

NAVEGACIÓN DE RECREO

FEDERACIÓN
ANDALUZA
MOTONÁUTICA

Este Reglamento es una traducción parcial realizada por la Federación Andaluza de Motonáutica, al español del Reglamento U.I.M - Pleasure Navigation Rules 2017. 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.

300.11 EQUIPO DE SEGURIDAD.

Toda embarcación en competición debe llevar a bordo durante toda la duración del evento (incluso en entrenamientos) lo siguiente:

- El equipo de seguridad eficaz requerido por el país de la bandera de la embarcación.
- Cualquier equipo de seguridad prescrito por estas normas o las normas de competición.
- Durante la carrera y entrenamientos cada persona a bordo de una embarcación debe llevar un chaleco salvavidas debidamente homologado y de color naranja el cual sea conforme con “los requisitos básicos de fabricación de los salvavidas de la UIM” con fecha 1 de enero de 2017 que se puede consultar en la página web de la UIM. Los pilotos que usen chaleco salvavidas fabricados con anterioridad al 1 de enero de 2017 pueden seguir utilizando sus chalecos hasta el 1 de enero de 2018. Así mismo podrán continuar usando los chalecos si estos satisfacen los requisitos de fabricación definidos más adelante.
- Si las normas de competición lo requieren, cualquier persona a bordo de la embarcación que participe en la competición debe llevar un casco adecuado de color naranja durante la competición y durante las vueltas de entrenamiento, incluso después de haber parado dentro del circuito (p.ej.: en caso de fallo técnico). Si no se especifica lo contrario, dicho casco debe ser del tipo prescrito por la autoridad nacional que haya emitido la licencia del portador del casco. La eficiencia del caso es responsabilidad del portador. El casco debe ajustarse a los estándares de cascos de la SNELL o FIA de acuerdo con la lista disponible en la página web de la UIM. Los pilotos atados deben llevar un dispositivo de apoyo/soporte en cuello y cabeza conforme a la SFI 38.1. Ningún dispositivo de grabación de imagen, por pequeño que sea, puede ir fijado al casco.

502.03 GRUPO B

Todos los barcos construidos en cualquier país de la Comunidad Europea, en todo lo mencionado del Campeonato deben someterse a la actual regulación ISO-CE en vigor.

Al determinar la máxima potencia para todos los barcos con motores FB, un incremento del 5% está permitido.

Al determinar la potencia máxima para motores FB correspondientes a barcos hinchables, para motores de 4 tiempos fueraborda y motores fueraborda de 2 tiempos de inyección directa, un incremento del 5% está permitido.

Embarcaciones construidas fuera de la Comunidad Europea deben tener una certificación similar de sus respectivos países de acuerdo con los requisitos mencionados.

Certificación CE (CE es un marcado que tienen todos los productos que se comercializan en Europa)

Todas las embarcaciones deben llevar el código HIN visible en la popa del barco.

Todas las embarcaciones deben tener su PROA pintada de naranja fluorescente al menos 0,5 m. El número de miembros de la tripulación a bordo debe estar escrito en negro en al menos 0,25 m. de alto en la zona naranja.

El número de miembros de la tripulación tiene que ser el mismo en todas las mangas.

502.03.01 POTENCIA DEL MOTOR.

La potencia máxima para ser instalada:

Siguiendo la nueva regulación que viene a entrar en vigor ISO/FIDIS/11592 que prevé la posibilidad de instalar en barcos y barcos hinchables, en ciertas condiciones, una mayor capacidad en comparación con la obtenida de la aplicación de la fórmula básica, se adoptarán las siguientes especificaciones:

- a) Embarcaciones hinchables con una longitud menor a 8m con motor fueraborda:

$$ISO/DIS 6185-3 = (eslora \times manga \times 10) - 33 = kW \times 1.36 = CV$$

Incremento permitido: resultado de la fórmula básica + 30% CV para todas las categorías.

- b) Embarcaciones hinchables con una longitud menor a 8m con motor intra-fueraborda o intraborda y motorización doble fueraborda:

$$ISO/DIS 6185-3 = (eslora \times manga \times 10) - 33 = kW \times 1.36 = CV$$

Incremento permitido: (resultado de la fórmula básica + 35%) + 20% = CV para la categoría Boat Production; (resultado de la fórmula básica + 35%) + 25% = CV para las *categorías S2 y S1*.

