



REGLAMENTO GENERAL

DEPORTIVO Y TECNICO

TEMPORADA 2009

PROLOGO

El reglamento de la F1 Power Boat está redactado para proveer una ordenada manera de realizar eventos de motonáutica y para reducir el siempre presente riesgo de lesiones tanto para los participantes como para el público durante dichos eventos.

Un evento realizado por la F1 Power Boat es una competencia deportiva que será disputada y oficiada de acuerdo al reglamento de la F1 Power Boat. Cualquier Miembro debería hacer saber a los Oficiales Deportivos o Directivos de la categoría cualquier inconveniente que surja relacionado al desarrollo de cada evento con el fin de mantener el orden establecido por este reglamento.

Es obligatorio que cada participante asuma su total responsabilidad en cuestiones relacionadas a su conducta personal y de sus elementos de competición de acuerdo a este reglamento, que podrá ser modificado cada vez que la F1 Power Boat lo considere necesario.

No hay garantías expresas o implícitas de seguridad por la publicación y aplicación del presente reglamento. Estas reglas pretenden ser una guía para la organización de eventos de motonáutica y de ninguna manera son garantía por lesiones o muerte de los participantes, espectadores y otros.

DEFINICION DE TERMINOS

1. "F1 Power Boat" - Es el nombre de la categoría.
2. "Sede de la F1 Power Boat" - La oficina principal de la categoría está ubicada en la calle Brasil 531 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
3. "Reglamento de la F1 Power Boat" - Son las reglas establecidas a través de este reglamento, según el Punto 1-2.
4. "Directivos y/o Oficiales de la F1 Power Boat" - Son las personas designadas por la F1 Power Boat para desarrollar actividades para la categoría sea o no durante sus eventos.
5. "Miembro" - Una persona o una entidad que haya sido aceptada por la F1 Power Boat como Miembro de acuerdo al Reglamento y cuya membresía no haya expirado, sido suspendida, cancelada o anulada.
6. "Evento" - Un evento organizado por la F1 Power Boat, que incluye tanto la carrera en sí como así también todas las actividades previas y posteriores a la misma, como registración, verificación previa, entrenamientos, clasificaciones, verificaciones post carrera y fechas pospuestas por lluvia u otros inconvenientes relacionados.
7. "Organizador" - La entidad o empresa que, relacionada con el evento, es la responsable de proveer el lugar adecuado para la competencia como así también todos los elementos inherentes para el correcto desarrollo del evento.
8. "Competidor" - Un piloto, mecánico, miembro de equipo o cualquier otra persona (que no sea un Directivo y/o Oficial de la F1 Power Boat) que participe como miembro o parte de un equipo durante un evento de la F1 Power Boat.

SECCION 1 – EL REGLAMENTO DE LA F1 POWER BOAT

1-1 Fecha efectiva – El Reglamento de la F1 Power Boat se hace efectivo en la fecha de su publicación por parte de la categoría, sin importar cuando un competidor se notifica del mismo.

1-2 Modificaciones – El Reglamento de la F1 Power Boat podrá ser solamente modificado por la categoría. La fecha de la modificación es la de su publicación, sin importar cuando un competidor se notifica del mismo.

1-3 Aplicabilidad – El Reglamento de la F1 Power Boat es aplicable a todos los eventos efectuados por la categoría.

1-4 Interpretación y Aplicación – Si existiera un desacuerdo o disputa en relación con el significado o la aplicación de este Reglamento, la interpretación y aplicación a utilizar será la de los Directivos y/o Oficiales de la F1 Power Boat.

1-5 Finalidad de Interpretación y Aplicación – La interpretación y aplicación del Reglamento por parte de los Directivos y/o Oficiales de la F1 Power Boat durante un evento será final y no apelable, excepto como se establece en las Secciones 5 y 6. Con el objeto de promover la motonáutica y obtener prontamente los resultados de una competición, y en consideración a todos los beneficios que reciben, **TODOS LOS MIEMBROS, INCLUYENDO COMPETIDORES Y OFICIALES, ESTAN EXPRESAMENTE DE ACUERDO QUE LAS DECISIONES DE LOS OFICIALES Y/O DIRECTIVOS DE LA F1 POWER BOAT RELACIONADOS CON LA INTERPRETACION Y APLICACIÓN DEL REGLAMENTO NO SON LITIGABLES, Y ESTAN DE ACUERDO QUE NO INICIARAN NINGUNA ACCION LEGAL CONTRA F1 POWER BOAT, SUS DIRECTIVOS y/o OFICIALES O CUALQUIER OTRA PERSONA O ENTIDAD DESIGNADA O RELACIONADA A LA ORGANIZACION DEL EVENTO.**

1-6 Regla Principal de Interpretación y Aplicación – Este Reglamento tiene la intención de asegurar que los eventos de la F1 Power Boat se desarrollen de la manera más justa posible para todos los competidores y con el fin de obtener el resultado final de una competencia. En ocasiones, pueden presentarse circunstancias imprevistas o extraordinarias en que la estricta aplicación de este Reglamento no logre este resultado. En esas circunstancias, los Directivos y/o Oficiales de la F1 Power Boat pueden determinar la forma de llevar a cabo un evento, como así también la permanencia de un competidor o cuestiones similares que no estén contempladas en este Reglamento, con el fin de llevar a cabo un evento de la manera más justa posible.

1-7 Reglas Especiales – Algunas reglas especiales pueden aplicarse en circunstancias extraordinarias. Las mismas serán aplicables a un evento y deberán ser notificadas previo al inicio del evento o en las reuniones de pilotos previas.

SECCION 2 – MIEMBROS - LICENCIAS

2-1 Elegibilidad – F1 Power Boat puede aceptar como miembro a cualquier persona o empresa que esté interesado en participar o involucrarse en la categoría. Para poder conducir una lancha de la categoría el miembro debe poseer su licencia deportiva al día. F1 Power Boat se reserva el derecho de aceptar o no una solicitud de membresía o licencia. Un miembro de la F1 Power Boat no es un agente ni representante ni empleado de la categoría, salvo que sea así designado por la misma.

2-2 Proceso de membresía – El formulario de membresía o licencia de la F1 Power Boat podrá disponerse por escrito o via internet. Deberá ser completado y reenviado a la categoría y esta será quien apruebe o no su solicitud.

2-3 Suspensión – Una membresía o licencia puede ser suspendida por un tiempo definido o indefinido por la F1 Power Boat.

2-4 Terminación Voluntaria – Una membresía o licencia pueden ser dadas terminadas voluntariamente por el miembro mediante una comunicación escrita.

2-5 Terminación Involuntaria – F1 Power Boat a su criterio puede dar por finalizada una membresía o licencia en cualquier momento.

2-5 Finalización de membresía o licencia – El período de membresía o licencia termina indefectiblemente el último día del año calendario en que fue emitida.

2-6 Intransferibilidad de membresía o licencia – Una membresía o licencia son personales e intransferibles. Deben ser utilizadas solamente a quienes les haya sido asignadas. Si un miembro o licenciado entrega voluntaria o involuntariamente su membresía o licencia a otra persona para ser utilizada en su nombre, tanto uno como el otro serán sancionados.

2-7 Licencias deportivas – Un piloto para participar en la categoría F1 Power Boat debe ser miembro de la misma. Para obtener una licencia de piloto debe llenar los formularios correspondientes y entregarlos a la categoría. Las condiciones para obtener una licencia deportiva de F1 Power Boat son:

2-7-1 Tener 18 años cumplidos.

2-7-2 Proveer todos sus antecedentes deportivos, debidamente certificados, y/o realizar un examen de aptitud de conducción deportiva frente a un Directivo y/o Oficial de la categoría.

2-7-3 Cumplir con un examen general expedido por autoridad médica competente y un Certificado de aptitud física para la práctica de este deporte.

SECCION 3 – EVENTOS

3-1 Organización – Un evento de la F1 Power Boat será organizado por la categoría contando con el apoyo de las autoridades y empresas locales de donde se realice el mismo.

3-2 Uso del nombre – El nombre, la marca o el logotipo de la F1 Power Boat no podrán ser utilizadas por los competidores, poseedores de licencias o membresías sin la autorización escrita de F1 POWER BOAT.

3-3 Reconocimiento del Reglamento – Todo piloto, concurrente, directivo, oficial, organizador, familiar directo o indirecto de alguno de estos, u otro participante o asistente en un evento de la F1 Power Boat, sea licenciado, miembro o no, está de acuerdo en mantener una conducta de acuerdo al presente Reglamento. Un piloto podrá ser sancionado por conducta ofensiva de su parte o de parte de un miembro de su equipo, familiar directo o indirecto de alguno de estos o persona relacionada con él, sea licenciado, miembro o no.

3-4 Reglamento Particular de la Prueba (RPP) – Son las reglas accesorias que definen la información y condiciones específicas para un evento en particular. Estas reglas se adecúan a las necesidades locales y pueden entrar en conflicto con lo establecido en el presente Reglamento, pero en esos casos, el RPP tendrá las reglas válidas para esos casos especiales. En el mismo se especificarán fechas, horarios, detalles, ubicación, reglas especiales e información específica para cada evento.

3-5 Participación – Un competidor al participar de un evento de la F1 Power Boat está de acuerdo en aceptar las decisiones de los Directivos y/o Oficiales de F1 Power Boat relacionadas con el evento o por cuestiones surgidas de él. Tales decisiones son finales y no apelables, salvo como se prevee en las secciones 5 y 6 de este Reglamento. Un competidor deberá asegurarse de contar con su embarcación en óptimas condiciones de seguridad y asume los riesgos inherentes a la práctica deportiva, y no tendrá derecho a hacer reclamos por daños a la F1 Power Boat o a sus Directivos y/o Oficiales ni a ningún integrante o entidad o empresa relacionada con la organización del evento, ya sea por lesiones sufridas o cualquier otra pérdida, ya sea durante el evento o en camino o en regreso al mismo. El competidor también acepta que sus familiares directos, amigos y personas relacionadas con él están preavisados que la motonáutica es un deporte de riesgo y que él asume total y plenamente esos riesgos. Renunciando también estos a realizar acciones judiciales en contra de las empresas, entidades, directivos y/o oficiales que participen del evento.

3-6 Inscripción – Para participar de una competencia de la F1 Power Boat cada piloto completará y firmará un formulario entregado por la categoría. En el mismo quedará constancia de los datos del participante y de su concurrente, pudiendo ser los dos la misma persona. Se entiende por “concurrente” al representante deportivo de un piloto frente a la categoría. En caso de ser un piloto suplente al piloto habitual de una embarcación, también quedará aclarado en ese formulario si los puntos obtenidos para

el Campeonato de Pilotos por esa embarcación serán para el piloto titular o el piloto suplente.

3-7 Campeonato de Pilotos – Cada piloto sumará puntos para el Campeonato de Pilotos de F1 Power Boat de acuerdo a los resultados obtenidos en clasificación, series y final, y será consagrado campeón el piloto que sume más puntos a lo largo de la temporada. Para ser campeón al final de la temporada un piloto debe sumar como piloto titular en, al menos, la mitad más una de todas las carreras disputadas por la categoría. Si el total de carreras es un número impar, se considerará a tal efecto como mínimo de carreras el número entero inmediato superior a la mitad del total carreras. Para poder ser campeón un piloto debe al menos ganar una competencia final durante el año.

3-8 Pilotos suplentes – En caso de reemplazo de un piloto titular por un piloto suplente, en el formulario de inscripción se especificará en nombre de qué piloto sumará los puntos obtenidos con esa embarcación: para el piloto titular o para el piloto suplente. Un piloto suplente no puede reemplazar a más de un piloto titular por evento. Si un piloto suplente reemplaza al piloto titular una vez iniciada la actividad oficial, es decir, tras el comienzo del primer entrenamiento, los puntos para el Campeonato de Pilotos serán para el piloto titular. En caso de reemplazo del piloto titular por el suplente, inmediatamente deben ser notificadas las autoridades de la competencia del cambio de piloto.

3-9 Numeración – La numeración de las embarcaciones es individual para cada piloto titular de acuerdo a las posiciones del Campeonato de Pilotos obtenidas en el año anterior. En caso de reemplazo de un piloto titular por un piloto suplente, la numeración se mantendrá en la embarcación si el piloto suplente suma puntos para el piloto titular. Si el piloto suplente suma puntos para sí mismo, deberá utilizar la numeración asignada por la categoría. En caso de nuevos pilotos la categoría será la encargada de asignarle su número correspondiente.

3-10 Puntaje – Para el Campeonato Argentino de Pilotos de F1 Power Boat se entregará el siguiente puntaje, de acuerdo a cada actividad desarrollada.

Clasificación

Posición :	1º	2º	3º
Puntos:	3	2	1

Series

Posición :	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Puntos:	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Final

Posición :	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Puntos:	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

3-10-1 – Si una Clasificación no se desarrolla en forma normal y se debiera largar de acuerdo a las posiciones del campeonato en ese momento, no se entregarán los puntos correspondientes a la Clasificación.

3-10-2 – Si una Serie o Final se da suspendida antes del 30% de su recorrido original no entregará puntos.

3-10-3 – Si una Serie o Final se da suspendida antes del 70% de su recorrido original entregará la mitad puntos.

3-10-4 – Si una Serie o Final se da suspendida después del 70% de su recorrido original entregará la totalidad de los puntos.

