



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
MOTONÁUTICA

***REGLAMENTO
NACIONAL
DE
MOTOS
ACUATICAS
2024***

INDICE GENERAL

- 1. REGLAMENTOS GENERALES DE LA COMPETICIÓN (Artículos 1-24)**
- 2. INFRACCIONES DE LOS REGLAMENTOS (Artículos 25-30)**
- 3. PRUEBAS DE OFFSHORE (Artículos 31-34)**
- 4. PRUEBAS EN CIRCUITO (Artículos 35-39)**
- 5. PRUEBAS DE RALLYJET Y ENDURANCE (Artículos 40-43)**
- 6. PRUEBAS DE SLALOM (Artículo 44)**
- 7. PRUEBAS DE RESISTENCIA (Artículos 45-49)**
- 8. MOTO ACUÁTICA (Artículos 50-54)**
- 9. GP2 RUNABOUT (Artículo 55)**
- 10. GP1 – JET Y RUNABOUT (Artículos 56-64)**
- 11. RUNABOUT GP4 (Artículo 65)**
- 12. RUNABOUT GP0 (Artículo 66)**
- 13. RUNABOUT GP1 ATMOSFERICAS (Artículo 67)**
- 14. JET GP4 (Artículo 68)**
- 15. GP-3 F2 ATMOSFERICA (GP3 UIM) (Artículo 69)**

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. Dicho reglamento estará a disposición de los interesados en la Web de la RFEM: www.rfem.org.
- 1.3. Todas las competiciones locales y todas las motos acuáticas 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. 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 carrera 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 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. **Coordinador Deportivo.** Se ocupará que la organización del evento cumpla los estándares mismos que desde la Federación Española se marquen. Trabajarán de forma conjunta con el Comisario General y la Federación Autonómica, para que todas las pruebas, mantengan una unificación de criterios en todas las actuaciones que se realicen. No tendrán autoridad sobre el Comisario General. Redactará un informe de la carrera, que será remitido a la Directiva de la Federación Española.
 - 1.3.3. **Comisario Sanitario.** 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.
 - 1.3.4. **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.
 - 1.3.5. **Comisario Técnico y/o Verificador.** Debe asegurar que todas las motos acuáticas participantes cumplan con los requisitos técnicos del reglamento y de la prueba.
 - 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 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.** 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. No está permitida la publicidad política o religiosa.
- 1.8.** El piloto podrá llevar publicidad en sus prendas de competición y en la moto acuática. No está permitida la publicidad política o religiosa.
- 1.9.** 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 prueba en una superficie no mayor a 200 cm² en cada lado de la moto acuática.
- 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 respetivas 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 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. 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 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.
- 1.15.** 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 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. HOMOLOGACIONES

Cualquier moto acuática para participar en el Campeonato, deberá estar Homologada por la UIM, según su reglamento, o en su defecto por la RFEM.

4. 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:

- 4.1. Nivel de ruido:** El nivel sonoro no superará los 86 dBA a 22 metros por el procedimiento SAE J-34. El ruido se mira dentro del agua.
- 4.2. Emisiones:** Con la finalidad de reducir las emisiones en todo lo posible, es obligatorio utilizar carburante sin plomo, así como aceite biodegradable.

4.3. 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 alfombra absorbente para evitar manchas en el suelo.

4.4. Inspección en la zona de carrera

4.4.1. 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.

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

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

5. ANTEPROGRAMA

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

5.2. 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.

5.3. En el ante programa constará la siguiente información:

5.3.1. El nombre y dirección del organizador

5.3.2. Categorías que pueden participar

5.3.3. Lugar y fecha de la prueba

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

5.3.5. La hoja de inscripción e información de dónde y cuándo se pueden obtener las instrucciones de carrera.

5.3.6. Horario de la competición.

5.3.7. Distancias y reportajes en Offshore

5.3.8. Información que el organizador entienda que es de interés.

6. APLAZAMIENTO

6.1. 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.

6.2. El Comité de carrera puede aplazar una competición, prueba o carrera.

6.3. Si el mal tiempo o las circunstancias desfavorables aconsejan aplazar una competición, prueba o carrera, ésta podrá aplazarse.

- 6.4. 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.
- 6.5. 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.

7. NORMAS RELATIVAS A SEGURIDAD

- 7.1. 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.
- 7.2. 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.
- 7.3. Los asistentes deben llevar calzado cerrado durante la botadura, la preparrilla o la línea de salida.
- 7.4. Una moto acuática 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.
- 7.5. El Comisario General de una prueba autorizada debe requerir:
 - 7.5.1. La presencia de todos los Comisarios en sus puestos en el transcurso de la prueba.
 - 7.5.2. 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.
 - 7.5.3. Una ambulancia y un equipo de salvamento estarán presentes en todo momento durante la carrera y los entrenamientos.
 - 7.5.4. 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.
 - 7.5.5. 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.
- 7.6. **BARCOS DE SALVAMENTO.** Las embarcaciones de rescate se comunicarán por radio con el Comisario General o su adjunto.
 - 7.6.1. 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.
 - 7.6.2. El personal de la embarcación de rescate deberá consistir como mínimo de 2 personas.
 - 7.6.3. En cada embarcación de salvamento, una de las personas estará capacitada para prestar primeros auxilios.

- 7.7. El Comité de Carrera no situará nunca una persona en el agua o en una moto acuática parada para servir como marca de recorrido.
- 7.8. 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.
- 7.9. Ningún piloto podrá participar en una prueba 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 de que pueda poner en peligro a otras personas, o cuando el nivel de alcohol medido con un alcoholímetro supere el nivel 0.00.

- 7.10. 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 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 7.9 dará lugar a la descalificación de la prueba.
- 7.11. 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.

8. ACCIDENTES

- 8.1 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.
- 8.2 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.
- 8.3 Cuando una moto acuática, por accidente o cualquier otra causa, necesite realizar una reparación, podrá ser reparada en la zona de paddock, en cualquier modalidad y en cualquier momento de la competición, una vez dada la salida, siempre que llegue por sus medios a dicha zona, excepto en Resistencia, que 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 carrera.
- 8.4 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.

9 REGLAMENTOS TÉCNICOS

9.1 Los Comisarios Técnicos 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 o varios de sus miembros realicen 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.

9.2 Equipamiento de seguridad:

9.2.1 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 cerrado, gafas, guantes, 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 su juicio el material de un piloto no reúne las condiciones de seguridad suficientes, pero en cualquier caso la eficacia de todo el material es responsabilidad exclusiva de su portador, y en ningún caso los comisarios, los organizadores, la Federación, los promotores o los patrocinadores serán 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 prueba..

9.2.2 Los chalecos salvavidas serán 100 NW en las modalidades de Offshore y Resistencia, y de 50 NW en Circuito, Rallyjet y Slalom. En el momento que cambie la legislación vigente y el chaleco exigido para la moto acuática sea el de 50Nw, nuestro reglamento se adaptará y el chaleco oficial para cualquier modalidad será el de 50Nw o superior.

9.2.3 El casco ha de ajustar correctamente, que cubra completamente con protección de la barbilla y de la boca. 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.

9.2.4 Al menos el 70% de la superficie del casco de competición debe ser obligatoriamente de color naranja brillante, amarillo brillante, rojo brillante o de color naranja internacional. Está altamente recomendado que estos colores sean fluorescentes para que sean bien visibles en el agua.

9.2.5 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 Sanitario de cada prueba. Estas indicaciones estarán escritas en negro con un tamaño mínimo de dos centímetros de altura.

9.2.6 En las categorías Runabout de circuito es obligatorio usar protecciones de tipo rugby y espinilleras en la parte inferior. Se permite el uso de protector cervical.

9.2.7 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.

9.3 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.

- 9.4** 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.
- 9.5** Cualquier competidor que exhiba una conducta peligrosa o poco deportiva en cualquier momento durante una prueba autorizada será penalizado, descalificado o sancionado.
- 9.6** Exigencias para las motos acuáticas:
- 9.6.1** 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.
 - 9.6.2** 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.
 - 9.6.3** 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.
 - 9.6.4** 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.
 - 9.6.5** 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.
 - 9.6.6** 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.
 - 9.6.7** La utilización de depósitos de oxígeno o cualquier tipo de gas en vistas a mejorar el rendimiento de los motores está prohibida.
 - 9.6.8** Los depósitos de combustible, deberá ser de serie, a no ser que se autorice su cambio o modificación en el reglamento técnico. 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.
 - 9.6.9** 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 m3.
 - 9.6.10** El número máximo de pilotos por moto es uno. No se permite la competición en dúo o en tándem.

- 9.6.11** 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 prueba (tales como tapas, cofre de almacenamiento o asiento).
- 9.6.12** La custodia de la moto acuática 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.
- 9.6.13** Toda moto debe tener un lazo flexible de remolque en proa. Este lazo debe fabricarse con un material flexible (por ejemplo: cuerda, cinta de nailon, etc.) para que no sea peligroso. Los ganchos de remolque que sobresalgan de la superficie del plano del casco deben desmontarse.

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:** 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.
- 10.1.5. 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.
- 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 responsables.

11. BALIZAS Y BOYAS DE VIRAJE

- 11.1.** Las boyas tendrán un diámetro mínimo de 50 cm.
- 11.2.** Si falta una boya o se ha desplazado de su correcta posición durante una prueba, 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.

- 11.3.** 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.

12. REGLAMENTOS GENERALES

- 12.1. 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, sin la autorización del Comisario General. El piloto será multado con 50,00€

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, o recorrido del Offshore
 - 12.1.5** Se indicarán los horarios
 - 12.1.6** Procedimientos de salida y llegada
 - 12.1.7** Información para realizar las carreras eliminatorias
 - 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 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 contradierección 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.
- 12.7 Bloqueo:** El bloquear deliberadamente a una moto 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 En la llegada:** Un 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.
- 12.11 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.
- 12.12 Doblado:** Un piloto que sea doblado deberá apartarse, pero puede continuar corriendo.
- 12.13 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 qué lado de la moto reaparezca la boya.

13. PROCEDIMIENTO DE SALIDA Y TIPOS

- 13.1.** 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, según se haya reglamentado.

- 13.2** La moto debe ser empujada o conducida parada hasta la línea de meta. 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.
- 13.3** 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.
- 13.4** 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. Una vez dada la salida, cuando 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.
- 13.5** Los pilotos no están autorizados a modificar su trayectoria mientras se encuentren en los primeros 50 metros desde la línea de salida.
- 13.6** El Comisario General puede penalizar a cualquier piloto cuyo método de salida interfiera con otros participantes
- 13.7** Si un piloto abandona la carrera, no tiene derecho a tomar una nueva salida en el caso de que se diera de nuevo.
- 13.8** El Comisario General si lo cree conveniente puede realizar una repetición de salida. La decisión del Comisario General será irrevocable.
- 13.9** 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.
- 13.10** Se descalificará de la carrera a la moto acuática que prosiga su curso después de haber realizado una salida falsa, recibido ayuda externa a la organización (excepto para ser arrimado a su moto), 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.
- 13.11** 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.
- 13.12** En las modalidades donde la salida se haga a moto parada, 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.
- 13.13** 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 no podrán usar cabos u otros instrumentos para sujetar las embarcaciones de sus pilotos. Los pilotos se alinearán en la costa alejados a la misma distancia de sus motos acuáticas predeterminada por el Comisario General, y tendrán el "hombre al agua colocado en su muñeca". Tras la señal del "Comisario de salida", los pilotos correrán hasta sus motos acuáticas, pondrán en marcha el motor y empezarán la carrera, los agarradores tras la señal de salida, también podrán ayudar al piloto a poner la moto en marcha. Las motos acuáticas han de estar alineadas con un mínimo de 1 m de separación entre los costados de las motos.

13.14 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. Las motos acuáticas han de estar alineadas con un mínimo de 1 m de separación entre los costados de las motos.

13.15 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.

13.16 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.

13.17 Salida con Semáforo o Bandera. Los competidores se alinearán en la parrilla de salida. Cuando los competidores se hayan alineado, el Comisario de Parrilla indicará al Comisario de Salida, que la parrilla está correcta. A partir de este momento será el Comisario de Salida quien dé las indicaciones a los pilotos del proceso de salida. Indicará la puesta en marcha de los motores y verificará que todos los pilotos le dan el visto bueno de la puesta en marcha sin problemas. Una vez todos estén verificados en el arranque, a partir de este momento, el piloto ya no podrá pedir que se retrase la salida, a continuación, el Comisario de Salida encenderá la luz roja o levantará la bandera y entre 3 y 7 segundos, apagará el semáforo o dará la salida con la bandera.

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 propietario de la moto 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 moto 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, tales como juntas de culata, 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 motos acuáticas participantes se registrarán 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.

15 REGLAMENTOS DE INSCRIPCIÓN /ENTRADA

- 15.1** 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.
- 15.2** 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, no la propuesta, debiendo constar claramente en la póliza la frase VÁLIDO PARA COMPETICIÓN y estar su validez dentro de fecha. Junto con la preinscripción a cada carrera, también será obligatorio enviar la póliza del seguro y el recibo del pago de este. Se podrá solicitar el depósito de la póliza y el recibo en el momento de realizar la inscripción, devolviéndosela al piloto al finalizar la competición.
- 15.3** Se abrirá una preinscripción durante los meses de enero y febrero, para todo el Campeonato. Será una inscripción única, el importe de esta será de 50,00€ independientemente de las categorías en las que se inscriba, aquellos pilotos que no se preinscriban, deberán abonar 100,00€ excepto aquellos, que sean nuevos en el Campeonato o solo se hayan inscrito en una prueba. Si una categoría no es convocada, y hay algún piloto que solo se ha inscrito en esa categoría, se le devolverá el importe de la inscripción.
- 15.4** Se convocarán aquellas categorías que hayan cubierto un mínimo de 5 inscritos en la preinscripción, excepto en las categorías de Jet Ski, Junior, Fémimas y Runabout GP4, que serán 4.
- 15.5** La inscripción para cada prueba del Campeonato será de 50,00€ independientemente de las modalidades y categorías en las que se inscriba.
- 15.6** Los pilotos que deseen participar en una prueba deberán inscribirse previamente, por correo, fax o correo electrónico, rellenando el formulario facilitado para ello por parte del Comité Organizador de la prueba.
- 15.7** El martes previo a la celebración de la prueba se cerrará el plazo de inscripción. En caso de no alcanzarse el número mínimo de inscripciones válidas previstas por el Reglamento, Art. 15.4, la prueba será desconvocada de inmediato para esa categoría.

