



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE  
MOTONÁUTICA

***REGLAMENTO  
NACIONAL  
ENDURANCE  
RACE  
2025***

## **INDICE GENERAL**

1. REGLAMENTOS GENERALES DE LA COMPETICIÓN
2. SUPLEMENTOS DEL REGLAMENTO
3. NORMAS RELATIVAS AL MEDIO AMBIENTE
4. ANTEPROGRAMA
5. APLAZAMIENTO
6. NORMAS RELATIVAS A SEGURIDAD
7. ACCIDENTES
8. REGLAMENTOS TÉCNICOS
9. CARACTERÍSTICAS DE LA EMBARCACIÓN.
10. REGLAMENTOS DE BANDERAS
11. BALIZAS Y BOYAS DE VIRAJE
12. REGLAMENTOS GENERALES
13. PROCEDIMIENTO DE CARRERA Y CIRCUITO
14. FIN DE LA CARRERA
15. REGLAMENTOS DE INSCRIPCIÓN /ENTRADA
16. LÍMITES DE EDAD
17. PODIUMS, PRIMAS Y PREMIOS
18. SISTEMA DE PUNTUACIÓN Y CLASIFICACIÓN
19. CRITERIOS DE PUNTUACIÓN
20. AUTORIDAD DEL COMISARIO GENERAL
21. JURADO
22. COMITÉ DE CARRERAS
23. RECLAMACIONES
24. APELACIONES
25. INFRACCIONES DE LOS REGLAMENTOS
26. EXPULSIÓN DEL LUGAR DE LA CARRERA
27. DISCIPLINA/CONDUCTA DEL PILOTO
28. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO/ EQUIPO DEL PILOTO
29. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO

## 1. REGLAMENTOS GENERALES DE LA COMPETICIÓN

- 1.1. Los siguientes Reglamentos generales de la competición se aplicarán en todas las pruebas 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. Dicho reglamento estará a disposición de los interesados en la Web de la RFEM: [www.rfem.es](http://www.rfem.es).
- 1.3. Todas las competiciones locales y todas las embarcaciones que tomen parte en las pruebas estarán bajo el control y dirección de un Comité de carrera que consistirá en el Comisario General, un Comisario de Seguridad, un Secretario, el Comisario de Circuito, el Juez de Cronometraje, el Juez de Salida y Llegada, Comisario Médico y el Comisario Técnico.
  - 1.3.1. **Comisario General.** Se ocupará de la organización de las pruebas de las cuales es responsable ante el club organizador. Debe asegurar el orden dentro del campo de la prueba, asegurar el buen funcionamiento de los servicios, asegurar que todo se corresponda a las reglas de carrera y que las operaciones se hagan de acuerdo con el programa oficial. Debe reunir las actas de los Comisarios y Cronometradores y toda la información necesaria para establecer la clasificación.
  - 1.3.2. **El Comisario de Seguridad.** Será el responsable de toda la seguridad de la competición. Es el responsable de la organización médica en el área de la carrera, tanto en tierra como en agua. En acuerdo con el Comisario General, se ocupa de la disposición de los medios de socorro.
  - 1.3.3. **Secretario.** 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.
  - 1.3.4. **Comisario Técnico y/o Verificador.** Debe asegurar que todas las embarcaciones participantes cumplan con los requisitos técnicos del reglamento y de la prueba.
  - 1.3.5. **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.
  - 1.3.6. **Juez de Cronometraje.** Deben establecer el número de vueltas completado por cada embarcación para cumplimentar el recorrido y establecer el orden de llegada después de haber efectuado todos los cálculos necesarios.
  - 1.3.7. **El Comisario de Salida y Llegada.** Debe dar la salida cuando reciba la orden del Comisario General y controlar el orden de llegada.
- 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 embarcaciones 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 embarcación o explote los logros de cualquier producto utilizado por el competidor relacionado con su participación en la prueba.
- 1.7.** 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.
- 1.8.** El piloto podrá llevar publicidad en sus prendas de competición y en la embarcación. No está permitida la publicidad política o religiosa.
- 1.9.** En ningún momento se podrá obligar al piloto o a su embarcación a llevar publicidad con carácter obligatorio, salvo los distintivos del patrocinador de la prueba en una superficie no mayor a 200 cm<sup>2</sup> en cada lado de la embarcación.
- 1.10.** Una competición autorizada por la R.F.E.M., es una prueba 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, sin perjuicio de las oportunas reclamaciones ante las respectivas compañías aseguradoras. Las reclamaciones de índole deportivo se harán por el conducto reglamentario.  
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.
- 1.11.** 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.
- 1.12.** El piloto de una embarcación 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 embarcación vinculada a la persona que se niega, sea o no el piloto. Si un piloto tiene que hacer alguna observación a cualquier miembro del Comité de carreras, lo hará siempre sin interrumpir o alterar el correcto desarrollo de la competición.

- 1.13.** Ningún propietario, conductor o competidor, o un representante de estos considerará a otro propietario, conductor o competidor o representante de estos, responsable de lesiones y daños personales como resultado de un accidente ocurrido durante una competición autorizada, sin perjuicio de las oportunas reclamaciones ante las respectivas compañías aseguradoras. Las reclamaciones de índole deportivo se harán por el conducto reglamentario.
- 1.14.** 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 prueba o carrera como miembro del comité, propietario de embarcación, 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 embarcaciones, 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 embarcación 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.
- 1.15.** 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 correo electrónico 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 Endurance de la R.F.E.M. se adaptarán a las normas siguientes:

- 3.1. Nivel de ruido:** El nivel sonoro no superará los 86 dBA a 22 metros por el procedimiento SAE J-34. El ruido se mide 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:** Si el repostaje se hace 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 de carrera**

- 3.4.1.** El responsable de paddock y parque cerrado se encargará que se 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 prueba 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.** En el Anteprograma constará la siguiente información:
  - 4.3.1.** El nombre y dirección del organizador
  - 4.3.2.** Categorías que pueden participar
  - 4.3.3.** Lugar y fecha de la prueba
  - 4.3.4.** La fecha límite para realizar la preinscripción y la cantidad a pagar por derechos de inscripción.
  - 4.3.5.** La hoja de inscripción e información de dónde y cuándo se pueden obtener las instrucciones de carrera.
  - 4.3.6.** Horario de la competición.
  - 4.3.7.** Información que el organizador entienda que es de interés.
- 4.4.** El Anteprograma podrá tener normas que no estén reflejadas en el reglamento de esa modalidad, que previamente deberán haber sido acordadas con la Federación Española, y que serán de pleno cumplimiento por los pilotos y válidas para la esa prueba en concreto.

