplimiento del test o prueba es evaluado con penalizaciones cargando/tarifando la puntuación básica, igual a 140 puntos.

Un máximo de tiempo debe ser especificado, sobre el cual la descalificación esta prevista.

El tiempo es el calculado entre la señal de salida y el final de la maniobra de amarre, cuando la prueba concluye.

### **305.13 SISTEMA DE PUNTUACION**

Teóricamente la puntuación que se puede obtener en la clasificación general de cualquier evento o prueba es un máximo de 450 puntos. Es la suma de los puntos más altos obtenidos en las pruebas básicas. Particularmente:

- Máximo teórico en prueba de certificación de UIM/ASDEC: 210 puntos.
- Máximo teórico en prueba de habilidad en el mar y RAID: 140 puntos.
- Máximo teórico en carrera de regularidad: 140 puntos.

La clasificación se determina reduciendo los puntos de las penalizaciones a los 140 puntos. Por cada penalización una puntuación entre 0 y 10 se aplica, la puntuación perfecta seria "0".

Nombre de la embarcación: N° Participante/Competidor:

1. Sanción

2. Elevación y posición de las banderas
3. Uso de las protecciones
4. Riesgo de dañar el pontón
5. Daño a las boyas durante la competición
6. Error en el curso de la prueba (circuito)
7. Tocar o mover embarcaciones o mala maniobra mientras se está rescatando un hombre en el mar (salvavidas)
8. Líneas de atraque (diámetro y longitud correctas)
9. Nudos de atraque (habilidad para realizarlos)
10. Números de personas a bordo durante la maniobra en función de la longitud del barco
11. Fumar y contaminación acústica durante las maniobras.
12. Profesionalidad del equipo
13. Características de la embarcación
14. Máximo tiempo permitido.....tiempo efectivo

Puntuación total:

Exceder el máximo tiempo permitido o no completar la competición resultará descalificado. Las características de las embarcaciones influenciarán en la capacidad de maniobra. El número de motores, tipo de quilla exterior, la estructura del puente; determinará el número de puntos de desventaja (0-10).

### **306 RALLY**

El lugar de celebración debe seguir un circuito especificado, en una o más etapas.

A lo largo del circuito y/o en el lugar de celebración, habrá competiciones de regularidad.

Dichas competiciones se organizarán de acuerdo con las normas relevantes de la UIM y marcarán los puntos para cada participante, el total de puntos conseguidos resultará el resultado final.

El ganador es la embarcación con el menor número de penalizaciones.

Los puntos de cada etapa son marcados según el sistema de puntuación de la UIM (400, 300, 225, etc.)

Se pueden introducir en el circuito zonas dificultosas: en ese caso la prueba se llamará RALLY MARATHON y los puntos conseguidos se incluyen en el resultado final.

Todas las etapas deben estar especificadas en el programa de la competición.

El comité de organización elaborará las reglas conforme a las características y facilidades del lugar de celebración.

El evento o prueba puede tener lugar en uno o más días.

Durante la prueba al menos dos competiciones de regularidad tendrán lugar, una de las cuales debe ser un “paralelo slalom” o “american pursuit”.

Durante el “parallel slalom” o “american pursuit”, se aplican todas las reglas relevantes de la UIM.

La embarcación solo llevará a bordo el número de pasajeros establecidos por la hoja de homologación de la embarcación. En ausencia de ese documento, se aplican las normas de competiciones de regularidad.

Todos los itinerarios, controles de paso, competiciones de regularidad, parallel slalom, american pursuit, etc, serán guardados en secreto hasta que se les releve a los participantes cuando se distribuyen al principio los documentos de la prueba por el comité de organización.

Esos documentos especifican la longitud del circuito, el tipo y número de etapas, y los tiempos máximos permitidos.

Al principio cada participante recibe un esquema/programa, del que el piloto es el único responsable.

El esquema/programa recibido se presentará en cada punto de control o verificación.

La ausencia en algún control, la pérdida del esquema/programa o la falsificación del documento, llevará a la descalificación.

El equipamiento a bordo debe estar acorde con la normativa del país de la bandera de cada embarcación.

El procedimiento sobre las etapas lo establecen los organizadores.

Las penalizaciones las establecen los organizadores.

El comité de organización está en poder de establecer normas para cualquier prueba, que no esté cubierto por las normas de la UIM.

Dichas normas deben estar especificadas en el programa avanzado.

Los puntos en cada competición individual se añaden juntos para proporcionar el total de puntos para la prueba.

### **308 EMBARCACIONES DE RECREO ELECTRICAS Y SOLARES**

La energía solar u otra alternativa de energía para alimentar embarcaciones.

Pueden participar en competiciones especificadas en estas reglas, independientemente a los eventos relacionados con sus características particulares.

Cuando el comité de organización se somete a las reglas de su autoridad nacional, eso debe incluir circuitos, velocidad, clases y otros detalles relevantes.

### **309 WORLD AND CONTINENTAL ENDURANCE CHAMPIONSHIPS**

Esta sección 309 no es aplicable a la clase EVO.

El nombre de Championships debe ser conocido como "UIM Powerboat World Championship Endurance Racing for SuperSport and Evo clases". Un nombre similar para cualquier campeonato continental al que le sean de aplicación estas reglas.

#### **309 UIM POWERBOAT**

##### **WORLD CHAMPIONSHIP**

##### **ENDURANCE RACING**

##### **FOR SUPERSPORT AND EVO CLASSES**

##### **RULES 2015**

##### **FUNDAMENTAL RULE POLICY**

Estas reglas tienden a asegurar la seguridad y la carrera a un coste razonable para los participantes, para expandir y ampliar la participación y la diversión de embarcaciones de recreo y ayudar a la industria marine a desarrollarse y demostrar el rendimiento de sus productos. Cualquier desarrollo que sea contrario a esa política puede aumentar la posibilidad de cambiar las normas como se ha previsto en este reglamento.

#### **RULE AND INTERPRETATION MANAGEMENT**

##### **F.1 Administracion general**

El reglamento para carreras de "UIM Powerboat World Championship Endurance" es un sistema de medidas y limitaciones para clasificar las embarcaciones para competir en dos clases, SuperSport y Evo.

La UIM Powerboat World Championship Endurance para las reglas de SuperSport y EVO es parte de las normas de la UIM para Embarcaciones de Recreo. En caso de conflicto de normas, estas normas prevalecen sobre cualquier otra norma de la UIM. Cualquier referencia a las normas de la UIM esta más específicamente definida como las normas de la UIM para Embarcaciones de Recreo y después las normas de la UIM Offshore publicadas por la UIM y actualmente en vigor.

No es posible prever cualquier eventualidad o anticiparse. Consecuentemente, si resulta necesario hacer cualquier cambio en las normas respecto a la seguridad o para prevenir desarrollos no previstos, cualquier cambio puede hacerse. Esos cambios serán presentados al Comité de Administración el cual aceptará o no dichos cambios.

##### **F.2 Jurisdicción**

La última versión del reglamento de la UIM de embarcaciones de recreo, y en particular el artículo 309, se aplica a las competiciones UIM Powerboat World and



Continental Championships Endurance Racing for SuperSport and Evo clases, y todas las versiones anteriores, interpretaciones y modificaciones de las misma.

Las normas y regulación existen para la seguridad de los participantes, oficiales, y el público, y para el orden de los eventos. Todos los equipos miembros deben tener un buen comportamiento responsable y aceptable durante toda la duración de cualquier evento. Cualquier comportamiento que interrumpa la tranquilidad del evento o que pueda traer desprestigio al deporte puede ser sujeto de sanción, puede incluir descalificación, suspensión de un evento, amonestaciones, tarjeta amarilla o roja, retirada de permiso o pase, expulsión del lugar de celebración o sanción económica hasta 1.500 euros, además de cualquier coste de los organizadores. Sanciones deportivas o económicas pueden ser aplicadas por la OOD o la UIM Commissioner para incumplimientos de estas regulaciones deportivas y técnicas o de las instrucciones de la carrera, o comunicadas de la carrera.

### **F.3 Responsabilidad**

Ninguna reclamación por daños resultante de una infracción de una norma de la UIM o del programa o cualquier instrucción de la carrera, o comunicados, será aplicable por cualquier comité de la carrera u órgano de apelación, pero si será sujeto de la jurisdicción de los tribunales.

El equipo o tripulación de una embarcación participante con el conocimiento de que se ha infringido una norma, no tiene porque admitir responsabilidad por daños.

Los hechos descubiertos y la decisión del jurado de la carrera debe ser relevante solo en relación con las normas de carrera de la embarcación y no deberá ser remitido a ningún procedimiento por daños sin el consentimiento escrito por todas las partes de la reclamación.

### **F.4 Copyright (derechos de autor)**

Los derechos de autor de las normas pertenecen a la UIM

### **F.5 Idioma**

El idioma de la UIM es el inglés.

Las palabras "shall" y "must" significan "obligatorio". Las palabras "can" y "may" se entienden como permisivas. La palabra "should" como advertencia o consejo.

**F.6** Para asegurar conformidad con la normas técnicas de la UIM Powerboat World Championship Endurance Racing for SuperSport and Evo categorías, un comité debería establecerse para verificar la información técnica de los equipos, para recoger información sobre el desarrollo de las embarcaciones participantes, y para controlar el cumplimiento de las normas técnicas durante la prueba o carrera. Este comité deberá ser nombrado por la UIM Technical Compliance Committe ("UIM TCC") y deberá estar compuesto por representantes nombrados por la UIM y cualquier experto fuera

de la UIM que podrá ser requerido para ayudar. Será tarea de la UIM TCC verificar las embarcaciones que se atienen a estas reglas. Solo cuando una embarcación ha sido verificada y aprobada por el UIM TCC será apto para competir en el campeonato.

