

REGLAMENTO 2012



FEDERACIÓN MEXICANA DE MOTONÁUTICAS, A.C.

PRESIDENTE: FLORENTINO OLMEDO LÓPEZ

GESTIÓN 2009-2012

Índice

REGLAMENTO GENERAL DE SEGURIDAD **6**

1	GENERALIDADES	
2	ELEMENTOS REQUERIDOS	7
3	EQUIPO OBLIGATORIO DE SEGURIDAD	8
3.1	De la Tripulación	
3.2	De la embarcación	11
4	SERVICIOS MÉDICOS	12

REGLAMENTO GENERAL DE CARRERA **14**

CAPITULO I - CONCEPTOS GENERALES

Regla 1	Evento sancionado	
1.1	La FMM sancionará eventos del Calendario de Carreras	
1.2	Carrera motonáutica	
1.3	Solicitud de sanción a la FMM	
1.3.1	Deposito	
1.3.2	Convocatoria de carrera	
1.4	Sanciones para carreras motonáuticas	
1.5	Trofeos y premios	
Regla 2	Conducción de la Carrera	15
2.1	Embarcaciones, Pilotos y Participantes	
2.2	Las personas integrantes de este comité	16
2.3	Director de Carrera	
2.4	Juez Árbitro	17
2.5	Inspector Técnico	20
2.6	Cronometrista y Oficial Registrador	23
2.7	Jefe de Salidas	
2.8	Jefe de Pits	24
2.10	Jefe de Servicios Médicos	
2.11	Jefe de Rescate	26

CAPITULO II - DE LOS PILOTOS Y LAS EMBARCACIONES

Regla 3	Licencias.	
3.1	Licencias de Pilotos	
3.2	Solicitud de licencia	28
3.3	Cuotas	
3.4	Validez	
3.5	Requisitos	
Regla 4	Inscripciones.	29
4.1	Las formas de inscripción de la FMM	
4.2	Todo competidor deberá llenar y firmar	
4.3	Rechazo de cualquier inscripción	
4.4	Reclamar daños o solicitar compensación	
4.5	Asumir el riesgo total de correr	
Regla 5	Categorías.	30
5.1	Pista y enduro se podrán convocar fuera de borda y turbinas.	
5.2	Para ríos, se podrán convocar fuera de borda y turbinas.	
5.3	Habrán mínimos de edad permitidos.	31
5.4	Ninguna embarcación podrá participar en otra categoría.	

Regla 6	Registro mínimo por categoría. -----	31
6.1	Mantener eventos de Campeonato Nacional y obtener puntaje.	
Regla 7	Números de las embarcaciones. -----	31
7.1	Números de las embarcaciones	
7.2	La legalidad o no del número en cada embarcación -----	32
7.3	Los números asignados a las embarcaciones	
Regla 8	Suspensión de reglas. -----	33
8.1	Cuando sea necesaria la aplicación de reglas adicionales	
8.2	Modificaciones a la Convocatoria de Carrera.	
8.3	Persona expulsada de la FMM no podrá officiar, asistir o participar.	
Regla 9	Restricciones. -----	33
9.1	Caseta de Jueces.	
9.2	Carrera que no haya sido aprobada por la FMM.	
9.3	Carrera declarada como no sancionada.	
9.4	Tiempo de competencia.	
9.5	Modificación a alguna regla en un evento en particular.	
9.6	Cualquier cambio a este Reglamento.	
Regla 10	Regulaciones generales. -----	34
10.1	Reglas y condiciones que regulen una carrera.	
10.2	Participantes regidos por el reglamento de la FMM.	
10.3	Ninguna persona podrá estar en la Caseta de Jueces.	
10.4	Cualquiera bajo la jurisdicción de este organismo.	
10.5	Acusaciones resultantes de un accidente de carrera.	
10.6	Seguro de Daños a Terceros y Responsabilidad Civil.	
Regla 11	Examen Médico e Inspección de Seguridad. -----	35
11.1	Obligatorio acreditar el examen médico y la inspección de seguridad.	
11.2	Nuevas revisiones durante la competencia.	
11.3	Examen médico y Junta de Pilotos.	
11.4	Pruebas mínimas del examen médico son.	
Regla 12	Junta de Pilotos. -----	36
12.1	Obligatorio asistir a la junta.	
12.2	Convocatoria de Carrera.	
12.3	Horario establecido en la Convocatoria de Carrera.	
12.4	Revisión técnica al concluir el evento.	
12.5	Hora Oficial.	
CAPITULO III – DESARROLLO DE EVENTOS SANCIONADOS- -----		37
Regla 13	Tipos de Carreras. -----	
13.1	Pruebas sancionadas por la FMM:	
	a) Circuito: Pista y Enduro.	
	b) Río (Maratones de Tiempo por etapas).	
Regla 14	Circuito. -----	37
14.1	Cambios de pilotos.	
14.2	Forma del circuito.	
14.3	Número de embarcaciones que tomen la salida.	
14.4	Heats de calificación y/o repechaje. -----	38
14.5	Inicio de Carrera/Salidas.	
14.6	Métodos de salida permitidos: LeMans Modificado Lanzada. -----	39
14.7	Salida adelantada. -----	41
14.8	Reinicios. -----	42
14.9	Descripción de banderas.	
14.10	Desarrollo de la competencia. -----	43
14.11	Boyas. -----	44

14.12	Derecho de paso -----	45
14.13	Rebase	
14.14	Traslape -----	46
14.15	Finalización de la competencia.	
14.16	Puntuación. -----	47
14.17	Motivos de descalificación. -----	48
Regla 15	Maratones y Carreras de Ríos. -----	48
15.1	Grado de dificultad de cada una de las etapas.	
15.2	Las carreras de ríos podrán hacerse en ambos sentidos. -----	49
15.3	Distancia máxima que podrá tener una etapa.	
15.4	El horario de salida y llegada. -----	50
15.5	Etapas por día y pueden ser en dos o más ríos.	
15.6	Tiempo muerto.	
15.7	Suspender y/o posponer alguna etapa.	
15.8	Tripulantes / Capitán / Menores de edad. -----	51
15.9	Procedimientos de inspección.	
15.10	Reglas generales de Carrera. -----	52
15.11	Salidas. -----	54
15.12	Inicio de Carrera. -----	55
	Procedimiento de Cálculo DNS y DNF. -----	56
15.13	Desarrollo de la Carrera. -----	57
15.14	Uso de banderas.	
15.15	Fin de etapa o de Carrera. -----	58
15.16	Embarcaciones de Apoyo y de Rescate -----	60
15.17	Sanciones y Descalificaciones.	
Regla 16	Puntuaciones. -----	61
16.1	Tabulador del sistema de puntuación.	
16.2	Empate -----	63
16.3	Si a un competidor se le descalifica	
16.4	Los ganadores del Campeonato Nacional.	
16.5	Derecho a una posición en el Campeonato Nacional	
Regla 17	Premios. -----	63
17.1	Premios especificados en la Convocatoria de Carrera.	
17.2	Evento protestado.	
17.3	Devolución de trofeo, premio o efectivo.	
17.4	Negarse a regresar trofeo, premio o efectivo.	
17.5	Comprobantes fiscales de premios en efectivo.	
17.6	Premios de evento cancelado.	
Regla 18	Protestas. -----	64
18.1	Derecho a protestar.	
18.2	Protesta presentada por escrito al Juez Árbitro.	
18.3	Decisiones tomadas por el Juez.	
18.4	Cuota de garantía.	
18.5	Uso de cintas de vídeo.	
Regla 19	Aplazamientos y Cancelaciones. -----	65
19.1	Posponer o cancelar una carrera o heat.	
19.2	Circunstancias y condiciones climatológicas desfavorables.	
19.3	Correr la carrera o heat en otra fecha por unanimidad.	
19.4	Correr al día siguiente sin que se otorguen puntos.	
19.5	Evento cancelado.	
Regla 20	Descalificaciones. -----	66
20.1	Descalificar por haber violado alguna regla.	
20.2	Descalificar en pista.	
20.3	Oficiales de la Caseta de Jueces relevados de funciones.	

- 20.4 Provocar el levantamiento de la bandera roja.
- 20.5 Consumir bebidas alcohólicas y/o sustancias controladas y/o drogas.
- 20.6. Evadir alguna Inspección Técnica.
- 20.7. Negarse a mostrar su motor.
- 20.8. Violar una regla técnica.
- 20.9. Infracciones a reglas técnicas durante una carrera.

Regla 21 Combustibles. ----- 67

- 21.1 Combustible para Competencias Nacionales e Internacionales.
- 21.2 Cuando el Comité Organizador provea el combustible.
- 21.3 Gasolina de Bomba.
- 21.4 Gasolina de Carreras/Libre.
- 21.5 Diesel.
- 21.6 Alcohol.
- 21.7 Aditivos.
- 21.8 Aceite Lubricante.
- 21.9 Inspecciones. ----- 68
- 21.10 El sistema completo de combustible.
- 21.11 Análisis con un Digitrón.
- 21.12 Inspección previa a la competencia.
- 21.13 Muestra para ser analizado.
- 21.14 Combustible ilegal.
- 21.15 Procedimientos de Análisis.
- 21.16 Combustibles fuera de las gasolinas.
- 21.17 Descalificaciones / Protestas / Apelaciones.
- 21.18 Recarga de Combustibles ----- 69
- 21.19 Aditivos para arrancar

REGLAMENTO TÉCNICO ----- 70

CAPITULO IV - REGLAMENTO TÉCNICO

4.1 CATEGORÍA FUERA DE BORDA 2000 (OB2000) ----- 70

- 1 Especificaciones
- 2 Equipo obligatorio de la embarcación ----- 71
- 3 Estándares de las embarcaciones ----- 73

4.2 CATEGORÍA FUERA DE BORDA 3000 (OB3000) ----- 74

- 1 Especificaciones
- 2 Equipo obligatorio de la embarcación ----- 75
- 3 Estándares de las embarcaciones ----- 78

4.3 CATEGORÍA TURBINAS ----- 79

- 1 Especificaciones
- 2 Equipo obligatorio de la embarcación ----- 80
- 3 Estándares de las embarcaciones ----- 82

4.4 CATEGORÍA TÚNELES ----- 86

- 1 Especificaciones
- 2 Equipo obligatorio de la embarcación ----- 88
- 3 Estándares de las embarcaciones ----- 91

REGLAMENTO GENERAL DE SEGURIDAD

1 GENERALIDADES

- 1.1 Todos los pilotos y demás participantes, en todo momento, ya sea dentro de un evento sancionado por la FMM, o en cualquier tipo de práctica o expedición, se registrarán bajo las regulaciones de este Reglamento de Seguridad. En el caso de eventos sancionados será a partir del primer horario manifestado en la Convocatoria de Carrera y hasta el último horario a partir del primer horario señalado en la misma.
- 1.2 Este Reglamento General de Seguridad prevalecerá sobre los reglamentos de cada categoría y sobre los establecidos por los propios clubes o promotores. Las categorías, al establecer sus reglas en puntos ya cubiertos por estas Reglas Generales de Seguridad, sólo podrán añadir detalles. Estas nuevas reglas, prevalecerán entonces para esa categoría y deberán ser señaladas en la Convocatoria de Carrera y/o anunciadas en la junta de pilotos. Cuando un evento realizado en México, sea avalado por la UIM (Campeonatos Mundiales, Continentales, Norteamericanos, etc.), aplicarán las reglas de dicho organismo.
- 1.3 El Juez Árbitro y/o Director de Carrera serán los únicos que decidirán el retraso o cancelación de la carrera por falta de seguridad y/o condiciones climatológicas adversas.
- 1.4 Es facultad exclusiva del Juez Árbitro detener la carrera cuando una embarcación se encuentre varada en el carril de navegación, o considerarla como boya, pudiendo ser rebasada a babor o estribor.
- 1.5 En ningún momento un hombre en el agua será considerado como boya de carrera, en estos casos la carrera deberá ser detenida.
- 1.6 Ningún tripulante podrá participar en la carrera y ningún oficial podrá seguir ejerciendo sus labores, después de haber ingerido alcohol o cualquier otra sustancia que les hubiera provocado niveles de intoxicación.
 - 1.6.1 La frase “después de haber ingerido”, significa desde la media noche anterior al día de la carrera, hasta finalizado el evento.
 - 1.6.2 Por “niveles de intoxicación” se entenderá encontrarse bajo la influencia de:

- a) Bebidas Alcohólicas.
- b) Productos o Sustancias psicotrópicas.
- c) Cualquier combinación de lo arriba señalado, que provoque alteraciones en el pensamiento, conducta y acciones de una persona, con la consecuente pérdida del control normal de su comportamiento.

2 ELEMENTOS REQUERIDOS

2.1 En toda carrera, se deberá contar con los siguientes elementos de seguridad:

2.1.1 Dos ambulancias o vehículos de emergencia con equipo médico y que realice actividades de rescate deberá estar disponible en todo momento durante el desarrollo de una carrera. El vehículo contará como mínimo, con un chofer y un médico capaz de dar al accidentado un nivel básico de vida con la ayuda del equipo necesario. El personal de este vehículo se presentará ante el Juez Árbitro y el Jefe de Servicios Médicos y se pondrán a sus órdenes. Este vehículo deberá tener vía libre de salida en todo momento.

2.1.2 Como mínimo, dos embarcaciones de rescate deberán estar presentes desde que inicia y hasta que termina el evento y su personal deberá presentarse ante el Juez Árbitro y ponerse a sus órdenes. Sólo las personas autorizadas por el Juez Árbitro podrán estar a bordo de estas embarcaciones. Las embarcaciones en todo momento estarán con el motor en marcha y en continuo movimiento, efectuando pequeños reconocimientos circulares dentro de su zona asignada, cuidando de no provocar olas que afecten a los competidores. Se recomienda que una persona de la tripulación sea un buzo experimentado. La tripulación deberá poder sacar del agua al accidentado en la posición más horizontal posible, y de preferencia con ayuda de una camilla. Las embarcaciones de rescate es recomendable sean de color amarillo y contarán con los siguientes elementos de seguridad obligatorios:

- a) Radiocomunicación con la Caseta de Jueces, Juez Árbitro o personal que éste designe.
- b) Cuerda de 10 mts. de longitud y por lo menos 1" de diámetro, con Mosquetón.
- c) Dos extintores de polvo químico para fuegos tipo ABC con capacidad mínima de 3.5 Kg.
- d) La tripulación estará formada por un mínimo de 2 personas.
- e) Juego completo de banderas.

f) Todos los tripulantes de cualquier embarcación, deberán portar chaleco salvavidas siempre que se encuentren a bordo de la misma, independientemente si es en una carrera de río o en una expedición.

2.1.3 Cuando un piloto participe sujeto con cinturones de seguridad y encapsulado, un buzo calificado deberá formar parte de la tripulación de cada embarcación de rescate y deberá ser instruido en el procedimiento de desamarre usado. Esta persona deberá estar con los tanques de aire comprimido puestos en tanto permanezca alguna embarcación en la pista, ya sea en competencia o en práctica.

2.1.4 En caso de disponer de helicóptero, o cualquier otro medio de transporte aéreo, se acondicionará para que éste sea capaz de trasladar a una persona accidentada en posición horizontal, preferentemente en camilla. Este aparato deberá contar con equipo de radio-comunicación con la Caseta de Jueces. El personal se presentará y se pondrá a las órdenes del Juez Árbitro, quien determinará qué personas serán autorizadas para estar a bordo. Dicho transporte aéreo, deberá volar a una altura superior a los 100 mts. sobre el nivel del agua y distante 100 mts. mínimo del canal de navegación. De igual manera, se recomienda que su base en tierra esté localizada como mínimo a 100 mts. del área de pits.

3 EQUIPO OBLIGATORIO DE SEGURIDAD

3.1 De la Tripulación

3.1.1 Tanto el piloto como la tripulación a bordo, cuando la embarcación se encuentre en movimiento, deberán portar el equipo obligatorio de seguridad, consistente en: overol, casco protector, chaleco salvavidas, zapatos deportivos y protección para los ojos.

3.1.1.1.- Overol

- a) Deberá ser de algodón y de manga larga. Será opción del tripulante que sea completo o de dos piezas. Por ningún motivo se permitirá utilizar prendas elaboradas con materiales sintéticos como nylon, poliéster, etc.
- b) Para las categorías que usen combustible de alto octanaje, se recomienda que el overol sea anti-inflamable (tipo "Nomex" o material similar)
- c) El overol deberá ser usado en todo momento que el piloto se encuentren a bordo de la embarcación, tanto durante las prácticas, como en el desarrollo de la carrera.

