



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE  
MOTONÁUTICA

*REGLAMENTO  
NACIONAL  
DE  
MOTOS  
ACUATICAS  
2009*

## **INDICE GENERAL**

1. REGLAMENTOS GENERALES DE LA COMPETICIÓN
2. INFRACCIONES DE LOS REGLAMENTOS
3. PRUEBAS DE OFFSHORE
4. PRUEBAS EN CIRCUITO CERRADO
5. PRUEBAS DE RALLYJET
6. MOTO ACUÁTICA
7. CLASE STOCK
8. CLASE PRO
9. SKI JUNIOR - PROMOCIÓN

# REGLAMENTOS GENERALES DE LA COMPETICIÓN

## 1. REGLAMENTOS GENERALES DE LA COMPETICIÓN

- 1.1. Los siguientes Reglamentos generales de la competición se aplicarán en todas las pruebas y categorías autorizadas por la R.F.E.M.
- 1.2. Todos los miembros de la R.F.E.M. y el personal de la organización - incluidos propietarios, mecánicos, patrocinadores y promotores - están obligados a conocer perfectamente todo el reglamento y se esperará de ellos que lo respeten en todo momento. La R.F.E.M. suministrará una copia de dicho reglamento a todos los implicados.
- 1.3. Todas las competiciones locales y todas las motos acuáticas que tomen parte en las regatas, estarán bajo el control y dirección de un Comité de Regata que consistirá en el Comisario General, un Comisario de Seguridad, un Secretario de Regata, el Comisario de Circuito, el Juez de Cronometraje, el Juez de Salida y Llegada, Comisario Médico y el Comisario Técnico. Dependiendo de las necesidades de la Federación Autonómica, la Federación Española aportará a cada competición de carácter nacional, un equipo coordinador, que trabajará de forma conjunta con el Comité de Regatas Local, estará formado por un Coordinador Deportivo, un Secretario de Competición y un Comisario Técnico.
  - 1.3.1. **Comisario General.** Se ocupará de la organización de las regatas de las cuales es responsable ante el club organizador. Debe asegurar el orden dentro del campo de regata, asegurar el buen funcionamiento de los servicios, asegurar que todo se corresponda a las reglas de regata y que las operaciones se hagan de acuerdo al programa oficial. Debe reunir las actas de los Comisarios y Cronometradores y toda la información necesaria para establecer la clasificación.
  - 1.3.2. **Coordinador Deportivo.** Se ocupará que la organización del evento cumpla los estándares mismos que desde la Federación Española se marquen. Trabaja de forma conjunta con el Comisario General y la Federación Autonómica, para que todas las regatas, mantengan una unificación de criterios en todas las actuaciones que se realicen. No tendrán autoridad sobre el Comisario General. Redactará un informe de la regata, que será remitido a la Directiva de la Federación Española.
  - 1.3.3. **Comisario Médico.** Es el responsable de la organización médica en el área de la regata, tanto en tierra como en agua. En acuerdo con el Comisario General, se ocupa de la disposición de los medios de socorro.
  - 1.3.4. **Secretario de Regata.** Le corresponde la organización del evento y debe asegurar que los demás comisarios estén al corriente de sus respectivas atribuciones y que se disponga de los documentos y equipamientos necesarios y debe reunir y custodiar todos los documentos del evento.
  - 1.3.5. **Comisario Técnico.** Debe asegurar que todas las motos acuáticas participantes cumplan con los requisitos técnicos del reglamento y de la regata.
  - 1.3.6. **Comisario de circuito.** Debe asegurarse que el circuito de la competición se lleve a cabo de acuerdo con lo establecido en el anteprograma de la prueba.
  - 1.3.7. **Juez de Cronometraje.** Deben establecer el tiempo hecho por cada piloto para cumplimentar el recorrido, establecer el orden de llegada después de haber efectuado todos los cálculos necesarios.
  - 1.3.8. **El Comisario de Salida y Llegada.** Debe dar la salida cuando reciba la orden del Comisario General y controlar el orden de llegada y dará la orden al Comisario General de la finalización de la manga o carrera.

- 1.3.9. El Comisario de Seguridad.** Será el responsable de toda la seguridad de la competición.
- 1.4.** Todos los asuntos deberán ser sometidos a la aprobación y control del Comisario General
- 1.5.** Todas las normas que rigen una competición se aplican a todas las motos acuáticas que participan en ella.
- 1.6.** El piloto que participe en una prueba autorizada por la R.F.E.M, no podrá reclamar daños ni recompensa por cualquier propaganda que explote su nombre, su fotografía o la fotografía de su moto acuática o explote los logros de cualquier producto utilizado por el competidor relacionado con su participación en la prueba.
- 1.7.** Una competición autorizada por la R.F.E.M., es una regata deportiva de competición, la organización de la cual está dirigida por jueces titulados por la R.F.E.M. de acuerdo con las presentes normas y con las que pudieran aplicarse o modificarse particularmente en esa competición. Al entregar el impreso de inscripción y tomar parte en cualquier actividad que se refiera a las competiciones, el piloto participante se compromete a respetar las decisiones de los Comisarios relacionados con la prueba exceptuando aquellas contrarias previstas en los estatutos y reglamentos. El piloto participante, además, tiene la obligación de inspeccionar el área de carrera para comprobar que sea segura y esté en condiciones de ser utilizada y voluntariamente asume el riesgo que pueda derivarse de participar.  
El participante renuncia a llevar a término cualquier reclamación contra la R.F.E.M., la Federación Autónoma correspondiente, el Club organizador o sus comisarios, funcionarios o empleados, por daños, ya sea en la embarcación, el piloto o los miembros de su equipo.  
Los pilotos participantes asumen expresamente su plena responsabilidad por cualquier daño habido, incluyendo la muerte y daños en la propiedad en todo momento que se hallen en el área de la competición o en ruta hacia ella o procedente de ella.
- 1.8.** Mientras un piloto se encuentre en la zona de la competición, se regirá por un conjunto de normas y reglamentos, desde el momento de su llegada al lugar de la carrera hasta el momento en que lo abandone.
- 1.9.** El piloto de una moto acuática competidora, o los miembros de su equipo, no podrá permanecer en los lugares utilizados como Control de Carrera. Si se le requiere para ir a la zona de Control, dicho piloto o miembro del equipo puede hacerlo, pero se alejará inmediatamente de ese lugar cuando el asunto que ha requerido su presencia haya concluido. Cualquier negativa a abandonar ese lugar al serle solicitado, está sujeta a descalificación de la moto acuática vinculada a la persona que se niega, sea o no el piloto.
- 1.10.** Ningún propietario, conductor o competidor, o un representante de los mismos considerará a otro propietario, conductor o competidor o representante de los mismos, responsable de lesiones y daños personales como resultado de un accidente ocurrido durante una competición autorizada.
- 1.11.** No se permitirá a ninguna persona que haya sido expulsada de la R.F.E.M. o que se halle en suspensión, a oficiar o colaborar en ninguna actividad relacionada con una competición autorizada, o a intervenir en dicha regata o carrera como miembro del comité, propietario de moto acuática, piloto, mecánico o miembro del equipo.  
En las competiciones autorizadas o dirigidas por la R.F.E.M, siguiendo las normas de carrera de la R.F.E.M, o cualquier otro club afiliado, se le negará el acceso al recorrido de la carrera, comités de motos acuáticas, en las embarcaciones de jueces, embarcaciones, muelles o

cualquier otro lugar que se halle bajo el control o la supervisión del Comité de Carrera o el Club organizador de la competición, a las personas que se hallen en suspensión o expulsión.

No se permitirá que ninguna moto acuática o cualquier otra parte del equipo, propiedad o alquiler, en parte o en su totalidad, de personas expulsadas, se hallen en el recorrido de la carrera ni en ninguno de los lugares mencionados anteriormente.

- 1.12.** El piloto que participe en una prueba en la que no debería haber participado, ya sea por estar suspendido o por cualquier otra razón, perderá el derecho a todos los premios en metálico y los puntos que se ganen en dicha prueba.

## **2. SUPLEMENTOS DEL REGLAMENTO**

**2.1.** Los suplementos del Reglamento se anunciarán vía boletines que se enviarán por fax o correo a las Federaciones afiliadas a la R.F.E.M. Se enviará a todos los pilotos y se colgará en la página Web.

**2.2.** Los suplementos del Reglamento devendrán legales y obligatorios a partir de su anuncio correspondiente.

## **3. NORMAS RELATIVAS AL MEDIO AMBIENTE**

Todos los organizadores y pilotos que participen en las carreras de motos acuáticas de la R.F.E.M. se adaptarán a las normas siguientes:

### **3.1. NIVEL DE RUIDO**

El nivel sonoro no superará los 86 dB a 22 metros por el procedimiento SAE J-34. El ruido se mira dentro del agua.

### **3.2. EMISIONES**

Con la finalidad de reducir las emisiones en todo lo posible, es obligatorio utilizar carburante sin plomo. así como aceite biodegradable.

### **3.3. REPOSTAJE**

El repostaje de combustible debe hacerse fuera del agua. Es necesario tener cuidado de no verter combustible o aceite y tener un extintor tipo B. Se recomienda utilizar una alfombrilla absorbente para evitar manchas en el suelo.

### **3.4. INSPECCIÓN EN LA ZONA CARRERA**

**3.4.1.** Todo organizador debe nombrar uno o dos responsables para que realicen las acciones necesarias para controlar el entorno en toda la zona de carrera, comprendida la parte reservada a los espectadores.

**3.4.2.** Es necesario prever grandes contenedores en el parque cerrado para arrojar los desperdicios, las cajas y los botes de aceite.

**3.4.3.** Es necesario informar a los pilotos de estas normas durante la reunión de pilotos.

## **4. ANTEPROGRAMA**

**4.1.** El anteprograma será rigurosamente respetado, salvo anuncio en contra efectuado por el Comité de Carrera durante la reunión de pilotos.

4.2. 30 días antes de la regata se debe enviar un anteprograma a la secretaria de la R.F.E.M., a sus afiliadas, a los pilotos y a los clubes.

4.3. El anteprograma debe ser igualmente enviado a los comisarios para que ellos confirmen su participación, al menos dos semanas antes de la regata.

4.4. En el anteprograma constará la siguiente información:

4.4.1. El nombre y dirección del organizador

4.4.2. Categorías que pueden participar

4.4.3. Lugar y fecha de la regata

4.4.4. La fecha límite obligatoria para realizar la preinscripción y la cantidad a pagar por derechos de inscripción.

4.4.5. Hoja de inscripción e información de dónde y cuándo se pueden obtener las instrucciones de carrera.

4.4.6. Límite de edad de los competidores

4.4.7. Horario de entrenamiento

4.4.8. Fecha y horario de verificaciones

4.4.9. Lugar y hora de la reunión de pilotos

## 5. APLAZAMIENTO

5.1. El Comité de regata respetará el horario de carrera previsto en el anteprograma a menos que se produzcan causas de fuerza mayor. El Comité de regata anunciará públicamente todos los aplazamientos tan pronto como sea posible.

5.2. El Comité de Carrera puede aplazar una competición, regata o manga.

5.3. Si el mal tiempo o las circunstancias desfavorables aconsejan aplazar una competición, regata o manga, ésta podrá aplazarse.

5.4. En el caso de ser necesario aplazar una carrera durante el curso de la misma, se desplegará permanentemente una bandera negra en la línea oficial de salida y en aquellos puntos del recorrido de la carrera autorizados por estas normas.

5.5. Si el Comisario General cancela una regata por cualquier motivo que él considera justificado, se concederán los puntos y premios basándose en las pruebas ya realizadas y la decisión del Comité de Carrera.

## 6. NORMAS RELATIVAS A SEGURIDAD

6.1. Las normas generales de seguridad se aplicarán a todos los tipos de motos acuáticas, excepto cuando se tengan previstas normas de seguridad especiales, en cuyo caso se aplicarán éstas para cada categoría. Las normas generales se aplicarán asimismo en los casos en que no se hayan estipulado concretamente las normas especiales.

6.2. Siempre que se maneje equipo de carreras en las pruebas, entrenamientos o en cualquier otra ocasión, los pilotos o cualquier persona del equipo es obligatorio que lleven puesto el equipo de seguridad completo, incluyendo el casco y el chaleco salvavidas. Toda infracción a esta norma será inmediatamente sancionada hasta que sea corregida.

**6.3.** El Comisario General de una regata autorizada debe requerir:

- 6.3.1.** La presencia de todos los Comisarios en sus puestos en el transcurso de la regata
- 6.3.2.** Que se disponga de la infraestructura adecuada para el buen desarrollo de la regata antes de los entrenamientos o antes de que se inicie la prueba.
- 6.3.3.** Una ambulancia y un equipo de salvamento estarán presentes en todo momento durante la carrera y los entrenamientos.
- 6.3.4.** En todo momento, durante la regata deben estar disponibles en servicio de vigilancia dos embarcaciones o motos acuáticas como mínimo, o más, si las condiciones lo hacen necesario. Las motos acuáticas de control y de salvamento serán manejadas únicamente por personal autorizado.
- 6.3.5.** En todo momento, existirá una embarcación de rescate con capacidad para transportar una o más víctimas de accidente en posición supina. La embarcación y su tripulación estarán listas para ser utilizadas en todo momento mientras las motos acuáticas estén en funcionamiento. Puede utilizarse una moto acuática de control como moto acuática de rescate si está debidamente equipada y dispone del personal adecuado.

**6.4. BARCOS DE SALVAMENTO.** Las embarcaciones de rescate se comunicarán por radio con el Comisario General o su adjunto.

- 6.4.1.** El personal de rescate recogerá del agua a todas las víctimas de un accidente sosteniendo la posición horizontal, tanto como sea posible sobre una camilla rígida y flotante.
- 6.4.2.** El personal de la embarcación de rescate deberá consistir como mínimo de dos personas.
- 6.4.3.** En cada embarcación de salvamento, una de las personas estará capacitada para prestar primeros auxilios.

**6.5.** El Comité de Carrera no situará nunca una persona en el agua o en una moto acuática parada para servir como marca de recorrido.

**6.6.** No se iniciará ninguna competición si en el área en donde ha de realizarse la regata están presentes embarcaciones, excepto en un recorrido protegido si el Comité de Carrera lo considera oportuno.

**6.7.** Ningún piloto podrá participar en una regata ni ningún Comisario ejercerá sus funciones después de haber consumido alcohol o drogas, o mientras esté intoxicado.

Intoxicado significa bajo la influencia de alcohol, alguna sustancia controlada, una droga o medicamento, o cualquier combinación de las anteriores que produzca una alteración del pensamiento y acción y la pérdida de control normal de las funciones de una persona hasta el punto que pueda poner en peligro a otras personas, o cuando el nivel de alcohol medido con un alcoholímetro supere el nivel 0.00

**6.8.** A criterio del Comité Antidopaje de la RFEM, se realizarán controles antidoping y de alcoholemia, a los cuales el piloto no se podrá negar.

El Comité de Regata puede decidir la realización de un control de alcoholemia en cualquier momento, antes o durante la regata, pero no una vez finalizada ésta. La negativa del piloto a pasar un control de alcoholemia dará lugar a la descalificación del evento y a la apertura de un expediente disciplinario. Superar el límite de alcohol señalado en el artículo 6.7 dará lugar a la descalificación de la regata.

6.9. El Comisario General tiene autoridad para detener cualquier prueba si él lo considera necesario con objeto de garantizar la seguridad de los participantes, los espectadores y/o comisarios por causas de problemas técnicos.

## 7. ACCIDENTES

7.1 Un piloto herido o incapaz de pilotar por cualquier causa será apartado de la carrera a menos que, a juicio del Comisario General y según el examen del personal médico calificado, el piloto sea declarado no peligroso para sí mismo ni para otros pilotos. Queda a juicio del Comisario General decidir si una moto acuática dañada puede continuar en la competición con seguridad. La decisión del Comisario General es irrevocable.

7.2 El Comisario General hará un informe de todos los accidentes que requieran atención médica a la Federación. Los Comisarios ayudarán a las autoridades locales a redactar sus informes en caso necesario.

7.3 Cuando una moto acuática, por accidente o cualquier otra causa, reciba ayuda externa a la organización, a juicio del Comité de regata, podrá ser descalificada.

7.4 En pruebas de larga distancia es obligación del piloto informar a la organización, sobre su abandono, así como de cualquier piloto herido o moto acuática inutilizada en el recorrido y, si es necesario, debe detenerse y prestar ayuda.

## 8 REGLAMENTOS TÉCNICOS

8.1 Los Comisarios Técnicos, o su delegado inspeccionarán a cada inscrito para determinar si el material personal y la moto acuática responden a las condiciones de seguridad y administrativas. El Comité de Carrera puede disponer que uno de sus miembros y otro representante calificado realice una inspección completa de seguridad con anterioridad al inicio de una prueba en todas las motos acuáticas para comprobar si todos los requisitos de estas normas han sido cumplidos.

8.2 Equipamiento personal:

8.2.1 En todas las pruebas de la R.F.E.M., todos los participantes deberán llevar puesto siempre que se encuentren en el agua, un chaleco salvavidas que cumpla con el reglamento y que se encuentre en buenas condiciones.

