

**UNIÓN INTERNACIONAL
DE MOTONÁUTICA**

**REGLAS
OFFSHORE**

2006

GRUPO 100

U.I.M. ADMINISTRATION

- 101 CALENDARIO
- 102 CAMPEONATO MUNDIAL
- 103 TIPOS DE CARRERAS
- 104 CARRERAS NO ACREDITADAS
- 105 PRUEBAS INTERNACIONALES CON
TÍTULO

GRUPO 200

ORGANIZACIÓN DE LA CARRERA

200	ORGANIZACIÓN DE LA CARRERA
201	CONTROL DE LA CARRERA
202	AVANCE DEL PROGRAMA
203	INSCRIPCIÓN
204	PROGRAMA/ INSTRUCCIONES DE LA CARRERA
205	NORMAS DE SEGURIDAD
206	AYUDA EN ACCIDENTE
209	ZONA DE GRUA

GRUPO 300

NORMAS DE LA CARRERA

301	CRONOMETRAJE
303	SEÑALES DEL CIRCUITO
305	PROCEDIMIENTO PARA LA SALIDA OFFSHORE DE LA U.I.M.
306	CLASIFICACIÓN
309	CARRERA CANCELADA
310	CARRERA POSPUESTA
311	CARRERA ACORTADA
312	CARRERA DETENIDA
313	NORMAS DE LA RUTA
314	SEÑALES DE GIRO Y FALTAS
315	LANCHAS QUE COMPITEN EN FALTAS
316	ENCALLAR
317	ANCLAJE DURANTE LA CARRERA
318	MEDIOS DE PROPULSIÓN
319	AYUDA FUERA/EXTERIOR

320	FINALIZACIÓN DE LA CARRERA
321	SISTEMA DE ANOTACIÓN DE PUNTOS
323	REGISTRO DE RESULTADOS
324	INSPECCIÓN DE CASCOS Y MOTORES
326	TRAS LA CONCENTRACIÓN (INFORMES)

GRUPO 400

JURISDICCIÓN

401	DEFINICIONES
402	CUERPOS JUDICIALES
403	PROCEDIMIENTOS PARA PROTESTAR
404	VISTA DE LA PROTESTA
405	PROCEDIMIENTO PARA APELAR
406	PENALIZACIONES
407	PRIORIDAD DE LAS NORMAS
408	IMPRESO DE PROTESTA DE LAS LANCHAS MOTORAS

GRUPO 500

CATEGORIAS INTERNACIONALES

501	CERTIFICADO DE MEDIDA
502	INSPECCIONES
503	EQUIPO
504	COMBUSTIBLE
505	HOMOLOGACIÓN
506	TRÁMITES DE HOMOLOGACIÓN
507	CAMBIO EN LA PRODUCCIÓN ACTUAL
508	SEGURIDAD DE LA TRIPULACIÓN

GRUPO 600

RÉCORDS

- 600 RÉCORDS Y RESULTADOS
- 601 CATEGORÍAS ELEGIBLES PARA RÉCORDS
- 602 DEFINICIÓN DE UNIDADES
- 604 EL CIRCUITO
- 605 CALCULO DE LA VELOCIDAD
- 606 MARGEN EXIGIDO
- 607 MOTORES
- 608 SOLICITUD PARA ORGANIZAR
- 609 OFICIALES
- 610 RÉCORDS DE VELOCIDAD
- 611 RÉCORDS DE DISTANCIA
- 612 RÉCORDS DE HORA
- 613 RÉCORDS DE COMPETICIÓN MUNDIAL
- 614 TÍTULO DE RESULTADOS
- 615 HOMOLOGACIÓN DE RÉCORDS

GRUPO 700

NORMAS INTERNACIONALES

OFFSHORE

- 701 GENERAL
- 702 TRIPULACIÓN
- 703 CASCO
- 704 MOTORES INTERIORES
- 705 MOTORES
- 706 RECORTE DEL MOTOR
- 707 MOTOR Y MAMPAROS DEL COMPARTIMENTO DE COMBUSTIBLE
- 708 PROPULSIÓN
- 709 GIROS
- 710 NÚMEROS DE LAS CARRERAS
- 711 BANDERAS NACIONALES
- 712 CHALECOS PARA CORRER
- 713 CASCOS
- 714 ROPA DE PROTECCIÓN
- 715 EQUIPO DE SEGURIDAD

CATEGORÍA 2

720 MOTORES

721 CASCO, DIMENSIONES Y PESO MÍNIMO

CATEGORÍA 3

- 730 CASCOS Y CATEGORÍAS
- 731 PESO Y LONGITUD MÍNIMA/MÁXIMA
- 732 DIMENSIÓN DEL CASCO
- 733 FLOTACIÓN MÍNIMA
- 734 MOTORES FUERABORDA
- 735 MODIFICACIONES PERMITIDAS EN LOS
MOTORES FUERABORDA
- 736 MOTORES INTERNOS
- 737 MODIFICACIONES PERMITIDAS EN LOS
MOTORES INTERNOS

GRUPO 800

REGLAS GENERALES PARA
OFFSHORE
CAMPEONATOS MUNDIALES E
INTERNACIONALES (EXCEPTO
C1C)

GRUPO 855

REQUISITOS DE CONSULTA
U.I.M. CATEGORÍA 1 Y 2
PRUEBAS DE
CAMPEONATOS

GRUPO 856

REQUISITOS MINIMOS
REQUERIDOS
CATEGORÍA 3 DE LA U.I.M.
PRUEBAS DE
CAMPEONATOS

GRUPO 860

CATEGORÍA 1 DE LA
U.I.M.
CAMPEONATOS
MUNDIALES DE
LANCHAS MOTORAS
(C1C)

GRUPO 950

CATEGORÍA V24 DE U.I.M.

951	GENERAL
952	MODIFICACIONES PERMITIDAS
953	COMBUSTIBLE
954	IDENTIFICACIÓN
955	SEGURIDAD
956	EQUIPO
957	TRIPULACIÓN
958	CIERRE DEL MOTOR
959	CAMPEONATO

GRUPO 960
U.I.M. PARA LA CATEGORÍA
VEE

- 960.04 CAMPEONATO
- 960.04 CAMPEONATO
- 960.08 ADMINISTRACIÓN
- 960.10 ADMINISTRACIÓN DE CARRERA
- 960.13 NORMAS DE PARTICIPACIÓN
- 960.17 PROTESTAS Y APELACIONES
- 960.20 SEGURIDAD
- 960.26 CARRERA / ENTRENAMIENTO
- 960.39 NORMAS DE LAS LANCHAS

GRUPO 1000**CATEGORIA 3 – 225 U.I.M.**

- 1000.1 GENERAL
- 1000.2 CALENDARIO DE LAS CARRERAS
- 1000.3 DERECHOS PROMOCIONALES
- 1000.4 COMPOSICIÓN DE UN EQUIPO
- 1000.5 LA CARRERA
- 1000.6 PROCEDIMIENTO DE SALIDA
- 1000.7 POLE POSITION / CALIFICACIÓN
- 1000.8 DETENCIÓN EN BOXES
- 1000.9 SISTEMA DE PUNTUACIÓN
- 1000.10 PENALIZACIONES
- 1000.11 SEGURIDAD DEL MAR
- 1000.12 NORMAS TÉCNICAS
- 1000.13 NÚMEROS DE CARRERA
- 1000.14 RESTRICCIONES ESPECÍFICAS

101 – CALENDARIO DEPORTIVO

101.01 – CUOTA DE INSCRIPCIÓN

La inscripción de encuentros y carreras internacionales en el calendario anual de la U.I.M. es obligatoria y está sujeta al pago de una cuota cuya cantidad es fijada por la Asamblea General anualmente.

El pago de estas cuotas debe realizarse en un plazo de tres meses una vez fijado el calendario internacional. Dicho pago es obligatorio incluso si el encuentro no se celebra.

Solamente la U.I.M. concede permiso para organizar estos encuentros tras el pago de estas cuotas. No se concederá permiso a las Autoridades Nacionales si tienen pagos atrasados.

Los encuentros internacionales organizados por clubs afiliados a una Autoridad Nacional que no se hayan inscrito para las fechas reservadas en el calendario deportivo podrían tener que pagar una multa hasta cinco veces más de la cuota habitual.

La cuota de inscripción se duplicará para cualquier encuentro que sea solicitado tras el plazo límite establecido en las normas.

Todas las solicitudes para organizar un campeonato internacional se deben enviar a la secretaria de la U.I.M. antes del plazo establecido en las normas.

Al recopilar el Calendario Offshore se debe prestar la debida atención a los informes confidenciales de los Comisarios de la U.I.M. antes de conceder la autorización para organizar encuentros con título/campeonatos.

Los organizadores deben señalar las series y categorías que pueden participar y también deben dar el nombre y la dirección de los organizadores y/o la persona responsable que este en situación de proporcionar información sobre la prueba. También deberán indicar los tipos de carreras:títulos, campeonatos, etc.,la localidad y la fecha de inscripción.

Se debe proporcionar esta información tan pronto como sea posible.

Las cuotas para pruebas de categorías múltiples:

Para las pruebas de campeonatos que se celebran en una categoría o sub-categoría habrá una cuota de inscripción.

Para pruebas de Campeonatos de dos o más categorías o sub-categorías, la cuota será el doble.

Para las pruebas de Campeonatos de categorías de 1.3 y 2 litros o Offshore de categorías de 1.0 y 1.3 litros que compitan juntas se les exigirá solamente una cuota.

Estas "pruebas" pueden consistir en hasta tres carreras(pruebas clasificatorias), si se corren en el mismo lugar y no exceden el intervalo de tiempo entre carreras (pruebas clasificatorias) permitido en las normas de las series de campeonatos pertinentes.

101.02 – OTROS ENCUENTROS

Se debe advertir que el calendario Offshore también inscribe los encuentros ordinarios internacionales registrados.

El calendario de pruebas locales o nacionales no se presentará a la

U.I.M.. Las Autoridades Nacionales interesadas se encargarán de su propio calendario.

No se concederá la organización de una prueba si no se da el título, la localidad y la fecha de dicha prueba.

La U.I.M. hace todo lo posible para evitar coincidencia de fechas entre encuentros ordinarios. Sin embargo, tanto si los partidos interesados están de acuerdo como si no, la U.I.M. hace una lista de todas las solicitudes de fechas, dejando que los organizadores solucionen sus responsabilidades.

Los encuentros con título tiene prioridad sobre todos los otros encuentros antes de cerrar las inscripciones del Calendario de Offshore.

Sin embargo, cuando el Calendario Offshore este aprobado todos los encuentros de lanchas motoras están en igualdad.

Un encuentro con título que se haya cancelado ya no cuenta para el título. Si los organizadores deciden realizar la carrera en lugar de cancelarla, se considerará la carrera como una carrera ordinaria internacional.

En cuanto a un campeonato mundial, ninguna carrera de campeonato nacional se realizará el fin de semana anterior al campeonato mundial, realizada en el mismo continente.

Todo esto si la carrera del campeonato se ha anunciado de acuerdo con las fechas de la U.I.M.

101.03 – FECHA LÍMITE

10 de septiembre: fecha límite para que la Secretaría de la U.I.M. reciba de las Autoridades Nacionales las fechas de las carreras de campeonatos y

encuentros ordinarios internacionales que desean registrar en el Calendario Offshore para el siguiente año. También en ese momento, se deben presentar las solicitudes para cualquier campeonato continental o mundial que todavía no se haya señalado o cancelado antes de esta fecha.

15 de noviembre: fecha límite para que la Secretaría de la U.I.M. envíe a todos los interesados el Calendario final Offshore para ese año.

1 de marzo: fecha límite para que la Secretaría de la U.I.M. reciba de las Autoridades Nacionales las solicitudes para campeonatos Continentales o Mundiales **con un año de antelación**. No es necesario incluir la localidad; **con la nación basta. Estos campeonatos serán señalados por Cominoff en el encuentro Cominoff de mitad del período.**

Se admitirán aquellas solicitudes enviadas a la Secretaría de la U.I.M por escrito, e-mail o fax.

Cualquier cambio de fecha de un campeonato continental o mundial que se notifique después del 28 de febrero del año en que se realice la prueba será penalizado con el pago de una multa hasta cinco veces más de la cantidad de la cuota de registro (determinada por Cominoff).

101.04 - CANCELACIÓN

Si la prueba se cancela 30 días o más antes de la fecha del calendario, se reintegrará el 50% de la cuota de inscripción. Aquellas cancelaciones que se realicen más tarde no serán reembolsadas.

Sin embargo, si la cancelación se debe a una participación insuficiente y no es culpa del organizador, Cominoff podría revisarlo.

102 – CAMPEONATOS MUNDIALES

Los Campeonatos Mundiales están abiertos a todas las categorías de la U.I.M así como a las categorías de A.P.B.A. solamente puede haber un campeonato Mundial por categoría y por año. Cominoff fijará los Campeonatos.

103 – CARRERAS ORGANIZADAS POR LA U.I.M.

La U.I.M. reconoce los siguientes encuentros:

- Encuentros Internacionales con título
- Encuentros ordinarios internacionales
- Encuentros nacionales y locales
- Encuentros privados o de club
- Cruceros internacionales
- Carreras offshore con título
- Carreras offshore ordinarias

104 – CARRERAS NO AUTORIZADAS

Todas aquellas carreras que no se organicen de acuerdo con las normas de la U.I.M. no serán reconocidas y todos los oficiales y corredores que tomen parte en esas carreras serán suspendidos o excluidos si la infracción se repite.

Lo mismo se aplicará a aquellas pruebas de lanchas motoras que no hayan sido aprobadas por las Autoridades Nacionales.

Cualquier corredor que haya participado en una carrera que no haya sido aprobada por la Autoridad Nacional de ese país o prohibida por la Autoridad Nacional podría ser suspendido por un período fijado por la Autoridad Nacional.

En el caso de que se organice un encuentro internacional por un club no afiliado que no haya pedido permiso para organizar tal encuentro, la Autoridad Nacional deberá:

- Notificar al club organizador que los conductores pueden ser suspendidos.
- Notificar a los conductores que serán suspendidos en su país si toman parte en una carrera internacional que no haya sido aprobada por la Autoridad Nacional; y ésta puede exigir a la U.I.M. que extienda la suspensión a otros países.

Una carrera nacional, o una carrera por "invitación" en la que un conductor extranjero sea invitado a tomar parte debe registrarse en el Calendario de la U.I.M. si no se convierte en una prueba no autorizada. Los conductores invitados que participen en tales carreras no autorizadas, podrían perder sus licencias Internacionales. Recuerde que A los conductores que tienen licencias Internacionales, sólo se les permite participar en un encuentro fuera de su país si su Autoridad Nacional les da permiso para ello.

105 – ENCUENTROS INTERNACIONALES CON TÍTULO

La palabra "internacional" define el tipo de carrera. Es imposible saber de antemano el número de países que participarán.

Hay tres tipos de categorías de títulos:

- Campeonatos Mundiales
- Campeonatos Continentales y Campeonatos Hemisféricos
- Encuentros especiales aprobados por la U.I.M. Cominoff

No se concede a un encuentro el título a menos que la U.I.M. lo autorice que es la que prepara la lista anual.

La U.I.M. tiene el derecho a denegar un título si piensa que la cantidad de premios o la organización no son las adecuadas.

Los encuentros con título deben volver a presentarse siempre que sea posible en la misma época del año.

La U.I.M. intenta proteger los encuentros con título, la Cominoff puede negarse a sancionar cualquier encuentro que tenga lugar al mismo tiempo que un encuentro con título. Tal negativa se notifica solamente si hay una petición específica por parte de la Autoridad Nacional que presenta una protesta.

Para promocionar series y categorías nuevas, cascos nuevos, motores, nuevas ideas sobre propulsión y nuevos conceptos de carrera, la Cominoff, si la solicitud para organizar va acompañada de una cantidad igual al doble de la cuota de un encuentro ordinario, podría aprobar la organización de pruebas para tales lanchas, motores, tipo de propulsión y carreras de un tipo desconocido por la U.I.M. si esas pruebas no coinciden con otros encuentros con título de la U.I.M.

120 – LICENCIAS PARA CORRER

120.01 – LICENCIA OBLIGATORIA

Sin tener la licencia de su Autoridad Nacional nadie puede participar en una carrera, establecer o mejorar un récord, o entrenar en un encuentro con título como corredor o tripulación en lanchas de categoría Internacional.

Cualquiera que sea responsable de manejar una lancha en cualquier competición y que tenga la licencia necesaria emitida por la Autoridad Nacional es considerado corredor.

Cualquier corredor o miembro de la tripulación que vaya en una lancha provista de frenos debe participar anualmente en un test de inmersión de corredor antes de que se le facilite su licencia actual. Las personas que tengan esta licencia tendrán la licencia confirmada de la siguiente manera "Inmersión de corredor comprobada: fecha de caducidad.../.../...(día/mes/año)".

120.01.01

Para obtener una licencia Internacional o Super Licencia, la siguiente renuncia debe estar firmada por el poseedor de la licencia:

"El abajofirmante...corredor con licencia nº..., participando en las pruebas sancionadas de la U.I.M. , cede los derechos de publicidad de cualquier alcance por el promotor durante la prueba, a la U.I.M para más uso de la prensa, radio o televisión. Sin embargo, el derecho sigue siendo propiedad

del abajofirmante”

El comisario de la U.I.M. puede solicitar la renuncia firmada en cualquier prueba sancionada por la U.I.M.

120.02 – INSCRIPCIÓN

La Autoridad Nacional establece cada año una lista con las personas a las que se les ha entregado una licencia y dicha lista se envía a la Secretaría de la U.I.M.

La lista debe incluir: el nombre y el apellido, la dirección, la(s) categorías(s) y la Licencia Nacional o Internacional.

Si se solicitan, estas listas pueden enviarse a otras Autoridades Nacionales.

La Autoridad Nacional entrega anualmente los números de licencia a los dueños y corredores que aparecen en la lista.

Cualquier persona que desee obtener la licencia debe solicitarla a la Autoridad Nacional a través de su club.

La Autoridad Nacional concede la licencia y si así lo decide la señala como “internacional”. Aquellos que posean la licencia deben comprar el manual con las reglas.

Cualquier Autoridad nacional tiene el derecho de entregar licencias a:

- sus nacionales;
- nacionales de otro país afiliado a la U.I.M pero con el consentimiento de la Autoridad Nacional de ese país.

Con la aprobación de la U.I.M. una Autoridad Nacional podría también

entregar licencias a personas que pertenezcan a un país que todavía no esté afiliado a la Unión.

No se permite a ningún corredor más de una licencia.

Una Autoridad Nacional podría denegar una licencia sin indicar la razón. La notificación se envía a todos los clubs afiliados y a la U.I.M.

120.03 – VALIDEZ DE LAS LICENCIAS

Las licencias son validas del 1 de enero al 31 de diciembre de cada año, a no ser que las circunstancias locales exijan otras fechas, pero la validez debe estar siempre indicada en la licencia misma.

Una licencia Internacional es valida en cualquier país afiliado a la Unión y autoriza a su titular a participar con su lancha en todas las competiciones que se organicen en cualquier país afiliado, siempre que acate las reglas de carrera generales de la U.I.M.

Sin embargo, para cualquier prueba que tenga lugar bajo unas normas especiales, el titular de la licencia debe aceptar esas normas especiales.

El primer y segundo corredor que compitan en el Campeonato Mundial de Offshore en la categoría 1 de la U.I.M. deben obtener una Super Licencia Offshore de la U.I.M. tal y como es descrito en el punto 860.12.

120.04 – COSTE DE LA LICENCIA

La Autoridad Nacional fija el precio de la licencia anual.

120.05 – REVISIÓN DE LICENCIAS

En cualquier prueba, el titular debe mostrar la licencia si se lo exige cualquier oficial de la prueba.

120.06 – RETIRADA DE LA LICENCIA

Cualquiera que participe en una prueba no autorizada pierde la licencia.

Sin embargo, si la prueba no autorizada se celebra en aguas de un país diferente al que ha emitido la licencia, ambas Autoridades Nacionales deben ponerse de acuerdo sobre la duración de la suspensión de la licencia. En caso de disputa la U.I.M. decidirá finalmente.

120.07 - PSEUDÓNIMO

La Autoridad Nacional puede exigir el uso de un seudónimo y es la Autoridad Nacional la que señalaría el seudónimo en la licencia.

El titular de una licencia, que aparece inscrito bajo un seudónimo, no puede participar en ninguna prueba deportiva bajo otro nombre.

El cambio de seudónimo está sujeto a los mismos requisitos que el adoptar uno. Cualquiera que haya elegido un seudónimo no puede recuperar su nombre hasta que la Autoridad Nacional haya aprobado y haya entregado una licencia nueva.

120.08 – ELECCIÓN DE UN REPRESENTANTE DE LOS CORREDORES

Puede haber un representante de cada categoría de carrera Internacional.

La elección de cada representante debe celebrarse en presencia de un Oficial de la U.I.M.. Los candidatos deben ser corredores. Para ser elegibles, deben haber obtenido como mínimo la siguiente experiencia:

Haber competido en carreras Internacionales y correr de manera regular. La Autoridad Nacional propondrá los candidatos, antes de la prueba de mitad del trimestre y serán seleccionados por Cominoff.

Los representantes son elegidos por período de un año, comenzando en enero y terminando en diciembre. Deberían tener disponibilidad para asistir a los encuentros Cominoff al menos anualmente para informar y asesorar sobre las recomendaciones consensuales y las solicitudes de los conductores. Si no se debe enviar un informe escrito a la U.I.M. Cominoff 30 días antes de la Asamblea General.

120.09 – MODELO DE SOLICITUD DE LICENCIA

El abajofirmante. Fecha de nacimiento: / . /

Solicita una licencia de corredor/dueño Nacional/Internacional
Habiendo leído las reglas de licencia de la U.I.M. y las acepta.

El seudónimo elegido es _____

Adjunto la cuota de licencia _____

La firma _____

Dirección _____

Miembro de _____

Enviarse a la Secretaría de la Autoridad Nacional a través del club.

120.10 – MODELO DE LICENCIA

20 _____

Libro de licencia de la
autoridad nacional

N° LICENCIA
NACIONAL O INTERNACIONAL

DEL DUEÑO
CORREDOR

Entregada a _____

Miembro de _____

Válida hasta _____

Seudónimo _____

"Inmersión del corredor comprobada: (fecha de vencimiento...../...../.....)"

Aquí nombre del presidente de la Autoridad Nacional

secretario

Firma del titular del carnet

200 – ORGANIZACIÓN DE LA CARRERA

200.01 - GENERALIDADES

Los siguientes cuerpos tienen el derecho de organizar cualquier prueba de lanchas motoras: Autoridades Nacionales y sus clubs afiliados, los miembros correspondientes de la U.I.M., promotores contratados de la U.I.M. (con la aprobación de la Autoridad nacional).

Todas las pruebas tienen que estar autorizadas por la Autoridad Nacional.

La afiliación a la Autoridad Nacional implica la aceptación de las normas de la Autoridad Nacional y las de la U.I.M.

Un club, un miembro del club, o un corredor suspendido no puede tomar parte en ninguna prueba de lanchas motoras en su país o en ningún otro país ni como corredor ni como oficial, mientras dure la suspensión.

Un miembro o corredor que tome parte en cualquier carrera de lanchas motoras en un país extranjero afiliado a la U.I.M. se compromete de inmediato a aceptar las reglas de la Autoridad Nacional de ese país.

Todos los clubs, los organizadores de las carreras, los oficiales y los conductores tienen la obligación de conocer las reglas generales de la U.I.M., así como las reglas relacionadas con las carreras o series (locales, nacionales o internacionales). Una copia del actual manual de reglas Offshore de la U.I.M., incluyendo cualquier adenda debe estar al alcance de todas las organizaciones.

Todas las carreras offshore organizadas por Autoridades Nacionales o sus clubs afiliados deben estar organizadas de acuerdo con las reglas Offshore de la U.I.M. Todos los programas de avance e instrucciones de las carreras deben mencionarlo.

Las reglas generales de carrera y las reglas relacionadas con los récords se aplicaran a todas las series internacionales.

Cualquier miembro o conductor que infrinja cualquier regla de la U.I.M. o cualquier regla de la Autoridad Nacional podrá ser penalizado.

Todos los cuerpos organizadores, miembros, corredores o dueños que tomen parte en una carrera se comprometen a:

- a conocer las reglas actuales Offshore de la U.I.M. y las reglas nacionales de la Autoridad nacional responsable, si la hay, y también deben conocer las reglas de cualquier prueba impuesta por el organizador de la prueba o la Autoridad Nacional.

- comprometerse a obedecer la aplicación de las siguientes reglas sin ninguna restricción.

200.02 – INTERPRETACIÓN DE LAS REGLAS

En todos los casos no previstos por las reglas internacionales o que parecen definidos de manera no adecuada, será la Autoridad Nacional, o el Comité de Carrera, o el Jurado de Carrera o Tribunal de apelaciones, la que juzgue teniendo en cuenta el espíritu de la regla en cuestión.

Las reglas de series y categorías se consideraran suplementarias a las reglas generales offshore.

En caso de reglas conflictivas, las que se refieran a una ocasión o caso específico (por ejemplo, series y categorías) serán las que prevalecerán sobre las reglas generales.

Las Autoridades Nacionales pueden imponer reglas de pruebas especiales acerca de los requisitos locales excepcionales para pruebas nacionales o Internacionales incluyendo los Campeonatos Continentales o Mundiales. Estas reglas de pruebas especiales prevalecen pero no deben estar reñidas con las reglas Offshore de la U.I.M.

El Inglés es la lengua de trabajo.

200.03 – PENALIZACIONES MONETARIAS

En cualquier prueba internacional con título, el Comité de Carrera tendrá la autorización para imponer penalizaciones de dinero por romper las reglas; bien las reglas Offshore de la U.I.M. o las reglas de las pruebas especiales.

La cantidad monetaria será establecida de acuerdo con la gravedad de las reglas incumplidas.

Todas las multas monetarias estarán basadas en un valor monetario

standard. Para este propósito el valor será expresado en Euros y convertido al tipo de cambio de la moneda del país donde se celebra la prueba.

Ejemplos de penalizaciones:

Tripulación o miembros del equipo fumando en zona de boxes	110 €
Transferencia no autorizada de combustible	110 €
Retraso en la sesión de instrucciones o reunión de corredores	110 €

Otras infracciones podrían suponer multas monetarias basadas en la escala de arriba.

Las multas se deben pagar antes del comienzo de la carrera; si no el participante será descalificado.

El Comité de Carrera debería ocuparse de no sustituir las multas monetarias por infracciones de naturaleza técnica o infracciones que normalmente resultarían en descalificación o suspensión.

Las multas recolectadas se depositarán en la cuenta bancaria del Organizador de la Carrera y finalmente podría usarse para sufragar los gastos de organización.

La ausencia de la reunión de corredores o sesión de instrucciones

La ausencia total de la sesión de instrucciones o reunión de corredores conlleva la descalificación.

201 – CONTROL DE CARRERA

201.01 – CUERPOS ORGANIZADORES

Todas las carreras están bajo el control de un Cuerpo Organizador autorizado y afiliado a la Autoridad Nacional del país donde se corra la carrera. El Cuerpo Organizador nombra:

- Un **Comité Organizador** que organice los aspectos generales y

administrativos de la prueba.

- Un **Comité de carrera** que organice y supervise la carrera en cuestión, determine las reglas de cualquier prueba especial, determine el circuito, decida si los competidores son elegibles o no y es responsable de la seguridad. El Comité de Carrera esta compuesto de los siguientes:

- * el Oficial del Día
- * el Oficial de Seguridad
- * el secretario de la Carrera
- * los Oficiales a cargo de las inspecciones técnicas, el recorrido, boxes mojados/secos, comienzo y mantenimiento del tiempo
- * Cualquier otro oficial especial nombrado por el Cuerpo Organizador.

-Un **Jurado**. Los candidatos extranjeros deben tener la autorización de su Autoridad Nacional.

El Comité de Carrera debe inspeccionar y verificar antes de la carrera todos los documentos entrantes exigidos: certificados sobre las medidas, licencias, seguros, etc.

El Jurado decidirá sobre cualquier protesta que haya presentado el Comité de Carrera. Los nombres de los miembros se imprimirán en el programa oficial.

Ningún oficial, miembro del jurado, miembro de un Comité o Comisión nacional o Internacional, podrá intervenir en la decisión de un problema en el que él mismo esté implicado o es una de las partes implicadas.

La composición del jurado de carrera debe anunciarse en la sesión de instrucciones a los corredores y debe publicarse en el boletín de carrera.

Las decisiones del Comité de carrera y del jurado deben basarse en las reglas de la U.I.M. mientras se puedan aplicar, pero como no se pueden idear reglas que cubran todos los casos, el Comité de Carrera y el Jurado debería rechazar cualquier intento de ganar por medios no muy limpios, como en el caso de una técnica y velocidad superior.

Los siguientes son los Oficiales de la Carrera:

- * el Oficial del Día
- * el oficial de seguridad (suplente del OOD)

- * el Secretario de la carrera
- * los oficiales técnicos
- * los Oficiales del circuito
- * Los Oficiales de salida
- * Los cronometradores
- * Los oficiales de los boxes
- * los Oficiales médicos y de rescate
- * los oficiales de la comunicación.

El Comisario de la U.I.M es un Oficial de la U.I.M.

201.02.1 – EL OFICIAL DE DÍA

El Oficial de día debe dirigir la organización de las carreras en nombre del Cuerpo Organizador. Él supervisa las instrucciones de los corredores, mantiene el orden en la carrera, comprueba que todos los servicios funcionen adecuadamente, se asegura que todo esté de acuerdo a las reglas y examina las reglas de carrera de acuerdo con el programa. Analiza los informes escritos de los oficiales y de los cronometradores y cualquier otro documento que permita que los resultados se compilen. Él verifica cualquier decisión para detener o restringir la carrera. No podrá sentarse con el Jurado.

Para todas las pruebas de Campeonatos Continentales Mundiales, el Oficial de Día debe ser una persona autorizada de la U.I.M. Para calificar, el/ella debe reunir los siguientes standard mínimos:

Haber tenido experiencia previa en controlar al menos tres carreras importantes.

Tener buen conocimiento de las reglas Offshore de la U.I.M.

Ser capaz de hablar y entender la lengua inglesa.

Ser nominado por su Autoridad Nacional para “Oficial Internacional de Día”

El Secretario de la U.I.M. tiene una lista de personas autorizadas y es revisada cada año por Cominoff (teniendo en cuenta cualquier informe de los Comisarios de la U.I.M). Nominaciones para la aprobación Internacional de OOD (oficial del día) se enviarán a la U.I.M por la Autoridad Nacional de los nominados, acompañados de detalles de sus calificaciones y experiencia

previa.

Las Autoridades Nacionales deben mantener actualizada una lista de sus personas autorizadas y notificar a la U.I.M. cualquier cambio.

Las Autoridades Nacionales animaran a sus oficiales a asistir a las sesiones de entrenamiento.

201.02.2 – EL OFICIAL DE SEGURIDAD

El Oficial de Seguridad sustituye al Oficial del Día. Él/ella coordina (en armonía con el OOD y los oficiales médicos y de rescate) los servicios de seguridad en tierra, en el agua o en el aire.

En la escena de una accidente un médico cualificado puede tomar el mando de los servicios y acciones de emergencia.

201.02.3 – EL SECRETARIO DE CARRERA

El secretario de carrera es responsable de la organización general de la prueba. Él/ella debe asegurarse de que todos los oficiales sepan sus deberes y de que tengan los documentos necesarios y el equipo adecuado para cumplir sus obligaciones. Él/ella debe cotejar todos los documentos que siguen a la carrera.

201.02.4 – LOS OFICIALES TÉCNICOS

Los Oficiales Técnicos se asegurarán que todos los corredores tengan los certificados de medida y las hojas de homologación (o verificación de la producción) a mano para ser inspeccionados y verificarán que el casco y el motor(es) se ajusten al certificado de medida, a las hojas de homologación y a las reglas.

Comprueban los aparatos de control y seguridad de las lanchas y corredores de acuerdo con las reglas. Los escudriñadores deberían ser específicamente delegados para esta función.

Se debe prestar especial atención al motor y a los aparatos de detención de combustible (donde sean aplicables), a la protección del corredor y a los aparatos de seguridad, el equipo de protección de incendios y que el número de carrera esté claramente visible.

Después de la carrera, deben realizar todas las comprobaciones necesarias.

Para todas las pruebas de campeonatos Continentales Mundiales, el Oficial del Día debe ser una persona autorizada de la U.I.M. Para calificar, el/ella debe reunir los siguientes mínimos standard:

Haber tenido experiencia previa en el control, al menos en tres carreras importantes.

Tener buen conocimiento de las reglas Offshore de la U.I.M.

Capacidad de entender y hablar la lengua inglesa.

Ser nominado/a por su Autoridad nacional para la aprobación como "oficial internacional de día de la U.I.M."