- c) Embarcaciones con motores fueraborda:

$$ISO/FDIS 11592 = (eslora \times manga \times 16) - 67 = kW \times 1.36 = CV$$

Incremento permitido: resultado de la fórmula básica + 20% = CV para todas las categorías.

- d) Embarcaciones con motores intra-fueraborda e intraborda, y motorización doble fueraborda:

ISO/FIDIS 11592 = (considerando que la regulación ISO permite que la instalación de la capacidad máxima dependa del constructor/fabricante), se adoptará lo siguiente:

El incremento de la capacidad de la potencia será el obtenido del resultado de la fórmula básica aplicada a embarcaciones con motor fueraborda con el siguiente incremento:

- (resultado de la fórmula básica + 35%) + 20% = CV para la categoría Boat Production.
- (resultado de la fórmula básica + 35%) + 25% = CV para las *categorias S2 y S1*.

502.03.02 NUMERO DE CARRERA (DORSAL)

El dorsal debe mostrarse en las partes superiores del casco (babor y estribor) dentro de un área dedicada a ello:

- los números en el casco deben mostrarse en la mitad delantera del barco.
- los números y letras deben estar marcados en negro, en un fondo blanco.
- la letra y número que identifique la clase o categoría debe estar localizado delante del número del dorsal.

El dorsal y su área tendrán unas dimensiones mínimas como se indica a continuación:

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

502.03.03 GENERAL

Embarcaciones de recreo con motor de capacidad no menor de 1000 cc pueden participar en competiciones de 'Endurance Group B'.

Si se declara/aparece en el certificado de la embarcación, la potencia puede venir de 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. Chalecos salvavidas para navegar con 'cabina cerrada' no están permitidos. El chaleco salvavidas auto inflable debe exhibir el certificado de haber pasado la revisión de seguridad.

Todos los barcos deben llevar la suficiente flotabilidad para que el casco flote de la manera correcta y ayudar al equipo de salvamento/rescate en el caso de volcarse.

Todos los miembros de la tripulación en la cabina del barco deben estar sujetos usando un arnés (de 6 puntos) y están sujetos también a una prueba anual obligatoria de inmersión. Una provisión/suministro separado de aire por cada miembro de la tripulación también es obligatorio en barcos de cabina.

Los asientos ocupados deben tener reposacabezas.

502.03.04 MOTORIZACION

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

La motorización provista con cualquier tipo de sobrealimentación(excluida la inyección directa) no se permite en la categoría 'Super Boat Sport'. La motorización fueraborda estándar provista de sobrealimentación se permite en las categorías 'Class Boat Production' y 'Class Promotion'.

Los mecanismos de dirección pueden ser sustituidos por otros más adecuados al ritmo deportivo. En cualquier caso todos los componentes deben ser adecuados a las características de la embarcación y contruidos por firmas/constructores/fabricantes especializados.

La documentación(certificado original del constructor del barco y/o catálogos originales del constructor de los componentes del barco) que prueba/da fe de la adecuación de todas las partes que componen el mecanismo de dirección, debe mostrarse en el área de la carrera a requerimiento del Comisario Técnico.

La participación de barcos homologados como un único ejemplar no se permiten en la categoría 'Class Promotion' y 'Class Boat Production'. El fabricante/constructor debe construir un mínimo de 5 unidades del mismo modelo.

No están permitidas 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 deberán tener un nivel emisión de sonido acorde con la Ley 2003/44/CE del Parlamento Europeo de 16/06/03.

Motores antiguos solo pueden ser actualizados con partes actuales si estas no producen un incremento de potencia o cilindrada.