- 15.8** En caso de que la prueba 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.
- 15.9** 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 convocada el martes previo a la carrera, por no alcanzarse el número mínimo de pilotos exigidos por el reglamento.
- 15.10** 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.
- 15.11** 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.
- 15.12** 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.
- 15.13** 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.
- 15.14** Se podrá efectuar un cambio de moto durante el transcurso de la prueba, no en cada carrera, en la modalidad de circuito, offshore y slalom, si esta ha sido inscrita y verificada – administrativa y técnicamente – con anterioridad y sólo con la autorización del Comisario General. La utilización de una moto acuática con modificaciones entre carreras 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 carreras.
- 15.15** Cualquier categoría puede ser eliminada cuando haya menos de 4 inscritos al tiempo de cerrar la inscripción, a criterio del comisario General. Si no se alcanza el número de 4 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. En las categorías de Junior y Fémica, será de 3 inscritos.
- 15.16** 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 prueba, para aclarar cualquier duda.

16 LIMITES DE EDAD

16.1 La edad mínima para poder participar en Campeonatos de España Junior será de 8 años, cumplidos el día de la primera carrera.

Todos los menores de edad deberán de aportar la autorización paterna y deberán demostrar un mínimo de preparación para poder competir.

16.2 La RFEM., previo informe autorizado, se reserva el derecho de variar el límite de edad, con fines de representación en Alta Competición.

La RFEM., 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 GP4, Runabout GP0 o GP4. De la misma forma, podrá obligar a un piloto junior a subir a la categoría senior, si así lo entendiese por cuestiones físicas y técnicas del piloto.

Los pilotos sin experiencia con 18 años cumplidos participarán sólo en Jet Ski GP4, Runabout GP0, GP2 Promoción o GP4, con autorización del representante de la RFEM, o en ausencia de ambos por el Comisario General. En Rallyjet y Offshore, los pilotos sin experiencia sólo podrán participar en cualquier categoría menos en Runabout GP1. Se considerará experiencia la participación efectiva en 4 carreras.

La categoría Runabout GP2 Promoción está reservada a pilotos sin palmarés que no hayan ganado nunca el Campeonato de España de Runabout en ninguna categoría. El Campeón de España de Runabout GP2 Promoción tiene que cambiar de categoría en la temporada siguiente a la obtención del título. Si hubiese un exceso de inscritos en esta categoría al inicio del Campeonato, se decidirá el número de pilotos que deberán cambiar de categoría. Para decidir quién debe cambiar de categoría, se seguirá el criterio de clasificación y antigüedad, prevaleciendo la clasificación y el nivel deportivo del piloto (a criterio de la Federación).

17 PODIUMS, PRIMAS Y PREMIOS

La asistencia al pódium por los tres primeros clasificados es obligatoria, así como ir con el peto puesto. Si algún piloto por causa mayor no pudiera asistir, deberá comunicarlo al Comisario General e informar de la persona que recogerá su trofeo en el pódium.

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 DE LOS PILOTOS

18.1 Los puntos se obtendrán de la suma de todas las carreras disputadas en la prueba. No se darán puntos en eliminatorias, en pesacas, semi-finales o pruebas de exhibición.

En las pruebas de Circuito, Offshore y Rallyjet hay que pasar por meta para puntuar.

18.2 El sistema de puntuación oficial de la RFEM para Rallyjet, Circuito y Slalom, es el siguiente:

POSICION	PUNTOS	POSICIÓN	PUNTOS
1	25	8	8
2	20	9	7
3	16	10	6
4	13	11	5
5	11	12	4
6	10	13	3
7	9	14	2

18.3 El sistema de puntuación oficial de la RFEM para Offshore es el siguiente:

POSICION	PUNTOS	POSICION	PUNTOS
1	200	16	60
2	180	17	56
3	160	18	52
4	140	19	48
5	120	20	44
6	100	21	40
7	96	22	36
8	92	23	32
9	88	24	28
10	84	25	24
11	80	26	20
12	76	27	16
13	72	28	12
14	68	29	8
15	64	30	4

18.4 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 carrera si ésta se ha parado con menos de 1/3 de las vueltas previstas.

18.5 En las pruebas de Offshore puntuarán todos los pilotos que lleguen a la meta cumpliendo las condiciones reglamentarias.

18.6 En las pruebas de Offshore, a criterio del Comisario General, y siempre que no altere las clasificaciones finales de la prueba, se podrá dar final de carrera a aquellos pilotos que hayan perdido mucho tiempo con respecto al primer piloto que entró en meta. Su clasificación será la que tengan en el momento en la que el Comisario General de por finalizada la prueba.

19 SISTEMA DE NUMERACIÓN DE LAS MOTOS

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

19.2 El Comisario General, y el Comité de Prueba tienen derecho a obligar a un piloto a modificar su dorsal si otro piloto tiene el mismo número. El Comité de Carrera decidirá quién cambiará su número.

19.3 Los números deberán colocarse en NEGRO SOBRE FONDO BLANCO. Estos se pueden personalizar, siempre que se mejore su visión.

19.4 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.

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

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

19.6. 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.

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. 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 él compita.

- 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 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 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 moto acuática 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 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 Comisario General, a petición del Comité, podrá decidir si dicha moto 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 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.

- 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 pueden corregir esta circunstancia.
- 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 moto acuática 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 respecto a faltas cometidas en la salida, normas de conducción, y recorrido serán irrevocables y se permitirán las apelaciones solamente si ocasionan la suspensión.
- 24.2** 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 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.

INFRACCIONES DE LOS REGLAMENTOS

25 INFRACCIONES DE LOS REGLAMENTOS

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 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

27.1 El Comisario General descalificará, excluirá o expulsará al piloto, 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 motos acuáticas.
- 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/ EQUIPO DEL PILOTO

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, 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

29.1 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 RFEM. 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 RFEM. Si se descubre que el piloto y/o la moto acuática violan los reglamentos de categoría, el piloto será quien recibirá la sanción.

29.2 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, patrocinadores, equipo del piloto y familiares, y puede ser penalizado tanto por su conducta personal como la conducta de las personas de su equipo.

30 ACCIONES/ INFRACCIONES TÉCNICAS

30.1 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 Comisario Técnico, será descalificado y no se le permitirá competir en ninguna carrera más de esa prueba en la categoría en la que ha sido descalificado y no recibirá ningún punto.

PRUEBAS DE OFFSHORE

31 REGLAMENTACIÓN GENERAL

31.1 Se convocarán las siguientes categorías:

- 31.1.1 Runabout GP1**
- 31.1.2 Runabout GP3 F1 Atmosférica**
- 31.1.3 Runabout GP3 F2 Atmosférica**
- 31.1.4 Runabout GP2 Promoción**
- 31.1.5 Runabout GP2**
- 31.1.6 Runabout GP0**
- 31.1.7 Runabout GP4**

La edad mínima en todas las categorías, 16 años con titulación náutica necesaria.

31.2 El número máximo de saltos de puntos de marcación es de uno. Si el salto del punto de marcación 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 la anulación, aplazamiento o acortamiento de la prueba.

31.3 Los pilotos clasificados en las carreras obtendrán puntos para la clasificación del Campeonato de España, con el baremo señalado en el artículo 18.3. El Campeonato se disputará en uno o más fines de semana, celebrando varias carreras independientes, que puntuarán por separado, pudiendo ser una o dos de ellas, de Rallyjet. Dependiendo de la prueba que se realice, se podrán convocar todas las categorías o por cuestiones de seguridad, solo las entendidas por cascos grandes, quedando GP0 y GP4 desconvocadas. Sólo se otorgará el título de Campeón de España aquella categoría en la que el número de participantes sea superior o igual a 5. En caso de empate en puntuación entre dos o más pilotos, se tomará en consideración el número de pruebas 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 carrera.

31.4 Técnico:

- 31.4.1** Además, la moto acuática deberá portar un gancho de remolque, así como un cabo de mínimo 7 metros de largo y entre 10 y 20 milímetros de diámetro y una bengala reglamentaria, espejo de señales y silbato. Es obligatorio portar un teléfono móvil operativo, con saldo, en perfecto funcionamiento en el interior de una funda estanca y con la función de envío de identidad de llamante activada, el teléfono obligatoriamente deberá ir unido al piloto, no en la moto. Es recomendable portar un litro de agua, raciones de alimentos, etc.
- 31.4.2** 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.
- 31.4.3.** 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.

- 31.4.4.** 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. Después de que se haya dado la salida, el piloto ya no podrá cambiar de moto.
- 31.4.5.** Finalizada la carrera las motos pasarán al parque cerrado para la correspondiente verificación, estando a disposición del Comité de carreras hasta que se indique expresamente lo contrario.

32 PROCEDIMIENTOS GENERALES ANTES DE LA SALIDA

Debido a la variación de las condiciones de la línea de la costa y del agua, así como de las autoridades locales, el tipo de salida se explicará en la reunión de pilotos. Deberá prevalecer, siempre que sea posible, la salida tipo Le Mans y en su defecto podrán ser Lanzada, Discroll o a Intervalos, según decida el Comisario General en coordinación con el Organizador Local.

33 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE PASO Y REPOSTAJE DE GASOLINA

- 33.1** El repostaje del combustible se realizará en zonas designadas.
- 33.2** En los repostajes se deben colocar un mínimo de 3 extintores tipo B
- 33.3** Sólo el depósito de combustible podrá contener combustible, ni el piloto ni la moto acuática podrán transportar combustible.
- 33.4** Ningún recorrido incorporará tramos de más de 33 millas entre los puntos de repostaje.
- 33.5** 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.
- 33.6** Los pilotos serán sancionados por derramar combustible. El vertido de combustible a tierra o al agua será penalizado con 5 minutos.
- 33.7** 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.

34 SANCIONES

Al desarrollarse la competición en mar abierto, deberán de respetarse las normas básicas de navegación. Entre otras, es obligatorio navegar a 200 metros de la costa, respetar todas las zonas balizadas y no aproximarse a menos de 50 metros de cualquier embarcación.

PRUEBAS EN CIRCUITO

35 REGLAMENTOS GENERALES

35.1 Se convocarán las siguientes categorías:

- 35.1.1** Jet Ski GP4 Junior.
- 35.1.2** Jet Ski GP4
- 35.1.3** Jet Ski GP1
- 35.1.4** Runabout GP0
- 35.1.5** Runabout GP0 Fémimas
- 35.1.7** Runabout GP0 Junior
- 35.1.7** Runabout GP2 Promoción
- 35.1.8** Runabout GP2
- 35.1.9** Runabout GP4
- ~~**35.1.9** Runabout GP4 Junior/Juvenil (18 años)~~
- 35.1.10** Runabout GP4 Fémimas

35.2 Cada prueba se disputará en tres carreras, de 11 minutos de duración más una vuelta, excepto las categorías Junior y Fémimas, que serán a 9 minutos más una vuelta, puntuables las tres según el artículo 14.2 y para la clasificación final se sumarán el total de los puntos obtenidos en las tres carreras. El tiempo de duración de la carrera, se podrá reducir por cuestiones climatológicas, de horarios o por cualquier circunstancia que así lo decida el Comisario General. En caso de que se produzca un empate al final de la prueba, se tomará en consideración la posición de la pole. En el caso de que en una prueba haya más inscritos que lo previsto en el reglamento, se disputarán por el sistema de carreras clasificatorias en función del número de inscritos. El procedimiento se comunicará en la reunión de pilotos.

35.3 Los pilotos clasificados en cada carrera obtendrán puntos para la clasificación del Campeonato de España. La puntuación final del Campeonato se obtendrá de la suma del total de los puntos de todas las carreras celebradas y restando los puntos de la peor carrera de todas las celebradas. Sólo se otorgarán puntos en aquellas categorías en las que el número de participantes sea igual o superior a 4, excepto para las categorías Junior, Fémimas y GP4, que serán de 3. En caso de empate entre dos o más pilotos al final del Campeonato, se tomará en consideración el número de carreras 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 carrera.

35.4 Una misma moto puede estar inscrita en más de una categoría siempre que reúna los requisitos necesarios para participar en dichas categorías.

35.5 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.

35.6 Se realizará una manga de entrenamientos de aproximadamente 10 minutos, de los cuales 3 o 4 vueltas serán cronometradas para decidir la parrilla de salida. Podrán juntarse más de una categoría en los

entrenamientos a criterio del Comisario General. Los entrenamientos son obligatorios y como mínimo deberá dar el piloto una vuelta cronometrada.

36 CIRCUITO BOYAS DE VIRAJE

36.1 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. Cada parte del circuito doble deberá tener entre 3 y 6 boyas. Éste, en lo posible, deberá hacerse en paralelo. El sentido de giro del circuito, si es posible, será el contrario a las agujas del reloj.

36.2 Boyas saltadas: Un piloto que se salte una boya, 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 más 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. Si un piloto se salta una boya acortando el circuito, no podrá recuperar dicha boya y será sancionado con una vuelta. Si un piloto se entienda que acorta el circuito saltándose una o varias boyas, será descalificado en esa carrera. Si un piloto se salta varias boyas, creando una situación de peligro, será descalificado.

36.3 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. El color de la boya de recuperación se comunicará en la reunión de pilotos, el piloto que recupere boya, no tendrá preferencia una vez que se reincorpore al circuito. Boyas azules, verdes y de otros colores, son para usos especiales. El Comisario General explicará su objeto en la reunión de pilotos.

36.4 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 implicaran cambios de rumbo mayor a 90°.

36.5 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 de este. El trazado también se podrá modificar por cuestiones de seguridad, a criterio del Comisario General, aunque la competición se haya iniciado ya, debiendo informar obligatoriamente a la totalidad de los pilotos de dicho cambio.