El secretario de la U.I.M. tiene una lista de las personas autorizadas y Cominoff la revisa anualmente (considerando cualquier informa de los Comisarios de la U.I.M.). Las nominaciones para Oficial de Día Internacional las enviará a la U.I.M. la Autoridad nacional del nominado, acompañada de detalles de sus calificaciones y experiencia previa.

Las Autoridades nacionales deben mantener una lista actualizada de los Oficiales autorizados y notificar a la U.I.M. en caso de cambios.

Las Autoridades Nacionales animaran a sus Oficiales a asistir a las sesiones de entrenamiento.

201.02.5 – LOS OFICILAES DEL CIRCUITO

Los Oficiales del circuito deben asegurarse de que los corredores y las barcas se ajusten a las reglas de la carrera. Al final de la carrera, ellos elaboran y firman un informe certificando que todos los corredores se comportan durante la carrera y el giro se realizó según las reglas. Este informe se entrega al Oficial de Día que aplicará las reglas Internacionales en caso de infracciones. Los Oficiales del Circuito controlando las señales de giro deben tener una vista clara y sin ningún obstáculo.

201.02.6 – LOS OFICIALES DE SALIDA

Los Oficiales de salida son responsables de que la salida se realice de

manera ordenada y segura. Deben examinar de cerca todas las barcas durante el procedimiento de salida para asegurarse de que se siguen las reglas e informar sobre cualquier infracción.

Un Oficial de salida debe ir en la lancha de salida.

201.02.7 – LOS CRONOMETRADORES

Los cronometradores son los responsables de registrar el momento de salida, el tiempo de todas las vueltas, el tiempo de llegada y el orden de finalización de la carrera. Deben situarse en un lugar desde donde tengan una vista despejada y sin impedimentos de la línea de salida y de llegada. En algunas carreras se les puede exigir que verifiquen los tiempos de las vueltas en los puntos de vueltagiro y no solamente en la línea de salida y de llegada. Los cronometradores tienen que trabajar en equipo o al menos debe haber dos personas en cada punto de cronometraje. Deben utilizar un aparato de sincronización de tiempo que sea fiable. Deben mantener informes detallados del tiempo de cada barca y deben entregarlos al Secretario de carrera al término de la carrera.

201.02.8 – LOS OFICIALES DE BOXES

Los oficiales de boxes mantienen el orden en los boxes secos y mojados. Son los responsables de estacionar las barcas, de llenar de combustible las barcas, de la botadura y recuperación de las barcas y de todos los procedimientos de seguridad dentro de las zonas de boxes incluyendo la seguridad contra incendios.

201.02.9 – LOS OFICIALES MÉDICOS Y DE RESCATE

Los Oficiales médicos y de rescate son responsables de todos los procedimientos de primeros auxilios y de rescate. El personal médico debe estar totalmente entrenado en procedimientos de accidentes de emergencia, especialmente reanimación, lesiones de la columna vertebral y tratamiento de contusiones. Deben tener servicios disponibles de tratamientos de emergencia y servicios para un traslado rápido al hospital más cercano de personas gravemente lesionadas.

Los Oficiales de rescate deben asegurarse de que las barcas y los helicópteros de rescate estén disponibles cuando sean necesarios y de que haya personal cualificado en los puntos estratégicos del circuito de la carrera y de que estén equipados para cualquier eventualidad.

201.02.10 – LOS OFICIALES DE LA COMUNICACIÓN

Los Oficiales encargados de la comunicación son responsables de mantener la radio y otros medios alternativos de comunicación entre todos los oficiales claves de la carrera especialmente la comunicación entre las sedes de la carrera y la tripulación de rescate.

201.08 COMISARIOS DE LA U.I.M.

La presencia de un comisario de la U.I.M. es necesaria en cualquier prueba internacional con título, excepto en caso de fuerza mayor. El comisario es nombrado por Cominoff U.I.M.

La función del Comisario se debe tomar en serio. El Comisario de la U.I.M.:

- se asegurará que las reglas de la U.I.M. se cumplen
- ayuda al organizador local, especialmente al Oficial de Día
- es un miembro del jurado Internacional con derecho a voto
- firma alteraciones en el Programa de Avance
- supervisa la firma de declaración de los conductores de que usan un equipo seguro y un sistema de freno
- toma parte en decisiones importantes con el Oficial del día y el oficial de Seguridad durante la prueba
- aprueba y aconseja sobre los procedimientos de seguridad junto con el oficial de Seguridad y los equipos de rescate (especialmente si participa una tripulación extranjera)
- si hay que tomar una decisión de emergencia sobre la organización general, el siguiente comité será responsable:
 - El Oficial del Día
 - El Comisario de la U.I.M.
 - Un representante de la Autoridad Nacional, si está presente
 - Un representante del Organizador

- Un representante elegido por los corredores

El Comisario de la U.I.M. tiene autorización para actuar en la organización de la carrera en caso de no reunirse las condiciones de seguridad adecuadas. En algunos casos, incluso tendrá autorización para exigir que un campeonato/prueba Internacional se suspenda si no existen dichas condiciones de seguridad.

Después de la prueba, él envía su informe al Secretario de la U.I.M. en el plazo de 10 días tras la carrera, utilizando el formulario que ha recibido para tal propósito, incluyendo los resultados oficiales de la carrera.

Los informes del Comisario se consideran documentos y no se utilizarán con otros propósitos diferentes a los de la U.I.M., ni se comunicarán a la prensa ni serán revelados bajo ningún motivo. Si el Comisario no hubiera recibido toda la información necesaria y los resultados para el Secretario de la U.I.M., lo indicará en su informe e insistirá en que los organizadores envíen, sin retraso, todos los documentos requeridos, al Secretario de la U.I.M.

El Secretario de la U.I.M. enviará una copia del informe al Presidente y Secretario de la Cominoff U.I.M. y estará disponible para todos los miembros de la Cominoff. Estos informes se revisarán en el siguiente encuentro Cominoff.

Las Autoridades Nacionales tienen que enviar a la Cominoff U.I.M. las nominaciones para Comisario con la siguiente información:

Nombre completo

Dirección completa

Número de teléfono-fax

Lenguas leídas y que se entienden

Conocimiento y experiencia en lanchas motoras offshore

Cominoff también puede nominar candidatos a Comisario. La aprobación de los Comisarios se llevará a cabo por Cominoff.

Un Comisario no puede ser nominado para una prueba organizada por su propia Autoridad Nacional, a menos que sea por una causa de fuerza mayor.

Tras la confirmación de nombramiento, el Secretario de la U.I.M. escribe a la Autoridad Nacional para anunciar que tal o cual Comisario irá a dicha prueba.

201.09 – GASTOS DE VIAJE Y ALOJAMIENTO

La U.I.M. debe asegurarse de que se paguen los gastos de viaje del Comisario de su ciudad de residencia a la localidad donde se realiza la prueba. Se concederán las tasas económicas tanto por aire, tren o carretera.

Los gastos mencionados arriba serán reembolsados al Comisario por el organizador de la prueba, y si no, por la U.I.M. en el plazo de 30 días de haber entregado los recibos/comprobantes.

El delegado de Comisario se alojará en un buen hotel durante todo el tiempo que dure la carrera y que sea necesario para que lleve a cabo su misión, a expensas de los organizadores.

Los organizadores deben ofrecer comidas diarias y transporte local al Comisario durante todo el tiempo que dure la prueba.

202 – PROGRAMA DE AVANCE

202.00 – NOTA DE AVANCE

Para promocionar pruebas internacionales con título, se debe publicar una nota seis meses antes de la prueba. Esa nota debería contener la siguiente información:

- Título y categorías del campeonato
- Fecha y lugar de la prueba
- Nombre, dirección, teléfono, fax, e-mail y página web del organizador
- Cualquier otra información disponible para animar a los equipos a acudir a la prueba.

202.01 – PROGRAMA DE AVANCE

45 días antes de cualquier carrera Internacional, el comité organizador debe remitir al Secretario de la U.I.M., al Secretario Cominoff U.I.M. y a las Autoridades Nacionales al menos un programa de avance en el formato oficial. Si un organizador no lo hiciera, el Secretario de la U.I.M. considerará que es su deber cancelar la carrera. La U.I.M. notificará la cancelación a todas las Autoridades Nacionales. La tasa de inscripción seguirá en pie.

La asignación de futuras pruebas Internacionales a ese organizador tendrán menos prioridad por parte de la Cominoff U.I.M.

El programa de avance indicado debe estar escrito en la lengua nacional y en inglés. Debe contener la siguiente información.

202.02.0 El nombre, la dirección y el número de fax del organizador.

202.02.1 Las categorías elegibles

202.02.2 La situación de la carrera

202.02.3 El lugar y fecha de la carrera

202.02.4 El circuito provisional

202.02.5 Las carreras se celebran según las normas Offshore de la U.I.M.

202.02.6 Las condiciones especiales que pueden añadirse o modificarse según las reglas Offshore de la U.I.M.

202.02.7 La fecha límite y lugar al que se deben enviar las inscripciones, y si es por correo o por fax. Se debe incluir un formulario de inscripción en el avance del programa.

202.02.8 La cantidad de la tasa de inscripción y detalles del pago.

202.02.9 Toda la información en cuanto a los premios de cada carrera.

-45-

- 202.02.10 Donde y cuando se pueden obtener las instrucciones de la carrera del comité organizador.
- 202.02.11 Se debe adjuntar con el programa de avance un formulario de inscripción.
- 202.02.12 Modos de transporte y concesiones de carga.
- 202.02.13 Detalles de seguro obligatorio en caso de daño material o personal a terceras partes incluyendo otros participantes, exigidos por las Autoridades nacionales. El seguro que debe pagarse al comité organizador antes de la carrera.
- 202.02.14 La elección del chaleco de carrera es responsabilidad única del que lo lleva.
- 202.02.15 También es responsable de la elección de su casco.
- 202.02.16 Si no se permite publicidad durante la carrera, o si hay alguna restricción de anuncios, debe ser mencionado en el programa de avance.
- 202.02.17 Fechas y tiempos de registro y escrutinio.
- 202.02.18 Tasa de la protesta.

La cantidad máxima de la tasa de protesta en una prueba Internacional deberá decidirla la Asamblea general de la U.I.M. de vez en cuando.

202.03 – MODIFICACIONES DEL PROGRAMA DE AVANCE/INSTRUCCIONES DE CARRERA

No se puede hacer ninguna modificación de ninguna regla una vez haya sido enviado el programa de avance o las instrucciones de la carrera, excepto si así lo decide el Comité de carrera o bien en casos de causa de fuerza mayor. Dicha modificación deberá ser comunicada por escrito a todo los corredores y tripulación en una reunión oficial de corredores.

203 - INSCRIPCIONES

203.01 - RATIFICACIÓN

Las Autoridades nacionales deben ratificar por escrito cualquier inscripción para los corredores que deseen participar en el extranjero.

Se permite una correspondencia directa entre el Comité Organizador y los corredores extranjeros, pero no se acepta una inscripción a menos que sea autorizada por la Autoridad Nacional.

El Comité Organizador mantendrá formularios de inscripción en blanco a disposición de los corredores.

Una inscripción no es válida a menos que llegue al Comité Organizador en el plazo prescrito en el programa de avance y que se haya pagado la tasa.

Los formularios de inscripción deben incluir los nombres de todos los corredores, incluyendo el de los corredores ratificados.

203.02 - ADMISIÓN

Ninguna Autoridad Nacional, o Comité Organizador, que organice una carrera Internacional tiene derecho a denegar una inscripción de un corredor extranjero debidamente nombrado por su Autoridad Nacional, si dicho corredor no se encuentra dentro del período de expulsión y se ajusta a las reglas de Offshore de la U.I.M.

La fecha límite de inscripciones debería ser al menos de dos semanas antes de la prueba. Los dueños tienen que proporcionar solamente los detalles que se refieran a la categoría de barca con la que van a participar.

203.03 – TASA DE INSCRIPCIÓN

Todo Comité Organizador fija la cantidad de la tasa de inscripción de una carrera.

Las Autoridades Nacionales o el organizador tiene el derecho de establecer una regla para imponer mayores tasas en las inscripciones con retraso. Una inscripción que llegue con retraso podría no ser aceptada tras la fecha límite de inscripción para una prueba.

203.04 – EDAD MÍNIMA

Toda Autoridad Nacional tiene el derecho de fijar una edad mínima de los corredores para participar en sus aguas. Esa restricción de edad debe aparecer en el programa de avance.

203.05 – PROPIEDAD DE LAS BARCAS

Todas las barcas autorizadas para correr deben ser propiedad de una persona o grupo de personas que sean miembros de un club afiliado a una Autoridad Nacional.

La nacionalidad de una barca es la nacionalidad del dueño. Sólo se debe tener en cuenta la nacionalidad del corredor en la clasificación.

Una lancha sólo puede participar bajo su propio nombre. El dueño y el corredor sólo pueden participar bajo su propio nombre o el seudónimo escrito en la licencia.

203.06 – PUBLICIDAD EN LAS BARCAS

Se pueden aplicar libremente anuncios por toda la superficie de la barca, pero tiene que haber una zona libre alrededor del número de carrera que no sea inferior a 0,5 metros.

Ningún dueño o tripulación puede ser forzado a llevar cualquier tipo de publicidad sobre él, sobre su ropa o en la barca que participa y si se niega a llevar publicidad, esto no debería suponer ningún obstáculo para su participación en la carrera. Si un participante se niega a llevar cualquier tipo de sponsor publicitario, esto debe figurar en su solicitud de inscripción.

Cualquier miembro de la tripulación o corredor, que en el curso de una prueba offshore haga una afirmación contraria a la verdad o haya distorsionado los hechos, podría ser penalizado.

No se permite publicidad política o anuncios inmorales.

Si en una prueba la publicidad está restringida o no se permite debe anunciarse en el programa de avance.

Cualquier Autoridad Nacional tiene el derecho de fijar sus propias reglas en cuanto a la publicidad de sus propias barcas y lugares.

203.07 – REPRESENTANTE DEL EQUIPO

En cualquier prueba con título, cada barca debe designar un representante en caso de accidente o fuerza mayor.

204- PROGRAMA / INSTRUCCIONES DE CARRERA

204.01

El Comité Organizador debe exponer los siguientes puntos en su programa/instrucciones de la carrera :

- 204.01.1 Lugar y fecha de la carrera
- 204.01.2 Fecha y hora de la inscripción del corredor.
- 204.01.3 Fecha y hora de escrutinio
- 204.01.4 Fecha y hora de la sesión informativa.
- 204.01.5 Descripción completa y exacta del circuito de la carrera, incluyendo todas las señales de giro, posibles peligros y zonas designadas para los espectadores.
- 204.01.6 Zona de salida y sus señales.
- 204.01.7 Zona de llegada y sus señales.
- 204.01.8 Hora de salida de la carrera, hora límite para corredores tardíos en la línea de salida y de llegada.
- 204.01.9 Hora de termino de la carrera, en la que finaliza el control.
- 204.01.10 Señales de cancelación, aplazamiento, reanudación de la carrera, restricción de la carrera, o detención de la misma.

- 204.01.11 Cuando se deben llevar puestos los casos y chalecos.
- 204.01.12 La elección y eficacia de una chaleco de carrera es solamente responsabilidad del que lo lleva.

-49-

204.01.13 También es responsable del chaleco que lleva.

204.01.14 Condiciones de puerto especiales y leyes locales, si las hay.

204.01.15 Detalles completos de los premios de cada carrera.

204.01.16 Hora y lugar de entrega de premios.

204.01.17 Fecha límite y lugar de entrega de las protestas.

204.01.18 Composición del Comité de carrera y del Jurado.

204.2 – REUNIÓN DE LOS CORREDORES

Antes de la carrera debe celebrarse una reunión de los corredores.

Es obligatorio que los corredores asistan a esta reunión.

Al menos uno de la tripulación, o como está descrito en las instrucciones de carrera, asistirá a la sesión de instrucciones, sino la tripulación no tendrá permiso de comenzar.

Es responsabilidad de los corredores leer todas las instrucciones de la carrera y tener conocimiento completo de su contenido antes de asistir a la reunión de corredores.

Cualquier infracción de las reglas especificadas en las instrucciones de la carrera podría incurrir en una penalización o descalificación.

La sesión de instrucciones de los conductores tendrá lugar al menos dos horas(excepto en casos de fuera mayor, una hora) antes del comienzo de la carrera y se registrará en audio o vídeo.

La sesión debe cubrir:

- nombre puntos importantes no mencionados o cambios en las instrucciones de carrera que se deben presentar por escrito
- Condiciones locales importantes y reglas
- Rutinas de seguridad especiales
- Predicción atmosférica
- Número de teléfono del Secretario de la Carrera.

Los miembros del Jurado y el Comisario(s) deberían asistir.

205 – NORMAS DE SEGURIDAD

205.01 – AUTORIDAD NACIONAL

Toda Autoridad Nacional debe presentar a todos los corredores bajo su jurisdicción a un examen médico anual y si se puede, a un test de inmersión anualmente.

Toda Autoridad Nacional debe adoptar un formulario para examen médico al que todo corredor que compita internacionalmente debe someterse cada año.

Toda Autoridad Nacional debe someter a un examen especial a cualquier corredor minusválido, cualquier corredor que haya tenido un accidente grave, o cualquier corredor que durante dos o tres carreras haya mostrado un comportamiento extraño conduciendo la barca. Este chequeo es obligatorio antes de la participación en una carrera Internacional y debe ser certificado por una comisión nombrada por la Autoridad Nacional del corredor en cuestión. La comisión estará compuesta de un especialista médico conocido y otros dos administradores de la carrera offshore con experiencia que sean miembros de la Autoridad Nacional. La comisión podría conceder o denegar la autorización de la elegibilidad del conductor.

Toda Autoridad Nacional que organiza una carrera Internacional debe atenerse a cualquier recomendación de Cominsafe en cuanto a la organización médica.

205.02 – EXAMEN MÉDICO

El Oficial médico que vaya a estar presente en una carrera tiene el derecho a presentar a cualquier corredor que haya pasado un examen físico o psiquiátrico, o un test de drogas o alcohol. Estos exámenes pueden llevarse a cabo en cualquier momento durante la prueba.

El resultado de todo examen será comunicado inmediatamente al Comité de carrera, que basándose en el informe del oficial médico, podría suspender de la prueba a cualquier corredor.

205.02.01 – CONSUMO DE ALCOHOL

Los competidores no estarán bajo la influencia del alcohol mientras estén compitiendo o entrenando.

Un competidor, si se lo exige un oficial autorizado, se someterá una prueba de alcohol. Este oficial autorizado entregará al competidor una notificación escrita de que ha sido seleccionado para someterse a dicha prueba. Si se niega a hacerse la prueba se considerará que ha dado positivo y se actuará de acuerdo a ello.

Si se realiza dicha prueba se hará con un alcohómetro.

En cualquier carrera Internacional, un competidor al que se le haya detectado más de BAK 0,15 0/00 (0,15 g/L sangre // AAK 0,075 mg/L aire) una hora antes y durante el entrenamiento o carrera se le suspenderá inmediatamente o será descalificado de toda la prueba. Se remitirá un informe a la Autoridad Nacional del competidor.

Si en un país organizador, los requerimientos legales sobre las cifras anteriormente indicadas son inferiores, entonces estas cifras deben anunciarse en las reglas de avance y son las que prevalecen.

Cualquier competidor al que se le detecte un nivel de alcohol de más de 50% de lo permitido por la Ley de Tráfico del país que organiza la carrera será inmediatamente suspendido y descalificado de toda la prueba. Un informe formal será remitido a la Autoridad Nacional del competidor.

Si no se especifica un límite por el país organizador de la carrera en ese país, el nivel debería ser de cero. Nota: Esta cifra final de cero será clarificada por la Comisión Médica de la U.I.M. que es responsable para la U.I.M. de estas definiciones especiales.

205.02.02 – NORMAS ANTI-DOPAJE

Están basadas en el código mundial anti-dopaje.

205.03 – EXAMEN DE OBJETIVO GENERAL

Altura _____ Peso _____
Sistema respiratorio _____
Sistema cardiovascular _____
Ritmo cardíaco en reposo _____ tras tensión _____
Tasa de pulsaciones por minutos en reposo _____ tras tensión _____
Capacidad vital _____
Informes en relación a otros exámenes _____
Radiografía del torax _____ Electrocardiograma _____
Prueba de la visión a) Facultad de visión _____ D _____ I _____
Con corrección _____ D _____ I _____
b) Visión de los colores _____
c) Sentido estereoscópico _____
Prueba del oído _____
Grupo sanguíneo _____ Rh _____
Orina: Albúmina _____ Azúcar _____
Sedimento _____
Otros _____
Deformidades congénitas o adquiridas _____

Firma del médico _____
Nombre en mayúsculas _____
Titulación _____
Dirección _____
Teléfono _____
Evaluación de actitud _____

205.04 – HOJA DE EVALUACIÓN MÉDICA

Determinada el _____
Nombre _____ Apellido _____
Nacido en _____ el _____
Dirección _____
Estado civil _____ Profesión _____
Fecha de inicio en el deporte _____
Otros deportes que se practican _____

ESTADO ACTUAL DE SALUD Y ENFERMEDADES ANTERIORES

Enfermedad _____

Atención especial a

Cardiopatía Problemas coronarios Diabetes
Epilepsia Tensión alta

Operaciones anteriores _____

Fechas de dichas operaciones _____

Accidentes (cuándo, dónde y bajo qué circunstancias) _____

Nutrición _____ Tabaco _____

Digestión _____ Alcohol _____

Abdomen _____ Medicamentos _____

Firma del interesado

Recomendaciones Generales para los que tengan una superlicencia de categoría 1 en cuanto a la forma física

Entrenamiento cardiovascular (de resistencia) como correr, montar en bici, remar, etc. dos veces por semana – 20 minutos sin interrupción. Cualquier actividad deportiva que tenga una pausa como fútbol, tenis o cualquier deporte con pelota no es apropiado para el entrenamiento de resistencia, pero es recomendable como entrenamiento adicional.

Entrenamiento para desarrollar los músculos del cuello y de la espalda dos veces por semana.

205.05 – CONDUCTORES LESIONADOS

Si un conductor tiene un accidente en el que necesite atención médica, debe informar inmediatamente a su Autoridad Nacional.

Es responsabilidad de su Autoridad Nacional examinar al conductor y verificar su recuperación antes de que se le permita correr en una carrera Internacional.

Si su Autoridad Nacional no consigue verificarlo (por falta de tiempo, etc.), la Autoridad nacional debe notificar al organizador y el corredor debe ser examinado por el oficial Médico de la carrera.

205.06 CHALECO PARA PARTICIPAR

Los chalecos para correr (para barcas sin cubierta exterior). Toda persona a bordo de una barca debe llevar, durante la carrera y entrenamiento, un chaleco apropiado para correr.

El tipo de chaleco para correr será tipo cazadora, con cuello y tirantes. Todos los tirantes serán de al menos 40mm de ancho y tener una resistencia de 500 Kg

El chaleco será al menos un 70% naranja o amarillo, tendrá tirantes en la parte delantera o en los hombros y tendrá en la espalda un material de protección contra impactos.

La disposición para flotar debe ser tal que asegure que una persona inconsciente flotará bocaarriba en el agua. El chaleco para correr debe tener como mínimo una capacidad de flote de 7,5 Kg

La elección y la eficacia del chaleco de carrera es únicamente responsabilidad del que lo lleva. Los organizadores de carrera tienen que repetir esta cláusula en el Programa de Avance y en las instrucciones de la carrera.

Para lanchas con cubierta, referirse a la regla 508.26.

205.07 – CASCO DE PROTECCIÓN

Cualquier persona a bordo de una lancha participante en una carrera debe llevar un casco adecuado de color naranja durante toda la carrera y durante las vueltas de entrenamiento. Solamente se pueden quitar los cascos cuando realicen reparaciones o la lancha esté fuera.

El casco de cualquier miembro de la tripulación puede ser identificado con el número de su lancha de carrera. Este número se colocará en la parte superior del casco y se podrá leer por atrás. Los números tendrán una altura mínima de 7,5 cm y tendrá el mismo estilo que el número de la lancha de la carrera. Estos números estarán pintados en color negro y serán resistentes al agua o bien serán de un material adhesivo de color negro de resistencia adecuada.

El que lo lleva es totalmente responsable de la elección de su casco. A los organizadores se les exige que repitan esta regla en sus reglas concretas, así como en los Programas de Avance e Instrucciones de la Carrera.

Toda Autoridad Nacional puede exigir en sus propias reglas que sus nacionales lleven un casco.

Se recomienda el uso de protección del cuello.

205.08 – LANCHAS DE SEGURIDAD

Debe haber suficiente número de lanchas de seguridad durante el entrenamiento oficial y durante todo el tiempo que duren las carreras.

Toda lancha debe llevar:

- * un mínimo de dos personas que puedan entrar en el agua y llevar a cabo el procedimiento de rescate
- * los banderines de señales necesarios
- * un extintor adecuado para incendio de combustible

* cuerdas adecuadas para remolcar y un gancho para la barca.
Todas las barcas de rescate deben estar en comunicación por radio con las sedes de la carrera.

Un lugar de primeros auxilios con asistentes médicos adecuados y una ambulancia deben estar situados en un lugar central en tierra a donde puedan ser trasladados de la barca de rescate a tierra los corredores accidentados. Se recomienda que haya un médico presente, preferiblemente especializado en accidentes de tipo de traumatología.

205.09 - SEGURO

Todos los conductores deben estar adecuadamente asegurados, bien por sí mismos o bien por una compañía aseguradora, pudiendo mostrar la póliza, cuya tasa se haya pagado, antes del comienzo de la carrera si se lo exige la Autoridad Nacional.

Las siguientes exigencias de seguro se incluirán en el programa de avance:

- Términos y condiciones del seguro por daños materiales y personales a terceros y otros competidores.
- Mínimo exigido que debe cubrir el seguro.
- Tipo de riesgos que incluye el seguro.
- Se aceptan seguros de otras Autoridades Nacionales y deben estar escritas en inglés y en la lengua del país en donde está registrada la carrera.
- Los competidores deben tener un seguro a terceros. La cantidad máxima que cubra no debe ser inferior a la exigida por las leyes del país donde se celebran las carreras.
- Si un equipo desea utilizar su propio seguro, una copia de la póliza tiene que ser enviada a la Autoridad nacional relevante al menos 28 días antes de la carrera, para que la Autoridad Nacional la acepte o no. Si se acepta, el seguro local no será necesario.
- La cantidad de las tasas del seguro se pagara en el lugar de la carrera si es apropiado.
- Todos los seguros deben cubrir todo el periodo de los entrenamientos y carreras de comienzo a fin de la prueba.

205.10 – PROTECCIÓN TÉCNICA

Esta prohibido arrancar el motor con la hélice rotando en el aire.

Después de lanzar la lancha, está prohibido arrancar el motor con la barca elevada y la hélice rotando.

205.11 – PROHIBIDO FUMAR

Esta totalmente prohibido fumar en las zonas de boxes. Se colocaran las señales adecuadas que lo indiquen y la regla se aplicará rigurosamente por parte de los oficiales de boxes.

205.12 – USO DEL EQUIPO DE SEGURIDAD

Mientras se está en el agua durante una prueba, todo el equipo de rescate adecuado, por ejemplo, frenos, chalecos de carrera, cascos y trajes de carrera se deben llevar puestos mientras la barca de la carrera este en tierra.

205.13 – ROPA DE PROTECCIÓN

Todos los miembros de la tripulación deben llevar la ropa de protección adecuada que cubra el torso y todos los miembros desde las muñecas hasta los tobillos.

La ropa de protección debe ser suficientemente duradera para proporcionar protección corporal y se recomienda que sea igniretardante.

205.14 - COMBUSTIBLE

Todo equipo que dispense combustible, bien dentro o fuera de la barca, que no sea en la zona diseñada para el combustible, o que haya sido aprobado con anterioridad por los Oficiales de boxes, estará sujeto a una penalización si así lo decide el Comité de Carrera.

206 – ASISTENCIA EN ACCIDENTES

Es obligatorio que las barcas que compiten se detengan y que los corredores proporcionen asistencia en el lugar del accidente en el que estén implicadas otras barcas competidoras, si ningún otro asistente de rescate cualificado se haya presente.

Se concederán puntos de campeonato y de posición a cualquier barca/corredor que se detenga en la zona del accidente y proporcione asistencia. Dicha calificación tendrá relación con la última posición confirmada que se tenga antes del momento de detención en el lugar del accidente después de eliminar de la lista de posiciones a todos los que no hayan terminado.

Sin embargo, excepto en circunstancias extremas decididas por el Comité de carrera, el corredor/ barca que proporcione asistencia, una vez relevado de sus obligaciones por el personal de rescate adecuado, debe continuar la carrera hasta su conclusión.

Si dicho competidor termina cuando termina la carrera, a la velocidad de carrera, el 70% de la regla no será aplicado a ese corredor/barca.

Si dicha barca/corredor mejora su posición, mantendrá su mejor posición.

Cualquier dinero de premio se pagará por la posición otorgada..

206.02 – SEÑALES MANUALES

Las siguientes señales manuales serán utilizadas por los corredores y/o miembros de la tripulación en el lugar del accidente para avisar al personal de rescate de lo exigido.

LAS MANOS JUNTAS POR ENCIMA DE LA CABEZA

De acuerdo-no se necesita ayuda .'

LOS PULGARES HACIA ARRIBA

De acuerdo

MOVIENDO LAS DOS MANOS POR ENCIMA DE LA CABEZA

Se necesita asistencia médica inmediata

MOVIENDO UNA MANO POR ENCIMA DE LA CABEZA

Se necesita remolque inmediato o asistencia de extinción de incendios

SIN SEÑAL

Respuesta inmediata por parte del personal más cercano

UNA MANO LEVANTADA CON EL OTRO PUÑO APRETADO HACIA ABAJO

Precaución – escombros o peligro a la vista

Reducir velocidad o evitar maniobrar.

Se debe examinar sobre estas señales a todos los corredores, antes de que se les otorgue su licencia anual.

208 – NÚMERO RESERVADO

209 – ZONA DE GRUA

Mientras se remolcan las barcas dentro y fuera del agua antes, durante o después de la carrera, no habrá ninguna persona a bordo de las mismas. Los preparativos para el remolque se organizaran de tal manera que bajo ningún concepto las barcas remolcadoras pasaran por alto a ninguna persona.

Esta zona será acordonada.

300 – REGLAS

300.01 - DEFINICIONES

Francés	Inglés	Italiano	Alemán
Course	Race	Gara	Rennen
Manche	Heat	Prove	Lauf
Tour	Lap	Giro	Runde
Circuit	Circuit	Circuito	Rundestrecke
Parcours	Dist.covered	Percorso	Rennstrecke
Base	Base	Base	Messstrecke

Circuito

Un circuito es una zona cerrada delimitada por boyas donde se celebrará la carrera.

Distancia cubierta

La distancia cubierta es la distancia total cubierta por prueba o carrera.

Base

Una base es un circuito expresamente medido para pruebas de récord.

Señales del circuito

Cualquier objeto especialmente indicado como tal en el círculo de la carrera, se consideraran como señales del circuito.

Obstáculo

Cualquier objeto no especificado se considerara como un obstáculo para una navegación libre.

Carrera

Una carrera es una competición de velocidad entre lanchas que se celebra en una o más pruebas.

301 - CRONOMETRAJE

En todas las carreras Internacionales y campeonatos nacionales el cronometraje lo realizan unos cronometradores nombrados oficialmente usando aparatos graduados a una décima de segundo. Los aparatos deben de tener un sistema de precisión una parte del cual debe ser capaz de detenerse y volver a empezar.

303 – SEÑALES DEL CIRCUITO

303.01 - DEFINICIONES

Las señales de la carrera pueden ser cualquier objeto (barca, boya...) que estén específicamente designados para tal función en las instrucciones de la carrera. Los objetos que no estén específicamente designados para ello se considerarán obstáculos.

Un oficial estará cerca de las señales de giro. Debe observar estas señales e informar al Comité de la Carrera.

Si una señal se moviera de su posición bien por accidente o por otro motivo, el Comité de la Carrera, si puede, la reemplazará. Si no fuera posible reemplazarla a tiempo para que las barcas la rodeen, el Comité de carrera decidirá si la carrera tiene que volver a comenzar o no.

La distancia entre la línea de salida y la primera boya de giro debe de ser de al menos una milla náutica. En la categoría 2, en cualquier salida donde hay diez o más barcas que salen al mismo tiempo, la distancia entre la línea de salida y la primera boya de giro debe de ser de al menos tres millas náuticas.

303.02 – ZONAS DE LOS ESPECTADORES

Los organizadores de la Carrera deben designar las zonas de los espectadores.

Si una barca de la carrera se encuentra en una zona designada para los espectadores, debe salir de tierra inmediatamente y proceder con cuidado hasta que vuelva al circuito de la carrera para evitar la descalificación.

305 – PROCEDIMIENTO DE SALIDA **OFFSHORE DE LA U.I.M.**

305.01

Se establecerá un área de seguridad para moverse. En esta zona, las barcas deben estar fuera de tierra (con la proa abajo, no estela) y deben girar en dirección contraria a las manecillas del reloj.