3-10-5 – En caso de empate en las posiciones del campeonato en el que hubiera dos o más pilotos con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará en favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos, si aún así no se definieran las posiciones, corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego de terceros y así sucesivamente. Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes. Si mediante la aplicación del procedimiento descrito en el presente artículo no se llegara a producir un resultado, la categoría determinará qué participante queda adelante según los criterios que considere adecuados.

3- 11 Prueba suspendida, postergada o aplazada – Una prueba o evento, pueden ser suspendidos parcial o totalmente y a su vez en forma transitoria o definitiva. Tal decisión deberá haber sido tomada por los Oficiales y/o Directivos por razones de fuerza mayor o de seguridad.

Si antes de la decisión de suspender o postergar el evento, se completaron la totalidad de las pruebas de Clasificación y las dos Series, es decir que sólo resta por disputar la Final, y en las cuales tuvieron la posibilidad de tomar parte todos los participantes regularmente inscriptos, a estos se les adjudicará el puntaje obtenido en las mismas, quedando abierta la posibilidad de realizar la Final posteriormente a criterio de los Oficiales y/o Directivos, tomando como grilla de largada de la misma lo establecido en la Regla 4-10.

Si la decisión de suspender o postergar el evento fue tomada antes de llevar a cabo las pruebas de clasificación, luego de las mismas o antes de completar las dos Series, lo realizado hasta ese momento no será tenido en cuenta.

Los Oficiales y/o Directivos determinarán el tiempo y forma de completar o de reanudar el evento.

SECCION 4 – REGLAS DE COMPETICION

4-1 Verificaciones previas – Las verificaciones previas de licencias e inscripciones de los Pilotos y Concurrentes se realizará salvo excepciones autorizadas expresamente por la categoría, el día y horario establecidos en el lugar que se determine dentro del escenario donde se disputen las pruebas conforme a lo indicado en el RPP. Ningún piloto podrá salir a pista sin que haya cumplimentado este trámite. Las verificaciones serán llevadas a cabo por oficiales debidamente designados siendo los únicos autorizados a dar instrucciones a los participantes. Todo participante que tenga pendiente el pago de multas aplicadas con anterioridad no podrá realizar el trámite administrativo hasta tanto no regularice su situación, siendo Concurrente y Piloto, solidarios con la responsabilidad del pago de las mismas. El no cumplimiento de estas disposiciones implicará la aplicación de las sanciones correspondientes.

4-2 Verificación técnica previa – La misma será realizadas por los Comisarios Técnicos designados por la categoría quienes son los únicos autorizados a dar instrucciones a los participantes. Para cumplir la Verificación Técnica en el día y horarios establecidos en el Reglamento y/o RPP, las embarcaciones deben estar en su box o Parque Cerrado o en el lugar determinado a disposición de los Comisarios Técnicos. Obligatoria debe estar presente el Concurrente con el correspondiente Pasaporte Técnico de la embarcación. De no ser presentado el mismo, la embarcación no será habilitada para participar en las pruebas oficiales. El horario de finalización de la Verificación Previa será el establecido por los Reglamentos correspondientes. Ninguna embarcación podrá salir a pista hasta que no haya sido aprobado por los Comisarios Técnicos. Los números de competición deberán estar ubicados en la embarcación durante la Verificación Técnica. El no cumplimiento de estas disposiciones implicará la aplicación de las sanciones correspondientes.

4-3 Incumplimiento de la verificación técnica previa – Quien no cumpla con la Verificación Previa Administrativa y/o Técnica en los horarios establecidos no podrá participar en el evento, salvo causas de fuerza mayor debidamente justificadas y aceptadas por los Oficiales y/o Directivos.

4-4 Verificación técnica espontánea – Además de los horarios previstos en el RPP para las Verificaciones Técnicas, los Comisarios Técnicos o los Oficiales y/o Directivos podrán:

1. Verificar la elegibilidad de una embarcación en cualquier momento de la prueba.
2. Requerir el desarme de una embarcación con el fin de comprobar que satisface los requisitos de elegibilidad y conformidad.
3. Requerir a un participante la entrega de la parte o muestra que se considere necesaria.

Todo embarcación que, tras haber sido aprobada por los Comisarios Técnicos sea desmantelada o modificada de manera tal que su seguridad o elegibilidad puedan resultar afectadas o, que se haya involucrado en un accidente con consecuencias similares a las mencionadas, deberá presentarse nuevamente para obtener

aprobación por parte de los Comisarios Técnicos. Los Comisarios Técnicos o los Oficiales y/o Directivos podrán solicitar que cualquier embarcación involucrada en un accidente sea detenido y verificado. El no cumplimiento con cualquiera de estas directivas será considerado como una falta gravísima al Reglamento.

4-5 Reunión de Pilotos – En cada día de actividad oficial en el agua se hará una Reunión de Pilotos de carácter obligatorio para todos los participantes antes de la primera salida a pista. Su horario estará determinado por el RPP y se recomienda que en las dos jornadas sea a la misma hora. La no asistencia a esta reunión significará una multa a determinar. A la Reunión de Pilotos los participantes deberán asistir con la indumentaria identificatoria de la categoría o de su propio equipo. Durante la Reunión se explicarán detalles propios de la carrera y se procederá en la primera jornada al sorteo de hélices. Las hélices recibidas por cada piloto serán las que utilicen durante todo el evento. Las mismas deberán ser devueltas a la categoría inmediatamente terminado el mismo. El lugar y horario de bajada de embarcaciones al agua será informado en cada Reunión de Pilotos.

4-6 Prácticas – La primera actividad en el agua de cada jornada será una sesión de prácticas. En la primera jornada los participantes se dividirán en tres o cuatro grupos, a criterio de los Oficiales, con cuatro embarcaciones por grupo como máximo. La conformación de cada grupo estará dada por la numeración de las embarcaciones inscriptas para la competencia, pudiendo los Oficiales modificar este orden de acuerdo a su criterio. Las mismas dispondrán diez (10) minutos de actividad en pista a partir de la salida de la primera embarcación desde la marina. En caso de interrupción de la actividad un grupo con bandera roja por accidente u otros motivos, se dará por cumplida la misma si en el momento de detenerse la actividad se cumplieron ocho (8) minutos. Caso contrario se completarán los minutos restantes. La embarcación que haya provocado la detención podrá volver a participar de las prácticas dentro de su propio grupo. No hay límite de vueltas preestablecido para los participantes durante la práctica. La práctica del segundo día de actividad tendrá una duración máxima de cinco (5) minutos y se realizará con todas las embarcaciones simultáneamente en la pista. En caso de interrupción de la actividad de la práctica con bandera roja por accidente u otros motivos, se dará por cumplida la misma si en el momento de detenerse la actividad se cumplieron tres (3) minutos. Caso contrario se completarán los minutos restantes. La embarcación que haya provocado la detención podrá volver a participar de la práctica.

4-7 Clasificación – La tanda clasificatoria es la que determinará las posiciones de largada para la Primera Serie. Las embarcaciones se dividirán en varios grupos, a criterio de los Oficiales, con un máximo de tres embarcaciones por grupo. La conformación de cada grupo estará dada de acuerdo al orden inverso a las posiciones del campeonato, pudiendo los Oficiales modificar este orden de acuerdo a su criterio. Las embarcaciones deberán estar listas en la Marina en el momento que les sea dada la orden de salida a pista. En caso de no poder iniciar la tanda en el momento indicado el piloto podrá salir una vez iniciada la misma exclusivamente con la autorización de los Oficiales. De no acatar esta autorización no será oficialmente cronometrado. No se permitirán cambios de un grupo a otro, por lo que la embarcación que no pudo

participar de su propia tanda no tendrá tiempos clasificatorios. Las embarcaciones darán cuatro vueltas en velocidad lanzada, siendo la mejor de estas la que se considerará para la clasificación general. Una vez cumplida su tanda la embarcación deberá regresar a la Marina. Si una tanda clasificatoria es detenida con bandera roja por accidente u otros motivos, se dará por cumplida si todos los participantes al menos completaron tres vueltas rápidas cada uno. Caso contrario se completarán las vueltas que les sean informadas por los Oficiales antes de reiniciar la tanda. La embarcación que haya provocado la detención de la tanda no podrá volver a clasificar en caso de reanudación. La embarcación que no respete estas reglas o las órdenes de los Oficiales y/o Directivos perderá sus tiempos de clasificación. Los tres mejores tiempos de la clasificación recibirán el puntaje de acuerdo a la Regla 3-10. En caso de empate de tiempos entre dos o más pilotos en la Clasificación, prevalecerá quien lo haya efectuado primero de acuerdo a la Hora Oficial.

4-8 Parque Cerrado de Clasificación – Una vez finalizada la clasificación todas las embarcaciones quedarán bajo régimen de Parque Cerrado, no pudiendo abandonar bajo ninguna razón o circunstancia la zona determinada para tal fin, salvo expresa autorización de un Oficial y/o Directivo por causas de fuerza mayor o eventos promocionales solicitados por la categoría. En caso de no respetar esta Regla la embarcación perderá sus tiempos de clasificación y su piloto podrá ser multado, de acuerdo al criterio de los Oficiales y/o Directivos.

4-9 Series clasificatorias – En la segunda jornada de actividad y luego de realizadas las prácticas del día se disputarán las Series Clasificatorias que establecerá el orden de largada para la competencia Final. La extensión de cada serie será de un mínimo de diez (10) vueltas y un máximo de doce (12) vueltas. Para la primera serie el ordenamiento de las embarcaciones en la Marina de será de acuerdo a la Clasificación establecida en la jornada anterior con la embarcación más rápida en la mejor posición de largada. Para la Segunda Serie el ordenamiento será en orden inverso al resultado de la Primera Serie, siendo la última embarcación con el total de vueltas completadas por el ganador de la Primera Serie la que ocupe la mejor posición de largada. Luego se ubicarán las demás embarcaciones con el total de vueltas completadas en orden inverso hasta llegar al ganador de la Primera Serie. Luego se ubicarán las embarcaciones con menos vueltas que las completadas por el ganador, siguiendo el orden real del resultado de la Primera Serie, es decir, con la aplicación de recargos y sanciones. Posteriormente se ubicarán las embarcaciones que no hayan largado la primera serie, si las hubiere. La cantidad de vueltas de las Series podrá ser modificada de acuerdo al criterio de los Oficiales y/o Directivos en cualquier momento durante el evento.

4-10 Carrera Final – Luego de disputadas las dos series clasificatorias se correrá una competencia Final. La extensión de una final será de un mínimo de diez (10) vueltas y un máximo de quince (15) vueltas. Para el ordenamiento de largada de la Final se sumarán los puntos obtenidos por los pilotos en las dos Series clasificatorias corridas. El piloto que haya sumado más puntos entre las dos Series será quien ocupe la mejor posición de largada y así sucesivamente. En caso de empate de puntos entre pilotos prevalecerá el piloto que haya obtenido una mejor posición final en cada una de las

Series. En caso que la Segunda Serie no pueda ser disputada por razones de fuerza mayor, los Oficiales y/o Directivos podrán determinar que la Segunda Serie se dé por anulada y se dispute directamente la carrera Final, siendo esta determinación comunicada a los participantes antes de la largada. En ese caso el orden de largada será de acuerdo al resultado de la Primera Serie. La cantidad de vueltas de las Series podrá ser modificada de acuerdo al criterio de los Oficiales y/o Directivos en cualquier momento durante el evento.

4-11 Procedimiento de Largada – Todas las embarcaciones estarán ubicadas en sus lugares correspondientes cuando falten quince (15) minutos para el inicio de la Serie o Final, siguiendo las instrucciones de los Oficiales y/o Directivos. Una señal sonora indicará que faltan diez (10) minutos para la largada, indicando que la Marina debe comenzar a despejarse y los pilotos deberán prepararse para acceder sus embarcaciones.

1. Cuando falten cinco (5) minutos para la largada todos los pilotos deberán ubicarse en sus habitáculos y prepararse para la competencia. Solamente podrá haber un asistente por cada embarcación a partir de la señal de cinco minutos. Ese asistente hará también de largador, sosteniendo la lancha desde el cabezal del motor. En caso de haber más de un asistente en la marina el piloto será excluido.

2. A menos de treinta (30) segundos para la largada escucharán una señal sonora que indicará que el semáforo de largada se pondrá en rojo cuando los Oficiales así lo dispongan. En la embarcación de largada podrá mostrarse un cartel con el número cinco (5) indicando que la largada es inminente. Si un piloto enciende el motor de su lancha a menos de 30 segundos de la largada será excluido.

3. La largada será efectiva únicamente con el apagado de la luz roja para iniciar la competencia, pudiendo encenderse o no la luz verde. Desde el momento de la largada y hasta superar la Boya de Liberación las embarcaciones deberán mantener su propio carril en línea recta.

4. En caso de salirse de su carril o de avanzar con su embarcación antes de la luz verde encendida (falsa largada) el piloto será sancionado con el descuento de una vuelta de esa Serie o Final. Una vez superada la Boya de Liberación se aplicarán las Reglas de Carrera.

5. La categoría se reserva el derecho de colocar la Marina de largada en el lugar que más le convenga, generando así una salida cruzada hacia la boya de liberación, o una salida recta a una o dos cabeceras.

5.1 En una salida cruzada, si una embarcación no sale de la marina en el momento de la luz verde, podrá cruzar la pista hacia la boya de liberación, siempre y cuando la embarcación líder no haya pasado ya la última boya de la primera cabecera. En caso contrario, será penalizado con una vuelta.