502.03.05 CLASES Y CATEGORIAS

Todas las embarcaciones de recreo con eslora de 5.00 m a 8.99 m conforme a la certificación de la embarcación emitida por un cuerpo técnico apropiado, donde se indican las dimensiones de la embarcación y las capacidades del motor instalado, pueden pertenecer a la categoría de acuerdo con lo siguiente:

A. CLASS PROMOTION

Class Promotion incluye exclusivamente barcos con motorización fueraborda, estrictamente que estén en producción con las siguientes características específicas:

- embarcación con monomotor directamente del mercado, con motorización fueraborda exclusivamente de la postventa como del catálogo del fabricante y disponible en el mercado
- los únicos barcos permitidos son los que estén certificados/aprobados por sus respectivos países. Barcos construidos en cualquier país europeo, con acceso al campeonato mencionado, deben ajustarse a la normativa ISO-CE actualmente vigente. El constructor de la embarcación o fabricante debe ser identificado a través del código internacional presentado en la matrícula/placa fijada en el barco, como consecuencia cada barco debe tener placa apropiada para ello mencionando:
 - el código internacional del fabricante.
 - la identificación del barco: tipo de barco, número de registro, datos complementarios.
- cualquier incremento de potencia, procedente de la prueba de verificación, previsto por la normativa CE (o normativa de países no europeos) debe aparecer en la placa de identificación del barco.
- a bordo de cualquier embarcación, de acuerdo con la normativa CE, debe haber un 'manual de taller' del propietario para el barco y para el motor proporcionado por el fabricante del barco.
- cada embarcación debe estar homologada para transportar un número mínimo de personas, no inferior a 5.
- las embarcaciones construidas como único ejemplar y/o homologadas como único ejemplar no están permitidas.
- los accesorios interiores son 'libres'.
- peso mínimo no inferior a 850 kg.
- máxima potencia: 150 hp.

- el número de cilindros es libre.
- el uso de espaciadores con un grosor de más de 170 mm no está permitido. Cualquier dispositivo/instrumento incrementando la distancia del punto más alto del soporte del motor (horquilla, conector/clavija, etc...) desde el punto más alto de la popa tampoco está permitido.
- No están permitidos los sistemas de elevación del motor (power lift)
- cualquier instrumento/dispositivo añadido para modificar la elevación del motor durante la carrera no está permitido.
- Respecto a las limitaciones específicas, están previstas por la norma/artículo 8 de la normativa de seguridad y párrafos relevantes.

B. CLASS BOAT PRODUCTION.

Embarcaciones de recreo producidos en serie, incluyendo accesorios, y en cumplimiento con especificaciones de los fabricantes, pertenecen a esta categoría.

Los acabados son libres.

La embarcación puede estar equipada con dos motores si tienen certificado de aprobación.

Barcos equipados con doble motorización fueraborda, cuando la homologación lo permita, siempre respetando las limitaciones específicas previstas por el art. 502.01 de las normas de seguridad y párrafos relevantes, será posible aplicar potencia al límite máximo permitido para los intraborda - intra-fueraborda, tomando directamente el peso mínimo permitido.

Todos los modelos de motores provenientes del motor estándar que ha sido modificado para incrementar el rendimiento para la actividad deportiva, incluso aunque este incluido en el catálogo del fabricante del barco, no está permitido.

La 'caja de cambios' debe permitir las siguientes maniobras: 'hacia delante', marcha atrás y punto muerto con el motor en marcha.

La participación de barcos certificados/homologados como único ejemplar no está permitida.

FB

Máxima cilindrada: 4050 cc.

Numero máximo de cilindros: 6.

Peso mínimo: 1200 kg.

Para barcos con doble motorización FB si la homologación lo permite, pero siempre respetando las limitaciones específicas del art. 502.01 de las normas de seguridad y párrafos relevantes, se admite un máximo total de cilindrada de 5750 cc con motorizaciones idénticas y con un máximo de 4 cilindros por motor.

Peso mínimo permitido será de 1400 kg.

EB-EFB GASOLINA

Máxima cilindrada: 6300 cc.

Numero máximo de cilindros: 8.

Respetando las limitaciones específicas previstas en el art. 502.01 de las normas de seguridad y párrafos relevantes.

Peso mínimo: 1400 kg.

Para barcos con doble motorización EB-EFB Gasolina, si la homologación lo permite, pero siempre en respeto de las limitaciones específicas previstas en el art. 502.01 de las normas de seguridad y párrafos relevantes, se admite un máximo total de cilindrada de 7000 cc. con dos motorizaciones idénticas y un máximo de 4 cilindros por motor.

Peso mínimo permitido será 1400 kg.

Intraborda- dentro fueraborda DIESEL

Máxima cilindrada: 3700 cc.

Numero máximo de cilindros: 6.

