

**REGLAMENTO
DE
EMBARCACIONES
RADIOCONTROLADAS**

GRUPO 100
ADMINISTRACIÓN DE LA U.I.M.

101 CALENDARIO DEPORTIVO
102 OBSERVADORES
103-111 DIFERENTES TIPOS DE CARRERAS
120 LICENCIAS

GRUPO 200
ORGANIZACIÓN DE CARRERAS

200 ORGANIZACIÓN
201 COMITÉ DE CARRERA
202 PROGRAMA DE AVANCE
203 INSCRIPCIÓN
204 PROGRAMA
205 SEGURIDAD
206 SEÑALES DISTINTIVAS

GRUPO 300
REGLAS DE CARRERAS DE CIRCUITO

300 REGLAS DE CARRERAS DE CIRCUITO
301 TIEMPO
302 CIRCUITO
303 SEÑALES DEL CIRCUITO/CIRCUITO
305 SEÑALES DE INICIO
306 INICIO DE LAS SERIES DE RESISTENCIA
307 INICIO EN LAS SERIES DE CARRERAS DE PRUEBAS
308 CARRERA CANCELADA
309 CARRERA POSPUESTA
311 CARRERA DETENIDA
312 REGLAS DE LA CARRETERA, SERIES DE RESISTENCIA
313 REGLAS DE LA CARRETERA, SERIES DE CARRERAS DE PRUEBAS
318 CLASIFICACIÓN
319 EMPATE
320 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS
321 INSPECCIÓN DE CASCOS Y MOTORES
322 PREMIOS
323 DESPUÉS DE LA PRUEBA (INFORMES)

GRUPO 400 JURISDICCIÓN

Ver la sección de navegación por placer

GRUPO 500

- 500 SERIES Y CLASES**
- 502 INSPECCIONES**
- 503 LANCHAS DE REPUESTO**
- 504 REDUCCIÓN DE RUIDO**
- 505 SUSTITUCIÓN DE PARTES MECÁNICAS**
- 510 HORA DE LLAMADA**
- 512 CASCOS**
- 513 MAQUINARIA**
- 520 ROMPER LAS REGLAS**
- 530 RESCATE DE LANCHAS**
- 540 ABANDONAR EL PONTÓN**
- 550 COMBUSTIBLE**
- 580 TURBO-JET Y LANCHAS DE PROPULSION POR COHETE**

GRUPO 600 RECORDS Y ACTUACIONES

Ver la sección de navegación por placer

GRUPO 700 MEDIO AMBIENTE

- 701 NIVEL DE RUIDO**
- 702 EMISIONES**
- 703 REPOSTAR**
- 704 MEDIO AMBIENTE**

GRUPO 800 OTRAS COMPETICIONES

- 800.01 LANCHAS DE POTENCIA ELÉCTRICA**
 - A CATEGORIAS**
 - B MOTORES**
 - C ELEMENTOS DE BATERIAS**
 - D CASCOS**
 - E PROPULSORES**
 - F PILOTO DE POTENCIA**
 - G VARIADOR DE VELOCIDAD**
 - H FUSIBLE DE SEGURIDAD**
 - J NUMEROS DE CARRERAS**

- K CLASES**
- L CIRCUITO DE CARRERAS**
- M NÚMERO DE LANCHAS**
- N NÚMERO DE PRUEBAS**
- O PROCEDIMIENTO DE INICIO**
- P FINAL DE LAS CARRERAS**
- Q PENALIZACIONES**
- R OTRAS REGLAS APLICABLES**

**GRUPO 900
VARIOS**

- 901.01 CIRCUITO DE RESISTENCIA**
- 901.02 CIRCUITO DE CARRERAS DE PRUEBAS**
- 901.03 RECORDS DE VELOCIDAD**
- 902 PLACAS CON NÚMEROS DE CARRERAS**
- 903 ANEXO C (REF. REGLAS 312/313)**

GRUPO 100

ADMINISTRACIÓN DE LA U.I.M.

El registro de pruebas internacionales y carreras en el calendario anual de la U.I.M. es obligatorio y está sujeto al pago de una cuota, cuya cantidad es fijada anualmente por la Asamblea General.

El pago de estas cuotas debe realizarse en el plazo de tres meses tras fijar el calendario internacional. Es obligatorio incluso si la prueba no se realiza.

El permiso para organizar estos encuentros sólo es otorgado por la U.I.M. mediante el pago de estas cuotas.

Se denegará el permiso a las Autoridades Nacionales que no estén al corriente de pago de las mismas.

Se doblará la cuota de registro para cualquier prueba solicitada tras la fecha límite establecida por las reglas.

Todas las peticiones para organizar un campeonato internacional deben enviarse a la Secretaría de la U.I.M. antes de la hora indicada en el plazo en las reglas.

Al recopilar el calendario deportivo se debe prestar la debida atención a los informes confidenciales del observador de la U.I.M. antes de otorgar la petición para organizar pruebas con título.

Los organizadores deben dar a conocer las series y clases que pueden participar y también deben mencionar el nombre y la dirección de los organizadores y/o la persona responsable que está en posición de aportar información sobre la prueba. También deben nombrar el tipo de carrera: título, campeonato, etc, la localización, la dirección de los organizadores de la carrera así como la fecha de inscripción. Esta información debe ser aportada lo antes posible.

101.02 –OTRAS PRUEBAS

Está prohibido organizar campeonatos nacionales para series y clases que están en el programa de una de una prueba de títulos que se celebre el mismo día. El calendario deportivo también fija una lista de las pruebas internacionales ordinarias.

El calendario de pruebas nacionales y locales no se presentará a la U.I.M. Las Autoridades Nacionales tienen responsabilidad sobre su propio calendario.

La organización de una prueba no se puede conceder si no se dan el título, la localización y la fecha de dicha prueba. La U.I.M. hace todo lo que puede para evitar coincidencias entre pruebas nacionales y amistosas.

Sin embargo, si las partes interesadas están o no de acuerdo, la U.I.M. hace una lista de todas las peticiones de fechas, dejando a los organizadores que resuelvan sus responsabilidades.

Los encuentros con títulos tienen prioridad sobre todas las otras pruebas antes del cierre de los registros para el calendario deportivo.

Sin embargo, una vez finalizado el calendario deportivo, todas las pruebas de lanchas de control remoto están en igualdad.

Una prueba con título que se ha cancelado no cuenta más para el título. Si los organizadores deciden correr la carrera en lugar de la cancelación, la carrera debe ser considerada como una carrera internacional amistosa.

101.03 – FECHA LÍMITE

1 de marzo: fecha límite para remitir las peticiones de los participantes

1 de abril: fecha límite para asignar a las Autoridades Nacionales campeonatos internacionales y carreras.

10 de septiembre: fecha límite para remitir fechas y lugares de reunión por parte de la Autoridad Nacional.

Calendario de pruebas

Octubre: fecha límite para elaborar el calendario por el grupo de trabajo de lanchas de radio control.

15 de noviembre: Publicación del calendario.

101.04 – CAMBIO DE FECHA

Para cualquier cambio de fecha de un campeonato mundial o continental solicitada después del 15 de diciembre, la U.I.M. debe dar su consentimiento a la nueva fecha propuesta.

Cualquier solicitud para un cambio de fecha debería ser recibido por la Secretaría de la U.I.M. al menos 15 días antes de la fecha inicial planteada. La nueva fecha será fijada al menos 45 días después de la fecha en que se anunció el cambio.

La tasa del calendario será doble.

102. OBSERVADOR DE LA U.I.M.-DELEGADOS Y COMISARIOS

102.01 – FUNCIONES

La presencia de un observador-delegado de la U.I.M. o un comisario de la U.I.M. es requerida para cualquier prueba internacional con título, excepto en caso de fuerza mayor.

La función del observador-delegado o comisario debe cumplirse con cautela.

Los miembros del consejo, que incluye todos los vice-presidentes de la U.I.M., tienen el derecho de ser observador-delegados de la U.I.M. o comisarios.

102.02- OBSERVADOR-DELEGADO DE LA U.I.M

Él no tiene derecho a tomar parte en cualquier discusión.

No tiene derecho a tomar una postura como delegado de la U.I.M. , ya que no tiene porqué hacerlo.

Tiene derecho a actuar como consejero cada vez que su opinión sea solicitada, pero no tiene derecho a actuar ni como arbitro ni como mediador.

Se requiere que las Autoridades Nacionales envíen cada año a la U.I.M. una lista de observadores candidatos con los siguientes datos:

Nombre y apellido

Dirección completa

Teléfono-telex y fax

Lenguas que habla

Lenguas leídas y entendidas

Si esta libre en todo momento

Si no, cuándo lo está

Conocimiento de motonáutica

Conocimiento de asuntos deportivos

Conocimiento de asuntos técnicos

Tan pronto como reciba la aceptación del observador, la Secretaría General de la U.I.M. enviará una carta a la Autoridad Nacional informándoles que el observador ha sido designado para los acontecimientos referidos en la carta.

El observador-delegado tiene derecho a tomar medidas con el comité organizador de la carrera si no se dan las condiciones de seguridad. En algunos casos, tendrá derecho a solicitar que un campeonato mundial o continental se suspenda si no se mejoran las condiciones de seguridad.

102.03 – COMISARIO DE LA U.I.M

El comisario de la U.I.M.:

- ayuda al organizador local y más particularmente al Oficial del Día.
- es un miembro del jurado internacional que vota.
- autoriza las correcciones de último minuto del programa de avance.
- supervisa la firma de las declaraciones de los pilotos.
- toma parte en la toma de decisiones importantes durante la carrera junto con el oficial de día, la oficina de seguridad y el segundo comisario, si alguno toma parte en la toma de decisiones urgentes con el Oficial del Día y el promotor organizador, en asuntos relacionados con la organización en general.

El comisario de la U.I.M. tiene derecho a tomar medidas junto con el comité organizador de la carrera si no se dan las adecuadas condiciones de seguridad. En algunos casos, tendrá derecho a solicitar que la carrera se suspenda si las condiciones de seguridad no mejoran.

102.04- DESPUES DE LA CARRERA

(se aplica tanto al observador-delegado como al comisario)

Tras la prueba, manda el informe a la Secretaría de la U.I.M. usando el formulario oficial, en un plazo de 10 días tras la carrera.

Los resultados oficiales de la prueba deben adjuntarse con el informe.

Los informes de los delegados-observadores y comisarios son considerados como asunto confidencial y no se pueden utilizar con propósitos que no sean aquellos de la U.I.M., no deben ser comunicados a la prensa o revelados bajo ningún concepto.

Si el observador-delegado o comisario fallara en cuanto a obtener toda la información necesaria, él anotará este hecho en su informe y recomendará a los organizadores que envíen todos los documentos solicitados por ellos a la Secretaría de la U.I.M. tan pronto como sea posible.

Se enviará tan pronto como sea posible una copia del informe del observador-delegado o del comisario al presidente o a la secretaria de la sub-comisión de radio control de la U.I.M.

La Autoridad Nacional debe recordar a los organizadores que el observador-delegado y el comisario deben ser alojados en un hotel durante toda la duración de la prueba y tanto tiempo como sea necesario para que cumpla su misión.

Los costes de dicho alojamiento corren a cargo de los organizadores.

102.05 – GASTOS DE VIAJE

La Autoridad Nacional debe aclarar que los gastos de viaje del observador-delegado, desde su ciudad de residencia al lugar donde se realizan las pruebas, es decir, un billete de avión de ida y vuelta, corren a cargo de los organizadores.

Los gastos a los que se hacen referencia arriba deben ser reembolsados al observador-delegado durante la estancia por los organizadores, o la U.I.M. bajo recibo de la factura en cuestión.

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

La U.I.M. reconoce las siguientes pruebas:

- Pruebas internacionales con título.
- Pruebas ordinarias internacionales.
- Pruebas locales y nacionales.
- Reuniones de club.

104 – PRUEBAS NO RECONOCIDAS

Todas las carreras no organizadas según las reglas de la U.I.M. no serán reconocidas y todos los oficiales que tomen parte en tales carreras serán suspendidos o excluidos si la falta se repite.

Lo mismo se aplica a las pruebas de las lanchas motoras no aprobadas por las Autoridades Nacionales.