#### **5. APLAZAMIENTO**

- 5.1.** El Comité de carrera respetará el horario de carrera previsto en el Anteprograma a menos que se produzcan causas de fuerza mayor. El Comité de carrera anunciará públicamente todos los aplazamientos tan pronto como sea posible.
- 5.2.** El Comité de carrera puede aplazar una competición, prueba o carrera.
- 5.3.** Si el mal tiempo o las circunstancias desfavorables aconsejan aplazar una competición, prueba o carrera, ésta podrá aplazarse o suspenderse
- 5.4.** En el caso de ser necesario aplazar una carrera durante el curso de esta, se desplegará permanentemente una bandera negra en la línea oficial de salida.
- 5.5.** Si el Comisario General cancela una prueba 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 todas las embarcaciones, excepto cuando se tengan previstas normas de seguridad especiales, en cuyo caso se aplicarán éstas. 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. Toda infracción a esta norma será inmediatamente sancionada hasta que sea corregida.
- 6.3. Una embarcación dañada puede prohibirse para la competición si, en opinión del Comisario General, representase un peligro para los espectadores, participantes o el propio piloto. La decisión del Comisario General es irrevocable.
- 6.4. El Comisario General de una prueba autorizada debe requerir:
  - 6.4.1. La presencia de todos los Comisarios en sus puestos en el transcurso de la prueba.
  - 6.4.2. Que se disponga de la infraestructura adecuada para el buen desarrollo de la prueba antes de los entrenamientos o antes de que se inicie la prueba.
  - 6.4.3. Una ambulancia y un equipo de salvamento estarán presentes en todo momento durante la carrera y los entrenamientos.
  - 6.4.4. En todo momento, durante la prueba 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.
  - 6.4.5. 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 embarcaciones estén en funcionamiento. Puede utilizarse una moto acuática de control como moto acuática de rescate si está debidamente equipada y dispone del personal adecuado.
- 6.5. **BARCOS DE SALVAMENTO.** Las embarcaciones de rescate se comunicarán por radio con el Comisario General o su adjunto.
  - 6.5.1. 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.
  - 6.5.2. El personal de la embarcación de rescate deberá consistir como mínimo de 2 personas.
  - 6.5.3. En cada embarcación de salvamento, una de las personas estará capacitada para prestar primeros auxilios.
- 6.6. El Comité de Carrera no situará nunca una persona en el agua o en una moto acuática parada para servir como marca de recorrido.
- 6.7. No se iniciará ninguna competición si en el área en donde ha de realizarse la prueba están presentes embarcaciones, excepto en un recorrido protegido si el Comité de Carrera lo considera oportuno.
- 6.8. Ningún piloto, ni copiloto podrá participar en una prueba, ni ningún Comisario ejercer 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 de que pueda poner en peligro a otras personas, o cuando el nivel de alcohol medido con un alcoholímetro supere el nivel 0.00.*

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

El Comité de carrera puede decidir la realización de un control de alcoholemia en cualquier momento, antes o durante la prueba, 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 8.9 dará lugar a la descalificación de la prueba.

- 6.10.** 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/copiloto 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 cualificado, el piloto/copiloto sea declarado no peligroso para sí mismo ni para otros pilotos. Queda a juicio del Comisario General decidir si una embarcación 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 embarcación, por accidente o cualquier otra causa, necesite realizar una reparación, podrá ser reparada en la zona de padock, en cualquier momento de la competición, una vez dada la salida, siempre que llegue por sus medios a dicha zona, también podrá ser remolcado por la organización. Esta reparación, podrá hacerla por sus medios o con ayuda. Si es rescatada y remolcada por la organización, quedará fuera de competición de esa manga.

## **8. REGLAMENTOS TÉCNICOS**

- 8.1.** Los Comisarios Técnicos inspeccionarán a cada inscrito para determinar si el material personal y la embarcación responden a las condiciones de seguridad y administrativas. El Comité de Carrera puede disponer que uno o varios de sus miembros realicen una inspección completa de seguridad con anterioridad al inicio de una prueba en todas las embarcaciones para comprobar si todos los requisitos de estas normas han sido cumplidos.

### **8.2. Equipamiento de seguridad**

- 8.2.1. Radio VHF:** cada barco debe llevar a bordo una radio marina multi canal VHF operativa durante toda la competición. (156 – 174 MHz.)



- 8.2.2. Chalecos:** durante la carrera y los entrenamientos toda persona a bordo de un barco debe llevar un chaleco salvavidas con collarín, flotación en el pecho, refuerzo en la espalda y cinchas para facilitar la extracción. La eficiencia del chaleco es una cuestión de exclusiva responsabilidad del que lo lleva. El uso de un chaleco inflable está prohibido.
- 8.2.3. Cascos:** durante la carrera y los entrenamientos cualquier persona a bordo de cualquier embarcación que participe en regatas deberá utilizar un casco que cumpla con las normas según el listado disponible en la Web de la UIM. Al menos el 50 % (área) superior debe ser de un único color rojo/amarillo/naranja/verde brillante o fluorescente. No se podrá acoplar a los cascos ningún dispositivo de grabación de imágenes, por pequeño que sea. El usuario es enteramente responsable de la eficacia, incluida la adaptación, de su casco. Todos los organizadores deben repetir esta regla en cualquier documento emitido relevante, escrito o verbal. Si un casco se daña en un incidente, no se puede volver a utilizar y debe ser reemplazado.
- 8.2.4. Reposacabezas:** Es obligatorio que los asientos lleven reposacabezas.
- 8.2.5. Indumentaria de Protección:** Todos los miembros de la tripulación mientras que están en la carrera deben llevar ropa de protección adecuada que cubra el torso y todas las extremidades hasta las muñecas y los tobillos. La ropa de protección usada debe ser lo suficientemente resistente que provea de protección y los pilotos y copilotos deben usar un traje de carreras que sea ignífugo en todo momento durante la competición y entrenamientos. Se deben usar guantes y botas de carreras ignífugas. Se recomienda ropa interior ignífuga. Es responsabilidad exclusiva del usuario asegurarse de que la ropa protectora que utiliza sea adecuada para la aplicación que realiza. Es recomendable que sea a prueba de cortes.
- 8.3.** Ningún piloto/copiloto 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 Comisario General tiene la autoridad para denegar la participación a cualquier piloto y copiloto si, en su opinión, 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 embarcaciones:
- 8.6.1.** Todas las embarcaciones deben mostrar los números de identificación reglamentarios, tales como número de bastidor, casco, motor, etc. La carencia o pérdida dará lugar a descalificación.
- 8.6.2.** Todas las embarcaciones deberán pasar una inspección técnica antes de la carrera, esta inspección será principalmente de seguridad. El Comisario General podría retirar cualquier embarcación de la competición que no satisfaga los requerimientos técnicos de la R.F.E.M.
- 8.6.3.** El equipamiento que se averíe, rompa o pierda durante una carrera no será tomado necesariamente como causa para una penalización, a no ser que por razones técnicas se exhiba bandera negra durante la carrera.

**8.6.4.** La custodia de la embarcación y de cualquier material de competición es responsabilidad exclusiva del piloto y de su equipo. Esto incluye todas las fases de la prueba o la permanencia del material en las zonas de verificaciones, tanto antes como durante o después de la prueba.

## **9. CARACTERISTICAS DE LA EMBARCACION**

### **9.1. Generales**

Podrán participar embarcaciones que cumplan con la normativa actualmente en vigor, la Directiva 2013/53/UE, aplicable desde el 18 de enero de 2016 y traspuesta al ordenamiento jurídico nacional en el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.

Podrán participar en esta categoría las embarcaciones de recreo con un motor fueraborda con cilindrada superior a 1.000 centímetros cúbicos.

La potencia máxima será de 450 HP.