5.2 En una salida recta o cruzada, si la embarcación líder ya pasó la última boya antes de la meta, la lancha que no pudo salir a tiempo, deberá esperar hasta que la última embarcación haya pasado, sin necesidad de dar una vuelta o tomar la boya de liberación. En caso contrario, será penalizado con una vuelta.

6. Cualquier embarcación podrá integrarse a una serie o regata final aún cuando la embarcación líder haya completado la primera vuelta. Lo hará con menor cantidad de vueltas.

7. Un piloto o su largador podrá solicitar a los Oficiales la demora de la largada por inconvenientes mecánicos hasta 5 minutos antes del horario anunciado para la largada. La demora máxima será de cinco minutos. El pedido de demora de largada será único, es decir, una vez que fue solicitado por un piloto o su largador, ningún otro piloto podrá volver a solicitarlo. Una vez cumplido el plazo de tiempo se largará de acuerdo a como se establece en el punto 4-11-1.

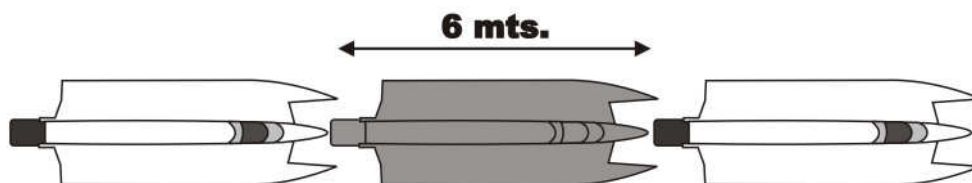
4-12 Anulación de Largada – Una largada puede ser anulada por la categoría mediante una señal sonora o una bandera agitada en el bote largador mientras la luz roja está encendida. Deberá repetirse todo el procedimiento de largada desde la señal sonora.

4-13 Reglas Principales de Carrera – La F1 Power Boat aplicará las siguientes reglas como fundamentales para la competición:

1. Cuando una embarcación al llegar a una boya, se encuentra delante de otra, esta tiene la prioridad de ingreso al viraje, por estar adelante, la embarcación que viene atrás tiene que respetar ese derecho, la puede superar siempre y cuando no la toque o la obligue a cambiar de trayectoria.

2. Cuando dos embarcaciones se encuentran a la par y se acercan a una boya, la que se encuentre del lado interno será la que tenga prioridad de paso, es decir, poder virar sin ser molestado por la otra embarcación.

3. Cuando una embarcación alcanza y pasa a otra tiene que tener una eslora de ventaja (6 mts. aproximadamente, ver gráfico) para cerrar su marcha y buscar la trayectoria ideal, no sucede lo mismo cuando una embarcación alcanza a otra en el ingreso a una boya, ya que el que va adelante tiene el derecho, salvo que lo haga como se explica en el punto 4-13-1.



4. En todo momento, incluyendo las Prácticas, Clasificaciones, Series y Final, los pilotos deben estar atentos a las indicaciones de los banderilleros en la Marina y en los botes de seguridad.

5. Si una boya se encuentra a la deriva las embarcaciones deberán tomar solamente las que se encuentren en su posición original. Para virar en el lugar de la boya a la deriva se tomará como referencia el boyarín auxiliar. En caso que boyarín y boya se encuentren a la deriva se ubicará un bote de seguridad se ubicará a no menos de 30 metros de la posición original de la boya con una bandera amarilla agitada. En esta situación se prohíben los sobrepasos en ese sector y deberán mantenerse una distancia a no menos de 30 metros del bote de seguridad. Será excluido el piloto que no respete esa distancia.

6. Si una embarcación no toma una boya será penalizada con el descuento de una vuelta. Por razones de seguridad tampoco deberá regresar y volver a tomarla como corresponde, de realizar esa maniobra será directamente excluido de la Serie o Final o retirados los tiempos de clasificación y/o multado.

7. Si una embarcación toca o rompe una boya será penalizada con el descuento de una vuelta y una multa equivalente al costo de la misma en el caso de romperla, incluyendo las Prácticas, Clasificaciones, Series y Final.

8. Si una embarcación se encuentra a la deriva dentro del circuito podrá ser superada por babor o estribor.

9. Unicamente las embarcaciones en carrera podrán utilizar el circuito.

10. La repetición de errores graves o de aparente falta de control de la embarcación (tal como varios despistes o maniobras riesgosas) puede implicar la exclusión.

11. Todos los pilotos deben hacer lo necesario para evitar colisiones en todo momento.

No respetar estas Reglas significará la aplicación de las sanciones correspondientes aplicadas por los Oficiales y/o Directivos.

4-14 Detención de una Serie o Final – Una Serie o Final podrá detenerse con bandera roja a criterio de los Oficiales y/o Directivos en caso de accidentes o de circunstancias imprevistas que afecten a la seguridad del evento. Una vez mostrada la bandera roja en todos los puestos los participantes deberán disminuir su velocidad y regresar a la Marina y esperar las instrucciones para su amarre. Los participantes no deberán acercarse al lugar de un accidente debido a que allí se estarán desarrollando tareas de rescate. De acuerdo a la cantidad de vueltas completadas o a la disponibilidad de servicios de rescate, los Oficiales determinarán la cantidad de vueltas restantes por disputar o darán la Serie o Final por terminada.

4-14-1 – Si una Serie o Final es detenida antes que el líder haya cumplido el 70% de las vueltas programadas, deberá realizarse una nueva largada manteniendo las posiciones originales en la Marina de largada, aplicando la Regla 4-11.1 . Se deberán recorrer la cantidad de vueltas originales o los Oficiales y/o Directivos podrán modificar esa cantidad a su criterio.

4-14-2 – Si el líder ha completado por lo menos el 70% (las vueltas se redondean en más hasta el número entero de vuelta siguiente) de las vueltas programadas en el momento de la detención, la prueba será considerada cumplida. No habrá nueva largada y la Clasificación será establecida al final de la vuelta anterior a la cumplida por el primero de la carrera en el momento que se dio la señal de detención. Para cualquiera de los casos, toda infracción a lo reglamentado, será penalizada.

4-15 Desvíos o acortamiento del recorrido oficial – Ningún conductor bajo ningún pretexto, podrá acortar distancias, ni tomar por lugares externos al circuito, bajo pena de ser sancionado con exclusión, recargo de vueltas, según lo determinen los Oficiales. Si un competidor sufriera una salida de pista, deberá retomarla en el lugar más próximo al de su salida y sin causar riesgo para otros competidores, bajo pena de ser sancionado. Si un competidor circulara evitando una chicana en forma reiterada y sistemática, será penalizado con exclusión. Si el hecho fuera ocasional o implicara una mayor demora para el competidor y no ocasionara perjuicio a los demás, a juicio de los Comisarios Deportivos, podrá no ser penalizado. Para el caso de incumplimiento de lo establecido en el presente artículo durante las Prácticas la sanción a aplicar será de multa cuyo monto se duplicará por cada reiteración producida en el transcurso del Campeonato.

4-16 Incidente – Un “incidente” significa un hecho o una serie de hechos implicando a uno o más pilotos que sean constatados por los Oficiales y/o Directivos que:

- Haya motivado la interrupción de una carrera.
- Haya violado el presente Reglamento, o el RPP u otras Reglas accesorias.
- Haya causado una colisión evitable.
- Haya hecho abandonar la pista a otro participante.
- Haya ilegítimamente impedido una maniobra de adelantamiento legítimo de otro piloto.
- Haya ilegítimamente molestado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.
- Haya ocasionado una maniobra riesgosa o desleal que le permita ganar la posición a otro participante.

Los Oficiales y/o Directivos pueden solicitar que cualquier embarcación que haya estado implicada en un accidente o incidente sea controlada. Podrán aplicar el mismo proceder cuando estimen que alguna embarcación esté en condiciones que pueda representar peligro para sí o para otros participantes, pudiendo proceder a hacer parar la misma a la Marina para su control o reparación aún cuando este en pruebas cronometradas o en carrera, no siendo esta medida apelable e implicando el no cumplimiento, la aplicación de una sanción que puede llegar a la exclusión. Corresponde a los Oficiales y/o Directivos dictaminar si uno o varios pilotos involucrados en un incidente deben ser penalizados y podrán imponer a cualquier piloto implicado en el mismo cualquiera de las penalizaciones previstas en los reglamentos vigentes. Para el caso que estimen que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a la categoría el pase a Penalidades y hasta una Medida Provisoria.

UN PILOTO IMPLICADO EN UN INCIDENTE CUALQUIERA SEA LA GRAVEDAD Y SU PARTICIPACION O CULPABILIDAD EN EL MISMO DEBE HACERSE PRESENTE ANTE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS EN FORMA INMEDIATA A LA FINALIZACION DE LA PRUEBA EN CUESTION, NO PUDIENDO RETIRARSE DEL CIRCUITO SIN LA AUTORIZACION DE ELLOS.

En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación los Comisarios Deportivos resolverán el incidente sin oír a los involucrados.

4-17 Seguridad general – Las siguientes son consideraciones respecto a la seguridad general en los eventos, pudiendo ser ampliadas de acuerdo al criterio de los Oficiales y/o Directivos.

4-17-1 – Se darán instrucciones oficiales a los pilotos mediante las señales estipuladas en el Reglamento F1 Power Boat. En ningún caso los participantes deben usar banderas similares.

4-17-2 – A los pilotos se les prohíbe conducir su embarcación en dirección opuesta a la carrera o marcha atrás, a menos que sea absolutamente necesario a fin de removerla de una posición peligrosa.

4-17-3 – Cualquier piloto que tenga intención de dejar la pista o dirigirse a la Marina debe señalar su intención de hacerlo con suficiente anticipación, asegurándose que puede realizar la maniobra sin peligro.

4-17-4 – Durante las pruebas de entrenamiento, clasificación y la carrera, los pilotos pueden usar sólo la pista y en todo momento deben observar las disposiciones de este Reglamento con respecto a la conducción en los circuitos.

4-17-5 – Si una embarcación se detiene durante una práctica o carrera, debe ser retirada de la pista tan pronto como sea posible para que su presencia no constituya un peligro u obstaculice a otros participantes.

4-17-6 – Durante los entrenamientos, una embarcación podrá ser asistida para ser sacada de una posición peligrosa, siguiendo las directivas de los auxiliares y podrá continuar con las prácticas.

4-17- 7 – Durante una Clasificación; Series ó Final, si el piloto no puede por sus propios medios sacar la embarcación de una situación peligrosa en forma inmediata mediante una bandera blanca ubicada en su habitáculo solicitará la asistencia de los auxiliares de pista para ubicarlo en un lugar seguro en la medida de sus posibilidades, quedando impedido de proseguir con la prueba de clasificación, serie o final.

4-17-8 – Si en el momento de la Práctica previa a la Primera Serie una embarcación quedase detenido en algún sector del circuito, podrá ser asistida y remolcada hasta el sector de Marina en donde podrá reparar y volver a la práctica. Si no puede regresar podrá salir a pocos metros de la Marina antes de la largada, sin recorrer el circuito, simplemente con el fin de comprobar que la reparación fue exitosa.

4-17- 9 – Si un piloto tiene serias dificultades mecánicas durante las prácticas o la carrera debe dejar la pista ni bien sea seguro hacerlo. Quien no cumpla con esta disposición o realice una maniobra o tenga una actitud que implique serio peligro para el resto de los participantes, será sancionado.

4-17-10 – Durante el transcurso de las distintas pruebas los integrantes de los equipos no pueden salir del límite de la Marina para prestar ningún tipo de atención o ayuda a su piloto, salvo que sean autorizados por los Oficiales y/o Directivos.

4-17-11 – Los límites de los Marina están comprendidos por su superficie hasta la zona de control de acceso a la misma.

4-17-12 – Los pilotos que participen en las prácticas, series y en la carrera DEBERAN LLEVAR EN TODO MOMENTO los buzos; protectores de cuello; cascos especificados; guantes; botas y los cinturones colocados.

4-17-13 – Desde el inicio de la actividad oficial los pilotos, asistentes y largadores deberán estar correctamente uniformados con la ropa identificatoria de su equipo o la provista por la categoría. También deberán usar las pulseras y/o credenciales identificatorias correspondientes para facilitar la tarea del personal de seguridad y control.

4-17-14 – Durante el transcurso de todas las pruebas la salida y llegada a la zona de Marina deberá hacerse a una velocidad moderada.

4-17-15 – Si un piloto se ve involucrado en un accidente, incidente o problemas técnicos no deberá abandonar el circuito ni dirigirse a la zona de izado sin el consentimiento de los Oficiales.

4-17-16 – Se prohíbe hacer circular la embarcación a remo a lo largo de la pista o hacerla cruzar así la línea de llegada, lo que determinará su exclusión.

4-17-17 – El Concurrente de cada embarcación durante el transcurso de las pruebas de entrenamiento, clasificación, series y final será responsable de mantener despejada su zona de Marina en el área delimitada para su propia embarcación.

4-17-18 – Los pilotos, asistentes y largadores deberán acatar las instrucciones que reciban por parte de los Oficiales y/o Directivos respecto a las actividades y conducta en la Marina.

4-17-19 – Los Oficiales y/o Directivos podrán exigir que un piloto pase por un examen médico en cualquier momento del evento.

4-17-20 – El incumplimiento de las disposiciones el presente Reglamento referidas a la disciplina general de seguridad puede significar la exclusión de la prueba de la embarcación y del piloto involucrado.