Cualquier piloto, habiendo competido en una carrera no aprobada por la Autoridad Nacional de ese país o prohibida por la Autoridad Nacional, puede ser suspendido por un periodo que será fijado por la Autoridad Nacional.

En caso de una prueba internacional organizada por un club no afiliado que no haya pedido permiso para organizar tal encuentro, la Autoridad Nacional debe:

- Notificar al club organizador que los pilotos pueden ser suspendidos.
- Notificar a los pilotos que serán suspendidos en su propio país si toman parte en carreras internacionales no aprobadas por la Autoridad Nacional; ésta puede solicitar a la U.I.M. que extienda esta suspensión a otros países.

Una carrera “nacional” o una carrera “por invitación”, en la que un piloto extranjero es invitado a tomar parte, debe entrar en el calendario de la U.I.M., si no se convierte en una prueba no autorizada. Los pilotos invitados que participan en tales carreras no autorizadas pueden perder sus licencias internacionales.

Recuerde que a los pilotos que tengan licencias internacionales solamente se les permite participar en una competición fuera del país siempre que la Autoridad Nacional les de permiso para hacerlo así.

En caso de que surgiera alguna disputa, la “subcomisión de radio-control” es el único cuerpo capacitado para zanjar dicha disputa.

105 – PRUEBAS INTERNACIONALES CON TÍTULO

La palabra “internacional” define el tipo de carrera. Es imposible saber de antemano el número de países que participaran.

Hay tres categorías de pruebas con título:

- Campeonatos Mundiales
- Campeonatos Continentales
- Grand Prix Internacional y Nacional.

A ninguna prueba se le permite un título a menos que sea autorizada para hacerlo por la U.I.M. que elabora la lista anual en el calendario oficial.

La U.I.M. tiene el derecho a rechazar el título si piensa que la cantidad de premios o la calidad de la organización no son aceptables.

Siempre que sea posible, las pruebas con título deberían repetirse durante el mismo período cada año.

Desde que la U.I.M. tiene como objetivo proteger pruebas internacionales, su Subcomisión de Radio Control puede negarse a sancionar cualquier prueba que tenga lugar al mismo tiempo. Tal negación sólo es notificada si es requerida específicamente por la Autoridad Nacional interponiendo una protesta.

Para promover nuevas series y clases, nuevos cascos o motores, nuevas ideas referentes a la propulsión y nuevos conceptos de carrera, la Subcomisión de Radio-Control puede, teniendo en cuenta que la solicitud para organizarla vaya acompañada de una cantidad igual al doble de la cuota de una prueba ordinaria, aprobar la organización de concursos internacionales para dichas lanchas, motores, tipo de propulsión y carreras de un tipo todavía desconocido para la U.I.M., si tales pruebas no coinciden con otras pruebas de la U.I.M. con título, a criterio de la U.I.M.. Se tienen que dar las medidas de seguridad adecuadas.

106 – CAMPEONATOS INTERNACIONALES DE RADIOCONTROL

106.01. REGLAS GENERALES

No se permite ninguna excepción a la regla.

Los Campeonatos Internacionales de Radiocontrol están abiertos a todas las clases de la U.I.M. y deberán tener lugar bajo las reglas de la U.I.M.

Las solicitudes para organizar estos campeonatos deben ser enviadas a tiempo. La Subcomisión de Radio Control asignará los Campeonatos.

La U.I.M. emite, siguiendo las solicitudes hechas por los campeones de las Autoridades Nacionales transmitidas a la Autoridad Nacional, a la secretaría de la U.I.M., un “ certificado de campeón”.

El coste de este certificado es fijado anualmente por la asamblea general y es pagado por la Autoridad Nacional a la U.I.M. cuando se hace la solicitud.

Anualmente se hace pública una lista de campeones.

Las reglas de la U.I.M. y las de la Autoridad Nacional se aplican a cualquier punto no previsto en estas reglas.

Un ciudadano no europeo puede ser proclamado campeón europeo si ha tenido una licencia europea más de dos años. Lo mismo se aplica a todos los continentes.

Inmediatamente después del campeonato, el nombre del campeón debe ser transmitido por cable a la secretaría de la U.I.M.

Solamente se concede el permiso para organizar un campeonato si la carrera se realiza en un circuito reconocido por la Autoridad Nacional y es homologado por la U.I.M.

Todas las Autoridades Nacionales habiendo homologado los circuitos donde se van a realizar las pruebas envían una lista de las mismas a la secretaría de la U.I.M. con un plano a escala.

CAMPEONATO MUNDIAL Y CONTINENTAL

108.01- NÚMERO DE CAMPEONATOS MUNDIALES Y CONTINENTALES

Puede haber un campeonato cada dos años, por clase, por continente:

- Campeonato Mundial empezando en 1997, después en 1999, 2001, etc.
- Campeonato Continental los años alternativos.

108.02

Sólo puede organizarse un campeonato de cualquier clase si las lanchas de esa clase existen en al menos tres países.

108.03

Se rota anualmente el derecho a organizar Campeonatos Continentales y Mundiales en orden alfabético de los nombres franceses de los países afiliados.

Si una nación declina organizar un campeonato se considerará el próximo por turnos.

Si un país solicita la organización de un campeonato para un año determinado pero fracasa al organizarlo, este país se considera como si hubiera celebrado el campeonato en cuanto a los turnos se refiere.

108.04

Cada país puede designar de 1 a 15 pilotos según sus propias reglas.

El campeón vigente participa adicionalmente.

Los pilotos tienen que mostrar la licencia internacional.

108.05

Las solicitudes deben ser enviadas por la Autoridad Nacional a la Autoridad Nacional organizadora antes de la fecha tope establecida por esta última.

108.06

Cualquier equipo usado en la carrera debe estar conforme a las reglas de la U.I.M.

108.07

Después de la carrera, el equipo de los tres primeros pilotos clasificados, casco y motor son medidos por el medidor si así se requiere. El título de campeón solo se concede después de un examen satisfactorio del mencionado equipo.

Se permiten reparaciones.

En estas clases en las que los motores están restringidos, solamente se pueden efectuar sustituciones con partes originales.

Las dimensiones cilíndricas se miden cuando el motor está frío.

Se permite carbonilla y aceite presente en la cámara de combustión.

108.08

Solamente se puede celebrar un campeonato en pruebas internacionales.

Las carreras para Campeonatos no se combinan con carreras para copas o trofeos que lleven otro nombre.

108.09

El campeón recibe una medalla de oro otorgada por el club organizador.

Se pueden otorgar otros premios.

A un piloto que ha participado en un Campeonato Mundial o Continental no se le puede obligar a participar en otras carreras programadas durante la competición.

108.10

Tan pronto como se hayan verificado los resultados, la Autoridad Nacional los remite a la secretaría de la U.I.M.

109. CLASIFICACIÓN

Para pruebas con dos a varias carreras:

109.01

Se da la clasificación final añadiendo los resultados de cada piloto en cada carrera.

109.02

Todas las carreras registradas en el calendario se tienen en cuenta.

109.03

Para cada carrera, la clasificación será la siguiente:

1 = 400 pts

2 = 300 pts

3 = 225 pts

4 = 169 pts

5 = 127 pts

6 = 95 pts

7 = 71 pts

8 = 53 pts

9 = 40 pts
10 = 30 pts
11 = 22 pts
12 = 17 pts

A los pilotos clasificados del decimotercero en adelante se les concederá 10 puntos.
En caso de empate, el piloto clasificado con el mayor número de carreras es el ganador.
En caso de segundo empate, el piloto mejor clasificado en la última carrera es el ganador.

110. CARRERA DE RESISTENCIA DE CONTROL REMOTO

110.01. CIRCUITO

El circuito proporcionado para la carrera de resistencia está reproducido aquí (ver 901.01).

Las boyas deben ser cilíndricas – o con forma cónica, con sus ejes dispuestos verticalmente y las siguientes dimensiones: un diámetro de 300mm como mínimo y 500 mm máximo, 400 mm mínimo de altura sobre el agua.
Su color debe ser bastante visible.

110.02 CONDICIONES DE LA CARRERA

Las carreras consisten en cubrir tantas vueltas como sea posible en un tiempo determinado, compitiendo con otras lanchas.

Deben girar en sentido contrario a las agujas del reloj.

Las lanchas deben empezar siempre desde el pontón de salida.

La línea de llegada se localiza delante del jurado.

110.03- ACCESO A LA PRUEBA FINAL

La selección de competidores para la prueba final se realiza por medio de pruebas clasificatorias.

110.04 – NÚMERO DE PRUEBAS CLASIFICATORIAS

Cada competidor puede tomar parte en tres pruebas clasificatorias cuya duración máxima se ha establecido en la regla 110.07. La mejor prueba se tiene en cuenta para el acceso a la prueba final y/o semifinal.

110.05 – FINAL DIRECTA

Cuando el número de competidores es 12 o inferior a 12 las pruebas no se realizan.

Si dos competidores están retransmitiendo en la misma frecuencia, tiene preferencia el primer registrado.

110.06 – NÚMERO DE COMPETIDORES

El número máximo de competidores para cada prueba es de 12. El número mínimo de participantes es de 3.

Si hubiera menos de 30 competidores clasificados al final de la prueba clasificatoria, los primeros 12 clasificados tiene acceso directo a la prueba final.

Los competidores clasificados del 7 al 30 tiene acceso a las dos pruebas semi-finales; la primera prueba está compuesta de posiciones impares (7, 9, 11,...), la segunda prueba está compuesta de posiciones pares (8, 10, 12, etc.), los primeros tres clasificados en cada prueba semi-final estarán en la palanca final de salida.

En caso de empate, se tendrán en cuenta las pruebas anteriores. En caso de un segundo empate, el nombre del ganador se echa a suertes.

110.07 – DURACIÓN DE LAS PRUEBAS, SEMI-FINALES Y FINALES

- Pruebas clasificatorias 10' (10 minutos)
- Semi-finales 15' (15 minutos)
- Finales 30' (30 minutos)

110.08 – SEÑALES DEL INICIO Y FINAL DE CARRERA

El inicio y final de cada carrera se indican con una señal sonora.

110.09 SUSPENSIÓN DE LA FINAL

Las finales deben realizarse siempre durante el período de tiempo indicado en las reglas que rigen las diferentes series y clases. Si fuera interrumpida por el jurado, la final se reanudará y a los competidores se les dará las posiciones que tenían justo antes de que la carrera fuera suspendida.

Las lanchas que estuvieran corriendo en el momento en que la carrera se suspendió tienen que volver inmediatamente y deben ser controladas por el juez a cargo de la salida para que no se lleve a cabo ninguna acción que implique una descalificación inmediata.

110.10 SUSPENSIÓN DE UNA PRUEBA Y/O SEMIFINAL

Si una prueba clasificatoria y/o semifinal se suspendiera, ésta última no se podría reanudar pero se debería correr otra vez.

110.11 FINAL DE CARRERA

Para cada competidor, la carrera termina después de la señal de fin de carrera. La lancha completa la última vuelta. Esta vuelta se tendrá en cuenta y el tiempo requerido para completar el circuito se descontará.

El competidor, sin embargo, tendrá que cubrir una vuelta a una velocidad reducida para volver a su propio espacio en el pontón para evitar molestar a otros competidores que todavía están corriendo.

La lancha que cruce la línea de llegada más de dos veces después de la señal del final de carrera será penalizada con tantas vueltas innecesarias como se realicen.

Los competidores que se detuvieran cuando se diera la señal de final de carrera no se les permite reanudar la carrera y se les penaliza con dos vueltas en caso de que lo hagan.

110.12 – CLASIFICACIÓN

La clasificación se establece en base al número de vueltas completadas por cada lancha, desde la señal de salida hasta la señal de fin de carrera. Si hay alguna penalización, se restará.

110.13 – EMPATES

En caso de empates por el número de vueltas, la primera lancha que complete el circuito en el menor tiempo posible será clasificada como primera.

En caso de un empate, los resultados de las otras pruebas eliminatorias se tendrán en cuenta para determinar la admisión a la final. Si todavía hubiera un empate, se sacaran los nombres a sorteo.

Durante la final, si hubiera varias lanchas detenidas con el mismo número de vueltas y fallaran al completar la vuelta en curso tras la señal de final de carrera, se clasificarán en orden de su último pase por delante de los cronometradores.

110.14 – CAMBIO DE CUARZO PARA LA FINAL

El competidor que cubriera el menor número de vueltas en la clasificación tiene que cambiar el cuarzo si lo necesitara.