Si se declara en la certificación de la CE de la embarcación o similar, la potencia puede ser de la suma de dos motores idénticos e independientes.

No se permite la participación de embarcación certificada/homologada como ejemplar único, mínimo deber haber 5 ejemplares.

### **9.2. Forma del Casco**

Todas las embarcaciones deben ser monocasco.

### **9.3. Dimensiones Embarcación**

Las dimensiones del casco –eslora y peso- serán verificadas por los responsables técnicos antes de cada competición.

#### **9.3.1. Medida de longitud**

Todas las embarcaciones de recreo tendrán una eslora de 5.00 m a 9.00 m, conforme a la certificación de la embarcación emitida por un cuerpo técnico apropiado, donde se indican las dimensiones de la embarcación y las capacidades del motor instalado. La eslora entre perpendiculares, medida con plomada y cinta métrica.

Por eslora medida. LM, se entiende la distancia horizontal más corta entre la perpendicular del casco tomada en la proa y la perpendicular en el punto más lejano a popa, donde se forma el ángulo de la quilla con el espejo de popa.

#### **9.3.2. Peso**

El comité técnico de la Federación se reserva el derecho a modificar esta relación peso/potencia durante el campeonato, en cuyo caso se notificará a todas las entidades que tengan programada alguna competición y a los pilotos que hayan participado en la

categoría, igualmente se publicará en la en la WEB de la RFEM, entrando en vigor a los 30 días de la notificación y publicación.

La relación peso/potencia es de 4,5 kg/CV. P.ej. 675kg/150Cv.

El peso a tomar en cuenta es el de la embarcación completa, incluido el de la tripulación.

Tolerancia permitida:

- Hasta el 2% del peso penalización de una vuelta.
- Más del 2% del peso descalificado de la manga realizada.

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

- Embarcación y motor, combustible residual en el depósito y sentina completamente seca.
- Tripulación lista para competir con su equipamiento completo.
- Posible lastre declarado y en el lugar definido en la verificación.

Si los barcos cuentan con dispositivos para carga o descarga de agua de lastre, estos dispositivos tienen que estar fuera de funcionamiento, cerrados y precintados para las regatas. El oficial técnico deberá comprobar esto antes e inmediatamente después de cada carrera.

El lastre sólo puede ser de tipo sólido, y debe estar estrictamente fijado a la estructura de la embarcación; No se admite la fijación con elásticos u otro material de fácil extracción. La existencia y el peso del lastre deberán ser declarados e indicados en la ficha técnica por el responsable técnico. Al finalizar cualquier regata, todas las embarcaciones y pilotos, deberán permanecer disponibles para posibles procedimientos de verificación de peso e inspecciones pertinentes.

Queda estrictamente prohibido el uso de lastre de agua. El incumplimiento de esta norma supondrá la descalificación.

Durante el procedimiento de verificación de peso, la embarcación no tiene que contener líquidos distintos del combustible residual y piezas sólidas que no sean equipos a bordo ni lastre declarado. El peso del piloto será el peso de su cuerpo junto con el peso de su ropa de carrera.

#### **9.4. Numero De Carrera (Dorsal)**

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

- Los números en el casco deben mostrarse en la mitad delantera del barco a babor y estribor.
- Los números y letras deben estar marcados en negro, en un fondo blanco.

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

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



### 9.5. Homologación Embarcaciones

Todas las embarcaciones de recreo para poder participar deberán presentar un Certificado de Homologación emitido por la RFEM, en el que entre otros deberán figurar:

- Nombre del fabricante
- Categoría de diseño de la embarcación
- Capacidad máxima de personas
- Peso máximo permitido
- Potencia (Hp/KW) del motor, si es uno, o la suma de ambos si fueran dos.
- Eslora

Es necesario que la placa esté en el casco de la embarcación y que contenga la información como dispone el organismo de certificación y el número de serie del fabricante del barco.

Todos los barcos deben llevar consigo una placa del constructor de la CE y el código HIN visible en la popa del barco.

### 9.6. Características Técnicas

No están permitidas embarcaciones de estructuras adicionales fijas; No están permitidos carpas o toldos móviles.

La forma exterior del casco debe permanecer original.

La cubierta y los accesorios internos son libres.

Los soportes del espejo de popa pueden reforzarse.

Se puede quitar el conector de combustible en la cubierta inferior y conectar la manguera de combustible del tanque de combustible directamente a la bomba.

Las cornamusas y argollas de remolque deberán ser de construcción y resistencia adecuadas para que la embarcación sea remolcada cuando este anegada y estará firmemente fijado a la estructura principal del casco y no simplemente a la cubierta.

#### Deflector de agua y parabrisas

Se recomienda instalar un deflector de agua en la cubierta. Debe estar bien asegurado. Debe ser de un material que no se astille. Está prohibido el uso de cristales para parabrisas excepto cuando

estén fabricados en vidrio templado. No debe estar diseñado de manera que impida la expulsión del piloto. Todos los bordes afilados deben protegerse o eliminarse adecuadamente.

### **Flotabilidad**

Es requisito obligatorio que se instale y asegure adecuadamente una flotabilidad adecuada en la proa del barco.

Es responsabilidad del armador y requisito obligatorio, que la embarcación disponga de la suficiente flotabilidad incluso para que el casco flote de manera correcta de tal modo que facilite las labores del equipo de rescate en el caso de haber volcado.

### **Dirección y controles**

Todos los componentes del sistema de dirección, cables de control, varillajes, cuadrantes y cualquier accesorio dentro de la dirección, debe estar en buenas condiciones, ser seguros y aptos para su propósito.

La dirección hidráulica debe estar en pleno funcionamiento, las mangueras y uniones deben estar libres de fugas y adecuadamente protegido.

No se permite la dirección con un solo vaivén.

Se recomienda encarecidamente que se utilice dirección hidráulica.

Todos los cables de control deben estar en buen estado de funcionamiento, bien sujetos y todos los extremos sueltos cubiertos con cinta adhesiva.

### **Apagado del motor**

Es obligatorio el dispositivo de “hombre al agua”, tanto para el piloto como para el copiloto. Debe haber del “hombre al agua” adicional dentro de la embarcación.

Los copilotos deberán demostrar su capacidad de reiniciar el motor y pilotar el barco si es necesario.

Los dispositivos de hombre al agua no deben exceder los 120 cm entre piloto y conexión al barco. El conector de hombre al agua debe colocarse de manera que no se enganche.

Los interruptores de apagado deben estar conectados al conductor en TODO momento cuando el motor esté en marcha.

### **Controles de aceleración y marcha**

El acelerador tiene que volver automáticamente a la posición neutral cuando no se haga presión sobre el mismo. El piloto no puede acelerar con la mano. El piloto solo puede acelerar con su pie. El retroceso del acelerador es obligatorio sin que nada impida su funcionamiento. Debe volver rápidamente a la velocidad ralentí sin tener ningún tipo de impedimento.

Solo se permiten aceleradores manuales cuando estén colocados en la consola central y solo podrán ser accionados por el copiloto.

Todas las embarcaciones deben poder maniobrar hacia adelante y hacia atrás con motor y tener capacidad neutral con controles en el puesto del piloto.

### **Asientos**

Todos los barcos deben tener un mínimo de dos asientos de resistencia y soporte adecuados y deben ser seguros e inamovibles.