4-18 Banderas – Las siguientes banderas serán las que se utilizarán en las competencias de F1 Power Boat, pudiendo emplearse otras previo aviso a los participantes mediante el RPP o en la Reunión de Pilotos correspondiente.

4-18- 1 Bandera Verde – Indica el inicio de la actividad, que la pista está liberada de un incidente. En el Puesto de Control significa que el líder de la carrera está ingresando en la última vuelta.

4-18-2 Bandera Amarilla – Indica precaución. Sin movimiento significa que el piloto debe estar atento a una situación anormal en la pista. Con movimiento significa peligro extremo, con la posibilidad de desviarse del recorrido original o detenerse. En los dos casos los participantes deben descender la velocidad y se prohíben los sobrepasos.

4-18-3 Bandera Roja – Detiene la actividad que se esté desarrollando en ese momento en la pista debido a un accidente o una situación imprevista. Los pilotos deben tener extrema precaución porque puede haber ocurrido un accidente y se estén movilizand las embarcaciones de asistencia dentro del circuito. Se prohíben los sobrepasos. Regresar a la Marina a velocidad reducida y esperar instrucciones.

4-18-4 Bandera a Cuadros – Final de la actividad en pista, de una Práctica, Clasificación, Serie o Final. Dar una vuelta más de enfriamiento y regresar a la Marina a velocidad reducida.

4-19 Marcas de la Pista – Los marcas de la pista son los objetos que están específicamente diseñados para delimitar la superficie de competición. Aquellos objetos que no sean tales serán considerados obstáculos con excepción de las boyas de liberación, largada, respeto o llegada. Las boyas de viraje deberán ser de un sólo color, naranja o amarillo, con excepción de las boyas de liberación o de largada y llegada. Un Oficial y/o Directivo estarán ubicados en las cercanías de las mismas para observarlas e informar al Control de Carrera. Si alguna boya se moviera por destrucción, accidente u otro motivo, deberá tomarse como Marca de la Pista el boyarín ubicado en el lugar original.

4-20 Podio – Es obligatorio que los tres primeros pilotos clasificados en una competencia Final se presenten en el podio dentro de los quince minutos luego de bajada la Bandera a Cuadros. Los pilotos deberán concurrir con sus respectivos buzos de competición cerrados hasta el cuello y de forma prolija. Al podio deberán subir solamente los pilotos sin miembros de equipo, familiares, amigos ni acompañantes. El

hecho de no presentarse en ese tiempo y condiciones hará que el piloto sea multado y/o sancionado de acuerdo al criterio de los Oficiales y/o Directivos.

4-21 Parque Cerrado Final – Una vez disputadas las series y la carrera final todas las embarcaciones quedarán bajo régimen de Parque Cerrado, no pudiendo abandonar bajo ninguna razón o circunstancia la zona determinada para tal fin, salvo expresa autorización de un Oficial y/o Directivo por causas de fuerza mayor o eventos promocionales solicitados la categoría. En caso de no respetar esta Regla la embarcación podrá ser excluida del Evento y su piloto podrá ser multado, de acuerdo al criterio de los Oficiales y/o Directivos. También se aplica esta disposición en caso que la competencia Final sea anulada, suspendida o postergada.

4-22 Lastres por performance – En cada Evento las embarcaciones cargarán un lastre por performance de acuerdo a las cantidad de puntos sumados en el Evento anterior. Los tres pilotos que hayan sumado más puntos cargarán 30, 20 y 10 kgs. cada uno durante todo el evento, desde el inicio de la actividad en pista. El piloto que se compruebe que no lo tenga cargado podrá perder los tiempos en clasificación o ser excluido del Evento. El máximo de lastre por performance será de 60 kg. Los pilotos que terminen en la 4ta. o 5ta. posición en una final no cargarán ni descargarán lastre en el siguiente evento. El piloto que termine 6to. descargará 10 kg., el que termine 7mo. 20 kg. y el que termine 8vo. o más atrás descargará 30 kg.

4-23 Lastre por cambio de motor – En caso que un piloto cambie el motor de su embarcación deberá cargar un lastre de 30 kgs. a partir del momento del cambio hasta la finalización del Evento. En caso de realizar otro cambio deberá sumar 30 kgs. más, siendo 60 kgs. el límite de lastre por cambio de motores.

4-24 Máximo de lastre – Por performance o por cambio de motor el máximo de lastre que cargue una embarcación será de 60 kgs.

SECCION 5 – PENALIDADES

5-1 Penalidades – Cualquier miembro o licenciado o persona relacionada con la F1 Power Boat o sus participantes que viole el Reglamento o intente sobornar a cualquier persona involucrada con los Eventos, o es parte de un fraude o de cualquier acto que vaya en contra o perjudique la imagen de la motonáutica o cualquier acto que altere el normal desarrollo de los Eventos podrá ser sancionado o sancionada.

5-2 Escala de Penalidades – Más de una sanción puede ser aplicada por la misma ofensa. Las sanciones serán impuestas en orden de severidad de la siguiente manera.

5-2-1 Apercibimiento/Probation – La categoría podrá aplicar un período definido o indefinido de Probation. La suma de dos apercibimientos en un mismo año calendario significará la suspensión inmediata de la membresía y/o licencia por un período de tiempo determinado o indeterminado.

5-2-2 Multa – La categoría podrá imponer una multa monetaria de hasta \$ 10.000. Las multas deberán ser abonadas dentro de una semana desde el momento en que sea dadas a conocer al miembro. Un miembro no podrá participar de un Evento hasta que no sea abonada la totalidad de la multa.

5-2-3 Pérdida de Puntos – La categoría podrá quitar los puntos acumulados en el campeonato de pilotos a un miembro en forma total o parcial.

5-2-4 Penalización en tiempo – La categoría podrá aplicar a un miembro una penalización de tiempos sobre sus tiempos acumulados en Series o Finales.

5-2-5 Exclusión – La categoría podrá excluir a un miembro de un evento en forma total o parcial de una Clasificación, Serie o Final. Esto también puede significar o no la anulación del pago de los viáticos para un Evento.

5-2-6 Suspensión – La categoría podrá suspender la membresía y/o licencia de un miembro por un período de tiempo determinado o indeterminado.

5-2-7 Expulsión – La categoría podrá expulsar a un miembro o licenciado y/o restringir el ingreso a cualquier miembro o licenciado o persona relacionada con la F1 Power Boat o sus participantes.

SECCION 6 – RECLAMOS - PROTESTAS

6-1 Situaciones que generan el Derecho a Reclamo – Si un miembro o licenciado de la F1 Power Boat cree que otro miembro o licenciado tiene u obtendrá una significativa y desleal ventaja por alguna acción que aquel miembro considere que es una violación al Reglamento de la F1 Power Boat y a sus Reglas Accesorias, el concurrente podrá reclamar tal acción ante los Oficiales. No serán aceptadas protestas que estén relacionadas con las decisiones de los Oficiales previas, durante y posteriores a los Eventos. Los Oficiales y/o Directivos también podrán actuar de oficio sin que medie reclamación por parte de algún participante. Si un participante fue excluido de un evento carecerá de cualquier derecho de Reclamo esté relacionado o no con el motivo de su exclusión.

6-2 Procedimiento – Las Reclamaciones deben realizarse por escrito a los Oficiales poniendo en claro fecha del día, lugar, horario, la Regla que haya sido violada y las explicaciones detalladas de reclamo, firmada por el concurrente y acompañada por un depósito de \$ 100 (cien pesos). Si un miembro que desea hacer una reclamación sobre varios otros miembros podrá hacerlo en una sola Reclamación, multiplicando la suma del depósito por la cantidad total de los miembros denunciados.

6-3 Plazos de tiempo – Las Reclamaciones podrán ser presentadas a los Oficiales dentro de plazos de tiempo determinados.

6-3-1 Cualquier Reclamo relacionado con una violación deportiva durante un Evento, hasta 30 minutos después de terminado un Entrenamiento, Clasificación, Serie o Final.

6-3-2 Las protestas relativas a la calificación de una embarcación, un motor, al piloto en contra de la validez de una inscripción; deberán elevarse antes de la Reunión de Pilotos del día de la Final. La única excepción a esta regla es cuando el protestante pueda probar que los hechos eran por el desconocidos antes de la largada, en este caso rige el plazo de una hora después de publicados los resultados.

6-3-3 Cualquier Reclamo relacionado con una embarcación o sus elementos técnicos, debe ser acompañado, además del Reclamo escrito, por un depósito de \$ 700 (setecientos pesos) o el equivalente al costo del desarmado de un motor.

6-3-4 Si el Reclamo es considerado válido el monto será devuelto al denunciante teniendo que afrontar los costos de armado y desarme del motor el denunciado. Si la denuncia tiene resultado negativo, el denunciante perderá su depósito.

6-3-5 Si un competidor no permite que se lo interroge o no facilita la verificación técnica de su embarcación debido a un Reclamo podrá ser excluido inmediatamente del evento.

6-4 Procedimiento del Reclamo – Los Oficiales determinarán en primer lugar si el Reclamo en cuestión es aceptable para ser estudiado o no. Una decisión respecto a un Reclamo es final y no apelable. Los Oficiales escucharán a todas las partes involucradas y obtendrá toda la información que sea necesaria y relevante para estudiar el Reclamo. Para decidir la cuestión planteada en el Reclamo los Oficiales

podrán tomar cualquier acción que consideren necesaria por el bien de los intereses de la categoría y su transparencia en la competición. Estas acciones pueden significar, pero no están limitadas a, modificar los resultados, imponer sanciones (exclusiones, suspensiones o multas, modificación de posiciones finales, suma de tiempos), la entrega o quita de puntos, o no tomar ninguna acción. Esta decisión podrá postergarse, por causas de fuerza mayor, hasta los ocho días subsiguientes a la finalización del Evento.

6-5 Premios – Los premios correspondientes a un Evento se entregarán de acuerdo a lo que se resuelva del Reclamo presentado.

6-6 Reclamos maliciosos – Un miembro o licenciado que presente un Reclamo, que a juicio de los Oficiales y/o Directivos, tenga carácter malicioso o de mala fe, podrá ser sancionado de acuerdo a la Sección 5.

SECCION 7 – APELACIONES

7-1 Apelaciones – Un competidor podrá apelar una sanción o protestar contra una sanción impuesta por los Oficiales y/o Directivos que lo afecte directamente. La categoría se reserva el derecho de aceptarla o no.

7-2 Alcance de una Apelación – En caso presentar una Apelación y esta sea aceptada o no, no significa bajo ninguna circunstancia que la sanción original quede sin efecto.

7-3 Plazo de tiempo – Un competidor tendrá un plazo de 24 horas a partir del momento que la sanción fue impuesta, independientemente del momento que haya sido notificado de la misma.

7-4 Procedimiento – Una Apelación debe realizarse por escrito a los Oficiales poniendo en claro fecha del día, lugar, horario, la sanción recibida y las explicaciones detalladas de la Apelación, firmada por el miembro o licenciado acompañada por un depósito de \$ 500 (quinientos pesos).

7-5 Tribunal de Apelaciones – La F1 Power Boat designará un Tribunal de Apelaciones, compuesto por tres miembros de EVENPRO S.A., quienes estudiarán el caso detalladamente, pudiendo tomar declaración de las partes involucradas en la sanción impuesta.

7-6 Veredicto final – El veredicto final de la sanción emitido por el Tribunal de Apelaciones de la F1 Power Boat será final e inapelable, pudiendo anular, confirmar o aumentar la sanción original, siendo facultad de este Tribunal aplicar las sanciones de la Sección 5 de este Reglamento.

7-7 Premios – Los premios correspondientes a un Evento se entregarán de acuerdo a lo que se resuelva de la Apelación presentada.

7-8 Apelaciones maliciosas – Un miembro o licenciado que presente una Apelación, que a juicio de los Oficiales y/o Directivos, tenga carácter malicioso o de mala fe, podrá ser sancionado de acuerdo a la Sección 5.

SECCION 8 – EMBARCACIONES

8- 1 Principios básicos de una embarcación de la F1 Power Boat.

Categoría: F1 Power Boat

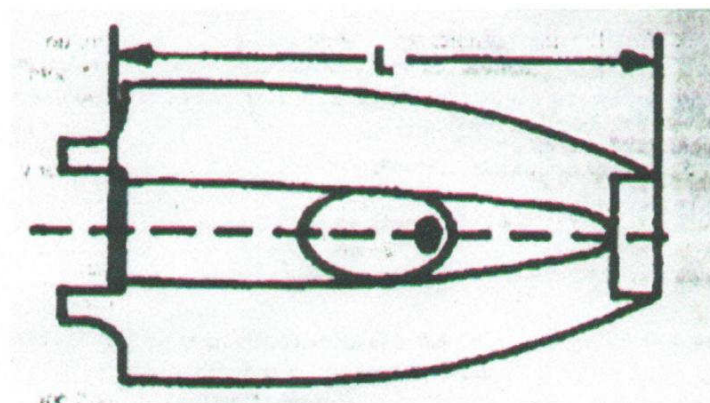
Cilindrada: 2.500 cc.

Eslora mínima: 6,20 metros.

Peso mínimo (sin piloto): 720 kg.

8-2 La categoría es monomarca. Las embarcaciones habilitadas para participar son exclusivamente las construidas bajo la matriz propiedad de F1 POWER BOAT por el astillero que esta designe.