### **F.7 Interpretaciones**

Las interpretaciones de las reglas técnicas deberán ser hechas solo por el UIM TCC. Cada uno de los miembros tendrá un voto de igual valor para todas las cuestiones de interpretación. Si existe empate después de una votación, el presidente del UIM TCC decidirá el desempate.

### **F.8 Proceso de interpretación**

Todas las peticiones de interpretación serán presentadas por escrito al presidente del UIM TCC (comité de control técnico de la UIM), por e-mail, y será respondida por escrito. Todas las interpretaciones serán distribuidas a todos los competidores registrados y puesto en un tablón electrónico accesible al público tan pronto como sea posible. Si el UIM TCC considera que una cuestión requiere una consulta confidencial más amplia, se puede solicitar una opinión de fuera de la UIM según el criterio del presidente del UIM TCC. Si un miembro del UIM TCC duda de cómo aplicar las reglas o cualquier característica de la redacción de las normas, tendrá que solicitar una interpretación.

Solo interpretaciones formales firmadas por el presidente del UIM TCC son válidas. Otras formas de comunicación con el UIM TCC serán consideradas consultivas y no tendrán ninguna validez sobre el proceso de interpretación o sobre las normas.

Los miembros del UIM TCC serán enumerados en las instrucciones de la carrera.

Los participantes son avisados de que las interpretaciones deberían ser solicitadas si hay alguna duda de cumplimiento o de significado de las normas de navegación de las embarcaciones descritas en las normas 309.

La dirección de correo electrónico del UIM TCC: [TCC@telenet.be](mailto:TCC@telenet.be)

## **DEFINICIONES**

### **NORMATIVA DEPORTIVA**

#### **S.1 World Championship Title**

La UIM Powerboat World Championship Endurance Racing for SuperSport and Evo categorías, es un campeonato por equipos y estará compuesto por un mínimo de 5 grandes pruebas por temporada. El título "World Champion" será otorgado al equipo de cada categoría cuya embarcación alcance la puntuación más alta en el campeonato. Para ser apto para los títulos del campeonato, (y sujeto a circunstancias excepcionales acordadas por el comité) el equipo con la embarcación debe ser presentada y participar en todas las pruebas del campeonato.

## **S.2 World Champion Title for Engine Manufacturer**

El título de “campeón mundial de fabricantes de motor” será otorgado al fabricante de los equipos de cada categoría que alcancen la puntuación más alta al final de la temporada. Para ser apto para este título, el fabricante debe asistir a un mínimo de un equipo participante en la competición con un acuerdo de asistencia y declarar este hecho y sus intenciones para competir por el título al Promotor conocer todos los requisitos establecidos por el Promotor. Este título solo será otorgado si hay un mínimo de 4 fabricantes que hayan declarado su participación. Los puntos son entregados según las mismas bases que existen para los puntos a los “equipos”, incluidos los puntos de (fiabilidad) “reliability”.

## **S.3 World Champion Title for Boat Constructor**

Este título será otorgado al constructor de los equipos, de cada categoría, que alcance la puntuación total más alta al final de la temporada. Para ser apto para este título, el constructor debe asistir un mínimo de un equipo participante en el campeonato con un acuerdo preferente de apoyo o un trabajo completo de apoyo el equipo y declarar sus intenciones para competir por el título al Promotor y conocer todos los requisitos establecidos por el Promotor. Este título solo será entregado si hay un mínimo de 4 constructores que hayan declarado su participación para el título. Los puntos de (fiabilidad) “reliability” no se cuentan para este título.

## **S.4 Boat and Pilot Combination**

Para definir “la combinación de piloto y embarcación”, cada equipo debe componerse de un mínimo de tres y un máximo de cuatro pilotos con licencia inscritos en el Campeonato mundial. El piloto y “copiloto” (throttle person) se considerarán el primer y segundo pilotos y deben ser identificados como tal en la inscripción del Campeonato Mundial. El tercer y/o cuarto piloto actuarán como alternativa o reserva para el primer y segundo pilotos, en el caso de su ausencia o incapacidad de competir, pueden sustituirlos o reemplazarlos.

## **S.5 Super Licence**

Todas las personas ejerciendo control sobre la embarcación en una carrera como piloto, deben estar en posesión de una “Super Licence” o una provisional.

Una “super licence” es emitida anualmente para competiciones en el mismo calendario anual por la UIM a solicitud y pago de las tasas. El formulario de la UIM, se obtiene del Promotor y todos los documentos deben ser presentados a la UIM al menos 6 semanas antes de que la Super Licence sea requerida. Peticiones fuera de plazo tendrán una tasa adicional de 300 euros. Ni el Promotor ni la UIM pueden aceptar responsabilidad por la expedición de Super Licences si los documentos requeridos son presentados con menos de 6 semanas de antelación a la fecha en que la licencia será requerida. Los puntos S.5.a y S.5.c son requisitos para obtener la Super Licence.

### **S.5.a UIM National Authority Licence**

Los pilotos deben poseer una licencia internacional valida por su autoridad nacional miembro de la UIM, si no existe ninguna autoridad nacional que forme parte de la UIM, entonces el piloto debe tener la licencia de otra autoridad nacional miembro de la UIM, (otro país que no sea el de su nacionalidad).

### **S.5.b Experiencia relevante en carreras**

Para ser aptos para obtener una Super Licence, los pilotos deben demostrar su experiencia al representante competente de la UIM, con los siguientes datos:

- Para SuperSport Class, un mínimo de 5 carreras en otras categorías apropiadas.
- Para Evo Class, un mínimo de 8 carreras en otras categorías apropiadas.

Quienes hayan participado como piloto en un mínimo de 10 salidas en la categoría SuperSport, tiene automáticamente la experiencia requerida para Evo Class.

El Comisario de la UIM y OOD pueden conceder una Super Licence provisional cuando un piloto que de otra manera reúne los criterios, no tiene la experiencia en carreras completa requerida, el comisario de la UIM y OOD consideran que la persona con algo de experiencia relevante, completará la carrera satisfactoriamente durante la temporada. La licencia provisional puede ser emitida en cualquier momento por la UIM.

### **S.5.c Certificados médicos**

Los pilotos deben someterse a un examen médico y deben disponer de un certificado de su estado de salud para poder presentarse al campeonato. Este certificado debe ser emitido por un medico aprobado para tal certificado, en el mismo año en que se quiere participar en el campeonato.

El examen médico debe incluir lo siguiente:

- Función cardio-vascular, incluyendo si hay evidencia de enfermedad cardiaca o pulmonar.
- Presión sanguínea y grupo sanguíneo.
- Un electrocardiograma.
- La respiración.
- Análisis de orina.
- Movilidad y funcionalidad de todas las extremidades.
- La vista, con o sin corrección (lentes).
- Campo de visión y evidencia de la visibilidad de los colores (daltonismo).
- Oído.
- Relación de altura y peso.
- Historial de desmayos, epilepsia o golpes en la cabeza con pérdida de inconsciencia.
- Cualquier historial médico anterior relevante.

### **S.6 Grand Prix Racing Format.**

Cada evento se compone de al menos dos sesiones oficiales de práctica o entrenamiento, una sesión de "pole position" y dos carreras, para cada categoría, por campeonato. Los puntos del Grand Prix y del Championship serán otorgados por esas dos carreras pero no por la Pole Position. En las pruebas que intervengan diversos factores de seguridad, como el tiempo y otros, diferentes formatos de pruebas o duración de la carrera pueden ser decididos por el OOD, el director de la carrera, el comisario de la UIM y el Oficial de seguridad.

### **S.7 Reunión de pilotos.**

En cada prueba habrá una reunión principal de pilotos en el día anterior a la primera carrera del Grand Prix. La asistencia de los pilotos primero y segundo es obligatoria. El lugar y la hora de la reunión (briefing) será avisado en las instrucciones de la carrera o mediante algún comunicado oficial.

La no asistencia, o retraso, será castigado con un mínimo de 500 euros de multa para cubrir el coste de un "briefing" adicional personal, o la suspensión y la posible descalificación de la prueba si ese "briefing" no se realiza por cualquier razón. La ausencia y la existencia de un "briefing" adicional sólo serán permitidas en circunstancias muy excepcionales. El uso de teléfonos móviles durante el "briefing" está estrictamente prohibido e incurrirá en una multa de 100 euros por primera ofensa/aviso, con multas más altas por la segunda ofensa/aviso o siguientes.

### **S.8 Official Practise.**

En cada prueba, habrá un mínimo de dos sesiones de entrenamientos. Cada embarcación debe participar en cada sesión de entrenamientos, y debe completar al menos dos vueltas del recorrido de entrenamiento. Si una embarcación no puede realizar la sesión oficial de entrenamiento debido a razones inesperadas o imprevisibles el equipo debe pedir permiso para no asistir al OOD/oficial del día/comisario general, quien podrá garantizar o denegar el permiso. El OOD debe preguntar al UIM TCC por la verificación de cualquier razón técnica dada para no asistir a la sesión de entrenamientos. Fallar en la participación (no asistir) de los entrenamientos oficiales sin permiso, conlleva una multa de 1000 euros por la primera sesión no realizada, 2000 euros por la segunda sesión no realizada y así consecutivamente para las siguientes sesiones durante la temporada.

### **S.9 Pole Position**

Habrà un tiempo de prueba el día anterior a la primera carrera del Grand Prix. Cada participante será requerido para completar una o más vueltas del recorrido como se indica en las instrucciones de la carrera. El orden de salida para ambas rondas en esta prueba se determinará por la clasificación final de la Pole Position. La embarcación que

haya tenido el primer lugar en la Pole Position, tendrá la primera posición de salida, y así sucesivamente.