8.2.2 En todas las pruebas de la R.F.E.M, todos los participantes deberán llevar puesto siempre que se encuentren en el agua, un casco que se ajuste correctamente, que cubra completamente y con protección de la barbilla y de la boca. Todos los cascos han de encontrarse en buenas condiciones y han de ser aprobados durante la inspección técnica antes de la carrera. No se permitirán cascos de plástico, tipo bicicleta, BMX, o de similar diseño. El piloto no se puede quitar el casco hasta que haya salido del agua, una vez finalizada la competición

8.2.3 El casco de competición deberá ser **obligatoriamente** de colores vivos, no admitiéndose los que sean íntegramente de color azul, blanco o negro.

8.2.4 Se recomienda que el casco conste la inicial y el primer apellido del piloto, su grupo sanguíneo y un asterisco o estrella (\*) para indicar la alergia a algún medicamento, en



cuyo caso se deberá manifestar al Comisario Médico de cada prueba. Estas indicaciones estarán escritas en negro con un tamaño mínimo de dos centímetros de altura.

- 8.2.5** Todos los pilotos deben llevar zapatillas cerradas de protección en los pies, escaarpines.
  - 8.2.6** También deberán llevar gafas para proteger los ojos, en todas las competencias.
  - 8.2.7** En todo momento durante la competición el piloto está obligado a llevar un traje de neopreno hasta el tobillo y un protector de espalda.
  - 8.2.8** El Comisario General de una prueba tiene la autoridad para prohibir la utilización de cualquier casco o chaleco salvavidas, y/o otro equipamiento que considere inseguro, que ofrezca insuficiente protección, o que sea considerado inadecuado, pero aún en el caso de ser aceptado, la responsabilidad por su buen estado o funcionamiento es de quien lo utilice.
  - 8.2.9** En las categorías Runabout de circuito es obligatorio usar protecciones de tipo rugby en la parte superior de las piernas.
- 8.3** Ningún piloto podrá participar en una prueba si lleva algún tipo de entablillado o enyesado o sujeción en el cuerpo, sin mostrar previamente una autorización escrita extendida por un médico y contar con la aprobación del Comisario General.
- 8.4** El/la Comisario General tiene la autoridad para denegar la participación a cualquier piloto si, en su opinión, el piloto pudiese significar un peligro para los espectadores, participantes o para ellos mismos.
- 8.5** Cualquier competidor que exhiba una conducta peligrosa o poco deportiva en cualquier momento durante una prueba autorizada será penalizado, descalificado o sancionado.
- 8.6** Exigencias para las motos acuáticas:
- 8.6.1** Todas las motos acuáticas, deberán tener instalado un interruptor de paro del motor "hombre al agua", que funcione correctamente. No se permitirán las modificaciones realizadas en el gatillo del acelerador o en el interruptor de paro del motor, usando cinta adhesiva, alambre u otro tipo de material sea el que sea, que pueda ser sacado por el piloto o miembros de su equipo durante o inmediatamente después de la prueba de la competición.
  - 8.6.2** Todas las motos acuáticas deben mostrar los números de identificación reglamentarios, tales como número de bastidor, casco, motor, etc. La carencia o pérdida dará lugar a descalificación.
  - 8.6.3** Todas las motos acuáticas deberán pasar una inspección técnica antes de la carrera, esta inspección será principalmente de seguridad. El Comisario General podría retirar cualquier moto acuática de la competición que no satisfaga los requerimientos técnicos de la R.F.E.M.
  - 8.6.4** El equipamiento que se averíe, rompa o pierda durante una manga no será tomado necesariamente como causa para una penalización a no ser que por razones técnicas se exhiba bandera negra durante la manga.

- 8.6.5 Todas las embarcaciones deberán llevar un parachoques fijo frontal de caucho, aprobado por la R.F.E.M. Si se utilizan soportes en el casco, de plástico o metal, todos los cantos deberán suavizarse para no crear riesgos de peligro.
- 8.6.6 Todas las salidas exteriores de escape deben desviar el agua hacia abajo o de manera que disperse suficientemente el agua sin causar peligro a los participantes.
- 8.6.7 La utilización de depósitos de oxígeno o cualquier tipo de gas en vistas a mejorar el rendimiento de los motores está prohibida.
- 8.6.8 El sistema de combustible debe permanecer estanco. La moto acuática no debe perder combustible en ningún caso, ni en forma de emanación ni en forma líquida, tanto si el motor está en marcha como si no.
- 8.6.9 La reserva de flotabilidad para asegurar que quede a flote la moto de agua en caso de accidente es de 55 litros de espuma por 100 kg de peso, con una densidad de 30 kg x m<sup>3</sup>.
- 8.6.10 El número máximo de pilotos por moto es uno. No se permite la competición en dúo o en tándem.
- 8.6.11 No está permitido desprenderse de ninguna parte de la moto que afecte a la seguridad o características técnicas de la moto durante el transcurso de la regata (tales como tapas, cofre de almacenamiento o asiento).

## 9 REGLAMENTOS DE BANDERAS

9.1 Los siguientes reglamentos de banderas se utilizan generalmente para todos los tipos de competición de la R.F.E.M:

- 9.1.1 **Bandera Verde:** Significa que se ha dado la salida de la carrera o del recorrido, y que la carrera está en progreso.
- 9.1.2 **Bandera Amarilla:** Avisa de peligro dentro de la pista. Después que se muestre la bandera amarilla, los pilotos deberán continuar con cuidado y estar alerta de posibles peligros; sin embargo, se les permite continuar corriendo pero de forma responsable. Los competidores podrían ser sancionados si continuasen corriendo de forma incorrecta. Con la bandera amarilla alzada, no se permite realizar adelantamientos.
- 9.1.3 **Bandera Roja:** Significa que la prueba se parará inmediatamente indistintamente de la posición de las máquinas en la carrera. Se usará la bandera roja cuando, en opinión del Comisario General, el circuito de la carrera se haya puesto peligroso. Los pilotos deben volver a la línea de salida con la máxima precaución.
- 9.1.4 **Bandera Negra:** Significa que el piloto ha de dejar la carrera inmediatamente y presentarse al Comisario General. Esto no significa necesariamente que le vaya a dar una penalización adicional, sin embargo, no obedecer la bandera negra será penalizado.
- 9.1.5 **Bandera azul:** Señala que un piloto es adelantado y se le coge vuelta por otro piloto. El piloto ha de dejar camino para que el participante que esté adelantando pase con seguridad. Los pilotos que no se dejen adelantar serán sancionados.
- 9.1.6 **Bandera Blanca:** Significa que los pilotos han empezado la última vuelta.
- 9.1.7 **Bandera de Cuadros:** Significa el final de la carrera o prueba. A medida que los pilotos pasan por la bandera de cuadros, estos habrán completado la última vuelta de la carrera. Los pilotos han de volver a la zona de boxes de forma precavida y responsables.

## 10 REGLAMENTOS GENERALES

**10.1 Reunión de Pilotos:** Se mantendrá una reunión en todas las pruebas a una hora y lugar anunciados. La asistencia es obligatoria. La reunión será conducida por el Comisario General o un oficial designado por el Comisario General. Se darán las descripciones de la carrera y de las banderas. Se pasará lista para verificar la asistencia de los pilotos en la reunión. Los pilotos que no se presenten no estarán autorizados a tomar la salida.

Durante la reunión de pilotos, los participantes elegirán o nombrarán un representante para cada categoría presente en dicha competición o carrera.

Todas las cuestiones o protestas formuladas por los pilotos deben ser dirigidas a su representante.

En ningún momento un piloto podrá dirigirse o acercarse a un comisario para dirimir cuestiones deportivas o de índole personal, antes deber haberse puesto en contacto con su representante de la carrera y en todo caso, es el representante quien contactará con el Comisario.

La reunión de pilotos tratará de los puntos siguientes:

- 10.1.1 Se dará las gracias a todas las personal que han permitido la organización de la prueba.
- 10.1.2 Se presentará a los Comisarios de la regata y sus funciones
- 10.1.3 Se presentará a los miembros del Jurado
- 10.1.4 Plano del circuito a escala
- 10.1.5 Se indicarán los horarios
- 10.1.6 Procedimientos de salida y llegada
- 10.1.7 Información para realizar las mangas eliminatorias
- 10.1.8 Ubicación y descripción de las banderas, circuito, dirección del recorrido, modo de ir a la zona de salida, actuación después de cruzar la meta, número de vueltas, etc.
- 10.1.9 Aspectos de seguridad, ambulancia, barcos de salvamento, lugar donde se encuentran los extintores, forma de conducción en el parque cerrado, etc.
- 10.1.10 Emplazamiento del tablón oficial de anuncios
- 10.1.11 Lugar y hora de la entrega de premios
- 10.1.12 Elección del representante de los pilotos
- 10.1.13 Preguntas
- 10.1.14 Sorteo de posiciones, si procede

**10.2 Inspección de los Depósitos de Combustible:** Los depósitos de combustible deberán ser de serie.

**10.3 Extintores para el Fuego:** Cada participante/equipo ha de llevar al menos un extintor de polvo químico seco y que sea de fácil acceso en sus respectivas zonas de boxes.

**10.4 Evacuación de Sobras de Combustible:** Cualquier piloto que se deshaga de combustibles o lubricantes en la zona de boxes o en el recinto de la carrera vaciando o derramando los combustibles o lubricantes será sancionado.

**10.5 Zona de Pruebas de Puesta a Punto:** Sí lo permite la ubicación/espacio, se designará una zona como "Zona de Pruebas de Puesta a Punto". Todos los pilotos llevarán puesto chalecos salvavidas y cascos aprobados, mientras prueben y pongan a punto las embarcaciones en esta zona, y deberán conducir de forma prudente.

**10.6 Rodar en el Circuito:** No se permitirá rodar en el circuito de la carrera sin permiso del Comisario General.

## **11 REGLAMENTOS DE INSCRIPCIÓN /ENTRADA**

**11.1** Los pilotos que deseen participar en una regata deberán inscribirse previamente, por correo, fax o correo electrónico, rellenando el formulario facilitado para ello por parte del Comité Organizador de la Regata.

**11.2** El martes previo a la celebración de la regata se cerrará el plazo de inscripción. En caso de no alcanzarse el número mínimo de inscripciones válidas previstas por el Reglamento, que son cinco, la regata será desconvocada de inmediato para esa categoría.

**11.3** En caso de que la regata tenga prevista su celebración para una categoría completa, se establecerá una cuota de inscripción doble para los formularios de inscripción recibidos fuera de la fecha y hora previstas para ello. Si no hubiera cuota de inscripción se establece la penalización mínima de 50 euros.

**11.4** Los pilotos que no hayan cursado su inscripción previamente, igualmente tienen derecho a inscribirse hasta el momento de cierre de inscripciones en el lugar de carrera. Sin embargo, ningún piloto que no hubiera cursado su inscripción previamente en tiempo y forma, tendrá derecho a reclamación alguna si la prueba no se celebra, al no haber sido esta convocada el martes previo a la carrera, por no alcanzarse el número mínimo de pilotos exigidos por el reglamento.

**11.5** Cualquier ausencia no justificada después de haber cursado una solicitud de inscripción dará lugar a poder participar en la siguiente carrera, pero sin puntuar. Las pre inscripciones pueden ser anuladas, por causa mayor, hasta las 10 horas del último día laborable previo a la carrera.

**11.6** Todas las inscripciones hechas en el impreso facilitado por el Comité de Carrera han de ser cumplimentadas dentro del tiempo especificado en el programa de la carrera. La inscripción será hecha en un impreso estándar. Ninguna inscripción será considerada válida hasta que el piloto haya exhibido su licencia federativa en vigor, su póliza de seguro y el último recibo correspondiente, al corriente de pago.

**11.7** El piloto debe rellenar completamente el impreso de inscripción para la prueba y entregarlo a la persona indicada en el plazo señalado. La aceptación del participante queda a la discreción del Comité de regata y puede ser rechazada.

**11.8** Si un piloto participa en una prueba, sin haber entregado el formulario oficial debidamente rellenado, queda sometido a todas las normas, así como a todas las declaraciones, descargas y obligaciones presentes en el formulario de inscripción, igual que si hubiera entregado la hoja de inscripción debidamente cumplimentada.

**11.9** Se podrá efectuar un cambio de moto durante el transcurso de la carrera, si esta ha sido inscrita y verificada – administrativa y técnicamente – con anterioridad por el mismo piloto y sólo con la autorización del Comisario General. La utilización de una moto acuática con modificaciones entre mangas para poder participar en dos categorías deberá ser sometida a la aprobación del Comisario General, que instruirá a los comisarios técnicos para que verifiquen la idoneidad de la moto en cada una de las mangas.

**11.10** Cualquier categoría puede ser eliminada cuando haya menos de 5 inscritos al tiempo de cerrar la inscripción, a criterio del comisario General. Si no se alcanza el número de 5 participantes, no se adjudicarán puntos para el Campeonato de España, pero podrán entregarse los trofeos y primas, según se indique en la reunión de pilotos.

**11.11** Si un piloto tiene dudas respecto de la determinación de la categoría, es responsabilidad del piloto el comprobarlas con el Comisario Técnico, previamente a la realización de la regata, para aclarar cualquier duda.

## 12 LIMITES DE EDAD

**12.1** La edad mínima para participar en Campeonatos de España es de 15 y 16 años, según categoría. Los menores de 18 años deberán presentar la autorización paterna, excepto para la categoría Júnior en la que podrán participar menores de 16 años, con la edad que se determine en el Reglamento de dicha categoría. Todos los menores de edad, deberán de aportar la autorización paterna.

**12.2** La R.F.E.M., previo informe autorizado, se reserva el derecho de variar el límite de edad, con fines de representación en Alta Competición. La R.F.E.M., previo informe autorizado, se reserva el derecho de variar el límite de edad, si un piloto junior, entiende que está preparado para competir en Jet Ski Stock o Jet Ski Promoción , y no tiene quince años.

**12.3** Los pilotos menores de edad sin experiencia participarán sólo en la categoría Ski Promoción. Los pilotos sin experiencia con 18 años cumplidos participarán sólo en Ski Promoción y Runabout Stock. Se considerará experiencia la participación efectiva en cuatro carreras en el periodo de un año.

## 13 PRIMAS Y PREMIOS

**13.1** Se indicará en el anteprograma la cantidad correspondiente a las primas, si las hubiera, así como el lugar de entrega de las primas y trofeos.

## 14 SISTEMA DE PUNTUACIÓN DE LOS PILOTOS

**14.1** Los puntos se obtendrán de la suma de todas las mangas disputadas en la prueba. No se darán puntos en eliminatorias, en repescas, semi-finales o pruebas de exhibición. En las pruebas de Circuito hay que pasar por meta para puntuar.

**14.2** El sistema de puntuación oficial de la R.F.E.M. es el siguiente:

POSICION	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS
1	20	8	5
2	17	9	4
3	15	10	3
4	13	11	2
5	11	12	1
6	9		
7	7		

**14.3** En las pruebas de circuito cerrado, se otorgarán el 100% de los puntos cuando se haya efectuado más de 2/3 de las vueltas previstas. Se otorgarán 50% de los puntos cuando se haya

efectuado entre 1/3 y 2/3 del número de vueltas previstas. No se otorgarán puntos cuando se haya efectuado menos de 1/3 de las vueltas previstas. El Comisario General puede decidir el reinicio o no de la manga si ésta se ha parado con menos de 1/3 de las vueltas previstas.

- 14.4** En las pruebas de Offshore puntuarán todos los pilotos que lleguen a la meta cumpliendo las condiciones reglamentarias. A partir de la posición 12 la puntuación será de 1 punto.

## 15 SISTEMA DE NUMERACIÓN DE LAS MOTOS

**15.1** Es obligatorio que todas las motos acuáticas exhiban los números de identificación pertinentes en ambos lados.

**15.2** El Comisario General, y el Comité de Regata tienen derecho a obligar a un piloto a modificar su número de carrera si otro piloto tiene el mismo número. El Comité de Carrera decidirá quién cambiará su número.

**15.3** Los números deberán colocarse en NEGRO SOBRE FONDO BLANCO.

**15.4** Los fondos de los números de carreras han de estar claramente ubicados en el casco en las posiciones indicadas para cada modelo. Es imprescindible colocarlos en un lugar que permita verlos desde las posiciones de los controles. Figurarán en ambos costados de la moto.

**15.5** Las medidas mínimas de los fondos de los números de carreras son las siguientes:

### 15.5.1 Circuito cerrado

NUMERO DE CARRERA	TAMAÑO DEL FONDO
1 Dígito	20 cms. Alto x 15 cms. Ancho
2 Dígitos	20 cms. Alto x 22 cms. Ancho
3 Dígitos	20 cms. Alto x 30 cms. Ancho

### 15.5.2 Pruebas de Offshore y RallyJet

NUMERO DE CARRERA	TAMAÑO DEL FONDO
1 Dígito	22 cms. Alto x 30 cms. Ancho
2 Dígitos	22 cms. Alto x 30 cms. Ancho
3 Dígitos	22 cms. Alto x 30 cms. Ancho

**15.6** El piloto es responsable de llevar los números de identificación de cada moto acuática. El dorsal personal de cada piloto será suministrado por la Organización. Su colocación y uso es obligatorio, en perfecto estado de visibilidad, sin recortes ni dobleces.

## 16 AUTORIDAD DEL COMISARIO GENERAL

**16.1** El Comisario General será responsable de la conducción de la carrera. El o ella será responsable del diseño de los circuitos de carreras y de las instalaciones de la prueba adyacentes ya que estas pertenecen a la prueba.