8-3 Estándares de las embarcaciones – La eslora de una embarcación será medida trazando dos líneas paralelas, una desde el espejo de la embarcación, y la otra desde el punto donde comienzan los pontones. Se permitirá una tolerancia de cinco (5) centímetros.



Ningún tipo de extensión añadida a la embarcación para llegar a los mínimos, será permitida. Los *fins* no se incluyen en la medición de una embarcación.

8-4 Peso mínimo – El peso mínimo requerido para la categoría, incluye el motor, sistema de dirección, controles, instrumentos, asiento, tanque de combustible, batería, extinguidor y equipo de seguridad. El combustible sobrante de la competencia, también deberá ser incluido. A la embarcación antes de pesarla, se le quitará el agua que pudo haber entrado. Todo el peso que no sea el del piloto, motor, controles y extinguidores, deberá ser fijado a la lancha, de tal manera que sus centros de gravedad no cambien durante la competencia. Solamente el motor y sus controles podrán situarse fuera del casco de la embarcación. En caso de cargar lastre por performance el peso mínimo pasará a ser 720 kg. más el lastre correspondiente.

Si una embarcación no cumple con el peso mínimo requerido en el momento de su pesado no podrá ser parte del Evento si es en la verificación previa o serán retirados sus tiempos en caso de hacerse el pesaje luego de la clasificación. Si no cumple con el peso mínimo luego de la finalización del Evento será excluida.

Aquella embarcación que no haya cumplido con el peso requerido en el pesaje de la verificación previa o posterior a la clasificación, podrá seguir participando, siempre y cuando cumpla con los siguientes requisitos: lastrar la embarcación hasta que cumpla con el peso mínimo requerido, el cual deberá permanecer fijo en la embarcación y ser aprobado por el Comisario Técnico, quien podrá pedir volver a pesar la embarcación en cualquier momento durante el Evento.

El sistema de pesado de las embarcaciones no podrá ser protestado, pero deberá estar disponible para uso por lo menos una hora antes de la competencia.

8-5 Todas las embarcaciones deberán presentarse en todo momento durante los Eventos en óptimas condiciones, tanto mecánicas, de seguridad, como de apariencia.

8-6 Carenados – Las embarcaciones deberán correr con su carenado y tapa de motor. No podrá salir a la pista sin su carenado correspondiente o la tapa de motor. En caso de perderlo durante la actividad el piloto será excluido de la Clasificación, Serie o Final.

8-7 Patrocinantes – Las embarcaciones deberán mostrar claramente el logotipo del patrocinador sobre el carenado. Aquella embarcación que a juicio de los Oficiales y/o Directivos el logotipo del patrocinador de la embarcación no sea lo suficiente legible o se encuentre en una posición incorrecta no será habilitada a participar del Evento.

8-8 Numeración – Las embarcaciones deberán mostrar claramente el número de las mismas en el lugar especificado en el Reglamento. Aquella embarcación que a juicio de los Oficiales o Directivos su número no sea visto claramente o se encuentre en lugar no permitido podrá ser excluida del Evento o retirados los tiempos. Los ploteos para la numeración correspondiente deberán ser solicitados con la suficiente antelación a cada Evento a la categoría. Los numeración a emplear es la establecida en la Regla 3-9.

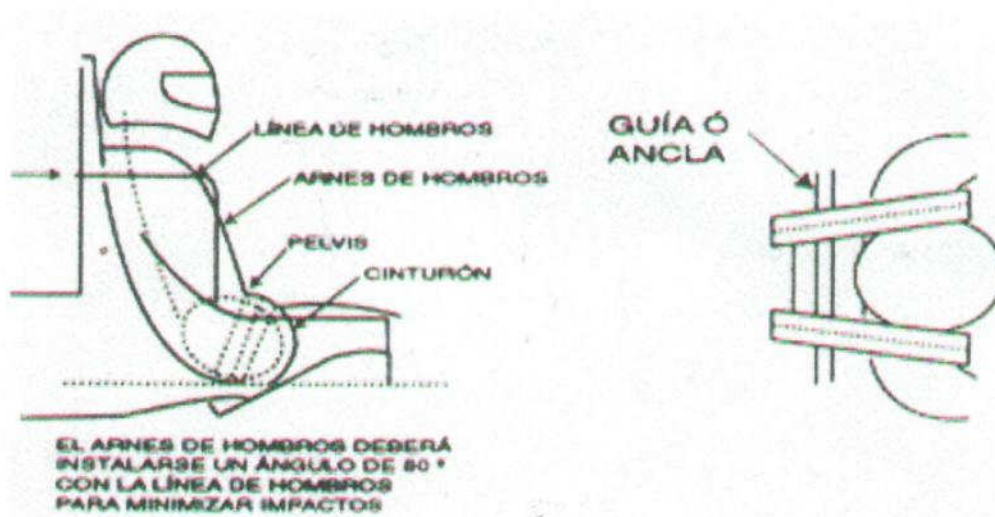
8-9 El volante deberá estar colocado en una posición tal que permita que ambas manos del piloto en todo momento lo sujete. El volante deberá ser removible con sistema de resorte.

8-10 El pedal de aceleración deberá ser retráctil, retornando a su posición original, una vez que el pie haya cesado de ejercer presión.

8-11 Los motores deberán estar atornillados al espejo de la embarcación.

8-12 El asiento deberá ir fijo a la embarcación.

8-13 Todos los pilotos deberán manejar sujetos al asiento con cinturones de seguridad del tipo 5 puntas. Los cinturones deberán estar colocados uno en la entrepierna, dos a la altura de las caderas, dos en los hombros y todos juntos concentrados en un sistema central de desamarre. Los cinturones deberán tener un mínimo de 5 centímetros de ancho (2”).



8-14 Todas las embarcaciones deberán contar con cápsula reforzada.

8-15 Todas las embarcaciones deberán seguir las siguientes instrucciones:

8-15-1 Se requiere que incluyan dos mecanismos de apertura de la cabina, uno localizado en el interior de la cabina y el otro en el exterior de la embarcación a ambos costados. La utilización de velcro como sistema de apertura, no está permitida. Será responsabilidad del piloto asegurarse que estos mecanismos funcionen apropiadamente.

8-15-2 La cabina cerrada deberá contar con parabrisas.

8-15-3 Deberá haber como mínimo 2 pulgadas de espacio entre la cabina y el casco del piloto, recomendándose 4 pulgadas de espacio.

8-15-4 El sistema de radiocomunicación no será obligatorio en la temporada 2009 pero sí a partir de la temporada 2010. Los Oficiales y/o Directivos podrán tener acceso a estas radiocomunicaciones.

8-15-5 Las embarcaciones deberán contar obligatoriamente con un sistema de oxígeno auxiliar fijo o de boquilla. A partir de la temporada 2010 serán obligatorios ambos sistemas dentro del habitáculo.



8-15-6 Ningún objeto puntiagudo deberá estar localizado en la salida/entrada de la cabina ni en ninguna parte del interior de la misma.

8-15-7 El obligatoria la instalación de dos espejos retrovisores situados a ambos lados de la cabina. Su superficie mínima de visión deberá ser de 5000 mm².

8-15-8 La parte más alta del frente de la cápsula, deberá estar a un mínimo de 10 centímetros (4") por debajo de la altura de los ojos.

8-16 Interruptores de seguridad – Dentro de la cabina, deberá incluirse un interruptor de la encendido de motor y otro para la bomba eléctrica de combustible, fijos a una distancia accesible a las manos del piloto.

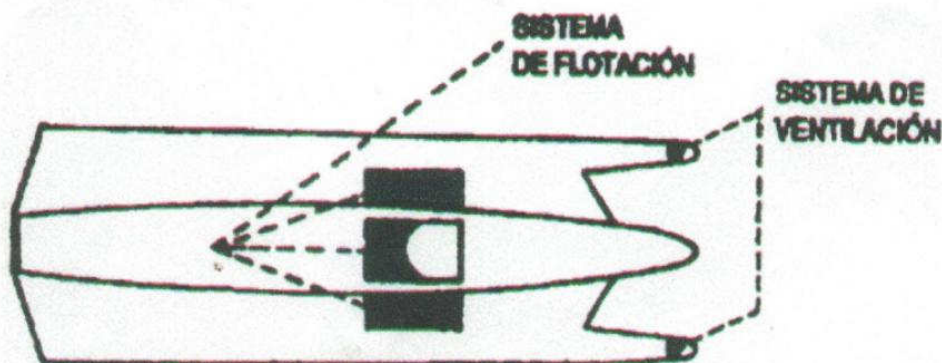
En el lado derecho de la cabina del piloto, por fuera de la embarcación, deberá haber un interruptor que desconecte simultáneamente el encendido del motor y la bomba eléctrica de combustible. También pueden usar interruptores independientes para cada función. Los interruptores deberán estar claramente identificados.

En el área de la cabina, a espaldas del piloto, es obligatoria la instalación de un interruptor por gravedad, capaz de desactivar completamente el encendido del motor y la bomba eléctrica de combustible, cuando la embarcación se encuentre en posición invertida. También puede estar instalado dentro de la cabina del piloto para que éste lo pueda reactivar en caso de vueltas completas.

8-17 Tanque de combustible – El tanque de combustible deberá estar fijo a la embarcación. Deberá contar con una válvula o cualquier otro mecanismo, que impida el derramamiento de combustible en caso de accidente.

8-18 Sistema de flotación – Las embarcaciones deberán contener permanentemente fijado a la embarcación un volumen material de flotación, igual a: 0.156 metros cúbicos (5.5 pies cúbicos). La densidad máxima para cualquier material de flotación es de 30 k/m³ (1.87 l/p³).

La estructura de la cabina deberá incluir lo siguiente: 0.127 m³ (4.5 p³). Esta deberá estar permanentemente sujeta a la parte de atrás de la cabina del piloto, y a ambos lados de acuerdo a la siguiente ilustración:



A pesar que la embarcación se hunda, en un plazo de 30 a 60 segundos, el sistema de flotación puede ayudar a mantener al piloto y su cabina fuera del agua.

Todas las embarcaciones deberán tener un sistema de ventilación consistente en tomas de aire de 58 cm² (3"²), localizadas al frente de los dos pontones.

El piloto será el único responsable de que el sistema de flotación de su embarcación funcione correctamente.

8-19 Motores – El único motor homologado por la F1 Power Boat es de la marca Mercury 2.5 estándar carburado y seis (6) cilindros en V a 60°. Su sentido de rotación será horario visto desde el volante.

8-20 Ficha de homologación de motores

Punto	HOMOLOGACION			
8-20-1	MOTOR MERCURY 2 TIEMPOS 2.5 CARBURADO		SI	
8-20-2	CANTIDAD DE CILINDROS		6	
8-20-3	ANGULO DE CILINDROS		60°V	
TOLERANCIA				
8-20-4	G DIAMETRO (Medida G)	+ - 0,1	mm	88,93
8-20-5	J CARRERA (Medida J)	+ - 0,1	mm	67,31
8-20-6	CAPACIDAD POR CILINDRO	MAXIMO	cm3	423
8-20-7	TOTAL CILINDRADA CAPACIDAD	MAXIMO	cm3	2538
8-20-8	MATERIAL DEL BLOCK			ALUMINIO
8-20-8	MATERIAL DE CAMISA			HIERRO
8-20-9	VOLUMEN DE CAMARA DE COMBUSTION	MINIMO	cm3	38
8-20-9	N° DE AROS			2 x 2 y 2 x 1,5 mm
8-20-10	MATERIAL DE AROS			CROMADOS
8-20-11	DISTANCIA DEL CENTRO DEL CIGÜEÑAL HASTA EL TOPE DEL TRANSFER (Medida A)	+ - 1	mm	156
8-20-12	DISTANCIA DEL CENTRO DEL CIGÜEÑAL HASTA LA APERTURA DEL TRANSFER (Medida B)		mm	N/A
8-20-13	DISTANCIA DEL CENTRO DEL CIGÜEÑAL HASTA EL TOPE DEL ESCAPE (Medida C)	+1	mm	172