3.1.1.2.- Casco protector

a) El casco protector deberá ser usado siempre que el tripulante se encuentre a bordo de la embarcación, en zona y horario de carrera así como, efectuando cualquier tipo de prueba cuando ésta se encuentre en el agua. Únicamente será permitido quitarse el casco protector cuando la embarcación se localice en zona de pits o cuando haya concluido el evento; en este caso, el piloto deberá maniobrar su embarcación a baja velocidad.

b) Los únicos colores permitidos serán naranja, rojo, amarillo o naranja fluorescente, con cualquier tipo de diseño, siempre y cuando los colores cubran el 50% como mínimo de la superficie superior del casco. Deberán ser lo suficientemente brillantes para ser claramente visibles dentro del agua (Regla UIM 205.07).

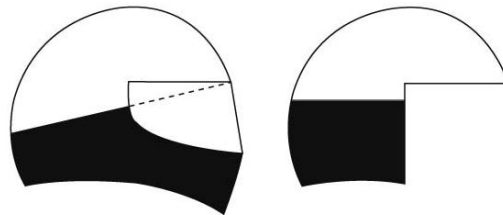
c) Se recomienda que, en caso de accidente, el casco protector sea enviado al fabricante para su inspección, reparación o reemplazo, si fuera necesario. Será responsabilidad del tripulante hacerlo. Independientemente de la antigüedad del casco, el Inspector Técnico podrá no permitir su uso con base a la apariencia y condiciones del mismo.

d) El tipo de casco protector permitido para cada categoría será aquel que resista impactos de por lo menos:

- T-1, 3000, 2000, U, A y B 120 MPH
- FX y SP 2500 100 MPH

e) Se recomienda el uso de cascos protectores abiertos que permitan un fácil acceso a la boca durante maniobras de rescate.

f) Solamente la parte inferior del casco protector, la visera y la parte delantera frontal, podrá llevar logotipos y calcomanías promocionales de acuerdo con la siguiente ilustración:



g) Se recomienda que el casco protector cuente con un broche posterior para sujetarse al chaleco salvavidas, o bien broches laterales para sujetarse a los tirantes.

h) Se recomienda que el nombre del piloto y su tipo de sangre, estén rotulados en el casco.

3.1.1.3.- chaleco salvavidas

a) El chaleco salvavidas deberá ser portado por los tripulantes mientras se encuentren a bordo de la embarcación y ésta se encuentre en el agua.

b) El chaleco salvavidas deberá ser específicamente diseñado para competencia. Los colores recomendados son el naranja, rojo o amarillo.

c) Se recomienda que en caso de un accidente, o cada tres años, el chaleco salvavidas sea enviado al fabricante para su inspección, reparación o reemplazo, si fuera necesario. Será responsabilidad del tripulante hacerlo.

d) El tripulante será responsable de verificar que su chaleco salvavidas se encuentre en buen estado y cumpla sus funciones de flotación, de acuerdo con el peso de quién lo utiliza.

e) Para categorías T-1 y 3000 con cápsula reforzada, el único chaleco permitido será el tipo “*capsule Jackett*”. Deberá tener material protector en la espalda y en los frentes, con un espesor mínimo de 6.35 mm (1/4 de pulgada). Además deberá contar con protección para la nuca y asas extractoras de hombros. La protección para la nuca no deberá exceder un diámetro de 180°.

f) Para las categorías tipo turbina (U, A, B y C), deberán usarse aquellos que posean ataduras para las piernas, o los tipo ceñidos a los muslos. Deberán tener como mínimo 6.35 mm (1/4 de pulgada) de material protector en la espalda y en los dos frentes. Todos deberán tener protección para la nuca. Cuando los tripulantes corran amarrados, el chaleco salvavidas deberá ser el que esté equipado con asas extractoras en los hombros con un mínimo de flotación positiva de 3 Kg. Se recomienda para pruebas de ríos, que el chaleco salvavidas de cada tripulante cuente con broche posterior para ser sujetado con su arnés al casco protector. La protección para la nuca no deberá exceder un diámetro de 180°.

g) Los chalecos deberán estar fabricados con material no flamable (Los chalecos elaborados con materiales sintéticos como Nylon, Poliéster, etc., no podrán utilizarse).

3.1.1.4.- Zapatos deportivos

a) Deberán ser cerrados, con suela de hule. Será opción del tripulante usarlos tipo bota o choclo.

- b) Los zapatos deberán ser usados en todo momento que el tripulante se encuentre a bordo de la embarcación.
- c) Se recomienda que la parte superior sea de carnaza o material no flamable.
- d) Se recomienda no utilizar zapatos con cordones o agujetas.

3.1.1.5.- Protección para los ojos

- a) Es obligatorio el uso de protección para los ojos en aquellas embarcaciones que no tengan cabina cerrada.
- b) Si el casco protector del tripulante lleva visera facial completa, integrada, se considerará que se cumple con la regla anterior.
- c) Tratándose de cascos protectores, abiertos sin visera, el uso de *goggles* es obligatorio. Las gafas comunes no satisfacen este requisito.

3.1.1.6.- Guantes

3.1.1.6.1.-El uso de guantes es opcional y se recomienda que cumpla con las siguientes características:

- a) Deberán ser cortos, permitiendo que las dos primeras falanges de los dedos se encuentren al descubierto, con lo que se facilita el control manual durante el proceso de salida de la cabina en caso de accidente.
- b) Deberán contener material anti-derrapante en el anverso, para mayor sujeción al volante.
- c) Por ningún motivo, se permitirá el uso de guantes que no estén elaborados con materiales 100% anti-flama. El neopreno no cubre este requisito.

3.2 De la embarcación:

3.2.1 Todas las embarcaciones participantes en un evento, deberán mantener su equipo de seguridad en perfectas condiciones.

3.2.2 Para las categorías T-1, y 2000 y 3000 de circuito, además se requerirá lo siguiente:

- Cortador de corriente externo (T-1).
- Cinturones de seguridad.
- Cápsula o cabina reforzada.
- Funcionamiento general del sistema de flotación.
- Pontones delanteros colapsables (T-1).
- Sistema de aire auxiliar (“Spare air”) (T-1).
- Tapete de absorción en zona de “Pits”.

3.2.3 Todas las embarcaciones participantes en carreras de ríos, deberán llevar a bordo adicionalmente, el siguiente equipo:

1. Cuerda de proa cuya longitud, no exceda la eslora de la embarcación y que tenga un diámetro igual o superior a 1/2”, en cuyo extremo deberá contar con un mosquetón.
2. Cuerda de rescate con mosquetón de cuando menos de 20 metros de largo.
3. Dos remos.
4. Linterna y dos juegos de baterías.
5. Víveres suficientes para dos días por cada tripulante.
6. 2 Lts. De agua purificada por cada tripulante.
7. Juego de banderas (Negra, amarilla y roja).
8. Botiquín de primeros auxilios.
9. 2 Extintores de polvo químico tipo ABC de 2 Kg. Cada uno (debidamente cargados y no caducos).

3.2.4 Es responsabilidad del piloto, cuando sea requerido por los oficiales (en cualquier momento de la carrera), someter todo su equipo de seguridad a inspección. Si a juicio del Inspector Técnico no se encuentra apto o se considera inseguro, podrá no permitir su participación en la carrera.

3.2.5 Cualquier embarcación involucrada en un accidente deberá ser revisada por el Inspector Técnico, antes de permitirle participar en otra manga, etapa o carrera.

4 SERVICIOS MÉDICOS

- 4.1 Ningún tripulante (competidor, oficial, rescatista, apoyo de escudería, etc.) podrá abordar su embarcación, sin haber aprobado el examen médico, en cada día de la carrera.
- 4.2 Es facultad del personal de Servicios Médicos realizar un nuevo examen a los tripulantes de cualquier embarcación, en cualquier momento de la carrera.

- 4.3 Cualquier tripulante involucrado en un accidente, deberá someterse a una nueva revisión por parte del personal de Servicios Médicos, antes de permitirle abordar nuevamente una embarcación.
- 4.4 Se deberá contar con dos ambulancias equipadas de acuerdo a lo que se establece en la regla No. 2.1.1, estas ambulancias serán principalmente para el uso exclusivo de los pilotos y Comité Organizador, no deberán de apoyar las urgencias que se llegasen a presentar en el público que acude al evento. La ausencia de estas unidades es motivo de suspensión de la carrera, hasta que nuevamente se presenten.
- 4.5 Para las diferentes modalidades se deberán de tener los siguientes equipos de servicios médicos:
- 4.5.1 Competencias de Pista: Dos lanchas de rescate con un operador de la lancha, un buzo (es mejor dos buzos) con su equipo de buceo y su "Spare air", un médico o paramédico con equipo de rescate ATLS y ACLS, un juego de banderas y un equipo de radio comunicación.
- 4.5.2 Competencias de Enduro: Dos lanchas de rescate con el mismo equipo indicado anteriormente en la regla
- 4.5.3 Competencias de Río: equipo médico y personal médico y/o paramédico en las salidas y metas. Lanchas de rescate con el equipo descrito anteriormente en la regla 4.5.1. Algunas deberán de estar ubicadas en las zonas de mayor riesgo (zonas de rápidos o de piedras superficiales importantes) o bien a la mitad del recorrido, uno de los equipos deberá ir en la lancha barredora. Si es posible contar con un helicóptero, este deberá de llevar un médico abordo con su equipo para brindar atención avanzada en forma inmediata.

REGLAMENTO GENERAL DE CARRERA

CAPITULO I - CONCEPTOS GENERALES

Regla 1 Evento sancionado

- 1.1 La FMM sancionará los eventos del Calendario de Carreras (para campeonato o de invitación) que apruebe la Asamblea Ordinaria y/o el Consejo Directivo. Para ello, acordará por escrito sancionarlo, por medio de una Convocatoria de Carrera, emitida y enviada a los pilotos por la misma FMM. Esta sanción tendrá validez únicamente durante el desarrollo del evento que se está convocando.
 - a) Una sanción otorgada por la FMM significa que el evento motonáutico a realizarse deberá apegarse estrictamente al Reglamento de la FMM. Sin excepción alguna, todas las carreras de lanchas que se efectúen dentro de la República Mexicana deberán ser sancionadas por la FMM.
- 1.2 Una carrera motonáutica deberá realizarse de acuerdo con todas las previsiones asentadas en el Reglamento de la FMM, controlada bajo el Reglamento de cada categoría y conducida bajo la dirección del Juez Árbitro, máximo representante de la FMM en dicho evento.
- 1.3 Cada club o entidad organizadora, deberá solicitar la sanción a la FMM para el evento que pretende realizar, mediante la presentación por escrito con la información más relevante, misma que posteriormente se incluirá en la Convocatoria de Carrera.
 - 1.3.1 Deberá depositar a la cuenta de la FMM las cuotas de sanción y seguro respectivas, como mínimo 15 días naturales antes de la realización del evento. Si el pago de la sanción no se hace dentro del plazo establecido, cancelará la sanción del evento. Para eventos avalados por la UIM, el club o entidad organizadora, deberá reintegrar a la FMM la cuota de sanción que ésta previamente haya pagado al organismo, dentro del mismo plazo.
 - 1.3.2. La convocatoria de carrera, deberá ser recibida en la FMM a más tardar treinta días antes del inicio del evento para que ésta sea revisada y en su caso, autorizada y enviada a los miembros afiliados. Deberá incluir, cuando menos, la siguiente información:

1. Nombre y número de edición del evento.
2. Campeonato(s) del que forma parte o aclarar si es de invitación.
3. Fecha y lugar del evento.
4. Categorías que se convocan.
5. Club o entidad organizadora.
6. Premios y trofeos a disputar.
7. Director de Carrera.
8. Juez Árbitro.
9. Inspector Técnico.
10. Otros miembros del Comité de Carrera que ya se tengan definidos.
11. Sistema, cuotas, lugares y horarios de inscripción.
12. Facilidades y beneficios (Hotel sede, arrastre, bonificaciones, etc.).
13. Área de Carrera (Zona de cada etapa).
14. Programa del evento con horarios, día por día.
15. Reglas específicas del evento.
16. Información adicional (Hotel, población, eventos especiales, etc.)

- 1.4 Las sanciones para carreras motonáuticas únicamente serán otorgadas a los clubes afiliados a la Federación Mexicana de Motonáuticas, A.C.
- 1.5 Los trofeos y premios deberán ser entregados a los ganadores el mismo día de finalizado el evento, siempre y cuando no exista protesta sin resolver sobre algún (os) lugar (es) a premiar. En caso contrario, se deberán entregar exclusivamente los premios y trofeos a los pilotos cuyo lugar no sea el motivo de la discordia y que, independientemente del fallo que pudiera resultar del análisis de la protesta, éste no afecte a esos lugares en particular de acuerdo con la regla 19.2. Los premios en efectivo deberán ser entregados con su correspondiente recibo fiscal, el cual deberá cumplir con los requisitos indicados por la Ley del ISR; en caso de no hacerlo, la FMM será depositaria de éstos por un plazo de 30 días, al cumplirse el mismo, se devolverá el importe al club organizador. Al club o entidad organizadora que no cumpla con estas disposiciones se le podrá revocar la siguiente sanción de carrera.

Regla 2 Conducción de la Carrera.

- 2.1 Todas las embarcaciones, pilotos y participantes en carreras sancionadas por la FMM estarán bajo el control y la dirección de un Comité de Carrera. Todo lo relacionado con el desarrollo de la carrera, deberá estar sujeto a la aprobación y control de este comité, y todas las preguntas, disputas y protestas que puedan surgir, deberán ser resueltas por éste. Únicamente el Juez Árbitro podrá invalidar las decisiones de carácter deportivo tomadas

por el Comité de Carrera cuya decisión a su vez podrá ser apelada ante la Comisión Deportiva de la FMM.

2.2 Las personas integrantes de este comité son

- Director de Carrera
- Juez Árbitro
- Inspector Técnico
- Cronometristas
- Oficiales Registradores
- Jefe de Salidas
- Jefe de Pits
- Jefe de Rescate.
- Jefe de Servicios Médicos.

2.3 Director de Carrera

a) Será responsabilidad del Director de Carrera organizar eficientemente el evento, implementando de manera apropiada medidas de seguridad, proveyendo el personal y las facilidades necesarias requeridas tanto por el Juez Árbitro como por los oficiales, pilotos y participantes, para así asegurar que las condiciones sean las propicias para el desarrollo del evento.

b) Independientemente del tipo de evento, deberá asegurarse de contar cuando menos con las siguientes facilidades:

- Oficiales capacitados y en cantidad suficiente para el desarrollo de todo el evento, cubriendo todas las actividades asignadas a los miembros de la organización, integrantes del Comité de Carrera.
- Mínimo 2 embarcaciones de rescate con buzos calificados y paramédicos
- Dos ambulancias, que se encuentren presentes y en activo en todo momento durante la conducción de una carrera. Cada ambulancia deberá de contar con el siguiente equipo: tanque de oxígeno de base y portátil, equipo de inmovilización y empaquetamiento, aspirador, soluciones cristaloides, equipo de intubación y personal capacitado en el manejo del trauma. La ausencia de estas unidades es motivo de suspensión de la carrera hasta que estén nuevamente presentes.
- Disponibilidad de facilidades adecuadas como Caseta de Jueces, tres juegos completos de banderas, boyas, cronómetros, etc.
- En caso de que se cuente con grúas y/o tractores, deberá haber un área específica, previamente asignada por el Comité de Carrera, para maniobrar, siendo su acceso limitado y controlado por el personal autorizado.