Respetando las limitaciones específicas previstas en el art. 502.01 de las normas de seguridad y párrafos relevantes.

Peso mínimo: 1200 kg.

Las potencias mencionadas en la limitación de la categoría tienen una tolerancia del 5% en comparación a los mostrados en los documentos, como se prevé en la normativa internacional.

El valor de potencia se usa para identificar un modelo concreto de motor y así todas las características de capacidad y construcción pueden ser verificadas.

ANEXO TECNICO PARA NORMAS DE COMPETICION DE RESISTENCIA (ENDURANCE)

GRUPO B - CLASS BOAT PRODUCTION

Todos los motores estándar están permitidos. Solo están permitidas las modificaciones mencionadas a continuación:

1. Solo las piezas de repuesto provistas por el fabricante original del motor están permitidas, así como las provistas por el catalogo y el motor expuesto.
2. La eliminación del 'sistema de lubricación separado' en un motor de dos tiempos está permitida.
3. Los cilindros pueden ser rectificadas para el incremento provisto por el fabricante del motor para ese modelo de motor. El pistón aumentado/incrementado debe ser parte de repuesto original como se especifica en el punto 1.
4. En motores de dos tiempos, después de la rectificación, el redondeo de la lumbrera del cilindro está permitido, el redondeo no puede ser más de 30°.
5. La sustitución de los surtidores en ralentí y el principal en motores de carburación según el punto 1, está permitida.
6. La eliminación del limitador de revoluciones está permitida.
7. La sustitución con piezas/partes no originales se permite solo en los casos siguientes: bujías, cables, pipas/tubos de bujías, cables eléctricos, tuercas y tornillos, tuberías de agua, grapas, ánodos, filtros de aceite, hélices.
8. El refuerzo y el anclaje entre la caña y la barra de dirección en motores fueraborda están permitidos.
9. En motores intraborda y dentro-fueraborda, el uso de tubos de escape directo está permitido. Los tubos de escape deben ir a través del espejo de popa. La modificación de tubos de escape está permitida solo detrás de los colectores y del sistema de refrigeración del gas de escape debe mantenerse el original.
 - A. Trasmisiones de competición (por ejemplo: Crescent Leading Edge o caja de engranajes inferior con cono) y trasmisiones para hélices de superficie no están permitidos.

B. El cambio de velocidad de relación múltiple no está permitido.

C. SUPER BOAT SPORT CATEGORY.

Aquí se incluyen todas las características proporcionadas por la categoría turismo/recreo excepto las que se especifican a continuación:

La manga del casco no está limitada.

Las unidades producidas en serie que hayan sido modificadas en al menos uno de los siguientes aspectos, pertenecen a esta categoría.

- o En estructuras de la cubierta mediante partes extraíbles, o mediante creación de un puente rígido parcial en proa.
- o Mediante extracción/eliminación de accesorios (mobiliario).

Todo modelo de motor procedente del motor estándar que haya sido modificado para incrementar el rendimiento para la actividad deportiva, si está incluido en el catálogo del constructor del barco y reflejado en el certificado de autorización de la embarcación, están permitidos en la categoría 'Super Sport'.

Unidades de embarcaciones de recreo/de turismo (mínimo de 5 unidades construidas) equipadas con motores que excedan el 10% y no excediendo el 20% de la capacidad permitida o de la potencia de su categoría, automáticamente entran en la categoría S1

Unidades de embarcaciones de recreo/de turismo (mínimo de 5 unidades construidas) equipadas con motores excediendo hasta el 10% de la capacidad permitida o de la potencia de su categoría, automáticamente entran en la categoría S2.

Embarcaciones de la categoría Boat Production que excedan el 20% de la potencia permitida en su categoría, no pueden participar en competiciones de resistencia Class B (Endurance).

En la categoría Super Boat Sport, se permite la participación de barcos certificados/homologados como único modelo/ejemplar.

Las motorizaciones con cualquier tipo de sobrealimentación* no están permitidas en barcos con motor intraborda o dentro-fueraborda.

La utilización de algún tipo de sobrealimentación está permitida en barcos propulsados con motores fueraborda de serie.