Se permite un relleno detrás de los asientos delanteros, pero en el caso de asientos tándem, el relleno debe comenzar detrás del asiento del piloto/ copiloto. Los rellenos deben estar al menos 40 mm por debajo de la parte superior de los respaldos de los asientos y deben estar bien ajustados.

Ni piloto ni copiloto pueden estar sujetos al asiento y al casco del barco de ninguna forma. Los asientos ocupados deben tener reposacabezas y tanto piloto como copiloto deben llevar collarín.

### **Tanques de combustible**

Todos los tanques deberán estar asegurados en todas las direcciones, sin daños y sin fugas.

El llenado de combustible debe realizarse fuera de los compartimentos de la tripulación.

Para la realización del repostaje piloto y copiloto deben estar presentes y contar con un extintor de incendios, de al menos 6kg, tipo ABC.

Deberá haber un medio claramente marcado y de fácil acceso para cerrar el suministro de combustible desde el tanque.

Si el depósito es metálico debe tener conexión segura al polo negativo de la batería.

Las líneas de combustible deben ser resistentes a fugas y rozaduras y funcionar de manera que se eviten daños.

### **Montaje del motor y peligros**

Los soportes y abrazaderas de montaje deben estar seguros y en condiciones satisfactorias y sujetos al espejo de popa con al menos cuatro pernos, cada uno asegurado con tuercas de seguridad y debe ser comprobados por el verificador.

El motor debe estar libre de corrosión peligrosa, fugas de aceite o combustible o calentamiento excesivo que pueda provocar un incendio o peligro para cualquier estructura adyacente dentro de la embarcación.

### **Baterías**

Es obligatorio instalar un desconectador de batería en un lugar accesible dentro de la embarcación, visible en todo momento y claramente señalizado.

Todas las baterías se montarán sobre una plataforma sólida y segura y se asegurarán con accesorios suficientemente fuertes para soportar cualquier impacto o inercia que se encuentre durante una carrera.

Las baterías estarán libres de fugas y en buen estado, serán comprobadas por el verificador técnico.

### **Seguridad de la hélice**

Es responsabilidad del competidor asegurarse de que la hélice o hélices estén en buen estado, particularmente en las raíces de las palas y están firmemente bloqueados por las tuercas de la hélice.

No estará permitido poner en marcha un motor con la hélice montada fuera del agua. El equipo que lo haga será descalificado.

### **Bombas de achique**

La embarcación llevará instalada al menos una bomba de achique eléctrica. El número y capacidad de las bombas instaladas será apropiado al tamaño del barco. Todas las bombas de achique estarán en buen estado de funcionamiento y asegurado al barco.

Es OBLIGATORIO que además de la bomba de achique eléctrica se disponga de un medio secundario de achique dentro del barco (por ejemplo, cubo de achique o bomba de achique manual).

### **Líneas de remolque y defensas de amarre**

Se debe asegurar de forma segura dentro de la embarcación una cuerda de remolque adecuada con un mosquetón accionado por resorte en un extremo en todo momento durante la carrera.

Todas las líneas de remolque y el punto de remolque deben tener la construcción y la resistencia adecuadas para que la embarcación pueda ser remolcada.

Las líneas de remolque no deben ser más largas que la eslora del barco para evitar que interfiera la hélice en caso de que desprenderse.

Todos los barcos deberán llevar defensas y cabos de amarre adecuados para su uso cuando estén amarrados al costado de otro barco.

### **Barcos averiados**

Si durante la competición la embarcación sufre un accidente o avería, y el comisario técnico no lo ve apto para continuar, la embarcación quedará fuera de la competición.

## **9.7. Motores y Motorización.**

Los motores deben haber estado disponibles para su compra en el catálogo minorista del fabricante y permanecer sin cambios con respecto a la especificación original.

Es responsabilidad del piloto proporcionar las especificaciones técnicas de su/s motor/es.

Se podrá realizar una inspección de los motores una vez finalizada la competición; si los motores no son conformes con los indicados en la documentación oficial, el equipo será descalificado.

Potencia máxima para instalar. Siguiendo la CE ISO Directiva de Embarcaciones de Recreio y regulaciones similares. La capacidad máxima del motor es la que se especifica en el documento de certificación de la CE de la embarcación y como se declare por el fabricante del casco.

Esta información puede estar incluida en la placa del fabricante.

Para todos los motores, todos los pilotos deben tener el 'manual de taller' del propietario del motor. Los mecanismos de dirección pueden ser sustituidos o modificados por otros más adecuados al ritmo deportivo. En cualquier caso, todos los componentes deben ser adecuados a las características de la embarcación y contruidos por firmas/construtores/fabricantes especializados.

La documentación (certificado original del constructor del barco y/o catálogos originales del constructor de los componentes del barco) que prueben la adecuación de todas las partes que componen el mecanismo de dirección, deben mostrarse a requerimiento del Comisario Técnico.

Está permitido modificar el capó del motor.

El power-lift y power-trim del motor están permitidos.

La altura máxima del motor es libre.

Los soportes de goma del motor pueden ser sustituidos por unos más resistentes, pero sin modificar los puntos de sujeción.

La embarcación podrá estar equipada con dos motores idénticos si lo permite el certificado de aprobación. Se admite la contra rotación de la hélice en caso de montar dos motores.

La caja de cambios debe permitir las siguientes maniobras: avance, retroceso y ralentí con el motor en marcha. No se permite la participación de embarcación certificada/homologada como ejemplar único, mínimo deber haber 5 ejemplares.

Los motores deberán permanecer tal y como lo suministra el fabricante, cualquier manipulación con el objeto de obtener mayor potencia y/o aceleración entraña directamente la descalificación.

Los soportes de la barra de dirección se pueden reforzar.

Se permite el refuerzo y el anclaje entre la pata y la barra de dirección en motores fuera de borda.

La elección de la cola del motor es libre.

Los motores solamente podrán quemar combustible del tipo que se expende normalmente en las estaciones de servicio sin añadir ningún tipo de aditivo.

cuando los motores sean del tipo conocido como “dos tiempos” se autoriza la adición a la gasolina de un aceite lubricante, o bien en un depósito para ello cuando así fue fabricado el motor, aceite lubricante que también debe de ser de venta en el mercado.

La cubierta y la escotilla del compartimento del motor de la embarcación deben poder soportar cualquier peso de una persona según certificación de la CE.

## 10 REGLAMENTOS DE BANDERAS

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

**10.1.1 Bandera Verde:** Significa que se ha dado la salida de la carrera o del recorrido, y que la carrera está en progreso.

**10.1.2 Bandera Amarilla:** Avisa de peligro en una zona del circuito. 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 en la zona de peligro.

**10.1.3. 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.

**10.1.4. Bandera Negra con un número visible:** Significa descalificación – obligación de retirarse de la carrera.

**10.1.5. Bandera naranja:** Significa que una embarcación participante tiene problemas, la embarcación participante que tenga problemas durante la carrera y esté en el recorrido, obligatoriamente tendrá que ondear la bandera naranja.