#### **S.10 Sprint Race.**

La Sprint Race debe ser de un mínimo de 40 millas náuticas de distancia para la categoría Evo, pero puede ser menos para la categoría de Supresor. Las carreras y los circuitos están sujetos a modificaciones debido a la seguridad, mal tiempo o restricciones de la autoridad local.

#### **S.11 Endurance Race**

La Endurance Race (carrera de resistencia) será de un mínimo de 70 millas náuticas de distancia para la categoría de Evo, pero puede ser menos para la categoría SuperSport. Las carreras y circuitos están sujetos a modificaciones debido a la seguridad, mal tiempo o restricciones de la autoridad local.

#### **S.12 Procedimientos de carrera.**

Los procedimientos de salida y meta de la carrera serán detallados en las instrucciones de la carrera en concreto.

#### **S.13 Regla de los 30 minutos.**

Habrà un tiempo límite sobre el cual la carrera terminará, 30 minutos después de que la embarcación en cabeza haya cruzado la línea de meta. Para evitar dudas, el procedimiento de final de carrera empieza cuando a la embarcación en cabeza se le muestra la bandera de meta.

#### **S.14 Embarcaciones que son dobladas en la línea de meta.**

En la prueba que una embarcación doblada se acerca a la meta justo antes que otro barco que ha completado la carrera completa, la bandera de meta se le mostrará al barco que ha completado la carrera, y el número de embarcaciones a las que se les ha sacado bandera de meta será visualizado/mostrado en el barco del jurado.

#### **S.15 Salto de boyas.**

Las embarcaciones no retomarán una boya o marca.

Por cada boya perdida o salto de boya, se aplicará una penalización de una vuelta.

#### **S.16 Podium.**

Las presentaciones en el pódium tendrán lugar después de cada carrera en base a los resultados provisionales. Todos los miembros de las embarcaciones que terminaron en las posiciones primera, segunda y tercera subirán al pódium con los oficiales de la carrera. Todos los miembros deben estar con sus uniformes de la carrera. Solo quienes hayan terminado en primera, segunda y tercera posición son permitidos en el pódium.

### **S.17 Dry & Wet Pit regulations.**

“Dry & Wet Pit regulations” son áreas de peligro y las regulaciones sobre esas áreas serán publicadas en las instrucciones de la carrera.

En las áreas de “dry & wet pits” cada equipo debe:

- Acatar las indicaciones del supervisor de la grúa, de los oficiales del “wet pit” y controladores. Una vez varado en el agua, los equipos deben mover sus embarcaciones desde el área de la grúa tan pronto como sea posible.
- Asegurarse de que las embarcaciones están en el agua 20 minutos antes del momento de dejar el área de “Wet pit” o según se informe por un comunicado de la carrera. No cumplir o acatar esta regla incurrirá en una multa de 250 euros para la primera ofensa o aviso, 500 euros para el segundo y la descalificación de la prueba por cualquier incidente posterior. Una suspensión de esta norma puede ser garantizada o dada solo por el OOD o el director de la carrera sobre aplicaciones por el equipo administrador/director. El OOD puede preguntar al TCC (comité de control técnico) para verificar cualquier razón técnica por la que se pide dicha suspensión.
- Seguir las instrucciones de los oficiales del “wet pit” sobre la posición de sus embarcaciones en el “pit”. No seguir las instrucciones conllevará una multa como se ha detallado en el apartado anterior. El uso de las grúas para facilitar (cambios en la hélice o propulsor) solo está permitido cuando no hay otras embarcaciones esperando para colocarlas fuera o dentro del agua.

### **S.18 Finishing Procedure**

Una embarcación debe ser cronometrada por completar la carrera cuando su proa cruza la línea de meta. Cuando la embarcación en cabeza completa la carrera y cruza la línea de meta, la bandera de final de carrera se ondea. Esto marca el principio del procedimiento final o de meta de la carrera. La bandera de cuadros o de meta también será ondeada a todos los barcos siguientes que crucen la línea de meta después de la primera embarcación (cabeza de carrera). Los barcos no pueden empezar otra vuelta si han cruzado la línea de meta después de que el cabeza de carrera haya terminado y completado la carrera completa.

Las embarcaciones son clasificadas según el número de vueltas completadas y después según el tiempo marcado para esas vueltas.

Una vuelta completa es una vuelta como se estipula en las instrucciones de la carrera, teniendo en cuenta todas las boyas o su posición como se indica en las instrucciones de la carrera en caso de que falte alguna boya o este rota.

Una vez terminada la carrera, un barco debe inmediatamente retirarse al centro del circuito, debe ajustarse a las regulaciones internacionales para prevención de colisión en el mar, y no obstaculizar a otros barcos que sigan en carrera.

### **S.19 Criterio de puntos.**

A menos que la carrera sea reducida o restringida, para el criterio de puntuación y veracidad de puntos, una embarcación debe completar el mínimo de vueltas informadas en el briefing antes de la carrera o emitido en un comunicado de la carrera. Si no se indicó en el briefing el mínimo de vueltas requeridas para completar, será un 70 % del total de la distancia de la carrera. Los barcos deben tomar la bandera de cuadros (que les sea mostrada) para puntuar. Ver la norma **S.21**. Para puntuar por puntos de fiabilidad (reliability), las embarcaciones deben haber cumplido la norma **S.2.a** para la satisfacción del TCC al final del Grand Prix.

# **400 - JURISDICCIÓN**

## **400 - CUERPOS JUDICIALES**

### **401.01 - DEFINICIONES**

La jurisdicción aplica a:

Pruebas de la UIM Offshore, circuito, motos náuticas, y reglas para embarcaciones de recreo.

#### **401.01**

Ninguna reclamación por daños resultado de infringir cualquiera de las reglas de la UIM o la notificación por adelantado de alguna de las instrucciones de carrera o panfleto de la carrera debe ser dictaminado por ningún comité de carrera o autoridad de apelación, pero deberá estar sujeta a la jurisdicción de los tribunales.

La tripulación de una embarcación de carreras en conocimiento de estar infringiendo una norma no admite responsabilidad por daños.

Los hechos, y la decisión del jurado de carrera deben ser relevantes sólo a propósito de las reglas de carreras de embarcaciones y no debe referirse a ellas en ningún procedimiento por daños sin el consentimiento de todas las partes en la protesta.

### **402.01 - JURADO INTERNACIONAL**

El jurado atiende cualquier protesta elevada por un piloto.

#### **1. Composición**

El Jurado debe estar compuesto de al menos tres miembros, incluido el presidente. Los Organizadores del evento designan al presidente. Cada país competidor, incluyendo el país anfitrión, deben elegir un miembro delegado que pueda representar sólo a un país. Estas designaciones deben hacerse por escrito, autorizadas y firmadas por una Autoridad Nacional Oficial y entregadas en la secretaría del evento.



Si no hay suficientes miembros NA designados para formar un Jurado de tres personas, los Organizadores deben designar miembros adicionales, pero sólo los necesarios para alcanzar tres personas.

La composición del Jurado se anunciará en la reunión de pilotos. El jurado debe presentarse en la primera reunión de pilotos.

Los Comisarios de carrera no pueden ser miembros del jurado.

Los comisarios UIM en el evento son miembros plenos de Jurado.

En un evento que incluya carreras de diferentes categorías, es posible que cualquier miembro del jurado decida sobre cualquier cuestión del mismo, independientemente de la categoría a la que represente.

## **2. Autoridad y deber**

El Jurado permanece sentado y formado durante la duración del evento, y escucha todas las protestas relativas al mismo.

El Jurado debe decidir tan pronto como sea posible sobre todas las protestas presentadas durante el evento.

### **402.02 - PARTES INTERESADAS**

Ningún miembro del Jurado que haya tomado parte como competidor u Oficial en la carrera de forma que esté implicado en un asunto a juzgar, o se sepa directamente o indirectamente interesado en una de las partes implicadas, debe juzgar la protesta.

Sin embargo, un miembro del Jurado Internacional no debe ser recusado incluso si una de las partes es de su NA.

### **402.03 - EL COMITÉ DE APELACIÓN DE UIM**

La UIM decidirá sobre apelaciones que surjan de eventos internacionales de acuerdo con las disposiciones recogidas en la Regla 405.1.

En cada caso, el Comité Ejecutivo de la UIM, o en caso de una apelación presentada contra una decisión del Comité Ejecutivo, el miembro neutral designado del Consejo elegirá tres miembros, uno para ser presidente tras consultar a la comisión correspondiente. Los miembros no deben ser de autoridades nacionales o partes implicadas.

Un miembro actuará como secretario del comité.

## **403 - PROCEDIMIENTOS DE PROTESTA**

### **403.01 - VALIDEZ DE LAS PROTESTAS**

Sólo un piloto puede protestar contra hechos concernientes únicamente a las carreras en las que tome parte.

Protestas conjuntas firmadas por varios pilotos no serán consideradas.

Todas las protestas deben estar por escrito – a ordenador o a mano y en inglés.

Debe especificar la razón de la protesta y estar acompañado por cualquier documento relevante que pueda proveer evidencia dentro del tiempo señalado y cualquier tasa estipulada por la Organización de la carrera.

Todas las protestas deben estar firmadas por quien la presenta.

La protesta debe ser presentada en la Secretaría de carrera quien debe, en presencia de quien la presenta, registrar la hora de entrega.

Cualquier coste implicado en la verificación debe ser asumido por la parte perdedora.

Una protesta escrita puede ser retirada por quien la presenta; perdiendo la tasa de protesta.