36.6 El sentido de giro del circuito será, en lo posible, el contrario a las agujas del reloj.

37 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE-SALIDA

37.1 El número máximo de motos acuáticas por carrera en pruebas en circuito cerrado no deberá exceder los 25. Si los inscritos superan los x pilotos (a decisión del Comisario General, dependiendo de la categoría y estado del mar), se partirá la parrilla a dos circuitos o boyas de salida, uno de ellos será más rápido que el otro. El orden de parrilla se hará con la posición de la pole en la primera

carrera, situando la pole a la izquierda si el primer giro es a izquierda, las siguientes carreras de la prueba, se harán con la clasificación de la carrera anterior.

En el caso de competir dos categorías juntas, prevalecerá el posicionamiento en parrilla de la categoría superior.

Si el Comisario General, Comisario de Seguridad y Federación, estiman que el estado del mar y el número alto de inscritos puede generar una situación alta de peligro, podrán decidir la celebración de tandas clasificatorias y repesca, pudiendo anular alguna de las carreras por falta de tiempo.

- 37.2** En caso de no poder sacar el orden de la parrilla con la pole, el orden en la línea de salida en la primera carrera de la primera prueba será la clasificación del año anterior. En la primera carrera de las posteriores pruebas será según las clasificaciones del campeonato.
- 37.3** En la zona de salida sólo 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.
- 37.4 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, excepto la categoría Júnior. 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 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. En esta modalidad, los pilotos deberán de estar de pie antes de llegar a la primera boya.
- 37.5 División Runabout:** Los pilotos deben salir en sus posiciones de pilotaje y pueden sentarse. No se permitirá a ningún piloto la utilización de elementos para ayudarle 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.
- 37.6** Se considerará que un piloto se ha adelantado en el proceso de salida, a todos aquellos pilotos que antes de apagarse el semáforo o bajada de bandera, se adelanten y produzcan una salida falsa, a criterio del Comisario de Salida. Solo se sancionarán al piloto o a aquellos pilotos que rompa el proceso de salida, en un mismo momento, y no a los pilotos que por inercia salgan detrás de ellos, la decisión siempre será tomada por el Comisario de Salida.
- 37.7** Los competidores han de reunirse en la zona próxima a la salida a punto para situarse en parrilla para tomar parte en su carrera mientras se está corriendo la carrera de la categoría anterior.
- 37.8** Siendo posibles distintas configuraciones de los lugares en los que se celebre una carrera, durante la reunión de pilotos se explicará el tipo de salida. En lo posible se hará con semáforo o bandera, si no fuera posible, se haría lanzada.

38 PROCEDIMIENTOS DE REPETICIÓN DE SALIDA GENERALES

- 38.1** 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.
- 38.2** 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 – salvo por primera salida prematura- no podrá volver a tomar la salida en esa carrera.
- 38.3** Una vez se haya realizado la salida de la carrera, si ésta se tiene que repetir por cualquier motivo, los pilotos que no hayan salido previamente en la primera salida (aunque haya sido nula), no podrán entrar a tomar parte en la repetición.
- 38.4** 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 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 apagar la luz roja o dar la salida con la bandera, 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 carrera no tomará la salida. Si la mayoría de los pilotos de la parrilla, se adelantan, se repetirá la misma sin sancionar a ningún piloto, si el Comisario de Salida puede identificar al piloto o pilotos que han provocado la salida adelantada de la mayoría de la parrilla, serán penalizados. El Comisario de Salida podrá dar como válida la salida y sancionar al piloto infractor con una vuelta de penalización, si así lo considera.
- 38.5** 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, si no es posible reanudar la carrera. 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 carrera si ésta se ha parado con menos de 1/3 de las vueltas previstas.
- 38.6** Si por causas imprevistas es necesario parar la carrera una vez dada la salida válida, la carrera 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, o posteriores salidas hasta que esta sea válida, conservará la misma penalización en las siguientes salidas si las hubiera. Si se para la carrera antes de haber completado 2/3 de las vueltas previstas, se deberá repetir la salida, si fuese posible a criterio del Comisario General. En caso de haber realizado 2/3 o más de las vueltas, no será necesario repetir la salida y la carrera será válida. El piloto por el cual se ha parado la carrera no podrá tomar la salida en esa carrera.

39 FIN DE LA CARRERA

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.

PRUEBAS DE RALLYJET Y ENDURANCE

40. REGLAMENTACIÓN GENERAL

40.1. Se convocarán las siguientes categorías:

- 40.1.1. Runabout GP1**
- 40.1.2. Runabout GP3 F1 Atmosférica.**
- 40.1.3. Runabout GP3 F2 Atmosférica (GP3 UIM)**
- 40.1.4. Runabout GP2 Promoción**
- 40.1.5. Runabout GP2**
- 40.1.6. Runabout GP0 (solo en Rallyjet)**
- 40.1.7. Runabout GP4 (solo en Rallyjet)**

Es obligatorio estar en posesión de la titulación náutica necesaria para poder competir en la modalidad de Endurance, si el circuito no fuese posible cerrarlo a la navegación.

40.2 El Campeonato se podrá celebrar a una prueba o a varias. En cada prueba se podrán disputar una, dos o tres carreras, totalmente independientes, puntuando por separado, con una duración de 25 minutos más una vuelta en Rallyjet y 35 minutos más una vuelta en Endurance, puntuables según el artículo 18.2. De las carreras disputadas en esa prueba, se sacará una clasificación de la suma de los puntos de estas y se hará una entrega de premios oficial de la prueba. En caso de empate de puntos, se seguirá el criterio especificado en el artículo 40.3. El tiempo de duración de la carrera, se podrá reducir por cuestiones meteorológicas, de horarios o por cualquier circunstancia que así lo decida el Comisario General.

40.3 Los pilotos clasificados en cada carrera 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 4. Si se disputan 5 carreras o más, en la clasificación final se descontará la carrera, que se haya celebrado, con peor puntuación obtenida. En caso de empate entre dos o más pilotos al final del Campeonato, se tomará en consideración el número de carreras 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 carrera.

40.4 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. Después de que se haya dado la salida, el piloto ya no podrá cambiar de moto en esa carrera.

40.5 El tipo de salida será tipo Lanzada o Le Mans, según lo hayan acordado el Organizador Local y la RFEM.

40.6 Boyas saltadas: Un piloto que se salte una boya (sin voluntad de atajar el circuito) será sancionado con una vuelta por cada boya saltada. Si voluntariamente se salta una boya, para hacer más corta la vuelta, será descalificado.

40.7 Identificación de las Boyas: Las boyas podrán ser de distintos colores y tamaños. El Comisario General explicará el recorrido en la reunión de pilotos.

41. RECORRIDO

- 41.1** El recorrido puede tener giros ya sea por la derecha o por la izquierda y será descrito en la reunión de pilotos. El recorrido tendrá un mínimo de 2 millas para Rallyjet y de 4 millas para Endurance.
- 41.2** 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 implicaran cambios de rumbo mayor a 90°.
- 41.3** 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 de este.
- 41.4** El sentido de giro del circuito, si es posible, será el contrario a las agujas del reloj.

42 PROCEDIMIENTOS DE REPETICIÓN DE SALIDA GENERALES

- 42.1** 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.
- 42.2** 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.
- 42.3** Si 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.
- 42.4** 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 carrera si ésta se ha parado con menos de 2/3 del tiempo previsto, y el tiempo de la siguiente carrera.
- 42.5** Si por causas imprevistas es necesario parar la carrera una vez dada la salida válida, la carrera sólo se reiniciará una vez.

43 FIN DE LA CARRERA

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. Para clasificarse a continuación el piloto tiene que haber efectuado al menos 2/3 partes del recorrido del primer clasificado de su categoría, y cruzar la línea de llegada. Después de cruzar la línea de llegada, los pilotos deben dirigirse directamente al parque cerrado con prudencia.

ANEXO 1:

Actualmente los circuitos de Rallyjet y Endurance se hacen de forma que la organización cierra los mismos a la navegación de particulares. Ante esto, se podrá utilizar el chaleco de 50Nw.

PRUEBAS DE SLALOM

44 REGLAMENTOS GENERALES

44.1. Categorías:

44.1.1. Jet Ski GP1 2-4 T - Motos acuáticas de conducción de pie de 2 y 4 tiempos. Edad 16 años. Preparación GP1.

44.1.2. Runabout GP1 2-4 T – 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 GP1.

44.2. Los pilotos clasificados en cada prueba obtendrán puntos para la clasificación del Campeonato de España. La puntuación final del Campeonato se obtendrá de la suma del total de los puntos de todas las carreras disputadas. Sólo se otorgarán puntos en aquellas categorías en las que el número de participantes sea igual o superior a 5. En caso de empate entre dos o más pilotos al final del Campeonato, se tomará en consideración el número de pruebas 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 prueba.

44.3. Según el número de inscritos, se harán las parejas a criterio del Comisario General y Director Deportivo de la RFEM, buscando que el número de inscritos se reduzca a 8 o 16 pilotos. La prueba se efectuará por eliminación directa, a dos carreras, una en cada circuito. En caso de empate, se efectuará una tercera carrera para determinar el ganador, en esta última carrera se sorteará el circuito que utilizará cada piloto.

44.4 Sólo puntuarán los 16 mejores clasificados, a partir del cuarto clasificado, la clasificación se hará por tiempos. La puntuación se hará según el artículo 18.2.

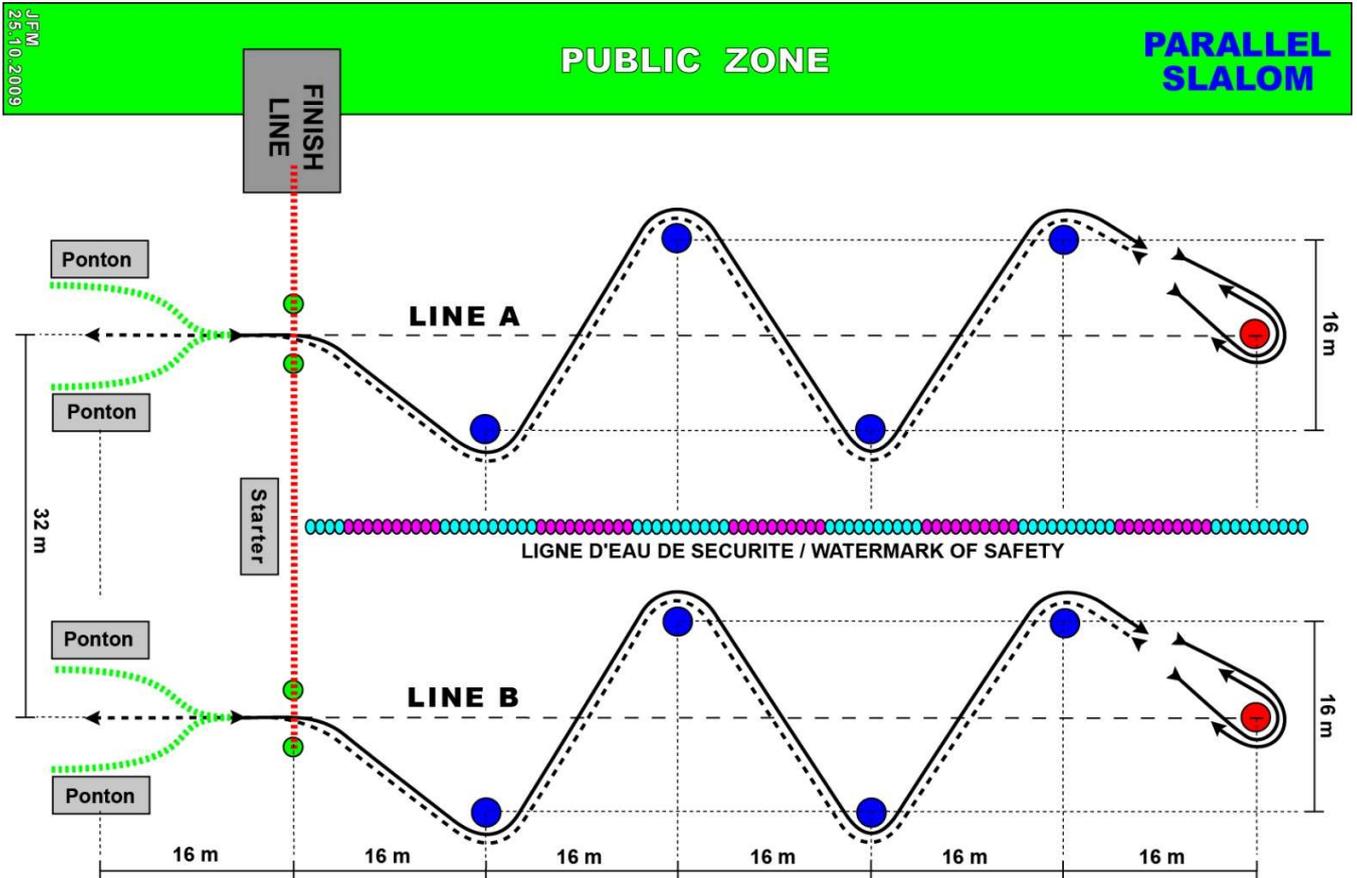
44.5 En la zona de salida sólo se permitirá la presencia de dos ayudantes por participante. Los ayudantes no podrán usar cuerdas u otros instrumentos para sujetar las motos de sus pilotos. No se permitirá el calentamiento ni practicar salidas cuando se esté preparando o colocando en la posición en la línea de salida, salvo que haya una zona destinada a tal efecto.

44.6 Los competidores han de reunirse en la zona próxima a la salida a punto para situarse en parrilla para tomar parte en su carrera mientras se está corriendo la carrera de la categoría anterior.

44.7 Durante la reunión de pilotos se explicará el tipo de salida, si se hará con semáforo o con bandera.

44.8 Todas las motos acuáticas deben pasar la línea de salida entre las marcas indicadoras de la línea oficial de salida. La moto acuática, tendrá la proa perpendicular a la primera boya de giro.