- Asignar áreas específicas, previamente seleccionadas por el Comité de Carrera, que cuenten con la suficiente seguridad para ubicar la zona de inspección técnica de las embarcaciones y el área de servicios médicos con acceso libre de la ambulancia.
- c) Las decisiones del Comité de Carrera deberán apegarse al Reglamento de la FMM, pero debido a que ningún reglamento puede abarcar por completo cualquier incidente de carrera, el comité deberá guiarse por el sentido común y la búsqueda de justicia imparcial, desalentando cualquier intento de un competidor de ganar una carrera por otros medios que no sean los de un positivo comportamiento deportivo y superior habilidad y velocidad.
- d) Ningún otro miembro del Comité de Carrera, deberá tomar parte o interferir en las decisiones de la conducción de la carrera que le competen exclusivamente al Director de Carrera.
- e) Ninguna persona podrá actuar como miembro del Comité de Carrera, o ser Juez Árbitro, durante un evento en el que esta misma persona participe a la vez como piloto.
- f) Si se pretende medir el circuito, lo hará un topógrafo calificado y se podrán utilizar posicionadores vía satélite (GPS)
- g) En el trazado del circuito se requerirá que los organizadores tomen en consideración la seguridad de los participantes en cuanto a los obstáculos, posible tráfico y otros peligros inherentes. De ser posible, deberá haber por lo menos 150 metros desde la línea de salida a la primera boya.
- h) El número máximo de participantes permitidos en una carrera de pista o enduro, se determinará dependiendo del ancho del canal de navegación que se tenga. El método para determinar el ancho necesario de navegación consistirá en calcular la eslora de cada embarcación multiplicada por el número de embarcaciones participantes. El resultado será el ancho mínimo del canal de navegación requerido.

2.4 Juez Árbitro

2.4.1 El Juez Árbitro es el máximo representante de la FMM en el evento, y tiene amplia autoridad en el mismo, incluyendo y no limitándose a los siguientes:

- a) El Juez Árbitro podrá descalificar o expulsar del evento a cualquier oficial, asistente o participante, que evidencie síntomas de agotamiento, abuso de sustancias (regla 1.6.2) u otra irregularidad física o mental.

- b) Conjuntamente con el Comité de Carrera, podrá modificar el trazo de la pista para aumentar la seguridad de los pilotos y espectadores.
- c) De común acuerdo con el Director de Carrera, podrá retrasar o suspender una carrera por razones de seguridad (regla 1.3) o por anomalías más allá de su control o del organizador.

2.4.2 El Juez Árbitro entregará a la Comisión Deportiva de la FMM, a más tardar 7 días después de finalizar el evento, un Reporte de Sanción que incluirá lo siguiente:

- a) Las formas de inscripción de los pilotos y embarcaciones participantes en el evento, en papelería de la FMM o en las aprobadas por el Juez Árbitro.
- b) Exámenes médicos de los participantes al evento y cualquier carta de responsabilidad paterna a pilotos menores de edad, aprobadas por el Juez Árbitro.
- c) Hoja oficial del Concentrado de Resultados, debidamente llena y firmada por el Juez Árbitro y Oficial Registrador, anotando la hora del cierre final.
- d) Hoja oficial de Registro de Resultados de la FMM, debidamente llenada y firmada por el Oficial Registrador, Cronometrista y Juez Árbitro, incluyendo los borradores usados en la Caseta de Jueces y demás oficiales.
- e) Un reporte general del desarrollo del evento que incluya pero que no se limite a recomendaciones concernientes a la carrera, observaciones generales, detalles de accidentes, comportamiento de los oficiales, Comité de Carrera, pilotos y participantes, tanto en el aspecto deportivo como en el social, castigos, suspensiones y descalificaciones impuestas.
- f) Protestas y/o apelaciones recibidas por el Juez Árbitro.
- g) Reporte de Inspección de Seguridad de las embarcaciones participantes.
- h) Reporte de Inspección Técnica de las embarcaciones y de los motores.
- i) Cualquier otro documento que el Juez Árbitro considere oportuno hacerlo saber a la FMM.

2.4.3 Obligaciones del Juez Árbitro

- a) Todos los Jueces Árbitro deben acreditar el curso de actualización anual, antes de ser autorizados para sancionar un evento.
- b) En toda carrera sancionada, un Juez Árbitro, seleccionado de la lista aprobada, deberá estar presente.

- c) Será la responsabilidad del Juez Árbitro asistir y conducir la Junta de Pilotos y asegurarse de que todas las preguntas relacionadas con las reglas, conducción de carrera y condiciones para ganar los premios, sean explicadas con detalle a todos los participantes. El Juez Árbitro también informará a los pilotos si se cumplieron con todos los requisitos para que la carrera sea sancionada.
- d) Es obligación del Juez Árbitro ver que todas las provisiones del Reglamento de Carrera sean cumplidas por los participantes y oficiales, y reportar por escrito a la Comisión Deportiva de la FMM cualquier anomalía que pueda no permitir su cumplimiento.
- e) Ninguna función adicional, como Locutor, Tomador de Tiempos, Inspector Técnico, o cualquier otra, podrá serle asignada al Juez Árbitro. Es miembro del Comité de Carrera. Podrá aconsejar al Comité de Carrera, o hacer sugerencias sobre la conducción adecuada de la misma. Tendrá el poder de ejercer las condiciones demandadas para una adecuada base de récords. Insistirá en que todas las provisiones del Reglamento de Carrera sean cumplidas en todo momento. Podrá no permitir que un récord de velocidad sea válido si a su juicio no se cumplió con el Reglamento. Sus sugerencias al Comité de Carrera sobre la pista, conducción, inspección y cumplimiento de las reglas deberán ser observadas.
- f) El Juez Árbitro es el máximo representante de la FMM. Todo el personal asociado con la carrera, oficiales, pilotos, mecánicos y dueños, están bajo su jurisdicción durante el evento.
- g) El Vicepresidente Deportivo elegirá a un grupo de personas calificadas para actuar como Juez Árbitro.
- h) Los gastos incurridos por el Juez Árbitro serán pagados por la organización que posea la sanción. Para tal efecto, el Organizador del evento deberá de enviar a la FMM el importe total de los viáticos, los cuales serán establecidos en la tabla de Gastos y Viáticos autorizada anualmente por la Asamblea. Los gastos podrán ser cubiertos en efectivo o en especie (hoteles, alimentos, transportación, etc.)
- i) En caso de emergencia, cualquier miembro de la Comisión Deportiva designará a un Juez Árbitro para una carrera en particular, considerando que esta persona deberá de tener los conocimientos básicos del reglamento.
- j) Es obligatorio que el Juez Árbitro notifique al piloto o dueño, tan pronto como sea posible, de cualquier descalificación.
- k) Ninguna persona podrá actuar como juez durante un evento en el que tenga algún tipo de interés en alguna embarcación.

2.4.4 Instrucciones para el Juez Árbitro

- a) El Juez Árbitro deberá supervisar que todos los oficiales y miembros del Comité de Carrera, cumplan, obedezcan y hagan cumplir con imparcialidad el Reglamento.
- b) Es particular responsabilidad del Juez Árbitro ver que las formas de Inscripción de la FMM sean firmadas por todos los participantes. Verá que se cuente con adecuadas facilidades de Pits, seguridad y embarcaciones de rescate, y que se cumpla cabalmente con la entrega de todos los premios anunciados en la Convocatoria de Carrera.
- c) El Juez Árbitro se encontrará en la Caseta de Jueces en todo momento que se esté corriendo un heat o carrera. Deberá asegurarse que los tiempos, conteo de vueltas, y todos los demás detalles del procedimiento, sean correctamente manejados y asentados en las formas apropiadas. En el caso que el Juez Árbitro tenga que dejar la Caseta de Jueces por cualquier razón, el heat o carrera deberá detenerse hasta su regreso, a menos que un asistente o sustituto asignado por él esté presente. El asistente o sustituto, tomará el cargo con toda la autoridad, hasta que el Juez Árbitro regrese.
- d) El Juez Árbitro asistirá a todas las Juntas de Pilotos, esclarecimiento de protestas y cualquier otra convocada por el Comité de Carrera, y mientras que él puede aconsejar, no podrá votar.
- e) Aunque a un Juez Árbitro se le prohíba actuar en otras funciones de oficial, no significa que no pueda dar instrucciones de conducción a sus oficiales, cuando éstos de manera obvia no estén familiarizados con su trabajo. Para mantener orden, todos los asuntos no deportivos serán resueltos por el Director de Carrera.
- f) El Juez Árbitro debe darse cuenta de que él está ahí para prevenir errores, en lo posible, y ayudar a que una carrera se desarrolle sin contratiempos. Al mismo tiempo que brinda este servicio, por ningún motivo deberá asumir total responsabilidad por el evento, siendo que ésta le pertenece por derecho propio al Director de Carrera y a los otros oficiales.
- g) El Juez Árbitro podrá solicitar que cualquier oficial o miembro del Comité de Carrera sea sometido a un examen médico cuando lo considere necesario y asegurarse así, que esta persona se encuentre en adecuadas condiciones de ejercer las funciones que le correspondan.

2.5 Inspector Técnico

2.5.1 Se encargará de supervisar los aspectos de seguridad y técnicos de las embarcaciones. Podrá nombrar un comité que lo asista en sus funciones, las cuales serán, entre otras, las siguientes:

- a) Conducir la inspección previa de seguridad obligatoria a las embarcaciones y equipos de los pilotos, para determinar que se encuentren de conformidad con el Reglamento Técnico de las Categorías, aumentando la seguridad de los participantes.
- b) Efectuar antes, durante y después de cada carrera la inspección técnica de los motores que cada categoría exija en las regulaciones del Reglamento Técnico, para asegurar la legalidad y justicia de la competencia.
- c) Supervisar y mantener el control de las áreas de inspección durante el desarrollo de un evento.
- d) Preparar y entregar al Juez Árbitro, inmediatamente después de cada competencia, los reportes que puedan ser necesarios durante el curso del evento.
- e) Supervisar y controlar el proceso de pesaje de las embarcaciones, cuando éste se requiera.

2.5.2 Obligaciones del Inspector Técnico

- a) En carreras sancionadas, un Inspector Técnico seleccionado de la lista apropiada de Inspectores deberá estar presente.
- b) El Inspector Técnico, o aquella persona que él designe y que esté registrada en la FMM, deberá efectuar una inspección previa de seguridad al equipo obligatorio de cada participante, así como a la embarcación para determinar si su equipo es seguro y se encuentra en perfectas condiciones de navegación.
- c) Si a juicio del Inspector Técnico o del Juez Árbitro una embarcación no es segura, se le negará el permiso a participar.
- d) Será responsabilidad del Inspector Técnico asistir a la Junta de Pilotos y a cualquier otra junta que el Comité de Carrera convoque. El Inspector Técnico informará a los pilotos las embarcaciones que al finalizar la carrera serán requeridas para revisión.
- e) Será obligación del Inspector Técnico ver que todas las provisiones de las reglas técnicas sean cumplidas por los participantes y reportarlo por escrito al Juez Árbitro.

- f) El Inspector Técnico deberá actuar como miembro del Comité de Carrera y tendrá el poder de ejercer todas las provisiones de las reglas técnicas.
- g) Inmediatamente después de la conclusión de un evento, el Inspector Técnico debe ver que las embarcaciones o motores sean revisados y hacer un reporte cuya copia enviará a la FMM y al Juez Árbitro.
- h) El Vicepresidente Técnico de la FMM deberá designar a las personas calificadas que actuarán como Inspectores Técnicos durante todo el año. Si fuese necesario estas personas deberán tomar el curso de capacitación técnico.
- i) Los gastos por incurrir de un Inspector Técnico, serán pagados por la organización que posea la sanción de la carrera. Para tal efecto, el Organizador del evento deberá de enviar a la FMM el importe total de los viáticos, los cuales serán establecidos en la tabla de Gastos y Viáticos autorizada anualmente por la Asamblea. Los gastos podrán ser cubiertos en efectivo o en especie (hoteles, alimentos, transportación)
- j) En caso de emergencia, cualquier miembro de la Comisión Técnica podrá designar a un Inspector para una carrera en particular.
- k) Todas las preguntas referentes a cuestiones técnicas sobre la legalidad de una embarcación o un motor deberán ser dirigidas al Inspector en el lugar de la carrera.
- l) Motores, cascos de embarcaciones y cualquier otro equipo de seguridad sujeto a las reglas deberán ser revisados por el Inspector Técnico antes de cada carrera, y un reporte de cualquier violación a las reglas y regulaciones deberá ser presentado lo más pronto que se pueda al Juez Árbitro, para toma de decisiones.
- m) Inmediatamente después de una carrera, los participantes que el Inspector Técnico haya requerido, deberán presentarse con sus embarcaciones y motores ante él en el lugar previamente designado por el Comité de Carrera. La embarcación y el motor deberán permanecer bajo la custodia del Inspector hasta que éstos sean liberados. Para todo propósito de ejercer las reglas técnicas se asumirá que la embarcación y el motor fueron corridos en la misma condición con que se presentan a la inspección.
- n) Los Inspectores Técnicos tendrán el poder, después de finalizada una carrera, de ordenar a cualquier competidor mostrar su motor para revisión y medición. Cualquier competidor que se niegue a obedecer esta orden del Inspector o que viole las provisiones de esta regla será descalificado de todo el evento.

- o) Cada embarcación y motor que ocupe alguno de los tres primeros lugares de cada carrera y aquellos designados por el Inspector Técnico deberán ser inspeccionados. El Juez Árbitro y/o Inspector Técnico podrán pasar por alto una inspección a su discreción.
- p) El Inspector Técnico revisará la embarcación con los mismos poderes y requisitos definidos para los motores. Las embarcaciones en categorías con requerimiento de peso, deberán ser pesadas a discreción del Inspector. Si la categoría requiere que la embarcación posea argolla y estribos para ser pesada, y no los tiene, podrá ser amonestada. Antes de que una embarcación sea pesada, toda el agua deberá ser sacada.
- q) Cada vez que el Inspector tenga un motivo de descalificación técnica, debe inmediatamente avisarlo al Juez Árbitro. El Juez Árbitro y/o el propio Inspector Técnico se encargarán de que el piloto sea enterado de su descalificación lo más pronto posible. En todos los casos, el Inspector Técnico deberá anotar en su reporte el motivo de la sanción, independientemente de que se le permita o no al piloto y/o a la embarcación, continuar participando.
- r) Ninguna persona podrá actuar como Inspector Técnico durante un evento en el que tenga algún tipo de interés en alguna embarcación.

2.6 Cronometrista y Oficial Registrador

2.6.1 Deberán recabar y archivar de manera precisa y minuciosa toda la información de tiempos y vueltas de cada competencia por categorías. Informarán al Juez Árbitro y Jefe de Salidas de las posiciones de las embarcaciones en cualquier momento de la carrera. Al terminar la carrera, entregarán los resultados de la misma y cualquier otra información que el Juez Árbitro les requiera.

2.6.2 Obligaciones del Oficial Registrador

- a) Debe ser miembro activo de la FMM.
- b) Deberá ser acreditado por el presidente de la Carrera y por el Juez Árbitro. De preferencia, debe de tomar el curso anual de actualización, antes de ser nombrado o ratificado como Oficial Registrador.
- c) Estará encargado del conteo de vueltas y el registro de los tiempos.

- d) Es responsable de revisar y presentar al Juez Árbitro todos los resúmenes, formas de vueltas y tiempos, formas originales de inscripción y/o cualquier otra forma usada por la FMM, dentro del tiempo especificado.
- e) Asistirá al Juez Árbitro en completar los reportes oficiales
- f) Debe ejercer todas las reglas generales y de categoría referentes a los Oficiales Registradores especificadas en el Reglamento.
- g) Deberá ser miembro del Comité de Carrera.
- h) Todos los gastos incurridos por el Oficial Registrador serán pagados por la organización que posea la sanción. Para tal efecto, el Organizador del evento deberá de enviar a la FMM el importe total de los viáticos, los cuales serán establecidos en la tabla de Gastos y Viáticos autorizada anualmente por la Asamblea. Los gastos podrán ser cubiertos en efectivo o en especie (hoteles, alimentos, transportación, etc.)

2.7 Jefe de Salidas

2.7.1 Será responsable de que las embarcaciones estén en las posiciones de salida correctas antes del inicio de una carrera y manejará las señales de bandera apropiadas durante todo el evento.

2.7.2 Tendrá bajo su responsabilidad el control del Reloj de Salida, cuando hubiere, y las señales auditivas/visuales de advertencia de inicio de carrera.

2.8 Jefe de Pits

2.8.1 Obligaciones del jefe de Pits.

- a) Conjuntamente con el Jefe de Salidas, coordinará el tráfico de las embarcaciones en el uso de la rampa o botadero, de acuerdo con un orden preestablecido de salida por categorías.
- b) Se asegurará que solamente los pilotos inscritos sean los que efectivamente corran las embarcaciones asignadas, o en caso de cambio de piloto, dará aviso inmediato al Juez Árbitro, quien aprobará o no el cambio y la participación de la embarcación en la carrera.
- c) Supervisará y mantendrá el control del área de Pits durante el desarrollo del evento.