#### **403.02 - TASA DE PROTESTA**

El montante de la tasa de protesta debe ser decidido por las autoridades nacionales y debe ser publicado por adelantado en el programa. El máximo para una tasa de protesta será decidido por la Asamblea General de la UIM. Será de 80€ o una suma equivalente en moneda local.

#### **403.03 - DERECHO DE PROTESTA**

Una protesta puede presentarse contra los resultados provisionales publicados o contra una decisión hecha por el Comité de carrera o contra uno o varios competidores.

En el caso de un competidor protestando contra una pena impuesta a él por el OOD o el Comité de la UIM y otro piloto protestando simultáneamente contra el mismo competidor debido al mismo incidente, el jurado tendrá solo una reunión con ambos competidores tomando parte del proceso de protesta.

Una protesta puede ser sólo presentada sobre un asunto que directamente concierna al protestante. Un protestante que se ajuste a estas normas no podrá ser rechazado por el Jurado.

No se admiten protestas a las decisiones del Jurado, sólo serán atendidas por apelación.

#### **403.04 - PERIODO DE PROTESTA**

Una protesta referente a la cualificación de una embarcación, un motor, o un piloto debe ser hecha antes de la reunión informativa de pilotos. Comenzar una carrera se considera como aceptación de las condiciones y elegibilidad de otros competidores. La única excepción a lo anterior es cuando un protestante puede demostrar que los hechos no le llegaron antes de la reunión, en tal caso la protesta puede presentarse hasta una hora después de publicarse los resultados.

Cualquier otra protesta debe presentarse dentro de una hora tras publicarse los primeros resultados con las siguientes excepciones:

Una protesta de un piloto (piloto "A") contra otro piloto (piloto "B") puede presentarse dentro de 30 minutos después de publicarse el formulario de protesta de acuerdo con la regla 404.03 si el piloto "B" ha sido penalizado y él mismo protestó contra su penalización. Sin presentarse tal protesta, el piloto "A" no estará habilitado para apelar contra la decisión del jurado.

Una protesta contra cualquier otra decisión, publicada después de la publicación de los primeros resultados puede ser presentada después de la publicación de dicha decisión.

#### **403.05 - SENTENCIA**

Las decisiones del Jurado deben ser alcanzadas por mayoría simple de votos. En el caso de empate, el voto del Presidente será voto decisivo.

En el caso de una protesta, las penalizaciones deben ser acordadas, rechazadas o cambiadas por el Jurado.

*Si una protesta es confirmada por el Jurado, la tasa debe devolverse al protestante.*

Cualquier sentencia emitida por el Jurado se mantendrá en vigor hasta que sea alterada por el Comité de Apelación.

#### **403.06 - NOTIFICACIÓN DE LA DECISIÓN**

Todas las decisiones de cualquier jurado, **las notas de la reunión y la justificación de la decisión** deben ser notificadas a las partes implicadas por escrito, incluyendo su derecho de apelación.

#### **403.07 - DISPONIBILIDAD DE DOCUMENTOS**

Todos los documentos relevantes para una decisión del Jurado deben ser archivados con la NA organizadora y mantenerse disponible para una autoridad mayor hasta que el tiempo de apelación haya expirado.

### **404 - AUDIENCIA A LAS PARTES**

#### **404.01 - DERECHO A SER ESCUCHADO**

Cualquier persona siendo parte de una protesta, o acusada por una ofensa contra las reglas debe tener el derecho de ser escuchado por el Jurado con el fin de defenderse.

#### **404.02 - TESTIGOS Y EVIDENCIAS**

Es responsabilidad de las partes involucradas en una reclamación garantizar que los testigos apareciendo en su nombre junto a alguna otra evidencia estén presentes y el Presidente del Jurado de carrera a su criterio debe tomarlo en cuenta o no a la hora de determinar las audiencias.

Cualquier coste incurrido por la aparición de testigos debe ser asumido por las respectivas partes a menos que se decida de otro modo por el Jurado.

#### **404.03 - PROCEDIMIENTO DE AUDIENCIA**

El siguiente procedimiento debe ser seguido en todas las audiencias a menos que se refleje distinto en otro lugar, en estos términos:

- Una copia de la protesta debe ser publicada de la misma forma que los resultados. La hora de publicación debe estar reflejada en dicha copia.
- **Junto a una copia de la reclamación, el Jurado debe señalar por escrito a todas las partes sobre donde y cuando tendrá lugar la audiencia. Debe permitirse a las partes un tiempo razonable para la preparación de la misma.**
- **Si alguna parte debidamente notificada, no se presenta sin aportar una razón aceptable, el juicio puede ser fallado por defecto, por ejemplo la parte ausente debe perder la protesta.**
- Debe tomarse registro por escrito de la reunión.
- Todas las partes del caso están habilitadas para presentarse y escuchar y cuestionar toda evidencia en la audiencia hasta que el Jurado toma su decisión.
- Si la reunión del jurado implica a un menor, debe estar acompañado por un adulto (padre o madre o tutor/a).
- **La reclamación debe leerse a las partes.**
- **Una parte en la audiencia que cree que un miembro del Jurado es "parte interesada" o de otra manera no apta para decidir sobre el asunto debe objetar al inicio de la audiencia y antes de presentar su caso. No hacerlo así resultará en aceptación de los miembros del jurado a menos que la parte pueda probar que las circunstancias o hechos para tal recusación le llegaron sólo después de ese momento. En este caso la parte tiene que objetar inmediatamente después de obtener dicha información relevante.**
- **Entonces el Jurado debe decidir, si todos los requerimientos formales están completados (403.01 - 403.04 y posibles reglas adicionales de clase relevante). Fallos deben conducir a una reclamación nula. Las partes deben tener oportunidad de justificarse si se encuentran fallos y es antes de que se tome una decisión final sobre la legalidad formal de la protesta.**
- Las partes deben ser invitadas a declarar sobre su caso. Pueden llamar testigos. Cada testigo, tras haber dado su versión del caso, podría ser cuestionado por todas las partes y por los miembros del Jurado. **Cualquier otra evidencia disponible podría ser presentada.**
- Cualquier miembro del Jurado conocedor del caso debe dar su versión.

- Las partes deben estar habilitadas para cuestionar cualquier otro y cualquier miembro del jurado que presente una versión o evidencia.
- Los testigos deben retirarse y las partes deben ser invitadas a hacer una declaración final de su caso.
- El Jurado puede volver a llamar cualquier parte, testigo antiguo o nuevo y usar **cualquier** otra evidencia para verificar los hechos.
- Las partes deben estar presentes durante toda la segunda vista y deben tener la oportunidad de cuestionar cualquier nueva evidencia después de lo cual podrían rehacer su última declaración.
- **Después de que todas las evidencias hayan sido atendidas se discutirá el resultado. La audiencia se dará entonces por concluida y el Jurado deberá debatir el caso y tomar una decisión en una reunión cerrada y ninguna otra persona salvo los miembros del jurado tendrán derecho a estar presente.**
- Para procesos más largos ver reglas 403.05-403.07.

#### **405 - EL PROCEDIMIENTO DE APELACIÓN**

A menos que se estipule de forma distinta en lo que sigue, las reglas para las reclamaciones aplicarán también para los procesos de apelación. Con referencia a los procesos de apelación, cualquier periodo de presentación que termine en sábado o domingo debe terminar el lunes siguiente. Si quien apela se pasa del límite de tiempo, la apelación se rechazará por nula.

##### **405.01 - COMITÉ DE APELACIÓN**

Los miembros del Comité de apelación podrían tener otras funciones y está compuesto de un Presidente y dos miembros.

Los Comités de apelación acuden donde quiera que el Presidente fije una reunión.

##### **405.02 - PARTES INTERESADAS**

Ningún miembro de un Comité de apelación quien ha tomado parte como un competidor o Comisario oficial en carrera con respecto a un juicio pendiente, o se considera directa o indirectamente interesado en una de las partes involucradas, debe juzgar la apelación.

##### **405.03 - DERECHO DE PROTESTA**

Una decisión tomada por un Jurado puede ser apelada por las partes involucradas en la reunión con el jurado cuando la consideren una injusticia contra ellos o una nueva evidencia pueda alterar la decisión del Jurado.

Un piloto puede también apelar contra:

- Una penalización, impuesta por el Comité Ejecutivo de UIM, o impuesta por la OOD por razón de un escrutinio técnico post carrera.
- Nuevos resultados, pero solo concerniente a las decisiones, lo que conduce a cambios en los resultados

Sin la previa presentación de una protesta, pero solo si esta no fue posible, porque el jurado de carrera había sido disuelto antes o durante el periodo de protesta tras terminar el evento.

#### **405.03 - NOTIFICACIÓN DE INTENCIÓN DE APELAR**

La intención de apelar debe ser notificada por escrito a la secretaría de la UIM por la parte interesada dentro de cuatro días a partir del día siguiente a la decisión o en caso de una decisión contra la que un piloto puede apelar sin la presentación previa de una protesta dentro de cuatro días a partir del día siguiente a la notificación de esta decisión a la NA de el piloto o si aún antes al propio piloto.

#### **405.05 - TIEMPO LÍMITE**

Todos los documentos de apelación y tasas deben ser recibidas dentro de diez días desde la fecha cuando se envió la notificación de apelación fue recibida por la Secretaría de la UIM.

#### **405.06 - PRESENTACIÓN DE UNA APELACIÓN**

La apelación debe ser enviada por Fax, carta o email y debe ser firmada por quien apela. La razón para apelar debe ser declarada.

Dirección, teléfono, email y/o Fax debe estar claramente cumplimentados en la apelación, para que la UIM pueda enviar cualquier correspondencia directamente al piloto con copia a la correspondiente NA.