8-20-14	LARGO DEL PISTON DESDE LA CABEZA HASTA LA POLLERA (Medida F)	+0,6	mm	69,5
8-20-15	DISTANCIA DEL CENTRO DEL CIGÜEÑAL HASTA LA BASE DE TAPA DE CILINDROS (Medida K)	+0,2	mm	211,0
8-20-16	DISTANCIA DEL LARGO DE LA BIELA DEL CENTRO DEL CIGÜEÑAL HASTA CENTRO DE PERNO (Medida L)	+ 0,3	mm	139,7
8-20-17	DISTANCIA DEL CENTRO DEL PERNO A LA CABEZA DEL PISTON (Medida M)	+ - 0,3	mm	37,7
Se permite la rectificaci3n de los cilindros a 0.15 y 0.30 mil3simas de pulgada tal como lo especifica el fabricante del motor.				
TAPA DE CILINDROS				
8-20-18	DIAMETRO DE CAMARA DE COMBUSTION	MINIMO	mm	58
8-20-19	ALTO DE CAMARA DE COMBUSTION	MINIMO	mm	14
8-20-20	TAPAS PERMITIDAS			C2, C4,C5
8-20-21	JUNTA DE TAPA DE CILINDROS			LIBRE
PORTA FLAPERAS				
8-20-22	Nº DE FLAPERAS			6
8-20-23	Nº DE LAMINAS DE FLAPERAS			10
8-20-24	MATERIAL PORTA FLAPERAS			ALUMINIO
8-20-25	MATERIAL FLAPERAS	Original de chapa o fibra		
8-20-26	NO SE PERMITE PORTA FLAPERA DE XR2 (CON AGUJERO)			
8-20-27	VOLUMEN DE LA CAMARA DE COMBUSTION DE LA TAPA MAS EL ORIFICIO DE LA BUJIA	MINIMO	cm3	38
8-20-28	No se permite trabajar en el aluminio del block, porta flaperas, carter. Esto incluye rebarbas. Se permiten blocks del a3o 1994 al 2002			
PIEZAS ORIGINALES				
8-20-29	PISTON Y PERNO	MINIMO	gr	610
8-20-30	BIELA	MINIMO	gr	346
8-20-31	CIGÜEÑAL	MINIMO	gr	11.990
CARBURADORES				
8-20-32	TOTAL Nº DE VENTURIS			6
8-20-33	DIAMETRO DE VENTURI	+0,6	mm	34
8-20-34	DIAMETRO DE AGUJERO DE MARIPOSA	+0,6	mm	40,0
8-20-35	FRENTE DE CARBURADORES DEBE SER ORIGINAL MATERIAL PLASTICO INYECTADO			
PROPULSION				
8-20-36	RELACION DE PATA			1,87 A 1
8-20-37	Nº DE DIENTES DE ENGRANAJES			15 X 28
8-20-39	ROTOR BOMBA DE AGUA			GOMA
8-20-40	Nº DE PALETAS DE ROTOR			6
8-20-41	ENGRANAJE MARCHA ATRÁS			28 DIENTES
ESCAPE				
8-20-42	SINTONIZADOR ORIGINAL MERCURY 2.0 XR2 y 2.5			
8-20-43	AGUJERO DE ESCAPE EN INTERMEDIARIO			
8-20-44	ALTO DE AGUJERO (Medida A)	+ 0,1	mm	50
8-20-45	LARGO DE AGUJERO (Medida B)	+ 0,1	mm	100
8-20-46	ALTURA DESDE BASE DE INTERMEDIARIO HASTA PARTE BAJA DEL AGUJERO (Medida C)	+ 0,1	mm	N/A

ENCENDIDO				
8-20-47	ORIGINAL MERCURY CON 6 (SEIS) BOBINAS, 2 (DOS) CAJAS NEGRAS, TRIGGER, EXTRACTOR ORIGINAL, ALTERNADOR Y RECTIFICADOR			16 Amp
8-20-48	ARRANQUE ORIGINAL			12 Volt
8-20-49	VOLANTE DE ALUMINIO ORIGINAL	Peso mínimo		3.100 gr
HELICES				
8-20-50	Las hélices son suministradas por la categoría previo a la competencia, estas no pueden ser modificadas por los equipos y pilotos.			
PATA				
8-20-51	LARGO DEL TORPEDO DE LA CAJA DE ENGRANAJES (Medida P)	+ - MAX	mm	405 SPORT 460 SPORT MASTER
8-20-52	LARGO TOTAL INCLUIDO EL EJE DE HELICE (Medida Q)	+ - MAX	mm	565 SPORT 620 SPORT MASTER
8-20-53	ANCHO DE LA CAJA DE ENGRANAJES (Medida R)	+ - MIN	mm	121
8-20-54	ANCHO DEL CUERPO DE UNION CAJA DE ENGRANAJES (Medida S)	+ - MIN	mm	48
8-20-55	LARGO DESDE LA PLACA DE CAVITACION HASTA LA PARTE SUPERIOR DEL EJE DE HELICE (Medida W)	+ - 5,0	mm	196
8-20-56	LARGO DE ALETA DE TIMON HASTA PARTE INFERIOR DE EJE DE HELICE (Medida Y)	+ - 5,0	mm	220
8-20-57	ANCHO DE ALETA EN PARTE INFERIOR (Medida Z1)	+ - 5,0	mm	168,5
8-20-58	ANCHO DE ALETA SECCION MEDIA (Medida Z2)	+ - 5.0	mm	197,5

8-21 Cambio de motor – En caso de cambiar el motor la embarcación cargará 30 kgs. de lastre por lo que reste del Evento.

8-22 Punto Máximo Superior – Cuando el pistón se encuentre en el PMS, la cabeza no deberá sobresalir del cilindro.

8-23 Escapes – Los tubos primarios del escape, deberán conservar la forma de lacado originales. Cada tubo deberá tener un agujero de 12,7 milímetros + - 0,25 milímetros de diámetro.

8-24 Camisas – Cuando se sustituyan las camisas de los cilindros, los puertos deberán tener la forma y medidas especificadas según el gráfico 2 adjunto en este Reglamento. En caso de encamisar cilindros se permiten trabajos mínimos (2 mm +/- 1,5) por una empresa rectificadora en la zona del aluminio de las lumbreras. De ser trabajado el aluminio la categoría se reserva el derecho de determinar si el motor está o no dentro del Reglamento según el criterio del Comisario Técnico.

8-25 Pistones – Se permitirán pistones marca Mercury o alternativos siempre que cumplan con las dimensiones y pesos correspondientes a los originales.

8-26 Transmisión – La relación de transmisión será 1:87 a 1. La marcha atrás deberá funcionar normalmente.

8-27 Intermediario – El intermediario debe ser largo.

8-28 Carcasa – La carcasa será la misma para toda la categoría.

8-29 Cableado de Motor – Se puede cambiar el cableado del motor, para permitir el sistema de arranque de 24 voltios.

8-30 Transmisiones – Las transmisiones podrán redondearse o pulirse, pero no modificarse. La superficie externa podrá ser pintada, sólo si es del mismo color que el original.

8-31 Hélices – Las hélices serán iguales para toda la categoría y serán sorteadas en la primera Reunión de Pilotos de cada Evento. No se permitirán hacer ningún tipo de trabajo o modificación en las mismas y deberán ser devueltas inmediatamente terminado el evento en las mismas condiciones en que fueron recibidas. No devolver la hélice al finalizar el evento significará una multa de \$ 300.

8-32 – Está permitido quitar o cancelar el cebador del motor y conectar en directo el sistema de combustible.

8-33 Elevador – No está permitido el uso de elevador.

8-34 Combustible – Sólo está permitido el uso de nafta automotriz, de hasta 100 octanos mezclada con aceite para motor de dos tiempos. Está prohibido usar compuestos oxigenantes, alcohol y aditivos que aumenten el octanaje del combustible. El combustible será autorizado si cumple con las siguientes normas:

1. La resistividad deberá ser negativa.
2. No deberá contener aditivos solubles en agua.
3. No deberá tener alcohol.
4. El peso específico no deberá pasar de 0,776 a 15°C. (Factor de corrección 0,85).

8-34 Altura de motor – La altura del motor deberá tener una altura mínima. La altura del motor estará determinada desde el punto inferior trasero de los pontones al centro del eje de la hélice. Gráfico 3 medida H

8-35 Alcance del Reglamento – Las únicas reformas permitidas son las especificadas en el presente Reglamento. Toda modificación que no se encuadre dentro del mismo está prohibida.

8-36 Comparación de piezas – Ante cualquier duda respecto a las medidas y formas de una pieza o elemento determinado se lo comparará al mismo con una pieza o elemento original estándar de estante.

8-37 Pasaportes técnicos – Cada embarcación participante en la F1 Power Boat contará con un “Pasaporte Técnico”, en el cual figurará el número de registro de

empadronamiento que le fuera asignado, además de la información técnica correspondiente y necesaria. En cada competencia, obligatoriamente deberá ser presentado dicho pasaporte técnico en cada Verificación. El Concurrente de la embarcación, será responsable sobre la falta del mismo, la ausencia de alguna de sus hojas componentes o cualquier enmienda no autorizada. Los motores también tendrán sus propios Pasaportes Técnicos individuales independientemente de la embarcación en la que sean usados. Cuando se integra un motor nuevo a la categoría, el mismo será totalmente desarmado e inspeccionado.