Si no fuera capaz de hacerlo no comenzará y será clasificado el último en la final.

110.15- SERIES EN LA PALANCA DE SALIDA ECHADAS A SUERTES

Las series de palanca de salida se obtiene a suertes 30' antes del comienzo de la carrera.

110.16 –TRANSMISORES DE RADIO

Los competidores mantendrán sus transmisores de radio durante toda la competición.

Serán responsables de ellos.

Cualquier competidor pillado mientras manipula su transmisión en la posición de ON fuera de la prueba clasificatoria o la final en la que esté corriendo, será descalificado de la competición y de todas las categorías en las que esté implicado.

Además, se informará acerca de él a la U.I.M. y a su Federación Nacional.

Las frecuencias de emisora de radio deben acatar las reglas locales y/o restricciones del país anfitrión.

111 – SERIES DE CARRERAS DE PRUEBA DE CONTROL REMOTO OFF-SHORE

111.01 – CIRCUITO

El circuito proporcionado por las series de pruebas se reproduce aquí (901.02 Fig.2).

111.02 BOYAS

Las boyas deben ser cilíndricas o con forma cónica, con los ejes situados verticalmente y las siguientes dimensiones: un diámetro máximo de 150 mm, 300 mm mínimo de altura sobre el agua.

Deben estar hechas de un material que no dañe los cascos en caso de colisión (por ejemplo poliestireno dilatado) debe llevar visiblemente rayas de colores (rojas o naranjas).

110.03 – CONDICIONES DE CARRERA

Las carreras consisten en cubrir un número predeterminado de vueltas, en competición con otras lanchas.

110.04 – NÚMERO DE PRUEBAS CLASIFICATORIAS

Depende del Comité organizador determinar el número de pruebas clasificatorias. Al menos tres.

111.05 – NÚMERO DE COMPETIDORES

El número máximo de competidores que se admiten para cada prueba es de 8.

El número mínimo de competidores es de 3.

Cuando el número de competidores en una clase es de 8 o inferior a 8, el proceso clasificatorio no tiene lugar.

111.06 – DURACIÓN DE PRUEBAS Y DE LA FINAL

Pruebas clasificatorias, semifinales y finales: 6 vueltas todas las clases.

111.07 – SEÑALES DE INICIO Y FINAL DE LA CARRERA

El inicio y final de cada carrera están indicados por el reloj.

111.08 – SUSPENSIÓN DE LA PRUEBA

En caso de que la prueba se suspendiera todo el proceso de la carrera tendría que reiniciarse.

111.09 – FINAL DE LA CARRERA

Para cada competidor, la carrera termina después de que todas las vueltas se hayan cubierto. Sin embargo, el competidor tendrá que cubrir una vuelta a una velocidad reducida para volver a su propio lugar en el pontón para evitar molestar a otros competidores que todavía estén participando.

111.10 – CLASIFICACIÓN

La clasificación se establece añadiendo lo tantos del competidor en cada carrera, restando las penalizaciones, si las hubiera.

111.11 – CONCESIÓN DE PUNTOS

En cada carrera los puntos se conceden a los competidores de la siguiente manera:

1 = 400 pts

2 = 300 pts

3 = 225 pts

4 = 169 pts

5 = 127 pts

6 = 95 pts

7 = 71 pts

8 = 53 pts

No terminada: 25 pts

No comenzada = 0 pts

Los resultados se dan en orden de llegada de la carrera y se añaden a los resultados de las carreras previas para hacer la clasificación final.

111.12 – CLASIFICACIONES

Si al final de las pruebas clasificatorias hay menos de 20 competidores clasificados, los 8 primeros clasificados tendrán derecho a la final.

Si hubiera 20 competidores o más, los primeros 4 irían directamente a la final.

Los competidores clasificados del 5 al 20 forman dos semifinales; el primero está compuesto por las posiciones impares (5,7,9,...) y el segundo está compuesto por las posiciones pares (6,8,10,...) que cubran sólo una prueba.

Los dos primeros clasificados en cada semifinal completarán la palanca de salida final. ???

En caso de empate, se tendrá en cuenta el resultado de las pruebas clasificatorias.

En caso de segundo empate, el nombre el ganador se obtendrá a suertes.

111.13 FINAL

Tomarán parte en la final un máximo de 8 competidores. Estos competidores empiezan tres pruebas como mínimo.

La clasificación final se proporciona añadiendo los puntos obtenidos en cada prueba.

111.14 – EMPATE

Al final de la final, si hubiera un empate por el primer puesto, y únicamente en ese caso, se realizará una carrera adicional entre estos dos competidores para determinar el ganador.

111.15 – RADIO TRANSMISORES

Los competidores mantendrán sus transmisores de radio durante toda la competición.

Ellos serán responsables de ellos.

Cualquier competidor pillado mientras manipula su transmisión en la posición de ON fuera de la prueba clasificatoria o de la final en la cual está corriendo será descalificado de la competición y de todas las categorías en las que está implicado.

Además se tendrá que informar sobre el mismo a la U.I.M. y a la Federación Nacional.

Las frecuencias de transmisión de radio deben acatar las regulaciones locales y/o restricciones del país anfitrión.

120 – LICENCIAS INTERNACIONALES DE CARRERA

120.01 – LICENCIA OBLIGATORIA

Nadie puede tomar parte en una carrera, establecer o mejorar un record en lanchas de clase internacional sin estar en posesión de una licencia por parte de su Autoridad Nacional.

120.02 – REGISTRO

La Autoridad Nacional establece cada año una lista de gente a la que se les ha otorgado licencias. Y esta lista se envía a la secretaría de la U.I.M.

La lista debe incluir: el nombre, apellidos, dirección y número de licencia.

Estas listas se envían a las Autoridades Nacionales si las piden.

Las Autoridades Nacionales dan los números de registros y son “nacionales” o “internacionales” de acuerdo con los criterios fijados.

Cualquier Autoridad Nacional tiene el derecho a otorgar licencias a:

- Sus nacionales
- Nacionales de otro país afiliado a la U.I.M. pero con el consentimiento de la Autoridad Nacional de esa nación.

Con la aprobación de la U.I.M., una Autoridad Nacional puede también otorgar licencias a personas pertenecientes a un país que todavía no está afiliado a la unión.

A los pilotos solo se les permite tener licencias de una Autoridad Nacional.

Una Autoridad Nacional puede negarse a conceder una licencia sin tener que dar una explicación. La notificación de esto se envía a todos los clubs afiliados y a la U.I.M.

120.03 – VALIDEZ DE LICENCIAS

Las licencias son validas del 1 de enero hasta el 31 de diciembre cada año a menos que las circunstancias locales requieran otras fechas, pero la validez debería mostrarse siempre en la licencia y debe ser para un año.

Una licencia es válida en todos los países afiliados a la unión y da derecho a su poseedor a participar o correr en todas las competiciones organizadas en cualquier país afiliado, teniendo en cuenta que cumpla con lo que está establecido en las reglas generales de carreras de la U.I.M.

Sin embargo, en cualquier prueba realizada bajo unas reglas especiales, el poseedor de la licencia debe aceptar las reglas en cuestión.

120.04 – COSTE DE LICENCIA

El coste de la licencia anual es establecido por la Autoridad Nacional.

120.05 – EXAMEN DE LICENCIAS

En cualquier prueba, el poseedor debe mostrar su licencia a petición de cualquier oficial de la prueba.

120.06 – CANCELACIÓN DE LICENCIA

Cualquiera que tome parte en una prueba no autorizada pierde su licencia.

Sin embargo, si la prueba no autorizada se celebra en aguas de un país que no sea el que ha expedido la licencia, ambas Autoridades Nacionales deben estar de acuerdo en cuanto a la duración de la suspensión.

En caso de una disputa es la U.I.M. la que decide finalmente.

200 – ORGANIZACIÓN DE LA CARRERA

200.01 – GENERAL

Los siguientes cuerpos tienen el derecho a organizar cualquier prueba de lanchas de radiocontrol: Autoridades Nacionales, Clubs afiliados y miembros correspondientes.

La afiliación a la Autoridad Nacional supone la aceptación de las reglas generales y las de la U.I.M.

A un club, miembro o piloto que esté suspendido no se le permite tomar parte en una prueba deportiva en su país o en cualquier otro país, ni como piloto ni como oficial, mientras dure la suspensión.

Un miembro o piloto, que tome parte en cualquier carrera en un país extranjero afiliado a la U.I.M., asume ipso facto aceptar las reglas de la Autoridad Nacional de ese país.

Un miembro, si es un piloto perteneciente a un país que no está afiliado, es considerado como un nacional del país donde toma parte de la carrera.

Todos los clubs, organizadores de la carrera, oficiales y pilotos están obligados a estar al corriente de las reglas generales de la U.I.M. así como de las reglas relacionadas con carreras o series (local, nacional o internacional).

Dos copias actualizadas del presente libro de reglas deben estar disponibles para todas las organizaciones.

Todas las carreras organizadas por las Autoridades Nacionales o sus clubs están sujetos a las reglas de carrera de la U.I.M.

Todas las reglas y programas deben mencionar esto.

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

202.02 – INTERPRETACIÓN DE LAS REGLAS

En todos los casos no previstos en las reglas o aparentemente definidos de forma inadecuada, la Autoridad Nacional, un comité de carrera, el jurado de carrera o el consejo de apelación, serán los que juzguen teniendo en cuenta la intención de las reglas discutidas.

Las reglas de series y clases son un complemento a las reglas generales y por lo tanto prevalecerán.

El texto inglés es el oficial. En caso de desacuerdo en la interpretación de estas reglas, el texto inglés prevalece.

201 – COMITÉ DE CARRERA

201.01 – AUTORIDADES ORGANIZADORAS

Todas las carreras están bajo el control del club organizador que va a nominar:

- Un comité organizador que organiza los aspectos administrativos y generales de la prueba.
- Un comité de carrera que organiza y supervisa la carrera real y decide si los competidores son elegibles o no.
- El comité de carrera tiene que ocuparse de: la seguridad, la secretaría de la carrera, las boyas, problemas técnicos, el juez de salida y el rescate.
- Un jurado a cargo de ajustar los problemas relacionados con las reglas.

El jurado decide sobre cualquier disputa presentado a él mismo por el comité de carrera. Los nombres de los miembros se imprimen en el programa oficial.

Las decisiones tomadas por el comité de carrera y el jurado deben estar basadas en las reglas de la U.I.M. El jurado tiene que ver que las pruebas se celebran en conformidad con ellas y con el espíritu deportivo.

El comité organizador señala a un comité que verifica todas las licencias y todos los otros documentos requeridos. También verifica si las lanchas, motores y los equipos de radio están en conformidad con las reglas.

Ni un oficial, ni un miembro del jurado, ni un miembro del comité nacional o internacional o comisión tienen el permiso para intervenir en la sentencia de un problema en el cual él esté implicado, o sea una de las partes interesadas.

Los oficiales de carrera son los siguientes:

- Los miembros del comité de carrera.
- El Oficial del Día.
- El oficial de seguridad (representante del oficial de día).
- El secretario del comité de carrera.
- Los oficiales técnicos del comité de carrera.
- Los oficiales de las boyas y del circuito.
- Los cronometradores.
- Los resultados de las vueltas.
- Los miembros del jurado.
- Aquellos a cargo de recuperar las lanchas.
- El controlador de medir el nivel de ruido y frecuencias.

201.02 – EL OFICIAL DE DÍA

El Oficial del Día debe supervisar la organización de las carreras de las que es responsable ante el club organizador.

Él debe mantener el orden en la carrera, determinar que todos los servicios estén funcionando adecuadamente, ver que todas las lanchas estén de acuerdo a las reglas de la carrera y que la carrera esté llevándose a cabo de acuerdo con el programa oficial; él tiene que reunir los informes de los oficiales y los cronometradores así como toda la información requerida para permitir que los resultados se recopilen.

201.03 – EL OFICIAL DE SEGURIDAD

Él es representante del Oficial del Día. Él está a cargo de dirigir y/o coordinar (con el acuerdo del Oficial del Día) todos los servicios de seguridad en la orilla (cuidado médico y fuego) así como en el agua (las lanchas y la gente abordo, así como el equipo de estos últimos). Cuando sea necesario, el representará al Oficial del Día.