#### **405.07 - NOTIFICACIÓN A LAS PARTES DE LA APELACIÓN**

La Secretaría de la UIM debe notificar dentro de dos días de recibir la apelación, por Fax o carta a las otras partes de la apelación presentada y estos podrían enviar una contestación.

Estas contestaciones eventuales deben recibir dentro de diez días desde recibir la notificación.

#### **405.08 - TIEMPO LÍMITE PARA UNA APELACIÓN**

Todas las apelaciones deben determinarse no más tarde de cuarenta-cincuenta días tras la fecha cuando los documentos de apelación y tasas fueron recibidos por la Secretaría de la UIM.

#### **405.09 - DECISIONES DEL COMITÉ DE APELACIÓN**

El comité de apelación toma su propia decisión basada en la información disponible. La decisión del Jurado debe ser mantenida, cambiada o descartada. La decisión del Comité de Apelación es definitiva.

#### **405.10 - COSTES**

El coste de apelación es 1525€. Además el piloto tiene que pagar 2290€ a la UIM para posibles gastos del comité de apelación (reuniones, teléfono, fax, laboratorio, expertos u otros costes del proceso de apelación). La tasa de apelación para un solo campeonato/carrera de invitación (no una carrera de Formula, o WOC o similar) es 760€, además el piloto tiene que pagar 760€, a la UIM para el posibles costes del comité de apelación.

Si durante el proceso surgiesen más costes, el apelante tiene que depositar el montante faltante dentro de 14 días desde la notificación.

El piloto que apela tiene que pagar para los costes de reunión tanto si la apelación se descarta o es ganada. Si el coste del comité de apelación es menos de 2290€ entonces la diferencia será devuelta al piloto.

El coste de apelación de 1525€ serán devueltos si la apelación es ganada. Si se cambia la decisión original por el comité de apelación, se puede decidir devolver un porcentaje de la tasa de apelación si se considera apropiado. Si hay una infracción en la regla 405.05, el Presidente del Comité de apelación puede decidir si la apelación no es considerada válida dado que la fecha límite no fue respetada. En este caso el 50% de la tasa de apelación será reembolsada.

El piloto debe aceptar acudir a la reunión del Comité de Apelación y que pueda ser por teléfono, email y fax, si es posible, de acuerdo a minimizar los costes de la apelación.

#### **406 - PENALIZACIONES**

##### **406.01 GENERAL**

Cualquier incumplimiento demostrado de las normas aplicables será penalizado.

Si las normas no determinan una sanción especial para un incumplimiento/violación en concreto, la sanción debe ser proporcional a la seriedad del incumplimiento.

El Comité Ejecutivo de la UIM la autoridad nacional relevante, impondrá sanciones solo cuando consideren que la violación de la norma fue gravemente seria, será sancionado aunque los plazos de la protesta hayan expirado. Después de que hayan expirado los plazos mencionados, una sanción por un incumplimiento ordinario/común de las normas en general no será impuesta.

El jurado de la carrera o la junta de apelación siguiendo la protesta o reclamación pueden imponer sanciones, las cuales pueden ser impuestas por el OOD.

# GRUPO 500

# REGLAMENTO

# TÉCNICO

## 500.01 - CLASIFICACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO

Las competiciones solo están abiertas para embarcaciones de recreo, barcos y buques, como aparece definido en las Instituciones Técnicas Nacionales para dichas clasificaciones.

## 500.02

Solo se considerarán embarcaciones de recreo aquellas cuyas características técnicas estén homologadas y registradas por una de las Instituciones Técnicas que se exponen a continuación:

- RINA (Italia)
- C.N.S.N.P. (Francia)
- AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (EE. UU.)
- DET NORSKE VERITAS (Noruega)
- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING (Reino Unido)
- NIPPON KYOKAY JAPAN (Japón)
- GERMAINISHER LLOYD (Alemania)

## 500.03 - HOMOLOGACIÓN DE EMBARCACIONES

Todas las embarcaciones de recreo deberán contar con un certificado emitido por Cuerpos Técnicos oficiales de acuerdo con las leyes vigentes relativas a la navegación de recreo, así como un sello de plomo o una placa especial fijada al casco de la embarcación en la que aparezca el número de serie del fabricante relativo a la embarcación.



En competiciones que tengan lugar en el mar a más de 6 millas (9,6 kilómetros) de la costa, solo se permitirán embarcaciones de recreo que estén registradas y certificadas para este tipo de navegación.

#### **500-04 - DIMENSIONES DE LAS EMBARCACIONES**

Las dimensiones del casco (longitud, manga y peso) se verificarán por los oficiales técnicos antes de la carrera.

Solo se permite lastrar (balasto) sólido fijo. El uso de agua de lastre (lastrar agua) está terminantemente prohibido. El incumplimiento de esta regla supondrá la descalificación.

Si las embarcaciones cuentan con equipos para la carga o descarga de agua de lastre, estos equipos deben estar fuera de servicio, cerrados y sellados para las carreras. El oficial técnico debe comprobarlo antes e inmediatamente después de cada carrera.

#### **500.05 - MOTORES**

Todos los motores instalados en las embarcaciones de recreo deben estar homologados y especificados en el certificado de la embarcación emitido por un Cuerpo Técnico certificado.

Se puede realizar una inspección de los motores tras la finalización de la competición; si los motores no corresponden con los enumerados en la documentación oficial, el competidor quedará descalificado.

#### **500.06 - NÚMERO EN LA CARRERA**

El número para la competición se deberá pintar y fijar como se indica a continuación:

En una superficie que cumpla con las siguientes medidas y características:

- la superficie mide 25 x 40 cm;
- los números deben pintarse en negro en una superficie blanca a ambos lados del casco en dígitos de 24x4 cm;
- el espacio entre el rectangular con los dígitos debe ser de 8 cm;
- la superficie blanca debe rodear los dígitos con 4 cm;
- en caso de que el número sea de 3 dígitos, la longitud de la superficie deberá modificarse consecuentemente.

Los números de la competición también pueden pintarse o pegarse en las superficies ligeramente curvadas y en una superficie vertical siempre que el número esté a 30° de la posición vertical.

Se aconseja utilizar solo dos dígitos, siempre que sea posible.

Para competiciones fuera de borda, se recomienda que el número se pinte dos veces en la cubierta de proa.

Esta regla general está sujeta a cambio de acuerdo con lo establecido en las reglas de categoría/clase.

Las excepciones tendrán que ser aprobadas por la UIM y mencionadas en un programa previo (de avance); el Oficial de Día aceptará estas excepciones y su decisión final estará basada en la efectividad y legibilidad del número.

## **501 - COMPETICIÓN DE REGULARIDAD**

### **501.01 - COMPETICIONES CON VELOCIDAD DECLARADA**

La velocidad máxima será establecida por el Organizador de acuerdo con la potencia del motor y/o la cilindrada.

La velocidad máxima debe declararse en el programa previo.

## **502 - COMPETICIONES DE RESISTENCIA**

### **502.01 - GENERALIDADES**

Motores - Grupo A

La capacidad máxima de un motor para varias categorías y clases se refiere a:

- el total de motores instalados en caso de motores aspirados de gasolina;
- la capacidad permitida debe ser la misma utilizada para los motores turboalimentados de gasolina que para los motores turboalimentados de diesel, mientras que es legítimo permitir doblar la capacidad exclusivamente para los motores aspirados de diesel.
- Para los motores de gasolina y diesel, la presencia de sobrecarga causa una reducción de la capacidad máxima permitida que se dividirá por el coeficiente 1,4.
- No se permite ninguna tolerancia para la cubicación resultante del cómputo.

### **Medidas de longitud**

El criterio para las medidas de longitud para la clasificación de las embarcaciones y el cálculo de la manga aparecen ilustradas a continuación:

Longitud de una RIB (Rigid Inflatable Boat: lancha rígida inflable)



### **Manga de la embarcación**

La manga se medirá en la cubierta, excluyendo cualquier apéndice lateral. Para las RIB, la medición se incluirá en el tamaño general de los tubos; la tolerancia permitida es de +/- 3 %

### **502.02 Grupo A**

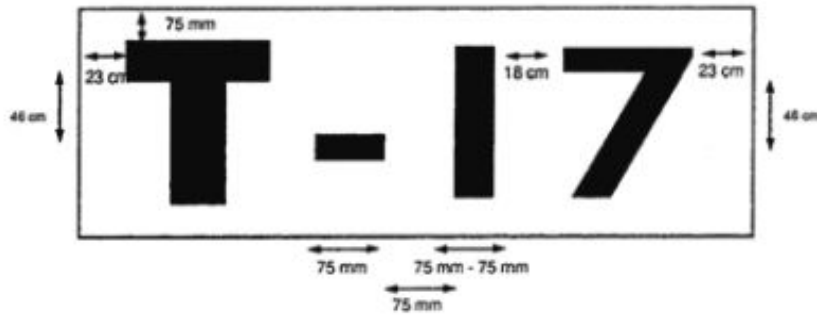
#### **Número de carrera (dorsal)**

El número en carrera (dorsal) debe aparecer en la tapa del casco (babor y estribor) y en la cubierta, dentro del área dedicada para ello.

- Los números del casco deben ser mostrados en la mitad delantera del barco.
- El número en la cubierta debe leerse correctamente desde la posición del asiento del piloto.
- Los números y letras tienen que ser marcados en negro en un fondo blanco.
- La letra y número que identifican la categoría deben estar puestos delante del número en carrera (dorsal).