GRAFICO 1

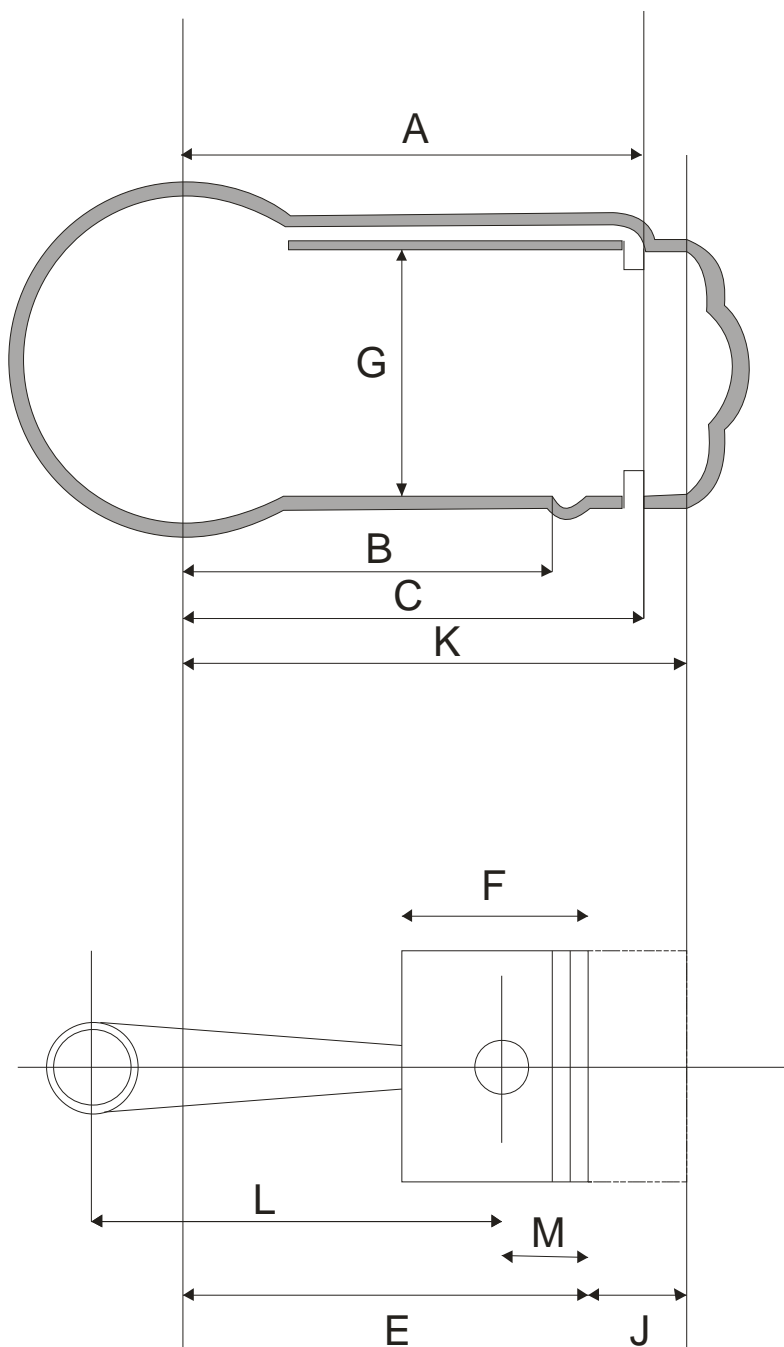


GRAFICO 2

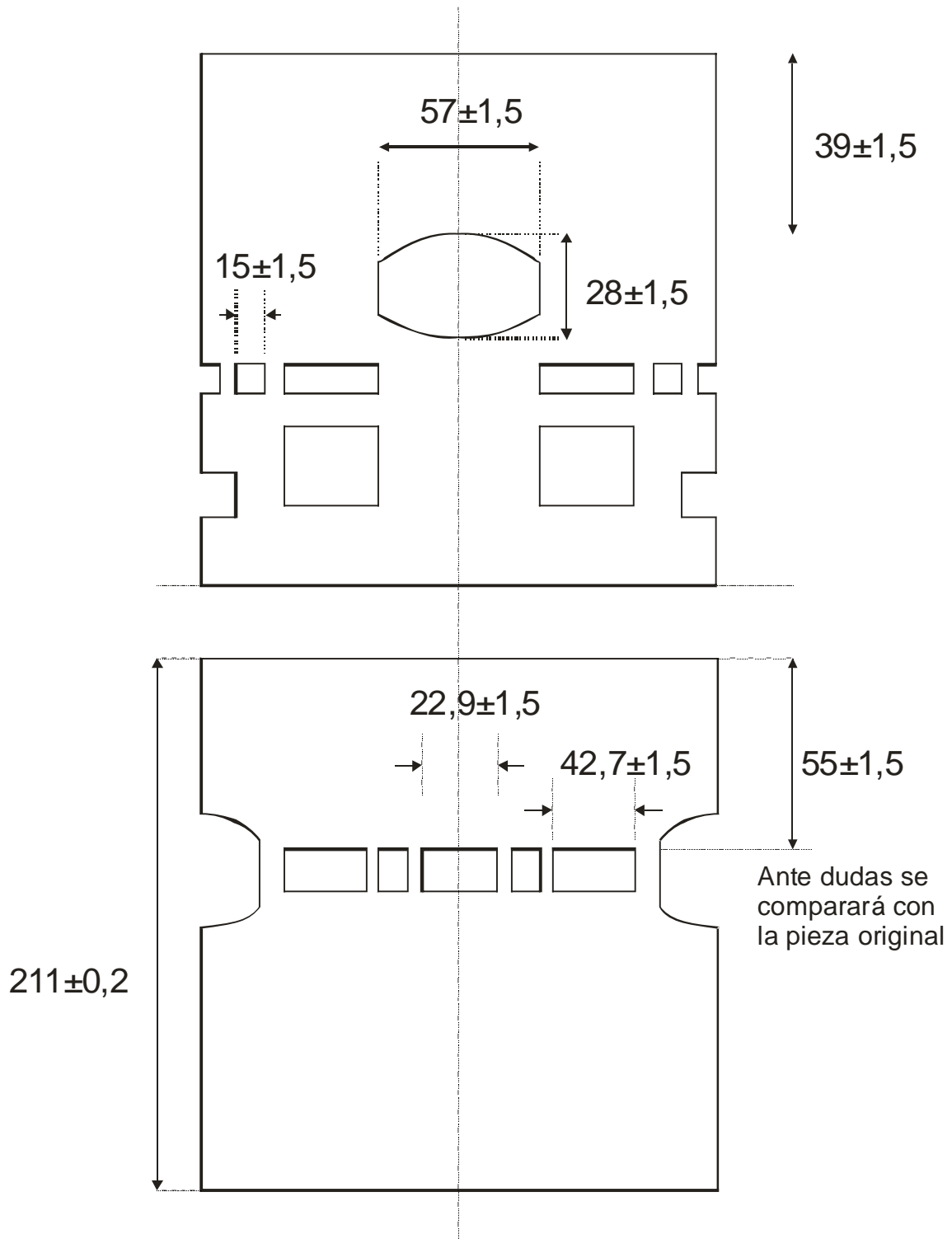
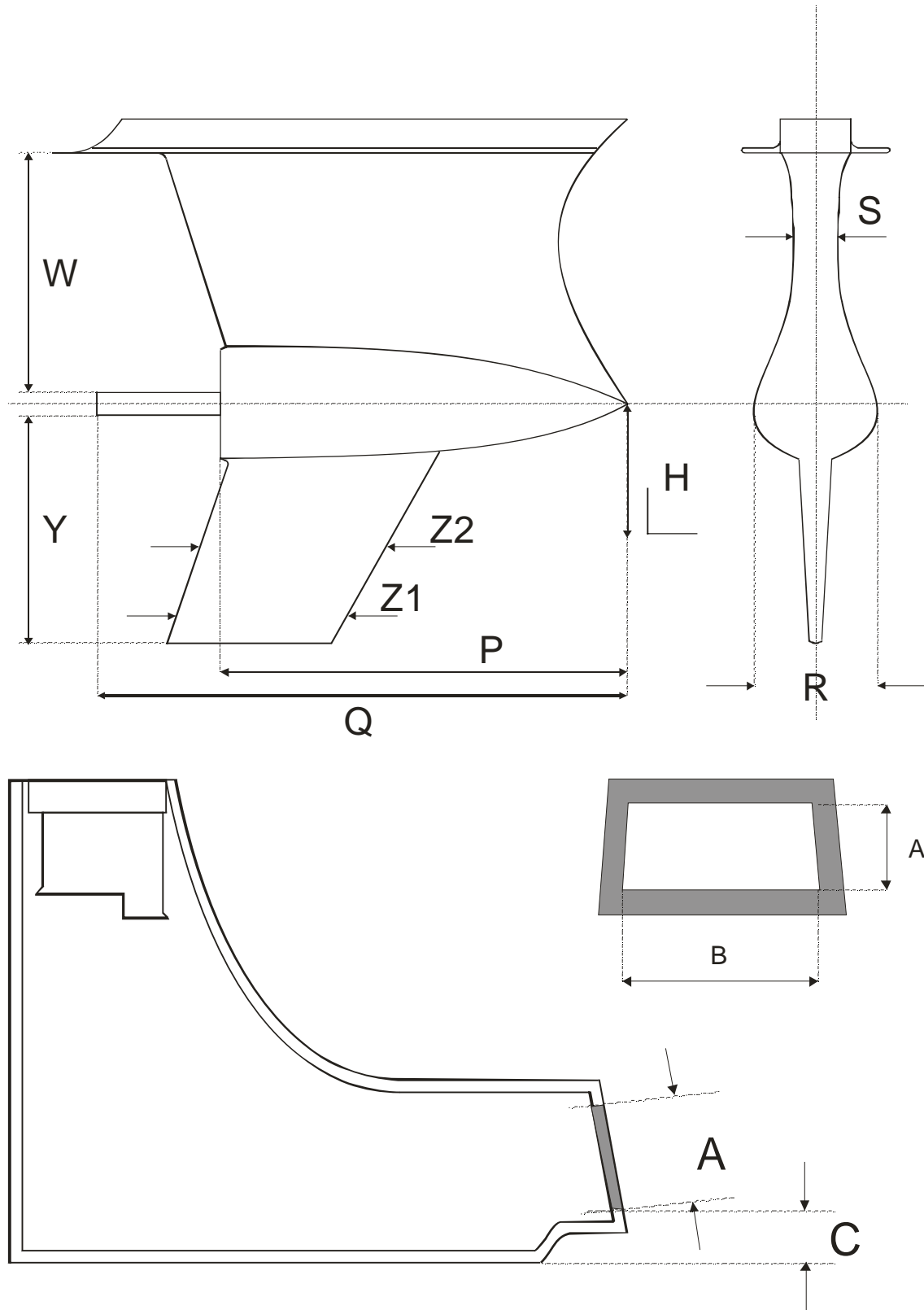


GRAFICO 3



ANEXO 1 – AREA DE BOXES

1. Vehículos autorizados - Solamente se permitirá la entrada al área de boxes a un vehículo por embarcación.

1.1 El equipo deberá acreditar y autorizar al vehículo de asistencia al arribar al Parque Cerrado. La acreditación se realizará en la Carpa Principal de la F1 Power Boat. Al vehículo en cuestión se le pegará en el parabrisas y en lugar visible una credencial que indicará que es un vehículo autorizado para ingresar y egresar del Parque Cerrado. No se permitirá la acreditación de más de un (1) vehículo por embarcación. En caso de que el móvil autorizado sufra algún desperfecto. La acreditación será traspasada al nuevo vehículo.

1.2 Los vehículos que remolquen a las embarcaciones, deberán ser mantenidos en buenas condiciones de limpieza y funcionamiento, y estar identificados **OBLIGATORIAMENTE** con el nombre del equipo, con la marca de su patrocinador, el número de la embarcación y el logo actual de la F1 Power Boat.

2. Ubicación - Los vehículos deberán ser ubicados de acuerdo a las instrucciones de los Oficiales y/o Directivos acerca de dónde estacionar cada uno y donde dejar los trailers de transporte. La velocidad máxima permitida para cualquier vehículo dentro del área del Parque Cerrado, será de 10 km/h.

2.1 La zona del Parque Cerrado y Zona de Boxes debe mantenerse de manera ordenada, evitando que un vehículo obstaculice el flujo de tráfico dentro del área.

3. Area de Boxes – El área de boxes se considera zona restringida y sólo se permitirá que el piloto, su equipo, patrocinadores e invitados especiales, puedan estar ahí. Ninguna persona que no cuente con la credencial y/o la pulsera correspondiente, podrá permanecer en el área de boxes, salvo en los horarios habilitados para el público.

3.1 Es obligación de cada equipo y/o cada embarcación armar la carpa –para cubrir la embarcación- y colocar el frente de boxes que deberá tener el nombre del equipo, el nombre del piloto y el número de la embarcación. El armado se hará donde la categoría lo considere conveniente.

3.3 Estrictamente se prohíbe fumar en la Marina y en el área restringida de Box individual (delimitada a diez (10) metros de la embarcación) y en zonas cercanas a las embarcaciones y/o combustible, como así también ingerir bebidas alcohólicas en el área de boxes, incluyendo la Marina, dentro del horario de competencia establecido. Aquel piloto o su tripulación de tierra que se encuentre fumando o bebiendo en horario de competencia podrá ser sancionado de acuerdo a la Sección 5 del Reglamento de la F1 Power Boat.

3.4 Es obligatorio mantener en adecuadas condiciones de limpieza el box individual asignado a cada embarcación. En caso de no cumplir con este lineamiento, el piloto responsable de la embarcación será sancionado.

3.5 Los equipos deberán colocar una alfombra vinílica enrollable debajo de cada embarcación de color negro, rojo o del color de la embarcación de 4.5 mts. x 3 mts.

3.6 Los boxes deberán contar con un extinguidor ABC en condiciones de ser utilizado, a una distancia accesible.

3.7 Todos los miembros de la categoría deberán circular por la zona de Boxes y Marina exhibiendo su correspondiente credencial y/o pulsera de acreditación. Quien no la utilice podrá ser sancionado y también podrá ser sancionado el equipo o el piloto que acompaña en el Evento.

3.8 Se recomienda a los participantes controlar el ingreso de público o de personas ajenas al Eventos a sus propios boxes para evitar la sustracción de elementos personales o de trabajo propios o de otros equipos.

4 Area de Control Técnico – En el área designada por la categoría para la revisión de embarcaciones, durante cualquier momento del Evento solamente se permitirá el acceso a los pilotos citados para la verificación, sus dos asistentes acreditados, su concurrente y a los Oficiales y/o Directivos. No se permitirá el ingreso a otras personas relacionadas con los equipos dentro de ese sector, ya que podrán ser sancionados y también podrá ser sancionado el equipo o el piloto que acompañan en el Evento.

5. Puesto de Control – Solamente podrán tener acceso al Puesto de Control los Oficiales y/o Directivos de la categoría, personal afectado a la organización y personas autorizadas por los Oficiales y/o Directivos.

6. Marina – Será obligatoria la acreditación de un máximo de dos (2) auxiliares por equipo para cada competencia. Solamente aquellas personas que cuenten con la acreditación y credencial correspondiente podrán trabajar en el sector de Marina.

6.1 Por cuestiones de seguridad será restringido el acceso al sector de Marina. Solamente los pilotos, dos (2) auxiliares por cada embarcación y los Oficiales y/o Directivos serán habilitados para acceder y circular en dicha área. Aquel equipo o embarcación que haga acceder a una persona no autorizada y debidamente acreditada para entrar, permanecer y/o circular por dicho sector será penalizado. En la Marina podrán también circular invitados especiales de la categoría y/o personas acreditadas como Prensa siempre con debida autorización de los Oficiales y/o Directivos.

6.2 Solamente estará permitido agregar combustible en el sector de Marinas en los plazos establecidos por la categoría, por lo que está terminantemente prohibido fumar en ese sector durante todo el Evento. La categoría hará sonar una sirena que determinará la evacuación de la marina por parte de invitados y prensa para que los

equipos carguen combustible. Esta acción se realizará con la presencia de bomberos en el lugar.

7. Apariencia personal – Se deberá prestar extrema atención a la apariencia personal del piloto, sus dos colaboradores acreditados y todos los miembros de cada equipo.

7.1 La vestimenta de los colaboradores debe estar comprendida por Chomba o Camisa y bermuda o pantalón que posean el logo de la F1 Power Boat y el nombre del equipo Bordado o Estampado en ubicación visible. En caso de época invernal, el equipo de los auxiliares debe estar comprendido por Buzo Polar, de Algodón y/o Campera y Pantalón que tenga bordado o estampado el Logo de la F1 Power Boat y el nombre del equipo en ubicación visible.

7.2 Durante cualquier evento social (charlas, conferencias de prensa, exhibiciones, producciones audiovisuales, etc), los pilotos y sus colaboradores deberán presentarse uniformado con las prendas que identifican a su equipo, con las marcas de sus patrocinadores y las correspondientes a la F1 Power Boat.

7.3 Se deberá prestar extrema atención a la apariencia personal de los colaboradores. Será obligación del piloto que el personal que lo acompaña esté uniformado con la vestimenta exigida.

8. Botado – En la primer Reunión de Pilotos del Evento se darán las instrucciones correspondientes para la forma y horario de botado de las embarcaciones.

8.1 Los participantes seguirán las instrucciones de los Oficiales y/o Directivos durante el proceso de botado.

8.2 Por ningún motivo un vehículo puede quedarse en la rampa o la grúa más tiempo del permitido por el Oficial de Grúa y/o Rampa. Si un vehículo se queda en rampa por problemas mecánicos deberá ser removido por otro vehículo lo antes posible para no entorpecer el proceso de botado. Si no existiere una falla mecánica en el vehículo que está realizando el botado y a juicio de los Oficiales y/o Directivos, el vehículo permanece allí sin otra razón que la de calentar motor o simplemente probar algo, se excede del tiempo razonable de botado (cinco minutos) desoyendo las indicaciones el piloto podrá ser penalizado.

8.3 Si un piloto, personas que lo acompañan u operarios del vehículo autorizado adopta una actitud ofensiva o de desacato a la autoridad el piloto podrá ser penalizado

8.4 Para el izado de las embarcaciones, estas deberán acercarse a la rampa o grúa, manteniendo una distancia razonable, y deberán estar atentos a las indicaciones de los Oficiales y/o Directivos, quienes señalarán únicamente a aquella embarcación cuyo remolque se encuentre ya en el agua o en la grúa.