201.04 – EL SECRETARIO DE CARRERA

El secretario de carrera informa al Oficial del Día y es responsable de la organización física de la prueba.

Él tiene que asegurarse de que los diferentes oficiales sepan cuales son sus respectivas obligaciones y estén equipados de los accesorios necesarios. Él tiene que recoger todos los documentos de la prueba.

201.05 – OBLIGACIONES DE LOS OFICIALES DE CARRERA

Las obligaciones de los oficiales de carrera están limitadas a las tareas que se les ha confiado.

201.06 – OFICIALES TÉCNICOS

Tienen que comprobar que el casco, el motor y la radio estén de acuerdo con las reglas. Ellos comprueban el buen funcionamiento del acelerador y timón.

Ellos comprueban la sincronización del reloj y la cámara (carrera de off-shore).

Después de la carrera, hacen todas las comprobaciones necesarias.

201.07 – LOS OFICIALES DEL CIRCUITO Y DE LAS BOYAS

Ellos deben asegurarse de que los pilotos acaten las reglas del circuito y de la carrera. Al final de la prueba, ellos redactan y firman un informe certificando que la conducta de los pilotos, durante la carrera y al girar en las boyas, fue según las reglas.

El informe se envía al Oficial del Día que toma todas las medidas necesarias con respecto a la aplicación de las reglas.

201.08 – LOS CRONOMETRADORES Y JUEZ DE SALIDA

Los cronometradores:

- calcularán la conclusión del tiempo transcurrido por cada piloto – establecer el orden de finalización después de haber hecho todos los cálculos necesarios.
- entregarán sus informes, con todos los documentos necesarios, al Oficial del Día.
- en carreras internacionales, debe haber al menos dos cronometradores.

Los tiempos y resultados solamente deben ser entregados al Oficial del Día.

El juez de salida señala el comienzo cuando así lo ordene el Oficial del Día.

201.09 – LOS OFICIALES DE LA U.I.M.

El oficial de la U.I.M.:

- ayuda al organizador local, más particularmente al Oficial del Día.

- es un miembro del jurado internacional que vota.
- supervisa la firma de declaraciones de los pilotos.
- toma parte en la toma de decisiones importantes durante la carrera junto con el Oficial del Día, el oficial de seguridad y el segundo oficial si lo hay – ayuda al oficial de seguridad en la organización de las operaciones de rescate (más particularmente en caso de que el equipo de rescate sea externo a la organización)
- con el Oficial del Día y el promotor de la carrera, toma parte en la toma de decisiones urgentes en lo que respecta a la organización general.

202 – ANTE-PROGRAMA

202.01 – FECHA DE ENVIO

45 días antes de la carrera internacional, el comité organizador debe remitir al menos un ante-programa a la Secretaria de la U.I.M, a las Autoridades Nacionales y a los clubs invitados y a los pilotos.

Si la regla 202.01 no se cumple, el consejo tiene el derecho a solicitar a la comisión de deportes que aplique la penalización apropiada contra las pruebas internacionales durante el siguiente año.

Los ante-programas que lleguen a la Secretaria de la U.I.M después de la prueba se consideraran como no repartidos. En este caso, las multas impuestas pueden ser aplicadas.

202.02 – DETALLES REQUERIDOS

El ante-programa tiene que estar escrito en la lengua del país organizador y en francés e inglés, y debe contener la siguiente información:

- 202.20 El nombre del organizador
- 202.21 Las series y clases de lanchas que se realizaran.
- 202.22 La carrera o carreras que se correrán.
- 202.23 El lugar de reunión y la fecha de la carrera/s.
- 202.24 El circuito de cada carrera y plano dibujado a escala.
- 202.25 La frase “las carreras se celebraran bajo las reglas de la U.I.M.”.
- 202.26 Las condiciones especiales que de acuerdo con las reglas de la U.I.M. pueden añadirse.
- 202.27 El límite de tiempo y lugar al que las solicitudes deben enviarse y si deben escribirse por telegrama o a mano.
- 202.28 La cantidad de la cuota de participación.
- 202.29 Toda la información con respecto a los premios de cada carrera.
- 202.30 Dónde y cuándo se pueden obtener del comité organizador las solicitudes de participación, programas e instrucciones de la carrera.
- 202.31 Las ayudas de transporte y concesiones.
- 202.32 Términos y condiciones de un seguro obligatorio por daños personales y materiales a terceras partes, incluidos los competidores.
- 202.33 Edad mínima de los competidores exigida por ley.
- 202.34 Tiempo para entrenamiento por clase.
- 202.35 Instrucciones completas en cuanto a las normas de ruido.
- 202.36 Fecha proporcionada para la verificación del casco y del motor.
- 202.37 Si no se permite publicidad durante una carrera, esto se debe mencionar en el ante-programa.
- 202.38 Los límites de tiempo para los últimos que salen y que llegan.
- 202.39 No se puede modificar una regla particular una vez que se haya enviado el ante-programa, excepto si lo decide el comité de carrera y es aprobado por el jurado y solamente por casos de fuerza mayor. Las modificaciones deben comunicarse por escrito a los oficiales y participantes 1 hora antes como muy tarde de la primera salida.

- 202.40 Lugar y hora de la reunión de pilotos
202.41 Frecuencias permitidas del equipo de radio-control y cualquier otra norma local y restricciones.

203 – INSCRIPCIONES

203.01 – RATIFICACIÓN

Las Autoridades Nacionales deben ratificar por escrito cualquier inscripción de corredores que deseen correr en el extranjero.

Se permite una directa correspondencia entre el comité organizador y corredores extranjeros pero no se admiten inscripciones a menos que sean aprobadas por la Autoridad Nacional del corredor.

Para Campeonatos Continentales se mantiene una correspondencia entre las Autoridades Nacionales.

El Comité Organizador guardará solicitudes de inscripción en blanco a disposición de los pilotos.

Una inscripción no es válida a menos que llegue al Comité Organizador dentro del tiempo prescrito en el ante-programa.

203.02 – ADMISIÓN

El Comité Organizador tiene el derecho a decidir si se acepta al participante.

Ninguna Autoridad Nacional que organice una carrera internacional tiene el derecho a rechazar la inscripción de un corredor extranjero nombrado por su propia Autoridad Nacional si el mencionado corredor se atiene a las reglas de la U.I.M.

La fecha límite para las inscripciones puede ser de una quincena antes de la prueba.

203.03 – CUOTA DE PARTICIPACIÓN

Cada comité organizador fija la cantidad de la cuota de inscripción para las carreras. La inscripción es válida solo tras el pago de la cuota de participación.

Las Autoridades Nacionales tienen el derecho a establecer una regla por la que se imponen las cuotas más altas a las inscripciones tardías.

203.04 – EDAD MÍNIMA E IDENTIDAD

Cada Autoridad Nacional tiene el derecho a fijar una edad mínima de los corredores para correr en sus aguas. Esta restricción de edad deberá aparecer en el ante-programa.

El corredor puede correr solamente con su nombre o pseudónimo escrito en la licencia.

203.05 – PUBLICIDAD EN LAS LANCHAS

Se pueden aplicar gratuitamente anuncios en toda la superficie de la lancha.

Al piloto o mecánico no se le puede obligar a llevar ningún anuncio sobre sí mismo, en su ropa o lancha que esta corriendo. Su negación a hacerlo no puede ser de ninguna manera un obstáculo para participar en una carrera.

Se pueden aplicar penalizaciones a cualquier corredor que, en el circuito de cualquier prueba deportiva, haya hecho una afirmación contraria a la verdad o hechos tergiversados.

No se permite publicidad política o anuncios inmorales.

Si no se admitiera publicidad en una prueba, esto debería anunciarse en el ante-programa.

Cualquier Autoridad Nacional tiene el derecho a fijar sus propias reglas con respecto a la publicidad de sus lanchas y circuitos.

204 – EL PROGRAMA DE LA CARRERA (INSTRUCCIONES DE LA CARRERA)

204.01

El comité organizador debe exponer los siguientes puntos en su programa de carrera (el programa oficial destinado a los oficiales y participantes, no el programa que circulará entre los espectadores):

- 204.11 Fecha y lugar de la carrera
- 204.12 Distribución del circuito dibujado a escala
 - Longitud del circuito.
 - Dirección del circuito.
 - Línea de salida y sus señales.
 - Línea de meta y sus señales.
 - Detalles completos de las boyas.
 - Detalles completos de los obstáculos fijos.
- 204.13 Hora de comienzo de cada carrera.
Señales de cada carrera.
Señales de aplazamiento, cancelación, reinicio y reducción de la carrera.
- 204.14 Tiempo cuando termina el control de la carrera.
- 204.15 Detalles completos de los premios de cada carrera.
- 204.16 Hora límite y lugar de presentación de las protestas.
- 204.17 Hora y lugar de distribución de premios.
- 204.18 Procedimiento de apelación.
- 204.19 Composición del comité de carrera, del jurado y de la comisión técnica.
- 204.20 Lista de lanchas que participan en cada carrera y si es posible nombres y clubs de los pilotos.
- 204.21 Hora y lugar en el que se harán públicas las instrucciones escritas. Dónde y cuándo será comunicado el tiempo oficial. Lugar y hora de la reunión de los pilotos.
- 204.22 Sólo el nombre de aquellos pilotos cuyas inscripciones hayan sido aceptadas por el comité organizador aparecerán en el programa.

205 – SEGURIDAD

205.01 – PROTECCIONES

Deben tomarse las adecuadas medidas de protección para evitar que una lancha que se salga del agua pueda causar heridos o daños.

Por las mismas razones de seguridad, se recomienda controlar las lanchas desde un punto situado al menos a un metro sobre el nivel del agua.

El jurado tendrá que determinar si se cumplen las condiciones de seguridad.

205.02 BOTE DE RESCATE

El Comité Organizador tiene que proporcionar una barca que recupere las lanchas que se hayan parado en el circuito.

Para este propósito se usará una lancha motora que tenga todas las características para garantizar la seguridad de la gente a cargo de recuperar las lanchas.

Una lancha de repuesto con características similares estará disponible inmediatamente si se necesita. Un bote de rescate de lanchas estará equipado con un equipo compuesto por una barra de una longitud adecuada al final de la cual estará sujeto un trapo o cuerda o cualquier cosa similar, de hasta unos 150 cm.

Esto es para sujetar las lanchas cuando éstas hayan perdido el control tras una avería.

205.03 – REPOSABLES DE LOS BOTES DE RESCATE

La gente a cargo de recuperar las lanchas tiene que llevar un chaleco salvavidas cuando llevan a cabo sus tareas.

Esta gente no debe ser seleccionada entre los competidores, mecánicos de la gente directa o indirectamente implicada en la competición.

El orden de rescate es el orden en el que las lanchas se han detenido, siempre que sea posible. En todos los casos, depende del Oficial del Día.

205.04 – SEGURO

Todos los corredores deben estar cubiertos por un seguro adecuado, bien a través de una póliza de seguros suscrita por él y que se mostrara antes del comienzo o bien de una póliza de seguros suscrita por la Autoridad Nacional.

No se debe subestimar la responsabilidad en caso de accidentes durante el entrenamiento oficial autorizado antes de que las lanchas y los documentos necesarios se hayan comprobado. Solamente esta verificación es la evidencia de que el piloto esta asegurado de forma apropiada.

205.05 – PROTECCIÓN TÉCNICA

No se permite que un motor esté encendido mientras el eje de la hélice esté en el aire, excepto cuando se ponga la lancha inmediatamente en el agua.

206 – SEÑALES DISTINTIVAS

206.01

La bandera nacional se pinta en un rectángulo de 5x3 cm en la cubierta o en el capot o en la parte vertical de la cubierta. Esta bandera debe estar visible en un lado del casco.

La lancha también debe llevar, en el mismo lado que la bandera nacional, el número de registro de la lancha con las letras de identificación del país.

206.02 – NÚMERO DE CARRERA

El número de carrera está determinado por el comité organizador. Por lo tanto puede variar en cada competición.

Los competidores tienen que equipar sus lanchas con sus propias matrículas, en conformidad a los datos proporcionados en la Fig. 4 y llevar el número dado por la Organización.

206.03

En caso de pérdida o daño en los datos de identificación, el competidor tiene que retirar la lancha inmediatamente del circuito. La lancha no puede reanudar la carrera si las condiciones facilitadas anteriormente no se han cumplido. Las vueltas cubiertas sin datos de identificación no se tienen en cuenta.