El dorsal y su área deben tener un mínimo de dimensiones como se indica a continuación:

- Los números y letras deben tener un grosor de no menos de 75mm. (dibujillo de dimensiones del dorsal)



## CATEGORIAS Y CLASES

### Categoría Tourism

Se incluyen los buques cruceros homologados para este propósito de carrera, incluyendo accesorios internos cumpliendo con las especificaciones de los constructores de embarcaciones, estos accesorios deben ser apropiados para la vida normal abordo para toda la tripulación y prever acomodación (para toda la noche) para al menos dos personas.

Cuando el mobiliario de acomodación se quita, el barco es automáticamente reclasificado a la categoría Sport.

Cada embarcación debe estar equipada con dos motores idénticos e independientes capaces de desarrollar la velocidad de al menos 30 nudos, y tener un mínimo de autonomía de crucero de 250 millas náuticas.

No se permite la modificación respecto a la producción estándar del modelo usado que debe corresponder al informado en el certificado de homologación.

Los asientos de los pilotos pueden ser cambiados de lugar.

El ancho de la embarcación no puede ser menor al "producto de la medida de longitud multiplicado por el coeficiente 0.26".

Todos los modelos de motor que vienen de un motor estándar que ha sido modificado para incrementar el rendimiento en actividades deportivas, aunque estén incluidos en el catalogo de constructores de embarcaciones, NO ESTAN PERMITIDOS.

Para los motores turbo, el cárter del turbo debe ser original como se prevé en el barco originalmente.

La caja de cambios debe permitir las siguientes maniobras: avanzar (acelerar), dar marcha atrás y modo ralentí o modo reposo con los motores encendidos.

**Clase T1**

- (LOA) Eslora total: desde 7.51 m, a 8.99m.
- El mínimo dentro de la cabina: 1.40 m de altura, medido a lo largo una superficie continua de al menos 0.50 metros cuadrados.
- Una capacidad máxima de los motores: 4.750cc fuera borda / 8.600cc intraborda.

**Clase T2**

- Eslora total: desde 9.00 m, a 11.99 m.
- El mínimo dentro de la cabina: 1.60 m de altura, medido a lo largo una superficie continua de al menos 0.75 metros cuadrados.
- Una capacidad máxima de los motores: 12.000 cc.

**Clase T3**

- Eslora total: desde 12.00 m, a 15.00 m.
- El mínimo dentro de la cabina: 1.80 m de altura, medido a lo largo una superficie continua de al menos 1.5 metros cuadrados.
- Una capacidad máxima de los motores: 18.000 cc.

**Categoría Sport**

Se incluyen barcos con todas las características generales previstas para la categoría Tourism excepto las especificadas a continuación SE DESARROLLAN:

El ancho de la manga del casco no esté reducido.

Los barcos de la categoría Sport pueden no estar provistos de cabina.

Todos los modelos de motor que vienen de un motor estándar que ha sido modificado para incrementar el rendimiento en actividades deportivas, si está incluido en el catalogo de constructores de barcos y aparece en el certificado de homologación, si están permitidos en la categoría Sport.

**Clase S1**

- Eslora total: desde 7.51 m, a 8.99 m.
- Capacidad máxima de los motores: fuera borda 9.000 cc / intraborda 15.000 cc.

**Clase S2**

- Eslora total: desde 9.00 m, a 11.99 m.
- Capacidad máxima de los motores: 21.000 cc.

**Clase S3**

- Eslora total: desde 12.00 m, a 15.00 m.
- Capacidad máxima de los motores: 28.000 cc.

### **Categoría Prototypes**

Se incluyen todos los buques crucero homologados para el objetivo de las carreras como un prototipo con todas las características generales previstas en la categoría Sport excepto lo especificado a continuación:

El certificado oficial de velocidad de la embarcación debe ser de 50 nudos como mínimo.

La embarcación puede estar equipada con un máximo de tres motores.

#### **Clase P1**

- Eslora total: desde 7.51 m, a 8m.
- Capacidad máxima de los motores: fuera borda 11.000 cc / intraborda 18.000 cc.

#### **Clase P2**

- Eslora total: desde 9.00 m, a 11.99 m.
- Capacidad máxima de los motores: 25.000 cc.

#### **Clase P3**

- Eslora total: desde 12.00 m, a 15.00 m.
- Capacidad máxima de los motores: 33.000 cc.

### **Categoría Super Yacht (Super Yate/Velero)**

Se incluyen todos los buques crucero homologados para este propósito incluyendo el equipamiento interno de acuerdo con las especificaciones de los constructores del barco y con todas las características generales previstas para la categoría Tourism excepto lo que se especifica a continuación:

Pertenecientes a la categoría Super Yacht son todas las embarcaciones cuya longitud sea más de 15 m. y cuyas características correspondan a las previstas para la categoría Tourism.

El número de motores no está restringido.

Cuando el equipamiento de acomodación se quita, el barco no puede ser clasificado en esta categoría.

#### **Clase Y**

- Eslora total: 15.01 m como mínimo.
- El mínimo dentro de la cabina: 1.80 m de altura, medido a lo largo una superficie continua de al menos 1.50 metros cuadrados.
- Capacidad máxima de los motores: mínimo dos motores / máximo cuatro motores.

- El ancho de la embarcación no puede ser menor al producto de la longitud multiplicada por el coeficiente 0.26.

### **502.03 Grupo "B"**

Todos los barcos construidos en cualquier país de la Union Europea, que participen en la mencionada Championship deben someterse a las actuales regulaciones ISO-CE en vigor.

Se permite un aumento del 5% para la determinación de la potencia máxima para todos los barcos con motores.

Se permite un aumento del 5%, para fuera borda de 4 tiempos e intraborda con inyección directa de motor dos tiempos en las embarcaciones hinchables.

La determinación de la potencia máxima para motores FB relevante para embarcaciones hinchables. Para fuera borda motores de 4 tiempos e intra borda una inyección directa de motor de dos tiempos, un incremento del 5% se permite.

Las embarcaciones construidas fuera de la Comunidad Europea deben estar certificadas igualmente por sus países respectivos, de acuerdo con los requisitos mencionados a continuación.

Certificación CE (de la comunidad Europea)

Todos los barcos deben llevar el código HIN visible en la popa del barco.

#### **502.03.01 CAPACIDAD DEL MOTOR**

Capacidad máxima para ser instalada:

Siguiendo la nueva Regulación ISO/FIDIS/11592 en vigor que prevé la posibilidad de instalar en embarcaciones y embarcaciones hinchables, en ciertas condiciones, una mayor capacidad en comparación con la que viene en el formulario de la fórmula básica, se adoptan las siguientes especificaciones:

- a) Embarcaciones hinchables con longitud menos de 8 m, con motor fuera borda:
  - $ISO/DIS\ 6185-3 = (Eslora \times Manga \times 10)^{-33} = kW \times 1.36 = CV$
  - Incremento permitido: resultado de la formula básica + 30 % =CV para todas las categorías.
- b) Embarcaciones hinchables con longitud menor a 8 m, con motor fuera-intraborda o motor intraborda y fuera borda (doble motorización):
  - $ISO/DIS\ 6185-3 = (Eslora \times Manga \times 10)^{-33} = kW \times 1.36 = CV$
  - Incremento permitido: (resultado de la formula básica + 35%) +20%=CV para categoría U y Boat Production; (resultado de la formula básica + 35%) + 25%=CV para categoría Sport.
- c) Barcos con motor fuera borda:
  - $ISO/FDIS\ 11592 = (Eslora \times Manga \times 16)^{-67} = kW \times 1.36 = CV$

- Incremento permitido: resultado de la formula básica + 20%=CV para todas las categorías.
- d) Barcos con motores intra-fuera borda e intraborda, y doble motorización fueraborda:
  - ISO/FIDIS 11592= (considerando que la regulación ISO permite que la instalación de la capacidad máxima es cosa del constructor del barco) se aprueba lo siguiente:  
La capacidad de potencia incrementada será la que viene del resultado de la formula básica aplicada para barcos con motores fueraborda con los siguientes incrementos:
    - \_ (resultado de la formula básica + 35%) + 20% = CV para categorías U y Boat Production.
    - \_ (resultado de la formula básica + 35%) + 25% = CV para categoría Boat Sport.

#### **502.03.02 NUMERO EN CARRERA (DORSAL)**

El número en carrera (dorsal) debe aparecer en la tapa del casco (babor y estribor) y en la cubierta, dentro del área dedicada para ello.

- Los números del casco deben ser mostrados en la mitad delantera del barco.
- Los números y letras tienen que ser marcados en negro en un fondo blanco.
- La letra y número que identifican la categoría deben estar puestos delante del número en carrera (dorsal).

El dorsal y su área deben tener un mínimo de dimensiones como se indica a continuación:

- Los números y letras deben tener un grosor de no menos de 50mm.

#### **502.03.03 GENERAL**

Las embarcaciones de recreo con motores con capacidad no menor a 1000cc pueden participar en competiciones de Endurance Group B.

Si aparece en la certificación de la embarcación, la alimentación/ energía puede estar constituida por dos motores idénticos e independientes.

El chaleco salvavidas debe tener "flotación" delante del torso y detrás del cuello para mantener la boca y la nariz fuera del agua. Los chalecos salvavidas para navegar con "cabina cerrada" no se aceptan. Los chalecos salvavidas de auto inflado deben tener el certificado de haber pasado el control de seguridad.

#### **502.03.04 MOTORIZACION**

Para todos los motores, todos los pilotos deben tener el "manual de taller" del propietario del motor.

La motorización prevista con cualquier tipo de sobrealimentación (excluyendo inyección directa) NO ESTA PERMITIDA en la categoría Super Boat Sport. La



motorización fuera de borda estándar prevista con sobrealimentación ESTA PERMITIDA en Class Boat Production y la clase Promotion.