2.9 Jefe de Servicios Médicos. Deberá ser un Médico cirujano con cédula profesional, y se recomienda cuenta con alguna especialidad en: Urgencias Médico-Quirúrgicas, Intensivista, Traumatología, Cirugía General o

Medicina Interna. Se recomienda que tenga una condición física satisfactoria y que sepa nadar. Deberá contar con conocimientos en rescate acuático, de ATLS (soporte vital avanzado en trauma) y ACLS (soporte vital avanzado en cardiología). Deberá de estar registrado como médico en la FMM.

2.9.1 Obligaciones del Jefe de Servicios Médicos.

a) Un día antes de cada competencia, verificará la participación de los servicios médicos de apoyo del lugar donde se llevará a cabo la carrera: revisión de hospitales y quirófanos de guardia, así como las ambulancias que estarán presentes en el evento. En los hospitales se recomienda confirmar que los Servicios de Urgencias, Traumatología, Terapia Intensiva, Laboratorio y Radiodiagnóstico estén operando con sus respectivos especialistas durante los horarios de los entrenamientos y de la competencia.

b) Verificará que las rutas de escape sean las adecuadas y que se encuentren libres de tránsito en caso de ser necesario el traslado de un accidentado al hospital correspondiente. Las rutas de escape durante los entrenamientos y la competencia deberán de estar libres de obstáculos y resguardadas por elementos de la policía y tránsito de la localidad.

Cuando fuese posible, en localidades en donde el hospital se encuentre alejado (más de 30 minutos), poder contar con un helicóptero para la pronta evacuación del piloto accidentado.

c) Constatar el buen funcionamiento del equipo médico y de los insumos que sean necesarios para cubrir o atender alguna eventualidad médica que pudiera presentarse en especial del tipo traumatológico.

d) Efectuará el examen médico correspondiente a todos los pilotos y demás tripulantes, previo a la competencia y si tiene un motivo de descalificación de algún competidor, deberá reportarlo de inmediato al Juez Árbitro.

e) Revisará que las embarcaciones oficiales de rescate, cuenten con el equipo médico necesario antes del inicio de la carrera. En las embarcaciones de rescate se recomienda que a bordo estén un buzo y un paramédico. Se recomienda que el Jefe de Servicios Médicos se encuentre a bordo de una de las embarcaciones. Los paramédicos que estén a bordo deberán de haber tomado el curso básico de Soporte Vital de Trauma Pre-hospitalario, tener una

condición física satisfactoria y saber nadar. Se recomienda revisar que los buzos que formen parte de las tripulaciones de las embarcaciones de rescate, tengan una condición física satisfactoria, su certificación de buzo PADI o NAUI y que hayan tomado el curso básico de Soporte Vital.

- f) Coordinará las acciones preventivas con el personal de atención pre-hospitalaria que apoye las acciones médicas y de rescate en la carrera, dirigidas a los pilotos, comité organizador, patrocinadores e invitados especiales.
- g) Se encontrará presente al momento de la competencia en una de las embarcaciones de rescate para que su actuación sea inmediata en caso de accidente.
- h) En caso de accidente se trasladará al hospital que haya sido asignado para la atención de los competidores, junto con el piloto para continuar con las acciones médicas necesarias durante el traslado y participará en las decisiones médicas necesarias dentro del hospital. Durante ese proceso, alguno de los médicos de rescate deberá tomar el puesto de Jefe de Servicios Médicos de la Carrera hasta que se reintegre el Jefe de Servicios Médicos.

2.12 Jefe de Rescate

- a) Por lo menos un día antes de cada competencia, verificará que la organización del evento cuente con las embarcaciones de rescate requeridas de acuerdo con el tipo de evento y se asegurará de que éstas funcionen adecuadamente y de que cuenten con todos los implementos obligatorios, de acuerdo al Reglamento de Seguridad.
- b) En Coordinación con el Jefe de Servicios Médicos, identificarán el lugar en dónde se ubicarán las ambulancias para que en caso necesario, una embarcación que lleve a piloto accidentado pueda acercarse lo más posible al lugar en que éstas se ubiquen.
- c) Constatará el buen funcionamiento de todo el equipo de rescate a utilizar y se asegurará de contar con combustible suficiente para que las embarcaciones estén operando a lo largo del evento.
- d) En coordinación con el Jefe de Servicios Médicos, procurará de que abordaje de las embarcaciones de rescate estén un buzo y un paramédico. Se recomienda que personalmente se encuentre él a bordo de una de estas embarcaciones.

- e) Se recomienda revisar que los tripulantes que formen parte de los equipos de rescate, tengan una condición física satisfactoria, entrenamiento específico en maniobras de rescate y que sepan nadar.
- f) Coordinará las acciones preventivas con el personal de rescate que apoye las acciones en la carrera, dirigidas a los pilotos, comité organizador, patrocinadores e invitados especiales.
- g) Definirá y Presentará al Comité de Carrera el programa específico que deberá seguir todo el equipo de rescate a lo largo de un evento.
- h) Los miembros del equipo de rescate, son oficiales de la carrera y tienen la obligación de informar a la Caseta de Jueces sobre cualquier anomalía o violación a las reglas que pudieran observar a lo largo del evento.

CAPITULO II - DE LOS PILOTOS Y LAS EMBARCACIONES

Regla 3 Licencias.

3.1 Licencias de Pilotos.

- a) Los Pilotos y copilotos, deberán estar al corriente en pagos y actualizaciones antes de participar en un evento sancionado por la FMM.
- b) Al momento de inscribirse a cualquier evento sancionado por la FMM, deberán presentar su licencia vigente o en su defecto, el recibo de pago que ampare la cuota respectiva antes de que le sea permitido participar.
- c) Las licencias expirarán cuando el competidor renuncie a ella, cuando ésta caduque, o cuando le sea revocada.
- d) Todas las licencias tienen validez anual y expiran el 31 de diciembre.
- e) Las licencias serán otorgadas a los competidores que la FMM considere aptos para competir en la categoría en la cual el competidor haya sometido su solicitud. Para competir en una carrera sancionada por la FMM, se deberá tener licencia de la FMM para esa categoría en sus diferentes modalidades:
 - Embarcaciones dentro y fuera de borda en competencias de ríos.
 - Embarcaciones dentro y fuera de borda en competencias de pista.
 - Embarcaciones dentro y fuera de borda en competencias de enduro.

- Participantes en eventos especiales.
- f) El otorgamiento de una licencia para una categoría le permite al piloto participar en categorías inferiores en velocidad y tipo de lancha.
- g) Los pilotos que soliciten su licencia a la FMM, deberán de enviar su foto vía correo electrónico (a colores) a la propia federación, para integrarla al expediente y utilizarla en la impresión de la licencia.

3.2 Solicitud de licencia

- a) Será llenada en una forma proporcionada y aprobada por la FMM, acompañada de un examen médico firmado por un doctor debidamente registrado y con cédula profesional. El Jefe de Servicios Médicos de la FMM tendrá libertad de pedir que el examen médico se complemente con estudios de laboratorio y de gabinete acordes a la edad del piloto.

3.3 Cuotas.

- a) El costo de las cuotas será asignado por la FMM en forma anual.
- b) El pago de la cuota de la licencia deberá hacerse de acuerdo a lo que se autorice en la Asamblea anual y no será reembolsable.

3.4 Validez.

3.4.1 Una licencia anual otorgada por la FMM es válida en competencias solamente para la categoría indicada en la solicitud del participante o para una categoría inferior.

3.4.2 Para participar en una categoría superior, antes deberá cumplir con los requisitos específicos de acuerdo al Reglamento técnico de dicha categoría.

3.5 Requisitos

- a) Los requisitos para otorgar una licencia de pilotos en una categoría serán los siguientes:
 - Experiencia previa del participante en categorías inferiores cuando existan.
 - Acreditar satisfactoriamente el examen médico anual. Para tal efecto, se deberá llenar el formato de examen médico el cual se encuentra anexo al presente reglamento o deberán solicitarse copias del mismo directamente en las oficinas de la FMM. Una copia se mantendrá en los expedientes de la propia Federación.
 - Pago de la cuota de la licencia correspondiente.
 - Inscripción a un club afiliado a la FMM y que esté al corriente de sus pagos y sus obligaciones con el club afiliado y con la FMM.

- Carta responsiva en la que afirme saber nadar.
- b) Para pilotos novatos, el Juez Arbitro evaluará, cuando menos en tres carreras consecutivas, la habilidad de conducción de los mismos, antes de que les sea permitido correr dentro del canal de navegación, que para fines prácticos, se calculará con un ancho de 10 metros aproximadamente, entre las boyas y el costado izquierdo de la embarcación.
- c) Se podrán otorgar licencias a copilotos y demás tripulantes, quienes también deberán de ser miembros de algún club afiliado a la FMM. Cualquier copiloto, deberá también entregar una carta responsiva en la que afirme saber nadar, y deberá tener una edad mínima la cual estará regulada en las condiciones básicas de cada categoría.
- d) Se podrán otorgar licencias a menores de edad que también deberán ser miembros de algún club afiliado a la FMM. Deberán entregar junto con la solicitud de licencia, una carta responsiva firmada por su(s) Padre(s) o Tutor(es) y también que afirme que sabe nadar. La edad mínima será regulada en las condiciones básicas de cada categoría.

Regla 4 Inscripciones.

- 4.1 Las formas de inscripción de la FMM serán proporcionadas por el Comité de Carrera y deberán ser llenadas dentro del tiempo estipulado en la Convocatoria.
- 4.1.1 Ninguna inscripción podrá ser considerada oficial hasta que el piloto y/o dueño de la embarcación hayan presentado sus licencias de afiliación a la FMM y se encuentren al corriente en sus pagos.
- 4.2 Todo competidor deberá llenar y firmar la forma de inscripción, una para cada evento.
- 4.3 El Comité de Carrera, si así lo considera pertinente, podrá rechazar cualquier inscripción o ejercer castigos monetarios por inscripciones recibidas después de la fecha límite en la Convocatoria, siempre y cuando así se especifique en la misma.
- 4.4 Cualquier competidor, una vez inscrito en cualquier evento motonáutico sancionado por la FMM, no podrá reclamar daños o solicitar compensación alguna a la FMM por el uso de su nombre y nombre de su embarcación con fines publicitarios o promocionales, entrevistas realizadas a pilotos y/o equipos de tierra, así como el uso que se le pueda dar a las fotografías y

videos tomados tanto al competidor como a su lancha, equipo y tripulación, durante el desarrollo del evento.

- 4.5 Cualquier competidor al llenar y firmar su Forma de Inscripción y tomar parte en actividades relacionadas con el evento motonáutico, se obliga a acatar las decisiones del Juez Árbitro y del Comité de Carrera, y a cumplir cabalmente con el Reglamento de la FMM. Los competidores además aceptan que es su entera responsabilidad y obligación el inspeccionar el área de la carrera, que se encuentre en buena condición y con las facilidades necesarias, y que en forma absolutamente voluntaria, asumen el riesgo total de correr, no pudiendo ejercer acción legal alguna por daños y perjuicios en contra de la FMM, sus oficiales y competidores, directores, agentes y empleados, por razones de daños a su embarcación, pilotos y/o tripulación y equipo de tierra.

4.5.1 Los competidores asumen total responsabilidad por cualquier tipo de daños incurridos, incluyendo la muerte a personas y daño al equipo durante el desarrollo del evento, o en tránsito hacia o proveniente del lugar donde éste se lleve a cabo.

4.5.2 En el caso de Pilotos menores de edad, además de contar con su licencia vigente, su padre o tutor deberá estar presente en cada evento en el que el menor participe. En caso de que no pueda asistir, deberá firmar una carta responsiva designando a un adulto como responsable del menor y éste sí deberá estar presente.

Regla 5 Categorías.

- 5.1 Para las pruebas de pista y enduro se podrán convocar las categorías fuera de borda (2000 y 3000), incluyendo también las turbinas (U, A, B, C, D y E).
- 5.2 Para las pruebas de ríos se podrán convocar las categorías fuera de borda y turbinas que cumplan con los requisitos que se indican en las especificaciones de cada categoría y que cumplan con el equipo obligatorio.
- 5.3 Dependiendo de las velocidades y habilidad de los pilotos para cada una de las categorías, habrá mínimos de edad permitidos de acuerdo a:

<i>Categoría</i>	<i>Casco / Motor</i>	Edad Mínima.	Eslora mínima
BB	V o VM/ V-8 Block Grande	14	16 pies.
SB	V o VM/ V-8 Block Chico	14	16 pies.
SP 2500	V o VM/2550 cc motor de 2 tiempos	14	13 pies.
FX	V o VM/motor de 4 tiempos	14	16 pies.
3000	V o VM/3075 cc	14	18 pies.
2000	V/2050 cc.	14	16 pies.
T-1	Túnel 2.0/ L	14	16 pies.

5.3.1 Los menores de edad deberán presentar carta responsiva de sus padres, donde manifiesten asumir completa responsabilidad. Adicionalmente, cada categoría en particular podrá establecer normas específicas más restrictivas.

- 5.4 Ninguna embarcación podrá participar en otra categoría si no cumple con el Reglamento Técnico de esa categoría.

Regla 6 Registro mínimo por categoría

- 6.1 Para ser elegibles de mantener eventos de Campeonato Nacional y obtener puntaje, cada categoría deberá contar con un mínimo de 4 lanchas que hayan corrido por lo menos 50% de las competencias convocadas para esa categoría. Para fines prácticos, en carreras de río, cada etapa será considerada como una carrera.

Regla 7 Números de las embarcaciones

- 7.1 Números de las embarcaciones

- a) Los números y letras deberán ir pintados en color negro sobre fondo blanco, o viceversa, o bien en colores que contrasten con los de la propia embarcación.
- b) La forma deberá ser elíptica o rectangular y deberán de tener una altura mínima de 24 cm.
- c) Los caracteres verticales deberán tener como mínimo 3.8 centímetros de ancho.
- d) Cuando el fondo de los números no contraste con el color de la embarcación, los números deberán tener un filo en color contrastante con un ancho mínimo de 12.7 mm.

7.2 La legalidad o no del número en cada embarcación, será determinada por el Oficial Registrador, Inspector Técnico y/o el Juez Árbitro y su decisión no podrá ser protestada. El Juez Árbitro tendrá el poder de descalificar sin previo aviso a aquella embarcación que corra con números no adecuados, ilegibles, o que no cumplan con los requisitos especificados en el Reglamento Técnico de las categorías.

7.3 Los números asignados a las embarcaciones de acuerdo con cada una de las categorías, serán asignados y registrados por la FMM y seguirán la numeración correspondiente:

a) Turbinas	Categoría	Desde	Hasta
	FX	1	49
	SP2500	50	99
	A / SB	100	299
	U / BB	300	399

b) Fuera de Borda	Categoría	Desde	Hasta
	T-1	1	49
	FD	70	99
	2000	200	299
	3000	300	399

Regla 8 Suspensión de reglas

- 8.1 Cuando por causas ajenas a la FMM o al Comité de Carrera (normatividad local, ecología, Navegación, etc.), sea necesaria la aplicación de reglas adicionales; éstas deberán de incluirse en la Convocatoria de carrera y ratificarse en la Junta de Pilotos.
- 8.2 Se podrán efectuar modificaciones a la Convocatoria de Carrera, siempre y cuando éstas sean anunciadas durante la Junta de Pilotos previa a la carrera.
- 8.3 A ninguna persona que haya sido expulsada de la FMM o que se encuentre bajo suspensión le será permitido officiar, asistir o participar como miembro del Comité de Carrera, o ser piloto, mecánico o tripulante, dentro de un evento sancionado. A esas personas se les negará la entrada al evento, a las embarcaciones de Jueces y Rescate, a los Pits o al área de carrera que se encuentra bajo el control y supervisión del Comité de Carrera o club organizador, en los eventos sancionados por la FMM y donde sus reglas deben ser cumplidas.

Regla 9 Restricciones.