44.9 Cada recorrido tendrá entre 4 y 6 boyas. La última boya de giro se podrá realizar del lado que prefiera el piloto.



PRUEBAS DE RESISTENCIA

45 REGLAMENTO GENERAL:

45.1 Categorías:

- Runabout GP1
- Runabout GP2

45.2 El Campeonato de España de Resistencia, se celebrará a una sola prueba.

45.3 Los equipos deberán estar formados por dos pilotos obligatoriamente. Cada piloto deberá hacer como mínimo un tercio de la prueba.

45.4 El Campeonato sólo se otorgará en aquellas categorías en las que el número de participantes sea igual o superior a 5.

45.5 Se podrá inscribir una segunda moto acuática, con tal que cumpla con todos los reglamentos de categoría y seguridad, habiendo pasado las verificaciones técnicas y administrativas iniciales. La moto con la que tome la salida será con la que deberá realizar toda la prueba, no está permitido el cambio de moto una vez dada la salida.

45.6 Si la moto se avería, podrá ser remolcada hasta la zona de repostaje donde podrá repararse y continuar la carrera. No contará esa vuelta en la que ha sido remolcado.

45.7 El equipamiento de seguridad, será el mismo que el de las pruebas en mar abierto.

45.8 El tipo de salida será estilo Le Mans o Lanzada, según se especifique en el anteprograma o por Dirección de Carrera.

45.9 Boyas saltadas: Un piloto que se salte una boya (sin voluntad de atajar el circuito) será sancionado con una vuelta o con tiempo, a criterio del Comisario General, se informará cual será la sanción en la reunión de pilotos. Si involuntariamente, por acción de otro piloto y por seguridad se salta una boya, a criterio del juez ésta podrá ser penalizada o no.

Si voluntariamente se salta una boya, para hacer más corta la vuelta, será descalificado.

45.10 Las boyas podrán ser de distintos colores y tamaños.

46 REPOSTAJES

46.1 Los repostajes serán neutralizados. El número de estos y el tiempo neutralizado se informará en el anteprograma, y serán obligatorios de hacer

46.2 El repostaje del combustible se realizará en zonas designadas.

46.3 Sólo el depósito de combustible podrá contener combustible, ni el piloto ni la moto acuática podrán transportar combustible.

46.4 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.

46.5 Los pilotos serán sancionados por derramar combustible. El vertido de combustible a tierra o al agua será penalizado, según informe el Director de Carrera en la reunión de pilotos.

46.6 La llegada al punto de repostaje 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.

46.7 El Comisario General, informará en la reunión de pilotos, cuando queda cerrado el repostaje Neutralizado. Habrá un tiempo o un número de vueltas máximo, donde los pilotos deben de haber entrado a realizar obligatoriamente todos los repostajes previstos. Podrán parar a partir de ese momento, pero de forma voluntaria y sin neutralizar.

47 RECORRIDO

47.1 El recorrido será explicado por el Comisario General en la reunión de pilotos. Puede tener giros ya sea por la derecha o por la izquierda. El recorrido tendrá un mínimo de 2 millas.

47.2 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 implicarán cambios de rumbo mayor a 90º.

47.3 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 de este.

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

48 PROCEDIMIENTOS DE REPETICIÓN DE SALIDA GENERALES

48.1 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.

48.2 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.

48.3 Si por causas imprevistas es necesario parar la carrera, ésta se reanudará cuantas veces sea siempre que sea posible, a criterio del Comisario General. Cualquier piloto sancionado en la salida original, conservará la misma penalización en la segunda salida.

49 FIN DE LA CARRERA

49.1 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. Para clasificarse, el piloto tiene que haber efectuado al menos 2/3 partes del recorrido del primer clasificado. No será necesario tomar bandera. Después de pasar bajo el damero, los pilotos deben dirigirse directamente al parque cerrado con prudencia.

49.2 Para que el Campeonato sea válido, la competición deberá cumplir como mínimo la mitad del tiempo o recorrido previsto por la organización. Si se da por concluida la carrera antes de haber completado la mitad de esta, se darán los premios en metálico y trofeos, pero no se otorgará el Campeonato de España.

49.3 En cualquier circunstancia por la que el Comisario General decida parar la competición, la clasificación de esa parte de la carrera, se hará tomando como referencia la vuelta anterior a la bandera roja. Si esta no se reanuda, los pilotos que estén en repostaje aparecerán en esa vuelta a partir del último que tome bandera, en el orden que hayan entrado al repostaje y no saldrán a terminar la vuelta, el repostaje queda cerrado. La clasificación general, si no se reanuda la carrera, será la que resulte aplicando esta norma, independientemente del número de repostajes que haya hecho cada piloto. Si la competición se reanuda, los pilotos que estén en repostaje no volverán a completar la vuelta, les contará el repostaje que están realizando, y el Comisario General hará un cálculo aproximado del tiempo que estarán retenidos en la zona de repostaje, una vez se reanude la competición. En la reanudación, se tendrá en cuenta el tiempo o las vueltas realizadas, así como de los repostajes, hasta la suspensión de esta.

49.4 Siempre será decisión del Comisario General, la suspensión o conclusión de la prueba antes de lo previsto.

MOTO ACUÁTICA 4 TEC

50 MOTO ACUATICA 4 TEC

50.1 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 esta. La dirección de estas se maneja desde delante moviendo un Jet trasero o un sistema de transmisión de la propulsión completamente encerrado. Todas las motorizaciones serán de 4Tiempos. Cualquier modificación que se autorice a realizar en una categoría inferior, se podrá hacer en cualquier categoría superior, siempre y cuando esa modificación no esté estipulada de otra forma en esa categoría.

50.2 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 esta modalidad son:

- 50.2.1 JET SKI GP4 JUNIOR
- 50.2.2 JET SKI GP4
- 50.2.3 JET SKI GP1
- 50.2.4 RUNABOUT GP0
- 50.2.5 RUNABOUT GP0 FEMINAS
- 50.2.6 RUNABOUT GP0 JUNIOR
- 50.2.7 RUNABOUT GP2 PROMOCIÓN
- 50.2.8 RUNABOUT GP2
- 50.2.9 RUNABOUT GP4
- 50.2.10 RUNABOUT GP4 JUNIOR JUVENIL (18 AÑOS)
- 50.2.10 RUNABOUT GP4 FÉMINAS

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

- 50.3.1 RUNABOUT GP1
- 50.3.2 RUNABOUT GP3 F1 ATMOSFÉRICA
- 50.3.3 RUNABOUT GP3 F2 ATMOSFÉRICA (GP3 UIM)
- 50.3.4 RUNABOUT GP2 PROMOCIÓN
- 50.3.5 RUNABOUT GP2
- 50.3.6 RUNABOUT GP0
- 50.3.7 RUNABOUT GP0 FEMINAS
- 50.3.8 RUNABOUT GP4

50.4 Las categorías de competición de la R.F.E.M. para las motos acuáticas, modalidad de **Rallyjet**, son:

- 50.4.1 RUNABOUT GP1
- 50.4.2 RUNABOUT GP3 F1 ATMOSFÉRICA
- 50.4.3 RUNABOUT GP3 F2 ATMOSFÉRICA (GP3 UIM)
- 50.4.4 RUNABOUT GP2 PROMOCION
- 50.4.5 RUNABOUT GP2
- 50.4.6 RUNABOUT GP0

50.4.7 RUNABOUT GP0 FEMINAS

50.4.8 RUNABOUT GP4

50.5 Las categorías de competición de la R.F.E.M. para las motos acuáticas, modalidad de **Endurance**, son:

50.5.1 RUNABOUT GP1

50.5.2 RUNABOUT GP3 F1 ATMOSFÉRICA

50.5.3 RUNABOUT GP3 F2 ATMOSFÉRICA (GP3 UIM)

50.5.4 RUNABOUT GP2 PROMOCION

50.5.5 RUNABOUT GP2

51 DIVISIÓN SKI

51.1. 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

52. DIVISIÓN RUNABOUT

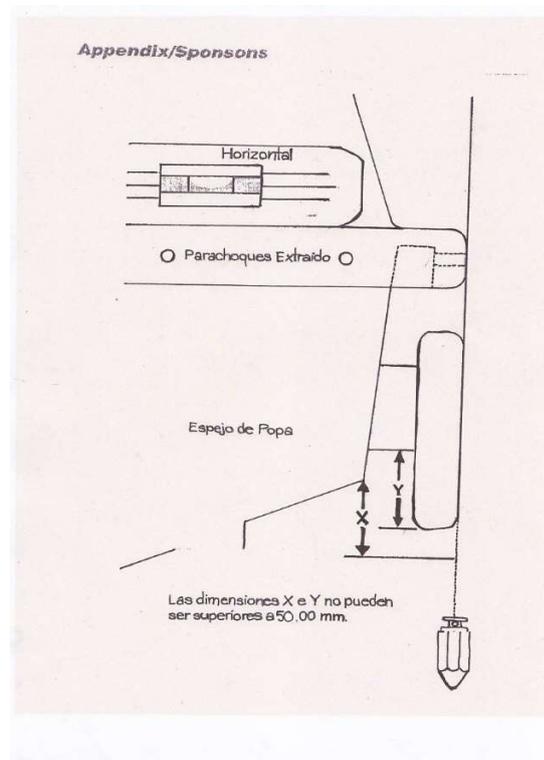
La División Runabout incluye motos acuáticas diseñadas para dos o tres personas y que dispongan de sillín.

53. TEST DE COMBUSTIBLE

La verificación de combustible, se harán con los medios que disponga la Federación en esa carrera.

54. ESTABILIZADORES

Los dos estabilizadores traseros, son obligatorios, excepto para la división Ski. Ninguno de ellos, 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. Se podrán instalar también en la parte delantera de la moto, siempre deberán ir pegados o adheridos al casco, no podrán exceder su longitud de 126cm. La longitud total de los estabilizadores traseros y delanteros no excederá de 153 cm. En runabout, la longitud de los estabilizadores no podrá exceder su longitud en 92cm. Los estabilizadores originales, los traseros, el canal creado por debajo del estabilizador no superarán los 50 milímetros de profundidad para los Jet Ski y 63.5 milímetros para las Runabout. Los estabilizadores no deben sobrepasar los bordes del casco en más de 100 milímetros, medido en un plano horizontal., medidos desde su soporte o desde la parte más inferior del lateral del casco. En ambos casos de estabilizadores, 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. El espesor de los estabilizadores que no sean de origen o que hayan sido modificados debe de ser superior a 6 milímetros. No se autorizan aletas, timón y otros suplementos que puedan ser peligrosos. No se pueden instalar en la zona de planeo del casco.



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.

GP2**55. COMPETICIÓN GP2 (Runabout)**

Todas las modificaciones permitidas en la categoría GP3 F2 Atmosféricas, están permitidas en esta categoría. Las motos acuáticas que compiten en estas clases deben cumplir las especificaciones que se indican a continuación:

55.1 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.

55.2 La cilindrada máxima en las motos de Runabout será de 2.600 cc para los motores atmosféricos y de 2.000 cc para los motores con compresor o turbo. Peso máximo en seco, 310kg. Longitud máxima casco, 360cm. Ancho del casco, debe estar entre 96 cm y 127cm. Solo para endurance, la longitud máxima del casco será de 394cm.

55.3 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 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.

55.4 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.

55.5 Solo se permiten modificaciones externas en los acabados del motor (p.e. cromados, pulido y/o pintado) por motivos estéticos.

55.6 El sistema de escape deberá permanecer de serie tal como se suministra por el fabricante.

55.7 Los niveles de ruido no deberán superar los **90 dBA a 24mts**. El ruido se comprueba dentro del agua.

55.8 Los tubos de la bomba de gasolina, se pueden reforzar con bridas de plástico, **abrazaderas, tornillo, cables o soportes de repuestos**.

55.9 El combustible del motor ha de consistir en gasolina sin plomo, 95-98-100 y 95E10. Los combustibles deben estar disponibles en las estaciones de servicio del país organizador.

55.10 Todo el sistema del combustible es un sistema cerrado. La moto acuática 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.

55.11 No se permitirán modificaciones internas de ningún tipo, incluyendo el esmerilado, superficial, pulido, mecanizado, aplanado por tiro, etc., en ningún componente del motor, que no se autorice en este reglamento.

~~**55.12** El avance del encendido puede ser modificado, pero no se puede cambiar por los de la industria auxiliar. Se debe utilizar el sistema de carga del equipo original y no se permitirán otras modificaciones del sistema de encendido. Se puede modificar la posición del pick up.~~

55.13 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, **la junta de culata debe ser original.**

55.14 Las válvulas de admisión y escape, puede regularse con pastillas (Shim), con un grosor distinto al que viene de serie.

55.15 Las válvulas, han de ser originales. Los muelles, retenedores y arandelas. Pueden modificarse o cambiarse por los de la industria auxiliar.

55.16 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

55.17 Los árboles de levas tienen que permanecer originales según los suministra el fabricante. Se autorizan los rodamientos que no sean de origen, siempre y cuando se respeten su tipo y dimensiones originales.

55.18 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:

55.18.1 Pueden ser reemplazadas las juntas, pero deben ser del mismo tipo, ejemplo, papel, metal, tóricas, etc. y misma medida de las originales.

55.18.2 La junta de culata **debe ser original.** ~~de sustitución, deben de ser del mismo tipo/material que las originales. Esta ha de tener un espesor de más de 0,8mm y el diagrama de admisión y escape debe quedarse como en un principio.~~

55.18.3 Las roscas deben ser reparadas a la medida original.

55.18.4 Los tubos deben ser del mismo diámetro interior del original.

55.18.5 Tornillos, tuercas, abrazaderas no pueden ser sustituidos por titanio si no es equipo original. Los elementos de cierre pueden integrar sistemas de anti-cierre.

55.19 Los soportes del motor, pueden ser reforzados o de la industria auxiliar.

55.20 El embellecedor o tapa que cubre las válvulas, se puede modificar o reemplazar, sólo con el objetivo de decorar o reducir el peso.