(* Sobrealimentación: referida a un turbocompresor o un compresor volumétrico, no se refiere a un sistema de inyección directa de cualquier combustible de sobrealimentación que el fabricante del motor pusiera en su primer montaje)

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

Las clases previstas son las siguientes:

CLASE S1

Intraborda-dentro fueraborda:

Peso mínimo para barcos: según el diagrama más abajo 'verificación del peso'.

Cilindrada máxima: 8300 cc.

Numero máximo de cilindros: 8.

Respetando/cumpliendo las limitaciones específicas previstas en el art. 502.01 de las normas de seguridad y párrafos relevantes.

FB:

Peso mínimo: según el diagrama más abajo 'verificación del peso'

Potencia máxima: respetando las limitaciones específicas previstas en el art. 502.01 de las normas de seguridad y párrafos relevantes.

CLASE S2

Intraborda-dentro fueraborda:

Peso mínimo: según el diagrama más abajo 'verificación de peso'

Cilindrada máxima: 6300 cc.

Numero máximo de cilindros: 8.

Respetando las limitaciones específicas previstas en el art. 502.01 de las normas de seguridad y párrafos relevantes.

FB:

Peso mínimo: según diagrama más abajo 'verificación de peso'

Potencia máxima: respetando las limitaciones específicas previstas en el art. 502.01 de las normas de seguridad y párrafos relevantes.

VERIFICACION DEL PESO

Para las clases de Super Boat Sport, el peso mínimo permitido para cada barco se muestra en el cuadro correspondiente, cruzando el eje de la longitud del barco (cm), como se indique en los documentos del barco, y la curva de compensación adoptada.

En los puntos de cruce, en el eje que indica los kg; se puede leer el peso relevante redondeado por excesos.

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

- o La unidad del barco.
- o Equipos de abordó.
- o Combustible residual.
- o Tripulación preparada para competir.
- o Posible lastre declarado.

El lastre solo puede ser de tipo sólido, debe ser estrictamente fijado a la estructura del barco; fijarlo con cabos, elástico u otro material de fácil extracción no se admite. La existencia y el peso del lastre deben ser declarados e indicados en la tarjeta técnica por el Comisario Técnico. Al término de cualquier carrera, todos los barcos y pilotos, deben

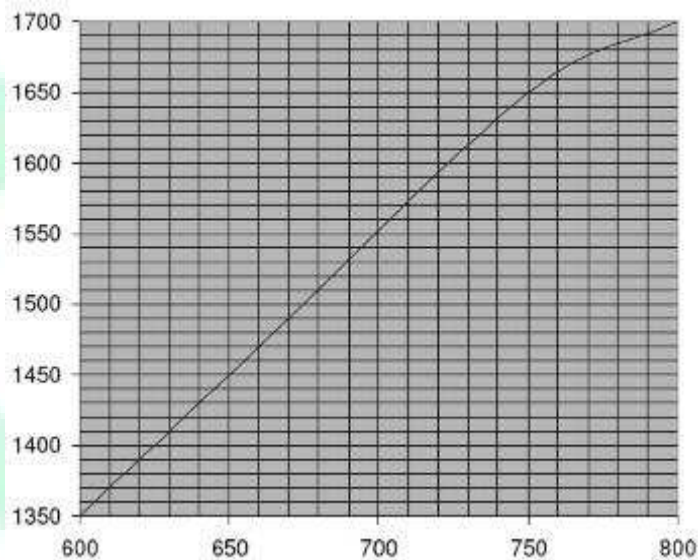
permanecer disponibles para posibles procedimientos de verificación de peso e inspecciones relevantes.

Durante el procedimiento de verificación de peso, la embarcación no puede contener líquidos diferentes del combustible residual ni partes/piezas solidas que no sean parte del material/equipamiento a bordo o el lastre declarado. El peso del piloto será el peso de su cuerpo junto con el peso de su vestimenta de competición. En caso de que el peso mínimo previsto no se alcance, se aplicará la descalificación.

Embarcaciones con una longitud menos a 6 metros, deben tener un peso mínimo igual a las embarcaciones de 6 metros.