- 16.2** El Comisario General tiene la autoridad para penalizar a los pilotos, propietarios, sponsors y/o personal de boxes por incumplir los reglamentos. Dicha penalización estará limitada a descalificación, exclusión de una prueba, y/o expulsión del lugar de la carrera.
- 16.3** La acción disciplinaria del Comisario General que no sea la descalificación, exclusión o expulsión estará bajo las provisiones establecidas por la R.F.E.M. El Comisario General informará a la R.F.E.M de las infracciones y de las acciones disciplinarias emprendidas. El miembro será entonces avisado oficialmente por correo de la apertura del expediente correspondiente por la R.F.E.M.
- 16.4** Los resultados de los comisarios tendrán que ser aprobados por el Comisario General y una copia de dichos resultados será presentada en la sede de la R.F.E.M. durante las siguientes 48 horas después de la prueba.
- 16.5** El Comisario General podrá cancelar cualquier carrera o prueba por motivos de peligros potenciales para los competidores y/o espectadores, si así lo considera oportuno. En esos casos, el promotor deberá determinar los premios, de haberlos. El Comisario General podría acortar una carrera o prueba por cualquier motivo, pero deberá informar a los pilotos por adelantado.
- 16.6** Los incumplimientos del reglamento en las carreras, que no se les haya dado una resolución en la carrera, serán enviados a la R.F.E.M. para su resolución.
- 16.7** El Comisario General podría juzgar el método para contar las vueltas y la integridad mecánica de todos los equipos técnicos y de cronometraje, y podría pedir al Director Técnico que supervise inspecciones técnicas en cualquier momento.
- 16.8** Los comisarios de carrera, incluido el Comisario General, no podrán competir en pruebas autorizadas en las que estos estén desempeñando un cargo en la organización.

## **17 JURISDICCIÓN**

- 17.1** El Presidente del Jurado es elegido por el Comité Técnico de la R.F.E.M. de entre los jueces titulados por la R.F.E.M. El Jurado se constituye antes de iniciar la Reunión de Pilotos y está vigente durante toda la duración de la competición, considerándose disuelto en el momento que terminado el plazo de protestas e impugnaciones, resueltos todos los casos, firmen el acta de disolución. El jurado está compuesto de un Presidente y un Delegado de cada Federación Autónoma que participe en la prueba. Todos los delegados deben estar acreditados por escrito, acreditación que estará firmada por un responsable de la Federación Autónoma correspondiente. Todos los miembros del jurado serán jueces y medidores con licencia habilitada por la R.F.E.M.
- 17.2** La jurisdicción en cuanto a todas las disputas deportivas recae en el Jurado de la prueba, que recibe las protestas de un piloto contra uno o más pilotos o cualquier protesta hecha contra el Comité de Carrera. El Jurado puede penalizar, descalificar o suspender a un piloto para el transcurso de la prueba. Puede pedir a la R.F.E.M. imponer otras sanciones.
- 17.3** La decisión del Jurado estará basada en estas normas pero como sea que no se pueden prever normas capaces de cubrir todos los incidentes y accidentes de la regata, el Jurado se guiará por las costumbres del mar y se opondrá a todos los intentos de ganar una carrera por otros medios que no sean competición leal, la habilidad de los competidores y velocidad superior.

- 17.4** Todo miembro del Jurado tiene derecho a tomar parte en una votación que no le concierna directamente.
- 17.5** Ninguna persona podrá actuar como miembro del Jurado en una prueba en la que él compita.
- 17.6** Si a juicio del Comisario General el piloto no ha cumplido con el espíritu o la norma escrita antes de la carrera, puede prohibir que la moto acuática tome la salida, excepto en el caso siguiente: antes de una carrera y después que el piloto haya sido notificado por escrito respecto al cumplimiento de alguna norma, el piloto puede presentar un recurso ante el Jurado. En ese caso, el Jurado podrá autorizar a tomar la salida, excepto en los casos en que la moto ha sido declarada insegura, y retendrá el anuncio de los resultados de la regata hasta que el Jurado de la carrera se haya reunido y dado oportunidad a las dos partes de ser oídas. En el caso de que el Jurado considere el recurso justificado, los resultados obtenidos serán considerados oficiales. En el caso de que el Jurado rechace el recurso, el piloto será descalificado.
- 17.7** Todo piloto o comisario que se encuentre bajo los efectos del alcohol o droga será suspendido para ese evento por el Jurado y éste último tendrá derecho a pedir penas disciplinarias suplementarias a la R.F.E.M.
- 17.8** La moto acuática cuyo propietario o piloto se niegue a abandonar el lugar reservado a los jueces cuando lo solicite, será descalificado. El Comité de Carrera puede designar a un representante de los pilotos a modo de portavoz para que eleve las cuestiones que sean necesarias al Comité de Carrera o al Jurado. El piloto no tendrá derecho a voto.
- 17.9** Cualquier club u organización afiliado a la R.F.E.M. o cualquiera que se halle bajo su jurisdicción que lleve ante los tribunales una controversia surgida de la interpretación o aplicación de estas normas y reglamentos, estará sujeto a expulsión, suspensión o descalificación inapelable.
- 17.10** El Jurado puede, con o sin protesta, descalificar una moto acuática cuando tenga conocimiento antes del reparto de premios, que se ha cometido una violación de los reglamentos.
- 17.11** Se descalificará de la manga a la moto acuática que prosiga su curso después de haber realizado una salida falsa, recibido ayuda externa a la organización, aceptado remolque, o que se haya retirado del recorrido de una carrera antes de haber cruzado la línea de llegada, sin haber recibido el consentimiento del Comité de Carrera. En carreras de resistencia se estará a lo permitido por el Comité.
- 17.12** Todos los competidores están obligados a obedecer las normas aún cuando el Comité, el Jurado, los jueces o cualquier otro Comisario, directa o indirectamente relacionado con el funcionamiento de una regata, no respeten una o más disposiciones contenidas en el Reglamento.
- 17.13** Si una moto acuática o su piloto cometen una infracción de estas normas que sea de naturaleza técnica menor y a juicio del Comité de Carrera o causa efecto directo en la posición final relativa de la moto acuática, el Comité podrá decidir si dicha moto ha de ser o no descalificada, sujeto a la aprobación del Comisario General.
- 17.14** Todo comisario encargado del control de la carrera, será relevado de sus funciones, si hace señales con la mano o de cualquier otro modo, que no sean las contempladas en el presente reglamento y que puedan inducir a error.



## 18 RECLAMACIONES

- 18.1** Los pilotos tendrán derecho a reclamar por cualquier violación de las normas ocurrida en una prueba.  
Únicamente los pilotos que toman parte en la carrera pueden formular la protesta y sólo dentro de su categoría. La protesta se hará por escrito individualmente y se acompañará de los derechos de protesta correspondientes. La protesta ha de ser juzgada de inmediato por el Jurado.  
El Jurado se reunirá automáticamente en caso de irregularidades observadas por sus miembros exactamente como si se hubiera producido la protesta, y penalizará en consecuencia. En las protestas sobre mecánicas, los gastos de montaje y desmontaje correrán por cuenta de la parte perdedora.
- 18.2** Cuando la protesta se refiera en la forma o método en que se está desarrollando la prueba o respecto del equipamiento de otro participante, dicha protesta será presentada con tiempo suficiente para que los comisarios pueden corregir esta circunstancia.
- 18.3** Toda reclamación ha de ser presentada por escrito y acompañada por la correspondiente tarifa de protesta señalada en el anteprograma (y de un mínimo de 100 €) y antes de haber transcurrido media hora desde el anuncio de los resultados de la manga o carrera de la cual se presenta reclamación.
- 18.4** Se devolverá el importe de la tarifa de protesta a la persona que ha protestado, si el Jurado falla a su favor.

## 19 APELACIONES

- 19.1** Todas las decisiones del Jurado respecto a faltas cometidas en la salida, normas de conducción, y recorrido serán irrevocables y se permitirán las apelaciones solamente si ocasionan la suspensión.
- 19.2** Cualquier competidor que desee apelar contra la descalificación o suspensión de una moto acuática, puede realizarlo entregando al Comisario General una declaración escrita acompañada por la correspondiente tarifa. La cuestión será entonces decidida por la R.F.E.M. Bajo ninguna circunstancia se podrá aceptar una apelación a menos que sea entregada al Comisario General no más tarde de media hora después del fallo adverso del Jurado. Dentro de los diez días siguientes el piloto recibirá por correo la decisión de la R.F.E.M.

## **INFRACCIONES DE LOS REGLAMENTOS**

### **20. INFRACCIONES DE LOS REGLAMENTOS**

**20.1** Todas las infracciones del reglamento reportadas por un oficial pertenecientes a una embarcación o a un piloto, resulten o no en descalificación, han de ser comunicadas por escrito a la R.F.E.M.

### **21. EXPULSIÓN DEL LUGAR DE LA CARRERA**

**21.1.** Los comisarios de carrera tienen el derecho de expulsar del lugar de la carrera a cualquier persona(s) del circuito de la carrera o del recinto de la prueba.

### **22. DISCIPLINA/CONDUCTA DEL PILOTO**

**22.1.** El Comisario General descalificará, excluirá o expulsará al piloto, propietarios, espórsors o miembros del equipo del área de la carrera por cualquiera de las siguientes infracciones:

**22.1.1.** Vulgaridad, lenguaje ofensivo o acciones antideportivas dirigidas hacia comisarios, espectadores u otros participantes.

**22.1.2.** Incumplimiento de los reglamentos de carrera de la R.F.E.M. (no incluidos las infracciones del equipamiento).

**22.1.3.** Incumplimiento de los requerimientos de las motos acuáticas.

**22.1.4.** Utilización de bebidas alcohólicas y/o drogas.

**22.1.5.** Negarse a aceptar una decisión de un comisario.

**22.1.6.** Abuso verbal o físico a cualquier comisario.

**22.1.7.** Participación en una prueba sin disponer de una tarjeta de piloto -licencia- o involucrado en el uso de una licencia de otro piloto.

**22.2** Además de exclusión o expulsión de una prueba, la Comisión de Disciplina de la R.F.E.M. determinará posteriores sanciones incluyendo una multa, pérdida de puntos, suspensión, descalificación o cualquier combinación de lo anterior. La sanción mínima será la suspensión de licencia para una regata más.

### **23. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO/ EQUIPO DEL PILOTO**

**23.1.** El piloto y sus miembros del equipo, al firmar la inscripción, eligen utilizar el circuito de la prueba por su propia cuenta y riesgo, confirman que podrían existir riesgos conocidos y desconocidos, y por lo tanto exoneran a la organización y directores junto con sus herederos, designados, comisarios, representantes, agentes, empleados y miembros, espórsor de la organización, propietarios de las propiedades en las que las pruebas autorizadas tengan que realizarse, de toda responsabilidad de daños a personas, propiedades, y/o reputación que pueda recibirse por dicha inscripción y de todas las reclamaciones por dichas lesiones a las partes mencionadas anteriormente saliendo de, o resultando de la prueba contemplada bajo el impreso de inscripción, ocasionada por cualquier construcción o condición del circuito o trazado sobre el que se realiza la prueba.

## **24. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO**

**24.1** El piloto inscrito es responsable de las condiciones de su moto acuática tal como se indica en el Libro de Reglamentos de Competición Oficial de la R.F.E.M.. Cualquier piloto que corra con una moto acuática perteneciente a cualquier otra persona que no sea el propio piloto inscrito, seguirá siendo responsable del cumplimiento de todos los reglamentos de la R.F.E.M.. Si se descubre que el piloto y/o la moto acuática violan los reglamentos de categoría, el piloto será quien recibirá la sanción.

**24.2** El piloto es responsable tanto de su conducta personal como por la conducta de los miembros de su equipo, incluidos pero no limitados los propietarios, espórsors, equipo del piloto y familiares, y puede ser penalizado tanto por su conducta personal como la conducta de las personas de su equipo.

## **25. SANCIONES/ INFRACCIONES TÉCNICAS**

**25.1** Cualquier piloto que se descubra que está compitiendo con una moto que se determine que sea ilegal en una categoría particular, de acuerdo con la inspección del Director Técnico, será descalificado y no se le permitirá competir en ninguna prueba clasificatoria pendiente o final, de la categoría y no recibirá ningún punto si se utiliza el sistema de puntuación por mangas. El piloto será descalificado de la categoría y no se le permitirá competir en la segunda manga.

**25.2** También estará suspendido en la siguiente regata, en la cual no podrá participar.

## PRUEBAS DE OFFSHORE

### 26. REGLAMENTACIÓN GENERAL

26.1. Se convocarán las siguientes categorías:

**26.1.1. PRO**– Motos Acuáticas dotadas de motor de 2 o 4 tiempos homologadas. Edad mínima 16 años con la titulación náutica necesaria. Preparación Pro.

**26.1.2. STOCK**– Motos Acuáticas dotadas de motor de 2 o 4 tiempos homologadas, excepto la HSR 342. Edad mínima 16 años con la titulación náutica necesaria. Preparación Stock.

**26.1.3. Promoción.** Motos Acuáticas dotadas de motor de 2 o 4 tiempos homologadas. Edad mínima 16 años con la titulación náutica necesaria y que nunca hayan clasificado entre los tres primeros en un Campeonato de España de Stock o Pro. El campeón del año anterior de Promoción, no podrá participar. Preparación Stock. Recorrido máximo 37 millas, sin ningún repostaje.

26.2. Para entrar en la clasificación y obtener puntos es imprescindible terminar la regata y el número máximo de saltos de CP es de uno. Si el salto de CP es de paso tendrán 1 hora de penalización y si es de ida-vuelta tendrán 2 horas de penalización.

Si las condiciones de mar así lo aconsejan, el Comité de Carrera podrá decidir su anulación, aplazamiento o acortamiento.

26.3. Los pilotos clasificados en la regata obtendrán puntos para la clasificación del Campeonato de España, con el baremo señalado en el artículo 14.2. Sólo se otorgarán puntos en aquellas categorías en la que el número de participantes sea superior o igual a cinco. En caso de empate entre dos o más pilotos al final del Campeonato, se tomará en consideración el número de regatas ganadas por cada piloto, si prevalece el empate, los segundos puestos, etc.. Si aun así permanece el empate se desempatará a favor de quien haya obtenido el mejor resultado en la última regata.

26.4. Podrán participar en el Campeonato de España pilotos de cualquier nacionalidad siempre y cuando sean aceptados por la RFEM, pero sólo puntuarán los pilotos de nacionalidad española o con tarjeta de residencia en España en vigor, con licencia de piloto en vigor habilitada por la R.F.E.M., licencia que deberán depositar en el momento de formalizar la inscripción. Los pilotos extranjeros deberán estar en posesión de la licencia española habilitada por la R.F.E.M.

26.5. Todos los pilotos deberán estar en posesión de un seguro de responsabilidad civil frente a terceros de acuerdo en lo establecido por el RD 607/1999, debiendo constar claramente en la póliza la frase VÁLIDO PARA COMPETICIÓN y estar su validez dentro de fecha. Dicha póliza y el recibo, no la propuesta – se depositará en el momento de realizar la inscripción. Toda la documentación le será devuelta al piloto al finalizar la competición.

26.6. Técnico:

**26.6.1. Mientras permanezcan en el agua** todos los pilotos deberán llevar puesto en condiciones de uso: el casco reglamentario, un traje de neopreno completo hasta el

- tobillo, calzado antideslizante, un silbato, el chaleco salvavidas homologado de 100 Newtons y un protector de espalda, según lo especificado en el presente reglamento.
- 26.6.2.** Los comisarios verificadores podrán prohibir a cualquier participante que tome la salida, si, a su juicio, el material exhibido por el piloto no reúne las condiciones de seguridad suficientes, pero en cualquier caso la eficacia de todo el material es responsabilidad exclusiva de su portador.
- 26.6.3.** Los comisarios, los organizadores, la Federación, los promotores o los patrocinadores no son responsables de las anomalías del equipo de seguridad, incluso en el caso de que este equipo fuese considerado correcto en las verificaciones previas a la regata.
- 26.6.4.** Además, la moto acuática deberá portar un gancho de remolque, así como un mínimo de 7 metros de cabo de 10 o 20 milímetros de diámetro y una bengala reglamentaria, espejo de señales y silbato. Es obligatorio portar un teléfono móvil en perfecto funcionamiento en el interior de una funda estanca y con la función de envío de identidad de llamante activada. Es recomendable portar un litro de agua, raciones de alimentos, etc...
- 26.6.5.** El dispositivo de "hombre al agua" deberá estar siempre unido al piloto o a su equipamiento personal en todas las fases de la carrera, incluidos los repostajes o tiempos neutralizados.
- 26.6.6.** Una vez pasada la verificación todas las motos acuáticas podrán quedarse o no en el parque cerrado, a criterio del piloto. En caso de no ponerlas en el parque cerrado, la organización no se hará responsable de la seguridad durante la noche, ni de que las motos estén listas a la hora y lugar acordado para la salida del Raid. No se admite el cambio de moto una vez esté pasada la verificación. Finalizada la carrera las motos pasarán al parque cerrado para la correspondiente verificación, estando a disposición del Comité de Regatas hasta que se indique expresamente lo contrario.
- 26.7.** La cuantía de las subvenciones por desplazamiento, primas de participación o premios, si los hubiera, se anunciará en el anteprograma de cada regata. Para tener derecho a estas subvenciones, primas o premios, es imprescindible aparecer con puntos en la clasificación de esa regata y no ser objeto de descalificación o sanción. No está permitida la publicidad política o religiosa.
- 26.8.** El piloto es responsable de llevar los números de identificación de cada moto acuática. El dorsal personal para cada piloto serán suministrado por la Organización. Su colocación y uso es obligatorio, en perfecto estado de visibilidad, sin recortes ni dobleces. Su tamaño será de 22 x 30 cm.
- 26.9.** La tarifa de protesta es de 100 euros, en efectivo, más la caución necesaria para realizar una inspección técnica si ésta fuera la naturaleza de la protesta. El importe de esta caución la determinarán el Comisario General o Comisario Técnico. Si la moto acuática cumple todos los requisitos reglamentarios la protesta se denegará y la fianza al contado será utilizada para cubrir los costes del procedimiento, ingresándose la tarifa de protesta en la cuenta corriente de la R.F.E.M. Si el material inspeccionado fuera declarado no conforme a los reglamentos, el importe de la caución y la tarifa de protesta se devolverán al piloto que formuló la protesta, siendo los gastos por cuenta de la parte perdedora. Las verificaciones ordenadas de oficio por el Comité o el Jurado no dan lugar a ninguna indemnización.