- 9.1 Cuando de la Caseta de Jueces se manejen las banderas, ningún objeto de color rojo, ya sea ropa, paraguas o pancartas, deberá estar presente en la zona.
- 9.2 Ninguna persona que sea miembro de la FMM o club afiliado, podrá entrar, competir, officiar o de alguna manera participar, y ningún club podrá supervisar o conducir ninguna carrera de lanchas que no haya sido aprobada por la FMM.
 - 9.2.1 En el caso de una violación a esta regla, la FMM podrá, a su absoluta discreción, imponer uno, cualquiera o todos los siguientes castigos, o tomar cualquier acción, que a su juicio ameriten las circunstancias:
 - Rescindir una sanción de carrera que anteriormente la FMM había otorgado.
 - Negarse a otorgar futuras sanciones.
 - Negarse a reconocer cualquier récord establecido durante la carrera.
 - Negarse a publicar esa carrera, embarcación o piloto, en los organismos oficiales de la FMM.

- Suspender por un tiempo determinado a cualquier dueño, piloto, participante u oficial que haya participado en un evento no sancionado. Dicha sanción será comunicada por la FMM a las Autoridades del Deporte Federado, Nacionales e Internacionales.
- 9.3 Cuando sea posible, la FMM informará por correo que una carrera en particular ha sido declarada no sancionada o, en casos de emergencia, con un simple anuncio emitido por la FMM.
- 9.4 Todos los heats de una competencia estarán limitados en el tiempo de su realización, a partir de la hora del amanecer y hasta media hora antes de la hora oficial del atardecer.
- 9.5 Cuando circunstancias especiales determinen la necesidad de hacer alguna modificación a alguna regla, el Comité de carrera someterá la propuesta a votación en la Junta de Pilotos. En caso de que la propuesta sea aprobada por mayoría simple, se aplicará la modificación, exclusivamente para ese evento en particular.
- 9.6 Cualquier cambio a este Reglamento solamente podrá ser realizado con la aprobación por mayoría del Consejo Directivo y tomará vigencia inmediata o cuando se determine.
- 9.6.1 Se deberá analizar la modificación por realizar, extremando precaución para que no se afecte los intereses de los competidores durante el Campeonato y deberá ser ratificada en la siguiente Asamblea Anual.

Regla 10 Regulaciones generales

- 10.1 Las reglas y condiciones que regulen una carrera serán aplicables a todas las embarcaciones competidoras, de rescate, de prensa, de apoyo de escudería, etc.
- 10.2 Desde el instante en que un participante se inscriba a la carrera y hasta que ésta termine, será regido por el reglamento de la FMM. Sólo podrán navegar dentro de los horarios convocados. Los recorridos de reconocimiento deberán realizarse observando las reglas de seguridad de la FMM. El hacer caso omiso de esta regla, podrá ameritar una sanción al dueño y/o piloto de la embarcación.
- 10.3 Ningún participante, equipo de tierra, familiar y/o persona ajena a la organización podrá estar en la Caseta de Jueces. Si por alguna razón se le llama, deberá asistir y una vez terminado el asunto en cuestión deberá salir

inmediatamente. La negativa a abandonar la Caseta de Jueces será sujeta a una sanción.

- 10.4 Cualquier club u organización perteneciente a la FMM, o cualquier persona bajo la jurisdicción de este organismo que decidan llevar al Juzgado cualquier controversia resultante de la interpretación y aplicación de estos reglamentos, podrán ser sujetos de descalificación, suspensión y/o expulsión.
- 10.5 Ningún dueño, piloto, participante o representante podrá acusar a otro dueño, piloto, participante o representante de culpabilidad alguna por daños personales o heridas resultantes de un accidente de carrera ocurrido en un evento sancionado, excepto cuando haya existido una colisión deliberada u otro acto premeditado de naturaleza antideportiva. La decisión de si el acto fue premeditado o deliberado será tomada por el Juez Árbitro, sujeta a revisión por el Comité de Honor cuando sea necesario.
- 10.6 Se deberá considerar que teniendo la FMM la obligación de contratar un seguro de Daños a Terceros y Responsabilidad Civil; éste sólo estará vigente dentro de los horarios establecidos en las convocatorias de los eventos, por lo que para el caso particular de expediciones y recorridos de reconocimiento, cualquier incidente quedará bajo la total responsabilidad del propietario de la embarcación y de sus tripulantes.

Regla 11 Examen Médico e Inspección de Seguridad.

- 11.1 Es obligatorio que todos los pilotos acrediten debidamente el examen médico previo a cada carrera, dentro del horario indicado en la convocatoria. De la misma manera, deberán someter su equipo de seguridad y su embarcación a la Inspección de Seguridad y acreditarla, previa al inicio de cualquier carrera o etapa, antes de permitírsele participar. En caso de omisión de cualquiera estos procedimientos, el Juez Árbitro notificará en la junta de pilotos qué tripulación está descalificada del evento. El examen médico y la inspección de seguridad deberán realizarse antes de la competencia y posteriormente al horario convocado, previa autorización del Juez Árbitro, pero ameritarán una penalización equivalente a descontar una vuelta en carreras de pista, dos en carreras de enduro y 15 minutos en maratones de río.
- 11.2 A discreción del Juez Árbitro, podrá solicitar que cualquier competidor sea sometido a nuevas revisiones en cualquier momento de la competencia.

- 11.3 Se recomienda que el examen médico y la Junta de Pilotos se realicen en la misma área.
- 11.4 Las pruebas mínimas que se deben de acreditar en el examen médico son: Presión Arterial, ritmo cardíaco, reflejos, respiración y no mostrar niveles de intoxicación alcohólica o por cualquier tipo de enervante o estupefaciente.

Regla 12 Junta de Pilotos

- 12.1 Es obligatorio que los pilotos de cada una de las embarcaciones asistan a esta junta y deberán hacerlo portando su overol o el uniforme de su escudería. El Juez Árbitro deberá pasar lista de los inscritos para verificar la presencia de cada uno de ellos. Los participantes que no asistan a la junta 10 minutos después de pasada la lista, serán descalificados en carreras de circuito y penalizados con 15 minutos en carreras de río.
- 12.2 No podrá haber ninguna modificación a las condiciones establecidas en la Convocatoria de Carrera, a menos que el Comité de Carrera anuncie esto a los pilotos afectados durante la junta.
- 12.3 El Comité de Carrera deberá apegarse en lo posible al horario establecido en la Convocatoria de Carrera. El Comité de Carrera deberá anunciar públicamente cualquier retraso, tan pronto como sea posible.
- 12.4 Durante el desarrollo de la junta, se anunciarán las categorías cuyos tres primeros lugares deberán presentar las embarcaciones a revisión técnica al concluir el evento.
 - 12.4.1 El Inspector Técnico deberá localizar y anunciar claramente el área donde se llevará a cabo la inspección. Aquella embarcación que no acuda a la inspección será descalificada de todos los heats o etapas en los que hubiere participado.
- 12.5 Hora Oficial: la hora oficial será proporcionada por el Juez Árbitro durante el desarrollo de la Junta de Pilotos y se recomienda ampliamente que sea el horario que se obtiene a través de un Posicionador Satelital (GPS). Sin embargo, el Juez Árbitro podrá determinar cualquier otro método para definirla. Solo ésta podrá ser considerada como "Oficial".

CAPITULO III – DESARROLLO DE EVENTOS SANCIONADOS

Regla 13 Tipos de Carreras.

13.1 Las diferentes pruebas sancionadas por la FMM son las siguientes:

a) Circuito: Pista y Enduro.

b) Río (Maratones de Tiempo por etapas).

13.1.1 Pista: Desde 5 hasta 40 vueltas, en un circuito mínimo de 800 mts. y máximo de 2,000 mts. de largo.

13.1.2 Enduro: Carreras de resistencia en un circuito no menor a 4,000 mts. y podrán ser convocados a tiempo (desde 15 hasta 60 minutos) o a un número mínimo de vueltas, siempre y cuando la duración sea de cuando menos 15 minutos.

13.1.3 Río: maratones de tiempo por etapas. Se podrán convocar etapas de carrera de río en circuitos no menores a 4,000 mts. delimitados por boyas. Siempre y cuando esta etapa forme parte de una competencia de Ríos.

Regla 14 Circuito.

14.1 Los cambios de pilotos no se permitirán durante el desarrollo de la carrera. Esta regla impide también que los pilotos presten su embarcación a otros pilotos y después la vuelvan a utilizar. Cuando cualquiera de estas situaciones se presente, se penalizará como sigue:

14.1.1 Cambio de piloto: Cada piloto obtendrá los puntos conseguidos en sus respectivos heats.

14.1.3 Para las categorías de novatos se podrán prestar las embarcaciones y no habrá penalización alguna.

14.2 El Comité de Carrera tendrá el poder de especificar la localización, tamaño y forma del circuito, el número de boyas de vuelta, la posición de la línea de salida, etcétera, sujeto a las restricciones de este reglamento.

14.3 El Comité de Carrera deberá limitar el número de embarcaciones que tomen la salida en una competencia a las que puedan competir con

seguridad al mismo tiempo dadas las características del circuito, de acuerdo con la regla 2.3 inciso h).

14.4 En el supuesto en que haya más embarcaciones participantes que las permisibles, se dividirán las lanchas en categorías homogéneas y podrán realizarse heats de calificación y/o repechaje.

14.5 Inicio de Carrera/Salidas.

14.5.1 En cualquier tipo de salida, ninguna embarcación podrá antes de la señal del último minuto ingresar al circuito. Una vez efectuada la salida, cualquier embarcación podrá incorporarse a la carrera, ejerciendo las debidas precauciones, entrando por fuera de la pista y respetando las reglas de navegación.

14.5.2 En cualquier tipo de salida, cualquier embarcación que se encuentre después de la línea de salida o se adelante a ésta, una vez que ha sido dada la señal del último minuto, le será descontada una vuelta.

14.5.3 Una salida en falso será dada si a juicio del Juez Árbitro existen elementos que afecten la seguridad de los pilotos, como obstáculos en la pista, hombre al agua, causas de fuerza mayor o imponderables técnicos, o cuando los oficiales no hayan podido registrar los números de embarcaciones, o la toma de tiempos no se haya efectuado correctamente.

14.5.4 Cuando 50% o más de los participantes en un heat o carrera, se adelanten a la salida, se considerará salida en falso y, consecuentemente por indicaciones del Juez Árbitro, se alzarán la bandera roja para detener a las embarcaciones. Una vez que todos los participantes han hecho alto total, se procederá a repetir la salida para lo cual se dará la señal, indicando que faltan dos minutos para iniciar la carrera, alzando la bandera blanca para el primer minuto y la verde para el último. La caída de la bandera verde indicará el inicio oficial de la carrera.

14.5.5 Cualquier embarcación que se adelante a la salida, será penalizada con una vuelta en pista, y dos vueltas en enduro.

14.5.6 Si se realizan dos o más heats con puntuación acumulable, las posiciones de salida del primer heat se determinarán ya sea por sorteo, por la realización de pruebas de calificación contra reloj, por acumulación de puntos en el Campeonato o por cualquier otro método usado por el Comité Organizador y que sea determinado en la Convocatoria de Carrera o anunciado en la Junta de Pilotos. Las posiciones de salida para las subsecuentes mangas podrán determinarse por sorteo, por acumulación de

puntos o por cualquier otro método que el Comité Organizador haya dado por Convocatoria de Carrera o anunciado en Junta de Pilotos.

14.5.7 Las mangas/heats de carrera podrán ser Alternadas (con otra categoría) o Consecutivas (Back-to-Back). En las mangas Alternadas podrá haber reparaciones y recarga de combustible. En las mangas Consecutivas no podrá haber recarga de combustible ni posibilidad de acercamiento a Pits; sin embargo, si esto es permitido, se deberá de mencionar en la Junta de Pilotos.

14.6 Los métodos de salida permitidos serán: LeMans Modificado Lanzada. Cuando por motivos técnicos, de seguridad o de promoción; se requiera utilizar algún método de salida distinto a estos, deberá mencionarse en la convocatoria del evento. De la misma manera, deberá explicarse ampliamente en la junta de pilotos previa al inicio de la carrera.

14.6.1 Descripción del método de Salida de LeMans Modificado:

a) En carreras con salida tipo LeMans Modificado a motor apagado y sistema inverso, las posiciones de salida se determinarán de la siguiente manera:

- Para determinar las posiciones del primer heat, las embarcaciones se colocarán estrictamente de manera inversa, de acuerdo a las posiciones del Campeonato Nacional. Sin embargo, los pilotos considerados como “novatos”, siempre arrancarán en las últimas posiciones y ocuparán exclusivamente los carriles exteriores durante el desarrollo de todos los heats convocados.
- A partir del segundo heat y hasta el penúltimo, las embarcaciones se colocarán igualmente de manera inversa, con base a las posiciones ocupadas en el heat anterior, respetando el criterio antes definido para los pilotos “novatos”.
- Aquella embarcación que en cualquier heat anterior estuvo formada en el muelle y no finalizó el heat, independientemente de que hubiere o no arrancado, será considerada con cero puntos.
- Aquellas embarcaciones que no tomaron posición en el muelle, serán descalificadas y deberán colocarse a la extrema derecha, antes de los “novatos” en el siguiente heat.
- Para el heat final, las embarcaciones se colocaran estrictamente de izquierda a derecha, de acuerdo a los puntos acumulados hasta el penúltimo heat, respetando el criterio para pilotos “novatos”, quienes seguirán ocupando las posiciones finales del lado derecho del muelle.

- b) Faltando dos minutos para el inicio de un heat, se izará una bandera BLANCA que permanecerá en alto durante un minuto.
- c) A la cuenta del último minuto, se bajará la bandera BLANCA y simultáneamente se izará una bandera VERDE, y comenzará el conteo por intervalos de 20 segundos. En este momento todas las embarcaciones deberán encontrarse alineadas en su posición correcta de salida, con los motores apagados.
- d) Faltando 20 segundos, la bandera VERDE podrá caer en cualquier momento, indicando la salida de las embarcaciones.
- e) La salida oficial de la carrera, es el instante preciso en que la bandera cae.
- f) La toma oficial de tiempos iniciará cuando la embarcación líder cruce por primera vez la línea de salida.
- g) En salidas tipo LeMans Modificado, se considerará como “salida en falso”, cuando una o varias embarcaciones enciendan y apaguen su motor antes de que sea bajada la bandera blanca del último minuto. A las embarcaciones que cometan esta falta, les será descontada una vuelta, independientemente de que por este motivo se detenga y reinicie la carrera.

14.6.2 Descripción del método de Salida Lanzada.

- a) Todas las embarcaciones en preparación para tomar la salida, deberán encontrarse alrededor de la boya que antecede a la meta, antes de acercarse a la línea de salida.
- b) La línea de salida será lo suficientemente ancha para que todas las embarcaciones la puedan tomar sin interferencias. Los dos extremos de la línea de salida deberán encontrarse claramente señalados y el Jefe de Salidas estará situado sobre la misma línea, en una posición tal que sea fácilmente visto por los participantes. Todas las embarcaciones deberán cruzar la línea de salida entre estas dos marcas, indicando así la salida oficial de la carrera.
- c) Faltando cinco minutos para el inicio de un heat, se izará una bandera BLANCA de manera perpendicular a la línea de salida, misma que permanecerá en alto durante cuatro minutos.

- d) A la cuenta del último minuto, se bajará la bandera BLANCA y simultáneamente se izará una bandera VERDE, misma que permanecerá izada un minuto exacto.
- e) Al minuto exacto, la bandera VERDE caerá indicando la salida de las embarcaciones.
- f) La toma oficial de tiempos iniciará con la caída de la bandera VERDE que coincidirá con la activación del cronometro oficial, independientemente de que la embarcación líder la cruce o no.
- g) Desde la boya de no retorno hasta la línea de salida, durante el último minuto, todas las embarcaciones deberán fijar su carril y establecer su trayectoria imaginaria de salida en línea recta. No se permitirá zigzaguear, y cualquier embarcación que obstaculice estas trayectorias o cambie su posición de salida le será descontada una vuelta en pista y dos en enduro.

14.6.2.1 Para la Categoría T-1 exclusivamente, el sistema de salida con banderas, se regirá bajo el siguiente procedimiento:

- Se mostrará la bandera azul amarilla, indicando que las embarcaciones deberán ingresar a la pista.
- Cuando se muestre la bandera naranja, las embarcaciones deberán colocarse en el centro de la pista y apagar el motor.
- Se mostrará la bandera blanca por dos minutos, indicándole a los pilotos que deberán dirigir sus embarcaciones, siguiendo el sentido del circuito de la pista, hacia la zona de arrancada que se ubicará de preferencia antes de la Boya 4 y por supuesto, antes de la boya de salida.
- Al término de los dos minutos, la bandera blanca se cambiará por la bandera verde, misma que deberá mostrarse por un minuto exacto. Durante este tiempo, la embarcaciones que navegue en sentido contrario será descalificada y a aquella que rebase la boya de meta, le será descontada una vuelta.