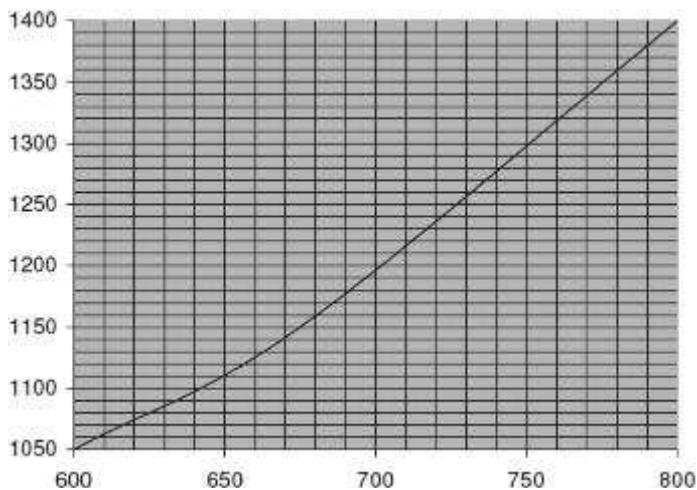
TABLAS DE PESOS

S1 EB-EFB

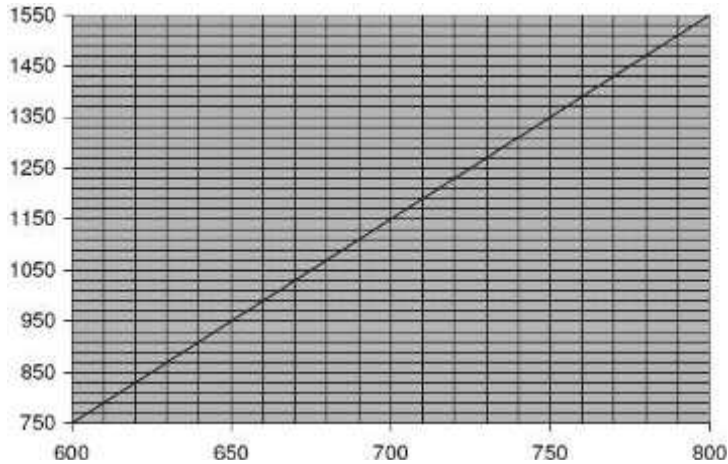


FEDERACIÓN
ANDALUZA
MOTONÁUTICA

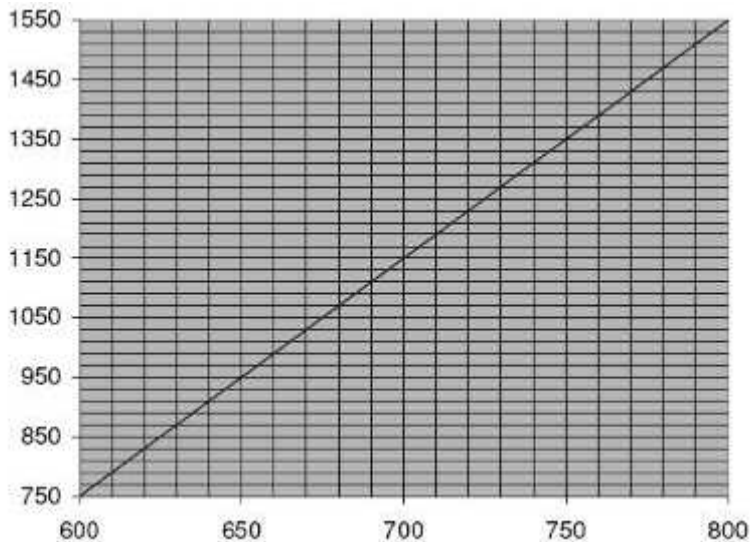
S2 EB-EFB



S1 FB



S2 FB



DERACIÓN
NDALUZA
TONÁUTICA

ANEXO TÉCNICO A LAS NORMAS DE COMPETICIÓN DE RESISTENCIA (ENDURANCE).

GROUP B- SUPER SPORT BOAT.

Todos los motores deben estar acreditados y suministrados desde la red de venta. Las piezas de repuesto del motor y las posibles partes sustituidas o intercambiables, según los siguientes apartados, deben ser suministradas desde la red de venta como piezas/partes disponibles del catálogo. Un catálogo del proveedor de piezas debe estar disponible.

Todas las modificaciones que no estén claramente permitidas estarán prohibidas.