- 26.10.** El Comisario General descalificará, excluirá o expulsará al piloto, propietarios, patrocinadores o personal de cualquier tipo por cualquiera de las infracciones al presente reglamento. Además la Comisión Disciplinaria podría determinar más sanciones, incluida una multa, la pérdida de puntos, la suspensión, descalificación o cualquier combinación de las anteriores, según el artículo 22.
- 26.11.** La colocación de cualquier tipo de publicidad estática o dinámica en el recinto de la competición o sus alrededores es competencia exclusiva de la Organización, así como la realización de cualquier tipo de promoción de marcas comerciales. Cualquier inserción deberá ser sometida a consulta previa dirigida al Comité Organizador. El incumplimiento de este artículo puede dar lugar al rechazo de la inscripción del piloto o equipo relacionado con la marca anunciada, o a su descalificación en el transcurso de la prueba o incluso finalizada ésta.
- 26.12.** El piloto podrá llevar publicidad en sus prendas de competición y en la moto acuática.
- 26.13.** En ningún momento se podrá obligar al piloto o a su moto acuática a llevar publicidad con carácter obligatorio, salvo los distintivos del patrocinador de la regata en una superficie no mayor a 200 cm<sup>2</sup> en cada lado de la moto acuática.
- 26.14. Responsabilidad del piloto:** En pruebas de larga distancia es responsabilidad de cada piloto la de informar al comisario de carrera más cercano de cualquier piloto lesionado(s) o moto estropeada(s) en la carrera.
- 26.15. Conducción Temeraria/Peligrosa:** Cualquier conducción temeraria o peligrosa, choques innecesarios, desplazamientos, cortes, bloqueos, golpes deliberados o rotura de una boya de marcaje, o una conducta poco deportiva dentro del circuito o fuera de este, hará que el piloto sea sancionado.
- 26.16. Bloqueo:** El bloquear deliberadamente a una moto más rápida es causa de penalización si lo cree conveniente el Comisario General.
- 26.17. Adelantamiento:** Un piloto ha de estar siempre preparado para que otro piloto lo adelante y debe por lo tanto estar alerta de la llegada de otros pilotos que se acerquen por detrás. El piloto que adelante deberá considerar la ruta más segura para el adelantamiento y deberá realizado sin forzar al piloto adelantado a alterar su trazada repentinamente. El piloto que esté siendo adelantado no cambiará de rumbo. En caso de duda sobre si existe o no adelantamiento se actuará como si existiese.
- 26.18. Boya de la línea de llegada:** Las boyas de línea de llegada se marcarán claramente.
- 26.19. En la llegada:** Un/una piloto y su embarcación debe ser considerado como una unidad para constituir una llegada. El piloto debe estar en un control razonable para ser registrado como que ha acabado una prueba.

## **27 PROCEDIMIENTOS GENERALES ANTES DE LA SALIDA**

- 27.1.** Debido a la variación de las condiciones de la línea de la costa y del agua, el tipo de salida se explicará en la reunión de pilotos.

- 27.2. La moto debe ser empujada o conducida al ralentí hasta la línea de salida. Todas las motos acuáticas deben entrar en el circuito de la carrera, tanto en entrenamientos como en carrera, solamente a través del área de salida.
- 27.3. No se permitirá el calentamiento ni practicar salidas cuando se esté preparando o colocando en la posición en la línea de salida, salvo que haya una zona destinada a tal efecto.
- 27.4. El Comisario General puede penalizar a cualquier piloto cuyo método de salida interfiera con otros participantes.
- 27.5. El piloto deberá estar en la línea de salida en el momento de efectuarse la salida. No será válida la salida de una moto que no haya estado en su situación al darse la señal de salida.

## 28 PROCEDIMIENTOS DE SALIDA GENERALES

- 28.1. Salida del tipo **LeMans**. Cada piloto alineará su moto acuática en la zona de salida designada en dirección hacia el mar. A cada piloto le estará permitido que disponga de un máximo de dos ayudantes para mantener quieta la moto acuática. El Comisario General podría permitir más ayudantes dependiendo de las condiciones del agua. Los pilotos se alinearán en la costa alejados a la misma distancia de sus motos acuáticas predeterminada por el Comisario General. Tendrán el "hombre al agua colocado en su muñeca". Tras la señal del "Comisario de salida", los pilotos correrán a pie hasta sus motos acuáticas, pondrán en marcha el motor y empezarán la carrera.
- 28.2. Salida **Driscoll**. Cada piloto alineará su moto acuática en la zona de salida designada en dirección hacia el mar. El piloto se mantendrá con los dos pies en el suelo delante de la moto acuática mirando hacia la costa. El piloto colocará las dos manos juntas tocando la proa de la moto acuática. Tendrán el "hombre al agua" colocado en sus muñecas. Tras la señal del "Comisario de salida", los pilotos irán hasta sus posiciones de conducción correctas en sus motos acuáticas, pondrán en marcha el motor y empezarán la carrera.
- 28.3. Salida a **Intervalos**. Se utiliza para dar la salida individual a los corredores uno por uno a intervalos de tiempo. A cada piloto se le asigna una hora de salida. La carrera empezará en una hora predeterminada por el Comisario General. El primer piloto saldrá a la hora de salida indicada. Los siguientes pilotos saldrán a intervalos. Cada hora individual de llegada de cada piloto será corregida en función de su hora de salida.
- 28.4. Salida **Lanzada**. Todos los pilotos que tengan que tomar la salida alinearán sus motos acuáticas en una zona predeterminada por el Comisario General. Los motores estarán funcionando a la velocidad del ralentí. Cuando el "Comisario de salida" determine, se dará la señal para el comienzo de la carrera.
- 28.5. En las salidas tipo LeMans, Driscoll y Lanzada, las motos acuáticas han de estar alineadas con un mínimo de 1 m de separación entre los costados de las motos.
- 28.6. En la zona de salida solo se permitirá la presencia un máximo de dos ayudantes para cada piloto. Los ayudantes no podrán usar cabos u otros instrumentos para sujetar las embarcaciones de sus pilotos. Las demás personas, excepto los comisarios designados deberán retirarse de la zona de salida.

## **29 PROCEDIMIENTOS DE REPETICIÓN DE SALIDA GENERALES**

- 29.1.** El Comisario General si lo cree conveniente puede realizar una repetición de salida. La decisión del Comisario General será irrevocable.
- 29.2.** Todas la máquinas se pararan bajo la bandera roja. El "Comisario de salida" notificará a los pilotos cuando mover sus máquinas, y les hará proseguir despacio hasta el punto de la repetición de la salida. Cualquier piloto causante del paro de una carrera y la subsiguiente repetición de la salida, o cualquier piloto que no pueda repetir la salida inmediatamente, puede ser sancionado a criterios del Comisario General.

## **30 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE PASO Y REPOSTAJE DE GASOLINA**

- 30.1** El repostaje del combustible se realizará en zonas designadas.
- 30.2** En los repostajes se deben colocar un mínimo de 3 extintores tipo B
- 30.3** Sólo el depósito de combustible podrá contener combustible, ni el piloto ni la moto acuática podrán transportar combustible.
- 30.4** Ningún recorrido incorporará tramos de más de 37 millas entre los puntos de repostaje.
- 30.5** El Comisario General podría prohibir cualquier método de repostaje de combustible que pudiera representar un peligro potencial para los espectadores, participantes o los mismos pilotos. La decisión del Comisario General es irrevocable.
- 30.6** Los pilotos serán sancionados por derramar combustible. El vertido de combustible a tierra o al agua será penalizado con 5 minutos. Estas u otras penalizaciones podrán ser aplicadas en el acto, por el procedimiento "Stop&go".
- 30.7** La llegada a los puntos de repostaje o control de paso se efectuará a velocidad reducida, estando prohibido adelantar una vez el participante ha superado las enfilaciones indicadas o dispuestas al efecto. El incumplimiento de este artículo dará lugar a penalización o descalificación.

## **31 SANCIONES**

El Comisario General puede asignar un "stop & go" y/o penalizaciones de tiempo por infracciones en la carrera y de otro tipo. Un piloto señalado por el Comisario General o por un oficial designado ha de llevar su moto acuática a un paro completo en una forma que no cree riesgos para los pilotos que vengan detrás y parar el motor. Cuando sea señalado, el piloto podrá poner de nuevo en marcha el motor y continuar la carrera. Debido a las variaciones en el diseño de los recorridos y de los métodos de salida, el tiempo del "stop & go" y de las penalizaciones de tiempo serán determinados por el Comisario General y será explicado en la reunión de pilotos.



## PRUEBAS EN CIRCUITO CERRADO

### 32 REGLAMENTOS GENERALES

32.1 Se convocarán las siguientes categorías:

**32.1.1 Jet Ski Júnior** - Motos acuáticas de conducción de pie de 2 tiempos 800 cc. Edad máxima 15 años. Preparación Junior-Promoción.

**32.1.2 Jet Ski Promoción**– Motos acuáticas de conducción de pie de 2 tiempos 800cc.. Edad 15 años. Preparación Junior-Promoción.

**32.1.3 Jet Stock** - Motos acuáticas de conducción de pie de 2 tiempos 800cc y 4 tiempos 110cv. Edad 15 años. Preparación Stock.

**32.1.4. Jet Pro** - Motos acuáticas de conducción de pie de 2 y 4 tiempos. Edad 16 años. Preparación Pro.

**32.1.5. Runabout Stock** - Motos Acuáticas de conducción sentado, dotadas de motor de 2 y 4 tiempos homologadas, excepto HSR 342. Edad 16 años. Preparación Stock.

**32.1.6. Runabout Pro** – Motos Acuáticas de conducción sentado, dotadas de motor de 2 tiempos, con una cilindrada no superior a 1.300 c.c. o de 4 tiempos con una cilindrada no superior a 2.000 c.c. con sobrealimentación y 2600 c.c. atmosféricas. Edad 16 años. Preparación Pro.

**32.2** Cada regata se disputará en tres mangas, de entre 12-14 minutos de duración, puntuables las tres según el artículo 14.2 y para la clasificación final se sumarán el total de los puntos obtenidos en las tres mangas. En caso de que se produzca un empate al final de la regata, se desempatará a favor de quien haya obtenido el mejor resultado en la última manga. Todas las regatas se disputarán por el sistema de mangas clasificatorias en función del número de inscritos. El procedimiento se comunicará en la reunión de pilotos.

**32.3** Los pilotos clasificados en cada regata obtendrán puntos para la clasificación del Campeonato de España, siendo esta puntuación la suma de las tres mangas disputadas. La puntuación final del Campeonato se obtendrá de la suma del total de los puntos de todas las mangas disputadas y restando los puntos de las tres (3) peores. Sólo se otorgarán puntos en aquellas categorías en las que el número de participantes sea igual o superior a 5. Si por causa de fuerza mayor sólo se realizasen cuatro regatas o menos, puntuarán todas. En caso de empate entre dos o más pilotos al final del Campeonato, se tomará en consideración el número de regatas ganadas por cada piloto, si prevalece el empate, los segundos puestos, etc.. Si aun así permanece el empate se desempatará a favor de quien haya obtenido el mejor resultado en la última regata.

**32.4** Podrán participar en el Campeonato de España pilotos de cualquier nacionalidad siempre y cuando sean aceptados por la RFEM, pero sólo puntuarán los pilotos de nacionalidad española o con tarjeta de residencia en España en vigor, con licencia de piloto en vigor habilitada por la R.F.E.M., licencia que deberán depositar en el momento de formalizar la

inscripción. Los pilotos extranjeros deberán estar en posesión de la licencia española habilitada por la R.F.E.M.

- 32.5** Todos los pilotos deberán estar en posesión de un seguro de responsabilidad civil frente a terceros según el RD 607/1999, debiendo constar claramente en la póliza la frase VÁLIDO PARA COMPETICIÓN y estar su validez dentro de fecha. Dicha póliza y el recibo, no la propuesta – se depositará en el momento de realizar la inscripción. Toda la documentación le será devuelta al piloto al finalizar la competición.
- 32.6** Todos los pilotos, mientras permanezcan en el agua, deberán llevar puesto en condiciones de correcto uso, el casco, un traje de neopreno completo hasta los tobillos, calzado antideslizante, el chaleco salvavidas y un protector de espalda, bajo las normas comprendidas en el presente reglamento. El Comisario General podrá impedir cualquier participación si a juicio el material de un piloto no reúne condiciones de seguridad suficientes, pero en cualquier caso la eficacia de todo el material es responsabilidad exclusiva de su portador.
- 32.7** Una misma moto puede estar inscrita en más de una categorías siempre que reúna los requisitos necesarios para participar en dichas categorías.
- 32.8 Conducción Temeraria/Peligrosa:** Cualquier conducción temeraria o peligrosa, choques innecesarios, desplazamientos, cortes, bloqueos, golpes deliberados o rotura de una boya de marcaje, o una conducta poco deportiva dentro del circuito o fuera de este, pueden hacer que el piloto sea sancionado si lo cree conveniente el Comisario General. Si un piloto por criterio del Comisario General, supone un riesgo para el resto de los pilotos por su bajo nivel deportivo o técnico podrá ser parado con bandera negra.
- 32.9 Bloqueo:** El bloquear deliberadamente a una moto más rápida es causa de penalización si lo cree conveniente el Comisario General.
- 32.10 Trompos:** Está expresamente prohibido el conducir en sentido contrario al de la prueba. A un piloto cuya moto haya dado un trompo se le está permitido el darse la vuelta para continuar la prueba con la condición de que dicha acción se realice solamente cuando la pista esté libre. El piloto ha de ceder el derecho de paso a los otros competidores de la carrera. Los pilotos que conduzcan en contra dirección serán sancionados. Un piloto que haya sufrido un trompo, caída o parado, podrá efectuar la reentrada en el trazado del circuito de forma segura y con cuidado cediendo el derecho de paso a los pilotos que vengan por detrás.
- 32.11 Obstrucción:** Si por cualquier motivo un piloto es forzado a parar en o cerca del circuito durante una prueba, el primer deber del piloto es el sacar su moto del circuito de forma segura para no poner en peligro u obstruir el paso de otros pilotos.
- 32.12 Adelantamiento:** Un piloto debe estar siempre preparado para que otro piloto lo adelante y debe por lo tanto estar alerta de la llegada de otros pilotos que se acerquen por detrás. El piloto que adelante deberá considerar la ruta más segura para el adelantamiento y deberá realizado sin forzar al piloto adelantado a alterar su trazada repentinamente. El piloto que esté siendo adelantado no cambiará de rumbo. En caso de duda sobre si existe o no adelantamiento se actuará como si existiese.
- 32.13 Doblado:** Un piloto que sea doblado deberá apartarse, pero puede continuar corriendo.

**32.14 Boyas Marcaje Giro/Trazado:** Todos los pilotos han de tomar completamente todas las boyas de marcaje del trazado del circuito, tanto en slalom como en pruebas en circuito cerrado. La proa de la moto acuática debe pasar claramente alrededor de todas las boyas de marcaje. Cualquier competidor que pase por encima de una boya de marcaje será considerado que se ha saltado la boya sin importar de que lado de la moto reaparezca la boya.

**32.15 Boyas saltadas:** Un piloto que se salte una boya (sin voluntad de atajar el circuito) será sancionado con una vuelta por cada boya saltada a no ser que la recupere en la boya de recuperación puesta al efecto, el salto de una boya deberá recuperarse en la misma vuelta. No se puede recuperar mas de una boya, si se ha saltado dos boyas, deberá de recuperarlas en la vuelta que está y en la siguiente, si fuese la última vuelta, se penalizaría con una vuelta. Queda terminantemente prohibido recuperar esa misma boya en el mismo momento. Cuando un piloto pase por encima de una boya señalizadora, se considerará que dicha boya no ha sido sorteada, al margen del lado de la moto donde reaparezca dicha boya. El piloto tendrá que dar la vuelta a la boya siguiendo la dirección correcta del recorrido y deberán hacerlo de manera segura para no poner en peligro ni riesgo a los otros pilotos de la prueba. En el caso de no recuperación, se descontará una vuelta.