55.21 Los sensores de temperatura del motor pueden desconectarse ~~o cambiar.~~

- 55.22** No se autorizan las modificaciones o regulaciones en el sistema del turbocompresor o compresor.
- 55.23** La unidad de control electrónico de origen puede ser modificada. **Debe utilizarse el sistema de carga original, todos los sensores y actuadores deben ser los originales.**
- 55.24** Se puede cambiar el capó por uno de la industria auxiliar o modificar el de origen.
- 55.25** ~~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.~~
- 55.26** En la turbina, Se podrá usar sellador adhesivo de silicona además del sello original de fábrica para sellar la admisión. Los aros de sacrificio se pueden cambiar, siempre que respeten el diámetro de origen. Se debe suprimir o tapan el chorro de agua de visibilidad. No se autoriza ninguna modificación interna, en cualquier componente de la transmisión. **Se permite el uso de juntas de bomba de recambios del mercado auxiliar.**
- 55.27** 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.
- 55.28** 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.
- 55.29** Se puede modificar el asiento original. Se puede cambiar la cubierta del asiento. La altura del respaldo no debe superar los 18 cm cuando el piloto está sentado.
- 55.30** 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.
- 55.31** Las baterías de recambio están permitidas, pero deberán encajar en la caja de la batería original de fábrica y sujetarse firmemente.
- 55.32** 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. Se podrá modificar o eliminar el termostato del sistema de refrigeración. 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. Sistemas de flush kits pueden ser utilizados. No se puede añadir salidas de agua, a la culata, cilindro o cárteres.

- 55.33** Pueden realizarse reparaciones o refuerzos interiores en el casco y la cubierta. Sin embargo, estas reparaciones no deben alterar la configuración original en más de 5mm, no así en los refuerzos. **Las tapas de los baldes, almacenaje y tapa del motor, se podrán quitar si no sopone ningún peligro.**
- 55.34** 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.
- 55.35** Se permite desmontar el mecanismo de marcha atrás.
- 55.36** Se podrá cambiar la hélice de la turbina por una de la industria auxiliar, o modificar la original.
- 55.37** La caja de la admisión, se puede reforzar con tornillos, remaches o poniendo dos placas de metal a ambos lados, no se permite modificaciones por dentro ni por fuera, debe ser de origen. **No se puede quitar el parallamas.**
- 55.38** Se pueden instalar filtros anti-retorno, que deben cumplir las normas USCG, UL 1111 o los test SAE J-1928 de la Marina Americana.
El parallamas puede modificarse o ser de la industria auxiliar.
El conducto entre el filtro anti-retorno y el cuerpo del acelerador pueden modificarse o no ser originales.
Se podrá instalar decantadores de aceite en el respiradero de aceite del motor, siempre y cuando no derrame aceite a la sentina de la moto, catch-can (Riva).
- 55.39** Se pueden utilizar bujías con diferente nivel calorífico.
- 55.40** ~~Se podrá anular la caja de resonancia y modificar la salida del escape en el casco. (Internacional NO).~~
En la temporada 2024, esta norma quedará anulada para adaptarnos al reglamento de la UIM.
- 55.41** Se podrá cambiar el sistema de plano y clip del eje de transmisión, pudiendo dejar fijo el clip sobre el plano, soldando ambas piezas o con cualquier otro sistema de unión.
- 55.42** Los dos estabilizadores traseros, son obligatorios. Ninguno de ellos, 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. La longitud total de los estabilizadores no excederá los 92 cm. El canal creado por debajo del estabilizador no superará los 63.5 milímetros. Los estabilizadores no deben sobrepasar los bordes del casco en más de 100 milímetros, medido en un plano horizontal, 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. El espesor de los estabilizadores que no sean de origen o que hayan sido modificados debe de ser superior a 6 milímetros. No se autorizan aletas, timón y otros suplementos que puedan ser peligrosos
- 55.43** La bomba de achique original se puede modificar o desconectar. Están autorizados los sistemas de drenaje de la bomba que no sean de serie, con la condición de que no sean peligrosos.

GP-1

56. COMPETICIÓN GP-1 (JET Y RUNABOUT)

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

56.2 Todas las motos deben permanecer de origen, excepto donde los reglamentos permitan o requieran sustituciones o modificaciones. No se permiten modificaciones que no estén especificadas. Algunas piezas del equipo original podrían no cumplir con el reglamento.

El número de identificación del casco debe ser el original y estar situados tal y como lo dispuso el fabricante.

56.3 Cuando los reglamentos lo permitan o cuando se requiera la instalación, reemplazamiento, modificación o fabricación de un accesorio, es responsabilidad del piloto seleccionar los componentes, los materiales y/o fabricar los mismos de modo que la moto funcione de manera segura en la competición.

56.4 Se puede adaptar en un modelo antiguo una pieza de un modelo reciente. La pieza no se ha de modificar ni ha de requerir ninguna modificación en si misma ni en otras piezas, a excepción donde las normas autorizan modificaciones o sustituciones.

56.5 El nivel de ruido no debe sobrepasar **90** dBA a 24 metros.

56.6 El combustible debe estar conforme con los criterios definidos en el artículo 506 del Reglamento de la UIM.

56.7 Puede añadirse lastre antes de la competición para alcanzar el límite de peso requerido. Debe estar sólidamente fijado.

56.8 El control del peso se hará con el depósito vacío.

56.9 En la modalidad de circuito, estará autorizada la utilización de cualquier casco y motor, siempre que cumpla con los requisitos de seguridad y técnicos de este reglamento.

56.10 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.

57 JET SKI

Las motos de la categoría Ski deben estar conformes los siguientes criterios:

57.1 La cilindrada máxima se fija en:

57.1.2 Atmosférico 1.620 cc

57.1.3 Turbo/Compresor 1000 cc

- 57.2 El peso en seco debe ser superior a 114 kg.
- 57.3 La longitud del casco no debe sobrepasar 310 cm
- 57.4 La anchura del casco no debe sobrepasar 77 cm.

58 RUNABOUT

Las motos acuáticas que compitan en la categoría Runabout deben regirse por los siguientes criterios:

- 58.1 La cilindrada máxima autorizada es de:
 - 58.1.2 Atmosférico 2600 cc
 - 58.1.3 Turbo/Compresor 2.000 cc
- 58.2 El peso en seco debe ser superior a 300Kg
- 58.3 La longitud del casco no debe sobrepasar 360 cm.
- 58.4 La anchura del casco no debe sobrepasar 127 cm. Solo para Endurance, la longitud máxima será de 394cm

59 CASCO

59.1 DEFINICION

- 59.1.1 Cubierta: El cuerpo estructural superior de la moto, localizado encima de la línea de unión de casco y cubierta.
- 59.1.2 Casco: Cuerpo estructural inferior de la moto, localizado debajo de la línea de unión de casco y cubierta.
- 59.1.3 Línea de unión: Es la sección que conecta la cubierta (superior) y el casco.

59.2 MODIFICACIONES BASICAS

- 59.2.1 La cubierta (superior) debe ser de serie y debe conservarse tal como la proporcionó el fabricante, incluyendo el área de unión superior.
- 59.2.2 El casco incluye el área de unión inferior, puede no ser de serie, modificarse, o remplazarse por otro casco, siempre y cuando no sea peligroso.
- 59.2.3 Se pueden realizar reparaciones del casco y la cubierta. Estas reparaciones no deben alterar la configuración original de la cubierta de más de 5mm.
- 59.2.4 El casco puede modificarse, o no ser de origen, siempre y cuando el peso total de la moto no sea inferior al 10% del peso proporcionado por el fabricante.

59.3 OTRAS MODIFICACIONES

- 59.3.1 Se pueden utilizar los cascos (parte inferior) que no sean de serie. La parte superior debe tener el aspecto de origen. Se pueden hacer reparaciones del puente y del casco. Estas reparaciones no deben alterar la configuración de origen de más de 5 mm. El casco, mamparo y puente, pueden reforzarse por el interior. Se pueden poner fijaciones con el fin de fijar componentes sobre las superficies interiores, a condición de que no sea peligroso. Excepto la colocación de las fijaciones, no se puede modificar el mamparo.
- 59.3.2 Todo Runabout debe estar obligatoriamente equipado de dos estabilizadores. Los estabilizadores pueden modificarse, no ser de serie o ser de repuesto.

La longitud total de cada estabilizador no debe sobrepasar 152,4 cm.

Los estabilizadores no deben sobrepasar los bordes del casco de más de 100 mm, medido en un plano horizontal.

59.3.3 El canal vertical creado debajo del estabilizador no debe sobrepasar:

a) Ski 50 mm.

b) Runabout 63,5 mm

59.3.4 Ninguna parte del estabilizador podrá extenderse por debajo del punto en el que el lateral del casco intercepte la superficie inferior del casco en más de:

a) Ski 50mm

b) Runabout 63,5 mm

59.3.5 El espesor de los estabilizadores que no sean de serie o que se hayan modificado debe ser superior a 6 mm. Para evitar el peligro, todos los bordes deben estar redondeados.

Los estabilizadores no se pueden colocar sobre la parte plana del casco.

No se autorizan aletas, timones u otros suplementos que puedan ser peligrosos.

59.3.6 Jet Ski: Los estabilizadores pueden fijarse dentro de la línea de unión del casco, ninguna parte podrá descender más de 50 mm de la parte más inferior de la línea de unión del casco (parachoques eliminados).

Los estabilizadores fijados dentro de línea de unión del casco no deben sobrepasar la línea de unión de casco y cubierta, medida en un plano horizontal.

59.3.7 La rejilla de admisión puede modificarse o no ser de origen. La rejilla de admisión es obligatoria y debe ser de longitud suficiente. Debe tener por lo menos una barra paralela al eje de la hélice. La rejilla no debe sobrepasar más de 12 mm por debajo del plano de admisión de la bomba.

Las partes que sobresalgan de la rejilla deben ser redondeadas de manera razonable para que no sea peligroso.

59.3.8 La placa de bomba puede no ser de serie, o modificarse. Puede añadirse una extensión en la zaga de la placa de la bomba, pero no debe sobrepasar la anchura de la placa original. La placa no debe extenderse más de 100 mm que la extremidad de la placa original para Categoría Ski o 177,80 mm para la categoría Runabout.

Los lados de la extensión deben ajustarse con la parte redondeada de la placa de bomba para no provocar accidentes. No se permite ningún apéndice que pueda provocar una deriva, un timón, un alerón.

59.3.9 Se pueden utilizar sistemas correctores de asentamiento que no sean de origen en posición fija, automática y/o dirigidos por el piloto.

Los correctores originales que son desmontables pueden ser desmontados o sustituidos cuando los correctores de asentamiento no originales estén instalados.

Estos correctores no pueden sobrepasar la anchura de la superficie plana del casco o prolongarse hacia la parte trasera más de 100 mm después del final de la superficie plana de origen.

Toda extensión del casco situada sobre la parte trasera del casco estará considerada como corrector de asentamiento. Todos los cantos deben estar redondeados para que no sea peligroso.

No se permite ningún apéndice que pueda provocar una deriva, un timón, un alerón

59.3.10 Los parachoques pueden sustituirse respetando la forma original a condición de no ser peligrosos

59.3.11 Puede sujetarse un deflector anti-choques ligero y flexible al perímetro del casco o en la línea de unión del casco.

Ninguna parte de este deflector debe sobrepasar el perímetro de los parachoques de origen o del borde lateral del casco, medido con una plomada.

59.3.12 El manillar, las empuñaduras, el mando y el cable de gas pueden modificarse o eliminarse. La tapa del manillar puede ser modificada o eliminada. Pueden utilizarse interruptores eléctricos de otras marcas. El eje de dirección, su eje y soporte, así como el soporte del manillar pueden no ser de serie. El manillar debe protegerse en la brida de montaje, o si tiene una barra de refuerzo, ésta debe estar acolchada. Se autorizan los cables de dirección que no sean de origen.

59.3.13 Jet Ski: El brazo móvil y sus fijaciones pueden modificarse o no ser de origen.

Se pueden reforzar los puntos de fijación del basculante del manillar. Se admite resorte del brazo.

59.3.14 Runabout: Se puede cambiar el asiento, modificando o poniendo un prototipo, pero siempre deberá respetar la estructura y las medidas originales que podrán variar en un 10%, agregando o quitando relleno. La altura del respaldo no debe superar los 18 cm cuando el piloto está sentado.

59.3.15 Se pueden añadir rellenos suplementarios y/o alfombrillas. Se admiten las pinturas decorativas.

El acabado de superficie exterior de la parte superior del casco puede estar pulido o pintado.

59.3.16 La bomba de achique original se puede modificar o desconectar. Están autorizados los sistemas de drenaje de la bomba que no sean de serie, con la condición de que no sean peligrosos.

59.3.17 La espuma del compartimiento motor se pueden modificar. Sólo pueden eliminarse los elementos que no provoquen modificación de una pieza o varias piezas, excepto si otras normas así lo autorizan. No se pueden poner las piezas en otro lugar. La capa interior del doble casco puede cortarse o modificarse para quitar la espuma. Está prohibido extraer la flotación entre las paredes del casco y/o del puente.

59.3.18 Las tapas de los compartimientos de almacenamiento, escotillas, carenaje de instrumento y de protección, así como el capot motor pueden modificarse o no ser los originales, con la condición de que la apariencia de origen se mantenga.

Se autorizan las ventilaciones adicionales del compartimiento motor. Las superficies de ventilación de origen pueden estar protegidas o tapadas.

Las manijas, los compartimientos de almacenamiento amovible y retrovisores cuya fijación es atornillada, se pueden modificar, pueden no ser los originales o quitarse, siempre y cuando no sea peligroso.

59.3.19 Se puede añadir lastre dentro del casco para modificar las características de conducción con la condición de no ser peligroso. Solamente se autoriza un peso de una masa constante (agua u otro fluido no están autorizados) que no necesite modificaciones o desplazamientos de ninguna otra pieza excepto si otras normas lo autorizan.

59.3.20 Jet Ski: el tanque de gasolina se puede modificar o puede no ser de serie siempre y cuando no sea peligroso para el piloto u otros usuarios.

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

60 MOTOR

60.1 Se debe utilizar el bloque del motor de origen, **excepto en Offshore**. Están autorizadas las modificaciones internas relativas a las superficies expuestas al agua o al aceite. La superficie superior del bloque del cilindro puede mecanizarse.