**10.1.6. Bandera Blanca:** Significa que los pilotos han empezado la última vuelta.

**10.1.7. 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 responsable.



## 11. BALIZAS Y BOYAS DE VIRAJE

- 11.1. Esta estrictamente prohibido en una carrera de barcos, recuperar o intentar recuperar una boya saltada. Hacerlo implica la descalificación inmediata de la manga.
- 11.2. Por cada boya saltada se aplicará una vuelta de penalización.
- 11.3. Saltar 3 boyas en la misma manga supondrá la descalificación de la manga en curso.
- 11.4. Si falta una boya, se desvía o se ha desplazado de su correcta posición durante una prueba, los pilotos deberán seguir la posición geográfica de la misma, según lo estipulado en el Anteprograma y/o briefing.
- 11.5. En caso de que un piloto dañe una boya del circuito, el piloto debe pagar 300 euros al organizador local o propietario de las boyas de la carrera, y se le aplicará la penalización de una vuelta.
- 11.6. La boya ha de ser construida de modo que no cause daños mayores en la embarcación 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.

## 12. REGLAMENTOS GENERALES

- 12.1. **Reunión de Pilotos:** Se mantendrá una reunión en todas las pruebas, en el día de la primera manga de la carrera, la hora y lugar será comunicado en el Anteprograma y se informará durante las inscripciones. 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/copilotos en la reunión y todos los pilotos/copilotos deben firmar. Los pilotos que no se presenten no estarán autorizados a tomar la salida.

La reunión de pilotos tratará de los puntos siguientes:

- 12.1.1 Se dará las gracias a todo el personal que han permitido la organización de la prueba.
  - 12.1.2 Se presentará a los Comisarios de la prueba y sus funciones
  - 12.1.3 Se presentará a los miembros del Jurado
  - 12.1.4 Plano del circuito a escala.
  - 12.1.5 Se indicarán los horarios
  - 12.1.6 Procedimientos de salida y llegada
  - 12.1.7 Información para realizar las carreras eliminatorias, si las hubiera.
  - 12.1.8 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.
  - 12.1.9 Aspectos de seguridad, ambulancia, barcos de salvamento, lugar donde se encuentran los extintores, forma de conducción en el parque cerrado, etc.
  - 12.1.10 Emplazamiento del tablón oficial de anuncios
  - 12.1.11 Lugar y hora de la entrega de premios.
  - 12.1.12 Recordar normas de seguridad y limpieza en el paddock y la playa.
  - 12.1.13 Preguntas
  - 12.1.14 Sorteo de posiciones, si procede
- 12.2 **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.

- 12.3 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.
- 12.4 Rodar en el Circuito:** No se permitirá rodar en el circuito de la carrera sin permiso del Comisario General.
- 12.5 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.
- 12.6 Trompos:** Está expresamente prohibido el conducir en sentido contrario al de la prueba. A un piloto cuya embarcación 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 descalificados.  
Un barco que haya sufrido un trompo, 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.
- 12.7 Bloqueo:** El bloquear deliberadamente a una embarcación más rápida es causa de penalización si lo cree conveniente el Comisario General.
- 12.8 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 realizarlo 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.
- 12.9 Boya de la línea de llegada:** Las boyas de línea de llegada se marcarán claramente.
- 12.10 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 embarcación del circuito de forma segura para no poner en peligro u obstruir el paso de otros pilotos.
- 12.11 Doblado:** Un piloto que sea doblado deberá apartarse, pero puede continuar corriendo.
- 12.12 Boyas Marcaje Giro/Trazado:** Todos los pilotos han de tomar completamente todas las boyas de marcaje del trazado del circuito. La proa de la embarcación 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 qué lado de la embarcación reaparezca la boya.

## 13. PROCEDIMIENTO DE CARRERA Y CIRCUITO

### 13.1. General.

Los procedimientos de inicio y finalización de la carrera se detallarán en las instrucciones de carrera y durante briefing, Así como el orden de paso de las balizas y la banda por la que montar cada una de ellas, la duración de la manga será medida por tiempo. Tendrán una duración de entre 30 y 35 minutos más una vuelta, o en su defecto mínimo 30 millas náuticas, la duración de las mangas se notificará en el Anteprograma de la prueba.

Durante la vuelta de salida, la distancia mínima desde la línea de salida hasta la primera boya será de mínimo 1 milla náutica.

Las carreras y circuitos están sujetas a modificaciones debido a la seguridad, mal tiempo o restricciones de las autoridades locales.

Una vuelta completa es una vuelta como se haya estipulado en las instrucciones de la carrera, teniendo en cuenta todas las boyas o sus posiciones geográficas en caso de que una boya se rompa, desaparezca o navegue a la deriva.

Debe haber un mínimo de visibilidad de una milla náutica en todo el recorrido de la regata y no debe haber ningún pronóstico u otra razón para creer que habrá menos visibilidad en cualquier parte del recorrido o sus alrededores durante la duración prevista de la regata.

En cada evento, habrá al menos una sesión de entrenamientos oficiales, a menos que por fuerza mayor o malas condiciones meteorológicas no sea posible.

Los entrenamientos oficiales se realizarán en el mismo circuito previsto para la carrera.

Del Pantalán de salida:

a) El Start Boat se comunicará por radio para confirmar la salida del pantalán. Se izarán las banderas amarilla y verde. Los detalles completos se proporcionarán en el briefing.

b) Todos los barcos de regata deben seguir al barco de salida hasta el área de reunión en el orden de posición acordado, tal como se haya informado en el briefing. Ningún barco de regatas podrá adelantarse al barco de salida.

c) Siempre que sea posible, se incluirá una vuelta de reconocimiento alrededor del recorrido hasta el área de reunión. Una vez en la zona de reunión se bajarán las banderas.

Desde la zona de reunión:

1. El área de reunión se definirá en las instrucciones de carrera o se explicará en el briefing.

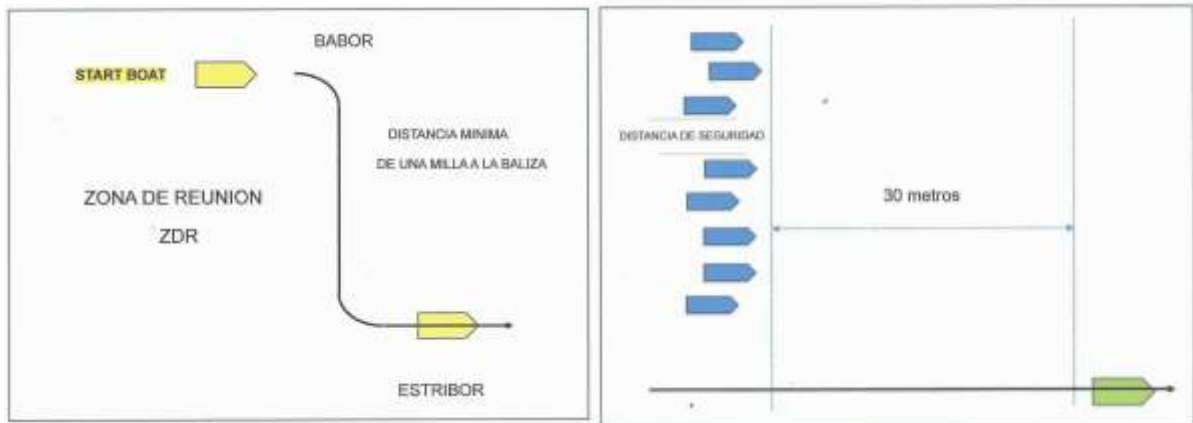
2. Una vez que todos los barcos de la regata estén en el área de reunión, dos minutos antes del inicio de la regata, el barco de salida se izará y continuará mostrando una "bandera amarilla".