**32.16 Identificación de las Boyas:** Las boyas rojas indican un giro hacia la mano izquierda. Boyas amarillas, o en su defecto, blancas, significan un giro hacia la mano derecha, Boya verde indica recuperación de boya saltada, el piloto que recupere boya verde, no tendrá preferencia una vez que se reincorpore al circuito. Boyas azules y especialmente coloreadas son para usos especiales. El Comisario General explicará su objeto en la reunión de pilotos.

**32.17 Boya de la línea de llegada:** Las boyas de línea de llegada se marcarán claramente.

**32.18 En la llegada:** Un/una piloto y su moto debe ser considerado como una unidad para constituir una llegada. El piloto debe estar en un control razonable para ser registrado como que ha acabado una prueba.

### 33 CORRIDO, BALIZAS Y BOYAS DE VIRAJE

**33.1.** Las boyas tendrán un diámetro mínimo de 50 cm.

**33.2.** Si falta una boya o se ha desplazado de su correcta posición durante una regata, el Comité de Carrera la reemplazará si es posible. Si una boya no puede reemplazarse, según criterio del Comité de Carrera se pueden dar órdenes para correr de nuevo la carrera o anularla. Debe haber suficiente número de boyas disponibles con sus correspondientes fondeos para sustituir las boyas dañadas.

**33.3.** La boya ha de ser construida de modo que no cause daños mayores en la moto competidora ni en el piloto si choca con ella. Por tratarse balizas o boyas de objetos que de por sí mismos no pueden causar daño, ningún piloto podrá imputar mal o daño procedente de las mismas por colisión u otra causa.

**33.4.** El recorrido puede tener giros ya sea por la derecha o por la izquierda y será descrito en la reunión de pilotos. El recorrido estará formado por un mínimo de 20 boyas. El recorrido debe disponerse de forma segura si está próximo a los espectadores. Se recomienda la utilización de doble circuito al menos en un 25 % del recorrido del mismo. Cada parte del

circuito doble deberá tener un mínimo de 4 boyas, y máximo de 8. Éste deberá hacerse en paralelo con puertas de entrada y salidas independientes.

- 33.5. El circuito se deberá diseñar teniendo en cuenta la potencia y tamaño de las actuales motos, con zonas rápidas y aptas para adelantamientos, y procurar que los radios de giro no sean inferiores a 90°.
- 33.6. Se escuchará los comentarios de los pilotos, una vez se hayan realizado los primeros entrenamientos, y se harán las modificaciones oportunas si éstas aumentan la seguridad del mismo.
- 33.7. El sentido de giro del circuito será el contrario a las agujas del reloj.

### 34 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ANTES DE LA SALIDA

- 34.1. Debido a la variación de las condiciones de la línea de la costa y del agua, el tipo de salida se explicará en la reunión de pilotos.
- 34.2. La embarcación ha de ser empujada o conducida al ralenti hasta la línea de salida. Todas las motos acuáticas deben entrar en el circuito de la carrera, tanto en entrenamientos como en carrera, solamente a través del área de salida.
- 34.3. El piloto deberá estar en la línea de salida en el momento de efectuarse la salida. No será válida la salida de una moto que haya estado en su situación al darse la señal de salida.

El número máximo de motos acuáticas por manga en carreras en circuito cerrado no deberá exceder al siguiente:

DIVISIÓN SKI	20
DIVISIÓN RUNABOUT	15
DIVISIÓN JUNIOR	10
DIVISION PROMOCION	15

En caso de que el número de inscripciones validas supere el señalado antes, se procederá a efectuar tandas eliminatorias y una repesca.

- 34.4. El método para determinar el orden en la línea de salida en la primera manga de la primera carrera será por sorteo. En la segunda manga, se determinará según la clasificación de la primera manga. En la primera manga de las posteriores carreras será según las clasificaciones del campeonato.
- 34.5. No se permitirá el calentamiento ni practicar salidas cuando se esté preparando o colocando en la posición en la línea de salida.
- 34.6. El Comisario General puede penalizar a cualquier piloto cuyo método de salida interfiera con otros participantes.

- 34.7. Una moto acuática dañada puede prohibirse para la competición si, en opinión del Comisario General, representase un peligro para los espectadores, participantes o el/la propio piloto. La decisión del Comisario General es irrevocable.
- 34.8. Se podrá permitir la utilización de una segunda moto acuática o de reserva, con tal que cumpla con todos los reglamentos de categoría y seguridad, y habiendo pasado las verificaciones técnicas y administrativas iniciales. Todas las sustituciones de este tipo solamente pueden realizarse con la autorización del Comisario General.

### 35 PROCEDIMIENTOS DE SALIDA GENERALES

- 35.1 En la zona de salida solo se permitirá la presencia de un ayudante en la División Ski. En la División Runabout se autorizará la presencia de dos ayudantes. Los ayudantes no podrán usar cuerdas u otros instrumentos para sujetar las motos de sus pilotos. Cuando se muestre la señal de 2', las demás personas, excepto los comisarios designados deberán retirarse de la zona de salida.
- 35.2 No se permitirá el calentamiento ni practicar salidas cuando se esté preparando o colocando en la posición en la línea de salida, salvo que haya una zona destinada a tal efecto.
- 35.3 **División Ski:** No se permitirá a los pilotos que pongan los pies o las rodillas dentro o sobre la plataforma de conducción hasta que la carrera haya empezado oficialmente. Los dos pies han de permanecer en el suelo. Los pilotos han de estar en una posición erguida en sus motos inmediatamente después de la salida y antes de alcanzar la boya de la primera curva. Los pilotos no pueden sentarse en los raíles o arrodillarse en la bandeja. No se permitirá a ningún piloto la utilización de elementos para ayudarle a él o ella en su procedimiento de salida a no ser que a todos los pilotos se les dé la misma oportunidad y que sea anunciada por el Comisario General. Los pilotos que no obedezcan estas normas serán sancionados.
- 35.4 **División Runabout:** Los pilotos pueden salir en sus posiciones de pilotaje y pueden sentarse. No se permitirá a ningún piloto la utilización de elementos para ayudarle a él o ella en su procedimiento de salida a no ser que a todos los pilotos se les de la misma oportunidad y que sea anunciada por el Comisario General. Los pilotos que no obedezcan estas normas serán sancionados.
- 35.5 Los competidores han de reunirse en la zona próxima a la salida a punto para situarse en parrilla para tomar parte en su manga mientras se está corriendo la manga de la categoría anterior.
- 35.6 Siendo posibles distintas configuraciones de costa en los lugares en los que se celebre una carrera, durante la reunión de pilotos se explicará el tipo de salida.
- 35.7 La línea de salida deberá tener la amplitud suficiente para permitir a los participantes tomar la salida sin molestarse. Los dos extremos de la línea de salida estarán claramente señalizados y el responsable de las banderas se encontrará sobre la línea, claramente visible para los participantes. Todas las motos acuáticas deben pasar la línea de salida entre las marcas indicadoras de la línea oficial de salida.
- 35.8 Los pilotos no están autorizados a modificar su trayectoria mientras se encuentren en los primeros 50 metros desde la línea de salida.

- 35.9** Los pilotos que participan con motos de conducción de pie deben estar de pie antes de llegar a la primera boya.
- 35.10** Si un piloto abandona la carrera, no tiene derecho a tomar una nueva salida en el caso de que se diera de nuevo.
- 35.11** Salida **Lanzada**. Todos los pilotos que tengan que tomar la salida alinearán sus motos acuáticas en una zona predeterminada por el Comisario General. Los motores estarán funcionando a la velocidad del ralentí. Cuando el Comisario de salida haya determinado que todos los pilotos se encuentren en sus posiciones correctas, se dará una señal para el comienzo de la carrera.
- 35.12** Salida **Con goma elástica**. Los competidores se alinearán junto a la boya en la zona de salida. Cuando todos los competidores se han alineado, el Comisario mostrará las señales correspondientes. El piloto y los ayudantes reglamentarios que sujetan la moto acuática son los únicos que pueden permanecer en la zona de salida después de que el comisario de salida muestre la señal de dos minutos. Dos minutos antes de la salida, el comisario mostrará una señal de 2'. Cuando se muestre la señal 30" significa que entre los 3" y los 10" siguientes el Oficial de Salida puede soltar la goma. No se retrasará la salida por causa de dificultades mecánicas después de la señal de 2 minutos. La carrera comienza cuando los comisarios sueltan el elástico.
- 35.13** Salida **de la orilla con bandera**. Es el mismo procedimiento que el de salida con cinta elástica, pero efectuando las señales con banderas.

## **36 PROCEDIMIENTOS DE REPETICIÓN DE SALIDA GENERALES**

- 36.1** El/la Comisario General, si lo cree conveniente, puede realizar una repetición de salida. Las razones para repetir la salida pueden ser, el adelantarse a la salida, saltarse una boya, un accidente en la primera vuelta implicando a varios pilotos, o un piloto caído cuya presencia represente un peligro potencial, o cualquier otra razón por la que el Comisario General crea oportuna la repetición de la salida.
- 36.2** Todas las máquinas se pararan bajo la bandera roja. El "Comisario de salida" notificará a los pilotos cuando mover sus máquinas, y les hará proseguir despacio hasta el punto de la repetición de la salida. Cualquier piloto causante del paro de una carrera – salvo por primera salida prematura- no podrá volver a tomar la salida en esa manga.
- 36.3** Si se ha completado una vuelta y se vuelve a repetir la salida, los pilotos que no hayan salido previamente en esa carrera no podrán entrar a tomar parte en la repetición.
- 36.4** Un piloto que se adelante en la salida y ocasione la repetición de la salida ha de volver a salir en la misma posición con el motor parado. El/la piloto debe sacar el "hombre al agua" y sostenerlo con su brazo extendido sobre la cabeza. El piloto ha de estar de pie o sentado en una posición erguida. Después de que se agite la bandera verde o cuando la puerta de salida se desenganche, se podrá conectar el hombre al agua y poner en marcha el motor. Así mismo, en el caso de la División Runabout, tendrá sólo un ayudante en el momento de la salida, y en la División Ski, no tendrá ningún ayudante. El piloto reincidente en la manga, no tomará la salida.

**36.5** En las pruebas de circuito cerrado, se otorgarán el 100% de los puntos cuando se haya efectuado más de 2/3 de las vueltas previstas. Se otorgarán 50% de los puntos cuando se haya efectuado entre 1/3 y 2/3 del número de vueltas previstas. No se otorgarán puntos cuando se haya efectuado menos de 1/3 de las vueltas previstas. El Comisario General puede decidir el reinicio o no de la manga si ésta se ha parado con menos de 1/3 de las vueltas previstas.

**36.6** Si por causas imprevistas es necesario parar la manga una vez dada la salida válida, la manga sólo se reiniciará una vez. En el reinicio los pilotos se colocarán en la línea de salida en el orden de la salida original. Cualquier piloto sancionado en la salida original, conservará la misma penalización en la segunda salida. Si se para la carrera antes de haber completado 2/3 de las vueltas previstas, se deberá repetir la salida. En caso de haber realizado 2/3 o más de las vueltas, no será necesario repetir la salida y la manga será válida. El piloto por el cual se ha parado la carrera, no podrá tomar la salida en esa manga.

### **37 FIN DE LA MANGA**

**37.1** La carrera se dará por finalizada cuando el vencedor pase la bandera damero y todos los pilotos serán clasificados según su posición y las vueltas efectuadas hasta esa última vuelta. Ningún piloto podrá recuperar las vueltas perdidas. Después de pasar bajo el damero, los pilotos deben dirigirse directamente al parque cerrado con prudencia (a 3 nudos, sin hacer estelas o de la manera que se les haya indicado en la reunión de pilotos).

### **38 FIN DE LA CARRERA**

**38.1** Los primeros clasificados de cada carrera deben dirigirse a la zona de verificación.

**38.2** Las motos acuáticas participantes se regirán por el conjunto de reglamentos desde que se da la señal de atención para la salida hasta que la última moto acuática haya terminado y abandonado el circuito.

## PRUEBAS DE RALLYJET

### 39. REGLAMENTACIÓN GENERAL

39.1. Se convocarán las siguientes categorías:

**39.1.1. PRO**– Motos Acuáticas dotadas de motor de 2 o 4 tiempos homologadas. Edad mínima 16 años con la titulación náutica necesaria. Preparación Pro.

**39.1.2. STOCK**– Motos Acuáticas dotadas de motor de 2 o 4 tiempos homologadas, excepto la HSR 342. Edad mínima 16 años con la titulación náutica necesaria. Preparación Stock.

**39.1.3. Promoción.** Motos Acuáticas dotadas de motor de 2 o 4 tiempos homologadas. Edad mínima 16 años con la titulación náutica necesaria y que nunca hayan clasificado entre los tres primeros en un Campeonato de España de Stock o Pro. El campeón del año anterior de Promoción, no podrá participar. Preparación Stock. La regata será a una sola manga.

39.2. Cada prueba se disputará de la siguiente manera:

**39.2.1.** Cada regata se disputará a dos (2) mangas, excepto Promoción que será a una (1), con un máximo 40 minutos de duración, puntuable según el artículo 14.2.

**39.2.2.** En todas las categorías se podrán realizar neutralizaciones de tiempo durante el desarrollo total de la manga.

Esta circunstancia obligatoriamente deberá ser tratada y especificado su proceso en la reunión de pilotos.

**39.3.** Los pilotos clasificados en cada regata obtendrán puntos para la clasificación del Campeonato de España. Sólo se otorgarán puntos en aquellas categorías en las que el número de participantes sea igual o superior a 5. Si por causa de fuerza mayor sólo se realizasen cuatro regatas o menos, puntuarán todas. En caso de empate entre dos o más pilotos al final del Campeonato, se tomará en consideración el número de regatas ganadas por cada piloto, si prevalece el empate, los segundos puestos, etc.. Si aun así permanece el empate se desempatará a favor de quien haya obtenido el mejor resultado en la última regata.

**39.4.** Podrán participar en el Campeonato de España pilotos de cualquier nacionalidad siempre y cuando sean aceptados por la RFEM, pero sólo puntuarán los pilotos de nacionalidad española o con tarjeta de residencia en España en vigor, con licencia de piloto en vigor habilitada por la R.F.E.M., licencia que deberán depositar en el momento de formalizar la inscripción. Los pilotos extranjeros deberán estar en posesión de la licencia española habilitada por la R.F.E.M.

**39.5.** Todos los pilotos deberán estar en posesión de un seguro de responsabilidad civil frente a terceros según el RD 607/1999, debiendo constar claramente en la póliza la frase VÁLIDO PARA COMPETICIÓN y estar su validez dentro de fecha. Dicha póliza y el recibo, no la propuesta – se depositará en el momento de realizar la inscripción. Toda la documentación le será devuelta al piloto al finalizar la competición.



- 39.6.** Todos los pilotos, mientras permanezcan en el agua, deberán llevar puesto en condiciones de correcto uso, el casco, un traje de neopreno completo hasta el tobillos, calzado antideslizante, el chaleco salvavidas y un protector de espalda, bajo las normas comprendidas en el presente reglamento. El Comisario General podrá impedir cualquier participación si a juicio el material de un piloto no reúne condiciones de seguridad suficientes, pero en cualquier caso la eficacia de todo el material es responsabilidad exclusiva de su portador.
- 39.7.** Una misma moto puede estar inscrita en mas de una categorías siempre que reúna los requisitos necesarios para participar en dichas categorías.
- 39.8. Conducción Temeraria/Peligrosa:** Cualquier conducción temeraria o peligrosa, choques innecesarios, desplazamientos, cortes, bloqueos, golpes deliberados o rotura de una boya de marcaje, o una conducta poco deportiva dentro del circuito o fuera de este, pueden hacer que el piloto sea sancionado si lo cree conveniente el Comisario General. Si un piloto por criterio del Comisario General, supone un riesgo para el resto de los pilotos por su bajo nivel deportivo o técnico podrá ser parado con bandera negra .
- 39.9. Bloqueo:** El bloquear deliberadamente a una moto más rápida es causa de penalización si lo cree conveniente el Comisario General.
- 39.10. Trompos:** Está expresamente prohibido el conducir en sentido contrario al de la prueba. A un piloto cuya moto haya dado un trompo se le está permitido el darse la vuelta para continuar la prueba con la condición de que dicha acción se realice solamente cuando la pista esté libre. El piloto ha de ceder el derecho de paso a los otros competidores de la carrera. Los pilotos que conduzcan en contra dirección serán sancionados.  
Un piloto que haya sufrido un trompo, caída o parado, podrá efectuar la reentrada en el trazado del circuito de forma segura y con cuidado cediendo el derecho de paso a los pilotos que vengan por detrás.
- 39.11. Obstrucción:** Si por cualquier motivo un piloto es forzado a parar en o cerca del circuito durante una prueba, el primer deber del piloto es el sacar su moto del circuito de forma segura para no poner en peligro u obstruir el paso de otros pilotos.
- 39.12. Adelantamiento:** Un piloto debe estar siempre preparado para que otro piloto lo adelante y debe por lo tanto estar alerta de la llegada de otros pilotos que se acerquen por detrás. El piloto que adelante deberá considerar la ruta más segura para el adelantamiento y deberá realizado sin forzar al piloto adelantado a alterar su trazada repentinamente.  
El piloto que esté siendo adelantado no cambiará de rumbo. En caso de duda sobre si existe o no adelantamiento se actuará como si existiese.
- 39.13. Boyas Marcaje Giro/Trazado:** Todos los pilotos han de tomar completamente todas las boyas de marcaje del trazado del circuito. La proa de la moto acuática debe pasar claramente alrededor de todas las boyas de marcaje. Cualquier competidor que pase por encima de una boya de marcaje será considerado que se ha saltado la boya sin importar de que lado de la moto reaparezca la boya.
- 39.14. Boyas saltadas:** Un piloto que se salte una boya (sin voluntad de atajar el circuito) será sancionado con una vuelta por cada boya saltada.