14.7 Salida adelantada.

- a) Cuando el 50% de las embarcaciones se adelanten a la salida, una nueva salida será requerida y no habrá penalización (ver regla 14.5.4)

- b) El Juez Árbitro tendrá el poder de anular la salida y requerir una nueva salida (ver instrucciones del Juez Árbitro).

14.8 Reinicios.

- a) Cuando una carrera es detenida por algún accidente o cualquier otro motivo, y ésta no ha cumplido con el 75% de su recorrido pactado, una nueva salida deberá realizarse completando el recorrido faltante, de conformidad con la última vuelta registrada por la embarcación del líder. En el caso de que la suspensión haya ocurrido durante el desarrollo de un heat “back to back” sólo podrán realizarse las vueltas faltantes, descontando la del incidente que motivo a detener la carrera. En salidas con tipo LeMans Modificado, las posiciones en el muelle de salida serán de acuerdo al lugar obtenido por las lanchas de conformidad con la última vuelta registrada por la embarcación líder.
- b) Sólo se permite reiniciar la carrera una sola vez. En caso de detener por segunda ocasión el desarrollo del heat, se aplicará el siguiente criterio:
- Si se ha corrido menos del 35% de las vueltas convocadas, la puntuación a otorgar será equivalente al 50% de los puntos a obtener bajo condiciones normales.
 - Si se ha corrido más del 35% de las vueltas convocadas, la puntuación a otorgar será equivalente al 100% de los puntos.
- c) Todos los reinicios de carrera serán a dos minutos.
- d) En el evento de un reinicio de carrera se alzarán la bandera roja, y si en opinión del Juez Árbitro la pista se encuentra lista para recomenzar la carrera, se alzarán la bandera blanca para el primer minuto y bandera verde para el último minuto. La caída de la bandera verde indicará el reinicio oficial de la carrera. Si en opinión del Juez Árbitro la pista no se encuentra en condiciones de repetir la salida, entonces la bandera negra se alzarán, indicando a los pilotos que regresen a Pits.

14.9 Descripción de banderas.

- 14.9.1 Todas las banderas deberán tener un mínimo de 60 cm. x 60 cm.

14.9.2 Las banderas son usadas para designar tiempo específico o para dar instrucciones a los participantes. Brevemente, la descripción de lo que significan los colores, es la siguiente:

- Negra: Pista cerrada, regresar a Pits; no salirse de los Pits.
- Verde: El tiempo entre el último minuto y la salida. Servirá también para indicar la última vuelta de un heat. En carreras de ríos se utiliza para la salida de la primera embarcación de cada etapa.
- Blanca: El tiempo entre la señal de los últimos dos minutos y el último minuto. En carreras de ríos se utiliza para darle salida a las embarcaciones.
- Amarilla: Precaución; problemas en la pista, esté alerta a posibles obstáculos en la pista. En carreras de ríos se utiliza para indicar que hay una lancha con algún tipo de problema.
- Cuadros: Meta; finalización de carrera.
- Roja: La carrera está detenida; hacer alto total, esté alerta y busque otras señales.

Para la Categoría T -1:

- La bandera Roja deberá considerarse como “navegar a paso de propela”, Si después ponen Naranja, deberán dirigirse al centro de la pista. Si es necesario detenerlos totalmente, se mostrará bandera Negra.
- Azul/amarilla: Iniciar acercamiento al muelle de salida para tomar posiciones de salida; estar atentos a indicaciones del Juez de Salida.
- Naranja: Situarse al centro de la pista y apagar motor.

14.9.3 Cualquiera o todas las banderas aquí descritas también podrán ser exhibidas en las lanchas de jueces de boya y de rescate a lo largo de la pista.

14.10 Desarrollo de la competencia.

14.10.1 Las embarcaciones no podrán alterar su curso invadiendo carriles que correspondan a otras embarcaciones. La embarcación que altere su curso será penalizada con una vuelta en pista y dos en enduro.

14.10.2 En pruebas de Enduro, una embarcación podrá ser asistida y/o remolcada a la zona de Pits por las embarcaciones autorizadas y continuar posteriormente la competencia.

14.11 Boyas.

- a) La boya deberá estar construida de un material que no dañe a las embarcaciones si éstas golpean o chocan contra ella, y deberá ser de color naranja o amarillo fluorescente.
- b) Se deberán instalar dobles boyas con cuerdas y anclas (“muertos”) independientes para que en caso de que una de ellas sea destruida durante la carrera se pueda continuar con la misma. En caso de que una boya no esté o se haya movido de su lugar correcto entre heat y heat, el Comité de Carrera deberá reemplazarla. Si esto no se pudiere, el Comité de Carrera deberá anunciar a todos los participantes el faltante de colocación de una boya.
- c) Todas las boyas de color naranja de cabecera y las boyas de curso, deberán ser tomadas por el lado izquierdo del piloto. Todas las boyas de color amarillo deberán ser tomadas por el lado derecho del piloto a menos que esto haya sido contraindicado y anunciado en la Junta de Pilotos. Las boyas también pueden ser usadas para indicar los límites externos de la pista y de ser así, estas boyas, en lo posible, tendrán que ser de distinto color a las de la pista.
- d) La embarcación que no tome una boya, no podrá retomarla; en caso de hacerlo, será descalificada. A la embarcación que omita una boya le será descontada una vuelta en pista y dos en enduro.
- e) Cualquier embarcación que haga que otra lancha pierda una boya, o que obstruya o viole de cualquier manera las reglas de rebase, le será descontada una vuelta en carreras de pista y dos en enduro.
- f) Cualquier embarcación que destruya, dañe o descoloque una boya, sin ser forzada por otra lancha, le será descontada una vuelta en carreras de pista y dos en enduro.
- g) La decisión de detener una carrera por motivos de seguridad debido a la destrucción o pérdida de posición de una boya, será tomada a

discreción del Juez Árbitro. Cuando se destruyan o pierdan su posición todas las boyas que conforman una cabecera, la carrera deberá ser detenida inmediatamente y en caso dado, una vez colocadas nuevamente las boyas faltantes, se aplicará el procedimiento de reinicio.

- h) Las embarcaciones que participan en una pista en donde una boya ha sido destruida o ésta ha cambiado de posición, no podrán alterar su curso ventajosamente hasta que el líder lo haga. A las embarcaciones que no respeten este procedimiento, les será descontada una vuelta en carreras de pista y dos en enduro.

14.12 Derecho de paso

- a) Cuando dos embarcaciones se acerquen una a la otra creando riesgo de colisión, una de ellas deberá dar paso a la otra, como sigue:
- Cuando dos embarcaciones estén a punto de colisión de frente, cada una deberá alterar su curso hacia estribor (a la derecha).
 - Cuando dos embarcaciones se estén cruzando, aquella que vaya por fuera deberá ceder el paso a la otra.
- b) Cualquier embarcación que siga estas reglas de dar paso a otra lancha, en el momento del acercamiento, reducirá la velocidad, se detendrá, o incluso meterá reversa, si fuese necesario.
- c) El hacer caso omiso de estas reglas de seguridad, ameritará la descalificación de la embarcación.

14.13 Rebase

- a) Cualquier embarcación que rebase a otra deberá calcular librar por lo menos con un tanto de la eslora de su embarcación a la otra, para poder alterar su curso.
- b) La seguridad de un rebase será responsabilidad de la embarcación que rebasa.
- c) Un rebase puede ocurrir a babor (izquierda) o a estribor (derecha).

- d) Una vez iniciado el rebase, la embarcación por ser rebasada no podrá salirse de su curso y entorpecer la maniobra de rebase de la otra embarcación, ya sea a babor (izquierda) o estribor (derecha).

14.14 Traslape

- a) La embarcación a ser “Lapeada” (es decir, que el líder está a punto de rebasarla y llevarle una vuelta de ventaja cuando menos), deberá ceder el paso a la embarcación que rebasa. A la lancha que omita este procedimiento se le descontará una vuelta.

14.15 Finalización de la competencia.

14.15.1 En pruebas de Pista, la terminación de cada heat será cuando la embarcación líder haya cruzado la línea de meta, después de haber completado el número requerido de vueltas. El Juez Árbitro llamará a Pits al resto de las embarcaciones y se les asignarán los puntos de acuerdo con sus posiciones. Todas las embarcaciones que hubieren tomado salida, recibirán puntos de acuerdo a la posición que tuvieron al momento de concluir la carrera, independientemente de que hubieran cruzado o no la línea de meta, siempre y cuando hayan dado por lo menos una vuelta a la pista.

14.15.2 En pruebas de Enduro, al faltar 5 minutos para finalizar el tiempo estipulado, se alzarán una bandera blanca en la Caseta de jueces. Una vez transcurridos los últimos cuatro minutos, la bandera blanca será bajada y se alzarán la bandera verde por un minuto. Al concluir este tiempo, será cambiada por la bandera a cuadros, indicando el final de la competencia.

14.15.3 El cierre oficial para cada heat será 2 minutos después de que la embarcación líder de la categoría haya cruzado la línea de meta, una vez que haya completado el número de vueltas requerido en pruebas de pista y enduro. El resto de los competidores terminará su carrera cuando crucen la bandera a cuadros, no importando la vuelta en que se encuentren.

Nota: Se propone dejar también dos minutos para enduro porque de todas formas, las vueltas que hayan dado tienen validez.

14.15.4 Las embarcaciones que no hayan cruzado la línea de meta antes del cierre del heat no obtendrán puntos en ese heat en carreras de pista. Para carreras de enduro, no es necesario cruzar la línea de metas para tener derecho a que les sean consideradas las vueltas que hubieren dado.

14.15.5 En caso de que se tenga que llamar y sacar de la carrera a embarcaciones que continuaban corriendo, después de que la embarcación líder haya cruzado la línea de meta pero antes del cierre oficial de carrera, esas embarcaciones recibirán puntos de acuerdo con las posiciones que mantenían en el momento en que fueron llamadas.

14.15.6 El número de vueltas y/o el tiempo final de cada embarcación será tomado cuando la proa de cada lancha cruce la línea de meta con la bandera a cuadros.

14.15.7 Una vez que una embarcación recibe bandera a cuadros, deberá continuar su trayectoria sobre la pista sin aminorar la velocidad y tomar las dos boyas correspondientes a la siguiente cabecera, antes de dirigirse al centro de la pista para esperar instrucciones de la caseta de jueces o de las embarcaciones de jueces de boya y/o rescate, ya sea para regresar a Pits o al muelle de salida. La embarcación que omita este procedimiento será sancionada con 50 puntos menos en ese heat y si es una carrera de enduro, se le descontarán dos vueltas.

14.15.8 Una vez en el centro del circuito, permanecerá ahí a muy baja velocidad hasta que desde la Caseta de Jueces se levante la bandera negra, indicando que puede regresar a la zona de Pits.

14.15.9 Todas las embarcaciones requeridas para inspección, inmediatamente después de haber terminado, deberán reportarse y dirigirse al área de inspección designada por el Inspector Técnico.

14.15.10 En pruebas de Pista, la embarcación ganadora será aquella que haya cruzado primero la línea de meta cumpliendo con las vueltas pactadas y tomando bandera a cuadros.

14.15.11 En pruebas de Enduro, la embarcación ganadora será aquella que haya dado el mayor número de vueltas dentro del tiempo estipulado hasta la caída de la bandera a cuadros. Si hay más de una embarcación con el mismo número de vueltas, ganará aquella que cruce primero la línea de meta.

14.16 Puntuación.

14.16.1 Para tener derecho a obtener puntos, el piloto deberá haber tomado la salida y haber dado por lo menos una vuelta. En un heat que reinició, se considerará a las embarcaciones que tomaron salida en la arrancada inicial del heat.

14.16.2 Para efectos de premiación, en carreras de Pista se sumarán los puntos obtenidos en cada heat y así, definir los lugares. Una vez definidos,

se eliminarán esos puntos y se otorgará una nueva puntuación por todo el evento (para efectos de Campeonato Nacional). Para carreras de Enduro, los lugares obtenidos se definirán con base al número total de vueltas acumuladas en todas las carreras realizadas bajo una misma convocatoria y cada carrera en sí, brindará puntos para campeonato nacional.

14.17 Son motivos de descalificación en una carrera de pista las siguientes violaciones:

- a) Antes de la salida, ubicarse o adelantarse a la línea de salida una vez que ha sido dada la señal del último minuto.
- b) Desde el muelle de salida y hasta la boya que se designe en la Junta de Pilotos, alterar el curso de la embarcación, invadiendo carriles que correspondan a otras embarcaciones.
- c) Tomar una boya omitida.
- d) Provocar que otra embarcación pierda o destruya una boya.
- e) No respetar las reglas de rebase.
- f) Permitir que personas distintas a las inscritas tripulen la embarcación.
- g) Encontrar graves irregularidades al momento de inspeccionar el equipo de seguridad, la embarcación, y el motor entre los diferentes heats.
- h) Si el piloto o propietario de la embarcación se negara a ser inspeccionado.
- i) Negarse a poner a disposición del Inspector Técnico la embarcación y su respectivo motor cuando éste lo solicite, al momento de concluir el evento.

Regla 15 Maratones y Carreras de Ríos.

15.1 Siempre se deberá indicar en la convocatoria de una carrera de río, el grado de dificultad de cada una de las etapas. Para carreras que se convoquen a ríos desconocidos, será indispensable realizar recorridos previos de reconocimiento para establecer el grado de dificultad estimado. En estos recorridos, deberá estar presente una comisión de la FMM para clasificarlo. No podrán efectuarse carreras en ríos con condiciones mayores a clase 3.

Dadas las características de los ríos, éstos se clasifican en 3 clases:

a) Clase 1

- Son los ríos profundos y caudalosos donde el canal de navegación tiene un ancho mínimo de 20 metros. Exigen a la tripulación de lanchas una moderada lectura de río para encontrar el canal más profundo. Se puede usar razonablemente la técnica de navegación de cortar las curvas. La velocidad de la corriente de agua no deberá ser mayor de 8 km/hora.

b) Clase 2

- Son ríos con bajos, piedras y obstáculos superficiales. En estos ríos es necesario usar la técnica de lectura del río para poder encontrar el canal de navegación, el cual deberá tener un mínimo de 20 metros de ancho. La velocidad máxima de la corriente de agua será de hasta 12 km/hora. En esta clase se pueden aceptar olas que rompan con cresta blanca.

c) Clase 3

- Son ríos que como consecuencia del desnivel en el recorrido y los obstáculos naturales que se encuentran forman corrientes rápidas en las cuales debe existir un canal de navegación con un mínimo de 10 metros de ancho. La velocidad máxima de la corriente de agua será de hasta 20 km/hora. Los desniveles máximos serán aquellos que formen pendientes de hasta 30 grados. En esta clase se aceptan olas de máximo 1 metro de alto.

15.1.1 No podrán efectuarse carreras en ríos con condiciones mayores a los de clase 3.

15.1.2 De acuerdo con las estaciones del año, o particularidades del río, la clasificación puede variar. Para una carrera sobre río, ésta se deberá clasificar precisamente para las condiciones imperantes en que se encuentre el río el día de la carrera.

15.1.3 En forma artificial se puede cambiar la clasificación de un río o etapa de éste, por medio de boyas o balizas que indiquen claramente el canal de navegación. Este procedimiento, puede utilizarse tanto para incrementar, como para disminuir la clasificación de una etapa en particular.

15.2 Las carreras de ríos podrán hacerse en ambos sentidos; a favor de la corriente o remontándola.

15.3 Etapa es la distancia por recorrer entre la línea de salida y la meta de llegada. La distancia máxima que podrá tener una etapa es de 225 km, siguiendo el canal de navegación. En caso de que la distancia a recorrer sea mayor por causas ajenas a la organización; deberá anunciarse claramente esto en la convocatoria y mencionarlo en la junta de pilotos.

15.3.1 Para ser considerada una etapa como tal, deberá iniciar siempre con cualquiera de los procedimientos que se establecen en el reglamento y a su vez, forzosamente, deberá tener una terminación en la que todas las embarcaciones participantes, estarán obligadas a hacer alto total. Para poder iniciar una etapa subsecuente, se deberá seguir el procedimiento de inicio que se haya establecido en la convocatoria y con base a este reglamento.