Los mecanismos de dirección pueden ser sustituidos por otro más adecuado con la marcha o el ritmo deportivo. En cualquier caso todos los componentes deben ser adecuados a las características de la embarcación y contruidos por empresas especializadas.

La documentación (certificado original del constructor del barco y/o catálogos originales del constructor de los componentes del barco) probando la adecuación de todas las partes que componen el mecanismo de dirección, debe ser mostrado en el ámbito de la carrera a petición del Comisario Técnico.

La participación de barcos homologados como único modelo no está permitido en las clases Promotion y Boat Production. El fabricante debe construir un mínimo de 5 unidades similares del mismo modelo.

No está permitida la aplicación de embarcaciones de estructuras adicionales fijas. Carpas o toldos móviles si están permitidos.

Los barcos no equipados con escape de gas recolectado dentro del diámetro de la hélice debería tener el nivel de emisión de sonidos acorde con la Ley 2003/44/CE del Parlamento Europeo de 16/06/03.

#### **502.03.05 CATEGORIAS Y CLASES**

Todas las embarcaciones con eslora de 5 a 8 metros, conformes con el Certificado del Barco expedido por un organismo técnico, en el que se indiquen las dimensiones y capacidades del motor instalado, puede pertenecer a esta categoría de acuerdo a lo siguiente:

##### **A. CLASS PROMOTION**

Incluye exclusivamente embarcaciones con motor fueraborda, con las siguientes características específicas:

- El motor fueraborda debe ser del mercado de accesorios a partir del catalogo del fabricante y estar disponible en el mercado.
- Los únicos barcos que están permitidos son los permitidos por sus respectivos países. Construidos en cualquier país de la CE, deben cumplir con la ISO.CE. el constructor debe ser identificado a través del código internacional en una placa fijada en la embarcación. (debe llegar código internacional del constructor y número de registro)
- Cualquier aumento de potencia, previsto por el reglamento CE debe ser especificado en la placa identificativa.

- A bordo de cualquier embarcación, según el reglamento CE, debe llevar el Manual del propietario y del motor proporcionados por el constructor del barco.
- Cada barco debe estar homologado para el transporte y para un mínimo de personas, no menos de 5.
- Barcos construidos u homologados en una sola unidad no están permitidos.
- El equipamiento interior es libre.
- Peso mínimo no debe ser inferior a 750 kg
- Potencia máxima 150 cv
- Numero de cilindros libre
- No se permite el uso de espaciadores de más de 30 mm (esta medida se va a modificar en la temporada 2016), ni ningún dispositivo que aumente la distancia de la unidad de tractor del travesaño del barco (anaquel, soportes, chapas de Jack...)
- El Sistema de elevación del motor no está permitido
- No se permite ningún dispositivo añadido para modificar la altura del motor durante la competición.

Con respecto a las limitaciones específicas previstas por el artículo 8 de las normas de seguridad y apartados correspondientes.

## **B. CLASS BOAT PRODUCTION**

Embarcaciones Boat Production, incluyendo accesorios fabricados en serie y en cumplimiento de las especificaciones de los constructores de los barcos.

Los accesorios son libres.

La embarcación puede ser encajada con dos motores si el certificado lo aprueba.

Los barcos equipados con doble motorización fueraborda, cuando están homologados, tienen que respetar las limitaciones específicas previstas en el artículo 502.01 de las reglas de seguridad y sus apartados correspondientes. Es posible aplicar las reglas hasta el máximo permitido intra y fueraborda, tomando el peso mínimo permitido.

Todos los modelos de motores que vienen del motor de serie y han sido modificados con el fin de aumentar el rendimiento de la actividad deportiva, incluso los que están incluidos en el catálogo del constructor, no están permitidos.

La caja de engranajes debe permitir las siguientes maniobras: adelante y parar con el motor en marcha.

No se permite la participación de embarcaciones certificadas u homologadas en una sola unidad.

**FB**

Desplazamiento máximo: 4050 c.c

Número máximo de cilindros 6

Peso mínimo: 1200 kg

Para los barcos FB con doble motorización, si la homologación lo permite (siempre con las limitaciones especificadas en el artículo 502.01) se admite un desplazamiento máximo de 5750 C.c con dos motores idénticos y un máximo de 4 cilindros por motor.

Peso mínimo permitido 1400 kg.

**EB-EFB**

Desplazamiento máximo: 6300cc

Número máximo de cilindros: 8

Siempre respetando las limitaciones especificadas en el 502.01.

Peso mínimo 1400 kg

Para los barcos con doble motorización, si la homologación lo permite (siempre con las limitaciones especificadas en el artículo 502.01) se admite un desplazamiento máximo de 7000 cc con dos motores idénticos y un máximo de 4 cilindros por motor.

Peso mínimo permitido será de 1400kg

**EF-EFB DIESEL**

Máximo desplazamiento: 3700cc

Número máximo de cilindros 6

Siempre respetando las limitaciones especificadas en el 502.01.

Peso mínimo: 1200 kg

La potencia mencionada en la limitación de esta clase tiene una tolerancia del 5% comparado con la que viene en los documentos, como está prevista en las regulaciones internacionales.

El valor de la potencia se utiliza para identificar un modelo preciso del motor y por lo tanto todas las características de capacidad y de construcción pueden ser verificadas.

## **Accesorio técnico a las reglas de competición de resistencia**

### **Grupo B: Class Boat Production**

Se permiten a todos los motores solo con las siguientes las modificaciones:

1. Solamente están permitidos los repuestos originales del motor proporcionados por el fabricante, conforme a los dispuesto en el catalogo.
2. Se permite la eliminación del sistema de lubricación en el motor de dos tiempos.
3. Los cilindros pueden ser perforados hasta el aumento proporcionado por el fabricante. El aumento del pistón debe ser con repuestos originales conforme a lo dispuesto en el punto 1.
4. En motores de dos tiempos, después del perforado, se permite el redondeo fuera de la lumbrera del cilindro, pero no puede ser más de 30°.
5. Se permite la sustitución de los surtidores de carburador según el punto 1.
6. Se permite la eliminación del limitador de revoluciones.
7. Sustitución con piezas no originales está permitido en las siguientes piezas: bujías, cables, tuberías de bujía, cables eléctricos, tuercas y tornillos, tuberías de agua, clips, ánodos, filtros de aceite y hélices.
8. Refuerzo y anclaje entre la caña y barra de dirección en los motores fuera borda están permitidos.
9. En las intra y fueraborda, se permite el uso de tubos de escape directos. Los tubos de escape deben pasar por el espejo de popa. Se permite la modificación de los tubos de escape solo después de los colectores, gases de escape y refrigeración de agua debe ser original.
  - a. Transmisión como carrera: por ejemplo conductor creciente, engranaje inferior) no está permitido.
  - b. no se permite cambio de velocidad Multi ratio.

### **C. SUPER BOAT SPORT CATEGORY**

Incluidas las características previstas para la categoría "turismo" con excepción de lo que se especifica a continuación:

El ancho del haz del casco no está restringido

Las unidades producidas en serie que han sido modificadas en al menos uno de los siguientes aspectos pertenecen a esta categoría:

- En las estructuras de cubierta a través de la eliminación de partes o mediante la creación un puente rígido de proa.

- Por la eliminación de herraje.

Todos los modelos de motor que vienen de serie y han sido modificados para aumentar el rendimiento de la actividad deportiva, de ser incluido en el catalogo del constructor y aprobado en el certificado, se permite en la categoría Super sport.

Unidades de turismo equipadas con motores de hasta un 10% de la capacidad o potencia permitida en su clase, entrará automáticamente en la Categoría S2

Unidades de turismo equipadas con motores superiores a más de 10% de la capacidad o potencia permitida de su clase, entrará automáticamente en la categoría S1.

En la categoría Super sport, se permite la participación de embarcaciones homologadas como única unidad. No se permiten las motorizaciones con ningún tipo de sobrealimentación. (se entiende como un turbo compresor o un compresor volumétrico, no se entiende como un sistema directo de sobre alimentación que el fabricante del motor pusiera en el primer montaje)

Nota: en la categoría Super Sport la transmisión (para la CE caja de engranajes inferior con cono) y la unidad de superficie están permitido, pero no se permite el uso de cambio de velocidad de relación múltiple.

**Las clases previstas en esta categoría son:**

#### **CLASS S 1**

EB-EFB: peso mínimo para las embarcaciones mirar diagrama. Verificación lo que pesan abajo.

Desplazamiento máximo 8300 cc

Número máximo de cilindros: 8

Siempre respetando las limitaciones especificadas en el 502.01.

#### **CLASS S 2**

EB-EFB: peso mínimo para las embarcaciones mirar diagrama. Verificación lo que pesan abajo.

Desplazamiento máximo 6300 cc

Número máximo de cilindros: 8

Siempre respetando las limitaciones especificadas en el 502.01.

EB-: peso mínimo para las embarcaciones mirar diagrama. Verificación lo que pesan abajo.

Potencia máxima: con respecto a la limitación específica prevista en el art. 502.01 de las reglas de seguridad y apartados correspondientes.

## **VERIFICACION DE PESO**

Para las clases Sport, el peso mínimo permitido para cada barco se muestran en el grafico correspondiente, atravesando el eje de la longitud de la embarcación (cm), con (LH) que se indica en los documentos de los barcos y la curva de compensación adoptada.

En el punto de cruce, en el eje que indica los kg, se puede leer el peso que corresponde redondeando por exceso.