60.2 Debe usarse la culata original. Se puede añadir material en los conductos. Se pueden modificar las lumbreras de admisión y de escape. Se puede modificar el diámetro y la forma de estas lumbreras. Se puede modificar la cámara de combustión, se puede añadir material en la cámara. El número de válvulas de admisión y de escape debe quedarse como en un principio. Se autorizan las reparaciones externas de la culata siempre y cuando sólo afecten a una boca del cilindro. La culata se puede mecanizar. Se pueden adicionar mamparos.

60.3 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.

60.4 Está permitido recalibrar el motor. Se permiten pistón que no sean de serie. La cilindrada no puede exceder a la denominación de la categoría.

60.5 El cigüeñal se puede modificar, aligerar o balancear. La carrera debe ser la misma que la original. El peso total del cigüeñal debe estar comprendido entre más o menos **-10%** que del de origen. Se autorizan los rodamientos o casquillos que no sean de origen, siempre y cuando se respeten su tipo y dimensiones originales. El vástago del émbolo puede ser modificado, pero no reemplazado con otro distinta en cuanto a forma y material.

60.6 Los balancines se pueden modificar, no ser originales o quitarse.

60.7 Sistema de escape (ejemplo: el colector, la pipa de empalme y el silenciador) se pueden modificar o no ser los originales. Las salidas de los sistemas de escape que atraviesan el casco se pueden modificar o no ser originales.

Ninguna parte del sistema de escape puede sobrepasar el exterior del casco. La localización de la salida de los gases de escape puede ser reubicada debiendo estas por debajo de la línea de flotación.

60.8 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, sustituido por otro del mercado o anulado. Sistemas de flush kits pueden ser utilizados.

60.9 Se permite añadir o modificar las separaciones en el depósito de aceite. La bomba de aceite se puede modificar o no ser de origen.

60.10 La tapa de las válvulas se puede modificar o remplazar sólo con el objetivo de decorar o reducir el peso.

60.11 El estárter y el bendix pueden no ser de serie.

60.12 Se autorizan silentblocs del motor que no sean de origen.

60.13 Se autorizan las modificaciones en el exterior del motor (por ejemplo, pulido, cromado, pintura) solo con finalidades estéticas.

60.14 La sustitución de piezas de mantenimiento (por ejemplo, juntas, tóricas, bujías, cables de bujías, capuchones de bujías, cables eléctricos, tubería de agua y gasolina) se puede hacer con piezas no originales. Los roscados se pueden reparar. Los elementos de presión pueden incluir sistemas de anti-aflojamiento.

61 ALIMENTACION AIRE/GASOLINA

61.1 Los inyectores originales pueden modificarse para aumentar la cantidad de gasolina. Los inyectores no originales que incrementan la cantidad de gasolina están autorizados a condición de que no aumenten la cantidad de aire dentro de la cámara de combustión. El raíl de alimentación y el regulador se pueden modificar o pueden no ser originales.

Se pueden añadir inyectores de gasolina. Están autorizados los inyectores de gasolina no originales a condición de que cuando el motor se pare el surtidor se interrumpa automáticamente. No se autoriza ningún sistema manual de marcha/interrupción de la bomba.

Los tubos de alta presión deben corresponder a la norma SAE J30R9; si un filtro es utilizado en la parte de alta presión debe estar construido en metal, cualquier otro tipo de filtro debe instalarse en la parte de baja presión del sistema.

61.2 Filtros anti-retorno deben cumplir las normas USCG, UL 1111 o los test SAE J-1928 de la Marina Americana.

El medidor de producción de aire puede modificarse, no ser original o quitarse.

El conducto entre el filtro anti-retorno y el cuerpo del acelerador pueden modificarse o no ser originales.

61.3 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.

61.4 El sistema de arranque en frío por inyección de gasolina puede ser utilizado. Se autorizan las bombas de gasolina controladas por depresión.

65.5 El tanque de gasolina se puede modificar, ser de distinta marca y/o modelo, puede no ser de serie, pero siempre y cuando no sea peligroso para el piloto u otros usuarios.

65.6 La boca de llenado de combustible debe estar ubicada, fuera del compartimento del motor.

62 SISTEMA ENCENDIDO Y ARRANQUE

62.1 El sistema de arranque, la caja eléctrica, el volante magnético y su tapa pueden modificarse o no ser originales. El sistema de carga de batería puede desactivarse o desmontarse.

62.2 Se puede utilizar una batería suplementaria, así como su soporte. La batería debe encajar correctamente y estar sujeta con seguridad. La colocación de la o las baterías se puede modificar.

62.3 El sensor de temperatura del agua puede estar desconectado o se puede quitar.

62.4 La unidad CDI puede ser modificada o cambiada por una de la industria auxiliar.

63 TURBO/COMPRESOR

63.1 El cárter del turbo debe estar circulando agua de enfriamiento de manera permanente cuando el motor está en funcionamiento. Se pueden utilizar turbos y compresores de otras marcas puede utilizar a condición de que no se produzca ningún peligro. El turbos y compresores de otras marcas pueden añadirse a una moto de aspiración atmosférica.

Todos los conductos de entrada y salida, así como los tubos pueden modificarse o no ser originales.

63.2 El intercooler puede ser modificado o no ser original.

63.3 La válvula de descarga puede modificarse o no ser original.

63.4 El sensor de presión puede modificarse o no ser original.

64 TRANSMISIÓN

64.1 La hélice, 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 podrán modificarse o ser de la industria auxiliar. La longitud total del conjunto completo bomba y tobera no puede ser superior a 150.00mm 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.

64.2 Acoplamientos, 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.

64.3 Runabout, puede desmontar la marcha atrás .

GP-4**65. COMPETICIÓN GP4 (Runabout)**

- 65.1** La moto acuática se mantendrá en rigurosamente como viene de fábrica, excepto aquello que aquí se modifique.
- 65.2** La cilindrada máxima en las motos de Runabout GP 4 será de 950 cc. El peso en seco debe ser superior a los 180 Kg. La longitud del casco no puede exceder los 320cm. La anchura del casco, debe de estar entre 96,5cm y 127cm.
- 65.3** Los dos estabilizadores traseros, son obligatorios. Ninguno de ellos, 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. La longitud total de los estabilizadores no excederá los 92 cm. El canal creado por debajo del estabilizador no superarán los 63.5 milímetros. Los estabilizadores no deben sobrepasar los bordes del casco en más de 100 milímetros, medido en un plano horizontal, 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. El espesor de los estabilizadores que no sean de origen o que hayan sido modificados debe de ser superior a 6 milímetros. No se autorizan aletas, timón y otros suplementos que puedan ser peligrosos
- 65.4** 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.
- 65.5** 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 dirección, su eje y soporte, así como el soporte del manillar pueden no ser de serie. El manillar ha de estar acolchado en la brida de montaje, o si tiene un tirante, el tirante ha de estar acolchado. Se autorizan los cables de dirección que no sean de origen.
- 65.6** Los sensores de temperatura del motor se pueden desconectar.
- 65.7** La unidad de control electrónico de origen, puede ser modificada.
- 65.8** Se pueden utilizar bujías con diferente nivel calorífico.
- 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:
- a)** Pueden ser reemplazadas las juntas, pero deben ser del mismo tipo, ejemplo, papel, metal, tóricas, etc. y misma medida de las originales.
 - b)** Las roscas deben ser reparadas a la medida original.
 - c)** Los tubos deben ser del mismo diámetro interior del original.
 - d)** Tornillos, tuercas, abrazaderas no pueden ser sustituidos por titanio si no es equipo original. Los elementos de cierre pueden integrar sistemas de anti-cierre. Se pueden instalar filtros de arena (rejilla toma agua turbina) de la industria auxiliar

- 65.9** La hélice puede ser modificada, o de la industria auxiliar, siempre que se mantenga el diámetro original.
- 65.10** Se puede desmontar la marcha atrás.
- En la turbina, Se podrá usar sellador adhesivo de silicona además del sello original de fábrica para sellar la admisión. Los aros de sacrificio se pueden cambiar, siempre que respeten el diámetro de origen. Se debe suprimir o tapar el chorro de agua de visibilidad. No se autoriza ninguna modificación interna, en cualquier componente de la transmisión. El sistema de trim, puede ser cambiado por uno manual sin modificaciones de las toberas.
- 65.11** Se puede modificar el asiento original. Se puede cambiar la cubierta del asiento. La altura del respaldo no debe superar los 18 cm cuando el piloto está sentado.
- 65.12** La rejilla de admisión puede modificarse o no ser de origen. La rejilla de admisión es obligatoria y debe ser de longitud suficiente. Debe tener por lo menos una barra paralela al eje de la hélice. La rejilla no debe sobrepasar más de 12 mm por debajo del plano de admisión de la bomba. Las partes que sobresalgan de la rejilla deben ser redondeadas de manera razonable para que no sea peligroso.
- 65.13** La bomba de achique original se puede modificar o desconectar. Están autorizados los sistemas de drenaje de la bomba que no sean de serie, con la condición de que no sean peligrosos.
- 65.14** La placa de la turbina puede no ser de serie, o modificarse. Puede añadirse una extensión en la zaga de la placa de la bomba, pero no debe sobrepasar la anchura de la placa original. La placa no debe extenderse más de 177,80mm que la extremidad de la placa original. Los lados de la extensión deben ajustarse con la parte redondeada de la placa de la turbina para no provocar accidentes. No se permite ningún apéndice que pueda provocar una deriva, un timón, un alerón.
- 65.15** Se pueden instalar filtros de aire/parallamas de la industria auxiliar. El conducto entre el filtro anti retorno y el cuerpo del acelerador pueden modificarse o no ser originales. El parallamas/restrictor de aire del cuerpo de admisión, se puede quitar.
- 65.16** Se podrá dejar libre la entrada de la toma de agua del sistema de refrigeración, en el cárter de la turbina.
- 65.17** 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.
- 65.18** 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.
- 65.19** Los árboles de levas tienen que permanecer originales según los suministra el fabricante. Se autorizan los rodamientos que no sean de origen, siempre y cuando se respeten su tipo y dimensiones originales.
- 65.20** No se pueden añadir salidas de agua a la culata, el cilindro o al cárter. 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.). Los sistemas de inyección electrónica de agua no están autorizados a menos que sean de origen. Mecanismos de control manual que alteren el flujo del líquido refrigerante durante la marcha no están permitidos. Sistemas de flush kits pueden ser utilizados.

- 65.21** Las baterías de recambio están permitidas, pero deberán encajar en la caja de la batería original de fábrica y sujetarse firmemente.
- 65.22.** Se podrá utilizar gasolina sin plomo de 95/98/100, 95E10 (siguiendo el índice de octanos R.O.N). No se permite el uso de otros tipos de combustibles. Los combustibles deben de estar disponibles en las estaciones de servicio del país organizador, cuando se trate de una prueba internacional.
- 65.23.** El casco se puede lijar con papel de lija, pulverizar y pulir, pero no debe cambiar de ninguna manera la forma original del casco.
- 65.24** 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.
- 65.25** Pueden realizarse reparaciones o refuerzos interiores en el casco y la cubierta. Sin embargo, estas reparaciones no deben alterar la configuración original en más de 5mm, no así en los refuerzos. Las tapas de los baldes de almacenaje, motor y asiento se pueden quitar o modificar siempre que no se cree un peligro.
- 65.26** Los niveles de ruido no deberán superar los 86 dBA 24mts. El ruido se comprueba dentro del agua.
- 65.27** Se autoriza colocar adhesivos en los laterales del casco inferior, con fines publicitarios o decorativos.

GP-0

66. COMPETICIÓN GP-0 (Runabout)

- 66.1 La moto acuática se mantendrá rigurosamente como viene de fábrica, excepto aquello que aquí se modifique. La preparación del motor podrá ser libre, exceptuando la sobrealimentación de cualquier tipo, manteniendo la base del motor original en 4T.
- 66.2 La cilindrada máxima será de 1.050 cc. El peso en seco debe ser superior a los 180 Kg. La longitud del casco no puede exceder los 320cm.
- 66.3 Los dos estabilizadores traseros, son obligatorios. Ninguno de ellos, 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. La longitud total de los estabilizadores no excederá los 92 cm. El canal creado por debajo del estabilizador no superará los 63.5 milímetros. Los estabilizadores no deben sobrepasar los bordes del casco en más de 100 milímetros, medido en un plano horizontal, 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. El espesor de los estabilizadores que no sean de origen o que hayan sido modificados debe de ser superior a 6 milímetros. No se autorizan aletas, timón y otros suplementos que puedan ser peligrosos
- 66.4 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.
- 66.5 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 dirección, su eje y soporte, así como el soporte del manillar pueden no ser de serie. El manillar ha de estar acolchado en la brida de montaje, o si tiene un tirante, el tirante ha de estar acolchado. Se autorizan los cables de dirección que no sean de origen.
- 66.6 Los sensores de temperatura del motor se pueden desconectar.
- 66.7 La unidad de control electrónico de origen puede ser modificada.
- 66.8 Se pueden utilizar bujías con diferente nivel calorífico.
- 66.9 La turbina, nozle y hélice, pueden ser modificadas o de la industria auxiliar
- 66.10 Se puede desmontar la marcha atrás.
- 66.11 El asiento ha de ser el de serie, la funda se puede cambiar y añadir o quitar relleno
- 66.12 La rejilla de admisión puede modificarse o no ser de origen. La rejilla de admisión es obligatoria y debe ser de longitud suficiente. Debe tener por lo menos una barra paralela al eje de la hélice. La rejilla no debe sobrepasar más de 12 mm por debajo del plano de admisión de la bomba. Las partes que sobresalgan de la rejilla deben ser redondeadas de manera razonable para que no sea peligroso.