300 – REGLAS PARA LAS CARRERAS DE CIRCUITO

301.01 – DEFINICIONES

Francés	Inglés	Italiano	Aleman	Español
Course	Race	Gara	Rennen	Carrera
Manche	Heat	Prove	Lauf	Manga
Tour	Lap	Giro	Runde	Vuelta
Circuit	Circuit	Circuito	Strecke	Circuito
Parcours	Course	Percorso	Rennstrecke	Recorrido
Base	Base	Base	Messtrecke	Base

CIRCUITO

Un circuito es un recorrido cerrado delimitado por boyas donde se celebra la carrera.

BASE

Una base es un recorrido expresamente medido para los intentos de record.

RECORRIDO

La distancia total a cubrir por la carrera o por la prueba.

SEÑALES DEL RECORRIDO

Cualquier objeto especialmente indicado como tal en las instrucciones de la carrera se considerará como señales del recorrido.

OBSTÁCULO

Cualquier objeto no especificado está considerado como un obstáculo para la navegación libre.

CARRERA

Una carrera es una competición en velocidad entre lanchas que se realiza en una o más de una prueba.

301 – CRONOMETRAJE

En todas las carreras internacionales y campeonatos nacionales, el tiempo se controla por cronometradores elegidos oficialmente usando aparatos de mediación del tiempo Graduados a un décimo de un segundo. Los aparatos deben tener un sistema de fracción del segundo, una parte del cual debe ser capaz de ser detenido y reiniciado o cualquier aparato electrónico de una precisión similar o mejor.

302 – CIRCUITO

302.01

Todos los circuitos deben medirse en el lugar por el Oficial del Día.

302.02 –CONTROL DE CARRERA

Control de carrera:

- a) debería estar situado de manera que el circuito puede ser fácilmente controlado
- b) la carrera debe observarse por al menos tres personas:
 - el Oficial del Día o su ayudante.
 - uno o dos oficiales o uno o dos miembros del jurado.
- c) el Oficial del Día es el observador general de la carrera. Él debe estar en contacto con su ayudante y el oficial de seguridad.
- d) Los otros dos supervisores comparten el circuito en observación.

303- SEÑALES DEL RECORRIDO

301.01 – DEFINICIONES

Las señales del recorrido pueden ser cualquier objeto (lancha, boyas,...) que sea específicamente designado como tal en las instrucciones de carrera. Los objetos que no están indicados específicamente como tales son considerados obstáculos.

El oficial de boyas está apostado cerca de las señales para girar. Debe observar como se gira en las señales e informar al comité de carrera.

Si alguna señal se retirara de su posición adecuada, el Oficial del Día la tendría que reemplazar.

Si fuera imposible reemplazar la señal a tiempo para que las lanchas la rodeen, el Oficial del Día decidirá si la carrera debe volver a comenzar o no.

Las boyas de protección pueden situarse en el circuito.

305 – LA SALIDA

305.01

Las salidas son:

- Salidas lazadas con un reloj o un sistema digital.
- A motor parado.

El reloj debe tener una esfera de no menos de un metro. En caso de visualización digital, la altura de cada dígito no debe ser inferior a los 20 cm.

El reloj debe funcionar mecánica o electrónicamente. Puede indicar los segundos pero preferiblemente debería estar moviéndose continuamente.

El reloj da el inicio oficial. En caso de visualización digital, el tiempo transcurre segundo tras segundo.

305.02 LUGAR DEL RELOJ

El eje del reloj o el panel de visualización digital debe estar localizado en la línea de salida, a no menos de un metro sobre el nivel del agua.

306 – PROCEDIMIENTO DE SALIDA – SERIES DE RESISTENCIA

306.01 – LLAMADA A LA PALANCA DE SALIDA

Después de la llamada por el oficial de carrera, el competidor tiene dos minutos para ir al pontón: transcurrido este tiempo, se considerará fallada la salida para el mismo.

306.02 TESTS DE RADIO

Tras estos dos minutos, el Oficial de Salida lleva a cabo un test de radio; los competidores cuya radio esté transmitiendo en una frecuencia diferente a la frecuencia expuesta serán descalificados de la prueba o la final en progreso. Si el equipo tuviera fallos, se les permitirá empezar sólo después de que hayan arreglado la radio y sólo después de ser autorizados para hacer eso por el Oficial de Comienzo mientras la carrera esté procediendo de manera normal.

306.03 – INTERFERENCIA DE LA RADIO

Si hubiera interferencias entre los competidores, el Oficial de Salida puede modificar la posición de los competidores en el pontón. Si el problema persistiera, el Oficial de Salida echará a suertes qué competidor debe reemplazar su cuarzo.

306.04 – CALENTAMIENTO DEL MOTOR

Al final del test de radio, el competidor tiene dos minutos para calentar el motor.

El casco puede situarse en el agua, siempre que esté sujeto. Si el competidor no lo sujetara, sería descalificado.

Después de ese tiempo, señalado por el Oficial de Salida, cada competidor y mecánico va al lugar que le haya sido designado detrás de la lancha y se quedará allí hasta la señal de salida, sin tocar nada del casco o de su base de apoyo.

306.05 – ESPACIOS EN LA PALANCA DE SALIDA

Los espacios en la palanca de salida deben diferenciarse y numerarse del 12 al 1 (ver el dibujo en la fig.1).

El número 1 debe estar lo más cerca posible de la primera boya de giro.

Deben ser entre 1.50 y 2 m. de ancho y profundidad.

En las primeras series de las pruebas eliminatorias, el jurado determina el espacio ocupado por el competidor; en las segundas series, los espacios son invertidos, con los mismos números de corredores.

El número de espacio y carrera para las finales están basados en la clasificación establecida después de las pruebas eliminatorias.

El espacio 1 se otorga al competidor que cubrió el mayor número de vueltas en pruebas clasificatorias, etc.

En caso de una final directa, los números de carrera y los espacios son proporcionados por el jurado.

306.06 - SEÑALES DE SALIDA

El Oficial de Salida hace la cuenta atrás de la siguiente manera:

30'' – 15'' – 10'' – 5'' y señal de comienzo.

Después de esa señal solo los competidores pueden acercarse a la lancha y tocarla.

Si un competidor o el mecánico toca el casco o cualquier cosa conectada al mismo antes de la señal de comienzo serán penalizados con una vuelta.

306.07 – SALIDA ANTES DE TIEMPO

En caso de que se arranque el motor antes de tiempo, el competidor es descalificado de la prueba en progreso.

306.08 – PENALIZACIONES

Llamadas al orden y penalizaciones incurridas por los competidores durante una competición son notificadas por el jurado al competidor o a su mecánico con una tarjeta amarilla que indica falta o tarjeta roja que indica descalificado.

306.09 – POSICIÓN EN LA CARRERA

Siempre que sea posible durante las pruebas y la final, el jurado debería proporcionar información “no oficial” sobre las posiciones en la clasificación.

307 – PROCEDIMIENTO DE SALIDA – SERIES DE CARRERAS DE PRUEBAS DE RADIO-CONTROL OFF-SHORE

307.01 – LLAMADA A PALANCA DE SALIDA

Después de la llamada por el oficial de carrera, el competidor tiene dos minutos para ir al pontón; después de este momento, al competidor se le considerará que falla al comenzar.

307.02 – TEST DE RADIO

Después de estos dos minutos, el Oficial de Salida lleva a cabo una comprobación de la radio; los competidores cuya radio esté transmitiendo en una frecuencia diferente a la frecuencia indicada será descalificado de la prueba o final en progreso.

Si el equipo tuviera fallos, solamente podrán empezar después de que se haya arreglado la radio y solamente después de ser autorizados para hacerlo por el Oficial de Salida mientras la carrera esté procediendo de manera normal.

307.03 – INTERFERENCIA DE LA RADIO

Si hubiera una interferencia de radio entre los competidores, el Oficial de Salida puede modificar la posición de los competidores en el pontón. Si el problema persistiera, el Oficial de Salida echará a suertes qué competidor reemplazará el cuartzo.

307.04 – ESPACIOS EN LA PALANCA DE SALIDA

Los espacios en la palanca de salida deben ser numerados del 1 al 8 (ver dibujo en Fig. 2), el número 1 está más cerca de la boya de la primera curva.

307.05 – PROCEDIMIENTO DE SALIDA

Cada prueba en la carrera de pruebas está compuesta de tres etapas diferentes en el procedimiento de salida:

307.05.01 – ETAPA 1

La etapa 1 es presuntamente “tiempo de boxes” o tiempo de preparación. Dura dos minutos durante los cuales el competidor arranca el motor y lanza la lancha. El Oficial de Salida autoriza lanzar la lancha.

Si no espera la autorización del Oficial de Salida, será descalificado de la prueba en progreso.

Al comienzo de esta etapa el reloj de salida, situado en el centro del circuito, en línea con la línea de llegada, se inicia y una vuelta completa dura 30”.

Se encienden simultáneamente cuatro luces, cada una de ellas apagándose cada 30”. Si todos los competidores fracasaran al arrancar el motor durante la etapa 1, la prueba será considerada nula y no se podría repetir.

Los competidores se mantienen corriendo en el circuito de la carrera hasta el final de la etapa. En caso de que haya un reloj digital, el tiempo se da hacia atrás.

307.05.02 – ETAPA 2

La etapa 2 es presuntamente “tiempo de reloj”. Su duración es de 30” y comienza al final de la etapa 1.

Una luz naranja está encendida durante toda la etapa.

No puede ponerse ninguna lancha en el agua durante la etapa 2.

Durante la etapa 2, los pilotos tienen que conducir sus lanchas en dirección a las agujas del reloj en el circuito para llegar a la línea de salida al final de esta etapa, que coincide con el comienzo de la etapa 3.

El final de la etapa 2 coincide con el comienzo efectivo de la prueba, cualquiera que sea la posición de los competidores en el circuito. Se señala con un flash localizado en el reloj y con la aguja a cero.

La prueba se considera como comenzada de manera eficaz cuando una lancha cruza la línea de salida después de la etapa 2.

Las lanchas que crucen la línea de salida antes del final de la etapa 2 se considera que han realizado una salida antes de tiempo y por lo tanto deben completar la vuelta y cruzar de nuevo la línea de salida.

307.05.3 – ETAPA 3

La etapa 3 es presuntamente “tiempo de recorrido”.

Esta etapa consiste en cubrir el número de vueltas requerido. La lancha que las haya completado primero es el ganador. Se considera que el recorrido se ha completado sólo después de que las vueltas de penalización, si las hubiera, se hubiesen completado.

307.06 – PENALIZACIONES

Un piloto que infrinja las reglas tendrá una vuelta de penalización o desclasificación de la prueba en progreso, si él perjudica a otro competidor. La infracción y las penalizaciones infringidas deben ser inmediatamente notificadas por el Oficial de Salida al competidor.

Una lancha que da una vuelta a una boya por dentro en cualquier momento de las tres etapas incurre en una penalización de 50 puntos por cada boya fallada de esta manera.

Tocar una o varias boyas no implica una penalización.

Si una infracción de carácter serio pudiera dañar el casco de los competidores, herir a los espectadores, etc. a causa de una violación de las reglas, el infractor sería excluido de la competición en progreso así como de todas las otras carreras que van a celebrarse durante la misma prueba; esto está sujeto al juicio final del jurado.

307.07 – COLISIÓN CON LOS CASCOS DETENIDOS EN EL CIRCUITO

La colisión con un casco detenido en el circuito implica la descalificación de la prueba en progreso.

Si un piloto colisionara con un casco detenido en el circuito dos veces en la misma prueba, sería descalificado de la competición en progreso así como de otras carreras que se lleven a cabo durante la misma prueba.

308 – CARRERA CANCELADA

El comité de carrera tiene el poder de cancelar cualquier carrera si lo considerara necesario si las condiciones meteorológicas fueran desfavorables o por razones de “fuerza mayor”.

309 – CARRERA POSPUESTA

309.01

El Oficial del Día tiene el poder de posponer la salida incluso después de que se hayan dado las primeras señales, pero sólo en casos de “fuerza mayor” o si se hubiera cometido un error en las señales de salida.