3. Los barcos deben proceder a alinearse uno al lado del otro.

4. El barco de salida pasará entonces por delante de la parrilla y comenzará su recorrido hacia la línea de salida.

5. Todos los barcos de regata deben mantenerse en línea, mantener una distancia segura de los barcos más cercanos y 30 m detrás del barco de salida hasta que se levante la bandera verde.

6. El barco de salida se asegurará de que todos los barcos estén en línea y a una velocidad satisfactoria antes de levantar la bandera verde.
7. El inicio de la carrera se indica levantando la bandera verde.
8. Una salida abortada se indica levantando la bandera roja.
9. Cuando se aborta una salida, todos los barcos de regata deben regresar al área de reunión para esperar más instrucciones.



El Campeonato Endurance estará compuesto por un mínimo de una y un máximo de 3 carreras por temporada.

Cada carrera durará entre uno y tres días, siempre de viernes a domingo.

El intervalo de tiempo entre el final de una carrera y el inicio de la siguiente, debe ser de al menos una hora.

En caso de mal tiempo u otros factores acerca de la seguridad, diferentes formatos o duraciones de la carrera pueden ser decididos entre el Comisario General y el responsable de seguridad.

Para las verificaciones de seguridad deberá estar todo el equipamiento de seguridad a disposición del juez de verificación.

En caso de empate al final de un evento, el ganador será el barco que quedó en la posición más alta de la manga más larga que se haya corrido durante el evento.

### 13.2. Normas del parque cerrado y pantalán:

La zona seca y la zona húmeda son áreas de peligro y cada equipo deberá cumplir con las órdenes de los oficiales de la zona seca y húmeda y de los verificadores técnicos.

Una vez colocado por la grúa en el agua, los equipos deben retirar los barcos del área de la grúa tan pronto como sea posible o como se indique, a los pantalanes.

Los barcos tienen permitido salir al agua solo en las horas indicadas en las instrucciones de la carrera, con previo permiso o consentimiento del Comisario General o juez de la federación.

### 13.3. Botadura e izado

Todos los barcos deben estar equipados con cáncamos de izado diseñados adecuadamente para soportar la elevación del barco totalmente equipado y con un margen de seguridad adecuado.

Por lo tanto, cada barco también debe traer eslingas certificadas para la botadura e izado de la embarcación.

Un mínimo de dos miembros del equipo deben estar presentes en el momento de botar o sacar la embarcación.

Todos los barcos deben estar listos para la botadura al llegar a la grúa (cuerdas, poner defensas, quitar lonas, etc.), de lo contrario se podría rechazar la botadura del barco.

Está prohibido que cualquier persona esté dentro o sobre el barco mientras se iza el mismo.

#### **13.4. Procedimiento de llegada y límite de tiempo**

Un barco completará la manga cuando su proa cruce la línea de meta. Cuando el primero complete la manga y cruce la línea de meta, la bandera a cuadros será ondeada, a los barcos que crucen la línea de meta posteriormente al primero también se les dará bandera a cuadros.

Los barcos serán clasificados conforme al número de vueltas completadas y por el orden de paso por meta.

Habrará un tiempo límite, de tal manera que la carrera debe terminar 10 minutos después de que el barco que vaya en cabeza haya cruzado la línea de meta y se le haya mostrado la bandera de cuadros.

Los barcos participantes deben cruzar la línea de meta y hacerlo por sus propios medios.

#### **13.5. Verificación tras la carrera**

Los tres primeros clasificados serán pesados y verificados tras la regata. Deberán llevar inmediatamente sus embarcaciones al parque cerrado, sin detenerse en el camino y sin tocar, sustituir o modificar nada.

Las embarcaciones tendrán un peso mínimo post-regata según el reglamento. El tiempo entre el final de la última manga y el inicio de la entrega de premios deberá ser de al menos 1 hora.

**13.6.** 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.

**13.7.** El piloto deberá estar en la línea de salida en el momento de efectuarse la salida. No será válida la salida de una embarcación que no haya estado en su situación al darse la señal de salida. Una vez dada la salida, cuando el cabeza de carrera pase por la zona de salida por primera vez, aquél piloto que no haya podido tomar dicha salida, ya no podrá incorporarse a la misma y quedará fuera de carrera.

**13.8.** Los pilotos no están autorizados a modificar su trayectoria mientras se encuentren en los primeros 200 metros desde la línea de salida.

**13.9.** El Comisario General puede penalizar a cualquier piloto cuyo método de salida interfiera con otros participantes.

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

- 13.11.** El Comisario General, si lo cree conveniente, puede realizar una repetición de salida. La decisión del Comisario General será irrevocable.
- 13.12.** Todas las máquinas se pararán 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.
- 13.13.** El Comisario General, podrá penalizar según esté reglamentado, o en su defecto, según su criterio, a aquellos pilotos, que a su entender se hayan adelantado en la salida.

#### **14. FIN DE LA CARRERA**

- 14.1** Los tres primeros clasificados de cada categoría deben dirigirse a la zona de verificación, así como los designados por el Comité de carreras o los afectados por una protesta técnica.

El Comisario Técnico podrá elegir a su criterio, cualquier otro clasificado. Sólo podrán estar presentes en la verificación: el Comisario General, los miembros del Jurado, el Comisario Técnico, el Verificador, así como el piloto y copiloto de la embarcación verificada y su mecánico, así como las personas que decida el Comisario General para asesorarle, En ningún caso podrán estar presentes el piloto que protesta, su mecánico o personas que le representen.

El piloto o su mecánico deberán facilitar las piezas que sean objeto de verificación. El Verificador o el Comisario Técnico no están obligados a desmontar o montar ninguna pieza ni a disponer de herramientas específicas para ello, herramientas que deberá aportar el piloto cuya embarcación se va a verificar.

La incomparecencia o la negativa a desmontar entraña la descalificación de la prueba. Si la verificación es como consecuencia de una protesta, la parte que protesta deberá depositar, además de los derechos de protesta, una caución suficiente para cubrir las piezas de desgaste que puedan romperse durante la verificación, así como los costes de la mano de obra de desmontaje y montaje, caución que le será devuelta en caso de que el fallo del Jurado le sea favorable. Estos costes serán determinados por el Jurado, una vez oídas las partes.

Las inspecciones de oficio realizadas por el Comité o el Jurado no dan derecho a ninguna indemnización. El Jurado decidirá el alcance de las verificaciones realizadas de oficio.

- 14.2** Las embarcaciones participantes se regirán por el conjunto de reglamentos desde que se da la señal de atención para la salida hasta que la última embarcación haya terminado y abandonado el circuito.

#### **15 REGLAMENTOS DE INSCRIPCIÓN /ENTRADA**

- 15.1** El número de tripulantes mínimo es de 2. El número de miembros de la tripulación debe ser el mismo en todas las mangas. El piloto debe ser el mismo en todas las mangas. Los copilotos podrán cambiar durante la competición, pero solo los que estén inscritos se podrá inscribir un máximo de 3 participantes por embarcación.