305.02

Se establecerán distintas áreas en las que cada grupo de salida puede moverse (zona segura). Ver el diagrama de la zona y localización.

305.03

Se establecerá una línea de control en el lado de la zona acordonada de la carrera que es efectivamente donde la barca de salida gira para recoger a todas las categorías que comiencen.

305.04

El arbitro – llevará guantes naranjas y una chaleco(opcional) de color naranja sobre el chaleco salvavidas en la lancha de salida- podría usar las señales con las manos para controlar la flota antes de la salida.

305.05

Es obligatorio el uso de una barca de salida para todas las categorías. Debe haber un intervalo seguro entre la salida de cada categoría con una barca de salida dirigiéndose a la línea de salida a un lado u otro de la rampa.

305.06

El ancho mínimo de la rampa de salida es de 280 metros con una longitud mínima de 1600 metros. La rampa debe ser recta.

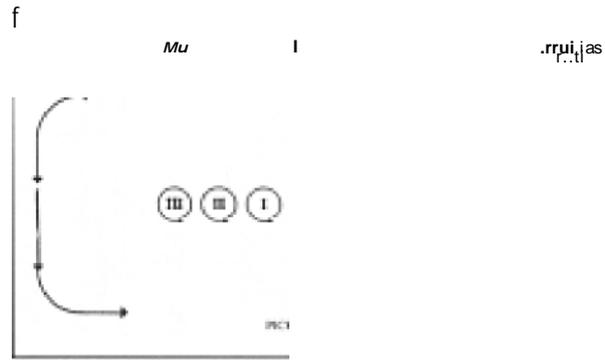
305.07

Se disparará una bengala o un humo blanco dos minutos antes del comienzo de arranque de la salida de primera categoría.

305.08

Dos minutos tras el disparo que sirve de señal de salida, la lancha de salida se sacará a flote y continuará mostrando un banderín amarillo mientras pase la línea de aceleración. Cuando la barca de salida llegue al lado contrario de la rampa de salida se girará y comenzará su carrera hacia la línea de salida. Entonces todas las barcas participantes comenzarán su carrera hacia la línea de salida, siguiendo a la barca de salida, con una distancia de seguridad mínima de 30 m, hasta que se levante el banderín verde.

Las dimensiones mínimas recomendadas del banderín amarillo son de 1,5 x 1,0 m



305.10

La barca de salida debería llegar a la línea de salida a una velocidad que permita a las barcas que tienen dificultad para llegar al nivel alcanzarlo.

305.11

Cuando el juez de salida esté satisfecho con todas las barcas estando en la línea adecuada, y a la velocidad adecuada, levantará el banderín verde y bajará el amarillo al mismo tiempo. El levantamiento del banderín verde determina el comienzo.

Las dimensiones mínimas recomendadas del banderín amarillo son 1.5 m x 1.0 m

305.12

La carrera solamente comienza una vez se haya levantado el banderín verde. Sin embargo, para los cronometradores, el comienzo oficial es cuando la barca que va en cabeza cruza la línea de salida. Esta línea de salida estará indicada en las instrucciones de la carrera.

Una o dos barcas indicadoras de la línea de salida pueden utilizarse junto con otras señales fijas que ayuden a definir la línea de salida.

305.13

Si en cualquier momento durante el procedimiento de salida tras la bengala blanca se levanta un banderín rojo, el inicio queda abortado y todas las lanchas debe regresar fuera de la superficie a la zona acordonada para volver a empezar y seguir las instrucciones específicas de la lancha de salida.

305.14

Una lancha incapacitada o una que no pueda llegar al nivel con su categoría no debe interferir con el comienzo de la siguiente categoría de ninguna manera. La barca deberá ir a un lado de la rampa y esperar a una ruta libre para comenzar la carrera. Si una barca falla en la salida una vez que su respectiva categoría haya comenzado, puede comenzar de manera normal en el plazo de media hora (30 minutos) del momento de salida de su respectiva categoría.

305.15

Se recomienda que el personal de la barca que marca el ritmo o/y la salida está limitado a 7 personas.

305.16

Las penalizaciones por infracción del procedimiento de salida son:

- a) Por no respetar la distancia de seguridad de 30 metros (305.05): 3 min.
- b) Por girar en dirección contraria (305.01): 3 minutos;
- c) Por interferir en el proceso de salida: descalificación;
- d) Exceso de velocidad en la zona acordonada, o a más de 10 nudos: Penalización de 10 minutos. Si el conductor ha ocasionado daño a otras barcas podría ser descalificado;
- e) Si la proa de una barca está delante de la barca de salida cuando el banderín verde está levantado: Penalización de 10 minutos.

La barca de límite exterior al otro lado de la línea de penalización podría usarse para ayudar a definir la línea de penalización.

305.17

La seguridad tiene más importancia que la carrera. Los pilotos no deberían hacer nada que ponga en peligro al equipo, a los espectadores u otros participantes.

305.18

Si debido a la falta de inscripciones, se prefiere que dos o más grupos comiencen juntos, se puede hacer si así está recogido en las instrucciones de la carrera (o/y en la sesión informativa de los corredores).

305.19

Es recomendable que la misma barca de salida comience cada grupo y en ese caso la barca de salida, habiendo comenzado el primer grupo, debería regresar en diagonal a su posición original al otro lado de la línea de control e inmediatamente repetir el proceso de salida descrito en el punto 305.08 con el siguiente grupo que comienza hasta que todos los grupos hayan salido. Alternativamente, si se usan barcas de salida diferentes para grupos de salida secundarios deberían seguir el proceso descrito en la regla 305.08 (o en la 305.18) en intervalos de tiempo descritos en las instrucciones de la carrera.

305.20

Si las condiciones del mar en la zona acordonada son tales que a las barcas les entra agua cuando giran fuera de la superficie, el proceso se modificará de la siguiente manera:

La barca de salida dirigirá a las barcas de la carrera a la zona acordonada en donde levantará el banderín amarillo lentamente para permitir a las barcas de la carrera que lleguen a la superficie con seguridad antes de acelerar hacia la zona de salida. Las barcas seguirán a la barca de salida a una distancia mínima de seguridad de 30 metros, de la manera descrita en las instrucciones de la carrera o en la sesión informativa, hasta que se levante el banderín verde.

305.21

La velocidad de la barca de salida será mínima de 35 nudos para la categoría 2 una vez se haya levantado el banderín verde.

306 - CLASIFICACIÓN

Una sesión de clasificación con el tiempo controlado puede realizarse el día antes de la carrera. El circuito de clasificación puede ser de 10 a 15 millas, con al menos 1 giro. Debe haber dos minutos de intervalo entre cada salida cronometrada.

El Comité de carrera o el Oficial del día puede decidir dividir el comienzo de una categoría en caso de que haya más de 10 participantes. Los resultados de la sesión de clasificación determinarán la parrilla de salida. El segundo grupo no comenzará más tarde de 1 minuto tras la primera salida.

309 – CARRERA CANCELADA

El Comité de la carrera tiene el poder de cancelar cualquier carrera si el tiempo no es favorable o si otras circunstancias importantes consideran tal acción necesaria. Si se levanta un banderín rojo significa que la carrera se ha cancelado.

310 – CARRERA POSPUESTA

310.01

El Comité de carrera tiene el derecho de posponer una carrera en cuyo caso se levantará el banderín rojo desde la barca de salida y/o desde la patrullera. Se reanudará la carrera con el proceso de salida cuando se levante el banderín amarillo como se describe en el 305.08.

El Comité de carrera puede posponer la carrera incluso después de que se hayan dado las primeras señales, pero solamente en caso de fuerza mayor o si se ha producido un error en las señales de salida que se han dado.

310.02

En ambos casos, se vuelve a comenzar a dar las señales. Cuando se ha pasado la necesidad de posponerla, el Comité de carrera señala el comienzo según las instrucciones que aparecen en el programa. No se admiten inscripciones nuevas en las carreras pospuestas. Solamente se admiten conductores que se habían inscrito debidamente y que estaban presentes cuando la carrera fue pospuesta.

311 – CARRERA REDUCIDA

Una carrera acortada es una carrera en un circuito que ha sido acortado por el Comité de carrera antes del comienzo.

La decisión con las instrucciones sobre un circuito acortado debe entregarse por escrito a los conductores y a los cronometradores.

312 – CARRERA DETENIDA

El banderín rojo levantado indica que la carrera se ha detenido.

Una carrera detenida es aquella que ha sido interrumpida por el Comité de carrera tras la salida.

El Comité de carrera decide detener la carrera por causa de fuerza mayor de la cual sólo él es el juez.

El Comité de carrera clasifica las lanchas de acuerdo a su posición en el momento y lugar donde se detuvo la carrera.

312.01 – CARRERA ACORTADA

Una carrera reducida es aquella que ha sido acortada por el Comité de carrera tras la salida.

Para indicarlo se mueve un banderín de cuadros en la línea de llegada.

El oficial del Día u otro oficial responsable puede implantar la decisión de acortarla en cualquier momento de la prueba, incluso en una carrera de multicategorías si la señal de acortarla se ha producido en la línea de salida/llegada. Una vez se haya producido la señal de acortarla, todas las barcas se detendrán terminando la vuelta que están corriendo.

El levantamiento de un banderín de retirada no impide a un conductor conseguir puntos finales que si no serían otorgados si la carrera se acorta.

Llegando a la serie de llegada – la primera barca de cada categoría, o subdivisión, la primera que pare ante la señal de acortamiento se convierte en la barca clave de esa categoría. Entonces

- l) Toda las barcas que tomen la señal de acortamiento consecuentemente y hayan completado entonces el mismo número de vueltas que la barca clave en la serie de llegada tras la barca clave, están en la lista.

- II) Todas las barcas que hayan aceptado la señal de que se acorte y hayan completado una vuelta menos que la barca de cabeza, están en la lista en el orden de llegada, por detrás de todas las barcas que están por debajo (I) como se ha indicado anteriormente.
- III) Las barcas que se averíen en la última vuelta se situarán por su orden de llegada, en el orden en que hayan pasado por última vez la línea de salida/llegada y de acuerdo con el número de vueltas que hayan completado.
- IV) Todas las lanchas que hayan aceptado la señal de reducción y que hayan completado una o más vueltas que la barca de cabeza están en la lista en el orden final de llegada por delante de todas las barcas de la lista I y II, y probablemente delante de todas las barcas de la lista III.
- V) Las barcas que se averíen en la última vuelta y que hayan completado menos vueltas que cualquier otra que haya finalizado, se las considerara como que no han terminado.

313 – NORMAS DE LA PISTA

313.01

Las regulaciones internacionales de prevención de colisiones en el mar se aplicarán en todo momento.

313.02

Si bajo una de estas reglas, una o dos barcas ceden el paso, la otra debe mantener su ruta y velocidad.

313.03

Toda barca que siga estas reglas para ceder el paso a otra barca, si las circunstancias lo permiten, debe evitar cruzarse por delante de otra.

313.04

Toda barca que siga estas reglas para ceder el paso a otra, al acercarse debe disminuir su velocidad si es necesario, detenerse o dar marcha atrás.

313.05

Una barca adelantando a otra debe ceder el paso a la barca adelantada.

313.06

Obedeciendo estas reglas, se debe prestar especial atención a todos los peligros de navegación, colisión y cualquier otra circunstancia especial que pueda representar una desviación de las reglas anteriormente indicadas, para evitar un peligro inmediato.

313.07 – SUPERPOSICIÓN

Solamente se habla de superposición cuando dos barcas están en el mismo circuito o aproximadamente, y la barca que adelanta ya no tiene una elección libre de por qué lado pasar.

La barca interior puede ganar el derecho de paso estableciendo una superposición incluso después de que la barca exterior haya alterado su rumbo con la intención de rodear la señal..

Una vez haya superposición mientras se acerca o rodea la señal, no se puede romper incluso si la barca interior va en popa.

Hay superposición cuando una barca no va por detrás de otra.

Una barca esta por detrás de otra cuando su casco está por detrás de la línea proyectada por la otra.

313.08 – OBSTÁCULOS DE ADELANTAMIENTO

Si hay superposición entre dos o más barcas cuando están a punto de pasar un obstáculo, entonces la barca exterior deberá dejar espacio a la barca interior para pasar el obstáculo sin dificultad.

313.09 – LAS SEÑALES DE ADELANTAMIENTO

Si existiera una superposición entre dos o más barcas cuando están a punto de pasar una señal por el lado exigido, entonces las barcas exteriores dejaran espacio a las barcas interiores para pasar la señal sin dificultad, dejándolo en el lado exigido.

313.10 – ALTERACIÓN DEL CIRCUITO

Cuando se obliga a una de las barcas a mantenerse apartada para evitar riesgo de choque, la otra no alterara su ruta.

Una barca no debe alterar su ruta para obstaculizar a otra al adelantar hasta la salida.

313.11

Cuando hay superposición pero ninguna de las barcas está adelantando, la que tenga a la otra barca en su lado de salida debe dejar pasar.

314 – SEÑALES PARA DAR LA VUELTA Y DE FALTAS**314.01**

Las boyas que señalan el giro deben estar en la dirección y lugar estipulados en las instrucciones de carrera.

314.04

Un corredor al que otro le empuja sobre una señal deberá presentar una protesta contra ese corredor.

315 – BARCAS COMPETIDORAS QUE PROVOCAN FALTA

Si una barca, como consecuencia de no cumplir estas reglas choca contra otra barca u obliga a otras a que choquen, será descalificada.

316 – ENCALLAR

Cualquier barca que encalle, choque con una boya, barca u otra obstrucción, puede usar sus anclas, cuerdas, palos u otro aparejo para liberarse.

317 – ANCLAJE DURANTE LA CARRERA

Se puede anclar una barca durante la carrera pero debe levar anclas de nuevo y no deslizarla.

318 – MEDIOS DE PROPULSIÓN

Están prohibidos otros métodos de propulsión a parte de los pedales y del motor.

La acción del viento y de la corriente no supondrá la descalificación del competidor.

319 – ASISTENCIA EXTERIOR

319.01

A menos que esté especificado en las instrucciones de carrera, no se permite asistencia exterior durante la carrera (incluyendo si vuelven a chocar).

En todas las categorías se permite utilizar brújulas electrónicas de gobierno y/u otro equipo electrónico que fije la posición. Está expresamente prohibido conectar este equipo con el sistema de mando.

GIROS : Todas las superficies que se mueven que están permitidas en la barca estarán bajo el control de la tripulación abordo sin ningún sensor en el circuito de control (por ejemplo, sin pilotos automáticos, acelerómetros u otros sensores de aceleración que pueden estar en el circuito de control)

El Comité de carrera tiene derecho a decidir si hay asistencia exterior o no.

No se pueden hacer cambios a los sistemas de las barcas desde el exterior.

320 – FINALIZAR UNA CARRERA

320.01 – LA LLEGADA

El final de una carrera se señala al conductor de la barca ganadora moviendo un banderín blanco y negro en la línea de llegada.

Cuando dos o más categorías están corriendo juntas, se puede utilizar un banderín diferente en cada categoría.

La descripción del banderín utilizado para señalar el final de cada categoría debe estar claramente especificado en las instrucciones de la carrera.

Cuando la lancha guía completa el circuito y cruza la línea de llegada, se agita el banderín de cuadros. Indica el ganador de la carrera y el comienzo del proceso de finalización de la carrera.

Cualquier lancha que cruce la línea de llegada después de la barca ganadora será clasificado teniendo en cuenta su tiempo y número de vueltas completadas, teniendo en cuenta que haya completado el número mínimo de vueltas anunciado en la sesión informativa de la carrera.

Cuando se haya calculado el número de vueltas completadas por una barca, su última vuelta completada (tras la llegada de la barca ganadora) no debe ser más lenta del 50% de la media de la velocidad máxima de vuelta.

La carrera se puede acortar o detener en la línea de llegada con el banderín de cuadros. Esto indica el final de la carrera. Para que se designe una persona que llegue a la meta, un mínimo del 70% de las vueltas completadas por la barca ganadora debe ser completadas, a la vuelta completa más cercana.

320.02 – DETENER UNA CARRERA

En caso de fuerza mayor o accidente, el Comité de carrera puede detener la carrera, agitando un banderín rojo. La señal se dará desde las barcas de control que señalan el giro. Esta señal también la puede dar otra barca de seguridad oficial.

320.03

Un conductor que termina una carrera o prueba debe retirarse del circuito sin perjudicar a las barcas que todavía estén en la carrera. Esto constituye una excepción a la regla "Derecho de paso".

Un conductor que haya terminado la carrera y ataje cruzando el circuito puede ser descalificado.

Una barca es cronometrada como que ha completado la carrera cuando su proa cruza la línea de llegada. Al terminar la carrera, debe continuar cumpliendo las reglas descritas por el Comité de carrera en cuanto a mantenerse apartado de la línea de llegada y del circuito.

320.04

El Comité de carrera tiene derecho a estipular la duración máxima de cada carrera.

321 – SISTEMA DE PUNTUACIÓN

321.01

A menos que esté especificado de otra manera se adoptará el siguiente sistema de puntuación.

1 - 400 pts	11 - 22 pts
2 - 300 pts	12 - 17 pts
3 - 225 pts	13 - 13 pts
4 - 169 pts	14 - 9 pts
5 - 127 pts	15 - 7 pts
6 - 95 pts	16 - 5 pts

7 - 71 pts	17 - 4 pts
8 - 53 pts	18 - 3 pts
9 - 40 pts	19 - 2 pts
10 - 30 pts	20 - 1 pt

321.03

Los resultados oficiales se deben colgar en el tablón de anuncios en el plazo de una hora tras la finalización de las carreras.

321.05

Las barcas de categoría Nacional pueden correr en pruebas internacionales.

321.06

Si las barcas de diferentes series o categorías empiezan juntas todas las barcas deben clasificarse dentro de su propia categoría.

323 – PUBLICACION DE LOS RESULTADOS

Los resultados de cada carrera se deben colocar en un lugar visible, especificado durante la reunión de los conductores.

El oficial a cargo debe firmar los resultados y establecer la hora en que se colocaran.

324 – INSPECCIÓN DE CASCOS Y MOTORES

324.01

Las barcas y motores que tomen parte en una carrera están sujetos a ser inspeccionados, y la barca no debe abandonar el lugar hasta una hora después de que se hayan expuesto los resultados.

324.02

Los oficiales técnicos pueden posponer la inspección y estipular la hora límite y el lugar donde los motores deben estar disponibles.

324.03

Mientras, el motor debe permanecer sellado para prevenir que se haga cualquier alteración.

Si se niegan a presentar el motor o el casco significaría la descalificación.

324.04

Es obligatorio que el conductor prepare las herramientas especiales y mecánicas para que se pueda desmontar el motor si los oficiales técnicos en la inspección de la carrera quieren comprobar cualquier parte del motor. Tanto el conductor y/o los mecánicos trabajarán lo más eficazmente posible para que la duración de la inspección sea mínima.

Los motores y las barcas pendientes de inspección se colocarán en una zona bien delimitada, que permanecerá bajo el cuidado de los oficiales del aparcamiento de barcas. Esta área se llamará "park fermé" (=parque cerrado)

324.05

Tras la inspección técnica antes de la carrera, las barcas no deben abandonar el aparcamiento sin permiso excepto si es para entrenar o correr.

324.06

Si ciertas reparaciones sólo se pueden realizar fuera del parque, se deben realizar en presencia o con el permiso de un oficial técnico.

324.07

Los oficiales a los que se le permite asistir a la inspección:

- El oficial de día
- El delegado de la Autoridad Nacional interesada.

- Los encargados de la medición nombrados por el Comité organizador
- El conductor y un mecánico si es necesario
- El comisario de la U.I.M.

Solamente se permite la presencia de otras personas si tienen autorización del Comité de carrera.

326 -DESPUÉS DE LA PRUEBA(INFORMES)

326.01

Al final de la prueba, el secretario del Comité de carrera debe enviar a la comisión Offshore de su Autoridad nacional un informe incluyendo:

- 326.011 Clasificación y distribución de los premios(acta del Jurado)
- 326.012 Informe de los cronometradores
- 326.013 Lista de conductores
- 326.014 Penalizaciones
- 326.015 Documentos de que se han batido récords de acuerdo con las reglas de la U.I.M.
- 326.016 Lista de protestas y decisiones relacionadas con las protestas
- 326.017 Todos los documentos necesarios para evaluar la prueba o la carrera.
- 326.018 Estos documentos deben enviarse a la comisión Offshore de la Autoridad nacional en el plazo de ocho días tras la finalización de la prueba o carrera.
- 326.019 Después de cada prueba con título los organizadores deben enviar los resultados el secretario de la U.I.M.
- 326.020 Si se tienen en cuenta los resultados para otorgar un trofeo o premio, los puntos deben ser enviados a la U.I.M. por telefax en el plazo de 48 horas.

326.21 Días después de una competición, el club organizador debe enviar el resultado final a las Autoridades Nacionales de todos los participantes y al secretario de la Unión.

400 – JURISDICCIÓN

401.01 - DEFINICIONES

La jurisdicción se aplica:

Las reglas de motoacuática, circuito y offshore de la U.I.M..

401.02

Ninguna reclamación por daños que surja de la infracción de alguna de las reglas de la U.I.M. o el aviso de avance, instrucciones de la carrera o boletines de la carrera será decidida por un Comité de carrera o Autoridad de apelación, pero estará sujeta a la jurisdicción de los juzgados.

La tripulación de una lancha motora que reconozca la infracción de una regla no admite por tanto responsabilidad de daños.

Los resultados de un hecho, y la decisión del Comité de protesta será relevante solamente para las reglas de carrera de lanchas motoras y no se referirá a ningún proceso por daño sin el consentimiento escrito de todos los partidos implicados en la protesta.

402 – CUERPOS JUDICIALES

402.01 – EL JURADO INTERNACIONAL

El jurado considerará cualquier protesta lanzada por un conductor.

1. Composición

El jurado debe estar compuesto de al menos tres miembros, incluyendo el presidente. Los organizadores de la prueba nombran al presidente. Cada país competidor, incluyendo el país anfitrión, puede nombrar un delegado miembro que puede representar solo un país. Estos nombramientos deben realizarse por escrito, estar autorizados y firmados por un oficial de la Autoridad nacional y entregados al Secretario de la prueba.

Si no hay suficientes miembros nombrados de la Autoridad Nacional para formar un jurado de tres personas, los organizadores deben nombrar miembros adicionales, pero solo suficientes para que llegue a tres personas.

La composición del jurado se anunciará en la primera reunión de corredores. El jurado debe estar presente en la primera reunión de conductores.

Los oficiales de la carrera no pueden ser miembros del jurado.

El Comisario de la U.I.M. nombrado para la prueba es un miembro del jurado.

En una prueba que comprenda carreras de varias categorías puede haber un jurado diferente para cada categoría.

2. Autoridad y Obligaciones.

El Jurado se reúne mientras dure la prueba y considera todas las protestas relacionadas con la prueba.

El jurado debe decidir lo antes posible sobre las protestas que se hayan presentado durante la prueba.

402.02 – PARTIDOS INTERESADOS

Ningún miembro del jurado que haya tomado parte como competidor u oficial en la carrera tiene capacidad de juicio o que tenga interés directo o indirecto con uno de los partidos interesados, puede juzgar la protesta.

Sin embargo, un miembro de un Jurado Internacional no será descalificado incluso si uno de los partidos es de su Autoridad nacional.

402.03 – EL TRIBUNAL DE APELACIONES DE LA U.I.M.

La U.I.M. decidirá sobre las apelaciones que surjan de pruebas Internacionales de acuerdo con las provisiones expuestas en la regla 405.1.

En cada caso, el Comité ejecutivo de la U.I.M., o en caso de una apelación presentada en contra de una decisión del comité ejecutivo, el miembro neutral nombrado por la junta nombrará tres miembros, uno para que sea el presidente tras la consulta de la comisión relevante. Los miembros no deben ser de las Autoridades Nacionales de los partidos en el pleito.

Un miembro actuará como oficinista del tribunal.

403 – PROCEDIMIENTO DE PROTESTA

403.01 – VALIDEZ DE LAS PROTESTAS

Solamente un corredor puede protestar en contra de los hechos relacionados con las carreras en las que participa.

No se tendrán en cuenta protestas conjuntas firmadas por varios corredores.

Todas las protestas deben presentarse por escrito- a máquina o mano, en inglés.

Debe recoger la razón de la protesta e ir acompañada de cualquier documento relevante que muestren pruebas dentro del plazo establecido y de la tasa estipulada por el organizador de la carrera.

Todas las protestas deben estar firmadas por el que protesta.

La protesta debe entregarse al Secretario de la carrera que debe, en presencia del protestante, recoger la fecha del recibo.

Todos los costes de la verificación se pagarán por el equipo perdedor.

Una protesta escrita puede ser retirada por el protestante; entonces pierde la tasa de la protesta.

403.02 – TASA DE LA PROTESTA

La cantidad de la tasa debe decidirla la Autoridad nacional y debe aparecer publicada en el programa de avance. La cantidad máxima de la tasa de protesta la decidirá la Asamblea General de la U.I.M. Será de 80 euros o una suma equivalente en la moneda local.

El Jurado debe determinar si la protesta presentada ha sido interpuesta de acuerdo a las reglas o no. Si se comprueba que no es válida, se debe de dar los motivos al que protesta.

Si el Jurado confirma una protesta, se debe devolver la tasa al protestante.

403.03 – DERECHO DE PROTESTA

Se puede presentar una protesta contra los resultados provisionales o contra cualquier decisión tomada por el Comité de carrera o contra uno o varios competidores.

En caso de un competidor protestando contra la penalización impuesta sobre él por el OOD o el comisario de la U.I.M. y otro corredor que protesta al mismo tiempo contra este competidor debido al mismo incidente, el Jurado tendrá solamente una reunión con ambos competidores siendo parte de este proceso de protesta.

Solamente se puede presentar una protesta sobre un hecho que afecte al que protesta. Una protesta que se ajusta a las reglas no puede ser rechazada por el Jurado.

No se permite una protesta sobre las decisiones del Jurado, solamente se pueden contestar por apelación.

403.04 – TIEMPO DE INTERPONER UNA PROTESTA

Una protesta relacionada con la calificación de una barca, motor, o corredor de debe realizar antes de la sesión informativa de los corredores. El comienzo de una carrera se considera como la aceptación de las condiciones y la elegibilidad de los otros competidores. La única excepción a lo indicado es cuando el protestante puede probar que los datos no le fueron entregados antes de la sesión informativa, entonces se puede presentar una

protesta hasta una hora antes tras la publicación de los resultados.

Cualquier otra protesta se debe presentar en el plazo de una hora de que los primeros resultados se hayan publicado con las siguientes excepciones:

La protesta de un conductor (A) contra otro conductor (B) puede presentarse en el plazo de 15 minutos tras la finalización del período de protesta normal si el conductor B ha sido penalizado por el oficial de Día o el Comisario de la U.I.M. y si ha protestado contra la penalización.

Se puede presentar una protesta contra los nuevos resultados en el plazo de una hora de que estos se hayan publicado, pero solamente relacionada con la decisión que llevó al cambio de los resultados.

Una protesta contra cualquier otra decisión, publicada tras la publicación de los primeros resultados se puede presentar en el plazo de una hora tras la publicación de esta decisión.

403.05 - FALLO

Las decisiones del Jurado serán tomadas por una mayoría de votos. En caso de igualdad de votos, el voto del presidente será el voto decisivo.

En caso de una protesta, el jurado debe aceptar, rechazar o cambiar las penalizaciones.

Cualquier fallo pronunciado por el Jurado permanece vigente hasta que sea alterado por el tribunal de Apelación.

403.06 – NOTIFICACIÓN DE LA DECISIÓN

Todas las decisiones del Jurado deben ser notificadas a los equipos implicados por escrito, incluso el derecho de apelación.

403.07 – DISPONIBILIDAD DE DOCUMENTOS

Todos los documentos relevantes a cualquier decisión del Jurado deben ser archivados con la Autoridad Nacional organizadora y estas disponibles para cualquier autoridad superior hasta finalizado el tiempo límite de apelación.

404 – VISTA DE LA PROTESTA

404.01 – DERECHO A UNA VISTA

Cualquier persona implicada en una protesta, o acusada de una ofensa contra las reglas, tendrá el derecho de ser vista por el Jurado para defenderse.

El Jurado debe avisar a todos los equipos del lugar y la hora donde tendrá lugar la vista.

Si algún equipo debidamente informado no aparece, sin razón aparente, el fallo se puede interpretar por juicio en rebeldía.

404.02 - EVIDENCIA

Es responsabilidad de los equipos implicados en una protesta asegurarse de que los testigos que van de su parte estén presentes junto con otras pruebas, y que el presidente del Jurado de la carrera bajo su criterio tenga en cuenta su disponibilidad al determinar la hora de la audiencia.

Cualquier coste que suponga la comparecencia de testigos correrá a cargo de los respectivos equipos, a menos que se haya decidido de otra manera por el Jurado.

404.03 – EL PROCESO DE LA AUDIENCIA

Se debe seguir el siguiente procedimiento en todas las audiencias a menos que se indique de otra manera en algún otro lugar de estas reglas:

- Se debe levantar acta por escrito.
- Todos los equipos del caso deben estar presentes, escuchar y responder a todas las preguntas sobre las pruebas en la audiencia hasta el momento en que el Jurado tome una decisión. La protesta se leerá en alto a los equipos.
- Se invitará a los equipos a que presenten sus casos. Pueden llamar a testigos. Cada testigo, después de haber dado su versión del caso puede ser interrogado por todos los equipos y por los miembros del Jurado.
- Cualquier miembro del Jurado que esta familiarizado con el caso puede entregar sus pruebas.

- Los equipos podrán preguntarse entre ellos y a cualquier miembro del Jurado que pueda haber dado pruebas.
- Los testigos se retirarán y se invitará a los equipos a hacer una declaración final del caso.
- El Jurado puede volver a llamar a cualquier equipo, a algún testigo anterior o nuevo y pedir otras pruebas.
- Los equipos deben estar presentes durante toda la convocatoria y se les debe dar la oportunidad de preguntar sobre cualquier prueba tras la cual pueden volver a hacer su declaración final.

405 – EL PROCESO DE APELACIONES

Con referencia al proceso 405 de apelaciones, cualquier límite de tiempo que finalice el sábado o domingo terminará el siguiente domingo.

405.01 – TRIBUNAL DE APELACIÓN

Los miembros del tribunal de apelación pueden tener otras funciones deportivas y estará formado por un presidente y dos miembros.

El tribunal de Apelación se reúne cuando el presidente les reúna.

405.02 – EQUIPOS INTERESADOS

Ningún miembro del Tribunal de Apelación que haya participado como competidor u oficial en la carrera en cuestión sobre el que haya que emitir un fallo, o que se sepa que tiene un interés directo o indirecto en uno de los equipos implicados, puede juzgar la apelación.

405.03 – DERECHO DE APELACIÓN

Una decisión tomada por el Jurado puede ser apelada por los equipos implicados en la reunión del Jurado cuando consideren que se ha cometido una injusticia contra ello y/o se tiene nuevas pruebas disponibles que puedan alterar la decisión del Jurado.

Un conductor también puede apelar:

- una penalización impuesta contra él
- sin la interposición anterior de la protesta, pero solo si no era posible, porque el Jurado de la carrera se ha disuelto antes o durante el período de la protesta.

405.04 – AVISO DE LA INTENCIÓN DE APELACIÓN

El equipo interesado debe notificar la intención de apelación por escrito al Secretario de la U.I.M. en un plazo de cuatro días siguiendo al día de la decisión del Jurado o en caso de una decisión contra la cual un corredor pueda apelar sin interponer antes una protesta en cuatro días siguiendo a la notificación de esta decisión a la Autoridad nacional del corredor o si es anterior al corredor.

405.05 – LÍMITE DE TIEMPO

Todos los documentos de apelación y tasas se deben recibir en un plazo de diez días desde la fecha en que el aviso de apelación fue recibido por el Secretario de la U.I.M.

405.06 – INTERPOSICIÓN DE UNA APELACIÓN

La apelación debe enviarse por fax, carta o email y debe estar firmada por el apelante. Se deben especificar las razones de la apelación.

En la apelación se debe mencionar claramente la dirección, el teléfono, email y/o fax, para que la U.I.M. pueda enviar cualquier correspondencia directamente al corredor con una copia a la Autoridad Nacional relevante.

405.07 – NOTIFICACIÓN DE LOS PARTIDOS DE LA APELACIÓN.

El Secretario de la U.I.M. debe en el plazo de dos días de recibir la apelación, notificar por telefax o carta a los otros equipos que se ha presentado una apelación y que deben enviar una réplica.

Las réplicas deben recibirse en el plazo de 10 días de haber recibido esta notificación.

405.08 – LÍMITE DE TIEMPO PARA LOS FALLOS DE LAS APELACIONES

Todas las apelaciones deben estar resueltas no más tarde de 45 días después de la fecha en que los documentos de apelación y las tasas fueron recibidas por el Secretario de la U.I.M.

405.09 – FALLOS DEL TRIBUNAL DE APELACIÓN

El Tribunal de apelación toma su propia decisión basada en la información disponible. El fallo del Jurado puede ser confirmado, cambiado o no confirmado. El fallo del tribunal de apelación es final.