309.02

En ambos casos, la señal es para el reinicio. Cuando la necesidad de posponerla ha pasado, el comité de carrera señala la salida de acuerdo con las instrucciones incluidas en el programa.

No se aceptan nuevas inscripciones para las carreras pospuestas.

Solo son admitidos los corredores que participaron y estuvieron presentes cuando la carrera se pospuso.

311 – PARADA DE LA CARRERA

Una carrera detenida es una carrera que ha sido interrumpida por el Oficial del Día tras la salida.

El Oficial del Día decide la detención de la carrera por razones de las cuales él es el único juez.

Una lancha que ha cometido una infracción de las reglas (que lleva a una descalificación) en una carrera detenida no puede iniciar la carrera que ha vuelto a comenzar.

312 – CONDUCTAS DE LA CARRERA – SERIES DE RESISTENCIA DE RADIO-CONTROL

312.01 CIRCUITO

Durante la carrera, los corredores tienen que mantener su trayectoria evitando otras lanchas. Si un competidor infringiera estas reglas, sería el primero en ser culpado y en caso de cometerlo de nuevo, sería descalificado por decisión del jurado.

312.02 VUELTA A LA PALANCA DE SALIDA

No está permitido conducir una lancha de vuelta a la palanca de salida cruzando el circuito.

Infringir esta regla supone una descalificación inmediata del competidor de la prueba en progreso.

312.03 – MODO DE INICIO

La lancha empieza desde el pontón en una línea paralela a la dirección de la carrera, dando prioridad a aquellas lanchas que vengan de la izquierda.

312.04 – DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN OPUESTA

No se permiten los giros en U. Cualquier infracción de esta regla llevaría a una descalificación.

312.05 – BOYAS DE GIRO

Un competidor que no cubra el circuito de manera regular, perdiendo una o varias boyas en la misma vuelta, serán penalizados con tantas vueltas como boyas hayan perdido.

Una boya que se haya perdido puede ser fallada de nuevo, pero entonces no se incurriría en penalización.

312.06 – FALLOS DE LA RADIO

El competidor que tiene problemas de control remoto debería levantar la mano y decir “fallo de radio”, permitiendo así al juez tomar nota del número de lancha o avisar a otros competidores por el altavoz y decidir sobre su rescate si se necesitara.

312.07 – RESCATE

Durante los procesos de rescate, los competidores tienen que tener más cuidado para evitar poner en peligro a la gente a cargo del rescate.

Tiene que reducirse la velocidad cerca de la lancha de rescate operando en el circuito.

Aquellos infringiendo estas reglas serán culpados y en caso de que lo hagan de nuevo o en caso de colisión serán descalificados por el fallo final por parte del jurado.

Una lancha que haya sido rescatada puede reanudar la carrera solamente durante una final.

Una lancha rescatada durante una prueba eliminatoria y/o una semifinal no puede volver al agua durante toda la prueba en progreso.

312.08

Para entender mejor los artículos 312xx, ver aquí el grupo 900 anexo C.

313 – CONDUCTA DE LA CARRERA – SERIES DE CARRERAS DE PRUEBAS DE RADIO-CONTROL

313.01

Durante la etapa 2 de procedimiento de salida, los competidores deberían navegar de tal manera que crucen la línea de salida a una velocidad total.

Sin embargo, durante los últimos cinco segundos de la etapa 2, no pueden ni decelerar ni alterar el circuito cuando hayan pasado la boya n° 6.

313.02

Como regla general, está prohibido alterar de repente la ruta de uno y el competidor con la posición interior tiene prioridad.

313.03

Al adelantar a otra lancha, el competidor tendrá que guardar una distancia igual al tamaño y no menor de tres lanchas antes de meterse, para evitar obstruir el circuito del competidor que ha sido adelantado.

313.04

Se prohíben los giros rápidos a la izquierda excepto los que pretenden evitar una colisión.

Se admiten ligeras correcciones a la derecha, pero sólo para adelantar a un competidor.

Un giro a la izquierda por encima de 45° puede ser considerado como una infracción.

313.05

Si una lancha dañada no fuera capaz de completar la prueba, el corredor de la lancha que ha cometido la infracción es descalificado de la prueba en progreso.

313.06 – FALLOS DE LA RADIO

El competidor que tiene problemas con el control de la radio debe levantar inmediatamente la mano y decir “ fallo de radio” permitiendo así al juez tomar nota del número de lancha, avisar a los otros competidores por el altavoz sobre la lancha que tiene problemas.

313.07

Por razones de seguridad, la barca que recupera las lanchas no navegará mientras las lanchas estén corriendo.

Una vez que la carrera ha terminado, la barca de rescate puede navegar y recuperar las lanchas que hayan sido dañadas o que hayan tenido una avería.

Durante el entrenamiento, la barca de rescate navegará sólo si todas las lanchas están detenidas.

El competidor que ponga su lancha en el agua mientras la barca de rescate esta navegando será excluido de cualquier competición.

313.08

Para entender mejor los artículos del 313.01 al 313.07, ver el grupo 903 (Anexo C).

318 – SISTEMA DE PUNTUACIÓN

318.01

En competiciones de resistencia, un competidor tiene que completar al menos una vuelta válida para que puntúe.

318.02

El competidor que no ha tenido un resultado válido no es puntuado.

318.03

Los resultados oficiales tienen que ser expuestos en el tablón de anuncios al cabo de una hora del final de las carreras.

318.04

No se permite una clasificación general de diferentes clases corriendo juntas.

318.05

Se pueden correr clases nacionales en pruebas internacionales.

318.06

Si lanchas de diferentes series o clases empiezan juntas, cada lancha debe ser clasificada en su propia clase.

Cuando el programa para una prueba no proporciona carreras para todas las clases, para las lanchas para las que no existan carreras pueden correr en una clase superior del programa, sujeto a su aceptación por el comité de carrera.

318.07

Está prohibido tomar parte en una carrera de una clase inferior a aquella a la que pertenece la lancha, excepto con el consentimiento escrito de todos los competidores.

El comité de carrera puede celebrar una carrera, como una clase separada, para uno que diseñe cascos equipados con motores idénticos.

319 – EMPATE

319.01

Dos lanchas están en empate cuando:

- cruzan la línea juntas
- obtienen los mismos puntos en una carrera de puntos
- obtienen las mismas clasificaciones en una clasificatoria

320 – PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS

Los resultados de cada carrera deben exponerse en las palancas de salida en una posición claramente visible.

El oficial a cargo debe firmar los resultados y fijar la hora en que se han de exponer.

El mismo oficial tiene que estar presente durante una hora para recibir las protestas.

321 – INSPECCIÓN DE CASCOS Y MOTORES

321.01

Las lanchas y motores tomando parte en una carrera que estén sujetas a comprobación no deben abandonar el parque de lanchas hasta una hora después de que los resultados se hayan expuesto.

321.02

Para casos especiales (inspección de motores multicilíndricos y otros que conllevan el uso de herramientas especiales y equipo), los oficiales técnicos posponen la inspección y estipulan la hora y lugar donde los motores deben estar disponibles.

321.03

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

Negarse a enseñar el motor o casco lleva consigo la descalificación.

321.04

Los escrutinadores son requeridos para dismantelar los motores según la correcta práctica y limitar la inspección de las partes necesarias.

Se situaran los motores y las lanchas pendientes de inspección en un lugar bien definido en el que permanezcan bajo el cuidado del oficial del parque de lanchas. Éste se llama “parc fermé”.

321.05

Después de la inspección técnica previa a la carrera, las lanchas no deben abandonar el parque de lanchas excepto para entrenar o correr.

321.06

Si alguna reparación sólo puede ser efectuada fuera del parque de lanchas, debe llevarse a cabo en presencia del oficial técnico.

321.07

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

- el Oficial del Día
- el delegado de la Autoridad nacional interesada
- los medidores nombrados por el comité organizador
- el piloto y un mecánico si es necesario
- el observador de la U.I.M.
- los comisarios de la U.I.M.

La presencia de otras personas está permitida solamente si la autoriza el Oficial del Día.

322 – PREMIOS

322.01

Una Autoridad Nacional puede pedir reducir el número de premios según el número de competidores. Sin embargo, el valor de los premios debe mantenerse según el programa de avance. Esta posibilidad debe explicarse en el programa de avance.

322.02

Reto para competir varios años:

Si un competidor cumple las condiciones para ganar el reto definitivamente, se le otorga el reto. Si dos o más competidores cumplen las condiciones para ganar el reto, el poseedor será elegido echándolo a suertes.

323 – TRAS LA PRUEBA (INFORMES)

323.01

Al final de la prueba, el secretario del comité de carrera debe enviar a la comisión de radio-control de su Autoridad nacional un informe incluyendo:

- 323.01.1. Clasificación y distribución de premios;
- 323.01.2. Informe de los cronometradores
- 323.01.3. Lista de corredores
- 323.01.4. Penalizaciones
- 323.01.5. Documentos de cualquier record roto según las reglas de la U.I.M.
- 323.01.6. Lista de protestas y decisiones en relación a la prueba o la carrera
- 323.01.7. Todos los documentos necesarios para evaluar la prueba o la carrera.

323.02

Se debe enviar estos documentos a la comisión de radio-control de la Autoridad Nacional al cabo de 8 días desde el final de la prueba o carrera.

323.03

Después de cada prueba con título, los organizadores deben enviar los resultados a la secretaría de la U.I.M.

323.04

Si se toman en consideración los resultados para otorgar un trofeo o premio, se deben enviar los puntos a la U.I.M. por cable al cabo de 48 horas.

323.05

20 días después de una competición, el club organizador debe enviar los resultados finales a las Autoridades Nacionales de todos los participantes y a la secretaría de la Unión.

500 –SERIES Y CLASES

500.01- RESISTENCIA

Clase E 3.5 hasta 3.50cc
E 7.5 hasta 7.50cc
E 15 hasta 15.00 cc
E 35 hasta 35.00 con arranque sólo

500.02 PRUEBA “HYDRO”

Clase H 3.5 hasta 3.50 cc
H 7.5 hasta 7.50 cc
H 15 hasta 15.00 cc

500.03 PRUEBA “CASCO LIBRES”

F 15 hasta 15.00 cc

502 INSPECCIONES

502.01

Se deben someter a verificación los cascos, motores, combustible, accesorios y equipo, sujetos a restricciones con respecto a dimensiones y otras características.

502.02

El competidor debe informar con su lancha al jurado de inspección que lo sellara. Con este propósito, las lanchas deben estar en un estado adecuado de uso y se les debe dar un puerto de no menos de 15 mm de diámetro en un lado.

502.03

El piloto debe presentarse con su lancha en la inspección y debe cumplir las instrucciones aportadas por el comité de carrera.

502.04

Los inspectores técnicos tienen el derecho, una vez que las carreras hayan terminado, de llevar a cabo todas las comprobaciones que ellos consideren necesarias incluso cuando la inspección haya tenido lugar antes del entrenamiento y tienen el derecho a inspeccionar cuando lo consideren adecuado.

502.05

Los pilotos son en todo momento responsables del estado de la lancha.

502.06

Los errores, si los hay por parte del fabricante, constructor, mecánico o incluso el dueño anterior, no justifican de ninguna manera la no-conformidad con las reglas.

502.07

Si algún piloto se niega a acatar las decisiones de los inspectores técnicos o que no acaten las condiciones de las reglas, no se le permite tomar parte en una carrera, o si él hubiera corrido no puede clasificarse y no se pueden aplicar penalizaciones.

503 – LANCHA DE REPUESTO

No puede haber lancha de repuesto.

504 – REDUCCIÓN DEL RUIDO

504.01

Es obligatorio el uso de un aparato eficaz para atenuar el ruido.

504.02

El ruido emitido por el motor no puede exceder el límite máximo de 80dB (A).

504.03

La medición del ruido se hace con la lancha en el agua mientras esta corriendo por medio de un medidor del ruido calibrado y adecuado situado a 22 metros de la lancha que esta corriendo. Para la medición del nivel de ruido estándar debe tenerse en cuenta las indicaciones del fabricante para reducir la influencia del ambiente.

504.04

Si se estropea el tubo de escape o el silenciador, el competidor tiene que regresar a la palanca de salida inmediatamente, siguiendo una ruta regular y lo debe arreglar. Si se infringiera esta regla, el competidor sería descalificado de la prueba en progreso. En las carreras de “heat racing”, la lancha tiene que regresar inmediatamente a la palanca de salida. Solo comenzará de nuevo si la carrera está todavía en la etapa 1.