- 15.2** Todos los barcos deberán estar en posesión de un seguro de responsabilidad civil frente a terceros de acuerdo en lo establecido por el RD 607/1999, no la propuesta, debiendo constar claramente en la póliza la frase VÁLIDO PARA COMPETICIÓN y estar su validez dentro de fecha.
- 15.3** El piloto deberá disponer de la titulación náutica en vigor que le habilite al manejo de su embarcación.
- 15.4** El copiloto deberá disponer mínimo de la titulación náutica: Licencia de Navegación.
- 15.5** Pilotos y copilotos deberán disponer de la licencia de piloto federativa en vigor, debidamente habilitada por la RFEM.
- 15.6** 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 RFEM., 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 RFEM.
- 15.7** La inscripción para cada prueba del Campeonato será de 50,00€ por embarcación.
- 15.8** Los pilotos que deseen participar en una prueba deberán inscribirse previamente, por o correo electrónico, rellenando el formulario facilitado para ello por parte del Comité Organizador de la prueba.
- 15.9** Díez días previos a la celebración de la prueba se cerrará el plazo de inscripción. En caso de no alcanzarse el número mínimo de inscripciones válidas la prueba será desconvocada de inmediato.
- 15.10** Para los formularios de inscripción recibidos fuera de plazo, se establecerá una cuota 100,00€.
- 15.11** 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 está convocada, por no alcanzarse el número mínimo de pilotos exigidos por el reglamento.
- 15.12** 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 preinscripciones pueden ser anuladas, por causa mayor, hasta las 10 horas del último día laborable previo a la carrera.
- 15.13** 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 y el copiloto hayan exhibido su licencia federativa en vigor, su póliza de seguro y el último recibo correspondiente al corriente de pago.

**15.14** 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 prueba y puede ser rechazada.

**15.15** 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.

## **16 LIMITES DE EDAD**

**16.1** La edad mínima de un piloto de embarcaciones, es de 18 años y para un copiloto es de 16 años.

**16.2** Todas las normas referentes a la edad son de aplicación al día de la carrera. Toda persona menor de 18 años deberá presentar autorización por escrito de su padre/madre o tutor/a, y estos deberán firmar in situ conformidad con las normas de la carrera.

## **17 PODIUMS, PRIMAS Y PREMIOS**

**17.1** La presencia en la entrega de premios es obligatoria para cada piloto y copiloto de los tres primeros barcos clasificados.

**17.2** Todos los que suban a pódium deben llevar sus trajes de carrera en la de entrega de premios.

**17.3** El organizador local concederá premios para los tres primeros clasificados.

**17.4** Si algún piloto o copiloto por causa mayor no pudiera asistir, deberá comunicarlo al Comisario General e informar de la persona que recogerá su trofeo en el pódium.

**17.5** La cuantía de las subvenciones por desplazamiento, primas de participación o premios, si los hubiera, se anunciará en el Anteprograma de cada prueba. Para tener derecho a estas subvenciones, primas o premios, es imprescindible aparecer con puntos en la clasificación de esa prueba y no ser objeto de descalificación o sanción. No está permitida la publicidad política o religiosa.

## **18 SISTEMA DE PUNTUACIÓN Y CLASIFICACIÓN**

**18.1** Los puntos de carrera se otorgarán a la combinación barco/piloto. Los puntos no son transferibles a barcos. El casco del barco no se puede cambiar durante una sola ronda del Campeonato. Cuando haya varias rondas de un campeonato, bajo circunstancias excepcionales se podrá permitir un cambio de casco del barco y una transferencia de puntos solicitándolo y justificándolo por escrito por el piloto a la RFEM.

- 18.1.1** Si se cambia de barco debe llevar el mismo número, el cambio será por circunstancias excepcionales, como, por ejemplo:
- Cuando un barco ha sufrido daños irreparables
  - Cuando hay un retraso en la producción del barco de reemplazo y el piloto se ve obligado a competir en su barco más antiguo al inicio de la temporada



**18.2** No se otorgarán puntos si un barco es descalificado por una infracción de las normas técnicas o deportivas.

**18.3** Para la clasificación, los puntos se otorgarán de la siguiente manera:

<b>POSICION</b>	<b>PUNTOS</b>	<b>POSICION</b>	<b>PUNTOS</b>
1	<b>400</b>	11	<b>22</b>
2	<b>300</b>	12	<b>17</b>
3	<b>225</b>	13	<b>13</b>
4	<b>169</b>	14	<b>9</b>
5	<b>127</b>	15	<b>7</b>
6	<b>95</b>	16	<b>5</b>
7	<b>71</b>	17	<b>4</b>
8	<b>53</b>	18	<b>3</b>
9	<b>40</b>	19	<b>2</b>
10	<b>30</b>	20	<b>1</b>

**18.4** La clasificación general se establecerá mediante la suma de todos los puntos obtenidos por cada equipo en las mangas computables para el Campeonato.

**18.5** El ganador del campeonato será el equipo que haya acumulado el mayor número de puntos en todas las Rondas

**18.6** Ningún piloto o copiloto puede cambiar de equipo durante la temporada. Si esto sucede perderá los puntos obtenidos hasta ese momento.

## **19 CRITERIOS DE PUNTUACIÓN**

**19.1** A menos que una carrera se acorte, para puntuar en una carrera, un barco debe completar el mínimo de número de vueltas anunciado en el briefing o publicado en el boletín o tablón de anuncios de la carrera.

**19.2** Si no se ha indicado en el briefing, el mínimo número de vueltas requerido será del 70% del total de la distancia de la carrera, redondeando a la vuelta completa.

**19.3** Los barcos deben tomar la bandera de cuadros dentro del límite tiempo para puntuar.

**19.4** En caso de una regata detenida, si el "barco ganador" ha completado:

- Un mínimo del 50 % del número real de vueltas programadas: se concederán todos los puntos.
- Entre el 25% pero menos del 50% del número real de vueltas programadas: se concederán la mitad de los puntos.
- Menos del 25% del número real de vueltas programadas: Sin puntos

**19.5** Reinicio: Si las condiciones lo permiten, se puede reiniciar una carrera si se ha completado menos del 50% del número real de vueltas programadas.

**19.6** En caso de una regata detenida o reiniciada, los barcos deben haber completado un mínimo del 70% de las vueltas completadas por el "barco ganador" clasificado.

**19.6.1** Detener una carrera: En caso de fuerza mayor o incidente/accidente, el comisario podrá detener la carrera agitando una bandera roja. Esta señal (bandera roja) se dará desde las embarcaciones de control de boyas y podrá ser dada por otras embarcaciones de seguridad oficiales. Todos los barcos reducen la velocidad inmediatamente y siguen el recorrido de la regata a baja velocidad hasta el lugar que se determine, sin entorpecer las labores del Comité de Regatas, y no pueden adelantar a otros barcos de la regata.

**19.7 Empate:**

**19.7.1** En una carrera (contando 2 mangas): En caso de empate al final de una carrera, el ganador será el barco con mejor clasificación en la manga más larga de las disputadas.