405.10 – LOS COSTES

La tasa de apelación es de 1525 euros. Además el corredor tiene que pagar 2290 euros a la U.I.M. por posibles costes del Comité de Apelación (reuniones, teléfono o costes de fax). La tasa de apelación para una carrera invitación /campeonato (no una carrera de Formula, o de categoría 1 o similar) es de 760 euros, además el conductor tiene que pagar 760 euros a la U.I.M. por posibles costes del Comité de apelación.

El conductor que apela tiene que pagar por los costes de la reunión tanto si la apelación se confirma como sino. Si los costes del Comité de apelación son inferiores a 2290 euros entonces se pagaría la diferencia al corredor.

La tasa de apelación de 1525 euros se devolverá si se confirma la apelación. Si el tribunal de apelación cambia el fallo original (405.09), puede decidir devolver un porcentaje de la tasa de apelación si lo considera apropiado.

Si hay una infracción de la regla 405.05.,el presidente del Tribunal de Apelación puede decidir que la apelación no es válida porque la fecha de finalización no se respetó. En este caso 50% de la tasa de apelación recibida se reembolsará al apelante.

El corredor puede estar de acuerdo a renunciar a una reunión del Comité de apelación y que la apelación sea realizada por teléfono, email, fax, si es posible, para minimizar el coste de la apelación.

406 - PENALIZACIONES

406.01 - GENERAL

Cualquier incumplimiento de la regla demostrado puede ser penalizado.

Si las reglas no especifican una penalización por el incumplimiento en cuestión, la penalización tiene que ser proporcional a su gravedad. La proporcionalidad dependerá del que tome la decisión.

El Comité ejecutivo de la U.I.M. o la Autoridad Nacional en cuestión solamente impondrá penalizaciones, cuando juzguen la infracción tan grave que tenga que ser penalizada aunque el límite de tiempo para las penalizaciones o interposición de una protesta haya finalizado. Tras la finalización de los plazos indicados anteriormente, no se impondrá una penalización por una infracción ordinaria de las reglas.

El Jurado de la carrera o el Tribunal de apelación que lleva una protesta o apelación puede imponer penalizaciones, que pueden ser impuestas por el oficial de día.

406.02 – PLAZOS PARA LAS PENALIZACIONES

El oficial del día y el Comisario de la U.I.M. pueden solamente imponer penalizaciones hasta el momento en que los primeros resultados se hayan publicado.

La Autoridad nacional y/o el Comité ejecutivo de la U.I.M. puede solamente imponer penalizaciones en el plazo de tres meses tras el día en que se cometió la infracción.

Estos plazos no son válidos para las penalizaciones impuestas por el oficial de día por motivo de la inspección técnica tras la carrera. En este caso, se tiene que imponer la penalización tan pronto como sea posible tras los resultados de la inspección.

406.03 – COMPORTAMIENTO INACEPTABLE

Para proteger los intereses de la comunidad deportiva, también pueden ser penalizadas las siguientes acciones por el ODD, el Comité ejecutivo de la U.I.M. o el que tenga una licencia de la Autoridad Nacional.

- Cualquier acto deliberado para ganar una ventaja injusta.
- Cualquier acto o declaración falsa con la intención de ocultar los hechos exigidos para la conducción correcta de la carrera.
- Cualquier intento de soborno o ser sobornado.
- Cualquier comportamiento abusivo o no deportivo.

406.04 - REPRIMENDA

Una reprimenda es un aviso de desaprobación de una acción inaceptable. Debe registrarla el Secretario de la carrera. Debe haber testigos. Una reprimenda constituye automáticamente una advertencia de que si se repite la ofensa se impondrá una penalización más seria. Una reprimenda tiene una validez de 12 meses

El ODD, la Autoridad Nacional o el poseedor de una licencia pueden hacer una reprimenda.

406.05 – TARJETA AMARILLA

El ODD o el Comisario de la U.I.M. pueden dar tarjeta amarilla por el comportamiento en el agua.

La tarjeta amarilla se confirmará en una hoja, que se publicará con los resultados. El piloto tiene 60 minutos para protestar al Jurado. Si no se acepta la protesta, puede apelar. Las protestas y las apelaciones se pueden interponer de acuerdo con las reglas de la U.I.M.

La tarjeta es válida por 12 meses. Un conductor al que le hayan sacado tres tarjetas amarillas será excluido de todas las carreras bajo las reglas de la U.I.M. por un período de dos meses civiles de carreras en la actual o en la siguiente temporada.

Las tarjetas amarillas deben ser notificadas a la U.I.M. y a la Autoridad Nacional del conductor en cuestión, en el plazo de tres días.

La U.I.M. notificará a todas las Autoridades Nacionales si un conductor obtiene tres tarjetas amarillas y es suspendido de la competición internacional.

Todas las tarjetas amarillas incluyendo la razón de la tarjeta deben ser mencionadas en el informe del Comisario de la U.I.M.

406.06 - DESCALIFICACIÓN

La descalificación elimina a un conductor de los resultados de la prueba o carrera donde haya ocurrido la ofensa.
El ODD es el que descalifica.

406.07 – SUSPENSIÓN TEMPORAL

La suspensión temporal suspende a un competidor, a un competidor junto con la tripulación, un miembro de la tripulación o a un Oficial de una o toda la parte de la prueba. Se puede dar la suspensión temporal por indisciplina grave.
El ODD impone la suspensión temporal.

406.08 – PROLONGACIÓN DE LA SUSPENSIÓN

Se puede imponer la suspensión prolongada sobre un competidor, un Oficial u organización por fraude deliberado, por grave o repetitiva indisciplina o mala conducta.

La prolongación de la suspensión solamente se puede imponer por la Autoridad nacional, el poseedor de una licencia, organización, o por el Comité ejecutivo de la U.I.M.

La prolongación de una suspensión es siempre Internacional. La Autoridad Nacional debe informar inmediatamente a la U.I.M. y ésta debe informar a todas las Autoridades Nacionales.

406.09 – EXCLUSIÓN

La exclusión significa la pérdida permanente de todos los derechos a tomar parte en cualquier actividad que se realice bajo la U.I.M. o

sus organizaciones afiliadas. Una persona u organización que haya cometido una ofensa moral o deportiva de extrema gravedad podría ser excluido.

Una sentencia de exclusión sola puede ser pronunciada por la Autoridad Nacional del poseedor de una licencia u organización, o por el Comité ejecutivo de la U.I.M.

La exclusión siempre es Internacional. La Autoridad nacional debe inmediatamente informar a la U.I.M. cuando ha impuesto una sentencia de exclusión y la U.I.M. debe informar a todas las otras Autoridades Nacionales. En el caso de suspensión, prolongación de la misma o exclusión, todas las Autoridades nacionales y por lo tanto sus clubs afiliados se obligan a aceptar la decisión y aplicarla en su país.

407 – PRIORIDAD DE ESTAS REGLAS

El proceso de la U.I.M. tiene que estar agotado antes de llevar la disputa a un juzgado civil.

408 – FORMULARIO DE PROTESTA DE LAS LANCHAS MOTORAS

PART A

Es el conductor el que tiene que completarla y entregarla dentro del plazo especificado.

PART B

Es el conductor el que tiene que completarla y dársela al presidente del Comité de protesta al comienzo de la reunión de protesta.

PART C

La tiene que completar el Comité de protesta.

FORMULARIO DE PROTESTA DE LOS CORREDORES

PARTE A

SECCIÓN 1

NOMBRE DE LA PRUEBA: _____ FECHA DE LA CARRERA _____

NÚMERO DE LA PRUEBA: _____ CATEGORÍA: _____

SECCIÓN 2

NOMBRE (PROTESTANTE) _____

NÚMERO DE LANCHA: _____ NOMBRE DE LA LANCHA: _____

SECCIÓN 3

Yo (el protestante) protesto contra: (marca donde corresponda)

- Buscar compensación del Comité organizador de la carrera por acciones u omisiones
- Otro corredor, nombre _____ Lancha nº: _____
- Los resultados publicados

SECCIÓN 4

Que regla se ha infringido _____

Momento del incidente _____

En que vuelta fue el incidente _____

Lugar del incidente _____

SECCIÓN 5

Firma _____

Fecha _____

SECCIÓN 6

Esta sección debe ser rellena por el oficial que reciba esta protesta:

500 – REGLAS TÉCNICAS, CATEGORÍAS

500.01 - GENERAL

Las reglas del grupo 500 contienen información técnica general.

Para reglas específicas de categorías ver:

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| - Reglas generales Offshore | Regla 701 - 715 |
| - Offshore 1 | Regla 860.43 – 860.55 |
| - Offshore 2 | Regla 720 - 721 |
| - Offshore 3 | Regla 730 - 737 |
| - Categoría V24 | Regla 950 |
| - Seguridad de la tripulación | Regla 508 |

Por la palabra "lancha" se entiende cualquier lancha que se utilice en la carrera de lancha motora.

Cuando algún asunto se recomienda encarecidamente, el piloto que elija otra solución diferente tendría que explicar las ventajas de su solución al que mide o escrutinador.

500.02 – CATEGORÍAS INTERNACIONALES OFFSHORE

La petición de crear una categoría internacional nueva tiene que ser presentada por al menos tres naciones.

Todas las categorías para las que se han establecido las reglas por la U.I.M. son Internacionales.

Todos los equipos nacionales están sujetos a obedecer estas reglas sin alteración alguna. Solo el Cominoff de la U.I.M. tiene el derecho a cambiar las reglas. Los cambios deben ser ratificados por la Asamblea General de la U.I.M.

500.03 – CATEGORÍAS RECONOCIDAS

Todas las categorías nacionales para las que se han establecido las reglas por una Autoridad nacional son reconocidas por la U.I.M.

501 – CERTIFICADO DE MEDIDA

Una barca no puede participar en una carrera Internacional, nacional o local sin un certificado de medida, emitido por la Autoridad Nacional, escrito en la lengua nativa y en inglés según el modelo oficial de la U.I.M. El certificado tiene validez por un año. Puede ser renovado sin medir de nuevo, si las reglas de la categoría en cuestión no han cambiado

501.01

Cada Autoridad nacional estipula el coste de la medición y la duración de la validez del certificado.

La petición para obtener el certificado de medición debe ir acompañado de la homologación del motor, si es exigida por los aparatos que se usan.

Notas para el escrutinador/mediador	
FECHA	
LUGAR	
(Firmar)	FECHA DE RESOLUCIÓN DE REPARACIONES/DEFECTOS
	FIRMA
	NOMBRE EN LETRA DE IMPRENTA
FECHA	
LUGAR	
(firmar)	FECHA DE RESOLUCION DE REPARACIONES/DEFECTOS
	FIRMA
	NOMBRE EN LETRA DE IMPRENTA
FECHA	
LUGAR	
(firmar)	FECHA DE RESOLUCIÓN DE REPARACIONES/DEFECTOS
	FIRMA
	NOMBRE EN LETRA DE IMPRENTA
FECHA	
LUGAR	
(firmar)	FECHA DE RESOLUCIÓN DE REPARACIONES/DEFECTOS
	FIRMA
	NOMBRE EN LETRA DE IMPRENTA
DATE	
VENUE	
(Sign)	DEFECTS/REPAIRS CLEARED - DATE
	SIGNATURE
	PRINT NAME

DECLARACIÓN DEL DISEÑADOR

1. NOMBRE DE LA LANCHA		NUMERO DE CARRERA	
2. CATEGORIA		Nº DE MEDIDA DE LA U.I.M.	
3.DISEÑADOR		4. PILOTO/CLIENTE	
DIRECCIÓN		DIRECCIÓN	
TELÉFONO		TELÉFONO	
5. Nº DE REF. DEL DISEÑADOR		FECHA DEL DISEÑO	
6. REFERENCIAS DE DOCUMENTACIÓN DL DISEÑADOR			
DOCUMENTACIÓN DEL DUEÑO			
INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD (ADJUNTAS)			
INSTRUCCIONES DE MANTENIMIENTO			
Dibujos que obedecen las reglas Offshoe de la U.I.M- /adjuntas)			
Pruebas exigidas de construcción standard			
El recibo no demuestra la aprobación del diseño)			
7. CONSTRUCTOR		FECHA EN QUE SE HA COMPLETADO	
DIRECCIÓN			
TELÉFONO			
8. MOTOR(ES)			
FABRICANTE		MODELO	ANO
DECLARACIÓN			
Certifico que esta embarcación ha sido diseñada según las reglas de la U.I.M. para la categoría adecuada, para que se pilotada por el piloto cualificado y en posesión de una licencia indicado abajo. Esta declaración está condicionada por las limitaciones/cualificaciones indicadas abajo. (Es opción del diseñador elaborar estas cualificaciones)			
Además es condición que la embarcación se mantenga según el calendario. Cualquier alteración a la lancha y/o declaración debe realizarse por escrito y debe haber sido aprobada con anterioridad por el diseñador.			
Diseñadorfecha			
Aceptado por conductor registrado.....fecha			
* Esto supone una encuesta del diseñador; si no la firma del constructor es necesaria en contra de la documentación del diseñador. Indicada anteriormente(6)			

501.02

Cualquier dueño que haya hecho alteraciones que afecten a las medidas del certificado debe ser notificadas inmediatamente a la Autoridad nacional. Si no se obedece esta regla el certificado será invalidado. La Autoridad Nacional volverá a medir la barca y los gastos correrán a cargo del dueño. Cualquier barca que haya sido alterada y no se haya vuelto a medir no podrá participar. El certificado será invalidado si hay cambio de dueño.

501.03

El número de serie de los motores se puede omitir en el certificado de medida.

501.04

El modelo de certificado de medida internacional como se describe a continuación debe ser adoptado y utilizado por todas las Autoridades Nacionales de la U.I.M.

El certificado recoge la siguiente información en inglés y en la lengua del país que emita el certificado.

501.05

Las Autoridades nacionales no pueden emitir un certificado en blanco. Los documentos deben ser completados con todos los detalles relacionados con las series para las que se mide la lancha. El certificado también debe estar firmado y sellado por la Autoridad Nacional.

501.06

Los corredores necesitan solo suministro, y los que miden tienen que comprobar que esos detalles se ajustan a la categoría de la barca.

501.07

Cualquiera implicado en la construcción del casco o motor no puede actuar como medidor ni puede ser miembro del Comité encargado de la medida donde tengan intereses conferidos.

501.08

Se deben tomar todas las medidas al menos dos veces. Las medidas de longitud deben expresarse en milímetros.

501.09

El dueño de la barca paga todas las tasas y gastos por valorar y medir su lancha.

El certificado de medida solamente se entregará cuando el dueño haya pagado todas las cuotas a la Autoridad nacional

501.10

Cuando la Autoridad nacional pide que se vuelva a medir será aquella la que pague los gastos y tasas si se ha confirmado la primera medición.

501.11 – MEDICIÓN DEL CASCO

Se deben de tomar las medidas del casco mientras la barca esté en tierra. Se debe medir la longitud entre las perpendiculares de la longitud externa de la barca, desde el extremo de la proa y la superficie trasera (la parte trasera de la quilla) incluyendo todas las medidas del casco (en cuanto a la altura), pero excluyendo las lengüetas de adorno, fijas o móviles.

Las extensiones del casco bajo el travesaño se consideraran como lengüetas de adorno fijas y no se incluirán en la longitud medida.

Las extensiones del casco añadidas a la proa y/o partes prolongadas, guardabarros, soportes para colocar el motor exterior, y montajes del timón no se incluyen en la longitud medida.

Al definir "extremo de la proa", cualquier forma que constituya la proa y su construcción y contribuya al rendimiento de la barca se incluirá en la longitud medida. Cualquier otra cosa que se añada para cumplir la exigencia de longitud mínima no se incluirá en la longitud medida.

Si el borde posterior de la superficie del casco termina con un ángulo mayor a 15° medidos entre la quilla y borde exterior a vista de pájaro, ese exceso no se incluirá en la longitud medida.

La medida del timón se tomará en la parte más ancha del casco, excluyendo cualquier parte extendida.

Las lengüetas de decoración, fijas o móviles, no excederán una longitud del 10% de la longitud medida del casco.

Los multi-alerones del túnel del casco no excederán una longitud del 10% de la longitud medida del casco.

Para lanchas hinchables rígidas (RIBs), la medición de la longitud se tomará desde el extremo de la tubería de la proa (o casco rígido, lo que se más largo), hasta la parte trasera de la superficie, excluyendo cualquier lengüeta decorativa del casco.

Los tubos de las lanchas hinchables rígidas que se extiendan más allá de la superficie trasera no se incluirán en la longitud medida.

La medida del timón de las lanchas hinchables rígidas se tomará en la parte más ancha de los tubos hinchables una vez se hayan hinchado completamente.

.. Ver los dibujos de la página 316 del manual de reglas Offshore de la U.I.M. más los dibujos adicionales a continuación.

CLARIFICACIÓN DE MEDIDA DEL TRAVESAÑO

NO MÁS DE UN ÁNGULO DE 15°

MONO CASCO

ÁNGULO NO SUPERIOR A 15'

CATAMARAN A VISTA DE PLANO

501.12 - FLOTACIÓN

Se debería presentar en el certificado de medida la descripción de la flotación (tipo, lugar y volumen).

El dueño no puede cambiar el mecanismo de flote sin que el medidor oficial recoja los cambios en el certificado de medida. Sin embargo, se permiten adiciones en la flotación certificada.

502 – INSPECCIONES

502.01.01

Los cascos, motores, combustible, accesorios y equipo, sujetos a restricciones en cuanto a las dimensiones y otras características, deben presentarse para su verificación.

En toda prueba las barcas deben ser inspeccionadas por razones de seguridad antes de la carrera y del entrenamiento.

502.01.02

Los pilotos son en todo momento responsables del estado de su barca (motor, casco, accesorios, equipo, etc.)

502.01.03

Si hay algún error por parte del fabricante, constructor, mecánico o incluso del dueño anterior no sería excusa para no obedecer las reglas.

502.01.04

Cualquier piloto que se niegue a obedecer las decisiones de los inspectores técnicos o que no acate las condiciones de las reglas, no podrá tomar parte en la carrera, o si ya hubiera corrido, no podría clasificarse y se aplicarían las penalizaciones.

502.01.05

Los inspectores técnicos tienen derecho, una vez que las carreras han finalizado, a llevar a cabo todas las comprobaciones que consideren necesarias, incluso si la inspección se ha realizado antes del entrenamiento, tienen derecho a inspeccionar si lo consideran apropiado.

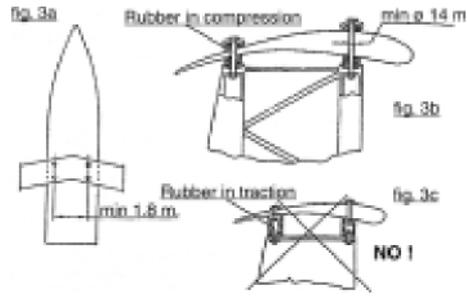
502.02- ALETAS/ALAS

Una aleta se define como un aparato sobre la cubierta que tiene una superficie hacia debajo de más o menos de 60 grados más abajo, con un área que excede los 0,1 metros cuadrados (1,08 pies cuadrados).

Se permite el uso de una aleta, para levantar, forzar hacia abajo, o para estabilizar, si se encaja bajo buenos standard de fabricación. Sin embargo, se aplican las siguientes reglas:

1. El ancho de la aleta no debe ser mayor de 1,5 veces el ancho del casco para embarcaciones de un único casco y de más del ancho de la barca para multicascos.
2. Las aletas deben ser lo suficientemente fuertes como para resistir el peso de un hombre de 100 kilos en todos los puntos hasta a 1,2 metros de los extremos.
3. La aleta debe estar encajada al casco por al menos cuatro puntos en grupos de dos, espaciados por al menos 1,8 metros con tornillos de acero de un diámetro de al menos 14 mm (Fig.3.A). Se recomienda el uso de amortiguadores, que trabajan sólo bajo compresión (Fig.3.B). Una sección más pequeña que la de los tornillos no debe existir en ningún punto de soporte.
4. Un plan transversal adecuado debe proporcionarse para hacer que el cuadrilátero sea hyper estático. (Fig. 4 A.B.C.).
5. La pérdida de una aleta significa la descalificación de la carrera en curso y el volver a usar esa aleta que esta sujeta a muestra documental técnica de que se ha llevado a cabo el afianzamiento estructural.
6. El conductor tiene el derecho a decidir si usa o no una aleta en cada carrera, pero la existencia de la aleta debe figurar en el certificado de peso y el procedimiento de levantamiento debe ser comprobado por el medidor de peso.
7. La aleta no debe estar por delante de la tripulación o en el centro de gravedad de la barca.
8. No se permiten en la aleta superficies aerodinámicas.
9. Aletas de diseños diferentes a los aquí descritos; se deben enviar dibujos a Cominoff para que los apruebe antes de que se usen.

10. No se permiten las aletas en la categoría 3 o V

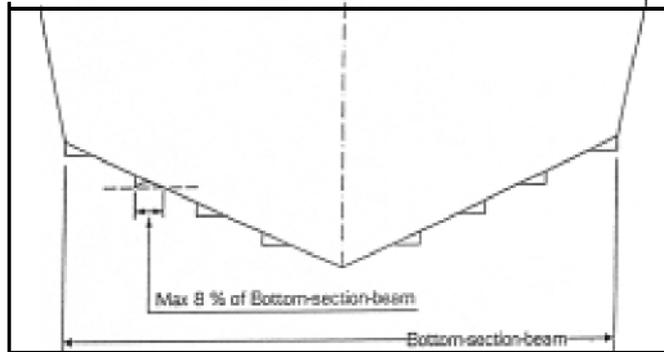


Class. _____

_____ 09 _____

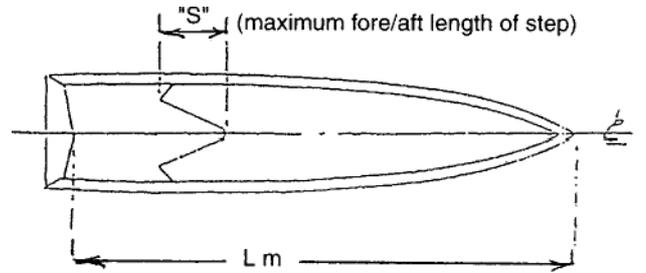
502.03 – DEFINICIÓN DE MONOCASCO

1. Un monocasco debería ser una barca con un casco.
2. Una distancia mínima de 80% de la "Longitud medida" debería, en la línea central, ser la parte más profunda del casco.
3. Las secciones transversales desde la línea central deberían tener ángulos positivos hasta las secciones máximas del timón, excepto en los siguientes dos casos:
 - (i) Todo deflector puede tener una superficie cóncava con una anchura horizontal desde el casco hasta el exterior del deflector de no más de 8% de la sección de abajo del timón del casco. (ver dibujo)



(ii) El deflector no debe tener un ángulo total descendente que exceda 20 grados.

(iii) las medidas de popa pueden tener una distancia "S" de no más del 25% de la "Longitud medida" (ver el dibujo).



502.04 - MOTORES

502.04.01

La capacidad total cilíndrica del motor forma la base de elegibilidad en las correspondientes categorías.

Los motores pueden ser de tipo de dos movimientos o cuatro movimientos. Se puede alimentar el motor con combustible por medio de un carburador o por inyección.

502.04.02

Los motores giratorios del tipo cubierto por la patente NSU-Wankel se admiten si tienen una capacidad cilíndrica equivalente.

La capacidad cilíndrica del motor giratorio equivalente es dos veces el volumen determinado por la diferencia entre el volumen mayor y el menor volumen de la recámara de funcionamiento.

502.04.03

La verificación de los motores se lleva a cabo según los hechos que figuran en el documento de homologación.

Cuando hay récords mundiales, campeonatos mundiales y continentales, la inspección del motor ganador es obligatoria.

También se realizan inspecciones siempre que sea necesario en pruebas nacionales e internacionales.

El siguiente proceso es obligatorio en estas inspecciones:

1. Comprobar que el código del tipo de motor y la apariencia visual se ajustan a la hoja de homologación del motor.
2. Las medidas recogidas en la hoja de homologación se deben comprobar en el motor. Si los resultados están dentro de lo admitido, se aceptará el motor como legal. Solamente se permiten ajustes para cumplir las dimensiones mostradas en la hoja de homologación.
3. Cuando se ajustan los puertos en los cilindros a las dimensiones especificadas en la hoja de homologación, sólo se puede eliminar material en la abertura a una profundidad de 10mm, para ajustarse a la forma del pasaje adyacente conectando el canal fuera de la apertura de puerto ajustada.
4. Las partes con medida no especificada en la hoja de homologación sólo se pueden comprobar por comparación con las partes standard. Como las tolerancias actuales de fabricación no se publican, las pequeñas diferencias entre las medidas de la parte inspeccionada y la parte standard de referencia debe ser aceptada.
5. Las dimensiones del cilindro se miden cuando el motor está frío. Se permite la presencia de carbón y aceite en las cámaras de combustión. Se comprueba el aceite. Se utiliza un cilindro graduado a gran escala con un orificio adecuado.

503 - EQUIPO

503.01

Durante una carrera, una barca debe llevar encima todo el equipo exigido por el Comité de la carrera como se recoge detalladamente en las instrucciones del programa de avance.

503.02

Todos los accesorios, agarraderas, equipo de dirección, poleas, abrazaderas, partes del ancla, etc. deben estar sujetos al casco.

503.03

Las escotillas y cubiertas deben permanecer cerradas durante la carrera, excepto para inspecciones temporales.

504 - COMBUSTIBLE

Nota. Aunque existen standard internacionales para el combustible y el diesel, sin embargo hay un desequilibrio enorme en cuanto a la especificación entre un país y otro sobre el surtidor de combustible disponible.

Debido a esto no hay ninguna especificación sobre el combustible en las siguientes reglas.

Se anima a los organizadores a que proporcionen un combustible común para todas las pruebas internacionales como intento para que todos los competidores tengan igualdad de oportunidades.

504.01

El combustible que se usa en las lanchas motoras offshore debe tener las mismas características que el combustible que se vende al público en general distribuido por los surtidores de las carreteras o servicios de combustible de la marina.

504.02

Para los motores de gasolina, el combustible utilizado será gasolina sin plomo.

No se permiten aditivos excepto aceite lubricante para motores, si tal combustible no incrementa el octano o el contenido de agua de combustible o aumenta el combustible por otros medios.

504.03

Para los motores de diesel, el combustible será aquel destinado al uso de los vehículos de carretera con motor diesels o motores marítimos automotor (incluyendo el diesel rojo).

504.04

Pruebas comparativas tras la carrera se pueden utilizar para comparar pruebas de combustible recogidas de las lanchas, con el combustible suministrado originalmente o una muestra local si el combustible no fue suministrado por el organizador.

La inspección tras la carrera comprobará:

1. Oxigenadores, comprobando la conductividad eléctrica usando el aparato Digatron DT-15 .
2. Gravedad específica usando un hidrómetro de petróleo.
3. Solubilidad de agua por detección de metano y otros aditivos solubles en el agua.
4. Nitrato cérico reactiva la comprobación de detección de alcohol.

1 Oxigenadores

Uso de Digatron DT-15

Solamente se utiliza este aparato para la prueba comparativa.

Comparación de la cota de gasolina/gasolina con aditivos de dos -

1. Los competidores que utilicen aceite con motores de dos movimientos deben indicar la marca del combustible y la proporción de combustible usado en el CTO (tomar nota del 504.02)
2. Una muestra de la mezcla se debe hacer usando una pequeña cantidad de la cota de combustible y el aceite mencionado.
3. La cota de combustible (conteniendo el aceite adecuado) puede compararse con la muestra del competidor.
4. El proceso de la prueba comparativa es por gasolina/comparación de gasolina..

Comparación de la cota de gasolina/gasolina (sin aditivos en los de dos movimientos)

5. Estabilizar el electrodo de Digatron por inmersión en el combustible de cota.
6. Establecer el indicador a cero.
7. Quitar el electrodo y limpiar cualquier residuo del combustible de cota. Espere unos minutos a que el último residuo se evapore.
8. Sumergir el electrodo en la muestra de combustible del competidor y observar la lectura del indicador.
9. Es difícil encontrar una lectura idéntica. (debido a la influencia de las distintas temperaturas, aireación de la muestra, etc.)
10. Una indicación entre -010 y +010 es normal e indica una comparación satisfactoria.
11. Una indicación que exceda estos parámetros es una razón justificable para el análisis de laboratorio.

2. Gravedad específica

Se debería utilizar el hidrómetro de petróleo/gasolina para comparar la gravedad específica de la muestra de cota con la muestra del competidor.

Ambas lecturas deberían ser idénticas. La temperatura de la muestra de cota y la del competidor deberían ser iguales.

3. Solubilidad del agua

Esta inspección se debería realizar según el texto con las instrucciones de Digatron.

Tanto la lectura de la muestra de cota como la del competidor deberían ser idénticas.

4. Reactivo de Nitrato-cérico

Esta inspección se debería realizar según las instrucciones de Digatron. Los resultados de ambas muestras deberían ser idénticos.

504.05

Si los resultados de las inspecciones mencionadas reflejan características similares entre la muestra local(o el combustible proporcionado por el organizador de la carrera) y la muestra tomada del competidor, entonces el combustible debería aceptarse como legal.

No se puede emitir un fallo de ilegalidad solamente con los resultados de las pruebas mencionadas anteriormente.

Sólo los resultados de los análisis de laboratorio pueden utilizarse para declarar el combustible como ilegal o no.

Si los resultados de las pruebas comparativas mencionados no muestran características similares y crean dudas, entonces se reforzarán los procesos de "análisis de laboratorio de la muestra de combustible"

504.06 – MUESTRAS DE COMBUSTIBLE PARA EL ANÁLISIS DE LABORATORIO

Proceso

Las muestras de combustible para el análisis de laboratorio se deben tomar en cualquier momento y lugar de la prueba bajo la Autoridad de la U.I.M. Las muestras se tomaran a criterio del oficial técnico y deben realizarse según el proceso de la U.I.M. El certificado de inspección de combustible (por

cuadruplicado) debe estar al alcance de los oficiales técnicos responsables de recoger las muestras de combustible.
Solamente pueden recoger muestras aquellos oficiales autorizados.

504.07

Al comienzo de la prueba, el oficial técnico debe obtener suficiente combustible del surtidor de combustible local (o el combustible proporcionado por el organizador) para la muestra de la prueba comparativa.

Este combustible será descrito como combustible de cota, y será el combustible con el que se harán todas las comparaciones.

504.08

Es obligatorio llevar a cabo la inspección de combustible sobre los ganadores de la prueba y/o carrera (hasta el tercer puesto) en todas las pruebas de campeonatos mundiales, y es aconsejable en las pruebas de campeonatos regionales.

En una campeonato de multi- carreras, la inspección del combustible se realizará inspeccionando tres o más lanchas en cada carrera.

504.09

Cualquier competidor que se niegue a proporcionar una muestra adecuada de combustible o que inmediatamente tras la finalización de la carrera tenga combustible insuficiente en el sistema principal de combustible de la barca o en los tanques, será descalificado.

504.10

Los organizadores de la carrera tiene que asegurarse de que haya existencias de al menos seis contenedores de un litro por categoría de barcas que compitan en cada carrera/prueba.
Estos contenedores deben:

1. Estar limpios y estar contruidos de material impermeable, no-reactivo al combustible y robusto.
2. Que sea adecuado al mar.
3. Que tenga provisión de identificación.

504.11

El equipo utilizado para la extracción de combustible de las barcas debe estar limpio y estar construido con material no-reactivo.

504.12

Cada muestra debe estar dividida en dos y colocada en contenedores separados de un litro, siendo muestra A y muestra B. Los contenedores deben estar completamente llenos e inmediatamente sellados e identificados con la lancha de donde se obtuvo la muestra. Esta información debe incluirse en el certificado de la inspección de combustible y en los contenedores de la muestra. El certificado de la inspección de combustible debe recoger el lugar y fecha de obtención de la muestra, la identidad de la barca y la identidad del piloto de la barca de la que se ha obtenido la muestra.

504.13

La muestra A debe estar bajo el control del oficial técnico principal o su representante y se debe dar la muestra B al piloto o al representante del equipo del piloto. El piloto o el representante debe firmar el certificado de inspección de combustible, son acuse de recibo de la muestra.

504.14 – NÚMERO RESERVADO

504.15

Una muestra sellada del combustible del competidor y de la muestra de cota se debe enviar a un laboratorio autorizado de petróleo para un análisis completo.

El técnico oficial principal debe repartir todas las muestras a un repartidor autorizado por el Comité organizador o el Comisario de la U.I.M.

El C.T.O. debe devolver una copia del certificado de inspección del combustible, firmada por el repartidor por el recibo de las muestras, al comité organizador

El repartidor autorizado debe repartir todas las muestra A, junto con las copias del certificado de inspección del combustible al laboratorio que haya sido indicado, donde se deben inspeccionar según los procedimientos científicos internacionales standard.