1. El desplazamiento del motor no puede ser modificado más que el rectificado permitido. El rectificado del cilindro se admite con un incremento de 0,040" (1mm).
2. Eje de transmisión, barra/varilla conectora/bielas, volante, pistones y todos los elementos del 'grupo rotativo' son libres.
3. Las barras/varillas conectoras/bielas y el eje de transmisión deben estar hechas de acero. La carrera del pistón debe mantenerse sin cambios.
4. Los trabajos mecánicos en el interior del motor están permitidos. El número de bujías y de válvulas no se puede cambiar.
5. Solo se permite el uso del 'carter' del motor original para este tipo de motor.
6. Se permite reemplazar el cabezal del motor con otro del catálogo para este tipo de motor, manteniéndose permitido lo mencionado en el punto 4 para estos elementos.
7. La sustitución de los manguitos está permitida.
8. Válvulas, eje de levas/árbol de levas, engranajes, cadena, todos los elementos de la distribución pueden ser reemplazados.
9. Se permite reemplazar o eliminar el embalaje o arandela, sistema de limpieza del motor.
10. Se permite la sustitución de carburadores con otros como los suministrados por el catálogo para este tipo y modelo de motor. La alimentación de combustible suministrada por el fabricante del motor para ese tipo y modelo de motor debe mantenerse como el original. No se admite modificación con la excepción de la sustitución de los inyectores en los carburadores y el sistema de control para motores de inyección de combustible (el número original de inyectores no se puede cambiar).
11. El sistema de alimentación previsto por el fabricante del motor para ese tipo y modelo de motor debe mantenerse como el original. Ninguna modificación será admitida. El elemento filtrante debe estar en forma de filtro de papel, esponja o metal (empaquetado foliado metálico o esponjoso). La bomba de aspiración y cinta dinámica directos al sistema de aspiración no está permitida.
12. La configuración externa del cárter del motor debe mantenerse como el proporcionado por el fabricante del motor. Está prohibido reemplazar elementos por otros no disponibles en el catálogo para ese tipo y modelo de motor.
13. La sustitución de bujías, cables y pipetas de las bujías, rotaciones eléctricas, tornillos, tubos del agua, sujeciones, ánodos, filtros de aceite, hélices, está permitida.
14. Se permite eliminar la bomba de servodirección.
15. Se permite eliminar el sistema de lubricación completo separado en motores de dos tiempos.

16. Se permite la sustitución de sistema de escape completo por un elemento disponible en el catálogo para ese tipo y modelo de motor suministrado por el fabricante del sistema de escape, siempre que sea un tipo mezclado de escape, refrigeración por agua (escape de agua de mezcla completa de refrigeración de tipo total). Los agujeros de escape de la refrigeración por agua deben estar dentro al menos 10 cm desde el final del tubo de escape.

Una copia del catálogo debe ser proporcionada al Comisario Técnico si se requiere durante las verificaciones.

17. No se permite el uso de velocidad multi relación ('multi-ratio speed gear').

18. Está permitido eliminar el limitador de revoluciones.

19. Está permitido reforzar el anclaje entre la caña y la barra de dirección en motores fueraborda.

20. Está permitido exclusivamente el uso de combustible comercial, suministrado en estaciones públicas localizadas en la marina o zonas de la calle/carreteras/etc.

21. No está permitido ningún tipo de aditivo: líquido, sólido, gaseoso, incrementando el rendimiento no antidetonante como está previsto en las normas de la UIM.

502.03.06 PROCEDIMIENTOS DE LA CARRERA Y CIRCUITO.

Los procedimientos de salida y llegada de la carrera serán detallados en las instrucciones de la carrera y durante la reunión de pilotos.

Un circuito de carrera de resistencia Grupo B (endurance) tendrá una distancia mínima de 38 millas náuticas. Una vuelta del circuito no puede ser menos de 3 millas náuticas. Que se adaptara a las necesidades y disponibilidades del lugar.

Durante la vuelta de salida (primera vuelta), la distancia mínima desde la línea de salida y la primera boya o marca de giro tendrá un mínimo de 1 milla náutica.

502.03.07. MARCAS DE CARRERA O BOYAS.

Esta estrictamente prohibido en una carrera de barcos retomar una marca o boya saltada.

Por cada boya o marca no tomada como se indica, en una manga, se aplicará la penalización de una vuelta.