El peso mínimo se calculara al final de la carrera y se refiere a:

- Embarcación
- Equipos de abordó
- Combustible residual
- Tripulación lista para competición
- Posible lastre declarado

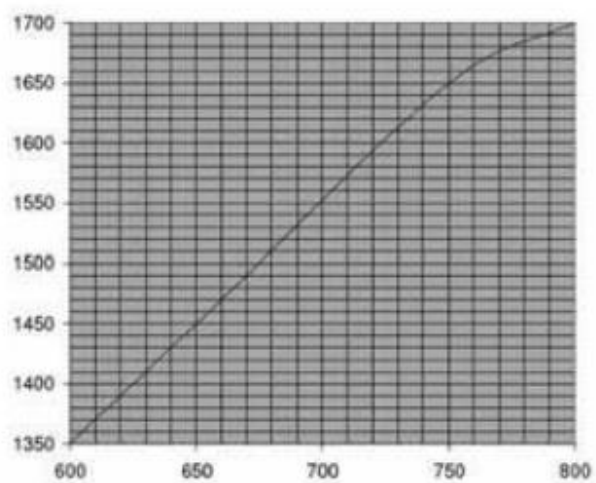
El lastre puede ser solamente de tipo solido, debe fijarse a la estructura de la embarcación, fijarlo con cuerdas, material elástico u otro fácil de romperse no está permitido. La existencia y peso del lastre se debe declarar y se indicaran en la ficha técnica por el oficial técnico. Al final de cualquier carrera, todos los barcos y pilotos deben permanecer disponibles para posibles procedimientos de verificación de pesos e inspecciones pertinentes.

Durante el procedimiento de verificación de peso, el barco no debe contener líquidos diferentes al combustible residual y las partes solidas que no son del equipo de abordó o del lastre declarado. El peso del piloto será el de su cuerpo mas la ropa de competición. En caso de que no se llegue al peso mínimo previsto será descalificado.

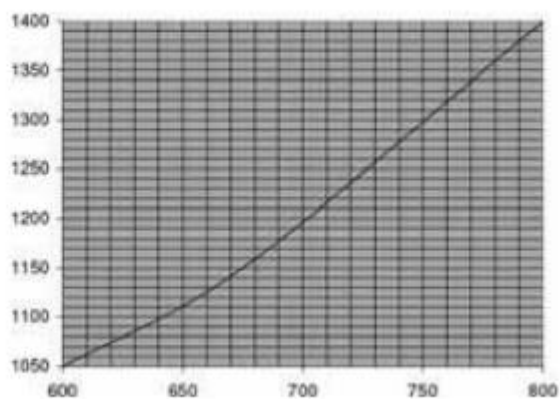
Los barcos con una longitud inferior a 6 metros deben tener un peso mínimo igual al de los barcos de 6 metros de longitud.

## TABLA DE PESOS

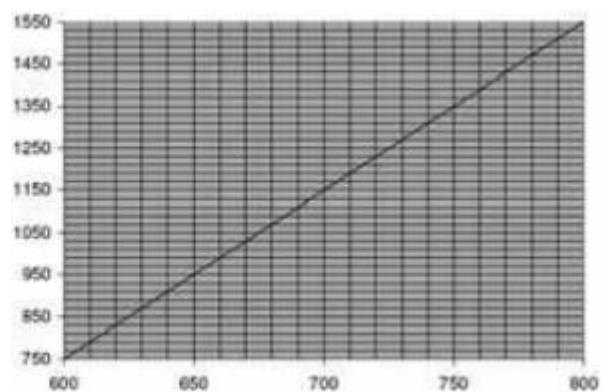
### S1 EB-EFB



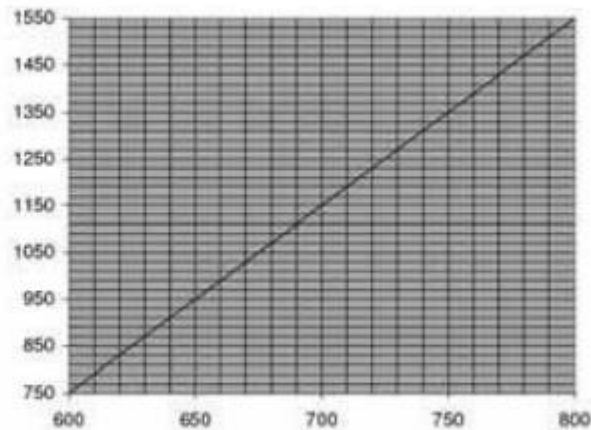
### S2 EB - EFB



### S1 FB



## S2 FB



### Accesorio técnico a las reglas de la competición de Endurance

#### Group B- CATEGORIA SUPER SPORT BOAT

Todos los motores deben estar acreditados y suministrados por la red de venta. Las piezas de repuesto del motor y las posibles piezas sustituidas o cambiadas, a partir de los siguientes puntos deben ser suministrados desde la red de venta como piezas disponibles en el catálogo de venta. Un catálogo del proveedor debe estar disponible.

Toda modificación que no esté claramente permitida está prohibida.

1. El desplazamiento del motor no se puede modificar más que el rectificado permitido. El rectificado del cilindro es admitido con un aumento a 0,040 " (1 mm)
2. Árbol de transmisión, bielas, volante, pistones y todos los elementos del "grupo rotativo" son libres.
3. Bielas y eje de transmisión deben ser de acero. El trazo del pistón debe permanecer sin cambios.
4. Se permite el funcionamiento mecánico interno al motor. El número de la bujía y de las válvulas no se puede cambiar.
5. Esta permitido solo el uso de carter original para este tipo de motor.
6. Se permite reemplazar la cabeza del motor con otro del catálogo para este tipo de motor, de acuerdo a lo que se permite en el punto 4 de estos elementos.
7. Se permite la sustitución de los manguitos.
8. Las válvulas, arboles de levas, engranajes, cadena de todos de los elementos de la distribución pueden ser reemplazados.
9. Se permite reemplazar o eliminar las arandelas de embalaje del motor.



10. Se permite la sustitución de los carburadores por otros suministrados por el catalogo para este tipo y modelo de motor. La alimentación de aire del motor debe permanecer como el original. No se admite ninguna modificación excepto la sustitución de los surtidores del carburador y el sistema de control para los motores de inyección de combustible (el numero de inyectores no se puede cambiar debe ser el original)
11. El sistema de admisión previsto por el fabricante del motor debe permanecer como el original. No hay otras modificaciones admitidas. El elemento de filtro debe tener la forma de un filtro de papel, esponja o metal. Bombas de admisión de té y transportadores dirigidas al sistema de admisión no están permitidos.
12. La configuración externa del carter del motor de ser suministrado por la fabricación del motor. Está prohibido que se cambie por otros que no estén disponibles en el catalogo para este tipo y modelo de motor.
13. La sustitución de las bujías, cables y pipetas de la bujía, , tornillos, tubos de agua, sujetador, ánodos, filtros de aceite, hélice está permitido.
14. Se permite eliminar la bomba de la dirección asistida.
15. Se permite eliminar el sistema completo de lubricación separado en motores de dos tiempos.
16. Se permite la sustitución del sistema completo de escape con un elemento disponible en el catalogo para es te tipo y modelo de motor, siempre que se trate de un escape de agua de mezcla completa de refrigeración de tipo total. El "agujero" de escape de agua para refrigeración debe ser de la menos 10 cm. Se debe presentar una copia del catalogo al oficial técnico si lo solicita en las verificaciones.
17. No se permite el uso de velocidad multi relación
18. Se permite eliminar el limitador de revoluciones
19. Se permite reforzar el anclaje entre la caña y la barra de dirección en motores fuera borda.
20. Se admite exclusivamente el uso de combustible comercial.
21. No está permitido ningún tipo de aditivo líquido, gaseoso, solido, el rendimiento aumentado según lo previsto en las reglas de la UIM.

#### **502.03.06 procedimientos de carreras y campo de regatas**

Procedimientos de salida y llegada de carrera serán detallados en las instrucciones de regata y durante reunión informativa de los pilotos.

Una carrera de grupo b de resistencia deberá estar a una distancia mínima de 38 millas náuticas. Una vuelta de carrera no puede ser menos de 3 millas náuticas.

Durante la vuelta inicial, la distancia mínima desde la línea de salida a la primera marca (boya) deberá ser como mínimo de 1 milla náutica.

#### **502.03.07 marcas de carrera o boyas**

Está estrictamente prohibido por un barco de regatas para retomar una boya perdida

Por cada boya perdida o no tomada como se indica en una carrera / manga, se aplicará una penalización de una vuelta.

Si un conductor pierde tres veces a la marca de la carrera en la misma carrera / manga, se aplicará la descalificación

En caso de que el conductor de un barco ha dañado una boya de la carrera, el conductor debe pagar 100 € (u otra cantidad que se estipula en las instrucciones de regata) para el organizador local o propietario de las boyas de carrera y una penalización de una vuelta

#### **502.03.08 rondas de campeonato continental y mundial**

Para el grupo de resistencia b, un campeonato continental estará compuesto por un mínimo de 2 carreras y un campeonato mundial estará compuesto por un mínimo de 3 carreras.

En caso de igualdad de puntos al final de un evento, el ganador será el barco mejor posicionado de la carrera en la carrera con la distancia más larga durante el evento

El intervalo entre la final de una manga y el inicio de la siguiente debe ser de al menos tres horas

*502.03.09 requisitos del campeonato continentales y del mundo para el grupo de resistencia navegación de recreo b*

#### **503 competiciones americanos de persecución**

*503.02 categorías y clases*

#### **504 competiciones de slalom paralelo**

*504.02 categorías y clases*

#### **505 barcos históricos**

*505.01 formulario de evaluación para la certificación ASDEC UIM*

*505.02 año*

*505.03 historia*

*505.04 importancia*

*505.05 originalidad*

*505.06 mantenimiento*

*5 05.07 estética*