**39.15. Identificación de las Boyas:** Las boyas rojas indican un giro hacia la mano izquierda. Boyas amarillas, o en su defecto, blancas, significan un giro hacia la mano derecha. Boyas azules y especialmente coloreadas son para usos especiales. El Comisario General explicará su objeto en la reunión de pilotos.

**39.16. Boya de la línea de llegada:** Las boyas de línea de llegada se marcarán claramente.

**39.17. En la llegada:** Un/una piloto y su moto debe ser considerado como una unidad para constituir una llegada. El piloto debe estar en un control razonable para ser registrado como que ha acabado una prueba.

#### **40. RECORRIDO, BALIZAS Y BOYAS DE VIRAJE**

**40.1** Las boyas tendrán un diámetro mínimo de 50 cm.

**40.2** Si falta una boya o se ha desplazado de su correcta posición durante una regata, el Comité de Carrera la reemplazará si es posible. Si una boya no puede reemplazarse, según criterio del Comité de Carrera se pueden dar órdenes para correr de nuevo la carrera o anularla. Debe haber suficiente número de boyas disponibles con sus correspondientes fondeos para sustituir las boyas dañadas.

**40.3** La boya ha de ser construida de modo que no cause daños mayores en la moto competidora ni en el piloto si choca con ella. Por tratarse balizas o boyas de objetos que de por sí mismos no pueden causar daño, ningún piloto podrá imputar mal o daño procedente de las mismas por colisión u otra causa.

**40.4** El recorrido puede tener giros ya sea por la derecha o por la izquierda y será descrito en la reunión de pilotos. El recorrido estará formado por un mínimo de 6 boyas Y UN MINIMO DE 2 MILLAS DE PERIMETRO MINIMO. El recorrido debe disponerse de forma segura para los espectadores.

**40.5** El circuito se deberá diseñar teniendo en cuenta la potencia y tamaño de las actuales motos, con zonas rápidas y aptas para adelantamientos, los radios de giro no serán inferiores a 90°.

**40.6** Se escuchará los comentarios de los pilotos, una vez se hayan realizado los primeros entrenamientos, y se harán las modificaciones oportunas si éstas aumentan la seguridad del mismo.

**40.7** El sentido de giro del circuito será el contrario a las agujas del reloj.

#### **41. PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ANTES DE LA SALIDA**

**41.1.** Debido a la variación de las condiciones de la línea de la costa y del agua, el tipo de salida se explicará en la reunión de pilotos.

**41.2.** La embarcación ha de ser empujada o conducida al ralentí hasta la línea de salida. Todas las motos acuáticas deben entrar en el circuito de la carrera, tanto en entrenamientos como en carrera, solamente a través del área de salida.

- 41.3.** El piloto deberá estar en la línea de salida en el momento de efectuarse la salida. No será válida la salida de una moto que haya estado en su situación al darse la señal de salida.
- 41.4.** El método para determinar el orden en la línea de salida en la primera manga de la primera carrera será por sorteo. En la segunda manga, se determinará según la clasificación de la primera manga. En la primera manga de las posteriores carreras será según las clasificaciones del campeonato.
- 41.5.** No se permitirá el calentamiento ni practicar salidas cuando se esté preparando o colocando en la posición en la línea de salida.
- 41.6.** El Comisario General puede penalizar a cualquier piloto cuyo método de salida interfiera con otros participantes.
- 41.7.** Una moto acuática dañada puede prohibirse para la competición si, en opinión del Comisario General, representase un peligro para los espectadores, participantes o el/la propio piloto. La decisión del Comisario General es irrevocable.
- 41.8.** Se podrá permitir la utilización de una segunda moto acuática o de reserva, con tal que cumpla con todos los reglamentos de categoría y seguridad, y habiendo pasado las verificaciones técnicas y administrativas iniciales. Todas las sustituciones de este tipo solamente pueden realizarse con la autorización del Comisario General.

## **42 PROCEDIMIENTOS DE SALIDA GENERALES**

- 42.1** En la zona de salida solo se permitirá la presencia de dos ayudantes. Los ayudantes no podrán usar cuerdas u otros instrumentos para sujetar las motos de sus pilotos. Cuando se muestre la señal de 2', las demás personas, excepto los comisarios designados deberán retirarse de la zona de salida.
- 42.2** No se permitirá el calentamiento ni practicar salidas cuando se esté preparando o colocando en la posición en la línea de salida, salvo que haya una zona destinada a tal efecto.
- 42.3** Los pilotos pueden salir en sus posiciones de pilotaje y pueden sentarse. No se permitirá a ningún piloto la utilización de elementos para ayudarle a él o ella en su procedimiento de salida a no ser que a todos los pilotos se les de la misma oportunidad y que sea anunciada por el Comisario General. Los pilotos que no obedezcan estas normas serán sancionados.
- 42.4** Los competidores han de reunirse en la zona próxima a la salida a punto para situarse en parrilla para tomar parte en su manga mientras se está corriendo la manga de la categoría anterior.
- 42.5** Siendo posibles distintas configuraciones de costa en los lugares en los que se celebre una carrera, durante la reunión de pilotos se explicará el tipo de salida.
- 42.6** La línea de salida deberá tener la amplitud suficiente para permitir a los participantes tomar la salida sin molestarse. Los dos extremos de la línea de salida estarán claramente señalizados y el responsable de las banderas se encontrará sobre la línea, claramente

visible para los participantes. Todas las motos acuáticas deben pasar la línea de salida entre las marcas indicadoras de la línea oficial de salida.

**42.7** Los pilotos no están autorizados a modificar su trayectoria mientras se encuentren en los primeros 50 metros desde la línea de salida.

**42.8** Los pilotos que participan con motos de conducción de pie deben estar de pie antes de llegar a la primera boya.

**42.9** Si un piloto abandona la carrera, no tiene derecho a tomar una nueva salida en el caso de que se diera de nuevo.

**42.10** Salida del tipo **LeMans**. Cada piloto alineará su moto acuática en la zona de salida designada en dirección hacia el mar. A cada piloto le estará permitido que disponga de un máximo de dos ayudantes para mantener quieta la moto acuática. El Comisario General podría permitir más ayudantes dependiendo de las condiciones del agua. Los pilotos se alinearán en la costa alejados a la misma distancia de sus motos acuáticas predeterminada por el Comisario General. Tendrán el "hombre al agua colocado en su muñeca". Tras la señal del "Comisario de salida", los pilotos correrán a pie hasta sus motos acuáticas, pondrán en marcha el motor y empezarán la carrera.

**42.11** Salida **Lanzada**. Todos los pilotos que tengan que tomar la salida alinearán sus motos acuáticas en una zona predeterminada por el Comisario General. Los motores estarán funcionando a la velocidad del ralentí. Cuando el Comisario de salida haya determinado que todos los pilotos se encuentren en sus posiciones correctas, se dará una señal para el comienzo de la carrera.

**42.12** Salida **Con goma elástica**. Los competidores se alinearán junto a la boya en la zona de salida. Cuando todos los competidores se han alineado, el Comisario mostrará las señales correspondientes. El piloto y los ayudantes reglamentarios que sujetan la moto acuática son los únicos que pueden permanecer en la zona de salida después de que el comisario de salida muestre la señal de dos minutos. Dos minutos antes de la salida, el comisario mostrará una señal de 2'. Cuando se muestre la señal 30" significa que entre los 3" y los 10" siguientes el Oficial de Salida puede soltar la goma. No se retrasará la salida por causa de dificultades mecánicas después de la señal de 2 minutos. La carrera comienza cuando los comisarios sueltan el elástico.

**42.13** Salida **de la orilla con bandera**. Es el mismo procedimiento que el de salida con cinta elástica, pero efectuando las señales con banderas.

### **43 PROCEDIMIENTOS DE REPETICIÓN DE SALIDA GENERALES**

**43.1** El Comisario General, si lo cree conveniente, puede realizar una repetición de salida. Las razones para repetir la salida pueden ser, el adelantarse a la salida, saltarse una boya, un accidente en la primera vuelta implicando a varios pilotos, o un piloto caído cuya presencia represente un peligro potencial, o cualquier otra razón por la que el Comisario General crea oportuna la repetición de la salida.

**43.2** Todas las máquinas se pararan bajo la bandera roja. El "Comisario de salida" notificará a los pilotos cuando mover sus máquinas, y les hará proseguir despacio hasta el punto de la

repetición de la salida. Cualquier piloto causante del paro de una carrera y la subsiguiente repetición de la salida, o cualquier piloto que no pueda repetir la salida inmediatamente, puede ser sancionado a criterios del Comisario General.

**43.3** Si se ha completado una vuelta y se vuelve a repetir la salida, los pilotos que no hayan salido previamente en esa carrera no podrán entrar a tomar parte en la repetición.

**43.4** Un piloto que se adelante en la salida y ocasione la repetición de la salida ha de volver a salir en la misma posición con el motor parado. El/la piloto debe sacar el "hombre al agua" y sostenerlo con su brazo extendido sobre la cabeza. El piloto ha de estar de pie o sentado en una posición erguida. Después de que se agite la bandera verde o cuando la puerta de salida se desenganche, se podrá conectar el hombre al agua y poner en marcha el motor.

**43.5** En las pruebas de circuito cerrado, se otorgarán el 100% de los puntos cuando haya transcurrido más de 2/3 del tiempo previsto. Se otorgarán 50% de los puntos cuando haya transcurrido entre 1/3 y 2/3 del tiempo previsto. No se otorgarán puntos cuando se haya efectuado menos de 1/3 del tiempo previsto. El Comisario General puede decidir el reinicio o no de la manga si ésta se ha parado con menos de 1/3 del tiempo previsto.

**43.6** Si por causas imprevistas es necesario parar la manga una vez dada la salida válida, la manga sólo se reiniciará una vez. En el reinicio los pilotos se colocarán en la línea de salida en el orden de la salida original. Cualquier piloto sancionado en la salida original, conservará la misma penalización en la segunda salida. Si se para la carrera antes de haber completado 2/3 del tiempo previsto, se deberá repetir la salida. En caso de haber transcurrido 2/3 o más del tiempo previsto, no será necesario repetir la salida y la manga será válida. El piloto por el cual se ha parado la carrera, no podrá tomar la salida en esa manga.

#### **44 FIN DE LA MANGA**

**44.1** La carrera se dará por finalizada cuando el vencedor pase la bandera damero y todos los pilotos serán clasificados según su posición y las vueltas efectuadas hasta esa última vuelta. Ningún piloto podrá recuperar las vueltas perdidas. Después de pasar bajo el damero, los pilotos deben dirigirse directamente al parque cerrado con prudencia (a 3 nudos, sin hacer estelas o de la manera que se les haya indicado en la reunión de pilotos).

#### **45 FIN DE LA CARRERA**

**45.1** Los tres primeros clasificados de cada carrera deben dirigirse a la zona de verificación.

**45.2** Las motos acuáticas participantes se regirán por el conjunto de reglamentos desde que se da la señal de atención para la salida hasta que la última moto acuática haya terminado y abandonado el circuito.

## **MOTO ACUÁTICA**

### **46. MOTO ACUATICA**

**46.1.** Moto Acuática es, por definición, una embarcación que, con un motor situado dentro de la misma, éste tiene una bomba jet de agua (turbina) que actúa como su fuente primaria de fuerza motriz. Se ha diseñado para ser conducida por una persona sentada, de pie, o de rodillas en la embarcación, en lugar de realizarlo desde el interior de la misma. La dirección de estas se maneja desde delante moviendo un Jet trasero o un sistema de transmisión de la propulsión completamente encerrado.

**46.2.** Las dos divisiones de competición de la R.F.E.M. para las motos acuáticas, modalidad de circuito, son la División Ski y la División Runabout. Las categorías que se englobarán en dichas divisiones serán:

- 46.2.1.** JET SKI JUNIOR
- 46.2.2.** JET SKI PROMOCION
- 46.2.3.** JET SKI STOCK
- 46.2.4.** JET SKI PRO
- 46.2.5.** RUNABOUT STOCK
- 49.2.7.** RUNABOUT PRO

**46.3.** Las tres categorías de competición de la R.F.E.M. para las motos acuáticas, modalidad de Offshore, son:

- 46.3.1.** PRO
- 46.3.2.** STOCK
- 46.3.3.** PROMOCION

**46.4.** Las ~~des~~ tres categorías de competición de la R.F.E.M. para las motos acuáticas, modalidad de RallyJet, son:

- 46.4.1.** PRO
- 46.4.2.** STOCK
- 46.4.3.** PROMOCION

### **47. DIVISIÓN SKI**

**47.1.** La División Ski incluye motos acuáticas que están diseñadas para que una persona permanezca de pie y están controladas por un manillar de brazo basculante

**47.2.** Las motos de la División SKI deben registrarse por los siguientes criterios:

- 47.2.1** El peso en seco ha de ser superior a 114 Kg.
- 47.2.2** La longitud del casco no puede exceder de 250 cm.
- 47.2.3** La anchura del casco ha de estar entre 50.8 cm y 76.2 cm.

## 48. DIVISIÓN RUNABOUT

La División Runabout incluye motos acuáticas diseñadas para dos o tres personas y que dispongan de sillín.

**48.1.** Las motos acuáticas que compitan en la División Runabout de circuito deben registrarse por los siguientes criterios:

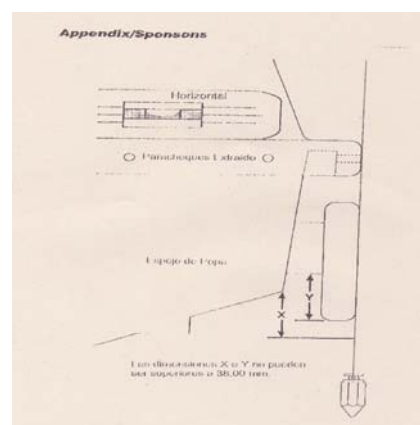
- 48.1.1** El peso en seco debe ser superior a 216kg.
- 48.1.3** La longitud del casco no puede exceder de 355cm.
- 48.1.3** La anchura del casco debe estar entre 96.5cm y 127 cm.

**48.2** Las motos acuáticas que compitan en Offshore y RallyJet deben registrarse por los siguientes criterios:

- 48.2.1** El peso en seco debe ser superior a 216 Kg.
- 48.2.2** La longitud del casco no puede exceder de 355 cms.
- 48.2.3** La anchura del casco debe estar entre 96.5cm y 127 cm.

## 49. ESTABILIZADORES

Los dos estabilizadores son obligatorios y podrán ser cambiados por planos, no sobresaldrán en ningún punto por fuera del perímetro de la línea de unión del casco y cubierta, medida con una plomada, descontando los parachoques de goma. Su longitud no excederá de 91,45 cm. El canal creado por debajo del estabilizador no superará los 38 milímetros de profundidad, medidos desde su soporte o desde la parte más inferior del lateral del casco. Todas las aristas y ángulos serán redondeadas con la finalidad de impedir cortes o rozaduras accidentales. La decisión del Comisario Técnico o del Comisario General es definitiva.



## **CLASE STOCK**

### **50. COMPETICIÓN CLASE STOCK**

Las motos acuáticas que compiten en estas clases deben cumplir las especificaciones que se indican a continuación:

- 50.1.** Todas las motos acuáticas deben permanecer de estricta serie, tal como se entregan por el fabricante, excepto donde los reglamentos permitan o requieran sustituciones o modificaciones, y no se permiten los cambios no listados en este reglamento. Algunos componentes del equipo original podrían no cumplir con los reglamentos de la R.F.E.M.

**NOTA: Cuando los reglamentos permitan o requieran que se instale, sustituya, altere o se fabrique equipamiento, es responsabilidad única del piloto el seleccionar los componentes, materiales y/o fabricar los mismos de modo que la embarcación funcione segura en competición.**

- 50.2.** Las piezas originales de fábrica NO pueden ponerse al día con piezas originales de fábrica más nuevas del mismo modelo.
- 50.3.** Pueden rectificarse los cilindros de los motores. Pueden utilizarse conjuntos de sustitución del pistón con tal de que no se cambien respecto del original, la sincronización de la lumbrera, la relación de compresión, el perfil de la cabeza, la longitud de la falda, ni la forma y tipo de material, Los conjuntos de sustitución del pistón deberán pesar entre 25.00% del equipo original. Los pistones sobredimensionados no pueden superar en más de 1.00 mm) a la medida del pistón original. La cilindrada del motor no puede superar a la de la designación de la categoría (800cc en 800 stock). El achaflanado de las lumbreras del cilindro no debe superar 1.00mm en un ángulo máximo de 30 grados. No están permitidos orificios adicionales y/o conductos de combustible de ningún tipo en pistones de sustitución.
- 50.4.** El cigüeñal ha de ser de serie. Los contrapesos de extremos MAG y PTO han de ser de equipo original.
- 50.5.** Las reparaciones externas en cárteres rotos o pinchados pueden realizado siempre que solo se repare una zona dañada que afecte a un banco de un cilindro. No se permiten otras modificaciones o reparaciones.
- 50.6.** Solo se permiten modificaciones externas en los acabados del motor (p.e. cromados, pulido y/o pintado) por motivos estéticos.
- 50.7.** El sistema de escape deberá permanecer de serie tal como se suministra por el fabricante. Se permite a las motos de 2 tiempos, sustituir el escape y culata original por otros de la industria auxiliar, y el cambio de hélice, con la finalidad de igualar las prestaciones a las motos de 4 tiempos, excepto en la categoría Promoción-Junior, donde solo se podrá cambiar la hélice.
- 50.8.** Los niveles de ruido no deberán superar los 86dB a 22m. El ruido se comprueba dentro del agua.
- 50.9.** Para no crear peligro podrán usarse anillos de desgaste de repuesto(aros de sacrificio), que cumplan con las especificaciones de diámetro interno de la bomba original de fábrica.