Si el resultado del análisis de laboratorio demuestra que el combustible no tiene las mismas características que la muestra de cota, el competidor tendrá que pagar el análisis. Si el combustible tiene las mismas características que la muestra de cota, entonces el organizador tiene que pagar el análisis. La misma regla se aplicará a la inspección d diesel.

504.16

Los resultados que se obtengan de esa inspección debe adjuntarse junto con la copia del laboratorio del certificado de inspección de combustible y entregada a la U.I.M. tan pronto como sea posible después de la obtención de los resultados.

504.17

Tan pronto como la U.I.M. haya recibido los resultados, notificará lo siguiente:

1. Los conductores en cuestión o representante del equipo.
2. La Autoridad Nacional en cuestión.
3. El organizador de la carrera.

504.18 – NÚMERO RESERVADO

504.19 - AIRE

Solamente se puede mezclar aire con el combustible como oxidante.

504.20 – NÚMERO RESERVADO

504.21 –DEFINICIÓN DE LA GASOLINA

La gasolina definida en estas reglas es la siguiente:

1. Tipo de gasolina reconocida por la U.I.M. como de venta genuina y general al público en el país donde anualmente se celebran pruebas internacionales.
2. La gasolina usada en las carreras Offshore será gasolina de surtidor como generalmente se entiende este término. Las exigencias requeridas en estas reglas tienen la intención de conseguir este propósito mientras permite el uso de gasolina adecuada para estas carreras.

Cualquier gasolina que parezca haber sido formulada para trastornar el propósito de esta regla será considerada ilegal.

Los proveedores de combustible pueden proveer muestras de su gasolina que se comprobara que sea adecuada antes de su uso.

505 – HOMOLOGACIÓN DEL MOTOR

505.01 – COMITÉ DE AUTORIDAD

La U.I.M. es el único Comité de autoridad para el proceso de homologación del motor de la U.I.M.

505.02 – TASAS DE HOMOLOGACIÓN

La validación del último documento de homologación está sujeto al pago de la tasa, cantidad que es establecida cada año por la Asamblea General. La lista de tasas está disponible en la Secretaría de la U.I.M.

505.03 – APLICACIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN

Los fabricantes de motores anualmente son invitados a solicitar a la U.I.M. la homologación del motor por medio de su A.N. afiliada a la U.I.M. del país del fabricante de motores..

505.04 – CANTIDADES DE PRODUCCIÓN MÍNIMAS

El número requerido de motores fabricados antes de la homologación debe ser verificado por el fabricante y aprobado por la Autoridad nacional del país del fabricante. Si no se han fabricado suficientes motores en el momento de la homologación, la compañía fabricante exige un certificado escrito teniendo como testigo a un abogado con la firme intención de fabricar el número especificado y debe indicar claramente la fecha de finalización de la fabricación de los números mínimos de producción exigidos.

505.05 – FORMULARIOS ELECTRÓNICOS DE HOMOLOGACIÓN

La solicitud de homologación se debe entregar en los formularios de homologación de la U.I.M. electrónicos. Estas deben estar completas y si es necesario ir acompañadas de notas explicativas y/o fotos. Estas solicitudes se pueden recoger en la secretaria de la U.I.M.

505.06 – FECHA LÍMITE DE SOLICITUD

La solicitud de homologación del motor debe recibirse en la secretaria de la U.I.M (Mónaco) antes del 15 de octubre para que se valide a partir del 1 de abril del siguiente año.

505.07 – APROBACIÓN DE LA SOLICITUD

La solicitud de la homologación, cambio de producción actual o extensión de validez será considerada por la U.I.M. y por lo tanto por la comisión relevante a esa disciplina para el que la que se solicita el uso del motor,p.e. Cominoff/cominsport.

La comisión Comioff de la U.I.M. (Offshore) mantiene el derecho de rechazar la aprobación de la solicitud de homologación del motor , la solicitud del cambio de producción o la solicitud de extensión de la validez, si la comisión considera que va en contra de los intereses de las lanchas motoras offshore. La negativa por Cominoff de aprobarlo resultará solamente en el rechazo de esa solicitud en carreras Offshore.

La comisión Cominoff Cominsport (circuito) mantiene el derecho de rechazar la aprobación de las solicitudes anteriormente mencionadas si el aceptarlas supondría ir en contra de los intereses de las lanchas motoras de circuito. Si Cominsport la deniega, esto resultará solamente en la negativa de esa solicitud para correr en circuito.

Si la solicitud fuera aprobada por la comisión relevante, se aceptaría las solicitudes de homologación, de cambio de producción, o extensión de validez y comenzaría el proceso de administración del cambio de producción/extensión de la validez.

505.08 – PROCESO DE VERIFICACIÓN DE LA INSPECCIÓN

En el lugar y fecha indicada por el fabricante y la U.I.M., se inspeccionará una muestra de la producción del motor y de sus complementos para asegurarse de que las declaraciones del fabricante en el documento de solicitud de la homologación sean justificados.

Para que dicha homologación sea válida para el comienzo de ese año la inspección debe realizarse antes del 1 de abril.

La homologación es válida cuando la Secretaría de la U.I.M. haya recibido toda la documentación correctamente incluyendo el documento final de homologación

Para que sea válida para el comienzo de ese año, debe realizarse antes del 1 de abril.

505.09 – PERÍODO DE HOMOLOGACIÓN

La homologación es válida durante diez años desde el 1 de abril del primer año de validez.

505.10 – ANOTACIÓN DE DISCIPLINAS VÁLIDAS

El documento de homologación final mostrará las disciplinas específicas de las lanchas motoras de la U.I.M. para la que se acepta el motor

Las anotaciones se harán de la siguiente manera:

- *CIRCUITO*
- *OFFSHORE*
- *CIRCUITO/OFFSHORE*

505.11 – COPIAS DE LOS DOCUMENTOS DE HOMOLOGACIÓN

Estas copias se obtendrán por el pago de una tasa establecida anualmente por la U.I.M.

El copyright permite a la Autoridad Nacional reproducir tantas copias del documento como sea necesario para los pilotos y servicios técnicos. Se puede recaudar cierta cantidad por las copias proporcionadas por la Autoridad Nacional.

505.12

Los competidores que no puedan obtener copias de los documentos de homologación de su autoridad nacional la pueden solicitar directamente a la Secretaría de la U.I.M. por el pago de una única tasa por copia. Tales documentos son compras individuales sin copyright y no se pueden copiar sin la autorización específica de la secretaria de la U.I.M.

505.13

Para existencias restringidas de categorías de la U.I.M. se requiere una hoja de homologación para las unidades de propulsión y del motor.

Este documento sólo es válido para el modelo descrito. Cualquier modelo derivado debe estar sujeto a una homologación separada.

Una copia de la hoja de homologación debe acompañar a cualquier motor, lancha o accesorio utilizado en una categoría en que se exija la homologación.

505.14 – CAMBIOS EN LA PRODUCCIÓN CORRIENTE

La aprobación de la solicitud del cambio de la producción corriente inicialmente debe seguir las reglas del punto 500.07.

El fabricante puede solicitarla en cualquier momento del año, aunque su comienzo datará del 1 de abril del año en que se ha solicitado. Powertrain confirmará si cualquier cambio solicitado es aceptable como cambio en la producción corriente, o si es necesario que el modelo del motor sea homologado de nuevo. Las modificaciones sobre especificaciones dictadas por los requisitos estructurales o de fabricación son admitidas, pero no aquellos que tengan como objetivo primordial mejorar el rendimiento. (como guía, cualquier cambio o acumulación de cambio que puedan aumentar la potencia en más del 5%, o la velocidad correspondiente a más del 5% por encima de la que se da por las especificaciones de homologación originales, puede ser razones para su nueva homologación).

Un cambio de producción corriente aprobado será anunciado en la Webstie de la U.I.M. y será considerada legal par su uso en la carrera 30 días tras la fecha oficial de su aprobación.

La tasa del cambio será 50% de la tasa total de homologación.

505.15 EXTENSIÓN DE LA VALIDEZ

La aprobación de la solicitud para la extensión de la validez de la homologación debe seguir en principio las reglas del punto 505.07.

Si un motor está en uso por los competidores hasta la fecha de finalización del período inicial de homologación de diez años, y permanece en la misma especificación como se declara en el documento de homologación, entonces si todas las partes de repuesto están disponibles, la extensión de la validez de la homologación se puede solicitar anualmente por el fabricante. Si el motor continúa ajustándose a estos criterios anualmente, el fabricante puede solicitar más extensiones anualmente.

La solicitud de la extensión de validez debe solicitarse usando las mismas fechas indicadas en la regla 505.06.

La tasa anual de extensión de la validez es del 12% de la tasa de homologación normal.

505.16 – RESPONSABILIDAD DE LOS FABRICANTES DE LOS GASTOS

Los gastos de inspección correrán a cargo del fabricante que solicite la homologación.

Si hay que viajar internacionalmente, el fabricante debe proporcionar el billete de avión al inspector de la U.I.M.

El resto de los gastos deben ser pagados con anterioridad y recibidos por el inspector de la U.I.M. siete días antes de que el inspector de la U.I.M. salga de su país o residencia.

Los gastos del viaje de vuelta del lugar de residencia al lugar de inspección, el alojamiento en hotel, y las comidas se pagaran con anterioridad sobre una factura.

La Autoridad Nacional del fabricante tiene la autorización de cobrar al fabricante una tasa administrativa razonable para cubrir los gastos de secretaría.

508 – SEGURIDAD DE LA TRIPULACIÓN

Todas las reglas del punto 508 se aplican a todas las categorías de las barcas.

La categoría 1 mono/multi, categoría 2 mono/multi, categoría de 3/6 litros mono/multi y categoría 3/4 litros multi deben estar equipadas solamente por una cabina reforzada con cubierta exterior para todos los miembros de tripulación de la carrera y boyas para asegurarse que la barca flota. La tripulación, que debe estar sentada, debe tener un sistema de restricción que comprenda y que se ajuste a las siguientes reglas:

Una cabina reforzada con cubierta exterior se define como una zona de contención para la tripulación y puede ser construida con capacidad para resistir el impacto del agua cuando la barca este corriendo a la máxima velocidad, y por tanto proteja a todos los miembros de la tripulación en caso de accidente. Los diferentes componentes que constituyen la cabina reforzada serán adecuadamente mantenidos para asegurar la actuación adecuada de sus componentes, con especial atención al mecanismo del toldo, a la provisión del aire de emergencia y a los sistemas de contención.

En una barca multi-casco de categoría 1, no se admiten esponsors en las cabinas. Se recomienda que la cabina con sponsor no se utilice en otras categorías.

Estas reglas de aplican a cualquier barca en cualquier categoría usando cabinas reforzadas con toldos.

508.01 –EVACUACIÓN DE LA CABINA / PRUEBA DE INMERSIÓN

Antes de correr en una embarcación con sistemas de restricción, todas las tripulaciones deben haber pasado en los últimos 14 meses una prueba de inmersión en un sistema de restricción que demuestre que pueden salir del compartimento de una cabina reforzada con éxito.

Antes de hacer la prueba de inmersión, todas las tripulaciones tiene que tener u certificado de submarinismo o haber recibido entrenamiento adecuado (referirse a la actual guía de seguridad de Mark Lavin). Este entrenamiento alternativo debería aprobarlo la Autoridad Nacional.

Un certificado de inmersión que certifique que se ha aprobado la prueba, mostrando la fecha de caducidad, debe ser emitido por los expertos reconocido por la Autoridad Nacional.

Todos los miembros de la tripulación participantes que usen restricciones deben firmar la indemnización Nacional antes de competir en una carrera o práctica.

508.02 – DIBUJOS Y MEDIDAS

Tres dibujos (plano, lado y alzado) del diseño de las cabinas de tripulación reforzadas, los mamparos, tipo de cubierta exterior, el sistema de boyas y los puntos de anclaje del sistema de restricción deben ser interpuestos con la Autoridad nacional del medidor y verificados en el momento de medición de la embarcación.

Se deben proporcionar dibujos que muestren las dimensiones de apertura de la cubierta exterior completa o parcial, preparativos individuales o en tandem. Los preparativos describirán si se encajan asientos de proa a popa, o de lado a lado.

Dibujos que muestren el método y construcción de los aparatos de escape. Los dibujos deberían mostrar la especificación del material de las zonas transparentes.

Antes de que se midan las embarcaciones las especificaciones del material y el dibujo se enviarán al medidor encargado de medir la barca. Al completar la medición, los dibujos y las especificaciones del material exigidos por el diseñador se presentarán con los medidores de la Autoridad nacional antes de que emitan un certificado de conformidad y medida.

508.03 – ZONA DE CABINA REFORZADA Y CUBIERTA EXTERIOR

Todas las lanchas con restricciones deben tener una zona de cabina reforzada con cubierta exterior, que será construida enteramente de materiales iguales a la fuerza de la superficie de la barca, o más fuerte. Esta zona debe ser los lados, el suelo, la cubierta y ,mamparos de proa a popa.

Es obligatorio cerrar la cubierta con una escotilla, y la escotilla debe permanecer cerrada durante toda la carrera y entrenamiento.

Se recomienda que una escotilla de escape del suelo es el modo secundario de escape.

508.04

Las cubiertas exteriores deben ser una estructura compuesta de las siguientes características.

508.05

Se recomiendan que las zonas de policarbonato sean lo más pequeñas posibles pero manteniendo que el piloto y copiloto tengan por delante una visibilidad clara, segura y sin problemas del nivel del mar mientras estén compitiendo. Se recomienda para la categoría 1 y 2 que estas zonas de policarbonato sean construidas con un grosor de 12 mm, o más.

La visibilidad del piloto y copiloto debe tener un arco horizontal de 225 grados (112.5 grados en cada lado de la línea central de la barca).

Estos paneles de policarbonato se meten en la estructura compuesta y pueden unirse usando un agente adecuado o/y bobinas.

Se recomienda que haya una pestaña exterior con pestillo para encajar los paneles depolicarbonato. Referirse a la guía Mark Lavin.

508.06

Las pestañas de pantalla deberían ser de un mínimo de 50 mm y deberían atarse cada 100 mm usando bobinas; se recomienda usar bobinas de metal con cabezas/puntas, en oposición al tipo de plástico.

La zona exterior de policarbonato de la pestaña de encaje no debe pintarse, para que el medidor/escrutiñador pueda controlar las discrepancias.

508.07

Estas cabinas de restricción deben estar encajadas con una barra interna, dos en una cabina tandem como mínimo. También tiene que haber, entre las dos cabinas, un puntal de anti-compresión o una estructura de fuerza similar a la barra.

508.08

Las aperturas de la escotilla tendrán una pestaña mínimo de 25 mm.

508.09

Las escotillas deberían estar en los recovecos por delante y en los laterales.

508.10

Se recomienda que las escotillas sean construidas con la misma especificación que la zona principal de restricción. Las escotillas se encajarán con un cierre que tenga un mecanismo de cierre positivo y de apertura positivo y debería sujetar la pestaña en las fuerzas laterales. Se podrá abrir estos cierres desde dentro y fuera de la cabina y deben tener un segundo mecanismo de emergencia que permita al equipo de rescate quitar fácilmente la pestaña desde fuera, si fuera necesario.

Estas pestañas deben estar encajadas con bisagras con pequeños seguros de escape. Esto es importante porque los seguros largos sujetan la bisagra.

508.11 – NÚMERO RESERVADO

508.12

Debería haber una o más agarraderas de submarinismo encajadas fuera de cada pestaña.

508.13

Las manijas de lanzamiento de la pestaña de la cubierta exterior, que deben estar fuera y dentro, deben estar pintadas de naranja fluorescente o tener un panel posterior de naranja fluorescente para identificarlas o flechas direccionales para indicar el método de apertura.

508.14

Las bobinas de la tapa de la cubierta exterior y el mecanismo de las pestañas de lanzamiento de la cubierta exterior no debe invadir la zona de apertura del cubierta, y estas pestañas y mecanismos de lanzamiento no deben obstaculizar de ninguna manera la salida de los miembros de la tripulación cuando estén en la carrera.

508.15

Las aperturas de las cubiertas exteriores deberían tener las aperturas de entrada/salida directamente sobre las cabezas de las tripulaciones.

La apertura de la cubierta exterior debería ser al menos de 0.55m de longitud y 0.55m de ancho. Si la tripulación está sentada uno al lado del otro, entonces la apertura debería de ser al menos de 0.55m x 0.825m de ancho. En una configuración tandem, la apertura debería ser 0.55m x 0.55m por miembro de la tripulación. La apertura de la cubierta exterior debería estar cortada con todas las esquinas teniendo un radio de 0.025m mínimo o 0.25m máximo. La proporción debería ser constante y tener un remate suave para soltar la tensión.

508.16

La apertura de la cubierta exterior debe tener una banda naranja fluorescente de 20mm de ancho (mínimo) alrededor de la apertura.

508.17

Es obligatorio que un único suministro de aire (no oxígeno) y una botella se entregará a todos los miembros de tripulación de la carrera. El suministro de aire debe estar encajado con seguridad junto a cada uno de ellos. Se recomienda que se proporcione suficiente aire en cada botella durante diez minutos.

Las botellas de aire deben tener un manómetro encajado para la comprobación visual en el escrutinio anterior a la carrera. Este manómetro debe estar lleno de líquido y tener al menos un diámetro de 5cm para que se lea fácilmente.

Las botellas de suministro de aire estarán encendidas antes de comenzar la carrera o de tomar parte en el entrenamiento y/o inspección.

508.18

Las cabinas reforzadas deben tener tuberías de inundaciones o otros medios de inundar la cabina para igualar rápidamente la presión en un accidente. El suelo de la cabina de aire tan comprimido como sea posible para ayudar a igualar a la presión de la cabina mucho más rápidamente que cuando está en una posición de vuelta hacia arriba.

508.19

Las barcas con restricciones deben tener interruptores/botones de detención localizados en la zona de la cabina, inmediatamente accesible para el conductor, al copiloto y oficiales de rescate. Los interruptores/botones de detención deben estar identificados con un color fluorescente.

Estos interruptores deben cerrar todos los surtidores de combustible así como el circuito de arranque.

En caso de barcas de diesel, el cable de control de detención para el surtidor de inyección de combustible será un cable sin, para eliminar el cable que se pueda adherir en el fuego.

508.20

Todas las barcas tendrán una luz blanca estroboscópica de alta densidad para indicar que salen de la superficie pero que no necesitan asistencia. La luz estroboscópica debe poder ser operada por el hombre regulador, y debería ser operada por él en caso de problema, para permitir a las siguientes barcas de la carrera a tomar acción evasora. La luz deberá estar montada en la parte de arriba de atrás de la cubierta exterior.

Esta luz también se puede usar como sustituta de la bandera naranja de retirada al regresar al puerto con una potencia reducida.

508.21

Las cabinas con restricciones deben estar colocadas con protección en la parte de atrás de la cabeza de todos los miembros de la tripulación. Debe ser parte integral del asiento, que debe estar sujeto directamente con la estructura del compartimento de restricción. La protección de la cabeza debe ser de un mínimo de 0.2m de ancho y exceder al menos 75% de la altura del casco que lleva la tripulación cuando está sentado en posición normal. Debe haber al menos un margen lateral y vertical de un mínimo de 0.12 de ancho entre el toldo y cada uno de los miembros mientras están sentados en posición normal.

508.22

El sistema de restricción debe consistir en 5 o 6 correas y debería utilizar una correa de vuelta de 75 mm, una correa de 50 mm sobre la correa del hombro de 4100kg y grommeted to prevent chafing or cutting of the belt. Las correas deben estar sujetas directamente a la estructura de la cabina. Las correas detrás de la cabeza y del cuello del piloto debe ser de 100 a 150 mm aparte en el punto de sujeción. La correa del hombro debería estar instalada a 90 grados de la columna al hombro para minimizar las lesiones de compresión bajo alta carga "G". Todas las correas deben estar libres para correr a través de curvas intermedias o abrazaderas/hebillas. Todos los tornillos del ancla deben estar encajados con placas de 10cm de ancho como mínimo.

Los tornillos sujetos a la correa del conductor en las cabinas reforzadas deben ser de un grado mínimo de EN8, con una rosca de 8 x 1,25 mm y tuercas trabadas. Esto siempre lleva a una delaminación local que se extiende fácilmente sobre la estructura de la cabina, cuando está bajo tensión.

A los lados de la estructura, que tiene que soportar la fuerza de los tornillos sujetos, debe haber una placa de acero inoxidable (arandela de un grosor mínimo de 3 mm y un área de 100 cm²).

Al usar asientos con suspensión, y por tanto no usar un anclaje de restricción de mamparo, los dibujos deben presentarse con la Autoridad Nacional del medidor y ser aprobadas con anterioridad a la medidad de la embarcación.

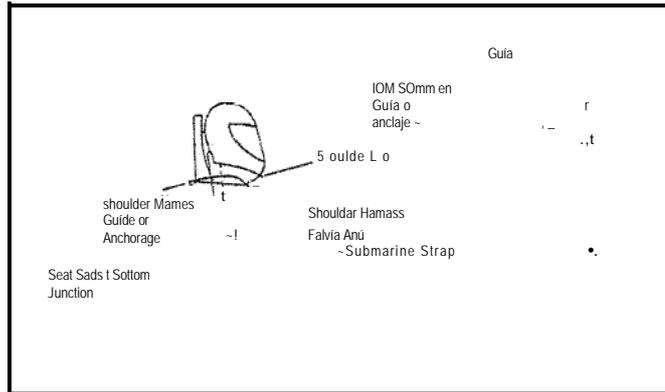
Todos los sistemas de restricción deben tener un método común de lanzamiento. El método de única palanca (a veces llamado tipo NASCAR) o tipo de rotación, son ambos sistemas de restricción de lanzamiento aceptables.

Los dos tipos de liberación de restricción deben ser examinados para una operación satisfactoria por el escrutinador antes de cada carrera.

El sistema de correa debe ajustarse al dibujo 2.

La correa del hombro debería estar instalada a 90 grados de la columna de la líneas del hombro para minimizar las lesiones de compresión y la alta carga "G".

75 mm mínimo/máximo a la línea central del cinturón del asiento de atrás, unión inferior del asiento. El cinturón debería continuar en línea recta al anclaje.



508.23

Un volante de liberación rápida puede estar en la embarcación con restricciones personales, pero todos los pilotos deben poder salir de la cabina sin tener que quitar el volante.

508.24

Los retrovisores son obligatorios, así como el método de limpiar la cubierta exterior mientras esté en marcha.

508.25

Se deben llevar dos extintores de al menos 2 kg y tiene que estar al alcance de la tripulación.

Las bengalas descritas en la regla Offshore de la U.I.M 715.10 pueden estar en una cámara hueca junto al número de la cubierta de la carrera.

Si se llevara un bote salvavidas, se colocaría en la misma cámara.

Todas las áreas de la tripulación de las lanchas con cubierta exterior de motor interno 508 deben llevar una alarma de monóxido de carbono.

508.26

Los chalecos de la carrera – la eficacia del chaleco es responsabilidad solamente del que lo lleva. Todo miembro de la tripulación mientras está abordo debe llevar el chaleco durante los entrenamientos y durante toda la carrera. Los chalecos deben ser de color naranja o amarillo que se vean bien. El chaleco debe tener agarraderas para ayudar a sacar a la tripulación de la embarcación. El chaleco debe tener correas de apoyo o un método de asegurar que el chaleco no "ride up".

508.27

Toda zona de cabina reforzada tendrá una o más luces activadas en el agua o similar.

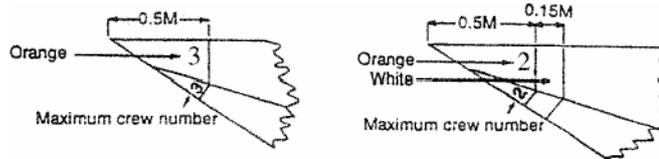
508.28

Todas las embarcaciones con restricción tienen que tener la proa pintada de naranja fluorescente al menos 0.5m. Sólo las embarcaciones con restricción y toldo cerrado pueden tener la proa de color naranja. Si el casco es de un color similar, entonces tiene que haber una banda blanca que la separe de 0.15m de ancho para asegurar que la banda naranja fluorescente es obvia. Si el número de la tripulaciones de más de dos, el número de miembros de la tripulación debe estar escrito en negro en al menos una altura de 0.25m en la proa naranja en las siguientes tres zonas:

- a) La superficie inferior.
- b) La parte de arriba del casco/sponson
- c) la cubierta del casco/sponson

Si una embarcación hubiera contravenido el requisito del número de tripulación participando, la penalización será la descalificación de la prueba.

Nota : Los números se colocarán en la proa naranja, no en la banda blanca.



508.29

Es obligatorio que haya suficiente flotabilidad en la embarcación, o en el material utilizado para su construcción, para asegurarse que la embarcación flota si vuelca o si tiene algún agujero. Si se necesita más flotabilidad, el sistema descrito por el diseñador debería ser verificado por el medidor. Esta flotabilidad añadida debe estar en al menos cuatro unidades separadas de flotación.

Se recomienda que la flotabilidad debería flotar el casco en paralelo con la superficie del agua ya que es práctico, para ayudar la accesibilidad en caso de rescate.

508.30 – NÚMERO DE RESERVA

508.40 – NÚMERO DE RESERVA

508.50 – CRITERIOS DE CATEGORÍA 3

Cada Autoridad Nacional decide si sus nacionales pueden usar sistemas de restricción en las embarcaciones de categoría 3 bajo la categoría de 4 litros.

En las embarcaciones de categoría 3, se aplican todas las reglas 508. Para la aplicación de las bengalas referirse a la regla 715.10 Offshore de la U.I.M. Las bengalas deben ser accesibles desde la cubierta.

508.60 – EMBARCACIÓN DE CATEGORÍA 3 SIN RESTRICCIONES

Nota: Todos los multicascos de categoría 3 de 6 y 4 litros deben estar equipados con cabinas reforzadas y ajustarse totalmente a la regla 508-seguridad de la tripulación.

Los deflectores de agua reforzados delante de la tripulación son obligatorios para los multicascos de categoría 3/ 2 litros y 1.3 litros y todos los monocascos sin cabina reforzada.

Para 1,3 litros, sólo son obligatorios los deflectores de agua sobre la cubierta.

El deflector de agua reforzado debe estar diseñado y construido de materiales de suficiente resistencia para proporcionar la protección adecuada a la tripulación, tanto encima como debajo de la cubierta y casco. El capotaje en la cubierta debe elevarse a una altura mínima de la barbilla del miembro más alto de la tripulación estando en posición normal conduciendo. Se recomienda protección lateral cubierta hasta los hombros. La parte de arriba de 0.05m (5cm) de deflector de agua debe ser de al menos 45 grados desde la horizontal, con un mínimo de ancho de 0.3 (30 cm) por persona medido transversalmente en el plano horizontal.

El deflector de agua reforzado debe ser diseñado y construido para no presentar peligro si la tripulación es lanzada hacia delante y debe ser diseñada para que la tripulación no sea arrojada. En cualquier caso, se deben adherir los requisitos visuales de la regla 508.05.

Los medidores y escrutinadores examinarán las embarcaciones con la tripulación en posición normal de pilotar.

Las bengalas descritas en la regla Offshore de la U.I.M. 715.10 deben ser accesibles desde la cubierta.

Se recomienda protección para la parte trasera de la cabeza. Si esta encajada, debería ser al menos de 0.3m (30cm) de ancho y la altura de la almohadilla debe extenderse al menos el 75% de la altura del casco de seguridad que lleva la tripulación en posición normal de pilotar.

Si un monocasco tiene una cubierta exterior y/o restricciones, debe seguir los mismos criterios que las embarcaciones multicascos como se describe en la regla 508.

GUÍA DE LA FUNDACIÓN MARK LAVIN

Se recomienda utilizar la última publicación de la "Guía de cabina reforzadas" de la "Fundación de seguridad Mark Lavin" para la construcción de cabinas para la clarificación de detalles y de todas las materias que no estén especificadas en la regla 508.

1. Se recomienda que haya al menos dos salidas independientes disponibles desde cada cabina totalmente cerrada.
2. La segunda salida (con escotilla abierta) debe al menos ajustarse a la guía de construcción de cabinas publicada por la Fundación Mark Lavin.
3. Esta guía pretende ayudar al diseño y construcción de cabinas reforzadas con cubierta exterior.
4. La resistencia de todas las partes de la cabina será al menos tan fuerte como la parte de debajo de la superficie de la embarcación. La vaina de la cabina reforzada se construirá como una unidad continua.

5. Se recomienda que las zonas transparentes sean construidas de un policarbonato de un grosor de 12 mm o más. Las zonas transparentes se sujetaran por medio de pestañas internas que se superpongan al menos 50 mm. Si esta sujeto por tornillos, serán de una resistencia de una altura de al menos 6 mm de diámetro, con un espacio de separación no superior a 100 mm y adecuadamente instalados con cojinetes para proteger de la tensión de expansión termal. La carga de los tornillos en la parte exterior de las transparencias será distribuida y transferida por medio de pestañas exteriores de al menos 50 mm de ancho y rodeando totalmente las transparencias. Se recomienda que las pestañas exteriores también se superpongan sobre la estructura al menos 50 mm y que estén sujetas con tornillos a la estructura. Si las transparencias están sujetas a la estructura de la cabina, las pestañas primarias de apoyo serán internas y se superpondrán al menos 50 mm rodeando totalmente las transparencias. Las pestañas exteriores ser recomiendan para fortalecer la unión.
6. Se recomienda que las bisagras de las escotillas, las pestañas y cerrojos sean lo suficientemente fuertes para soportar la carga aplicada a la escotilla por impacto del agua en cualquier ángulo real a la velocidad máxima de la embarcación.
7. La condición de la vaina de la cabina reforzada es responsabilidad de los pilotos.

600 – RECORDS Y RESULTADOS

600.01 - GENERAL

Todo prueba de récord y su control está sujeto a las siguientes reglas.
El récord pertenece personalmente al piloto que lo haya establecido o batido. El récord se registra bajo el nombre y nacionalidad del piloto.

Cualquier carrera en contra del cuentakilómetros y llamada prueba de kilómetros o millas o cualquier nombre parecido está prohibida si no se realiza de acuerdo con estas reglas.

No se permite combinar récords de velocidad con los récords de distancia.

No se proporciona ayuda no directa ni indirecta al piloto que este intentando un récord.

600.02

Los récords mundiales de velocidad, récords de tiempo, de distancia o de competición son todos récords abiertos a todas las embarcaciones y motos acuáticas de categorías internacionales adoptadas por la U.I.M.

600.03

Los récords nacionales reconocidos por la U.I.M. son récords establecidos por embarcaciones de categorías nacionales debidamente reconocidas por la autoridad nacional (reglas que han sido aprobadas por la U.I.M.). El certificado difiere de los emitidos por récords mundiales.

600.04

El récord mundial de velocidad no restringida en el agua se otorga a la embarcación más rápida del mundo pilotada por una persona, independientemente de la categoría de la embarcación; este récord es establecido de acuerdo a las normas de la U.I.M.

601-CATEGORÍAS ELEGIBLES PARA RECORDS

601.01

Se pueden intentar récords mundiales con las siguientes embarcaciones:

- Todas las series y categorías de la U.I.M.
- Categorías de la Asociación Americana de lanchas motoras.
- Prototipos.

601.02

Una embarcación puede establecer un récord sólo en su categoría.

601.03

Cuando una categoría es modificada para reducir la actuación de la categoría, por ejemplo:

- reduciendo la capacidad cilíndrica,
- restringiendo la puesta a punto permitida,
- restringiendo el combustible permitido,
- introduciendo un peso mínimo,
- aumentando el peso mínimo,
- o por cualquier otro medio,

los récords establecidos antes de que la modificación entren en vigor serán congelados y comenzará una nueva serie de récords. Todas las propuestas de reglas nuevas, cambios de reglas e informes de la Asamblea General de la U.I.M. indicarán:

- si se congelan o no los records,
- las categorías que se congelaran,
- fechas cuando tales categorías se congelarán.

601.04 - CALIFICACIÓN

Para un récord offshore, la embarcación debe haber completado el circuito, cogido la bandera de cuadros y haber terminado primero, segundo o tercero, en una carrera de campeonato continental o mundial de la U.I.M. de la categoría en la que lo intentaba y tras la fecha cuando la categoría fue por última vez congelada.

602 – DEFINICIÓN DE UNIDADES

602.01 – TIEMPO, DISTANCIA Y VELOCIDAD

La hora es un día de 24 horas. El símbolo es la letra "h".

Un minuto de tiempo es la sexta parte de una hora. El símbolo es la letra "mn".

Un segundo de tiempo es la sexta parte de un minuto. El símbolo es la letra "s".

Milla náutica	=	nm
Milla del estatuto	=	st.m
Kilometro	=	km.
Milla náutica por hora	=	nudo
Milla del estatuto por hora	=	mph
Kilómetro por hora	=	km.

602.02 – MILLA del ESTATUTO, MILLA NAÚTICA Y KILÓMETRO

La milla del estatuto es una medida anglosajona.

La milla náutica se usa en el mar.

El nudo es una unidad de longitud; expresa la velocidad de una milla náutica por hora.