- 66.13** La bomba de achique original se puede modificar o desconectar. Están autorizados los sistemas de drenaje de la bomba que no sean de serie, con la condición de que no sean peligrosos.
- 66.14** La placa de la turbina puede no ser de serie, o modificarse. Puede añadirse una extensión en la zaga de la placa de la bomba, pero no debe sobrepasar la anchura de la placa original. La placa no debe extenderse más de 177,80 milímetros que la extremidad de la placa original. Los lados de la extensión deben ajustarse con la parte redondeada de la placa de la turbina para no provocar accidentes. No se permite ningún apéndice que pueda provocar una deriva, un timón, un alerón.
- 66.15** Se pueden instalar filtros de aire/parallamas de la industria auxiliar. El conducto entre el filtro anti retorno y el cuerpo del acelerador pueden modificarse o no ser originales.
- 66.16** Se podrá dejar libre la entrada de la toma de agua del sistema de refrigeración, en el cárter de la turbina.
- 66.17** Solo se podrá modificar el casco del modelo Spark de Sea Doo, pudiendo limar con los métodos que se consideren la textura del casco para quitar la rugosidad del mismo. Se podrán instalar alargadores del casco de la industria auxiliar.
- 66.18** Se podrá instalar un trim manual o eléctrico.
- 66.19** Se pueden añadir salidas de agua a la culata, el cilindro o al cárter. 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.). Los sistemas de inyección electrónica de agua no están autorizados a menos que sean de origen. Mecanismos de control manual que alteren el flujo del líquido refrigerante durante la marcha no están permitidos. Sistemas de flush kits pueden ser utilizados.
- 66.20** Las baterías de recambio están permitidas, pero deberán encajar en la caja de la batería original de fábrica y sujetarse firmemente.
- 66.21** El sistema de escape pueden modificarse o usar de la industria auxiliar
- 66.22** Solo se podrá utilizar gasolina de 95/98 octanos.

67. GP-3 F1 ATMOSFERICA

67 INTRODUCCIÓN

67.1 Todas las motos de agua deben permanecer estrictamente originales según lo suministrado por el fabricante, excepto modificaciones y sustituciones autorizadas por las siguientes reglas.

CRITERIOS TÉCNICOS

67.2 Motor de 4 tiempos atmosférico. Cilindrada máxima 2.600cc. Peso en seco: más de 216 kg. Longitud del casco: menos de 360 cm. Ancho del casco: entre 96,5 cm y 127 cm. El nivel de ruido no debe superar los 86 dBA a 24 metros.

CASCO

67.3 Pueden realizarse reparaciones en el casco y la cubierta.

67.4 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.

67.5 La obra muerta del casco (parte inferior) puede modificarse o no ser original, al igual que la parte superior. Se puede utilizar el casco de una marca y la motorización de otra. No se podrá utilizar cascos de Kevlar, carbonos u otros componentes que no se utilicen por las marcas en la fabricación de los cascos. El casco, se puede reforzar desde el interior y se puede pintar el interior de este. Se pueden colocar fijaciones a través del casco, la cubierta y los mamparos, para fijar los componentes, en las superficies interiores, siempre que no se cree peligro adicional.

67.6 Los estabilizadores deberán cumplir el artículo 55 de este reglamento.

67.7 El túnel vertical creado debajo del estabilizador no debe ser mayor de 62.5 mm

67.8 Se puede colocar un protector contra salpicaduras de goma y flexible en el perímetro del casco desde el borde de unión de las dos partes del casco en proa. No debe presentar un peligro adicional. Ninguna parte de este deflector no debe exceder el perímetro de los parachoques originales o el borde exterior del casco.

67.9 Manillar, acelerador, cable del acelerador y tija pueden no ser originales. La protección original del manillar puede modificarse o eliminarse, siempre y cuando se coloque un protector que minimice impactos. Los mandos eléctricos pueden ser o no originales y los originales pueden ser modificados. Se aceptan sistemas de "giro rápido". Se permiten cables de dirección no originales.

67.10 Se puede cambiar el asiento, modificando o poniendo un prototipo, pero siempre deberá respetar la estructura y las medidas originales que podrán variar en un 10%, agregando o quitando relleno. La altura del respaldo no debe superar los 18 cm cuando el piloto está sentado. No se puede quitar el asiento trasero en carrera. Se podrá sustituir el asiento trasero por un colín, haciendo tomas de aire sobre el mismo, pero sin hacer una entrada libre de aire sobre este colín que pueda provocar un hundimiento

en un vuelco.

67.11 Se pueden agregar almohadillas y/o protectores adicionales. Pinturas decorativas son admitidas. El acabado superficial de cualquier componente metálico que aparezca fuera de la parte superior del casco se puede pulir, pintar o lijar.

67.12 El sistema de drenaje de sentina original puede modificarse o desconectarse.

67.13 Los elementos de flotación hechos de espuma de poliuretano o similar en el compartimiento del motor pueden ser modificados o no ser originales. Solo se pueden quitar los componentes del compartimiento del motor. Se pueden eliminar elementos que no requieren modificación de una parte u otras partes. No se permite, extraer flotación entre las paredes del casco y / o la cubierta, esta operación está totalmente prohibida.

67.14 La cubierta del compartimiento de almacenamiento, la pantalla de información (marcadores) y la cubierta del motor pueden ser originales o modificadas. Se permiten tomas de aire adicionales en el compartimiento del motor. Las superficies de ventilación originales se pueden proteger o bloquear. Los compartimientos de almacenamiento extraíbles y los espejos retrovisores cuya fijación se atornilla, se pueden modificar o no ser originales o eliminados, siempre que no se cree ningún peligro adicional.

67.15 Se puede agregar un peso estático dentro del casco para modificar las características de pilotaje siempre que no se cree peligro adicional. Solo se permite un peso en masa constante (el agua u otro fluido no está autorizado), dicho peso será verificado para ser autorizado a competir.

67.16 La rejilla de entrada de agua puede no ser original, pero debe ser lo suficientemente larga para cerrar toda la longitud de la entrada de agua. Debe tener al menos una barra paralela al eje de transmisión. La pala no debe sobresalir más de 12 mm por debajo de la superficie plana del área de succión de la bomba. Todos los bordes de ataque deben estar redondeados para no crear ningún peligro.

67.17 La placa puede no ser original. Se puede agregar una extensión a la parte posterior de la placa, pero no debe exceder el ancho de la placa del equipo original. Las modificaciones que se realicen y las placas de repuesto no deben exceder más de 177,80 mm desde el extremo de la placa original. Los lados de la extensión deben estar conectados a la parte redondeada de la placa de la bomba para no crear un peligro. Aletas, timón u otros apéndices que puedan crear un peligro no están permitidos.

67.18 Se pueden suprimir el sistema de marcha atrás.

MOTOR 4 TIEMPOS

67.19 Las modificaciones externas del motor (pulido o pintura) están autorizadas solo para fines estéticos.

67.20 El bloque del motor, como se ha indicado en el artículo 72.5, se podrán cambiar con los distintos cascos de marcas distintas existentes en el mercado, la documentación de la moto será la del bastidor del casco. Se permiten modificaciones internas a las superficies expuestas al agua o al aceite. La superficie de la parte superior del cilindro puede ser mecanizada.

67.21 Debe usarse la culata original. Los conductos de admisión y escape pueden ser cambiados, se puede agregar material a estos conductos. Se pueden modificar las lumbreras, su diámetro y la forma. La cámara de combustión puede ser modificada. Se puede modificar la cámara de combustión, y agregar material a

ésta. Las válvulas de admisión y escape 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. La superficie de la junta de la culata puede mecanizarse.

67.22 Los elementos de control de los árboles de levas no originales están autorizados en la medida en que se mantiene el método de activación original (por ejemplo, si originalmente se utilizó un árbol de levas para activar las válvulas, esto no puede ser reemplazado por un sistema de activación magnética). La regulación de las válvulas la admisión y escape se pueden ajustar con cuñas de espesor originales o no originales. Los taqués de válvulas pueden cambiarse o no ser original. Los árboles de levas pueden ser o no originales. El tipo y las dimensiones originales de los cojinetes del eje puede modificarse. La configuración angular y el tiempo de apertura pueden no ser originales, piñones cadena o el cinturón pueden modificarse o no ser originales.

67.23 Se pueden usar pistones no originales. El desplazamiento no debe ir más allá de la designación de clase. La cilindrada no puede exceder a la denominación de la categoría

67.24 El cigüeñal puede ser modificado o no original. Se puede modificar, aligerar o balancear. Se puede modificar la carrera. El peso total del cigüeñal debe estar entre más menos el 10% del original. Se autorizan los rodamientos no originales en la medida en que se respete su tipo y dimensiones originales. El vástago del émbolo puede ser modificado, pero no reemplazado con otro distinto en cuanto a forma y material.

67.25 Los sistemas antivibración pueden modificarse, no ser originales o eliminarse.

67.26 Las bielas no originales están autorizadas siempre que estén hechas de acero aleado. La longitud de bielas se puede cambiar.

67.27 Colector, tubos de conexión, silenciador puede ser modificado o no original. Los sistemas de escape que pasan por el casco pueden ser originales o no. La salida de gases del sistema de escape puede ser modificado o no ser original. Debe estar ubicado en la parte trasera del casco y debajo de la línea de unión, ninguna parte del sistema de escape puede sobresalir fuera del casco.

67.28 El sistema de refrigeración puede modificarse o no ser original. Las líneas de enfriamiento adicionales se pueden agregar. Se pueden utilizar tuberías y sistemas de derivación no originales. Lastomas de agua en el casco pueden ser modificadas, o no ser originales, puede ser posicionado de manera diferente pero la dirección de la salida de agua debe estar abajo y atrás, para no crear un peligro para otros competidores. Se pueden utilizar sistemas de regulación del circuito de agua de refrigeración siempre que sean del tipo fijo o tipo automático (por ejemplo, controlado por termostato, regulador de presión, solenoides, etc.), los sistemas del tipo no fijo controlados manualmente (por cualquier medio de control) que modifican el flujo de refrigeración. Termostatos originales pueden ser eliminados, modificados o no originales. Se permiten sistemas de lavado del motor.

67.29 La bomba de aceite puede ser modificada o no original. Se permite añadir o modificar las separaciones en el depósito de aceite.

67.30 La tapa de la válvula se puede modificar o reemplazar solo con fines decorativos o reducción de

peso.

67.31 El motor de arranque y el piñón del relé pueden ser un reemplazo no original.

67.32 Los tacos del motor se pueden reemplazar o no ser originales.

67.33 Reemplazo de piezas de mantenimiento (por ejemplo: sellos, sellos SPI, bujías, cables de bujías, tapas, cables eléctricos, tuberías de agua y combustible, sujeciones y abrazaderas, filtros) se pueden hacer con piezas no originales. Las abrazaderas pueden incluir sistemas anti-aflojamiento.

SUMINISTRO DE AIRE Y GASOLINA

67.34 Los inyectores originales se pueden modificar para aumentar el flujo de combustible. Los inyectores no originales que se permite pueden aumentar el flujo de gasolina siempre que no aumente el flujo de aire en la combustión. El riel de suministro y el regulador pueden modificarse o no ser originales. Las bombas de gasolina no originales están permitidas siempre que cuando el motor está parado, la bomba se detiene automáticamente. Sin sistema de encendido / apagado manual. Las mangueras de alta presión utilizadas deben corresponder a la norma SAE J30R9; si un filtro se utiliza en la parte de alta presión, debe ser de construcción metálica; cualquier otro tipo de filtro debe ser instalado en la parte de baja presión del sistema.

67.35 Filtros de aire que cumplen con las pruebas estándar USCG, UL 1111 o SAE J-1928. El medidor de flujo de aire puede ser modificado, no ser original o eliminado. El conducto entre el filtro anti-retorno y el cuerpo del acelerador puede o no ser modificado.

67.36 El cuerpo de la válvula de mariposa puede modificarse o no ser original. El número de mariposas puede ser aumentado pero su número no puede ser mayor que el número de cilindro. La tubería de admisión se puede modificar. O no ser original.

67.37 El tanque de gasolina se puede modificar, ser de distinta marca y/o modelo, puede no ser de serie, pero siempre y cuando no sea peligroso para el piloto u otros usuarios.

67.38 Se puede utilizar combustible de alto octanaje, pero debe estar conforme con los criterios definidos en el artículo 508 del Reglamento de la UIM.

67.39 La boca de llenado de combustible debe estar ubicada, fuera del compartimento del motor.

ENCENDIDO ELECTRÓNICO

67.40 El sistema de encendido, la caja eléctrica, el volante y su cubierta pueden modificarse o no ser originales. El sistema de carga se puede desconectar o desmontar.

67.41 Se puede usar una batería adicional y su soporte el cual tiene que estar perfectamente sujeto al casco. Se puede cambiar la ubicación de la batería o las baterías.

67.42 El sistema de control de temperatura del agua se puede desconectar o quitar.

67.43 La unidad de mando puede modificarse o no ser original.

TRANSMISIÓN

67.44 La hélice, el alojamiento de la hélice, el conjunto de paleta stator, placa de la bomba, bomba de la carcasa, la tobera de la bomba y el vénturi, puede ser modificada o no ser original. El cono de salida y la boca direccionales pueden modificarse o no ser original. La longitud total del cono más la boca, no debe ser mayor que la longitud original de 150 mm. Se permite el ajuste no original del chorro de agua. El sistema de visibilidad vertical por chorro de agua se tiene que quitar u obstruirlo. Se puede usar un sello de silicona además del sello de goma original para sellar la pieza entrada de la bomba. Se pueden instalar tomas de refrigeración adicionales.

67.45 Los acoplamientos de transmisión, el soporte del cojinete del eje y el eje de transmisión no original tienen que mantener la relación de transmisión a 1/1 entre el motor y la bomba.

68.- GP4 (Jet)

- 68.1 Todas las motos acuáticas deben permanecer estrictamente de serie, excepto cuando las reglas permitan o exijan sustituciones o modificaciones. No se permiten sustituciones o modificaciones no enumeradas aquí.
- 68.3 El nivel de sonido no debe exceder los 86 dB(A) a 24 m.
- 68.4 El combustible debe estar disponible en las estaciones de servicio del país organizador, como gasolina regular sin plomo RON 95-98 -100, 95E10. No se permite el uso de todos los demás tipos de combustible.
- 68.5 Cilindrada máxima del motor: Atmosférico, 4 Tiempos, 1100 cc.
- 68.6 El peso seco debe ser mayor a 160 kg.
- 68.7 La longitud del casco no puede exceder los 250 cm.
- 68.8 El ancho del casco debe estar entre 50 cm y 80 cm.