- 50.10.** Se podrá usar sellador adhesivo de silicona además del sello original de fábrica para sellar la admisión de la bomba.
- 50.11.** Puede sujetarse un deflector de salpicaduras de agua flexible y blando, en los laterales del casco o en el interior del flanco de unión siempre que no se cree ningún peligro. Ninguna parte del deflector podrá extenderse más allá del perímetro del parachoques original de fábrica o molduras laterales medido con una plomada.
- 50.12.** El manillar, acelerador, cable del acelerador, y empuñaduras pueden modificarse o usar de la industria auxiliar. La tapa del manillar puede modificarse o desmontarse. Pueden usarse interruptores y cajas de interruptores de la industria auxiliar. El eje de la dirección, soporte del eje de la dirección, y soporte del manillar pueden ser de la industria auxiliar. El manillar ha de estar acolchado en la brida de montaje, o si tiene un tirante, el tirante ha de estar acolchado. Están permitidas modificaciones en la dirección para girar más rápido. Estarán permitidos los cables de la dirección de la industria auxiliar. En Jet Ski también podrá modificarse el brazo móvil o ser de la industria auxiliar.
- 50.13. División Ski:** Podrán reforzarse los puntos de fijación del basculante del manillar. Se permiten muelles en el basculante del manillar así como basculantes de la industria auxiliar en aluminio.
- 50.14.** Se pueden añadir kits de acolchados y/o de esterillas, y se permite pintar personalizando los colores. El acabado de la superficie de cualquier componente metálico fuera de la zona del casco por encima del flanco de unión puede pulirse, aplanarse o pintarse.
- 50.15.** La sustitución de piezas de mantenimiento general (p.e juntas, retenes, bujías, cables de las bujías, pipetas , cableado eléctrico, manguitos de agua, circuitos del combustible, abrazaderas y piezas de sujeción) no deberán restringirse al equipo original con tal de cumplir lo siguiente:
- 50.15.1.** Las juntas de recambio podrán usarse pero tendrán que ser del mismo tipo (p.e. lámina, junta tórica, etc.) y espesor que las correspondientes piezas originales de fábrica.
  - 50.15.2.** Las roscas rasgadas deberán repararse hasta su medida original.
  - 50.15.3.** Las baterías de recambio están permitidas pero deberán encajar en la caja de la batería original de fábrica y sujetarse firmemente.
  - 50.15.4.** Pueden usarse recambios del motor de arranque y bendix.
  - 50.15.5.** Pueden usarse recambios de los montajes del motor.
  - 50.15.6.** El combustible del motor ha de consistir en gasolina sin plomo.
  - 50.15.7.** **Todo el sistema del combustible** es un sistema cerrado. La embarcación no deberá ventilar ni derramar combustible en ninguna posición tanto con el motor en marcha como parado. Los siguientes componentes originales de fábrica; depósito del combustible, captador del combustible, filtro del combustible, conjunto grifo del combustible, y válvula de seguridad, deben ser usados y no se pueden modificar. Sí se puede modificar la posición del tapón de combustible siempre y cuando no suponga ningún peligro. Se puede modificar el cuello de llenado del combustible y se puede poner un segundo con su tapón. Se podrán instalar sistemas de salida de gases para un mejor repostaje. Todas las modificaciones deben ser declaradas y verificadas en la inscripción donde se asegurará que no suponen ningún peligro. Todos los sistemas de llenado deberán ser por presión atmosférica.

- 50.16.** Con la finalidad de reducir las emisiones todo lo posible, es obligatorio utilizar carburante sin plomo.
- 50.17.** No se permitirán modificaciones internas de ningún tipo, incluyendo el esmerilado, superficial, pulido, mecanizado, aplanado por tiro, etc., en ningún componente del motor o componente de la transmisión.
- 50.18.** Podrán utilizar parallamas de la industria auxiliar. Podrán cambiarse los surtidores de los carburadores (tipo sustituible), válvulas de aguja y los muelles de las válvulas de aguja. Podrá desmontarse el stárter con tal que no se cree admisión de aire adicional para el motor. Se podrán instalar sistemas de cebado de la industria auxiliar. No se permitirá ninguna otra modificación en el carburador.
- 50.19.** Se permitirán kits de lavado del sistema de refrigeración y los sistemas de bomba de sentina y drenaje de sentina que no creen peligro. No se permitirán otras añadiduras o alteraciones al sistema de refrigeración.
- 50.20.** Pueden realizarse reparaciones en el casco y la cubierta. Sin embargo estas reparaciones no deben alterar la configuración original en más de 2.00mm. Las tapas de los baldes de almacenaje, motor y asiento deben estar colocadas en todo momento.
- 50.21.** Todas las motos acuáticas deberán tener un lazo flexible de remolque en proa. El lazo de remolque deberá estar fabricado con material flexible (p.e. cinta de nylon, cuerda, etc.) para no crear peligro. Los ganchos de remolque que sobresalgan más allá del plano del casco han de desmontarse.
- 50.22.** Todas las motos acuáticas de conducción sentado deberán estar equipadas con dos estabilizadores. La longitud total de cada estabilizador no deberá exceder de 91.45cm. Los estabilizadores deberán cumplir lo establecido en el artículo 49. El canal vertical creado por el lado de abajo del estabilizador no deberá superar 38.00mm. Ninguna parte del estabilizador podrá extenderse hacia abajo, por debajo del punto en el que el lateral del casco intersece la superficie inferior del casco en más de 38.00mm. Los estabilizadores han de tener más de 6 mm de espesor. Todos los cantos que sobresalgan deben redondearse para no crear peligro. Los estabilizadores no pueden sujetarse a la superficie de planeo del casco. No se permitirán aletas, timones, solera del codaste y otros apéndices que pudiesen crear peligro.
- 50.23.** Para los Jets de 2T la hélice es de libre elección, la rejilla de admisión es obligatoria y puede ser modificada o cambiada por una de la industria auxiliar, del tipo longitud total con al menos una barra en paralelo al eje de transmisión. La longitud de las rejillas no puede ser mayor de 12.00mm. por debajo del plano liso de la zona de admisión de la bomba. Todos los cantos que sobresalgan han de redondearse para no crear peligro. Podrán usarse anillos de desgaste de repuesto, que cumplan con las especificaciones de diámetro interno de los originales de fábrica.
- 50.24.** La unidad de control electrónico no puede ser modificada ni sustituida por otra de la industria auxiliar, se podrán desconectar y o puentear sensores de temperatura, no se permite ninguna otra modificación en el sistema eléctrico.
- 50.25.** Se autoriza la utilización de Sponsons laterales de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de la Unión Internacional de Motonáutica.

**50.26.** Se permite desmontar el mecanismo de marcha atrás. Se pueden desmontar los espejos.

**51. 4 TIEMPOS**

- 51.1.** Las culatas pueden ser limpiadas, se pueden esmerilar las válvulas, los colectores de admisión y escape no pueden ser manipulados ni pulidos ni lijados con ningún abrasivo ni scott-brite. Se puede reparar una culata que tenga la bancada de un cilindro afectada.
- 51.2.** El cigüeñal tiene que permanecer original, se pueden reemplazar los casquillos de biela y de bancada por otros del mismo material y características del original del fabricante
- 51.3.** Los árboles de levas tienen que permanecer originales según los suministra el fabricante.
- 51.4.** El cambio general de piezas de mantenimiento, juntas, retenes, bujías, pipas y cables de bujías, cables, tubos de agua, tubos de gasolina, abrazaderas y bridas no deben ser necesariamente las originales pero deben reunir las características siguientes :
  - 51.4.1.** Pueden ser reemplazadas las juntas pero deben ser del mismo tipo, ejemplo, papel, metal, tóricas, etc. y misma medida de las originales.
  - 51.4.2.** Las roscas deben ser reparadas a la medida original.
  - 51.4.3.** Los tubos deben ser del mismo diámetro interior del original.
  - 51.4.4.** Tornillos, tuercas, abrazaderas no pueden ser sustituidos por titanio si no es equipo original.

## CLASE PRO

### 52. COMPETICIÓN CLASE PRO

Hecha con la intención de promocionar el interés por la competición de motos acuáticas con un grado de modificación mayor. Las embarcaciones que compiten en estas clases deben regirse según las especificaciones que se indican a continuación, mas las ya indicadas anteriormente para la Clase Stock.

- 52.1.** Todas las motos acuáticas deben permanecer de estricta serie tal como se entregan por el fabricante, excepto donde los reglamentos permitan o requieran sustituciones o modificaciones; y no se permiten los cambios no listados aquí. Algunos componentes del equipo originan podrían no cumplir con los reglamentos de la R.F.E.M..

**NOTA: Cuando los reglamentos permitan o requieran que se instale, sustituya, altere o se fabrique equipamiento, es responsabilidad única del piloto el seleccionar los componentes, materiales y/o fabricar los mismos de modo que la embarcación funcione segura en competición.**

- 52.2.** Las piezas originales de fábrica pueden ponerse al día o al contrario, con piezas de originales de fábrica del mismo modelo. La pieza debe ser de las que requieran tornillos para montarse que no necesiten modificaciones en dicha pieza o en ninguna otra pieza excepto donde los reglamentos permitan sustituciones o modificaciones.
- 52.3.** Pueden rectificarse los cilindros de los motores. Pueden utilizarse conjuntos pistón de la industria auxiliar. La cilindrada del motor no puede superar a la de la designación de la categoría.
- 52.4.** Ha de utilizarse el cárter original de fábrica. Se permitirán modificaciones internas de las superficies expuestas al combustible, aceite y/o agua. Podrá añadirse material de relleno en los bolsillos huecos de las zonas de junta base. Podrán mecanizarse las superficies de la junta base y de admisión. Podrán instalarse racors del circuito de pulso del carburador adicionales. El sistema de drenaje del cárter puede desmontarse y taponarse. Las reparaciones externas en cárteres rotos o pinchados pueden ser realizadas siempre que solo se repare una zona dañada que afecte a un banco de un cilindro. No se permiten otras modificaciones externas o reparaciones externas.
- 52.5.** El cigüeñal puede sustituirse utilizando contrapesos de sustitución (solo interiores), muñequillas del cigüeñal, cojinetes y bielas. No están permitidos contrapesos, muñequillas y bielas hechas con metales no ferrosos. No pueden cambiarse ni la carrera ni la longitud de la biela. Los contrapesos de los cigüeñales del tipo no reconstruibles pueden mecanizarse para aceptar una muñequilla del tipo prensa -a través. El diámetro exterior de los contrapesos de sustitución a de ser el mismo que el del equipamiento original. Los contrapesos de sustitución deben parecerse a la pieza original (p.e. orificios y/o bolsillos no existentes en la pieza original no pueden estar en el pieza de sustitución). El peso total del conjunto cigüeñal ha de estar entre  $\pm 5.00\%$  del equipo original. Las muñequillas podrán soldarse a los contrapesos. Los contrapesos de extremos MAG y PTO deben ser los del equipo original.
- 52.6.** Ha de utilizarse el cilindro original de fábrica. Podrán mecanizarse las superficies de la junta base y junta de la culata. Las alturas de las lumbreras, anchuras y formas podrán

cambiarse. No se podrán añadir ni eliminar lumbreras del cilindro. Podrán utilizarse camisas de cilindros de la industria auxiliar. Podrá añadirse material de relleno en los bolsillos huecos de las zonas de junta base. No podrá añadirse ningún otro material. Podrán mecanizarse los cilindros para aceptar culatas con sistema de faja. Los componentes de la válvula de escape y sus mecanismos de actuación, podrán modificarse o usar de la industria auxiliar.

- 52.7.** La culata puede modificarse o usar de la industria auxiliar.
- 52.8.** Las juntas del motor pueden modificarse o usar de la industria auxiliar.
- 52.9.** Sólo se permiten modificaciones externas en los acabados del motor (p.e.cromados, pulido y/o pintado) por motivos cosméticos.
- 52.10.** El/los carburador(es) pueden modificarse o instalar de la industria auxiliar siempre que éstos no ventilen ni derramen combustible en ninguna posición tanto con en motor en marcha como parado. El número de venturis no puede superar al de cilindros. No se permiten carburadores del tipo corredera. Podrá usarse un cebador de la industria auxiliar. El conjunto tobera de admisión podría modificarse o ponerse de la industria auxiliar. Podrán usarse de la industria auxiliar bombas de combustible operadas por presión del cárter.
- 52.11.** Pueden utilizarse sistemas de inyección de la industria auxiliar si se han sumado a las siguientes normativas. Han de usarse manguitos de alta presión de combustible cumpliendo SAE J30R9. Racors del tipo roscado A.N. o equivalentes y no desmontable, en la porción de alta presión del sistema ha de utilizarse abrazaderas del tipo atornilladas (no están permitidas abrazaderas de manguitos, cintas de atado, etc.). Solamente pueden usarse filtros del combustible del tipo metálico en la porción de alta presión del sistema. Todos los demás filtros "en-circuito", deberán estar instalados en la porción de baja presión del sistema. Cuando se pare el motor intencionadamente o no, la bomba de combustible tiene que parar automáticamente. No están permitidas bombas de combustible del tipo on/off operadas manualmente.
- 52.12.** Los conjuntos de válvulas por láminas, pueden modificarse o usar de la industria auxiliar. Las válvulas rotativas pueden modificarse o usar de la industria auxiliar.
- 52.13.** Han de instalarse parallamas eficaces, de serie o de la industria auxiliar. Puede quitarse el silenciador de admisión.
- 52.14.** El sistema de escape (p.e. tubo, tobera, silenciador(es), etc.) puede modificarse o usar de la industria auxiliar. La salida del escape a través del casco puede modificarse o usar de la industria auxiliar. La ubicación de salida de los gases de escape puede reubicarse al travesaño por debajo del flanco de unión. Ninguna porción del sistema de escape debe sobresalir fuera del casco.
- 52.15. La espuma del compartimento del motor puede modificarse, pero ha de garantizar la flotación de la moto acuática..**
- 52.16.** El sistema de escape ha de ser de inyección de agua, y/o del tipo camisa de agua circulante totalmente dentro de 60.00mm de la tobera de escape siempre que esté circulando el motor. Podrán usarse sistemas by-pass de agua de la industria auxiliar.

Todas las válvulas usadas dentro de todo el sistema de refrigeración deberán ser del tipo fijo o automáticas (p.e. termostatos, reguladores de presión, solenoides, etc.). No se permitirán mecanismos controlados manualmente (por cualquier forma de actuación) que alteren la circulación del agua de refrigeración durante el funcionamiento. El agua de escape y de by-pass que salga del casco deberá dirigirse hacia abajo y/o hacia atrás de modo que no pueda representar un peligro para otros pilotos.

- 52.17.** Los niveles de ruido no deberán superar los 86dB(a) a 15,2m. El ruido se mirará dentro del agua.
- 52.18.** El sistema de refrigeración podrá modificarse o usar de la industria auxiliar. Podrán añadirse circuitos de refrigeración adicionales. Podrán usarse sistemas by-pass del agua de la industria auxiliar. Los racors by-pass del sistema de refrigeración podrán modificarse o usarse los de la industria auxiliar, y/o reubicarse, pero deberán dirigirse hacia abajo y/o hacia atrás de modo que no puedan representar un peligro para otros pilotos. El sensor de la temperatura del motor puede desconectarse y/o desmontarse. Se permitirán kits de lavado del sistema de refrigeración. Se permitirán los sistemas de bomba de sentina y de drenaje de sentina, que no creen peligro.
- 52.19.** El sistema de encendido, la caja eléctrica, el volante magnético y la tapa del volante magnético podrán modificarse o usar de la industria auxiliar. El circuito de carga de la batería podrá inhabilitarse y/o desmontarse. Pueden usarse recambios del motor de arranque y bendix de la industria auxiliar.
- 52.20.** El manillar, acelerador, cable del acelerador, y empuñaduras pueden modificarse o usar de la industria auxiliar. La tapa del manillar puede modificarse o desmontarse. Pueden usarse interruptores y cajas de interruptores de la industria auxiliar. El eje de la dirección, soporte del eje de la dirección, y soporte del manillar pueden ser de la industria auxiliar. El manillar ha de estar acolchado en la brida de montaje, o si tiene un tirante, el tirante ha de estar acolchado. Están permitidas modificaciones en la dirección para girar más rápido. Estarán permitidos los cables de la dirección de la industria auxiliar.
- 52.21.** Pueden realizarse reparaciones en el casco y la cubierta. Sin embargo estas reparaciones no deben alterar la configuración original en más de 2.00mm. Las tapas de los baldes de almacenaje, motor y asiento deben estar colocadas en todo momento.
- 52.22.** Todas las motos acuáticas deberán tener un lazo flexible de remolque en proa. El lazo de remolque deberá estar fabricado con material flexible (p.e. cinta de nylon, cuerda, etc.) para no crear peligro. Los ganchos de remolque que sobresalgan más allá del plano del casco han de desmontarse.
- 52.23.** Todas las motos de conducción sentado deberán estar equipadas con un máximo de dos estabilizadores. La longitud total de cada estabilizador no deberá exceder de 91.45cm. Los estabilizadores no podrán sobresalir del lateral del según se indica en el artículo 53.1. El canal vertical creado por el lado de abajo del estabilizador no deberá superar 38.00mm. Ninguna parte del estabilizador podrá extenderse hacia abajo, por debajo del punto en el que el lateral del casco intersecte la superficie inferior del casco en más de 38.00mm. Los estabilizadores han de tener más de 6 mm de espesor. Todos los cantos que sobresalgan han de redondearse para no crear peligro. Los estabilizadores no pueden sujetarse a la superficie de planeo del casco. No se permitirán aletas, timones, solera del codaste y otros apéndices que pudiesen crear peligro.