Una milla del estatuto (st.m) = 5280 pies = 0.8690 nm = 1,609.3

km

Una milla náutica (nm) = 6080 pies = 1,852 km. = 1.1508 st.m

Un kilómetro = 3280.844 pies = 1000 metros

604 - BASES (EL CIRCUITO)

604.01

Solamente se pueden establecer récords según las bases reconocidas por las Autoridades Nacionales y notificados a la U.I.M. según estas reglas.

604.02

La base es medida y certificada por un perito oficial que tenga un certificado de una institución reconocida, en presencia de una delegado de la Autoridad Nacional.

La base debe medirse por triangulación o por un equipo de medida de distancia electrónica (EDM), que debe tener un certificado de primera entregado por un Observatorio o una autoridad similar. Este certificado no debe tener más de dos años.

El perito oficial proporciona un certificado por duplicado en el que certifique que se ajuste a los requisitos anteriormente expuestos.

El certificado es firmado por el perito y contrasinado por el delegado de la Autoridad nacional. Una de las copias es para la Autoridad Nacional para sus documentos de récords y el otro se envía a la U.I.M. para sus documentos de récords mundiales.

La base para un récord debe ser una base fija, como se ha expuesto por la Autoridad nacional, o debe ser medida para una ocasión especial en aguas designadas por el piloto. Debe ser definida por señales fijas en tierra.

604.03

No se hace distinción entre los récords establecidos en el mar, ríos o lagos. No se deben intentar los récords durante el período entre media hora y hora y media tras un cambio de dirección de la corriente del agua del circuito. (cambio de marea).

604.04

Cualquier gasto que ocurra en la colocación de un circuito temporal es costado por el participante que intenta el récord.

604.05

Para los récords de velocidad sólo habrá un intento en el circuito en cierto momento. El intento no debe empezar hasta que el director de la prueba este satisfecho con las barcas de rescate que están en el circuito.

605 – CÁLCULO DE LA VELOCIDAD

605.01

La Autoridad Nacional calcula la velocidad a partir de los datos proporcionados por los cronometradores. La velocidad se muestra en kilómetros por hora (Kph) y por millas del estatuto por hora (mph), incluso cuando el intento tiene lugar en una circuito de millas náuticas.

La duración de cada vuelta se obtiene tomando la media aritmética de las veces registradas por dos aparatos de medición, el tiempo medio dado será una décima de segundo.

Si uno de los aparatos se detuviera o fallara y sólo se registrara una duración, ésta se aceptaría.

605.02

La única duración obtenida de esta manera sirve para calcular la velocidad de cada vuelta. Sólo se usan dos decimales.

605.03

La velocidad de la prueba es la media aritmética de las velocidades, usando dos decimales.

605.04

Para los récords de velocidad establecidos en una distancia de milla náutica (1 nm= 1.852 km = 1.1508 st.m) se usan las siguientes constantes :

La t se refiere al tiempo en segundos

Velocidad en mph=4142,9 t

Velocidad en kph = 6667,2 t

606 – MARGEN EXIGIDO

Un récord será válido sólo si su velocidad iguala al menos la velocidad del récord anterior por 1.003.

607 - MOTORES

607.01

Todos los accesorios y/o elementos exigidos por las reglas de la carrera para cada categoría de embarcación que esté intentando establecer o mejorar un récord deben estar abordo durante dicho intento.

607.02

Una embarcación que tenga dos certificados para dos categorías diferentes tiene derecho a establecer récords mundiales en esas dos categorías, pero tendrá que realizar dos pruebas distintas, una para cada categoría.

607.03

Inmediatamente después de cada intento, el motor debe sellarse con un sello distintivo en presencia de los oficiales que hayan sido testigos de la prueba.

607.04

En un plazo de 48 horas de la prueba, dos medidores deben inspeccionar que los cascos, los motores y el equipo estén en conformidad con las especificaciones de su categoría, y se debe llevar a cabo la inspección en presencia del Oficial del Día o de un oficial específicamente nombrado por la Autoridad Nacional.

607.05

Al intentar romper un récord de categoría de la U.I.M, el nivel de ruido del motor no debe exceder el nivel autorizado (*reglas 734.2, 734.9 & 736.2*).

608 – PETICIÓN DE ORGANIZACIÓN

608.01

Todas las solicitudes para las pruebas de récord deben presentarse por escrito a la Autoridad nacional al menos una semana antes de la prueba y deben ir acompañadas de la tasa estipulada por la Autoridad Nacional. La Autoridad nacional se ajusta a la U.I.M. para la homologación de récords.

608.02

Sólo se pueden reconocer los récords establecidos bajo el control directo de una Autoridad Nacional afiliados a la U.I.M.

608.03

Cada Autoridad Nacional decide sobre la solicitud para establecer un récord en su territorio. La Autoridad Nacional puede rechazar el tener en cuenta una solicitud para el récord, pero debe explicar la razón por escrito.

La Autoridad nacional indica la validez del récord.

608.04

Es obligación del piloto aceptar la responsabilidad para ajustarse a las medidas de seguridad necesarias para este intento.

Los oficiales no aceptaran ninguna responsabilidad, sólo registrarán los resultados y se aseguraran que se cumplan las reglas.

609 - OFICIALES

609.01

La Autoridad nacional nombrará al observador oficial y otras personas cualificadas para dichas funciones oficiales.

El Oficial nombrado no podrá realizar otro asunto que aquel para el que ha sido nominado. Un oficial no podrá establecer él mismo un récord.

609.02

Los cronometradores oficiales y los oficiales pueden recibir un pago por sus servicios según las tasas establecidas por la Autoridad Nacional.

609.03

La cronometración sólo puede ser realizada por los cronometradores y oficiales que hayan sido autorizados por la Autoridad Nacional apropiada.

Los cronómetros y cualquier otro aparato empleado debe tener un certificado de primera emitido por un observatorio o autoridad similar. Este certificado no debe tener más de dos años.

Cada cronometrador entrega a la Autoridad Nacional un informe del intento de récord, firmado y contrafirmado por el Observador oficial.

609.04

No se permite la cronometración de las embarcaciones ancladas de abordó o embarcaciones de competición abordó.

610 – RECORDS DE VELOCIDAD

610.01

Sólo hay un récord mundial por categoría. Este récord se puede establecer sobre la milla náutica, la milla del estatuto, o kilómetro. Para las motos acuáticas la distancia debe ser 500 metros.

610.02

El circuito se cubre una vez en cada dirección consecutivamente.

El circuito se señala en ambos extremos por medio de dos postes de material sólido, levantados en tierra con señales distintivas y aprobadas. Las dos líneas uniendo los dos pares de postes son paralelas y en ángulos rectos a la línea del circuito medido. Se deben establecer señales de dirección donde se necesiten.

90° 1 milla náutica 90°

1 kilometro

610.03

En ríos anchos y lagos, la anchura del circuito puede estar señalado en cada extremo por dos boyas, amarradas a una distancia de 100 metros la una de la otra. Las embarcaciones deben correr entre estas dos boyas.

610.04

La cronometración será de una décima de segundo hasta 200kph. Sobre los 200 kph la cronometración será fotoeléctrica o por medio de un aparato similar a una centena de segundo.

Debe haber un cronometrador y un observador de la cronometración en cada posición.

Se pueden usar distintos cronómetros en cada posición o un único cronómetro activado electrónicamente desde cada posición.

Cuando dos cronómetros se usan en una posición el tiempo es la media de los dos cronómetros..

Los momentos del día de cada intento deben registrarse.

El tiempo entre las dos carrera no debe exceder los 20 minutos excepto para los intentos jet, entonces el intervalo permitido es de una hora.

610.05

Un piloto puede volver a comenzar un intento por avería u otra razón y puede detener el motor o la barca entre las dos carreras.

Si no se ha completado el intento a las cuatro horas de la hora de comienzo fijada por la Autoridad Nacional, el oficial a cargo deber detener la prueba.

611 – RECORDS DE DISTANCIA

611.01

Los récords de distancia se establecen en un circuito de doce millas náuticas para las series exteriores, 24 millas náuticas para otras series, y de seis para las motos acuáticas.

611.02

En los récords de distancia, la base se cubre de arriba abajo sucesivamente en números pares y los giros no se incluyen en la distancia. El circuito para los récords de distancia puede ser

- un circuito establecido para récords de distancia;
 - una base de tres millas náuticas máximo, en líneas rectas con boyas situadas en las esquinas si es necesario, que no sean inferiores de 135 grados
- Las boyas establecidas en las esquinas deben ser siempre redondas.

611.03

Cualquier base debe estar definida por dos postes fijados en hormigón en cada lado.

611.04

La cronometración es de una décima de segundo.

La cronometración de los récords de distancia la realiza el cronometrador con dos aparatos en la línea de salida. Le ayudan dos oficiales, uno con él y otro al otro lado.

611.05

Está prohibido detener el motor o la embarcación durante el intento de batir un récord de distancia.

612 – RECORDS DE TIEMPO

612.01

Los siguientes récords nacionales e internacionales estas reconocidos por la U.I.M.: récords de 1, 2, 3, 4, 6, 9, 12 y 24 horas de duración para todas las categorías reconocidas por la U.I.M.

La homologación de un récord de menor duración que la solicitada puede ser otorgada, pero sólo dentro de los límites establecidos en la regla anterior.

612.02

La base no debe exceder las seis millas náuticas de estación a estación, es decir 12 millas náuticas arriba y abajo. Sólo para motos acuáticas, la distancia puede ser de tres millas náuticas de estación a estación, es decir, seis millas náuticas arriba y abajo.

612.03

La base está definida por dos postes encajados en hormigón en cada extremo.

612.04

La embarcación puede ser pilotada por más de un miembro, pero sus nombres deben aparecer en la solicitud de récord.

612.05

Reparaciones y ajustes que pueden realizarse a bordo pueden llevarse a cabo en el circuito.

Se debe utilizar el mismo motor y casco a lo largo de toda la prueba.

Por otra parte, las reparaciones que no pueden realizarse a bordo y el repostaje de combustible y cambio de pilotos debe realizarse en el puesto de control y serán supervisados por un Oficial.

612.06

Cualquier momento durante el que una embarcación se detenga durante la prueba será incluido en el tiempo transcurrido para el intento.

Se incluyen los giros en el circuito y por consiguiente no se excluyen de la cronometración.

612.07

La cronometración la llevan a cabo uno o varios cronometradores con dos aparatos situados en la salida. El cronometrador tiene la ayuda de dos Oficiales, uno situado con él y otro al otro extremo.

612.08

Un piloto puede solicitar varios récords de tiempo durante una prueba seleccionando las mejores series de vueltas consecutivas.

612.09

La embarcación puede cruzar la meta en la última vuelta durante la que ha transcurrido el tiempo del récord.

La velocidad media de la última vuelta se calcula y la distancia que corresponde al tiempo todavía en transcurso se añade a la distancia cubierta al final de la penúltima vuelta.

El resultado se muestra como la distancia cubierta en el tiempo récord y la velocidad media por esa distancia.

612.10

Ejemplo de un récord de dos horas en una base de seis millas náuticas, doce millas náuticas por vuelta:

Barca completa 8 vueltas 1 h 54 mn 40 s = 110.48 st.m

Novena vuelta completada 13 mn 50 s = 830 s

Equilibrio de tiempo 5 mn 20 s = 320 s

balance de distancia = $13,81 \text{ st.m} \div 830 \times 320 = 5.32 \text{ st.m}$
distancia total en 2 h = 115.80 st.m
velocidad media = $115.80 \div 2 = 57.90 \text{ mph}$

613 – RECORDS DE COMPETICIÓN MUNDIAL

613.01

La U.I.M. reconoce récords mundiales de 5, 10 y 15 millas del estatuto en carreras para todas las categorías de circuito de la U.I.M.

No se pueden establecer otros récords durante una carrera.

Hidroplanos ilimitados sólo tiene derecho a los récords de millas del estatuto establecidos en:

- Circuito de una sola vuelta (dos vueltas para las carreras de copa de oro de APBA) mientras estén clasificando y corriendo;
- velocidad media del total de la prueba mientras se esta corriendo.

614 – CERTIFICADOS DE RESULTADOS

614.01

La U.I.M. puede emitir certificados de rendimiento para las mejores pruebas realizadas durante las carreras para los principales trofeos internacionales.

614.02

Las solicitudes para estas se realizarán por la Autoridad Nacional del país donde se celebró la carrera y también certificarán la precisión de los resultados, el tiempo, la categoría y el circuito.

614.03

La U.I.M. sólo reconoce los resultados que batan resultados anteriores.

614.04

La Asamblea General establece anualmente la cantidad de la tasa del Certificado de resultados.

614.05

La U.I.M. puede emitir un Certificado de resultados para las pruebas de velocidad hechas por embarcaciones no incluidas en las categorías de la U.I.M. Estas pruebas deben, sin embargo, realizarse de acuerdo con las reglas de la U.I.M.

La U.I.M. otorga Certificados de resultados para las embarcaciones de las series de producción que hayan establecido o roto récords de competición, distancia, tiempo o velocidad según las reglas de récords.

614.06

Para estos resultados, no se permite quitar ningún accesorio de la embarcación, o artículos de confort, proporcionados por el constructor y que estos sean obligatorios para correr.

La U.I.M. puede otorgar Certificados de resultados para cualquiera de las categorías offshore, internacionales y nacionales, establecidas en el mar en carreras adecuadamente medidas.

615 - HOMOLOGACIÓN DE RECORDS

615.01

Sólo los récords homologados por la U.I.M. se consideran récords mundiales.

Sólo los récords establecidos bajo el directo control de una Autoridad Nacional afiliada a la U.I.M. pueden ser reconocidos.

615.02

Si se ha establecido un récord en el terreno de dos Autoridades Nacionales, entrará como un récord por la Autoridad Nacional en cuyo terreno haya comenzado la carrera.

Tan pronto como haya tenido lugar una prueba de récord, la Autoridad Nacional comunicará los resultados a la Secretaría General de la U.I.M. por fax y lo confirmará por carta.

La información no tiene carácter oficial y solo se transmite a las Autoridades Nacionales que lo hayan solicitado, para evitar pruebas inútiles.

615.04

Los cronometradores y medidores deben completar el formulario oficial de la U.I.M. de solicitud de récord, que debe firmarlo como correcto el oficial mayor (presidente, ODD, etc.) y debe ser enviado a la Autoridad nacional al cabo de tres días de la prueba, siete días para las categorías controladas APBA.

La Autoridad Nacional transmite la solicitud de homologación, junto con otros papeles necesarios, a la U.I.M. no más tarde de cuatro semanas tras la prueba, 16 semanas para las categorías controladas de APBA.

615.05

Para que una petición de homologación sea considerada por la U.I.M., la Autoridad nacional debe enviar:

- un plano del circuito si todavía no lo tiene la U.I.M.
- el formulario de solicitud oficial de la U.I.M. completado que debe incluir cualquier cálculo de la Autoridad Nacional.
- una copia del certificado de medida de la embarcación,
- una foto de la embarcación con los colores, inscripciones, etc. anotados por el reverso; también se escribirá en el reverso el nombre del piloto, la categoría y la velocidad alcanzada,
- una lista con los nombres completos de los Oficiales, también con los nombres de los cronometradores, medidores, Oficial de rescate, ODD y Observador,

- embarcaciones offshore, una copia de los resultados de la embarcación calificada, según la regla de la U.I.M. 601.04,
- para pruebas de mareas, con el cálculo de los tiempos de los cambios de dirección del agua a lo largo del circuito (cambios en la marea) y la fuente de información,
- un cheque con la cantidad establecida

615.06

La Asamblea General fija anualmente la tasa de reconocimiento.

615.07

Pendientes de la confirmación oficial de la U.I.M., ni el piloto, ni el constructor, ni ningún otro publicará o causará la publicación, circulará o causará la circulación de los resultados de la prueba, hasta que el delegado de la Autoridad Nacional haya entregado por escrito los resultados, después de comprobar los cálculos en presencia de los cronometradores.

Incluso cuando se haya recibido tal autorización, los resultados sólo se pueden publicar con la adición de las palabras "Sujeto a la certificación oficial de la U.I.M. " en formato grande como el que se imprime en cualquier parte de la notificación.

Negativa a ajustarse a las reglas anteriormente mencionadas supone automáticamente el rechazo a reconocer el récord. La Autoridad nacional tiene el derecho a penalizar a quien sea responsable.

615.08

La U.I.M. emite anualmente una lista de los récords mundiales, hace saber los cambios, cuando ocurren, por medio de cartas.

La U.I.M. mantiene una lista con el registro de todos los récords mundiales y entrega un certificado para cada récord nuevo.

700 – REGLAS INTERNACIONALES OFFSHORE

CATEGORÍA 1 – MOTORES INTERNOS CASCOS/LONGITUD/PESO

Desde el 1 de enero de 2003, todas las reglas de la categoría 1 serán alineadas con las reglas de las series 860.

701 - GENERAL

Todas las carreras se realizarán de acuerdo con las reglas deportivas generales y las leyes paralelas de la U.I.M. aplicadas a Offshore.

Los cambios de reglas se realizan sólo tras la aprobación de la U.I.M. Tales cambios entraran en vigor en no menos de seis meses tras su aprobación. Los cambios que afectan a la seguridad se pueden llevar a cabo en cualquier momento, dependiendo de la necesidad.

701.01

Las siguientes reglas básicas y definiciones son para lanchas motoras Offshore que han sido diseñadas y son adecuadas para correr en aguas abiertas y no protegidas.

701.02

Los organizadores no tendrán el permiso para añadir nada a estas reglas que por naturaleza afectarían la elegibilidad de cualquier embarcación excepto en circunstancias que afecten específicamente la seguridad o con respecto a leyes especiales que se puedan aplicar a la localidad particular de la carrera. Los organizadores buscarán la aprobación de la Autoridad nacional para hacer tales adiciones.

701.03

Los organizadores tendrán el derecho a rechazar cualquier embarcación que consideren que no son adecuadas y/o que no se ajusten a los requisitos de las reglas.

701.04 – NÚMERO DE RESERVA

701.05

El orden de finalización viene determinado por el orden en que cada embarcación termina en su categoría.

Se otorgan puntos para los campeonatos separados por categorías.

701.06

Los organizadores tienen libertad para organizar categorías de premios para varios tipos, tales como las embarcaciones de cabina, motores diesel, etc., si la embarcación se ajusta a las reglas fundamentales.

701.07

Los organizadores también pueden organizar carreras separadas para las diferentes categorías y/o categorías de premios.

701.08

Campeonatos: las carreras incluidas en los campeonatos son dirigidas por las reglas individuales de los campeonatos particulares definidos bajo sus propias reglas.

701.09

Todas las embarcaciones que participen en la carrera estarán sujetas a la dirección y control del Comité de carrera.

701.10

Será responsabilidad única del piloto de cada embarcación decidir si comienza o no o si sigue la carrera.

701.11

A menos que esté especificado en las instrucciones de la carrera, no se permite ayuda de fuera durante las carreras (incluido el repostaje de combustible).

En una carrera de campeonato internacional no se permite ayuda exterior (incluido el repostaje)

El Comité de carrera tiene el derecho a decidir si hay o no ayuda exterior.

Se permite usar brújulas electrónicas de dirección y/o equipo de posición fija electrónico.

Está expresamente prohibido interface cualquiera de estos equipos al sistema de dirección.

702 - TRIPULACIÓN

702.1

Todas las embarcaciones llevarán un mínimo de dos miembros con licencias de conducir válidas y una edad mínima de 18 años.

Para las categorías 3: 1, 1.3, y dos litros la edad mínima es de 16 años.

702.2

Sólo los conductores con licencia tiene el permiso de controlar una embarcación mientras estén bajo la jurisdicción del organizador de la carrera.

702.3

Los miembros de la tripulación por debajo de la mayoría de edad tienen que mostrar pruebas del consentimiento de los padres para participar en la carrera.

702.4

Si se rompen estas reglas significará la descalificación inmediata.

702.5

En las carreras de campeonatos que impliquen puntos de calificación, se otorgaran los puntos al corredor designado como el primer piloto en el formulario de inscripción y estará abordo durante las carreras.

702.6

Es responsabilidad de cada Autoridad nacional asegurarse de que antes de que cada piloto o regulador tenga licencia para competir en pruebas de categoría 2 en campeonatos internacionales, él tiene que demostrar que es competente y que haya competido satisfactoriamente en al menos 3 carreras y haber terminado en dos carreras de nivel nacional de categoría 2, 3 o categorías de un diseño.

703 - CASCO

703.1 - CUBIERTA

La cubierta debe ser capaz de soportar el peso de un hombre (100 kg.) de pie en cualquier punto.

703.2 -CUBIERTA, EMBARCACIÓN CON MOTOR EXTERIOR A PROPULSIÓN

Donde esté el motor, el casco estará junto a la popa, incorporando una buena formación si se desea.

Cualquier agujero en los cables, tubos de combustible, etc., estará encajado con ojales de lacre y estará por encima de la parte más inferior de la estructura de popa.

703.3 – POSICIÓN DE DIRECCIÓN

Los preparativos de dirección se presentarán de manera que el manejo seguro de la embarcación no sea perjudicado con interferencia en la línea de visión del piloto a través de la proa en cualquier estado de ajuste en el agua en calma.

703.4 - BARANDAS

Barandillas, alambres serán encajadas de manera que se extiendan de proa a popa para permitir a la titulación proceder desde la cabina a toda la cubierta para amarrar, anclar y remolcar y acceder a las escotillas de cubierta.

No se pueden usar cuerdas como barandillas.

703.5 – ABRAZADERA PARA AMARRAR

Todas las embarcaciones se encajaran con una abrazadera segura o postes de sampson en la cubierta de proa adecuada para anclar en la vía marítima y para remolcar en el mar durante un período prolongado.

703.6 – GANCHO DE REMOLQUE EN CATAMARANES DE CATEGORÍA 2

Un gancho de remolque identificado con un triángulo naranja de 0.2m x 0.2m x 0.2m debe encajarse en la parte de abajo del túnel, en línea central a 1/3 de distancia de la popa del extremo delantero del túnel. Este gancho debe ser fácilmente accesible para poner una cuerda durante la recuperación de una embarcación en caso de que vuelque. El gancho se encaja en una zona reforzada diseñada para remolcar un casco lleno de agua.

703.7.1 - GRUA

Las embarcaciones deben estar equipadas con un mínimo de tres ojos de elevación, bien a través de la cubierta o un tipo de abrazadera de casco superior, adecuadamente organizada para aguantar el levantar la barca totalmente equipada y repostada con un margen de seguridad adecuado.

Toda embarcación estará equipada de un montaje de suavizador extraíble proporcionando un único punto de levantamiento.

703.7.2 – SEGURIDAD DE LA GRUA

El Comité de la carrera acordonará, restringirá y supervisará la zona de grúa. El acceso a esta zona estará limitado a las personas oficiales autorizadas y para la tripulación de las barcas designadas para la carrera.

703.8.1 – CUBIERTA EXTERIOR

Todas las embarcaciones de categoría 1 mono/multi, categoría 2 mono/multi, categoría 3 / 6 ltr mono/multi, y categoría 3 / 4 ltr sólo multi, deben tener cubierta exterior de la cabina y ajustarse a las reglas 508 y a la última versión de la guía de Mark Lavin.

703.8.2 - PARABRISAS

Los parabrisas serán resistentes y con buen soporte. Todos los bordes de cristal y material plástico serán reforzados eficazmente. Los parabrisas transparentes serán de material plástico o cristal inastillable.

703.9 – CABINAS ABIERTAS

703.9.1

Las cabinas abiertas proporcionaran puestos para que se sienten al menos dos pilotos, con las siguientes dimensiones mínimas; longitud 0,76 m, ancho 0,53 m por piloto, con un radio de 0,25 m.

703.9.2

Habrà una profundidad mínima de la cabina de 0,38 m en todos los sitios, excepto los asientos, el volante y mandos/botones. Se mide desde la parte superior del borde de la cabina o desde la parte de arriba de la cabina si es importante.

703.9.3

Todos los asientos de la cabina deben estar encajados con seguridad a la principal estructura del casco. Debe haber un asiento para cada miembro de la tripulación. La tripulación debería permanecer sentada en todo momento mientras este corriendo o intentando realizar la salida.

703.9.4

La estructura de capotajes de carlinga deben igualar al menos la fuerza de la cubierta principal, es decir, que se pueda andar en cualquier punto como se indica en la regla 703.1.

703.9.5

Para embarcaciones sin cubierta exterior y controles/restricciones, referirse a 508.60.

703.9.6.

Sólo embarcaciones con controles y cubiertas cerradas pueden usar proas de color naranja.

703.9.7

En las cubiertas abiertas, el borde de la cubierta o el tipo de substancial coaming no será mayor que la parte superior de los hombros de los tripulantes.

704 – MOTORES INTERNOS

704.1 – TUBO DE ESCAPE

El colector de escape, las turbinas y tubos de escape, de la salida del motor al punto de salida debe ser agua enfriada por camisas de agua o protegidas. La superficie exterior del blindaje no excederá los 150°C en ningún momento. La salida debe estar colocada en una posición por la que la tripulación no se vea afectada por los humos del tubo de escape.

704.2 – PROTECCIÓN DEL EJE

Una embarcación de propulsión abordo debe tener un blindaje de protección en cada entrada de motor que incluirá al menos dos anillos que rodearan el motor y un blindaje de dispersión de 180° sobre cada bisagra universal.

En caso de que falle esta protección será capaz de evitar que los motores y enganches causen daño al revestimiento del casco, los depósitos de combustible, o a cualquier otra instalación o componente, y evitar que cause daño a la tripulación

704.3 – COMPARTIMENTOS DEL MOTOR

Los motores interiores se instalan en un compartimento separado de la cabina y otro alojamiento que tenga la ventilación adecuada. Las rejillas de ventilación en los mamparos o cubierta no estarán próximas a los pilotos y tripulación sin una protección contra incendios. Los compartimentos tendrán cubiertas rígidas.

704.4 - EXTINTORES

Para todas las instalaciones de motor interno, es obligatorio tener un sistema automático contra incendios, aunque se permite tener un sistema manual.

705 - MOTORES

705.1

No se permiten motores de gasolina sobrealimentados o/y turboventilador.

Cuando un motor diesel incluye un aparato para sobrealimentar o turboalimentar, la capacidad nominal del cilindro se multiplica por 1.4 y la embarcación pasará a la categoría correspondiente al volumen efectivo que resulta de esta multiplicación.

705.2

Una entrada de aire dinámico para conducir el aire atmosférico hacia la toma de aire del motor no se considera como un aparato de sobrecarga

Si Cominoff la aprueba para su uso offshore y figura en el certificado de homologación, sumiso a la EPA 2006, los motores fueraborda que utilicen 2 bombas de aire” como parte del sistema de inducción no se consideran sobrealimentadas.

705.3

No se permiten los motores de turboventilador compuesto y turbinas de gas.

Un motor de turboventilador compuesto se define como un proceso en el que se produce potencia efectiva no sólo por expansión en los cilindros en funcionamiento, pero también en la segunda etapa. En los motores compuestos, la turbina de escape, esta acoplada al árbol del motor exterior.

706 – VÁLVULA DEL MOTOR

706.1

- a) Los botones de cierre del motor Engine cut off switches para conectar a toda la tripulación son obligatorios (la primera persona fuera cierra el motor). Un sistema de emergencia de anulación para volver a arrancar los motores será obligatorio. Los acolladores no deben exceder los 120 cm entre el piloto y la embarcación. Los acolladores estarán sujetos a todos los miembros de la tripulación en todo momento cuando la lancha esté a velocidad de carrera.
- b) Los acolladores deben ser capaces de soportar la fuerza necesaria para utilizar el aparato o para resistir una carga de diez kilos. Habiendo elegido el valor más alto, deben ser capaces de utilizar el aparato en cualquier dirección en un nivel horizontal.
- c) No son necesarios los acolladores cuando se utilizan los sistemas de control.
- d) Si el motor es diesel, la acción del aparato debería funcionar en el equipo de bomba de inyección.

707-MOTOR Y MAMPAROS DEL COMPARTIMENTO DE COMBUSTIBLE

707.1

Los mamparos del motor y los compartimentos del depósito de combustible deben estar sujetos al casco a través del fondo y deben tener suficiente altura sobre el fondo para prevenir que salga humo y combustible por la barca. Los compartimentos separados formados así deben tener provisión para bombas de achique separadas.

Sistemas de contención de combustible (depósitos, células, etc.)

En todas las barcas nuevas construidas desde el 30 de noviembre de 2001, y todas las embarcaciones con cubierta exterior registradas para correr tras esa fecha deben tener capacidad para repostar y descargar combustible fuera de la zona de contención de la tripulación. Las embarcaciones con cubierta exterior de la cabina tendrán depósitos de combustible en compartimentos sujetos del casco y la zona de la tripulación para evitar el escape de líquido o vapor en la zona usada por la tripulación. Los repostajes de combustible están fuera de los compartimentos de la tripulación.

707.2

Se debe cerrar el flujo de combustible por medio de un aparato, cuyo control debe estar en la cabina y al alcance de todos los miembros de la tripulación. No se permiten cables con enchufes, para evitar que el cable se pueda adherir en caso de fuego.

707.3

El depósito o depósitos de combustible deben estar encallados para permitir la descarga de electricidad estática.

707.4

Todas las barcas de gasolina de la categoría 1 medidas después del 1 de enero de 1995 y todas las barcas nuevas de gasolina de la categoría 2 medidas después del 1 de enero de 1999 deben tener depósitos de combustible llenos de cualquier material adecuado que evite las explosiones de gas.

Los depósitos de combustible pueden estar contruidos como componente integral de la construcción del casco, o pueden estar fabricados de material adecuado par la seguridad del casco.

Se pueden usar células de combustible plegables y cubiertas de goma diseñadas y construidas para tal propósito.

No se puede transferir combustible durante una carrera excepto por medio de líneas de combustible instaladas permanentemente conectadas a los depósitos.

708 - PROPULSIÓN

708.1

Un cien por cien del esfuerzo de propulsión será derivado del agua mientras se procede a correr en aguas en calma.

708.2

Toda embarcación debe poder ser maniobrada hacia delante y hacia atrás y tener capacidad neutra, operada por controles en la posición del timonel. Este servicio debe ser una instalación permanente debe poder demostrarse como práctica en cualquier momento.

708.3

Las barcas que tengan dos o más sistemas de propulsión deben tener bien una barra externa de atadura para estabilizar dos transmisiones/propulsiones externas o bien algún otro aparato de protección que prevendrá choques si ocurriera un fallo.

708.4

En la categoría 3 no se permiten transmisiones multi-proporción, convertidor de torsión, o drives de proporción variable.

709 - GIROS

709.1

Todas las superficies movibles permitidas en la lancha estarán bajo el control de la tripulación abordo sin ningún sensor en el circuito de control (es decir, sin autopilotos, giros, acelerómetros o otros sensores de aceleración pueden estar en el sistema de control).

710 – NÚMEROS DE LA CARRERA

710.1

Todas las barcas tendrán un número de carrera asignado por la Autoridad Nacional. Estos números se pintaran en negro, resistentes al agua o estarán hechos de material autoadhesivo, de color negro y resistentes. Se aplicarán sobre un fondo blanco o amarillo. Ningún número puede empezar por cero. Todos los números serán lisos y rectos.

710.2

En todas las barcas los números estarán colocados lo más hacia delante posible ajustándose a las reglas 710.3 y 710.4.

En los catamaranes los número estarán en:

- a) La parte delantera de la cubierta en un 1/3 de la barca.
- b) La parte de abajo del túnel dentro de 1/3 de la parte delantera de la barca.
- c) La parte de afuera de ambos sponsons dentro de 1/3 de la parte delantera de la barca.

En todas las otras barcas los números se colocarán en:

- a) En la parte delantera de la cubierta dentro de 1/3 de la parte delantera de la barca.
- b) Ambos lados dentro de 1/3 de la parte delantera de la barca.

710.3

Estos números que aparecen en la parte delantera de la cubierta y en la parte inferior del túnel deben leerse correctamente desde el travesaño y serán subrayados por una barra negra.

710.4

Los números individuales se ajustarán a las siguientes dimensiones mínimas, la única excepción existe donde el tamaño de la barca no permite llevar el tamaño mínimo:

Altura	Ancho	Grosor	Espacio
30 cm	23 cm	5 cm	13 cm

El fondo se extenderá al menos 23 cm delante de y debajo los últimos numerales y al menos 7,5 cm por encima y debajo de los numerales.

Los números de la manga también deben estar pintados en superficies no-verticales ligeramente curvadas, si todo el número esta a 30 grados de la posición vertical. La altura debe ser la altura mínima medida verticalmente.

710.5

Los organizadores de la carrera están autorizados a exigir que se cambie un número en caso de que se haya dado números idénticos por diferentes Autoridades Nacionales. Excepto en circunstancias especiales la embarcación visitante tiene prioridad.