**19.7.2** En el Campeonato: En caso de igualdad de puntos al final del campeonato, el ganador se decidirá por el que haya obtenido más primeros puestos en todas las carreras, si continúa el segundo puesto, después el tercer puesto y así sucesivamente.

Si un empate existe después de este proceso, se romperá en favor del barco que haya obtenido la posición más alta en la última manga que computase para el campeonato

**20 AUTORIDAD DEL COMISARIO GENERAL**

**20.1** El Comisario General será responsable de la conducción de la carrera. Será responsable del diseño de los circuitos de carreras y de las instalaciones de la prueba adyacentes ya que éstas pertenecen a la prueba.

**20.2** 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.

**20.3** La acción disciplinaria del Comisario General que no sea la descalificación, exclusión o expulsión estará bajo las provisiones establecidas por la RFEM. El Comisario General informará a la RFEM 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 RFEM.

**20.4** 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 RFEM. durante las siguientes 48 horas después de la prueba.

**20.5** 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.

**20.6** Los incumplimientos del reglamento en las carreras, que no se les haya dado una resolución en la carrera, serán enviados a la RFEM. para su resolución.

**20.7** 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 Comisario Técnico que supervise inspecciones técnicas en cualquier momento.

**20.8** Los comisarios de carrera, incluido el Comisario General, no podrán competir en pruebas en las que éstos estén desempeñando un cargo en la organización.

## **21 JURADO**

**21.1** El Presidente del Jurado es elegido por el Comité Técnico de la RFEM. de entre los jueces titulados por la RFEM. 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, en el caso de haber solo un juez para componer el jurado, será válido y actuará como juez único. 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 RFEM. En caso de no poder constituirse el Jurado, cualquier reclamación presentada al mismo, dicha reclamación pasará directamente al Juez Único de disciplina deportiva de la RFEM.

**21.2** 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 RFEM. imponer otras sanciones.

**21.3** 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 prueba, 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

**21.4** Todo miembro del Jurado tiene derecho a tomar parte en una votación que no le concierna directamente.

**21.5** Ninguna persona podrá actuar como miembro del Jurado en una prueba en la que compita o en la que actúe como comisario.

**21.6** 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 embarcación 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 embarcación ha sido declarada insegura, y retendrá el anuncio de los resultados de la prueba 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.

**21.7** 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 RFEM.

**21.8** Cualquier piloto puede dirigirse al Comité de Carrera o al Jurado para expresar cuantas cuestiones considere oportunas, referentes a la competición. El piloto será escuchado, pero si hubiera votación para decidir, no tendrá derecho a voto

**21.9** Cualquier club u organización afiliada a la RFEM. 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.

**21.10** El Jurado puede, con o sin protesta, descalificar una embarcación cuando tenga conocimiento antes del reparto de premios, que se ha cometido una violación de los reglamentos.

## **22 COMITÉ DE CARRERAS.**

**22.1** Todos los competidores están obligados a obedecer las normas aun cuando el Comité, el Jurado, los jueces o cualquier otro Comisario, directa o indirectamente relacionado con el funcionamiento de una prueba, no respeten una o más disposiciones contenidas en el Reglamento.

**22.2** Si una embarcación o su piloto o copiloto 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 embarcación, el Comisario General, a petición del Comité, podrá decidir si dicha embarcación ha de ser o no descalificada.

**22.3** 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.

## **23 RECLAMACIONES**

**23.1** 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. 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.

**23.2** 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 puedan corregir esta circunstancia. Las protestas referidas a la idoneidad de una embarcación o equipo deben presentarse antes de la finalización de la reunión de pilotos.

**23.3** Toda reclamación ha de ser presentada por escrito y acompañada de la correspondiente tarifa de protesta, que será de 100 €, 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 embarcación cumple todos los requisitos reglamentarios la protesta se denegará, la fianza será utilizada para cubrir los costes del procedimiento, ingresándose la tarifa de protesta en la cuenta corriente de la RFEM. La caución cobrada, se entregará al piloto reclamado. 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 la Dirección de Carrera o el Jurado no dan lugar a ninguna indemnización. Toda reclamación ha de presentarse antes de haber transcurrido media hora desde el anuncio de los resultados de la carrera de la cual se presenta reclamación.

**23.4** Se devolverá el importe de la tarifa de protesta a la persona que ha protestado, si el Jurado falla a su favor.

## **24 APELACIONES**

**24.1** Todas las decisiones del Jurado son apelables ante el comité de Disciplina de la RFEM.

**24.2** Cualquier competidor que desee apelar contra la descalificación o suspensión de una embarcación, puede realizarlo entregando al Comisario General una declaración escrita acompañada por la correspondiente tarifa. La cuestión será entonces decidida por el Juez Único de la RFEM. En 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 RFEM.

## **25 INFRACCIONES DE LOS REGLAMENTOS**

Todas las infracciones del reglamento reportadas por un oficial pertenecientes a una embarcación o a un piloto o copiloto, resulten o no en descalificación, han de ser comunicadas por escrito a la RFEM.

## **26 EXPULSIÓN DEL LUGAR DE LA CARRERA**

Los comisarios de carrera tienen el derecho de expulsar del lugar de la carrera a cualquier persona del circuito de la carrera o del recinto de la prueba.

## **27 DISCIPLINA/CONDUCTA DEL PILOTO Y COPILOTO**

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

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

**27.1.2** Incumplimiento de los reglamentos de carrera de la RFEM. (no incluidos las infracciones del equipamiento).

**27.1.3** Incumplimiento de los requerimientos de las embarcaciones.

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

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

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

**27.1.7** Participación en una prueba sin disponer de licencia o utilizando la licencia de otro piloto.

**27.2** Además de exclusión o expulsión de una prueba, el Juez Único de disciplina deportiva de la RFEM, determinará posteriores sanciones, pudiendo ser ~~una multa~~, pérdida de puntos, suspensión, descalificación o cualquier combinación de lo anterior. La sanción mínima será la suspensión de licencia para una prueba más.

## **28. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO/COPILOTO/ EQUIPO**

El piloto, copiloto 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, patrocinadores 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.

## **29. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO/COPILOTO**

**29.1** El piloto y copiloto inscritos son responsables de las condiciones de su embarcación tal como se indica en el Libro de Reglamentos de Competición Oficial de la RFEM. Cualquier piloto/copiloto que corra con una embarcación perteneciente a cualquier otra persona que no sea el propio piloto inscrito, seguirá siendo responsable del cumplimiento de todos los reglamentos de la RFEM. Si se descubre que el piloto/copiloto y/o la embarcación violan los reglamentos de categoría, el piloto será quien recibirá la sanción.

**29.2** El piloto/copiloto son responsables tanto de su conducta personal como por la conducta de los miembros de su equipo, incluidos, pero no limitados los propietarios, patrocinadores, equipo del piloto y familiares, y pueden ser penalizado tanto por su conducta personal como la conducta de las personas de su equipo.

## **30 ACCIONES/ INFRACCIONES TÉCNICAS**

**30.1** Cualquier piloto/copiloto que se descubra que está compitiendo con una embarcación que se determine que sea ilegal en una categoría particular, de acuerdo con la inspección del Comisario Técnico, será descalificado y no se le permitirá competir en ninguna manga más de esa prueba y no recibirá ningún punto.