504.05

Sin embargo, si las leyes de los países organizadores fueran más drásticas, se aplicarían.

505 – SUSTITUCIÓN DE LAS PARTES MECÁNICAS

Se pueden reemplazar las partes mecánicas así como las partes de control de radio (sin cambiar la frecuencia declarada)

510 – HORA DE LLAMADA

Una vez que ha terminado la hora de llamada, el competidor pierde el derecho a tomar parte en la prueba para la que se le ha llamado.

512 – CASCOS

512.01

512.01.1 – CATEGORIA DE RESISTENCIA

El casco y la parte de abajo son libres.

512.01.2 – CATEGORIA DE CARRERAS DE PRUEBAS DE “CASCOS LIBRES”

El casco y la parte de abajo son libres.

512.01.3 – CATEGORIA DE CARRERAS DE PRUEBAS “HYDRO”

HYDRO significa un casco un casco que surge a partir de dos o más superficies que se separan bajo el agua mientras la lancha está corriendo.

512.02 – PESOS Y LONGITUDES

No hay límite de peso.

La longitud total, todo incluido, no debería exceder los 1800 mm.

513 – MAQUINARIA

513.01

El número y tipo de motor es libre, las capacidades cilíndricas son definidas bajo el artículo 500.

513.02

Se permiten uno o más aparatos de propulsión o motores y el esfuerzo de empuje debe ser aplicado en el agua. Se define la clase añadiendo las capacidades del cilindro del motor.

513.03

La transmisión y el uso de multiplicadores, reductores, diferenciales, embragues, etc. es libre.

520 – ROMPER LAS REGLAS

520.01

Si un competidor rompiera las reglas, estará expuesto a lo siguiente:

- descalificación de la lancha (por infracción de las reglas de clase; en ese caso, los resultados obtenidos en las carreras se cancelarán y el competidor será excluido de la clasificación);
- descalificación del competidor (por infracción de las reglas en los circuitos, tiempo máximo, clase, nivel de ruido, mal comportamiento durante una carrera).

Si un competidor o los mecánicos se comportaran de una manera que fuera en contra del espíritu deportivo, se informaría sobre el competidor a la Comisión de radio-control por el Oficial del Día.

Durante la carrera, el competidor y su mecánico tienen que acatar las decisiones adoptadas por el jurado y tener un comportamiento correcto vis-a vis con los oficiales de carrera, con otros competidores y con el público. Si no lo hicieran, serían descalificados y se informaría del hecho a la comisión de radio-control.

530 – RESCATE DE LAS LANCHAS

530.01

El corredor y su mecánico pueden recuperar las lanchas solo desde su posición en el pontón. En tal caso, se les autoriza usar una herramienta cuya longitud total no exceda los 1.20 metros. Cualquier infracción de esta regla llevaría a la descalificación del competidor de la prueba en progreso.

El rescate de las lanchas paradas solo la realiza la gente a cargo del rescate.

540 – ABANDONO DEL PONTÓN

El competidor que abandone el pontón con su lancha durante una prueba o una final en progreso se considerará que abandona la prueba o la final en progreso.

550 – COMBUSTIBLE

El combustible lo aporta el competidor, que es el único responsable de su composición.

Según las reglas de clase/categoría, los componentes básicos del combustible son el aceite lubricante y metanol o gasolina.

El uso de estas sustancias, que tiene como objetivo aumentar la actuación del motor, es regulado por las reglas de clase/categoría.

Los oficiales de la carrera tienen el derecho a hacer comprobaciones del combustible en cualquier momento durante la prueba.

El uso de combustible que no cumpla las reglas de clase/categoría lleva a una descalificación del competidor de la carrera en cuestión.

580 – LANCHAS PROPULSADAS POR TURBO JETS Y COHETES

580.01

Se aceptan en las series internacionales lanchas propulsadas por turbo-jet y cohete.

580.02

Estas lanchas no pueden correr, aunque pueden intentar records de velocidad mundiales.

580.03

La propulsión es según la ley física que dice que la acción y la reacción son iguales y opuestas.

580.04

Un cohete es un motor que quema dos combustibles además de aire. Estos dos fuels se combinan para obtener una masa de gas que se rechaza a una alta velocidad.

700 – MEDIO AMBIENTE

701 – NIVEL DE RUIDO

Todo corredor es responsable de que su motor no exceda en ningún momento los niveles de ruido establecidos. Ver las reglas 504.

702 EMISIONES

Para reducir las emisiones tanto como sea posible, se recomienda a todos los corredores que usen un aceite lubricante biodegradable.

703 – REPOSTAJE

Se debe tener cuidado de no derramar combustible o aceite. Se debe usar un paño absorbente para evitar que sea derramado por el suelo.

704 – CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE EN LAS ZONAS DE CARRERAS

704.1

Todo organizador debe señalar una persona o varias responsables de hacer los preparativos necesarios para controlar el medio ambiente de toda la zona de carreras, incluyendo la zona de los espectadores.

704.2

Debe haber contenedores grandes en las zonas de salida para tirar la basura, latas, y los desperdicios de aceite.

Debe haber una persona responsable de esto y que autorice junto con las Autoridades Locales que sea retirado después de la prueba.

704.3

Es obligatorio informar a los pilotos de todos estos asuntos medioambientales en la prueba. (regla 204.021).

800.01 – COMPETICIÓN ELÉCTRICA

A – CATEGORIAS

a.1 – Multiracing (MR)

a.2 – Heat racing (HR)

B – MOTORES

Se permite cualquier tipo de motor (incluyendo el tipo de imanes de cobalto).

Se permite más de un motor en la lancha.

C – CÉLULAS DE BATERÍA

Las únicas baterías permitidas para el motor son:

NiMH, (23x43mm)

S1P LIPO

S2P LiFePo4 (A123).

No hay restricciones del suplemento de radio control.

Las lanchas tendrán que tener un dispositivo para la medición del voltaje de salida. La medición la realizarán los comisarios con lancha cerrada.

D – CASCOS

d. 1 – Clases MR: cualquier material, sólo monocasco (hélice sumergida)

d. 2 – Clases HR: sin restricciones.

E – PROPULSORES

Solo se permiten hélices acuáticas.

No hay restricciones sobre el material de hélices, número de palas, etc.

F – MOTOR ELECTRICO

No hay restricciones en el tipo de motor (motor directo y/o cajas de cambios que se permiten en todas las clases).

G – CONTROL DE VELOCIDAD

Se debe operar a distancia por un aparato de radio-control.

Debe ser capaz de detener completamente el motor.

No hay restricciones acerca de cómo se consigue el control.

H – INTERRUPTOR DE APAGADO DEL MOTOR ELECTRICO

Debe estar encajado externamente en todas las lanchas y claramente marcado ON/OFF.

J – NÚMEROS DE CARRERAS

Debe haber una placa vertical en todas las lanchas (80 mm x 80 mm.).

El número ha de ser negro (en ambas caras) sobre fondo blanco. Ver regla 902 – Fig 5.

El comité organizador decidirá el número de carrera y se lo comunicará al competidor al realizar la inscripción.

K – CLASES

k.1 – (MR) Eco-Expert

Tiempo de carrera 6 minutos

Nº de células hasta 7 NiMh

Hasta 2S1P Lipo (300 gr. máximo)

Hasta 3S2P LiFePo4 (A123) (520 gr.)

Máxima tensión permitida. 8,5 Volts.

Circuito tipo Triangular (30x30x30 metros, giros en sentido contrario de las agujas del reloj)

k.2 – (HR) Oval 1

Tiempo de carrera 5 minutos

Nº de células hasta 7 NiMh

Hasta 2S1P LiPo (300 gr. máximo)

Hasta 3S2P LiFePo4 (A123) (520 gr. máximo)

Máxima tensión permitida. 8,5 Volts.

Circuito tipo oval (giros en sentido de las agujas del reloj)

k.3 – (HR) Oval 2

Tiempo de carrera 5 minutos

Nº de células desde 8 hasta 12 NiMh

Desde 3S1P hasta 4S1P LiPo (590 gr. máximo)

Desde 4S2P hasta 5S2P LiFePo4 (A123) (860 gr. máximo)

Máxima tensión permitida. 17,0 V

Circuito tipo oval (giros en sentido de las agujas del reloj)

k.4 – (HR) Oval 3

Tiempo de carrera 5 minutos

Nº de células desde 13 hasta 20 NiMh

Desde 5S1P hasta 6S1P LiPo (895 gr.máximo)
Desde 6S2P hasta 7S2P LiFePo4 (A123) (1200 gr. máximo)

Máxima tensión permitida.25,5 V
Circuito tipo oval (giros en sentido de las agujas del reloj)

L – TIPOS DE CIRCUITOS

I.1 – Tipo Triangular (para la clase multiracing)

Ver Art. 901.01 (fig. 4) sobre la disposición del circuito.
Tamaño A = 30 metros; B = 30 metros; C = 30 metros

I.2. Tipo oval (para las clases oval)

Ver Art. 901.02 (fig.4a) para la disposición del circuito.
90 metros de recta, 14 metros de radio de las curvas.
Circuito de emergencia:
44 metros de recta, 7,6 metros de radio de las curvas.

M – NÚMERO DE LANCHAS

En cada manga se permite un máximo de 6 lanchas
En las finales se permite un máximo de 6 lanchas
Sólo se permite un piloto por cada lancha

N – NÚMERO DE PRUEBAS

Cuando los pilotos en cada clase son 6 o menos:

Se disputarán tres mangas. Se considerarán los dos mejores resultados de cada competidor (vueltas y tiempo). El total es el resultado final.

Resultará vencedor el piloto que realice más número de vueltas.

Si el número de inscritos es superior a 6 para una categoría:

Se crearán grupos con un máximo de 6 competidores en cada uno.

Se realizarán tres mangas clasificatorias para cada grupo. Los dos mejores resultados (vueltas y tiempo) de cada competidor se considerarán para obtener la clasificación, sin tener en cuenta en que grupo se han conseguido esos resultados. Los seis pilotos que hayan sumado más vueltas, con independencia del grupo en que se encuentren, pasarán a la manga final. Un competidor tiene que haber dado al menos una vuelta para ser clasificado.

Empates

En caso de empate en número de vueltas entre dos o más pilotos al final de las mangas clasificatorias o en la manga final se tendrá en cuenta el resultado descartado. Si continúa el empate se tendrán en cuenta las primeras posiciones conseguidas, las segundas plazas, etc... De persistir el empate se desempatará a favor del ganador de la última manga.

En caso de igualdad de puntos al final del campeonato el ganador se decidirá en función de las primeras posiciones conseguidas en las distintas regatas, las segundas plazas, etc... De persistir el empate se desempatará a favor del ganador de la última regata.

O – PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

O.1 – Multiracing

a) Llamada a la palanca de salida (2 minutos para completar la parrilla de salida).

- b) Comprobación de radio-control.
- c) Se anuncia 15 segundos para la salida.
- d) Se deben poner todas las lanchas en el agua, sujetadas en su posición por los mecánicos.
- e) Se anuncian los 5 segundos para el inicio y se cuenta segundo a segundo para la salida.
- f) Las lanchas deben abandonar la palanca de salida hacia la boya 2 para el primer giro a la izquierda.
- g) Las lanchas que no se lancen antes de los 5 segundos anunciados se consideraran como retirados de la prueba.

O.2 – Heat Racing - Oval

- a) Llamada a la palanca de salida (2 minutos para completar la parrilla de salida).
- b) Comprobación de radio-control.
- c) Se deben poner todas las lanchas en el agua, sujetadas en su posición por los mecánicos.
- d) A la señal de salida se deben lanzar las lanchas
- e) Las lanchas deben abandonar la palanca de salida hacia la boya n.4 para el primer giro
- f) La señal de salida es seguida inmediatamente por 15 segundos que se cuentan de la siguiente manera:
10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1, “YA”.
- g) Las lanchas que no se lancen antes de que el comisario anuncie los 5 segundos se consideraran como retiradas de la prueba.
- h) Una vez que la lancha haya entrado en el circuito debe continuar
- i) Las lanchas no pueden cruzar la línea de salida antes de la indicación “YA”.