710.6

La letra de la categoría precederá a los números y se separaran con un guión. La letra de la categoría debe ajustarse con las mismas dimensiones mínimas al número de la carrera. Las letras de las categorías son:

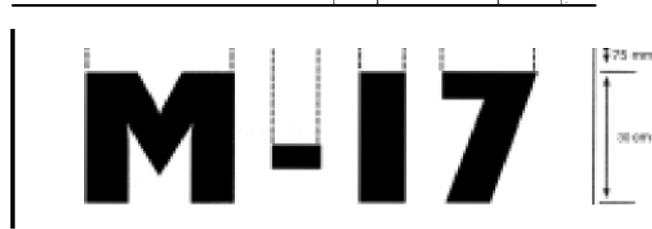
Categoría 2 M
Categoría 3 6 litros s

Categoría 3 2 litros C
Categoría 3 1.3 litros B

Categoría 3 1 litro A

Dimensiones como en 710.4

i s v



711 – BANDERA NACIONAL

711.1

Todas las barcas ondearán la bandera nacional del piloto tal y como se ha indicado en la inscripción, con una dimensión mínima de 0.45 m x 0.30 m, durante toda la carrera.

711.2

Alternativamente, la bandera debe estar pintada, o pegada con cola, en un panel que no sea inferior a 0.45 m x 0.30 m en ambos lados del casco.

712 – CHALECOS PARA CORRER

Referirse a las reglas 205.06 y 508.26

713 - CASCOS

Referirse a la regla 205.07

714 – ROPA DE PROTECCIÓN

Referirse a la regla 205.13

715 – EQUIPO DE SEGURIDAD

Referirse a la regla 205.12

715.01

El siguiente equipo será llevado y guardado por el Comité de carrera.

715.02

Las embarcaciones que reúnan los criterios de la regla Offshore 508 de la U.I.M. (restricciones y cubiertas exteriores) deben ajustarse a los requisitos de almacenaje del equipo de seguridad que aparece en las reglas.

715.03

Cuando se ponen bombas eléctricas adicionales al servidor de combustible un interruptor de cierre del combustible para la bomba se colocará al alcance de cualquier miembro de la tripulación.

715.04

Una bomba de achique manual con capacidad para achicar el agua de cualquier compartimento hermético.

Además del mínimo mencionado se recomienda tener bombas de achique eléctricas adicionales que parezcan apropiadas.

715.05

Adecuado equipo de anclaje y de atracar, incluyendo un ancla, de una cadena o cuerda adecuada de no menos de 30 metros.

Dos cuerdas de remolque de suficiente resistencia, una dos veces la longitud de la barca.

715.06

Dos extintores que sean de acceso inmediato para la tripulación, y de un mínimo de 2 kilos cada uno.

Para la categoría 3 / 1, 1.3 y 2 litros sólo se exigen un extintor de dos kilos.

715.07

Una bandera naranja que mida al menos 0.60 x 0.40 metros y con los medios para izarla, para indicar el retiro.

715.08

Una brújula de dirección.

715.09

Gráficos actualizados que cubran todo el circuito de la carrera.

715.10

Dos bengalas de peligro y dos naranjas de humos.

715.11

Cada miembro de la tripulación tendrá un silbato y una compresa.

Se recomienda llevar una bengala de mano.

715.12

Un cuchillo afilado adecuado para cortar cintas, ropa o cuerda. El cuchillo estará adecuadamente enfundado para proteger a los miembros de la tripulación de lesiones por accidente. Puede estar situado en una posición fija en la cabina adyacente a todos los miembros de la tripulación, o que lo lleve cada uno de los miembros de la tripulación.

715.13

Una máscara de submarinismo.

715.14

Para las categorías 1 & 2

Se debe llevar en buenas condiciones una radio capaz de transmitir en una frecuencia de socorro internacional o que se pueda aplicar a la localidad de la carrera.

Además en todo momento mientras se esté corriendo se llevará una unidad de mano que tenga un certificado de resistencia al agua por el fabricante.

715.15

Para la categoría 3

Un cubo con una capacidad mínima de 5 litros.

715.16

Cada organizador puede en el programa de avance, especificar el equipo de seguridad adicional para la carrera.

720 – MOTORES

720.01 – MOTORES DE CATEGORÍA 2

Motores fueraborda e interiores alternativos, bien de gasolina o diesel, usados en las series de barcas offshore, deben estar producidos de un bloque cilíndrico básico y la cabeza del cilindro (original o fabricado como partes de repuesto) de un motor industrial, de automóvil o marino. Todos los motores deben estar homologados por la U.I.M.

Para la categoría 2, el número mínimo de motores construidos con anterioridad a la homologación es de 100.

720.03 – LIMITACIONES DEL MOTOR DE CATEGORÍA 2

motores de gasolina

Hasta un máximo de 8,2 litros.

Los motores deben normalmente ser aspirados.

No se permite la inducción forzada.

Motores diesel

Hasta un máximo de 14,75 litros.

Los motores deben ser irregularmente aspirados pero sujetos a una penalización de 1,4 veces el desplazamiento del motor.

Sólo se permite tener un único o doble motores internos, o múltiples de fueraborda.

En la categoría 2, se permiten todas las modificaciones del motor, excepto las siguientes que tienen que mantenerse como homologadas:

- remada
- número de válvulas por cilindro
- tipo de sistema de combustible (carburadores, inyección, turbo).

El bloque y la cabeza del cilindro pueden estar modificadas si las modificaciones resultantes no exceden el desplazamiento máximo del límite de la categoría.

Todos los otros componentes son libres.

720.04 – CATEGORÍAS DE CAMPEONATOS DE CATEGORÍAS 2

En la categoría 2, habrá clasificación individual de campeonato entre las barcas de motor interno y las fueraborda.

Los organizadores tiene la libertad para correr tanto las de motor fueraborda e interno juntas en campeonatos mundiales, continentales e internacionales. Todos los campeonatos para la categoría de motores internos permiten el uso de cajas de cambios con un máximo de dos velocidades de avance.

Administración aprobada por Cominoff en marzo de 2000.

En las carreras internacionales de categoría 2 se permite el uso de dos cajas de cambio de transmisión de velocidad de dos avances.

721 – PESO MÍNIMO Y DIMENSIONES DEL CASCO DE LA CATEGORÍA 2

721.1

Longitud medida por la U.I.M.:

	Mínimo	Máximo
Categoría 2	9.75m (32ft 0in)	12.00m (39ft 4in)

721.2

Peso mínimo de categoría 2:

	Monocasco	Multicasco
Gasolina exterior	2250 kg	2500 kg
Gasolina interior	2700 kg	2950 kg
Diesel interior	3000 kg	3250 kg

Al final de la carrera se comprueba el peso de la barca. El peso será completo, incluyendo los motores, el combustible residual, los mecanismos de transmisión, y el equipo de seguridad que se ha indicado en las instrucciones de la carrera.

En la medida no se incluye lo siguiente:

Combustible, lastre del depósito de proa, tripulación, chalecos de la carrera, cascos de protección y lastre movable.

El peso debe ser una parte integral de la barca.

CATEGORÍA 3

730 – CASCOS Y CATEGORÍAS

La carrera offshore de categoría 3 permite el uso de barcas movidas por motores exteriores o interiores.

Lanchas motoras fueraborda se clasificarán dentro de una subdivisión independiente de las lanchas motoras interiores.

Las lanchas motoras interiores se clasificaran dentro de una subdivisión independiente de las lanchas motoras exteriores.

Las subdivisiones interiores y exteriores pueden correr juntas en la misma prueba pero no se clasificarán colectivamente.

730.1

Las subdivisiones de categoría 3 se establecen de acuerdo a:

Max HP
Longitud mín.
Max lengthLongitud máx.
Mono Min kg
Multi Min kg
Añadir kg per m
Cubo
Longitud
Ancho
Altura
Eoyas
Mono GRP
Mono Comp
Multi GRP
Multi Comp

En la categoría de i litro, sólo se admiten monocascos.

Comenzando el 1 de enero de 2006, la categoría 3D será eliminada y todas las barcas que tengan motores EPA/CARB competirán en la categoría 3S EPA/CARB.

Comenzando el 1 de enero de 2006, las barcas de categoría 3S sufrirán un aumento de peso de 75 Kg sobre el peso mínimo de la categoría 3S EPA/CARB tal y como esta expuesto en la regla 730.1.

Las barcas de la categoría 3S EPA/CARB mantendrán los requisitos de peso mínimos

Desde 2006 comenzará un periodo de transición para el uso de motores EPA/CARB. Si los motores EPA/CARB no representan menos de un tercio de las lanchas participantes en la prueba del campeonato mundial, como se describe en la reglas Offshore de la U.I.M. 800.3, la prueba se realizará. Sin embargo, en el siguiente calendario de la U.I.M. no se permitirán motores que no sean EPA/CARB en la categoría específica.

730.2 – CABINAS REFORZADAS

Mono/multicascos de la categoría 3S debe estar equipados de una cabina reforzada para todos los miembros de la tripulación que participen.

Las cabinas reforzadas tiene permiso para cualquier otra categoría, sin embargo, la siguiente especificación es el standard mínimo obligatorio para cualquier cabina reforzada utilizada en la categoría 3.

Tipo de cabina:

Las cabinas serán con un diseño de tipo cerrado con un mínimo de una escotilla/ventanilla.

Resistencia de la cabina:

Test standard de la U.I.M.: por encima de la cubierta **3000 N**

Por debajo de la cubierta 2000 N

Tamaño mínimo de la cabina:

Ventanilla por persona: 55 x 55 cm min.

Ancho: nivel del hombro 60 cm min.

Margen: casco a la ventanilla 10 cm min.

Grosor de la espuma de protección en el casco: 12 mm min.

Construcción de la cabina:

- **Grosor mínimo 12 mm, no se permite un único revestimiento excepto para la ventana y el reborde de la ventanilla.**
- **Los marcos de la cabina deben ser proporcionalmente más resistentes que el revestimiento de la cabina.**
- **La ventana debe estar pegada con cola a las juntas de los rebordes y/o usar bobinas de nylon o aluminio.**
- **Tornillos : min. 6 mm de acero inoxidable, tuercas de nylock, arandelas..**
- **Espacio de los tornillos: max. 10 cm.**
- **Los bordes externos de la cabina exterior rodeando la ventanilla tienen que tener un deflector de agua, de una altura 10 mm min.**
- **Las ventanillas deben tener un una muesca usar en emergencia o rescate.**

- **La tripulación de control debe tener por delante una visibilidad clara con una visión panorámica adecuada.**

Zonas de la ventana:

- **Material: Polycarbonato o similar. El cristal (de cualquier forma) está prohibido**
- **Grosor mínimo:**
Zonas con curvatura de hasta 50 x 50 cm: 8 mm polycarbonato o similar
Zonas mayores de 50 x 50 cm o zonas lisas: 10 mm polycarbonato o similar.

Nota. Con la excepción de los criterios que acabamos de indicar en esta sección, se aplicarán las reglas 508.

731 – LONGITUD Y PESO MÍNIMO/MÁXIMO

Para la categoría 3B hay un peso mínimo adicional de 170 kg. para la combinación del peso del piloto y co-piloto, incluyendo los chalecos para correr y los cascos de protección. El peso del piloto y el copiloto se comprobarán por separado antes de la carrera con los trajes secos, los chalecos y los cascos.

Si la combinación de peso de piloto/copiloto no alcanza el mínimo de 170 Kg, la diferencia se añadirá al peso mínimo de la lancha.

Al comprobar el peso de las barcas después de la carrera, se incluirá en el peso mínimo el combustible residual (combustible de repuesto) en los depósitos junto con el equipo de seguridad. Las eslingas que vayan en la barca durante la carrera contarán como equipo de seguridad. La barca debe estar vacía de agua.

Para todas las otras categorías de clase 3, el peso mínimo mencionado es el de una barca con la longitud mínima mencionada. Para barcas más largas

que el mínimo, el peso se aumentará según la fórmula mostrada anteriormente.

Tal peso está listo para correr seco, incluyendo el equipo de seguridad (excepto la tripulación y sus cascos y chalecos salvavidas). Para el control tras la carrera, el combustible residual en los depósitos se incluirá en el peso mínimo. Las eslingas que se lleven en la barca durante la carrera contarán como equipo de seguridad. La barca debe estar sin agua.

732 – DIMENSIONES DEL CASCO

732.1

Para los monocascos, la superficie exterior del casco excluyendo la goma y la pintura, debe contener un cubo de las dimensiones mencionadas en la tabla 730.1.

733 – FLOTACIÓN MÍNIMA

Todas las barcas contendrán un volumen mínimo de flotabilidad instalado permanentemente en el casco.

Los volúmenes mínimos medidos en litros se mencionan en la tabla 730.1.

Si una lancha es construida de madera, el contenido del peso de madera de la barca puede ser aceptado como flotabilidad como en la siguiente fórmula: peso de madera en kg x 2 = litros de flotabilidad.

ELIGIBILIDAD DEL MOTOR
734 - (NO EPA/CARB) MOTORES FUERABORDA

734.1

Los motores fueraborda de categoría 3 serán motores estrictamente de producción tales como los motores standard de producción marina vendidos por los fabricantes a los clientes que van en barca por placer (o de tour).

734.2

Para que un motor recientemente homologado sea elegible para la categoría 3, los fabricantes deben certificar que los motores cumplan los requisitos de la U.I.M. en cuanto al ruido cuando se ajustan a una lancha apropiada. Los motores ya homologados no necesitan este certificado. El nivel de ruido se mide por medio de un fonómetro que se ajuste a las especificaciones presentadas por IEC y ANSI, un metro de precisión de sonido usando el peso "A" y fijado a una respuesta lenta. El micrófono de registro se coloca a una distancia de 25m de la barca. La barca debe pasarlo a máxima velocidad. Se debe medir en aguas abiertas sin ningún obstáculo por encima de una distancia mínima de 25m en todas las direcciones. Se debe medir dos veces, mientras la barca se acerca y mientras se aleja. Ninguno de los dos debe exceder 91db (A) con una tolerancia de 4db (A).

Para mercurio XR2 y 2,5 EFI se debe ajustar una placa de escape.

734.3

Los únicos motores exteriores para uso Offshore son aquellos aprobados por Cominoff (en el momento de la solicitud de homologación).

734.4

Nº de motores fabricados hasta	1000 cc = 1000 unidades.
	1001-2000 cc = 500 unidades.
	Más de 2001 cc = 250 unidad.

734.5

Un motor exterior debería poder correr a una velocidad reducida.

734.6

Si el motor está en el agua, el enfriamiento efectuará sólo por su propia bomba de circulación standard. La toma a la bomba de circulación puede modificarse sólo en caso de enfriamiento. Los que llevan el rumbo y los árboles de escora pueden cambiarse con respecto al original. Referirse también a la 735.17 para la definición de toma de agua.

734.7

El motor de arranque manual o eléctrico debe asegurar un comienzo rápido y fácil sin ayuda externa. Se utilizará como sea proporcionado por el fabricante, no se permitirán alteraciones o ajustes.

ELEGIBILIDAD DE MOTOR (EPA/CARB) MOTORES FUERABORDA

734.8

Los motores EPA/CARB autorizados usados en la categoría 3 serán motores marinos de producción standard como son vendidos por los fabricantes a clientes que navegan por placer.

734.9

En el momento de la homologación , los fabricantes deben certificar que sus motores se ajusten a los requisitos de la U.I.M. en cuanto al ruido aplicado a una lancha motora offshore. El nivel del ruido se mide por medio de un fonómetro que se ajuste a las especificaciones establecidas por IEC y ANSI, un metro de sonido de precisión usando el peso "A" y fijado a una respuesta lenta. El micrófono de registro se sitúa a una distancia de 25m de la barca. La barca debe pasar a velocidad máxima. Se debe medir en aguas abiertas sin obstáculos por encima de una distancia mínima de 25m

todas las direcciones. Se debe medir dos veces, mientras se acerca la barca y cuando se aleja. Ninguno de los dos deberá exceder 91db (A) con una tolerancia de 4db (A)

734.10

Los únicos motores fueraborda EPA/CARB elegibles para uso en Offshore son aquellos autorizados (en el momento de la solicitud de homologación) por Cominoff.

734.11

Nº. de motores fabricados hasta	1000 cc = 1000 unidades
	1001-2000 cc = 500 unid.
	2001 cc y más = 250 unid.

734.12

Si el motor está en el agua, el enfriamiento se efectuará sólo por medio de su propia bomba de circulación standard. La toma a la bomba de circulación puede modificarse sólo por razones de enfriamiento.

Los que llevan el rumbo y los motores de propulsión pueden cambiarse con respecto al original.

Referirse también a la regla 735.17 para la definición de toma de agua.

735 MODIFICACIONES PERMITIDAS EN LOS MOTORES FUERABORDA (NO EPA/CARB)

Sólo se permiten las siguientes modificaciones:

735.01

El propulsor esta libre, junto con las tuercas y arandelas.

735.02

Las bujías se pueden cambiar por otras.

735.03

Los contadores de revoluciones, los tacómetros, la presión del agua y los aparatos de temperatura pueden ir encajados a los motores.

735.04

Los termostatos del circuito de enfriamiento pueden quitarse.

735.05

Los interruptores de sobrevelocidad se pueden bloquear.

735.06

Se permite rectificar y encajar pistones demasiado grandes si los fabricantes los disponen para ese modelo.

735.07

La barra de dirección y los soportes pueden reforzarse como medida de seguridad. También se permite modificar la cubierta del motor standard para facilitar el poder encajar los ensamblajes de dirección, si otras aperturas están selladas para que el motor no pueda empujar ningún aire adicional.

735.08

Los soportes de goma del motor pueden cambiarse o sustituirse.

735.09

Se puede añadir un resorte a la válvula de mariposa del carburador.

735.10

El carburador mecánico y los controles de arranque de avance pueden ajustarse fuera de su variedad de situación normal si se mantienen las partes originales.

Los chorros de combustible del carburador y los chorros de aire son libres si se pueden cambiar sin alteraciones en el cuerpo del carburador de la cubierta de flote.

735.11

Todos los clavos, tuercas, tornillos exteriores y las arandelas están sueltas así como el método de bloquearlos, si no hay ventaja de actuación.

735.12

Cuando hay instalados motores gemelos de tipo exterior, pero el tipo particular no está disponible con la rotación contraria de propulsor manual, se permite modificar el drive de una unidad para obtener contrarrotación si:

- se mantiene la unidad standard de cubierta debajo del agua.
- el radio de propulsor final al cigüeñal no se altera.

También se permite cambiar la rotación de una unidad si el fabricante o concesionario ofrece una unidad alternativa contraria de rotación manual debajo del agua, o un conjunto de partes para modificar la unidad. En ese caso el equipo de razón del único motor alterado puede variar del standard si es una parte incorporada de la unidad o conjunto alternativo.

735.13

Se permite el uso de bloques de propulsión montados en la unidad inferior o en el barco.

735.14

Reducción de potencia: esta permitido un sistema adecuado de motor para alterar el equilibrio del motor mientras esta en circuito.

735.15

En el proceso de modificación, alternativas mínimas opcionales tal y como aparecen en la lista y marcadas el precio por el fabricante del motor homologado se permiten si no afectan a la actuación del motor, pero mejoran la conveniencia y seguridad.

735.16 – NÚMERO DE RESERVA

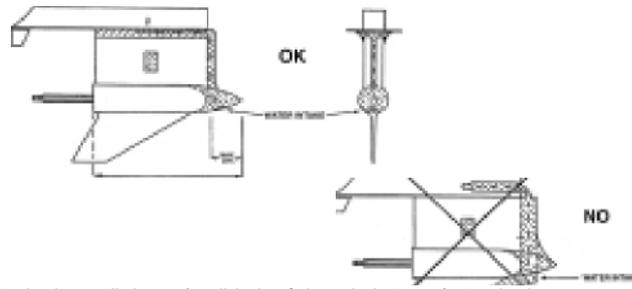
735.17

La entrada de agua puede volver a ser colocada; sin embargo, tiene que permanecer en el torpedo de la caja de marchas. El ancho o altura de éste no debe cambiarse. La longitud de proa a popa puede aumentarse. El borde trasero de la apertura de toma de agua no debe estar más atrás del 20% de la longitud total del torpedo de la caja de marchas modificado.

La entrada original a la bomba de circulación puede ser completada y faired. Para el enfriamiento se permite añadir material delante de la pata de unión si su ancho no se aumenta, excepto si la pata de unión se junta con la parte inferior de la placa de anti-cavidad.

La modificación será sólo por motivos de enfriamiento y formará un radio. El radio será de longitud paralela a la placa de anti-cavidad. También se permite añadir material a la sección central de la caja de escape con el propósito de reducir el ruido.

No se permite la recogida de agua a distancia.



Método de medir la profundidad máxima de la toma/entrada de agua.

735.18

Se pueden encajar volantes más ligeros proporcionados por el fabricante.

735.19

Los soportes de los travesaños se pueden reforzar.

735.20

Se puede quitar el conector de combustible en la cubierta inferior y el tubo de combustible del depósito puede estar conectado directamente al surtidor de combustible. Si se hace esto, la apertura que queda tras el conector y alrededor del tubo de combustible debe estar sellado para evitar que entre en la cubierta aire extra.

735.21

Se permite reemplazar los sistemas de lubricante usando depósitos y bombas de aceite con aceite de lubricación mezclado en el combustible. Los tapones y la cubierta en la cubierta del motor no se pueden quitar para dar entrada de aire extra.

735.22

No se pueden alterar las medidas no registradas en la hoja de homologación. Si no se puede verificar un detalle con la ayuda de fotos en la hoja de homologación, la parte en cuestión puede compararse con la parte correspondiente de stock. En tal comparación sólo es posible usar aproximadamente las medidas comparables cuando los permisos de fabricación no están disponibles. Un componente puede ser elaborado a máquina para alcanzar una dimensión específica, que se haya anotada en el documento de homologación del motor. Un componente cuyo peso esté indicado en la hoja de homologación puede ajustarse en cuanto al peso, por medio de máquinas si la zona donde se quita el metal es igual que la usada por el fabricante del motor.

Se sabe que esta en la parte de arriba o en la de abajo, o ambas para bielas de pistones. El equilibrio de una o de todas las bielas de pistones está permitida, si se ajusta al proceso del fabricante. No se permite el perfeccionamiento de las bielas. Cuando el volumen de la cámara de combustión no está especificada en la hoja de homologación, la cabeza del cilindro puede estar de frente para conseguir el volumen permitido.

MODIFICACIONES PERMITIDAS EN LOS MOTORES EXTERIORES (EPA/CARB)

735.23

El propulsor está suelto, junto con las arandelas y tuercas.

735.24

La barra de dirección y los soportes pueden reforzarse como medida de seguridad. También se puede modificar la cubierta del motor standard para facilitar el ensamblaje de dirección, si las aperturas están selladas para que el motor no pueda jalar aire adicional.

735.25

Los soportes/monturas de goma del motor se pueden cambiar o sustituir.

735.26

Todos los clavos, tornillos, tuercas, exteriores y las arandelas están sueltas así como el método de bloquearlas, si no hay ventaja de rendimiento/ resultados.

735.27

Cuando dos motores están encajados, la rotación del contador de una unidad bajoagua se permite si:

-la cubierta standard de la unidad debajo del agua se mantiene (según

735.31)

- la hélice final a la proporción cigüeñal no se alterará.

735.28

Se permite el uso de bloques de propulsión montados en la unidad inferior o en la barca.

735.29

El ajuste de la potencia: está permitido un sistema motorizado adecuado para alterar el ajuste del motor mientras está en marcha.

735.30

Se permiten en el proceso de modificación alternativas menores opcionales tal y como el fabricante del motor homologado las coloca en la lista y les da un precio, siempre que no afecten el rendimiento, pero mejoren la comodidad y seguridad.

735.31

La toma de agua puede colocarse de nuevo. Sin embargo, tiene que permanecer en el torpedo de la caja de marchas. El ancho y altura de la caja de marchas no se pueden cambiar. La longitud de proa a popa se puede aumentar. El borde trasero de la apertura de la toma de agua no debe ser más del 20% de la popa de la longitud total del torpedo de la caja de cambios modificada.

La entrada original a la bomba de circulación puede estar rellenada/completada. La parte delantera de la caja de marchas puede tener material añadido con el propósito de enfriamiento.

El ancho de la caja de cambio no debe aumentarse, excepto si la caja se junta con el lado inferior de la placa de anti-cavidad. La modificación será por motivos de enfriamiento y formará un radio. También está permitido añadir material a la sección central de la caja de escape con el propósito de reducir el ruido.

No se permiten tomas de agua a distancia.

735.32

Los soportes de los travesaños pueden ser reforzados.

735.33

El conector de combustible en la cubierta inferior puede quitarse y el tubo de combustible del depósito de combustible conectado directamente a la bomba de combustible. El hueco que queda se debe sellar para prevenir que aire extra entre en la cubierta.

MODIFICACIONES NO PERMITIDAS EN LOS MOTORES EXTERIORES (EPA/CARB)

735.34

Las siguientes modificaciones están expresamente NO permitidas. El proyecto de la cabeza de potencia.

Alteración o modificación de cualquier componente de la potencia.

Quitar material de la cabeza de potencia por una razón que no sea la de reparación (por el fabricante).

736 – MOTORES INTERIORES

736.1

Los únicos motores internos elegibles para uso en Offshore son aquellos autorizados (en el momento de solicitud de homologación) por Cominoff. Para ser elegible para la categoría 3, los motores marinos interiores deben tener una producción mínima de 250 motores.

736.2 – REDUCCIÓN DEL RUIDO

En el momento de la homologación los fabricantes deben certificar que sus motores reúnen los requisitos de la U.I.M. con respecto al ruido al aplicarse a la apropiada lancha motora offshore. El nivel de sonido se mide por medio de un fonómetro que se ajusta a las especificaciones establecidas por ANSI y IEC. Un metro de sonido con precisión usando el peso "A" y establecido a una respuesta lenta. El micrófono de registro se coloca a una distancia de 25m de la barca. La barca debe pasarlo a velocidad máxima. Las medidas

deben realizarse en aguas abiertas sin ningún tipo de obstáculo por encima de un mínimo de 25m en todas las direcciones. Se debe medir dos veces, mientras la barca se acerca y mientras se aleja. Ninguna de estas medidas debe exceder 91db (A) con una tolerancia de 4db (A).

737 – MODIFICACIONES PERMITIDAS EN LOS MOTORES INTERIORES

737.1

La preparación y modificación de los motores interiores es completamente

libre, con las siguientes restricciones.

737.2

El bloque del cilindro debe ser el original proporcionado por el fabricante, y no se permiten modificaciones excepto el rectificado de los cilindros, que se puede hacer dentro de los límites indicados por el fabricante y siempre que esto no haga que el motor exceda la capacidad del cilindro de su categoría.

737.3

La modificación del cigüeñal original es totalmente libre, si se mantiene el

movimiento original.

737.4

La modificación de la cabeza del cilindro es libre, si no se añaden más válvulas por cilindro.

737.5

- Todos los motores de gasolina deben ser aspirados. No se permite la inducción forzada, bien turboalimentada, sobrealimentada u otros medios.
- Los motores diesel pueden tener una capacidad de motor doble.

- Todos los motores diesel están sujetos a una penalización 1,4 por turbo o sobrealimentación.

737.6

Son obligatorios el arranque eléctrico y su batería así como un aparato para recargar la batería.

**800. REGLAS GENERALES PARA
CAMPEONATOS MUNDIALES Y
CONTINENTALES OFFSHORE (EXCEPTO
WPC)**

800.1.1 – CAMPEONATO MUNDIAL

Sólo puede haber un campeonato mundial por año para cada categoría.

800.1.2 – CAMPEONATO CONTINENTAL

Sólo puede haber un campeonato continental por año para cada región y para cada categoría.

800.2 – SOLICITUD PARA ORGANIZAR

La solicitud para organizar una prueba de campeonato debe realizarla la Autoridad nacional y presentarla a la U.I.M. antes de la fecha límite establecida. Cominoff debe tener en cuenta la solicitud y tras aprobarla, entrar en el calendario offshore de la U.I.M. como una prueba con título.

800.3 – PARTICIPACIÓN MÍNIMA

Para que una prueba sea válida, debe haber un mínimo de cinco inscripciones de dos naciones para cada una de las categorías interiores y exteriores (a menos que Cominoff haya acordado otra cosa). Una prueba bien para la categoría interior como exterior sólo puede ser válida si un mínimo de cinco inscripciones de participación de dos naciones participan en esa categoría. Las solicitudes las envía la Autoridad Nacional al club organizador, no después de 7 días antes del comienzo del campeonato. "La participación" significa:

- para la tripulación, pasar el control administrativo y firmar el registro de asistencia en la sesión informativa de los corredores/participantes.
- para la barca, pasar los controles técnicos.

800.4 – RETIRADA DEL ORGANIZADOR

Si a una Autoridad Nacional, se le otorga un campeonato que ha solicitado, y se retira o no puede correr el campeonato, Cominoff, si el tiempo lo permite, volverá a ofrecer el campeonato a otras Autoridades Nacionales.

Si el campeonato no se puede organizar por otra Autoridad Nacional, el campeonato se suspenderá ese año.

800.5 – AUTORIZACIÓN DE LOS CORREDORES

Toda Autoridad nacional debe autorizar, por escrito, a sus corredores a participar en una carrera de campeonato.

800.6 – COMISARIO DE LA U.I.M.

Cominoff nombra el comisario de la U.I.M. para cada prueba de campeonato internacional.

800.7.1 – CIRCUÍTO CON MAL TIEMPO

Si el mal tiempo obligara a los organizadores a celebrar una carrera en un circuito que se haya acortado y/o a una hora de salida alternativa, se otorgan los puntos si:

Si todo participante recibe un boletín de carrera con una notificación del cambio de circuito u hora de salida con una hora mínimo, antes de la hora de salida. Cada corredor debe firmar un papel que confirme que ha recibido el boletín de carrera.

Si se detuviera la carrera por razones de fuerza mayor, las barcas se clasificarán según 312.01, si se ha cubierto el 50% de la distancia mínima de la carrera. Si esta distancia no se ha cubierto, no se otorgarán puntos.

800.7.2 – DETENCIÓN DE LA CARRERA

Los organizadores pueden detener la carrera en algún punto de control de la ruta antes de que el oficial termine, y/o si se ha corrido a más de 30 millas náuticas, y/o los corredores han estado corriendo al menos una hora, la carrera se aprobará como una carrera de campeonato. La decisión de reducción/acortamiento debe ser ratificada por el Comité de carrera inmediatamente después de la carrera.

800.7.3 – CARRERA REDUCIDA

Una carrera reducida es una carrera acortada por el Comité de carrera tras la salida.

La señal utilizada para anunciarla es la izada de una bandera roja.

800.8.1 – DISTANCIA MÍNIMA DE LA VUELTA

Si cualquier parte del circuito forma una vuelta de menos de 6nm para la categoría 3, o 10nm para la categoría 2, no se debe repetir esa vuelta más de dos veces en un campeonato mundial o continental.

Se permite la desviación de estas reglas cuando la carrera se realiza en un circuito más pequeño que el descrito en las intrusiones de la carrera en cuyo caso no hay longitud mínima.

800.8.2 – PROFUNDIDAD DEL AGUA

Los circuitos de la carrera, incluyendo con mal tiempo, deberían tener una profundidad de agua mínima en todo momento de la carrera o en las pruebas antes de la carrera. Para todas las clasificaciones, la profundidad mínima es de 4 metros.

800.9.1 – DESCANSO ENTRE LAS CARRERAS - WC

En un campeonato mundial- si toda la prueba se realiza en un único sitio entonces debe haber un descanso de al menos 44 horas, pero es obligatorio que no exceda 70 horas entre cada prueba.

Si se volviera a establecer horario para una carrera, es obligatorio que el descanso sea de al menos 20 horas, y no exceder las 60 entre cada carrera.

800.9.2 – DESCANSO ENTRE LAS CARRERAS - CC

En un campeonato continental- si toda la prueba se realiza en un mismo lugar entonces es obligatorio fijar un descanso de al menos 20 horas, pero que no exceda 60 horas entre cada carrera. Si se cambia el horario de una carrera, es obligatorio que el descanso actual sea de al menos 20 horas, pero no exceda las 60.

800.9.3

Si un campeonato de series está basado en varios lugares, el calendario será el acordado por Cominoff.

800.9.4 – DÍA DE INACTIVIDAD

No debe haber un día de inactividad tras el horario del día de la carrera.

800.10.1 – ACUMULACIÓN DE PUNTOS

En un campeonato mundial o continental, los resultados serán determinados de los puntos acumulados de todas las pruebas según la regla 321 de la U.I.M. Si en un lugar de reunión hay dos o tres pruebas, si no en un lugar el número de carreras será determinado por Cominoff cuando se ajusten al calendario. No es obligatorio participar en todas las pruebas. El corredor nombrado debe conducir la misma barca en todas las series. Si se cambia de barca, esto implicará una nueva inscripción en el campeonato, congelando los puntos acumulados antes del cambio.

La barca se define como una configuración de casco/motor establecido en el certificado de medida.

Para las pruebas con más de 20 inscripciones, se entregarán los siguientes puntos de bonificación, para que los corredores puedan obtener puntos.