Cuando un piloto pierde o se salta 3 veces una marca o boya en la misma manga, se aplicará la descalificación.

En caso de que un piloto dañe una boya del circuito, el piloto debe pagar 100€ (u otra cantidad cuando se estipule en las instrucciones de la carrera) al organizador local o propietario de las boyas de la carrera y se le aplicará la penalización de una vuelta.

502.03.08 FASES/RONDAS DEL CAMPEONATO CONTINENTAL O MUNDIAL

Para 'Endurance Group B', un campeonato continental estará compuesto de un mínimo de dos regatas y un campeonato mundial estará compuesto de un mínimo de tres regatas.

En caso de empate a puntos al final de un evento, el ganador será la embarcación mejor posicionada de la carrera con la distancia más larga durante el evento.

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

502.03.09 REQUISITOS PARA CAMPEONATO CONTINENTAL (EUROPEO) Y CAMPEONATO MUNDIAL DE NAVEGACION DE RECREO DE RESISTENCIA GROUP B.

Una persona puede ser proclamada 'campeón continental' o 'campeón mundial' en la categoría de navegación de recreo de resistencia Group B, siempre que por lo menos 3 competidores de dos países diferentes hayan competido por el título.

Un mínimo de 10 inscripciones en total para el Group B (distribuidos en las diferentes categorías) se recomienda para organizar un Campeonato Mundial o Campeonato Continental de Resistencia Group B.

La Comisión de Navegación de Recreo de la UIM, cuando asigne a cierto país la organización del campeonato mundial o continental de resistencia Group B en un único evento, indicará un periodo entre dos meses y un mes anterior a la programación del evento del campeonato mundial o continental, como periodo de inscripción para los pilotos dispuestos a asistir al evento, para mandar en su inscripción la categoría seleccionada a la Autoridad Nacional organizadora que acoge el evento. Un depósito de 300€, u otra cantidad dispuesta por la Autoridad Nacional que acoge el evento (A.N.) pero la cual nunca excederá de 300€, tiene que ser pagado por el equipo participante a cuenta de la Autoridad Nacional anfitriona.

El formulario de inscripción, hecho por la A.N. anfitriona, debe incluir al menos un plazo límite para la inscripción (de un mes anterior a la programación del evento), datos bancarios necesarios para el pago del depósito a la A.N. anfitriona, nombre del piloto/s y su nacionalidad, la dirección de e-mail de la A.N. anfitriona para enviar el formulario de inscripción, y la clase o categoría para la que se inscribe el equipo participante.

Un modelo/plantilla del formulario de inscripción debe ser mandado por la A.N. anfitriona a la UIM al menos dos meses antes del evento para que la UIM pueda publicar el formulario de inscripción en su página web donde los equipos participantes puedan descargarse el documento.

Una vez terminado el plazo de inscripciones (un mes antes del evento) la Autoridad Nacional organizadora del Campeonato Continental o Mundial informará a la UIM y a

la Comisión de Navegación de Recreo de la UIM enviándoles una lista con el número total de inscripciones recibidas, los nombres de los pilotos y su nacionalidad y también mencionando las categorías de todas esas inscripciones.

Un mes antes de la fecha del evento, la UIM y la Comisión de Navegación de Recreo de la UIM confirmará, por e-mail a todas las Autoridades Nacionales, el Campeonato Continental o Mundial solicitado por la Autoridad Nacional en la fecha prevista y todas las categorías previstas o solo aquellas categorías donde el número mínimo de pilotos y países es alcanzado, basándose el número mínimo requerido de competidores/participantes y países inscritos como se estipuló anteriormente.

En caso de que el número mínimo previsto por la normativa de la UIM no se alcance, el Campeonato Mundial o Continental será completamente cancelado o parcialmente cancelado (solo para las categorías donde el número mínimo de pilotos y países participantes no se alcance) y el depósito pagado por el participante/s se devolverá inmediatamente.

El depósito pagado por los pilotos en las categorías donde el número mínimo de participantes (3) y países participantes (2) es alcanzado, será devuelto, tanto en efectivo durante el fin de semana del evento del Campeonato o por transferencia bancaria en los siguientes 5 días después del evento.

FEDERACIÓN
ANDALUZA
MOTONÁUTICA