P – FINAL DE LAS CARRERAS

Al final del tiempo de la carrera se anuncia el FINAL. Todas las lanchas en el circuito completaran la vuelta que hayan comenzado antes de que se haya anunciado el FINAL. El tiempo para completar la vuelta tras el FINAL se anota y se anota la vuelta a ese participante. La última vuelta no cuenta si el tiempo empleado para completarla tras el FINAL excede los 60 segundos.

Q – PENALIZACIONES

Una salida anticipada, el salto de una boya, detener la lancha tras lanzarla durante el procedimiento de salida de la prueba se penalizará con una vuelta menos.
Golpear una lancha parada y señalizada en el circuito supondrá la descalificación de la prueba. Cuando esto ocurra, la lancha descalificada abandonará en cuanto sea posible el circuito.
Abordar bote de rescate ocasionará la descalificación de la manga.
Abordar lancha parada anunciada, tarjeta amarilla, por segunda vez en la misma manga, tarjeta roja.

Maniobra antirreglamentaria, conducción peligrosa, pérdida de señal de radio o causa que perjudique al normal desarrollo de la prueba, a criterio del comisario general será causa de tarjeta amarilla o roja.

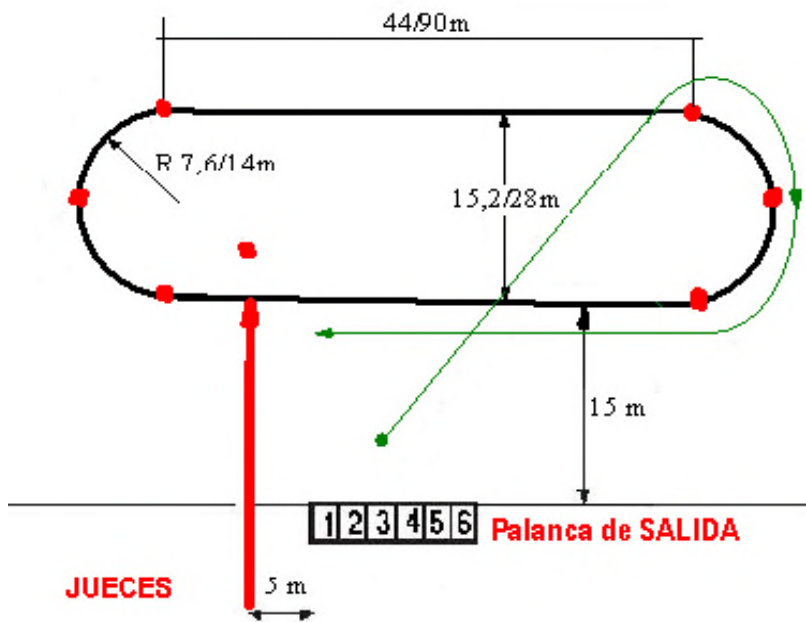
Dos tarjetas rojas al piloto durante el desarrollo de las mangas, quedará descalificado de la prueba.

Hacer caso omiso a las indicaciones del comisario General, será causa de sanción a criterio de este.

R – OTRAS REGLAS APLICABLES

Para cualquier situación que no está especificada en estas reglas, se aplicará el reglamento de radio-control de la U.I.M.

S – DIAGRAMAS. FIGURA 2



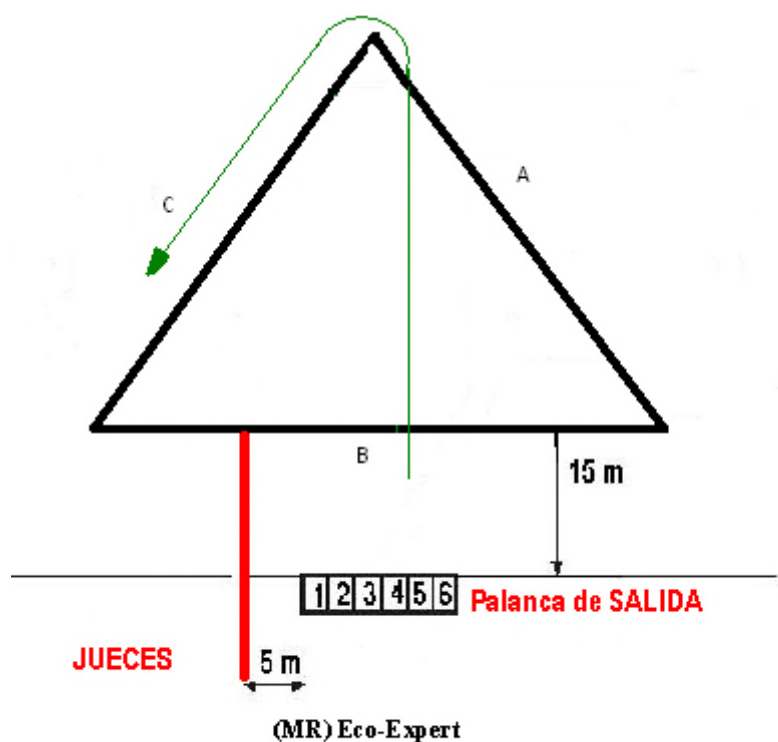
k.2 – (HR) Hydro-I k.3 – (HR) Hydro-II k.4 – (HR) Hydro-III

Ver Art. 901.02 (fig.2) para la disposición del circuito.

Tamaños a) Rectas = 44 metros; Radio de las curvas = 7,6 metros
(SOLO EMERGENCIA)

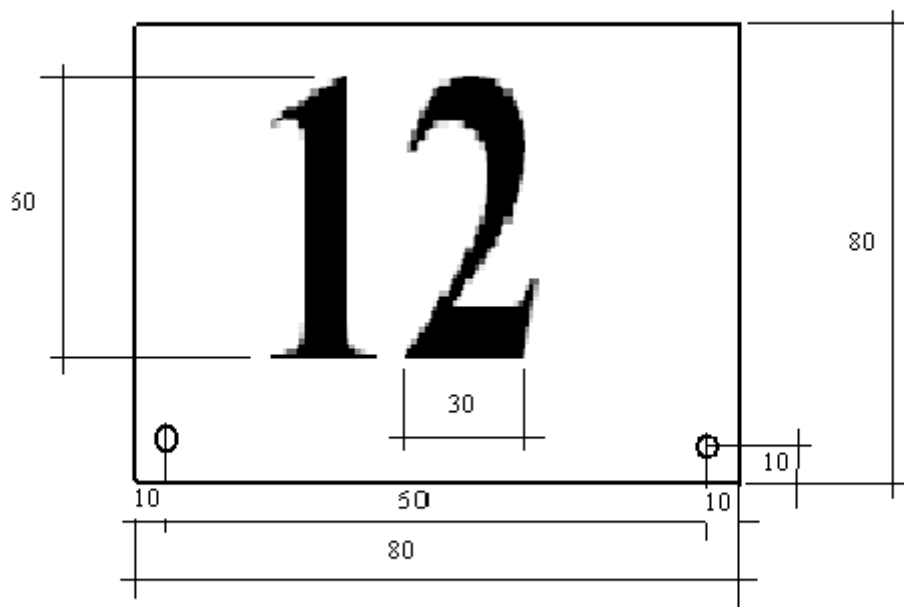
b) Rectas = 90 metros; Radio de las curvas = 14 metros
(PREFERIDO)

FIGURA 4



Ver Art. 901.01 (fig. 1) sobre la disposición del circuito.
 Tamaño A = 30 metros; B = 30 metros; C = 30 metros

FIGURA 5



La veleta, será de color blanco apoco y no podrá tener más de 1,5 mm de espesor.
 Los números se colocaran por las dos caras de la veleta.

Los apartados que siguen son como recordatorio a los pilotos.

ANEXO C 903 – REF. REGLAS 312 Y 313

INFRACCIONES A LOS REGLAMENTOS

Todas las reglas expuestas aquí son obligatorias. Cualquier fallo en su acatamiento se considerará como infracción y supondrá inmediatamente una penalización de una vuelta, la descalificación de la carrera o una sanción mayor.

A) Giros

No se permiten giros muy cerrados, excepto si es para evitar una colisión. Puede ser necesaria una ligera corrección para adelantar una lancha pero si el giro durante la carrera excede los 45° se considerara como una infracción.

Si un giro cerrado causara que un competidor volcara, la persona que haya cometido la falta será penalizada con una vuelta.

Si la lancha que ha volcado se avería de tal manera que no puede reincorporarse a la carrera, la persona que ha cometido la falta será descalificada de la prueba.

B) Reglas del circuito

1. Una lancha que siga su ruta en el circuito debe ser capaz de mantenerlo sin obstruir la ruta de otros competidores que están intentando adelantar.

Una lancha que desee adelantar a otra lancha debe cubrir una longitud no inferior a tres lanchas antes de meterse delante.

2. Durante una carrera, el circuito natural es seguir el circuito diseñado

3. Las reglas enumeradas arriba se aplican también a los giros.

4. Las reglas de conducción y deportivas inducen a que se mantengan las trayectorias en el agua o el circuito. Hacer en zigzag o cualquier otra acción que pretenda impedir u obstruir el camino a un piloto que está adelantando se considerará como una infracción de la regla por parte de esa lancha.

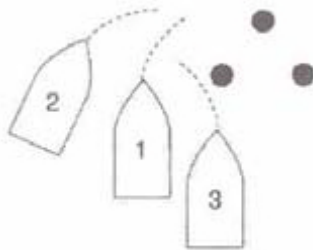
5. Cualquier fallo para cumplir estas reglas se penalizará con vueltas.

C) Adelantamiento

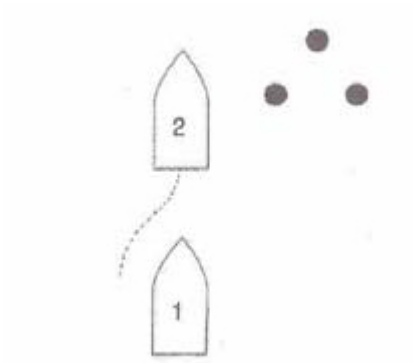
Se puede adelantar en cualquier parte del circuito teniendo en cuenta que se cumplan las reglas establecidas en el capítulo “a” (giros) y “b” (reglas del circuito).

A continuación se dan ejemplos:

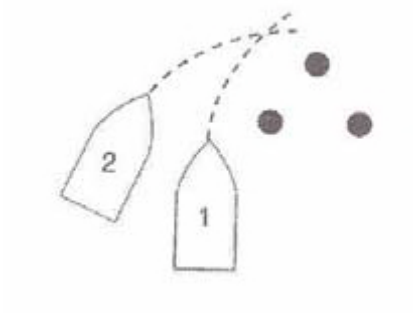
Dibujo 1: La lancha 1 tiene preferencia. Mientras las lanchas 2 y 3 intentan adelantarlo de manera incorrecta. La lancha 2 corta el camino a la lancha 1. Está incumpliendo las reglas. La lancha 3 intenta acercarse desde el interior, tiene que girar a la izquierda y cortar el camino a la lancha 1 para evitar la boya. En este caso se están también incumpliendo las reglas.



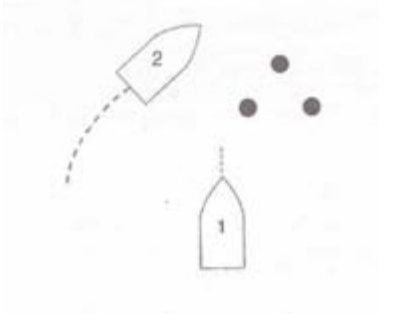
Dibujo 2: La lancha 2 está adelantando de manera correcta. Si una lancha adelanta a otra y mantiene su curso de tal manera que cubre la distancia de tres lanchas antes de meterse está actuando de manera correcta.



Dibujo 3: Este procedimiento se aplica también a los giros. La lancha 2 será penalizada. Ten en cuenta que la lancha 1 tiene que meterse hacia la boya para evitar una prevista colisión. La lancha 2 está incumpliendo las reglas.



Dibujo 4: La 2 gira y proporciona bastante espacio entre ella misma y la otra lancha. La lancha no tiene que meterse hacia la boya. No hay infracción.



Dibujo 5: En este caso, el participante 1 abandona su curso al girar alejándose, permitiendo que el otro participante retome su recorrido girando bruscamente. No hay infracción. Así la lancha 2, en el punto "X" esta de manera correcta.