CASCO

- 68.9 Todas las motos acuáticas deben tener un lazo de remolque flexible unido a la proa. El lazo de remolque debe estar hecho de un material flexible material (por ejemplo, correa de nailon, cuerda, etc.) para no crear un peligro. Ganchos de remolque que sobresalen más allá del plano del casco se deben quitar.
- 68.10 Los sponson aftermarket o modificados deben exceder los 6 mm. de espesor. Todos los bordes delanteros deben ser redondeados para para no crear un peligro. Los sponsons no pueden fijarse a las superficies de planeo del casco. Aletas, timones, no se permitirán alas y otros apéndices que puedan crear un peligro.
- 68.11 Los sponsons se pueden unir al interior de la brida de unión, pero ninguna parte del sponson puede extenderse más de 50 mm por debajo de la parte inferior de la brida de unión (parachoques retirado. sponsons adheridos al interior de la brida de unión no debe sobresalir fuera de la brida de unión (parachoques retirado) cuando se mide en un nivel plano horizontal.
- 68.12 Se pueden usar parachoques de repuesto siempre que no se cree un peligro.
- 68.13 Se puede colocar un deflector de rociado de agua suave y flexible en los costados del casco o en la brida de unión, siempre que no cree peligro. Ninguna parte debe exceder el perímetro de los parachoques de origen o el borde externo del casco, medida con una plomada.
- 68.14 El manillar, el acelerador, el cable del acelerador y los puños pueden ser modificados o no originales. La cubierta del manillar puede ser modificada o eliminada. Se deben usar los interruptores originales, pero las carcasas de los interruptores pueden ser modificadas o no originales. La posición de los interruptores se puede cambiar. El eje de dirección, el soporte del eje de dirección y el soporte del manillar pueden ser del mercado de accesorios El manillar debe estar acolchado en el soporte de montaje o, si tiene un travesaño, el travesaño debe estar acolchado. Se permiten modificaciones de

dirección de giro rápido para alterar la relación de dirección. Los cables de dirección del mercado de accesorios están permitidos.

- 68.15** El brazo y su soporte de montaje se pueden modificar o cambiar como repuesto siempre que funcione como originalmente diseñado. El punto de fijación del brazo puede estar reforzado. El muelle del brazo se puede modificar o sustituir por uno del mercado de accesorios.
- 68.16** Se pueden agregar juegos de almohadillas y/o colchonetas y se permite la pintura personalizada. El acabado superficial de cualquier metal. El componente fuera del área del casco por encima del ala de unión se puede pulir, granallar o pintar.
- 68.17** La bomba de achique original se puede modificar, desconectar o quitar. Sistemas de drenaje de sentina del mercado de accesorios que no creen un peligro están permitidos.
- 68.18** Se puede reforzar o sustituir el soporte delantero del motor.
- 68.19** Reemplazo de piezas de mantenimiento general (p. ej., juntas, retenes, bujías, cables de bujías, pipas de bujía, cableado, mangueras de agua, líneas de combustible, abrazaderas y bridas) no se limitarán al equipo original respetando lo siguiente: a) Las roscas desgastadas deben repararse al tamaño original. b) Las mangueras de repuesto deben mantener su diámetro interior original. c) La tornillería (p. ej., tornillos, tuercas y arandelas) no se pueden sustituir con piezas de titanio a menos que sean equipados originalmente. Los tornillos pueden integrar mecanismos de bloqueo.
- 68.20** La rejilla de entrada de agua puede ser modificada o no original. Se requiere rejilla de entrada y debe ser del tipo de longitud completa con al menos una barra paralela al eje de transmisión. Las rejillas no pueden extenderse más de 12,00 mm por debajo del plano del área de entrada de la bomba. Todos los bordes delanteros deben tener radios para no crear un peligro.
- 68.21** La placa de cubierta de la bomba puede ser modificada o no original. Se puede agregar una extensión a la parte trasera de la cubierta de la bomba, pero no deberá exceder el ancho de la placa del equipo original. Las placas modificadas y no originales no podrán medir más de 100,00 mm más allá del extremo del equipo original. Los lados de la extensión deben ser conectados a la porción redondeada de la placa de la bomba para no crear un peligro. No se permitirán accesorios que puedan crear un peligro, Aletas, timones, quillas y otros.

MOTOR

- 68.22** Las cámaras de combustión de la culata se pueden limpiar con chorro de arena con las válvulas asentadas. Las galerías de escape y admisión de la culata no se pueden limpiar con chorro de arena ni con material abrasivo como lana de acero o Scotch Brite®. Están permitidas las reparaciones de la culata que afecten a una bancada de cilindros.
- 68.23** El cigüeñal debe permanecer stock. Se permiten cojinetes o semicojinetes de reemplazo, siempre que mantengan su tipo y dimensiones originales.
- 68.24** Los árboles de levas deben permanecer stock. Se permiten cojinetes o semicojinetes de repuesto, siempre que mantengan su tipo y dimensiones originales.
- 68.25** El sistema de refrigeración puede ser modificado o no original. Pueden ser usadas líneas de enfriamiento y los sistemas de derivación de agua del mercado de accesorios. Se pueden agregar líneas y accesorios de suministro de enfriamiento adicionales desde la bomba. Los accesorios de

derivación pueden modificarse, por otros del mercado secundario y/o reubicado, pero debe dirigirse hacia abajo y/o hacia atrás para no crear un peligro para otros pilotos. No se puede añadir salida de agua a la culata, al cilindro ni al cárter.

- 68.26** Las válvulas utilizadas en el sistema de enfriamiento deben ser del tipo fijo o automático (por ejemplo, termostatos, regulación de la presión, etc.). Los sistemas de inyección electrónica de agua no están autorizados salvo que sean de origen.
- 68.27** Dispositivos controlados manualmente (por cualquier medio de actuación) que alteren el flujo de agua de enfriamiento durante el funcionamiento no están permitidos. Se permiten kits de lavado del sistema de refrigeración.

ENTREGA AIRE/COMBUSTIBLE

- 68.28** Se permiten filtros de aire equivalentes disponibles en el mercado. El conducto entre el filtro (apagallamas) y el cuerpo de mariposa/entrada del colector de admisión puede ser modificado o no original.

ENCENDIDO Y ELECTRÓNICA

- 68.29** Se permiten baterías de repuesto, pero deben ubicarse en la caja de baterías del equipo original y estar bien sujetas.
- 68.30** La centralita electrónica debe ser original pero el software puede ser reprogramado. los sensores de temperatura del motor pueden estar desactivados.
- 68.31** Se pueden usar bujías de posventa con una clasificación térmica diferente.

TRANSMISIÓN

- 68.32** La hélice puede ser modificada o posventa, siempre que se mantenga el diámetro original. Se pueden usar aros de sacrificio que estén dentro de las especificaciones de diámetro interno del OEM. El sellador adhesivo de silicona puede ser utilizado además del sello del equipo original para sellar la entrada de la bomba. Se debe quitar o tapar el pico de visibilidad.
- 68.33** No se autoriza ninguna modificación interna, incluidos esmerilado, pulido, mecanizado, granallado, etc. sobre cualquier componente de la transmisión (ej; estator, cono de salida, etc).

69.- GP-3 F2 ATMOSFERICA (GP3 UIM)

69 INTRODUCCIÓN

69.1 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.

MOTOR 4 TIEMPOS

69.2 La cilindrada máxima en las motos de Runabout de 4 tiempos será de 2.600 cc. El peso de no debe ser superior a 216 kg. La longitud del casco no debe sobrepasar los 360cm. Solo para Endurance, la longitud máxima del casco puede ser 394cm. La anchura del casco debe estar entre 96,5cm y 127 cm.

69.3 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 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.

69.4 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.

69.5 Solo se permiten modificaciones externas en los acabados del motor (p.e. cromados, pulido y/o pintado) por motivos estéticos.

69.6 El sistema de escape deberá permanecer de serie tal como se suministra por el fabricante.

69.7 Los niveles de ruido no deberán superar los 86 dBA a 24m. El ruido se comprueba dentro del agua.

69.8 No se permitirán modificaciones internas de ningún tipo, incluyendo el esmerilado, superficial, pulido, mecanizado, aplanado por tiro, etc., en ningún componente del motor, que no se autorice en este reglamento.

69.9 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.

69.10 Las válvulas de admisión y escape, puede regularse con pastillas (Shim), con un grosor distinto al que viene de serie.

69.11 Las válvulas, han de ser originales. Los muelles, retenedores y arandelas. Pueden modificarse o cambiarse por los de la industria auxiliar.

69.12 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

69.13 Los árboles de levas tienen que permanecer originales según los suministra el fabricante. Se autorizan los rodamientos que no sean de origen, siempre y cuando se respeten su tipo y dimensiones originales.

69.14 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:

69.14.1 Pueden ser reemplazadas las juntas, pero deben ser del mismo tipo, ejemplo, papel, metal, tóricas, etc. y misma medida de las originales.

69.14.2 La junta de culata de sustitución, deben de ser del mismo tipo/material que las originales. Esta ha de tener un espesor de más de 0,8mm y el diagrama de admisión y escape debe quedarse como en un principio.

69.14.3 Las roscas deben ser reparadas a la medida original.

69.14.4 Los tubos deben ser del mismo diámetro interior del original.

69.14.5 Tornillos, tuercas, abrazaderas no pueden ser sustituidos por titanio si no es equipo original. Los elementos de cierre pueden integrar sistemas de anti-cierre.

69.15 Los soportes del motor, pueden ser reforzados o de la industria auxiliar.

69.16 El embellecedor o tapa que cubre las válvulas, se puede modificar o reemplazar, sólo con el objetivo de decorar o reducir el peso.

69.17 Los sensores de temperatura del motor pueden desconectarse o cambiar.

CASCO

69.18 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.

69.19 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.

69.20 Se puede modificar el asiento original. Se puede cambiar la cubierta del asiento. La altura del respaldo no debe superar los 18 cm cuando el piloto está sentado.

69.21 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.

69.22 Pueden realizarse reparaciones o refuerzos interiores en el casco y la cubierta. Sin embargo, estas reparaciones no deben alterar la configuración original en más de 5mm, no así en los refuerzos. Las tapas de los baldes de almacenaje, motor y asiento se pueden quitar o modificar siempre que no se cree un peligro.

69.23 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.

69.24 Se puede cambiar el capó por uno de la industria auxiliar o modificar el de origen.

SUMINISTROS DE AIRE Y GASOLINA

69.25 No se pueden añadir salidas de agua a la culata, el cilindro o al cárter. 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.). Los sistemas de inyección electrónica de agua no están autorizados a menos que sean de origen. Mecanismos de control manual que alteren el flujo del líquido refrigerante durante la marcha no están permitidos. Sistemas de flush kits pueden ser utilizados.

69.26 Se podrá utilizar gasolina sin plomo de 95/98/100, 95E10 (siguiendo el índice de octanos R.O.N). No se permite el uso de otros tipos de combustibles. Los combustibles deben de estar disponibles en las estaciones de servicio del país organizador, cuando se trate de una prueba internacional.

69.27 Todo el sistema del combustible es un sistema cerrado. La moto acuática 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.

69.28 Se pueden instalar filtros anti-retorno, que deben cumplir las normas USCG, UL 1111 o los test SAE J-1928 de la Marina Americana.

69.29 El conducto entre el filtro anti-retorno y el cuerpo del acelerador pueden modificarse o no ser originales.

69.30 Se podrá instalar decantadores de aceite en el respiradero de aceite del motor, siempre y cuando no derrame aceite a la sentina de la moto, catch-can.

ENCENDIDO ELECTRÓNICO

69.31 La unidad de control electrónico de origen puede ser modificada.

- 69.32** Las baterías de recambio están permitidas, pero deberán encajar en la caja de la batería original de fábrica y sujetarse firmemente.
- 69.33** Se pueden utilizar bujías con diferente nivel calorífico.

TRANSMISIÓN

- 69.34** En la turbina, se podrá usar sellador adhesivo de silicona además del sello original de fábrica para sellar la admisión. Los aros de sacrificio se pueden cambiar, siempre que respeten el diámetro de origen. Se debe suprimir o tapar el chorro de agua de visibilidad. No se autoriza ninguna modificación interna, en cualquier componente de la transmisión. S
- 69.35** 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.
- 69.36** Se permite desmontar el mecanismo de marcha atrás.
- 69.37** Se podrá cambiar la hélice de la turbina por una de la industria auxiliar, o modificar la original.
- 69.38** Se podrá cambiar el sistema de plano y clip del eje de transmisión, pudiendo dejar fijo el clip sobre el plano, soldando ambas piezas o con cualquier otro sistema de unión.
- 69.39** La rejilla de admisión puede modificarse o no ser de origen. La rejilla de admisión es obligatoria y debe ser de longitud suficiente. Debe tener por lo menos una barra paralela al eje de la hélice. La rejilla no debe sobrepasar más de 12 mm por debajo del plano de admisión de la bomba. Las partes que sobresalgan de la rejilla deben ser redondeadas de manera razonable para que no sea peligroso.
- 69.40** La placa de la turbina puede no ser de serie, o modificarse. Puede añadirse una extensión en la zaga de la placa de la bomba, pero no debe sobrepasar la anchura de la placa original. La placa no debe extenderse más de 177,80mm que la extremidad de la placa original. Los lados de la extensión deben ajustarse con la parte redondeada de la placa de la turbina para no provocar accidentes. No se permite ningún apéndice que pueda provocar una deriva, un timón, un alerón.
- 69.41** Los dos estabilizadores traseros, son obligatorios. Ninguno de ellos, 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. La longitud total de los estabilizadores no excederá los 92 cm. El canal creado por debajo del estabilizador no superarán los 63.5 milímetros. Los estabilizadores no deben sobrepasar los bordes del casco en más de 100 milímetros, medido en un plano horizontal, 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. El espesor de los estabilizadores que no sean de origen o que hayan sido modificados debe de ser superior a 6 milímetros. No se autorizan aletas, timón y otros suplementos que puedan ser peligrosos
- 69.42** La bomba de achique original se puede modificar o desconectar. Están autorizados los sistemas de drenaje de la bomba que no sean de serie, con la condición de que no sean peligrosos.