21 - 25 barcas : 5 puntos de bonificación

Posición 1) al 20) : debería tener 5 pts de bonificación extra

Posición 21 : 5 puntos

Posición 22 : 4 puntos

Posición 23 : 3 puntos

Posición 24 : 2 puntos

Posición 25 : 1 punto

26 - 30 barcas : 10 puntos de bonificación

Posición 1a 20) : deberían tener 10 pts extra de bonificación

Posición 21 : 10 puntos

Posición 22 : 9 puntos

Posición 23 : 8 puntos

Posición 24 : 7 puntos

Posición 25 : 6 puntos

Posición 26 : 5 puntos

Posición 27 : 4 puntos

Posición 28 : 3 puntos

Posición 29 : 2 puntos

Posición 30 : 1 punto

31 - 35 barcas : 15 puntos de bonificación

Posición 1) to 20) : deberían tener 25 pts de bonificación extra

Posición 21 : 15 puntos

Posición 22 : 14 puntos

Posición 23 : 13 puntos

Posición 24 : 12 puntos

Posición 25 : 11 puntos

Posición 26 : 10 puntos

Posición 27 : 9 puntos

Posición 28 : 8 puntos

Posición 29 : 7 puntos
Posición 30 : 6 puntos
Posición 31 : 5 puntos
Posición 32 : 4 puntos
Posición 33 : 3 puntos
Posición 34 : 2 puntos
Posición 35 : 1 punto
36 - 42 barcas : 20 puntos de bonificación, etc....

800.10.2 – CAMPEONATO MUNDIAL - 3 PRUEBAS

Un campeonato mundial consistirá en tres carreras en un lugar a menos que se haya acordado de otra manera por Cominoff.

800.10.3 – CAMPEONATO CONTINENTAL - 2 PRUEBAS

Un campeonato continental consistirá en dos pruebas en un lugar a menos que Cominoff lo haya acordado de otra manera.

800.10.4 – CARRERA CANCELADA

En caso de que haya programadas dos series de carrera, si sólo se corre una, ésta será un resultado válido. Si son series de tres o más carreras, entonces se puede decidir el resultado según dos pruebas, si el resto se cancelan por causas de fuerza mayor. El comité de carrera debería ratificar la cancelación si es por fuerza mayor. Si una carrera no se realiza el día programado o día inactivo, entonces se cancelará.

800.10.5 – CONDUCTOR Nº 1

El conductor nº 1 debe controlar la barca bien como piloto o como regulador en todas las pruebas.

800.11 – INSPECCIÓN TRAS LA CARRERA

Los motores y las partes del motor se pueden reemplazar entre las carreras. El Comité de carrera debe ser informado y haber dado su permiso con antelación.

Los motores o partes reemplazadas serán entregadas a los inspectores técnicos, o selladas por ellos. Si se va a inspeccionar un motor tras la carrera, también se deben inspeccionar las partes reemplazadas.

Todas las dimensiones se deben medir con el motor a una temperatura ambiente.

Sólo se otorga el título de campeón tras una inspección satisfactoria del equipo de la barca ganadora, del casco y motor, tras la carrera.

Si una barca falla o se considera descalificada, se inspeccionará la siguiente barca situada.

Tras cada prueba de series de muchos lugares o tras la carrera final de un campeonato de un solo lugar, las tres primeras barcas se deben inspeccionar. Si se consideran ilegales, entonces la cuarta barca se debería inspeccionar hasta que el Comité de carrera pueda anunciar que la primera, segunda y tercera son correctas.

800.12 - EMPATE

Si hay empate en la acumulación final de puntos, entonces el ganador de la prueba más larga es el que gana. Si esto no puede dividirse a los dos, entonces la barca con mayor velocidad en cualquier prueba es la que gana.

800.13 – LONGITUD DE LA CARRERA

Las carreras deben ajustarse a:

CAMPEONATOS MUNDIALES

Categoría 2	1 x 100 - 130 nm	2 x 80 - 110 nm
Categoría 3 / 6	1 x 70 - 100 nm	2 x 45 - 70 nm
Categoría 3 / 4	1 x 70 - 100 nm	2 x 45 - 70 nm
Categoría 3 / 2	1 x 70 - 100 nm	2 x 45 - 70 nm

Categoría 1.3	1 x 50 - 70 nm	2 x 30 - 50 nm
Categoría 1	1 x 50 - 70 nm	2 x 30 - 50 nm
CAMPEONATO CONTINENTAL – cada carrera d un/multi lugar debe ser:		
Categoría 2	1 x 100 - 130 nm	1 x 80 - 110 nm
Categoría 3 / 6	1 x 70 - 100 nm	1 x 45 - 70 nm
Categoría 3 / 4	1 x 70 - 100 nm	1 x 45 - 70 nm
Categoría 3 / 2	1 x 70 - 100 nm	1 x 45 - 70 nm
categoría 3 / 1.3	1 x 50 - 75 nm	1 x 30 - 50 nm
Categoría 3 / 1	1 x 50 - 75 nm	1 x 30 - 50 nm

Puede haber una variante ligera de estas reglas para permitir una situación local y deben estar aprobadas por Cominoff o en una prueba por el Comisario de la U.I.M.

800.14 – CONDUCTOR Nº 2

El título será declarado como una combinación de conductor nº 1 y nº 2 si el conductor nº 2 ha cubierto todas las pruebas del campeonato con el conductor nº 1.

800.15 - Nº DE BARCAS REGISTRADAS

Debería haber al menos 25 barcas en esa categoría el año anterior y las barcas deberían haber participado en al menos 5 países antes de que Cominoff otorgue el campeonato mundial.

Al menos debería haber 15 barcas en cada categoría el año anterior y las barcas deberían haber participado en al menos 3 países antes de que Cominoff otorgue el campeonato continental.

800.16 - PROTESTAS

La Autoridad nacional corriendo la prueba donde surja la prueba deberá entregar las protestas según el proceso normal del jurado de la U.I.M.

800.17 – INFORME A LA U.I.M.

Inmediatamente tras la última prueba (si en un lugar) o tras cada prueba, en series de mucho lugares, el Secretario de la carrera debe enviar por fax a la oficina de la U.I.M. lo siguiente, pero no más tarde de 6 horas en que los resultados están fuera del tiempo de protesta:

- a) Lista de inscripción con información de los nombres de la tripulación, nacionalidad, nombre de la barca, número de participación en la carrera, fabricante del casco y tipo, fabricante del motor y tipo.
- b) Resultados de todas las pruebas si en un único lugar o la prueba y resultados relativos en el campeonato.
- c) Los resultados serán a máquina y mostrarán la distancia de la carrera, la velocidad en nudos y deberán ser firmadas y fechadas por el O.O.D.

Esto se enviará a la oficina de la U.I.M al + 377 92 05 04 60. Se debería dar al Comisario de la U.I.M. prueba de la transmisión.

800.18 – CONFIRMACIÓN DE LA U.I.M.

Los puntos otorgados serán confirmados por la U.I.M. al recibir el informe del Comisario de la U.I.M.

800.19 – INSCRIPCIÓN GRATIS – DINERO DEL PREMIO

La Autoridad Nacional garantizará una cantidad a la U.I.M. acordada por Cominoff, para cada carrera del campeonato de la U.I.M. si no hay dinero disponible para el premio y transporte, no se cobrará tasa de inscripción a las naciones visitantes que participen.

800.20

Se pueden usar las reglas y procedimientos de las reglas 860 para las pruebas de campeonato de categoría 3 si se anuncian adecuadamente en el programa de avance o instrucciones de la carrera, después de ser ratificadas por el Comisario de la U.I.M.

**855 – REQUISITOS ACONSEJABLES PARA LAS
PRUEBAS DE CAMPEONATO DE CATEGORÍA
1 Y 2 DE LA U.I.M. – SEGURIDAD Y LOGÍSTICA**

Los requisitos mínimos recomendados para las pruebas Offshore de la U.I.M. de categoría 1 y 2 – seguridad y logística.

CIRCUITO

La zona acordonada y de salida deben ajustarse a las reglas Offshore de la U.I.M. se debe asegurar que estas zonas están claramente marcadas y que todos los conductores tienen una descripción escrita de la localización exacta de estas marcas. Inmediatamente antes y durante la salida, la organización de la carrera debe proporcionar un patrullero adecuadamente identificado para mantener estas zonas despejadas de toda embarcación de espectadores. Tanto el oficial de salida como el de seguridad deben recibir confirmación de que la zona acordonada y de salida están despejadas antes de que comience el proceso de salida.

Todos los puntos de giro deben estar claramente identificados y tener una barca de control cerca, pero no más cerca de 50m de la señal de giro. Si no se utiliza una señal de navegación permanente, entonces la señal será una boya de un color claramente identificable que no debería ser inferior a 3 m de alto X 1 m de diámetro, anclada. Una barca de control no puede ser la señal de giro. Todas las señales serán proporcionadas con coordenadas en las instrucciones escritas.

Si el circuito tiene un punto de giro con un ángulo inferior a 90 grados, se utilizarán dos boyas naranjas, ancladas a una distancia mínima de separación de 100m.

La primera señal de giro debería ser al menos de 5 millas náuticas de la línea de salida, o tres millas náuticas si salen menos de 8 barcas.

SEGURIDAD EN EL CIRCUITO DE LA CARRERA

Los procedimientos de seguridad durante las carreras y periodos oficiales de entrenamientos son:

- 1) Provisión y organización de equipos de rescate con experiencia y responsables de rescatar a los pilotos y/o personas implicadas en un accidente en la carrera.
- 2) Disponibilidad del equipo de rescate adecuado que se ha mantenido en buen estado y comprobado.
- 3) Se deben notificar todas las unidades de emergencia en la proximidad de la prueba. Incluyendo hospitales, guarda costas y policía y servicios de incendios.

La provisión de servicios de rescate se aplica primeramente a personas. No tiene en cuenta el rescate de las barcas participantes o el equipo.

La tarea de los equipos de rescate es observar todo el circuito de la carrera o zona de entrenamiento durante la carrera y/o periodos oficiales de entrenamientos. Los equipos de rescate deben estar en barcas o helicópteros.

Las sesiones informativas de seguridad deben realizarse entre todas las personas responsables de la seguridad y el personal principal debe asistir a la sesión informativa de los corredores.

SEGURIDAD DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS

El circuito para los entrenamientos debe estar bien definido:

- definido en un gráfico de la zona náutica distribuido en las instrucciones de la carrera o en las sesiones informativas de los corredores;
- definidos por boyas utilizadas para el circuito de la carrera, es decir boyas de 3 m de alto x 1 m de diámetro.
- la zona del circuito no será de más de 8 km. x 2 km. (4.3 Nm x 1.1 Nm)
- las patrulladoras, todo el tiempo en movimiento, deben estar por todo el circuito para patrullar una zona circundante de 5 Nm x 5 Nm; en cualquier caso la zona será la zona máxima que se enteramente visible a simple vista a nivel del mar;
- las patrulleras durante toda la sesión de entrenamiento deben estar en contacto (por VHF) con el control de la carrera y deben tener abordo una tripulación experta incluyendo submarinistas;
- un médico de reanimación anestesista debe ir siempre en la patrullera;

- durante los entrenamientos una heliambulancia debe estar alerta, próxima al circuito de la carrera, para trasladar en caso de accidente a personas gravemente heridas a un hospital especializado.

SEGURIDAD DURANTE LA CARRERA

Patrulleras y barcas de control

Las patrulleras deben estar situadas por todo el circuito, que se debería dividir en modelo de coordenadas. Las patrulleras deben estar situadas en una zona aproximada de 5 Nm x 5 Nm, que a simple vista no debería exceder el nivel del mar. Todas las barcas de control deben estar claramente identificadas y deberían tener autoridad para mantener las barcas de espectadores fuera del circuito.

Las barcas de control deben coger una posición de seguridad, si es posible dentro del circuito, evitando tapar las boyas señalizadoras de los competidores. Las barcas de control deben estar limitadas a llevar a los oficiales y tripulación (máximo 7 personas).

Las patrulladoras deben estar capacitadas para el trabajo de rescate. Por tanto, deben ser lo suficientemente grandes para estar en el mar si las condiciones se deterioran y poder recibir dos camillas. Al menos tres de estas barcas deberían estar equipadas de una tripulación mínima de seis personas con experiencia que incluirán dos submarinistas y un médico/para médico. Deberían llevar camillas rígidas.

Estas barcas deben tener capacidad para mantener comunicación constante con el control de la carrera y tendrán abordaje

- bandera y bengalas rojas
- cuerdas resistentes para remolcar
- gancho de la barca
- extintores para incendios por combustible
- botiquín de primeros auxilios

ASISTENCIA AÉREA DURANTE LA CARRERA

Para las categorías 1 y 2 de más de 12 competidores.

Un mínimo de dos helicópteros de rescate equipados para el rescate por mar y pilotados por pilotos experimentados estará disponible durante toda la duración de la carrera. Deberían estar volando durante la salida y preferiblemente durante la carrera. Los dos deben estar equipados con lo siguiente:

- dos submarinistas con experiencia, cualificados para saltar del helicóptero, totalmente equipados para una operación de rescate;
- paramédico;
- botiquín portátil de reanimación;
- camilla para los heridos;
- una camilla que flote.

En todas las carreras, debe haber un helicóptero disponible que sobrevuele durante la carrera.

PRINCIPALES TAREAS DE LOS HELICOPTEROS DE RESCATE

- 1) La tripulación del helicóptero debe patrullar el circuito durante la carrera y alertar al control de la carrera en caso de accidente o una situación peligrosa durante la carrera.
- 2) Comunicaciones por radio y, si es necesario, enlace por radio entre las partes locales del circuito y el circuito de la carrera para guiar al equipo de rescate hasta la localización del accidente.
- 3) Disponibilidad urgente de un submarinista en caso de accidente para ayudar a los corredores a salir de las cabinas y proporcionar primeros auxilios en el mar.

ZONA DE BOXES

Un equipo de seguridad debe estar presente 24 horas en la zona de boxes seca, mojada y la zona de repostaje durante la prueba.

Se proporcionará una zona seca de boxes para cada barca con suficiente espacio para

:

- 1) centro de servicio.
- 2) Aparcamiento para unidades de trailer/tractor

3) Los organizadores deben proporcionar una zona adyacente para los coches y/o caravanas de los equipos.

Para las categorías 1 y 2 la zona de aparcamiento de las barcas será de un mínimo de 25 m x 5m; la zona de aparcamiento de furgonetas será de un mínimo de 20m x 4 m.

Los organizadores de la carrera deben proporcionar una zona para el aterrizaje de los helicópteros. Los organizadores también deben proporcionar un centro de reanimación y dos ambulancias con personal médico especializado durante la duración de la carrera y que esté cerca de la zona de aterrizaje y de la zona de boxes.

Una zona de boxes mojada protegida y con pontones de amarre para amarrar las barcas de emergencia, u otras zonas de amarre adecuadas para trasladar a personas heridas en una ambulancia.

Cada equipo tendrá un suministro eléctrico capaz de propulsar herramientas manuales e iluminar la zona.

Un suministro de agua de alta presión se proporcionará para lavar las barcas y los motores.

ZONA DE ESCRUTINIO TRAS LA CARRERA

Disposición de una zona cerrada a cubierto que se pueda cerrar a las personas no autorizadas con el propósito de que los escrutinadores inspeccionen el motor.

GRUA

La grúa debe estar en una zona adecuada lo más cerca posible de la zona de boxes mojada. Dos grúas de una capacidad mínima de 30 toneladas junto con los operadores.

Si hay más de 20 inscripciones, debería haber una grúa y un operador por cada diez barcas.

Al menos debería haber una grúa durante las sesiones de entrenamiento.

En la zona de grúas debería haber una bomba de succión de agua de gran capacidad con una tubería de succión flexible para ayudar a una barca inundada.

Debería haber al menos dos submarinistas.

El acceso a la zona de grúas estará restringida sólo para las personas autorizadas.

ZONA DE REPOSTAJE

Deberá haber un complejo para repostar. Debería estar dentro de una proximidad razonable con respecto a la zona de boxes. Todo competidor debe disponer de suministro de la mejor gasolina o diesel. Los servicios de repostaje deben estar disponibles para los competidores como está exigido.

Debe haber disponible un equipo adecuado de protección de incendios con operadores experimentados en todo momento mientras el servicio de repostaje esta abierto.

La zona de repostaje debe estar cerrada al público y a las personas no autorizadas con señales de advertencia claramente visibles. Se deben cumplir todas las reglas locales de mercancía peligrosa.

La transferencia de combustible se debe realizar dentro del complejo de repostaje.

Los organizadores de la carrera deben proporcionar una zona segura con el equipo necesario para vaciar los depósitos de combustible de las barcas después de los entrenamientos o de la carrera. Por seguridad y respetando las reglas medioambientales.

Para hacer frente a la prevención de contaminación en el lugar de la carrera se deben proporcionar los siguientes servicios en el complejo de repostaje:

- Un contenedor de gasolina de 200 litros.
- Un contenedor de aceite de 200 litros.
- Un contenedor para disolventes sin halógenos de 20 litros.
- Un contenedor para disolventes con halógenos de 20 litros.
- Un cubo para latas vacías.
- Un cubo para pilas descargadas.

CONTROL DE LA CARRERA

El control de la carrera debería consistir en dos módulos. Siendo principalmente:

- 1) **Un cuarto central de control** sólo para el comité organizador de la carrera y el comisario de la U.I.M. la comunicación a otras autoridades se realizará desde aquí.
- 2) **Un cuarto de radio control** solo para el personal de operación y otros oficiales tales como el oficial de seguridad y el oficial del día. Estos dos cuartos deberían estar próximos y tener una comunicación constante entre ellos.
- 3) **Cronometradores.** Su módulo debería preferiblemente tener una visión del circuito en la línea de salida y de llegada. Los cronometradores deberían tener comunicación directa con todo punto de control en una cadena de radio especial. Ninguna otra persona debería tener permiso para entrar mientras la carrera está en progreso.
- 4) **Cuarto de primeros auxilios.** Este módulo debería ser una base para el personal médico. Durante la carrera, un médico cualificado estará presente y una ambulancia a mano para una respuesta inmediatamente. El cuarto debería tener suficientes servicios para tratar traumatismos. Debe tener comunicación directa con el cuarto de control y tener teléfono.
- 5) **Cuarto para la sesión informativa.** Este módulo debe tener asientos para todos los miembros de la tripulación y oficiales que tengan que estar presentes en estas reuniones y en I de los corredores. Debería tener un sistema de dirección pública y si hay corredores extranjeros participando debe haber servicio de traducción. El personal no autorizado no puede entrar durante las sesiones informativas. Todas las sesiones se grabaran en vídeo y audio.
- 6) **Servicios privados de reuniones** deberían estar disponibles para proporcionar consuelo privado a los familiares y amigos en caso de accidente o investigaciones de conducta.
- 7) **Servicios** disponibles para todos los miembros de la tripulación y que estén cerca de la zona de boxes.

8) Seguridad las 24 horas en la zona de boxes seca, en la mojada y en las zonas de repostaje durante toda la prueba.

LA PRENSA

En todas las pruebas de campeonatos debe haber un centro de prensa.

Este centro tendrá teléfono, fax, máquinas de escribir y fotocopiadora.

Este centro debe tener además servicios de conferencia para realizar

ruedas de prensa y entrevistas con personalidades o/y equipos ganadores.

El tamaño de todo lo mencionada será de acuerdo con el número de participantes y la importancia de la prueba.

El cuarto de prensa estará restringido al personal de prensa autorizado, oficiales y tripulación de la carrera.

Se recomienda extender la hospitalidad a todos los miembros

legales/auténticos de la prensa.

HOSPITALIDAD CON LOS V.I.P.

Los organizadores deberían ser conscientes de la presencia de VIPs, incluyendo los Oficiales de la U.I.M. y sus acompañantes, y dar hospitalidad. Se recomienda una zona cubierta para que la gente se pueda reunir, coger la información de la carrera y que haya bebidas calientes. Se darán pases a estas personas.

**856 – REQUISITOS MÍNIMOS RECOMENDADOS
PARA LAS PRUEBAS DE CAMPEONATOS
DE CATEGORÍA 3 DE LA U.I.M.**

GENERAL

Las pruebas de campeonatos de categoría 3 deben ser organizadas y controladas por un club competente de lanchas motoras, autorizado por la Autoridad nacional del país donde se celebra la prueba. La Autoridad nacional controlará la preparación y planificación de la prueba incluyendo: lugar, preparativos del viaje para las tripulaciones participantes y transporte de las barcas, cobertura de los medios de comunicación, aspectos de la seguridad de la carrera y servicio de ayuda técnica y de los circuitos.

Al planificar los circuitos de la carrera el organizador debe tener en cuenta el espíritu de la regla 701.01, es decir, las lanchas motoras offshore están diseñadas para correr en aguas abiertas y no protegidas. Sin embargo, las carreras también deben ser interesantes para los espectadores y hay que tener en cuenta que haya secciones del circuito que se puedan ver desde tierra.

Los circuitos deben ser autorizados anteriormente por el Comisario de la U.I.M por medio de la oficina de la U.I.M. antes de que se entregue a los corredores el programa y las instrucciones de la carrera.

Se debe proporcionar servicio de reserva de alojamiento para la tripulación y otros visitantes.

CIRCUITO

El circuito de la carrera incluyendo la zona acordonada y de salida debe ajustarse a las reglas offshore de la U.I.M. Debe asegurarse que estas zonas estén claramente señalizadas y todos los corredores tengan por escrito la descripción de la localización exacta de estas señales. Inmediatamente antes y durante la salida, la organización de la carrera debe dar una patrullera para mantener estas zonas restringida despejadas de

cualquier embarcación de los espectadores. Tanto el oficial de salida como el de seguridad reciben confirmación de que la zona acordonada y de salida estén despejadas antes de comenzar el proceso de salida.

Todos los puntos de giro deben estar claramente identificados y tener una barca de control cerca, pero no más cerca de 50m de la señal de giro. Si no se utiliza una señal de navegación permanente, entonces la señal será una boya de un color claramente identificable que no debería ser inferior a 1,5 m de alto X 1 m de diámetro, o equivalente, anclada. Una barca de control no puede ser la señal de giro. Todas las señales serán proporcionadas con coordenadas en las instrucciones escritas.

Para más definiciones de las señales del circuito referirse a la regla 303.01.

SEGURIDAD EN EL CIRCUITO DE LA CARRERA

Los procedimientos de seguridad durante las carreras y periodos oficiales de entrenamientos son:

- 1) Provisión y organización de equipos de rescate con experiencia y responsables de rescatar a los pilotos y/o personas implicadas en un accidente en la carrera.
- 2) Disponibilidad del equipo de rescate adecuado que se ha mantenido en buen estado y comprobado.
- 3) Se deben notificar todas las unidades de emergencia en la proximidad de la prueba. Incluyendo hospitales, guarda costas y policía y servicios de incendios.

La provisión de servicios de rescate se aplica primeramente a personas. No tiene en cuenta el rescate de las barcas participantes o el equipo.

La tarea de los equipos de rescate es observar todo el circuito de la carrera o zona de entrenamiento durante la carrera y/o periodos oficiales de entrenamientos. Los equipos de rescate deben estar en barcas o helicópteros.

Las sesiones informativas de seguridad deben realizarse entre todas las personas responsables de la seguridad y el personal principal debe asistir a la sesión informativa de los corredores.

SEGURIDAD DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS

El circuito para los entrenamientos debe estar bien definido en un gráfico náutico e identificado con boyas de señalización o por señales adecuadas de navegación permanentes

La zona del circuito de entrenamiento no será de más de 6 km. x 1 km. (3,2 Nm x 54 Nm).

Se deben utilizar un mínimo de dos patrulladoras de rescate durante las sesiones de entrenamiento oficiales, cada barca estará cerca de los extremos de la zona de entrenamiento. Y deben llevar a bordo una tripulación experta incluyendo submarinistas y personal médico.

Las patrulleras de rescate deben poder mantener una comunicación constante con el control de la carrera durante todas las sesiones de entrenamiento.

Durante los entrenamientos una ambulancia debe estar alerta, próxima al circuito de la carrera, para trasladar en caso de accidente a personas gravemente heridas a un hospital especializado.

SEGURIDAD DURANTE LAS CARRERAS

Patrulleras y barcas de control

Las patrulleras deben estar situadas por todo el circuito. El espacio de estas barcas de rescate no deben ser de una distancia mayor que la de a simple vista al nivel del mar entre cada barca. Cada patrullera de rescate estará identificada con una bandera adecuada o un casco identificable.

Las patrulladoras debes estar capacitadas para el trabajo de rescate. Por tanto, deben ser lo suficientemente grandes para estar en el mar si las condiciones se deterioran y poder recibir dos camillas. Al menos tres de estas barcas deberían estar equipadas de una tripulación mínima de seis personas con experiencia que incluirán dos submarinistas y un médico/para médico con equipo de reanimación y de primeros auxilios. Estas barcas deben tener capacidad para mantener comunicación constante con el control de la carrera y tendrán abordaje

- cuerdas resistentes para remolcar
- gancho de la barca
- extintores para incendios

Las barcas de control de giro deben tomar una posición segura, si es posible dentro del circuito a una distancia mínima de 50m de la boya de señalización o otra señal permanente del circuito.

ASISTENCIA AÉREA DURANTE LA CARRERA

Es aconsejable pero no obligatorio que haya al menos un helicóptero de rescate durante la duración de la carrera. Cada helicóptero deberá estar equipado de:

- submarinista con experiencia, cualificado para saltar del helicóptero, totalmente equipado para una operación de rescate;
- paramédico cualificado y preparado para saltar del helicóptero y proporcionar asistencia en el mar con
- botiquín portátil de reanimación;
- camilla para los heridos;
- una camilla que flote.

Se recomienda que el helicóptero de rescate esté en el aire y patrulle el circuito durante la carrera y alerte al control de la carrera si hay accidente o alguna situación peligrosa durante la carrera. Por eso es necesario que haya comunicación entre el helicóptero y el control de la carrera.

En caso de accidente el helicóptero debe ayudar a las patrulleras en la escena del accidente y proporcionar el submarinista de rescate para ayudar a salir a cualquier conductor herido o atrapado. El paramédico también puede proporcionar procesos de emergencia de salvamento de vida a los conductores heridos.

ZONA DE BOXES

Zona de boxes seca (en tierra): Un equipo de seguridad debe estar presente 24 horas en la zona de boxes seca, y la zona de repostaje durante la prueba, o como se haya acordado con el Comisario.

Se proporcionará una zona adecuada para cada barca/trailer y vehículo de remolque. También debe haber una zona para los coches y caravanas de los equipos.

Debe haber una zona protegida para la reparación e inspección de un mínimo de dos barcas. Se debe incluir un banco para trabajar, equipo de iluminación y de levantamiento. Esta zona debe ser segura para las inspecciones después de la carrera.

Debe haber suficientes extintores de capacidad adecuada dentro de la zona seca de boxes. Habrá señales que indiquen su posición.

No se admitirá fumar o nada similar en la zona seca de boxes. Se puede fumar en las zonas indicadas para ello. Referirse a la regla 205.11. El Comité de carrera penalizará a cualquier persona que no cumpla estas reglas.

Cada equipo tendrá un suministro eléctrico capaz de propulsar herramientas manuales e iluminar la zona.

Un suministro de agua de alta presión se proporcionará para lavar las barcas y los motores.

Zona de boxes mojada (en el agua): Una zona de boxes mojada, adecuadamente protegida y con atraque para todas las barcas de la carrera tras su lanzamiento y antes de su recuperación. Preferiblemente las zonas de boxes mojada deberían estar próximas a la zona seca (en tierra). También debería haber una zona para atracar las barcas de rescate para poder trasladar a un herido a una ambulancia.

Servicios de lanzamiento: servicios de rampa y de grúa deben estar situados en un lugar adecuado y lo más cerca posible de la zona de boxes mojada. Debería haber al menos una grúa para cada quince barcas que la requieran.

Al menos debe haber una grúa durante las sesiones de entrenamiento.

Los submarinistas deberían estar presentes en la zona de lanzamiento para ayudar a lanzar o recuperar si es necesario.

Sólo personal autorizado podrá tener acceso a la zona de grúas.

Debe haber extintores adecuados y disponibles en las zonas de boxes mojadas y de lanzamiento. Debe haber señales que indiquen la posición de éstos.

ZONA DE REPOSTAJE

Debe haber un complejo designado para decantar el combustible, incluyendo el de-repostaje de cualquier barca dañada. Este complejo debería estar cerca de la zona de boxes.

Todo competidor debe disponer de un suministro adecuado del mejor diésel y gasolina de grado comercial. El servicio de repostaje debe estar al alcance de todos los competidores como se exige dentro de los momentos indicados en las instrucciones de la carrera.

Debe haber adecuado extintores con operadores capacitados en todo momento que el servicio de repostaje esté abierto.

No se podrá fumar en la zona de repostaje. Debe haber las señales adecuadas que lo indiquen.

La zona de repostaje debe estar cortada al público y personas no autorizadas y con señales claramente visibles. Se deben cumplir todas las reglas respecto a la mercancía peligrosa.

Toda transferencia de combustible en el lugar de la carrera se debe realizar dentro del complejo de repostaje.

El repostaje puede realizarse en la estación de servicio. Sin embargo, se deben cumplir todas las reglas de seguridad y no en estos lugares no se puede realizar la transferencia de combustible de la barca.

Para evitar la contaminación en el lugar de la carrera, se deben proporcionar los siguientes servicios mínimos dentro del complejo de repostaje:

- Un contenedor de combustible de 200 litros.
- Un contenedor de aceite de 100 litros.
- Un contenedor para disolventes sin halógenos de 20 litros.
- Un contenedor para disolventes con halógenos de 20 litros.
- Un cubo para latas vacías.
- Un cubo para pilas descargadas.

CONTROL DE LA CARRERA

El control de la carrera debería consistir en módulos. Siendo principalmente:

- 1) **Un cuarto de control de la carrera** sólo para los oficiales de la carrera y el comisario de la U.I.M. La comunicación a otras autoridades se realizará desde aquí.
- 2) **Un cuarto de radio control** adyacente al cuarto de control de la carrera sólo para los oficiales de comunicación y radio y otros oficiales como el oficial de seguridad, el O.O.D. y el comisario de la U.I.M.
- 3) **Cronometradores.** Su módulo debería preferiblemente tener una visión del circuito en la línea de salida y de llegada. Los cronometradores deberían tener comunicación directa con el cuarto de control de la carrera y toda barca de control. Ninguna otra persona debería tener permiso para entrar mientras la carrera está en progreso.
- 4) **Centro de primeros auxilios.** Este módulo debería ser una base para el personal médico. Debería estar localizado cerca de las zonas de boxes. Durante la carrera y los períodos de entrenamientos un médico cualificado o una persona de primeros auxilios estará presente para una respuesta inmediatamente. El centro debería tener suficientes servicios para tratar traumatismos. Debe tener comunicación directa con el control de la carrera y tener teléfono.
- 5) **Cuarto para la sesión informativa.** Este módulo puede ser un cuarto permanente o una estructura temporal que tenga asientos para todos los miembros de la tripulación y oficiales que tengan que estar presentes en estas reuniones y en el de los corredores. Debería tener un sistema de dirección pública y equipo de audio y/o vídeo para grabar todas las reuniones de los conductores y sesiones informativas. La sesión informativa debe ser en inglés. Se proporcionará servicio de traducción.
- 6) **Servicios, para lavarse y cambiarse** disponibles para todos los miembros de la tripulación y que estén cerca de la zona de boxes.

7) **un centro de prensa** en el lugar de la carrera. Este centro debe tener teléfono y fax para utilizarlo el personal de prensa. También debe haber una fotocopidora.

Este centro debe tener además servicios de conferencia para realizar ruedas de prensa y entrevistas con personalidades o/y equipos ganadores. El tamaño de todo lo mencionado será de acuerdo con el número de participantes y la importancia de la prueba.

Sólo tendrán acceso al centro de prensa el personal de prensa autorizado, los oficiales y los equipos de la carrera que tengan éxito.

8) Cuarto de reunión del jurado. Se debe disponer de un cuarto privado para las reuniones del jurado. Este cuarto, será para proporcionar consolación a los familiares o amigos en caso de accidente, o de investigaciones de conducta.

9) Entrega de premios. Un cuarto adecuado o tienda para las actividades sociales, recepciones y entrega de premios tras la carrera. Se entregarán trofeos a al menos tres corredores/tripulación y placas de participación o trofeos similares a todos los otros competidores.

ACTIVIDAD PROMOCIONAL

Los organizadores de la carrera deben asegurarse de que su prueba esta anunciada par animar la publicidad al público en general.

El diseño de los circuitos de la carrera se debería realizar considerando la disponibilidad de lugares adecuados para que la gente pueda ver las carreras.

Debería disponerse de un sistema de altavoz público para que el público tenga comentario del progreso de la carrera y otras actividades asociadas.

HOSPITALIDAD con los V.I.P.

Los organizadores deberían ser conscientes de la presencia de VIPs, incluyendo los Oficiales de la U.I.M. y sus acompañantes, y dar hospitalidad. Se recomienda una zona cubierta para que la gente se pueda reunir, coger la información de la carrera y que haya bebidas calientes. Se darán pases a estas personas.