- 52.24. Solo División Ski:** Los estabilizadores pueden sujetarse en el interior del flanco de unión, pero ninguna parte del estabilizador podrá exceder más de 38.00mm por debajo de la parte inferior del flanco de unión (parachoques desmontados). Los estabilizadores sujetos en la parte inferior del flanco de unión no deberán sobresalir por fuera del flanco de unión cuando se mida en un plano horizontal nivelado. La decisión del Director Técnico y/o del Comisario General respecto a modificaciones será irrevocable. Cualquier cuestión respecto a la legalidad de las modificaciones deberá dirigirse a la R.F.E.M antes de su uso en competición. La decisión del Director Técnico y/o del Comisario General respecto a modificaciones será irrevocable. Cualquier cuestión respecto a la legalidad de las modificaciones deberá dirigirse por escrito a la R.F.E.M. antes de su uso en competición
- 52.25.** Tapas de almacenaje, escotillas, y tapas del motor podrán modificarse o usar de la industria auxiliar con tal que no se cree peligro y que se mantenga el aspecto de las piezas originales de fábrica. Se permite ventilación adicional en el compartimento del motor. Los orificios de ventilación originales de fábrica pueden cubrirse con láminas o taponarse. Los agarraderos, baldes de almacenamiento del tipo lanzar-dentro, espejos del tipo con tornillos, y los indicadores pueden modificarse, poner de la industria auxiliar o desmontar siempre y cuando no se cree peligro.
- 52.26.** Pueden utilizarse parachoques réplica, de la industria auxiliar siempre que no se cree ningún peligro.
- 52.27.** Puede sujetarse un deflector de salpicaduras de agua flexible y blando, en los laterales del casco o en el interior del flanco de unión siempre que no se cree ningún peligro. Ninguna parte del deflector podrá extenderse más allá del perímetro del parachoques original de fábrica o molduras laterales medido con una plomada.
- 52.28. Solo División Ski:** El basculante del manillar (y la brida de montaje) podrán modificarse o ponerlos de la industria auxiliar con tal que funcione igual que como se diseñó originalmente. Podrá reforzarse el punto de sujeción del basculante del manillar.
- 52.29. Solo División Runabout:** El conjunto sillín podrá modificarse o ser de la industria auxiliar. Podrá cambiarse la altura del sillín.
- 52.30.** El alojamiento de la hélice y el conjunto paleta del estator podrán modificarse o ser de la industria auxiliar. La tobera de la bomba y la tobera direccional podrá modificarse o ser de la industria auxiliar. La longitud total del conjunto completo bomba y tobera no puede ser superior a 50.00mm de longitud que el equipo original de fábrica. Podrán usarse sistemas de trim de la tobera de la industria auxiliar. Se podrán instalar racors de refrigeración adicionales. El surtidor de visibilidad tendrá que desmontarse o taponarse. Se podrá usar sellador adhesivo de silicona además del sello original de fábrica para sellar la admisión de la bomba.
- 52.31.** Acoplamiento, caja de cojinetes, y eje de transmisión podrán modificarse o usar de la industria auxiliar con tal que estos mantengan una relación de transmisión 1:1 entre el motor y la bomba.
- 52.32.** La hélice y la rejilla de admisión pueden modificarse o cambiarse por una de la industria auxiliar. La rejilla de admisión es obligatoria y debe ser del tipo longitud total con al

menos una barra en paralelo al eje de transmisión. La longitud de las rejillas no puede ser mayor de 12.00mm por debajo del plano liso de la zona de admisión de la bomba en el casco. Todos los cantos que sobresalgan han de redondearse para no crear peligro.

- 52.33.** La placa de la tapa de la bomba puede modificarse o usar de la industria auxiliar. Puede añadirse una extensión en la parte trasera de la placa de la tapa de la bomba pero no deberá exceder la anchura de la plancha original de fábrica. Las planchas modificadas y de la industria auxiliar no deben extenderse más de 100.00mm más allá del extremo de la plancha original de fábrica para la **División Ski** o 177.80mm para la **División Runabout**. Los lados de la extensión han de estar conectados a la porción curvada de la plana de la bomba para no crear peligro. No se permitirán aletas, solera del codaste, timones, y otros apéndices que pudiesen crear peligro.
- 52.34. Solo División Ski:** Podrán colocarse pesos de lastre dentro de las zonas del casco normalmente expuestas para alterar el manejo de la embarcación con tal que no se creen riesgos. Solamente se permitirán pesos consistentes en masas constantes que no requieran modificación o reubicación de ninguna pieza a no ser que la modificación o reubicación se especifique por otros reglamentos.
- 52.35.** Podrán usarse lengüetas de trim de posición fija y/o controladas por el piloto, de la industria auxiliar. Las pletinas originales de fábrica que se puedan separar del casco pueden desmontarse o sustituirse cuando se instalen lengüetas de trim de la industria auxiliar. Las lengüetas de trim no pueden superar la anchura de la superficie de planeo o extenderse hacia atrás más de 100.00mm más allá del extremo de la superficie de planeo original. Todos los cantos han de redondearse para no crear peligro. No se permitirán aletas, timones, solera del codaste y otros apéndices que pudiesen crear peligro.
- 52.36.** Se pueden añadir kits de acolchados y/o de esterillas, y se permite pintar personalizando los colores. El acabado de la superficie de cualquier componente metálico fuera de la zona del casco por encima del flanco de unión puede pulirse, aplanarse por tiro o pintarse.
- 52.37.** La sustitución de piezas de mantenimiento general (p.e bujías, cables de las bujías, pipetas de las bujías, cableado eléctrico, manguitos de agua, circuitos del combustible, abrazaderas y piezas de sujeción) no deberán restringirse al equipo original. Las roscas rasgadas podrán repararse.
- 52.38.** Podrá usarse una batería adicional y una caja de batería adicional. Las baterías deberán encajar en la caja de la batería adecuada y sujetarse firmemente. Las baterías pueden reubicarse.
- 52.39.** Pueden usarse recambios de los montajes del motor.
- 52.40.** El combustible del motor ha de consistir en gasolina **sin plomo**.
- 52.41.** Todo el sistema del combustible es un sistema cerrado. La embarcación no deberá ventilar ni derramar combustible en ninguna posición tanto con el motor en marcha como parado. Los siguientes componentes originales de fábrica-, depósito del combustible, y válvula de seguridad, han de ser usados y no se pueden modificar. El captador del combustible, filtro del combustible, y conjunto grifo del combustible pueden desmontarse y/o usar piezas de la industria auxiliar. Si se pueden usar filtros de combustible



adicionales y podrá añadirse una esterilla de celdas de combustible al depósito original de fábrica. No podrán usarse separadores vapor/agua o depósitos auxiliares de combustible, modificados o de la industria auxiliar. Sí se puede modificar la posición del tapón de combustible siempre y cuando no suponga ningún peligro. Se puede modificar el cuello de llenado del combustible y se puede poner un segundo con su tapón. Se podrán instalar sistemas de salida de gases para un mejor repostaje. Todas las modificaciones deben ser declaradas y verificadas en la inscripción donde se asegurará que no suponen ningún peligro. Todos los sistemas de llenado deberán ser por presión atmosférica.

**52.42.** Puede sacarse el sistema de inyección de aceite.

**52.43.** Se permite desmontar el mecanismo de marcha atrás. Se pueden desmontar los espejos.

### **53. SUPERSTOCK. CUATRO TIEMPOS.**

- 53.1.** Se debe de usar el bloque de motor original. Pero se le pueden realizar modificaciones en los pasos de aceite y/o agua. Se puede mecanizar la superficie del bloque de cilindros en contacto con la junta de culata.
- 53.2.** Debe usarse la culata original. Los conductos de admisión y escape pueden ser modificados. Se puede agregar material a los conductos. Los pasos de admisión y escape pueden ser modificados. El diámetro y la forma de los pasos pueden ser cambiados. Las cámaras de combustión pueden ser modificadas. Se puede añadir material a la cámara de combustión. El número de válvulas de admisión y escape debe ser el mismo que el original. Las reparaciones de la culata que afectan a la bancada de un cilindro están permitidas. La superficie en contacto con la junta de culata puede ser mecanizada.
- 53.3.** Los componentes de la distribución pueden ser sustituidos, con la condición de que se mantenga el mismo método de activación de la distribución original (ej: si originalmente es por árboles de levas, no puede ser convertida por una activación por solenoides). Las válvulas pueden ser originales u otras existentes en el mercado. Los muelles de las válvulas pueden ser modificados u otros del mercado. Los árboles de levas pueden ser sustituidos por otros del mercado siempre y cuando su número sea igual al de origen. Los casquillos deben ser del mismo tipo y dimensiones que los originales. El tiempo de apertura de las válvulas puede ser modificado. Las guías los tensores y la cadena de distribución pueden ser modificados u otros del mercado.
- 53.4.** Los motores pueden ser rectificados. Se pueden montar pistones no originales. La cilindrada total del motor no puede exceder de 2.000 c.c. en motores sobrealimentados y 2.600 cc. en motores atmosféricos.
- 53.5.** El cigüeñal puede ser modificado o sustituido por otro del mercado. La carrera debe ser la misma que la del original. El peso debe ser un +/- 5.00% del cigüeñal de origen. Reemplazar los rodamientos o casquillos esta permitido, a condición que sean del mismo tipo y dimensiones que los originales.
- 53.6.** No están permitidos contrapesos muñequillas y bielas fabricadas con metales no ferrosos.
- 53.7.** El sistema de escape (colector, tubos de escape, abrazaderas, silenciosos, etc.) pueden ser modificados o sustituidos por otros del mercado. La salida del escape al exterior puede ser modificada o sustituida por otra del mercado a condición que no cree situación de

peligro. Ninguna parte del sistema de escape puede salir fuera del casco. La localización de la salida de los gases de escape puede ser reubicada debiendo estas por debajo de la línea de flotación.

- 53.8.** El sistema de refrigeración puede ser modificado o sustituido por otro del mercado. Se pueden añadir nuevas líneas de refrigeración. Pueden ser utilizados sistemas bypass existentes en el mercado. Las salidas de agua de los bypass pueden ser modificadas o reubicadas pero deben dirigirse directamente hacia abajo para no crear peligro a otros corredores. Algunas válvulas usadas en el sistema de refrigeración pueden ser de tipo fijo o automático. (ej: termostatos reguladores de presión solenoides etc.). Mecanismos de control manual que alteren el flujo del líquido refrigerante durante la marcha no están permitidos. El termostato del sistema de refrigeración original puede ser modificado o sustituido por otro del mercado. Sistemas de flush kits pueden ser utilizados.
- 53.9.** Los deflectores del carter de aceite pueden ser modificados. Se pueden añadir más deflectores en el carter de aceite. La bomba de aceite puede ser modificada o sustituida por otra del mercado.
- 53.10.** La tapa de balancines puede ser reemplazada por otra del mercado por motivos estéticos y/o reducción de peso solamente.
- 53.11.** Se puede reemplazar el motor de arranque y el bendix.
- 53.12.** Se pueden reemplazar los tacos de motor.
- 53.13.** Las modificaciones externas en el acabado del motor (ej: pulido pintado etc.) están permitidas con fines estéticos solamente.
- 53.14.** Los recambios originales de mantenimiento (ej: juntas, tóricas, bujías, pipas de bujía, cables, tubos de agua, tubos de gasolina, filtro de gasolina, filtro de aceite, abrazaderas y terminales.) no están restringidos al original. Las roscas pueden ser reparadas. Los "fasteners" deben llevar mecanismo de cierre.

#### **54 ENTRADA DE AIRE Y GASOLINA.**

- 54.1.** Los inyectores pueden ser modificados para incrementar el flujo de gasolina. Los inyectores del mercado que incremente el flujo de gasolina están permitidos pero no pueden incrementar el flujo de aire dentro de la cámara de combustión. La rampa y el regulador de gasolina pueden ser modificados o sustituidos por otros del mercado. Se pueden añadir más inyectores. La bomba de gasolina puede ser sustituida por otra del mercado pero debe desconectarse automáticamente cuando lo haga el motor. No puede ser puesta en marcha manualmente. Los tubos de gasolina con alta presión deben cumplir la norma SAE J30R9, solo se podrán utilizar filtros metálicos en el sistema de alta presión de combustible. Pueden instalarse otros filtros en el sistema de baja presión.
- 54.2.** Los filtros de aire deben cumplir las normas estándar de marina USCG, UL-1111 o SAE J-1928. el sensor de flujo de aire puede ser quitado modificado o sustituido por otro del mercado. El conducto entre el filtro del aire y el cuerpo del acelerador puede ser modificado o sustituido por otro del mercado.
- 54.3.** El cuerpo del acelerador puede ser modificado o sustituido por otro del mercado. El número de mariposas puede ser incrementado pero no puede exceder del número de cilindros. El colector de admisión puede ser modificado o sustituido por otro del mercado.

**54.4.** Los carburadores pueden ser modificados o sustituidos por otros del mercado siempre que no derramen combustible en ninguna posición ni con el motor apagado o encendido. Pueden ser utilizados carburadores además o en lugar de el sistema de inyección. El número de venturis no puede exceder el número de cilindros. No se pueden instalar carburadores tipo guillotina. Se puede utilizar primer. Se pueden utilizar bombas de gasolina tipo pulmón.

## **55. INYECCIÓN Y ELECTRÓNICA**

**55.1.** El sistema de arranque, caja eléctrica, volante magnético y tapa del volante magnético pueden ser modificadas o sustituidas por otras del mercado. El circuito de carga de batería puede ser desactivado o eliminado.

**55.2.** Se puede utilizar una batería y una caja de batería adicional. La batería debe encajar correctamente y estar sujeta con seguridad. Las baterías pueden ser reubicadas.

**55.3.** El sensor de temperatura de motor puede ser desconectado o quitado.

## **56. COMPRESOR / TURBOCOMPRESOR.**

**56.1.** El turbocompresor debe estar refrigerado en todo momento cuando el motor esta en marcha. Se pueden utilizar compresores y turbocompresores del mercado siempre que no creen una amenaza o peligro. El compresor o el turbocompresor original pueden ser modificados. En una moto que originalmente sea atmosférica, se puede instalar un compresor o un turbocompresor. Todos los tubos de entrada y salida del turbo pueden ser modificados o sustituidos por otros del mercado.

**56.2.** El intercooler puede ser modificado o sustituido por otro el mercado.

**56.3.** La válvula de presión del turbo puede ser modificada o sustituida por otra del mercado.

**56.4.** El sensor de presión puede ser modificado o sustituido por otro del mercado.

## **57. TRASMISIÓN.**

**57.1.** La hélice, el alojamiento de la hélice, los alabes enderezadores de flujo, el soporte de la bomba pueden ser modificados o sustituidos por otros del mercado. El contra cono de la bomba y el cono de dirección pueden ser modificados o sustituidos por otros del mercado. La longitud total de la bomba con el contra cono instalado no puede exceder mas de 5 cm. de la longitud de la bomba original. Se pueden utilizar sistemas de trim. Se pueden instalar líneas de refrigeración. El chorro de agua de visibilidad puede ser tapado o quitado. Adhesivos de silicona pueden ser utilizados para sellar la entrada de la bomba.

**57.2.** Los acoplamientos, los soportes y el eje pueden ser modificados a condición de que mantengan la relación 1:1 entre el giro del motor y el eje de la bomba.

## **ANEXO I PRO:**

El casco puede modificarse o no de origen siempre que el peso total de la moto de agua no sea mas bajo de un 10% que el peso total declarado por el fabricante.

## **SKI JUNIOR / PROMOCION**

Las motos acuáticas que compiten en estas clases deben cumplir las especificaciones que se indican a continuación:

**58.** Motos acuáticas de 2 tiempos 800cc, con preparación stock, excepto en el escape y culata, que deberán ser originales sin ninguna modificación. La elección de hélice será libre.