15.4 El horario de salida podrá ser a partir de que el sol principie a salir en el horizonte. El horario de llegada deberá calcularse para que una embarcación con una velocidad de 50 km/hora no arribe después de que el sol termine de meterse en el horizonte.

15.4.1 El recorrido total de la carrera debe ser cubierto en un máximo de 6 días, dentro de los cuales se excluyen los días de descanso, que pueden ser un máximo del 50 % de los días de carrera.

15.4.2 El ganador de cada categoría será el piloto que registre el menor tiempo en la distancia convocada. El Comité Organizador deberá de indicar en el Programa de Carrera si las embarcaciones deberán haber iniciado la primera etapa de acuerdo a lo establecido en la regla 15.15.5 y de terminar la última etapa bajo su propio impulso, o no.

15.4.3 El ganador absoluto será el piloto de la embarcación de cualquier categoría que logre hacer el recorrido total en el menor tiempo habiendo iniciado y terminado todas las etapas sin penalizaciones. Para este premio no se podrá cambiar de embarcación.

15.5 Se podrá correr más de una etapa por día y pueden ser en dos o más ríos. Deberá otorgarse el tiempo suficiente entre cada una de las etapas para que las embarcaciones lleguen a cada meta. Este tiempo deberá de indicarse en la convocatoria y ser confirmado en la junta de pilotos y se deberá respetar la regla 15.4

15.6 Tiempo muerto es el que no se toma en la acumulación de tiempo en la carrera; por ejemplo el necesario para las maniobras de traslado de la embarcación por tierra para cambio de río.

15.7 El comité organizador y/o el Juez Arbitro podrá suspender y/o posponer hasta por 24 horas alguna de las etapas de la carrera si las condiciones del río o si las condiciones climatológicas no son las adecuadas.

15.8 Tripulantes.

15.8.1 La tripulación será de un mínimo de dos personas, uno de los cuales deberá ser designado como el Capitán, quien deberá estar abordo durante

todas las etapas de la carrera. Toda la tripulación deberá tener licencia vigente de la FMM.

a) Se permite que uno de los tripulantes sea menor de edad bajo el siguiente esquema:

Categoría FX: Podrá inscribirse como piloto un menor de edad (Mínimo 14 años cumplidos antes del día de la carrera), siempre y cuando su copiloto sea un piloto (que cuente con la licencia respectiva) experimentado (cuando menos con una participación mínima en tres carreras de río). Se permite la inscripción de un menor (mínimo 14 años) como copiloto, siempre y cuando el Piloto sea mayor de edad.

Categoría SB: Podrá inscribirse como piloto un menor de edad (Mínimo 16 años cumplidos antes del día de la carrera), siempre y cuando haya participado cuando menos en tres carreras de río en la Categoría FX como piloto y además, su copiloto sea un piloto (que cuente con la licencia respectiva) experimentado (cuando menos con una participación mínima en tres carreras de río en la Categoría SB o similar o superior). Se permite la inscripción de un menor (mínimo 14 años) como copiloto, siempre y cuando el Piloto sea mayor de edad.

Categoría BB: No se permitirá la inscripción de menores de 18 años como pilotos aunque sí podrán registrarse como copilotos.

Categoría OB2000: Podrá inscribirse como piloto un menor de edad (Mínimo 16 años cumplidos antes del día de la carrera), siempre y cuando haya participado cuando menos en tres carreras de río en la Categoría FX como piloto y además, su copiloto sea un piloto (que cuente con la licencia respectiva) experimentado (cuando menos con una participación mínima en tres carreras de río en la Categoría OB2000 o similar o superior). Se permite la inscripción de un menor (mínimo 14 años) como copiloto, siempre y cuando el Piloto sea mayor de edad.

Categoría OB3000: No se permitirá la inscripción de menores de 18 años como pilotos aunque sí podrán registrarse como copilotos.

15.8.2 No está permitido que personas distintas a las inscritas tripulen la embarcación, exceptuando causas de fuerza mayor y contando con la autorización del Juez Árbitro. En caso contrario, la tripulación será descalificada.

15.9 Procedimientos de inspección.

15.9.1 Las embarcaciones, sus motores y demás equipo, deberán someterse a una inspección técnica y de seguridad antes de poder participar en un maratón. La inspección será conducida por los Inspectores

Técnicos asignados quienes reportarán si la embarcación cumple o no con estas reglas.

15.9.2 El monoblock del motor inspeccionado, deberá ser marcado por el Inspector Técnico para facilitar su identificación a lo largo del evento.

15.9.3 Todo el equipo de seguridad, la embarcación y el motor, podrán ser sometidos a inspecciones adicionales entre las diferentes etapas. Si al momento de la inspección se detectara una violación al reglamento, o si el piloto o propietario de la embarcación se negaran a ser inspeccionados, la embarcación será descalificada de todas las etapas en las que ya hubiere participado y no se le permitirá continuar. Modificaciones o sustituciones de equipo podrán efectuarse antes del inicio de cada etapa del evento dando aviso al Inspector Técnico. El horario de inicio de carrera de una embarcación no podrá recorrerse por reparaciones o modificaciones.

15.9.4 Inmediatamente después de cruzar la línea de meta en cualquier etapa, los participantes que han sido señalados para inspección, deberán poner a disposición del Inspector Técnico sus embarcaciones en la zona designada por el Comité de Carrera. Las embarcaciones y sus respectivos motores quedarán bajo la custodia del Inspector Técnico hasta que sean liberadas. Cualquier competidor que se niegue a seguir este procedimiento, quedará descalificado de todo el evento.

15.9.5 El Inspector Técnico al finalizar la última etapa convocada, podrá medir el cubillaje de todos los motores utilizados por las embarcaciones que el designe. Si el motor está en el límite superior del cubillaje de la categoría podrá ordenar al competidor que su motor sea desarmado por el equipo del competidor para la inspección del mismo.

15.9.6 La pérdida o inutilización de cualquiera de los elementos considerados dentro del equipo obligatorio de la embarcación, por cualquier motivo, deberá reportarse al final de la etapa al Inspector Técnico, así como reponerse antes de continuar participando. El omitir este procedimiento, equivaldrá a una penalización de 5 minutos.

15.10 Reglas generales de Carrera.

15.10.1 Deberá realizarse una Junta de Pilotos antes de cada etapa de la carrera y de acuerdo al horario establecido en la Convocatoria. Es obligatorio que todos los pilotos inscritos asistan a la misma portando su overol o el uniforme de su escudería. A la hora de la junta para iniciar se pasará lista de asistencia; a los pilotos que no estén cuando se les nombre, se les sancionará con una penalización de 15 minutos.

15.10.2 Todos los tripulantes deberán de tener su chaleco y casco puesto siempre que la lancha este en movimiento a motor (entiéndase durante la competencia, pruebas y ajustes). La embarcación que viole esta regla, se le sancionara con una penalización de 15 minutos.

15.10.3 El consumo de bebidas alcohólicas y/o sustancias controladas y/o drogas, por cualquier participante u oficial antes o durante el desarrollo de una competencia, está estrictamente prohibido. A ningún tripulante de embarcación (competidora, de rescate oficial o de apoyo) que haya consumido cualquiera de estas sustancias, le será permitido permanecer a bordo. La violación de esta regla ameritará la descalificación inmediata de la embarcación de todo el evento, o la suspensión de funciones del oficial respectivo. En el caso de que la violación se presente por el tripulante de una embarcación de apoyo, la descalificación se hará extensiva a la lancha competidora que representen.

15.10.4 El uso de lenguaje ofensivo por un tripulante hacia cualquier persona, no será permitido. La violación de esta regla implicará una sanción que va desde 5 minutos, hasta la descalificación total de la embarcación en el evento o de la que representen por ser una embarcación de apoyo.

15.10.5 La posesión de armas de fuego por cualquier tripulante a lo largo de cualquier evento está estrictamente prohibida. El violar esta regla equivaldrá a la descalificación de la embarcación de todo el evento o de la embarcación que representen, y el portador, deberá ser remitido a las autoridades policíacas correspondientes.

15.10.6 Está prohibido fumar en la zona de Pits y/o a bordo o a menos de tres metros de la embarcación. Cualquier tripulante o miembro del equipo de tierra de una embarcación que sea sorprendido haciéndolo, provocará que la embarcación a la que representa sea sancionada con 15 minutos por los oficiales.

15.10.7 Ningún casco de embarcación podrá ser reemplazado durante el desarrollo del evento. Hacerlo ameritará descalificación total.

15.10.8 El Comité Organizador de la carrera podrá decidir cuál de las opciones A o B se seguirán, lo cual deberá de indicarlo en el Programa de la carrera.

OPCIÓN A: El motor no podrá ser cambiado durante la carrera.

OPCIÓN B: El motor podrá ser cambiado una sola vez durante toda la carrera. Para cambiarlo se deberá de pedir la autorización del Inspector Técnico quien revisara el motor que se va a sustituir así

como el que se instalará, para homologar la categoría y ponerle nuevos números de identificación. Este segundo motor no podrá ser sustituido en el resto de la carrera.

El motor inicial no podrá ser reconstruido y utilizado durante el resto de la carrera y en caso de ser requerirlo, podrá ser sometido a Inspección Técnica al finalizar la etapa o carrera.

La embarcación que no siga estas reglas será descalificada de la competencia.

Si en el programa de la Carrera no se indica cual será la opción a seguir, la Opción A será la que prevalezca.

15.10.9 Cualquier embarcación que haya sido descalificada de alguna de las etapas, podrá continuar compitiendo en las subsecuentes etapas, para lo cual recibirá una penalización equivalente al no haber iniciado la etapa de la que fue descalificada (DNS) regla no. 15.12.7.

15.10.10 El uso de posicionadores vía satélite (GPS) está permitido.

15.10.11 El Comité Organizador deberá de indicar en el programa de la carrera el tipo y octanaje de la gasolina que estará disponible para los competidores. Cuando se haga disponible el combustible se deberá de indicar bajo qué condiciones éste se les proporcionara a los mismos.

15.10.12 El combustible podrá ser revisado en cualquier momento de la competencia por el Inspector Técnico. La embarcación que no permita que se le haga la inspección será descalificada de la competencia. La gasolina de bomba será la de mayor octanaje que cualquier persona pueda comprar en cualquier gasolinera de la localidad en donde se esté llevando a cabo la competencia.

15.11 Salidas.

15.11.1 El método de salida será de Banderas, pudiendo las embarcaciones ser lanzadas o de minuto a minuto.

15.11.2 El orden de salida en la primera etapa de una carrera que use la salida de minuto a minuto deberá ser sorteado. En las subsecuentes etapas, el orden de salida estará determinado por las posiciones finales de la acumulación de tiempo, saliendo en primer lugar la embarcación que tenga el menor tiempo sin importar la categoría a la que pertenece. A cada embarcación se le dará su hora oficial de salida.

15.11.3 Cada embarcación competidora tendrá hasta cinco minutos como tiempo máximo para botar y desalojar la rampa o zona asignada. En caso de no hacerlo así, recibirá una penalización equivalente a cinco minutos por cada minuto adicional. En situaciones de emergencia en que se requiera más tiempo para el botado, no habrá penalizaciones a discreción del oficial presente.

15.11.4 Todas las embarcaciones deberán botar y colocarse antes de la línea de salida. Cualquier embarcación que se encuentre en el agua en “Tiempo de Carrera” y rebase la línea de salida antes del inicio oficial, recibirá una penalización de tres minutos. En caso de que alguna embarcación se encuentre del lado contrario de la línea de salida o bien que haya rebasado la línea de salida por causas ajenas a su voluntad en Tiempo de Carrera, podrán regresar al área de salida siguiendo el procedimiento indicado en la regla no. 15.12.6.

15.11.5 Todas las embarcaciones deberán de estar en el agua 10 minutos antes de que se le dé salida a la primera lancha. Cualquier embarcación que sea botada durante los 10 minutos antes de que se le dé la salida a la primera lancha, podrá recibir una sanción de hasta 5 minutos.

15.11.6 Una vez que la embarcación esté planeando, ningún miembro de la tripulación, en ningún momento, podrá ir sobre la proa de la lancha. De hacerlo la embarcación recibirá una penalización de 15 minutos.

15.11.7 Para salidas por tiempo, la embarcación en su turno para tomar su salida, deberá de permanecer en “el Zona Oficial de Salida” (Staging área). Esta zona está ubicada entre la línea de salida y 50 metros hacia atrás. En esta zona oficial, no deberá de haber ninguna otra embarcación. La embarcación que cruce la zona oficial de salida 10 segundos antes de que la embarcación en turno reciba señal de salida, será sancionada con 5 minutos.

15.12 Inicio de Carrera

15.12.1 Una etapa se considerará abierta para la carrera 10 minutos antes de que la primera embarcación reciba el banderazo de inicio. A partir de ese momento y hasta que la etapa sea cerrada oficialmente, se considerará como “Tiempo de Carrera”.

15.12.2 Una embarcación que se adelante a su tiempo de salida, recibirá una penalización equivalente a un minuto por cada segundo de adelanto. La penalización y tiempo máximo a otorgar será equivalente al tiempo total que reciban otras embarcaciones de la misma categoría por no iniciar la etapa (DNS), independientemente del tiempo que le pudiese corresponder.

15.12.3 Al momento en que la bandera verde es bajada, se indica que el tiempo de carrera de una embarcación ha empezado a transcurrir, independientemente de que dicha embarcación cruce o no la línea de salida.

15.12.4 Cualquier embarcación que no haya iniciado en su tiempo designado, podrá iniciar su etapa en cualquier momento salvo en los intervalos cuando la bandera verde ha sido levantada para otra embarcación, por lo que deberá esperar a que la embarcación en turno arranque su etapa, de lo contrario se le impondrá una penalización de 5 minutos.

15.12.5 Si alguna embarcación por causas fuera del control de su tripulación cruzara la línea de salida antes de su tiempo designado, la tripulación deberá levantar la bandera amarilla y proceder de acuerdo a la regla No.15.12.6, de lo contrario se le impondrá una penalización de 2 minutos.

15.12.6 Para regresar a la línea de salida se deberá de proceder de la siguiente manera:

- a) Si una embarcación está fuera de la línea visual de la línea de salida, puede proceder a una velocidad moderada, de ninguna manera a alta velocidad, en el sentido contrario al de la competencia navegando en el centro del canal de navegación, esta embarcación deberá mostrar en alto la bandera amarilla. A la embarcación que no siga este procedimiento, se le impondrá una penalización de 15 minutos.
- b) Si una embarcación esta a la vista de la línea de salida podrá proceder de acuerdo a la regla anterior, siempre y cuando ninguna otra embarcación esté a punto de tomar su salida (10 segundos de bandera verde). A la embarcación que no siga este procedimiento, se le impondrá una penalización de 15 minutos.
- c) Si una embarcación está regresando y la salida de lanchas es masiva, esta embarcación deberá esperarse hasta que ya no haya embarcaciones saliendo (de esta salida masiva). A la embarcación que no siga este procedimiento, se le impondrá una penalización de 15 minutos.

Procedimiento de Cálculo

15.12.7 Cualquier embarcación que no pueda iniciar alguna etapa (DNS) podrá iniciar la siguiente etapa. El tiempo de recorrido que se dará a esta embarcación para la etapa que no inició (DNS) será el tiempo del piloto más lento de su categoría que haya llegado dentro del tiempo estipulado por el Comité Organizador como Cierre de Meta. A este tiempo se le deberá agregar el castigo y/o factor de ajuste en minutos a los que se haya hecho acreedor.

Para la embarcación que arrancó y no terminó (DNF), será el siguiente: El tiempo del piloto más lento de su categoría que haya arribado en el tiempo estipulado por el Comité Organizador como cierre de esa etapa más el factor de ajuste (DNF) al que se haya hecho acreedor de acuerdo a la tabla siguiente:

TABLA DE FACTORES DE CÁLCULO		
DNS	Embarcación que no inicia	1.30 %
DNF	Embarcación que no termina	1.10 %

15.13 Desarrollo de la Carrera.

15.13.1 Una embarcación más rápida que rebasa a otra, deberá hacerlo con precaución y cortesía, manteniendo una distancia apropiada entre las embarcaciones.