ANEXO 2 – SEGURIDAD GENERAL

1. Obligación de Elementos de Indumentaria para los Pilotos– Durante un Evento el piloto cuando una embarcación se encuentra en el agua o a punto de ser botada y el piloto ingresa a su embarcación deberá llevar el equipo obligatorio de seguridad, consistente en: casco protector; chaleco salvavidas; vestimenta; zapatos deportivos y protección para los ojos. El piloto que no cumpla con estos lineamientos podrá ser sancionado de acuerdo a la Sección 5.

1.2 Casco protector – Durante los Eventos los participantes deberán usar el casco protector en todo momento que se encuentren a bordo de la embarcación, no importando si el motor esté encendido o apagado.

1.2.1 Solamente se podrá quitar el casco, cuando el piloto se haya bajado de su embarcación, salvo autorización de los Oficiales.

1.2.2 El tipo de casco permitido será aquel que resista impactos de por lo menos 188 kph/100 mph. Se recomienda que el casco cuente con broche posterior para sujeción al chaleco salvavidas, o bien los broches laterales para sujeción con los tirantes.

1.2.3 El casco deberá tener más del 50% de su parte superior de color naranja, naranja flúo o rojo o contar con una decoración donde predominen alguno de esos colores.

1.2.4 Se recomienda la utilización de cuellos protectores y del elemento HANS, el cual será de uso obligatorio a partir de la temporada 2010.

2. Chaleco salvavidas – El chaleco salvavidas deberá usarse en todo momento que el piloto se encuentre a bordo de la embarcación, no importando si el motor se encuentra encendido o apagado.

2.1 El único chaleco permitido será el tipo “Capsule Jacket”. Deberá tener material protector en la espalda y en los dos frentes, con un espesor mínimo de 6.35 mm (1/4”). Además deberá tener protección para la nuca y asas extractoras en los hombros.

2.2 Los colores de los chalecos salvavidas serán naranja, rojo o amarillo.

2.3 El piloto será el responsable de verificar que su chaleco salvavidas se encuentre en buen estado y cumpla con las funciones de flotación.

2.4 Se recomienda que el chaleco salvavidas cuente con un seguro en la parte de atrás a la altura de la nuca, que permita sujetar el casco protector, para evitar desnucamiento.

2.5 Se permite como otra opción, el uso de tirantes con sujeción al casco por ambos costados.

3. Vestimenta de competición – Para competir se permitirá el uso de overol completo, 100% de algodón o nómex. Los colores y el diseño del overol deben ser similares al diseño y colores de la embarcación para su fácil identificación. Será obligatorio el logo de la F1 Power Boat en la parte superior del pecho a la izquierda, el nombre del equipo, el nombre del piloto y su grupo sanguíneo.

3.1 El overol deberá ser usado en todo momento que el piloto se encuentre a bordo de la embarcación, tanto durante las prácticas como en el desarrollo de la regata.

3.2 Si un piloto se encuentra sobre la embarcación sin overol podrá ser sancionado.

3.3 Si un piloto reincide en no presentarse debidamente uniformado se le rechazará o revocará su inscripción y no se le permitirá competir en la carrera en cuestión. Además será sancionado con la quita de puntos en el campeonato.

4. Calzado deportivo de competición – Podrá ser de tipo bota o bajo. Deberá ser cerrado. No se recomienda el ajuste de agujeros, para evitar que un lazo se pueda atorar en alguna parte del interior de la cabina, cuando el piloto intente salir de ésta. Se recomienda el uso de suela antiderrapante. Se recomienda que la suela sea delgada, para mayor sensibilidad del pedal de aceleración con el pie. El calzado deportivos deberá ser usado en todo momento que el piloto se encuentre en zona de boxes y a bordo de la embarcación. Se recomienda que la parte superior sea de descarne o material no inflamable.

5. Protección para los ojos – Será obligatoria la utilización de protección para los ojos, pudiendo ser visera integrada al casco, o bien el uso de antiparras o la combinación de los dos. Los lentes normales o lentes para sol no cumplen con éste requisito.

6. Guantes – El uso de guantes para manejar será obligatorio. Podrán cubrir la mano en su totalidad o podrán ser cortos, permitiendo que las dos primeras falanges de los dedos se encuentren al descubierto, facilitando la habilidad y control manual durante las maniobras de salida de la cabina en casos de accidente. Deberán contener material antiderrapante en la parte anversa, para una mayor sujeción al volante.

7. Revisión de Seguridad – Es responsabilidad del piloto estar presente junto a un (1) auxiliar en el área de verificación, con el suficiente tiempo de antelación, para que el Comisario Técnico pueda realizar la revisión previa. Todos los participantes estarán sujetos a una revisión de seguridad.

-Casco, su color, fecha de manufactura, diseño permitido, rango de impacto permitido, cintas y hebillas para apretar.

-Chaleco Salvavidas, su color, fecha de manufactura, diseño permitido, asaderas, cinta (s) para sujeción.

-Uniforme, diseño permitido, material (es) permitidos (s), escudo bordado de patrocinadores.

-Zapatos, diseño y características permitidas.

-Volante, alcance, removible, sistema de resorte.

- Acelerador, pedal con sistema retractil.
- Cinturón de seguridad, fecha de manufactura, colocación, cintas y hebillas.
- Cabina, cerradura, visagra desmontable.
- Liberación exterior de la cabina
- Switch de corte con sujeción al piloto
- Switch de corte automático por gravedad
- Switch exterior de corte de batería
- Espejos exteriores laterales
- Fijación de carenado
- Fijación de la butaca
- Fijación del tanque de combustible
- Fijación de la batería
- Fijación de la jaula protectora de cabina
- Sistema de cableado en la dirección
- Sujeción del bumeran de dirección, poleas, cables, perros, grilletes, doble nudo y volante.
- Fijación del motor
- Sistema de radiocomunicación
- Tanque de aire comprimido, sujeción, carga y funcionamiento del regulador
- Calcomanías de patrocinadores, colocación
- Extintidor en cockpit, capacidad y modelo
- Revisión del fondo y espejo de la embarcación, estado general de la embarcación
- Puntas de pontones, deberán ser desmontables y/o deformables de manera obligatoria.

8. Botes de rescate – Durante todo momento de actividad en el agua habrá como mínimo dos botes con personal de rescate dentro del circuito. Estos botes serán facilitados por la organización local.

9. Cobertura médica – Todos los pilotos en el momento de la verificación previa deberán acreditar poseer cobertura médica para el caso de accidente. Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia no podrá participar en la competencia. Estos datos deben constar también en la ficha personal y/o licencia del piloto.

10. Actividad fuera de los Eventos – Queda terminantemente prohibido realizar prácticas fuera de los Eventos sin la autorización escrita de las autoridades de la categoría. No se podrá utilizar una embarcación para pruebas en forma particular en ningún río, o espejo de agua fuera del evento o carrera sin autorización escrita previa. Serán de exclusiva responsabilidad del piloto los daños o perjuicios que pueda causar o causarse y además será sancionado.

ANEXO 3 – EXAMENES MEDICOS

1. Exámenes espontáneos – La categoría se reserva del derecho de hacer que cualquier piloto deba realizarse un examen médico durante cualquier momento del Evento, consistente básicamente en revisión de signos vitales, aparato cardiovascular y neurológico. Si un piloto, a juicio del Médico responsable, no pasa satisfactoriamente el examen, será avisado que no podrá competir en la carrera. El examen médico será requerido por el propio bienestar de los pilotos, y el no cumplimiento de ello será motivo de sanciones.

2. Licencia médica

2.1 Generalidades - Conforme a las disposiciones del presente Reglamento, todo piloto antes de tramitar su licencia deportiva deberá obtener la Licencia Médica habilitante.

2.2 Condiciones mínimas para su otorgamiento – Los aspirantes a la Licencia Médica, deberán someterse en los gabinetes médicos autorizados a los siguientes requisitos:

- Exámenes médicos a cargo de especialistas correspondientes:

- Examen clínico.
- Examen ortopédico y traumatológico.
- Examen oftalmológico.
- Examen neurológico.

- Análisis de laboratorio:

Hemograma.

Eritrosedimentación

Acido úrico en sangre.

Urea en sangre

Glucemia

K.P.T.T.

Análisis de orina completo.

Grupo sanguíneo

Factor R.H

- Estudios complementarios:

Teleradiografía de tórax.

Electrocardiograma.

Electroencefalograma.

Entrevista y test psicológico.

- Examen clínico:

Serán efectuados por un profesional especializado, quien contará en el momento del examen con la totalidad de los análisis antes detallados, con carácter de obligatorio.

- Examen ortopédico-traumatológico:

Será realizado por un especialista en la materia, quien en el caso de duda podrá requerir estudios complementarios de la especialidad, preferentemente deberá contar con los análisis y estudios complementarios.

- Exámen oftalmológico:

a) Agudeza visual:

1. Antes o después de corrección, al menos 9/10 en cada ojo, u 8/10 en un ojo y 10/10 en el otro.

2. Todo sujeto que tenga una agudeza visual disminuida y no mejorable en un solo ojo, pero teniendo obligatoriamente una visión controlateral, corregida o no, igual o superior a 10/10 puede obtener una licencia de piloto con las siguientes condiciones y después de un examen efectuado por un oftalmólogo especialista.

Conformidad con los puntos b); c) y d) siguientes.

Estado del fondo de ojo excluyente de una retinopatía pigmentaria.

Toda lesión, antigua o congénita, será estrictamente unilateral.

La ceguera unilateral es una contraindicación absoluta

b) Visión de los color es nor mal: (en caso de anomalía, recurso a la Tabla de Ishihara, y en caso de error Test de Farnsworth o sistema análogo); en todo caso, no pueden darse errores en la percepción de los colores de las banderas utilizadas en las competencias.

c) Campo de visión estática: De 120° como mínimo; Los 20° deben estar indemnes de toda alteración.

d) Visión ester eoscopica: Funcional. En caso de anomalía, recurso a los Test de Wirth, de Bagolini (cristales estriados) o test análogos.

e) Corrección de la visión: Se admiten las lentes de contacto, a condición: que las hayan usado desde al menos doce meses y cada día durante el tiempo significativo y que el oftalmólogo las certifique apropiadas para la competición.

- Examen neurológico

El mismo deberá ser realizado por un médico especialista quien evaluará clínicamente, desde un punto de vista neurológico al postulante y contará para su dictamen con los análisis y estudios complementarios, en especial el E.E.G.

- Entrevista y test psicológico

Será realizado por un profesional en la materia, quien como mínimo tendrá que efectuar:

- Cuestionario desiderativo

- Test de Bewder

2.3 Normas de procedimiento

Los exámenes y estudios complementarios, deberán ser realizados por organismos oficiales o en su defecto por instituciones privadas debidamente reconocidas por la F1 Power Boat.

Los profesionales actuantes en los exámenes y estudios que componen la licencia médica estarán informados de que los exámenes y estudios que avalen con su firma habilitan al destinatario para la conducción deportiva motonáutica.

La F1 Power Boat podrá a través de sus asesores médicos actuar de oficio y suspender una licencia médica cuando mediara causa que puedan comprometer la seguridad del licenciado y/o terceros.

Cuando el licenciado haya sufrido una enfermedad que requiera ser sometido a tratamiento médico o un accidente que por su gravedad haga presumir que pueden existir lesiones no manifiestas, caducará su licencia médica y deberá cumplimentarla nuevamente no antes de los diez (10) días del alta médica de ocurrido el accidente.

2.4 Examen médico posterior a un accidente o enfermedad

Cuando un licenciado tenga un accidente, ya sea durante una competencia o en otra circunstancia o padezca una enfermedad que haga presumir que puedan existir lesiones no manifiestas, caducará su Licencia Médica.

Pudiendo ser exigible en tales casos que el licenciado, presente a la categoría lo siguiente:

- a) Un certificado confidencial, dirigido a la categoría, el cual contenga el diagnóstico, pronóstico y alcance de la herida o enfermedad.
- b) Una autorización de información confidencial, por escrito entre los asesores médicos de la categoría y el Médico personal del piloto, Hospital o Clínica donde lo están tratando.

A partir de la fecha del accidente o del descubrimiento de la enfermedad o incapacidad, no podrá participar ningún licenciado en eventos deportivos bajo el control de la F1 Power Boat , hasta que no reciban autorización por parte de esta.

Luego de obtenida el alta correspondiente, deberá solicitar turno a la F1 Power Boat para un nuevo control médico para su rehabilitación o efectuar el examen médico anual completo. El licenciado que no dé cumplimiento a lo indicado precedentemente, podrá ser pasible de las sanciones previstas.

2.5 Lista de afecciones y enfermedades incompatibles con la motonáutica:

Diabetes que exija tratamiento de insulina, epilepsia.

Afecciones y enfermedades que pueden estar sujetas a la apreciación de la categoría: Infarto de miocardio e isquemia miocárdica, valvulopatía o afecciones graves o descompensadas, limitación funcional de las articulaciones de la mano, superior al 50 % y que afecten al mismo tiempo a dos o más dedos de la misma mano.

No se admitirán las amputaciones salvo en el concerniente a los dedos de la mano, en los que la función de aprehensión debe conservarse en los dedos.

No se admitirán, en principio, las prótesis ortopédicas.

El límite funcional de las grandes articulaciones cuando exista debe ser inferior al 50%.

ANEXOS GENERALES AL REGLAMENTO DE LA F1 POWER BOAT

ANEXO 1 (8/6/2009)

1. Se prohíbe la utilización de blocks de motor con las rampas de escapes inclinadas, sean originales o no.
2. La medición de las lumbreras de escape se realizará por la cuerda.