15.13.2 Cualquier embarcación que navegue en sentido contrario a la carrera deberá hacerlo con precaución y de acuerdo a la regla no. 15.12.6

15.13.3 Las embarcaciones podrán ser o no ser re-abastecidas de combustible en el recorrido de la competencia, debiéndose esto ser especificado en el Programa de Carrera.

15.14 Uso de banderas

15.14.1 Bandera Roja: La bandera roja será mostrada por los tripulantes de una embarcación competidora únicamente en caso de extrema emergencia a los oficiales de rescate o al helicóptero cuando éste se encuentre presente. La bandera indica necesidad de atención médica urgente. El uso indebido de esta bandera, provocará la descalificación total de la embarcación. Una embarcación competidora a la que le sea mostrada la bandera roja por otra tripulación, deberá detenerse y otorgar toda la ayuda posible. En este caso, los tripulantes de la embarcación que brinda

apoyo deberán llevar el registro del tiempo que estuvieron detenidos y del momento en que reanudaron su participación, para presentarlo al Juez Árbitro al momento de llegar a la siguiente meta.

15.14.2 Bandera Amarilla: la embarcación de competencia que tenga algún problema podrá sacar la bandera amarilla, esto indica que hay un hombre en el agua, o que la embarcación se ha vuelto un obstáculo en el camino y pone en riesgo el paso de otras embarcaciones. Cuando hay una bandera amarilla, la embarcación que se aproxima deberá de proceder con precaución aminorando su velocidad hasta haber pasado el área del problema. El uso indebido de la bandera será motivo de descalificación de la carrera de la embarcación. Se recomienda que las embarcaciones tengan un soporte para poner la bandera.

15.14.3 Bandera Blanca: se levantará 2 minutos antes de la arrancada de la primera lancha de cada etapa y será bajada faltando 10 segundos.

15.14.4 Bandera Verde: se levantará 10 segundos antes de la arrancada de cada lancha y será bajada a la hora oficial de arrancada de cada lancha.

15.14.5 Bandera a Cuadros: Se mostrará a toda embarcación que cruce la línea de meta dentro del tiempo reglamentario. El hecho de que sea mostrada a cualquier embarcación competidora, no necesariamente indica que ésta sea acreedora a un lugar en la etapa de referencia.

15.15 Fin de etapa o de Carrera.

15.15.1 El ganador de la etapa será la embarcación que termine la etapa en el menor tiempo. Todas las embarcaciones deberán de cruzar la línea de meta bajo su propio impulso, pero también lo podrá hacer a remo siempre y cuando hayan hecho la mayor parte del recorrido bajo su propio impulso.

15.15.2 Todas las embarcaciones que lleguen dentro del tiempo del cierre de la meta de su categoría tendrán su tiempo real. Las embarcaciones que crucen la meta después del tiempo del cierre de la meta tendrán el tiempo del piloto más lento de su categoría más un 10%. Bajo este esquema se incluirán a las embarcaciones que no terminen la etapa (DNF) regla No.15.12.7

15.15.3 Una vez que la embarcación haya cruzado la línea de meta no podrá entrar de nuevo al recorrido, a menos que sea autorizada por los oficiales y solamente para llegar al área de la rampa. Esto lo deberá hacer con precaución, a baja velocidad y mostrando la bandera amarilla en alto. Por ningún motivo se podrá cruzar a alguna de las embarcaciones que

estén llegando a la meta. A la embarcación que no siga este procedimiento, se le impondrá una penalización de 15 minutos.

15.15.4 La meta se considerará cerrada a partir de la hora que se indique en la junta de pilotos o Convocatoria previa a la misma. El tiempo máximo de recorrido por etapa que podrá considerarse para una embarcación que no termina dentro del tiempo permitido (DNF) será el tiempo del piloto más lento de su categoría multiplicado por los factores de ajuste de la regla no. 15.12.7

15.15.5 Una embarcación que no haya terminado la etapa (DNF), podrá continuar en las siguientes etapas. Para que una etapa sea considerada como “arrancada”, la embarcación deberá de haber cruzado la línea de salida por su propio impulso (no será válido que cruce la línea de salida por el simple efecto de la corriente del agua o de los remos de la tripulación) y haber recorrido por lo menos 2 Km. de la etapa. El tiempo de recorrido que se considerará para esta embarcación en la etapa, será el tiempo del piloto más lento de su categoría multiplicado por los Factores de Ajuste de la regla No. 15.12.7.

15.15.6 Los resultados oficiales serán determinados por la acumulación de tiempo más las sanciones.

15.15.7 Una vez terminada la etapa, las embarcaciones que hayan sido seleccionadas para ser inspeccionadas deberán ser puestas de inmediato a la disposición del Inspector Técnico en el área designada, donde permanecerán bajo su custodia hasta que se termine la inspección. La embarcación que no cumpla con esta regla será descalificada de la etapa.

15.15.8 Si por alguna razón ninguna embarcación de una categoría termina la etapa, el tiempo de la etapa será el estimado en la Convocatoria o Junta de Pilotos más un 10% del factor de ajuste. Y para las embarcaciones que no arrancaron (DNS) tendrán el tiempo estimado en la Convocatoria para el factor de ajuste del 30%.

15.15.9 Los oficiales de la línea de meta deberán permanecer ahí y no podrán abandonar ese lugar mientras no haya transcurrido el tiempo anunciado para el cierre de la meta de cada categoría participante.

15.16 Embarcaciones de Apoyo y de Rescate

15.16.1 El Comité de Carrera proveerá embarcaciones en cantidad suficiente para actuar como embarcaciones de rescate en las zonas críticas a lo largo de las diferentes etapas de la carrera. Estas embarcaciones deberán estar equipadas para poder proporcionar rescate y primeros

auxilios de emergencia. Todos sus tripulantes deberán utilizar el chaleco salvavidas reglamentario siempre que se encuentren a bordo.

15.16.2 El Capitán de cada embarcación de rescate será considerado como oficial de la carrera y estará bajo la supervisión del Director de Carrera.

15.16.3 Las embarcaciones de rescate no son remolcadoras. Sin embargo, a discreción de su capitán, podrán remolcar embarcaciones competidoras a una distancia tal que permita a tripulantes buscar ayuda por su cuenta.

15.16.4 El Comité de Carrera designará a una de las embarcaciones de rescate como "Lancha Barredora". Esta embarcación deberá ser la última en partir, después de que todas las embarcaciones competidoras hubieren recibido su tiempo de inicio. El capitán de la embarcación dará instrucciones a los tripulantes de las embarcaciones competidoras que vaya encontrando detenidas a lo largo del recorrido, así como escuchará las necesidades de estos tripulantes para dirigirlos a sus equipos de apoyo o al Juez Árbitro.

15.16.5 Los participantes estarán obligados a inscribir a toda embarcación adicional que pretenda brindar servicios exclusivos de apoyo. Estas embarcaciones particulares se regirán por las mismas reglas que las señaladas para las embarcaciones de apoyo, cuando apliquen. Deberán acatar las instrucciones que reciban del Juez Árbitro y de los Oficiales de Carrera. Cualquier violación a los reglamentos, ameritará la aplicación de penalizaciones sobre la(s) embarcación(es) competidora(s) que las hubieren registrado.

15.17 Sanciones y Descalificaciones.

15.17.1 Por permitir que personas distintas a las inscritas tripulen la embarcación, durante la competencia. Solamente por motivos de salud plenamente justificados y autorizados por el jefe de servicios médicos, se permitirá que alguna persona distinta tripule la embarcación, para tal efecto se deberá de notificar al Juez Árbitro.

15.17.2 Encontrar graves irregularidades al momento de inspeccionar el equipo de seguridad, la embarcación y/o el motor entre las diferentes etapas.

15.17.3 Si el piloto de la embarcación se negara a dejar inspeccionar la embarcación.

15.17.4 Por reemplazar por segunda ocasión el motor de una embarcación

15.17.5 Reemplazar el casco de una embarcación durante el desarrollo de la carrera.

15.17.6 Por obstruir seriamente el canal de navegación por cualquier motivo distinto a una emergencia.

15.17.7 Por portar armas de fuego durante la competencia. Regla No. 15.10.5

15.17.8 Por correr alguna de las etapas sin haber pasado el examen médico.

15.17.9 Cuando cualquier tripulante de una embarcación utilice indebidamente las banderas roja o amarilla.

Regla 16 Puntuaciones.

16.1 Tabulador.

16.1.1 A menos que sea especificado de otra manera por la FMM, el ganador absoluto será determinado por el sistema de puntuación donde cada piloto, empezando o terminando una carrera o etapa, recibirá tantos puntos como se indica en la siguiente tabla:

a) Para Carreras de Turbina y Fuera de Borda:

Lugar:	Puntos:	Lugar:	Puntos:
Primero	400	Decimoprimeros	22
Segundo	300	Decimosegundo	17
Tercero	225	Decimotercero	13
Cuarto	169	Decimocuarto	9
Quinto	127	Decimoquinto	7
Sexto	95	Decimosexto	5
Séptimo	71	Decimoséptimo	4
Octavo	53	Decimoctavo	3
Noveno	40	Decimonoveno	2
Décimo	30	Vigésimo	1

b) Para Carreras de Túneles:

Lugar:	Puntos:	Lugar:	Puntos:
Primero	20	Undécimo	5
Segundo	17	Duodécimo	4
Tercero	15	Decimotercero	3
Cuarto	13	Decimocuarto	2
Quinto	11	Decimoquinto	1
Sexto	10	Decimosexto	1
Séptimo	9	Decimoséptimo	1
Octavo	8	Decimoctavo	1
Noveno	7	Decimonoveno	1
Décimo	6	Vigésimo	1

16.1.2 Para carreras de Ríos, la puntuación a otorgar para efectos de campeonato nacional, será de acuerdo con el grado de dificultad y *la distancia que se recorra* en la cada etapa, de conformidad con el siguiente tabulador; considerando que cada etapa otorgará puntos, independientemente si se participa o no en las demás.

Factor a considerar: Grado de dificultad del río

- Grado 1 Misma puntuación indicada en la Regla 16.1.1
- Grado 2 La puntuación de la Regla 16.1.1 multiplicada por 2.
- Grado 3 La puntuación de la Regla 16.1.1 multiplicada por 3.

Factor a considerar. Distancia de la etapa.

- De 1 a 50 Km: 100 puntos, multiplicados por el grado.
- De 51 a 100 Km: 200 puntos, multiplicados por el grado.
- De 101 Km o más: 400 puntos, multiplicados por el grado.

16.1.2.1 Independientemente de quien conduzca una embarcación, los puntos que se obtengan se otorgarán exclusivamente al tripulante que se inscriba como piloto de la misma.

16.1.3 Para carreras de Pista, la sumatoria de puntos definirá las posiciones finales del evento exclusivamente y para efectos de Campeonato Nacional, estas posiciones finales serán las que definan los puntos a otorgar, independientemente de la cantidad de heats que hayan integrado cada evento.

16.1.4 Para carreras de Enduro, cada carrera otorgará puntos para Campeonato Nacional, independientemente de que en un mismo evento se desarrollen dos o más carreras. Sin embargo, para efectos del evento en particular, será el número total de vueltas acumuladas en todas las carreras, lo que defina las posiciones del evento.

16.2 Empate

16.2.1 En caso de que dos o más embarcaciones obtengan el mismo número de puntos, estableciéndose un empate, el ganador será determinado por aquel que consiga el menor tiempo acumulado en los heats convocados. Si un empate no puede ser roto por el método aquí descrito, la embarcación ganadora será aquella que haya obtenido el menor tiempo en cualquiera de los heats convocados.

16.3 Si a un competidor se le descalifica, los puntos de ese heat serán otorgados a las demás embarcaciones en su correcto orden de llegada. Si la inspección técnica revela que un motor está irregular, el competidor será descalificado en cada heat que participó, y el orden de llegada será corregido en cada heat. Las posiciones finales serán obtenidas al sumar los puntos de la carrera.

16.4 Los ganadores del Campeonato Nacional, en sus distintas especialidades, serán aquellos pilotos que acumulen la mayor cantidad de puntos en las diferentes carreras convocadas en el año. Para el Campeonato Nacional solamente se consideran los puntos que haya obtenido el piloto por etapa de acuerdo al sistema de puntuación indicado en la Regla no. 15.15.5.

16.5 Para tener derecho a una posición en los resultados del Campeonato Nacional, se deberá haber asistido e iniciado, cuando menos el 50% de las etapas o heats convocados.

Regla 17 Premios

- 17.1 El monto total de los premios en efectivo y cómo será dividido será especificado en la Convocatoria de la Carrera. Cualquier otro tipo de premio que se pretenda dar deberá ser anunciado a más tardar en la primera Junta de Pilotos del evento. Ningún premio podrá ser otorgado si no cumple con lo aquí enunciado.
- 17.2 En el caso de un evento protestado, los premios no serán dados hasta que todas las protestas que afecten los premios en efectivo por otorgar hayan sido decididas. Los trofeos podrán ser otorgados, y si hubiese decisión sobre la protesta que altera a estos resultados, el Comité de Carrera solicitará la devolución de los mismos.
- 17.3 Cualquier club o Comité de Carrera que solicite la devolución de cualquier trofeo, premio o efectivo, deberá hacerlo por escrito y enviar el comunicado a los competidores afectados con acuse de recibo y con copia a la FMM, para que la Comisión Deportiva o Consejo Directivo de la FMM tome acción si se requiere.
- 17.4 En el caso de que cualquier competidor se niegue a regresar cualquier trofeo, premio o efectivo que se le haya requerido devolver por escrito y con acuse de recibo, no podrá competir en otras carreras, hasta que se haya efectuado la devolución.
- 17.5 Cualquier club, organizador o promotor deberá requerir le sean firmados recibos emitidos por él mismo como comprobantes fiscales de los premios otorgados en efectivo, efectuando la retención correspondiente.
- 17.6 En caso de que un evento sea cancelado, los premios se entregarán de acuerdo a los resultados que se determinen de acuerdo a la regla 19.5

Regla 18 Protestas

- 18.1 Los pilotos tienen todo el derecho de protestar, en carreras sancionadas, violaciones a las reglas que afecten a su particular categoría.
- 18.2 Cuando la violación se refiere a la misma sanción o método de conducir la carrera, la mencionada protesta deberá ser presentada por escrito al Juez Árbitro hasta 30 minutos después de haberse publicado los resultados oficiales. La persona que proteste lo deberá de hacer mediante el formato de protesta de la FMM y dejar un dinero de garantía, de acuerdo con lo estipulado por la FMM y deberá solicitar un recibo provisional firmado por el Juez Árbitro en donde se indique la cantidad entregada, la fecha y hora, nombre de quién protesta, número de la embarcación y categoría

específica. En caso de que la protesta no proceda, deberá solicitar un recibo oficial en las oficinas de la FMM, una vez que el Juez Árbitro haya entregado su informe en el mismo lugar.

- 18.3 Todas las decisiones tomadas por el Juez Árbitro concernientes a violaciones de salida, manejo, y desde luego de reglamento, serán finales, y las apelaciones solamente serán permitidas cuando esté de por medio una suspensión.
- 18.4 Cualquier participante que desee pedir la descalificación de una embarcación y/o motor, lo puede hacer por escrito con el Juez Árbitro acompañado de la apropiada cuota de garantía. El asunto será entonces conducido por la Comisión Deportiva, cuando sea aplicable. Bajo ninguna circunstancia se tardará en resolver una protesta, si ésta fue debidamente llenada con el Juez Arbitro, más de siete días después de la fecha de terminación de la carrera.
- 18.5 El uso de cintas de vídeo, estará permitido en una protesta y/o apelación aunque no podrá considerarse como evidencia contundente.

Regla 19 Aplazamientos y Cancelaciones

- 19.1 El Juez Árbitro y/o Director de Carrera son los únicos que pueden posponer o cancelar una carrera o heat.
- 19.2 Si las circunstancias, horario o condiciones climatológicas son desfavorables y aconsejan que una carrera o heat sea pospuesto, éstos podrán ser reanudados a discreción del Juez Árbitro, restringiendo el tiempo de realización de conformidad con la Regla 9.4 de este reglamento.
- 19.3 De conformidad con el Juez Árbitro, si en Junta de Pilotos existe unanimidad en correr la carrera o heat al día siguiente o en cualquier otra fecha, el Juez Árbitro autorizará el otorgamiento de los puntos para el Campeonato Nacional.
- 19.4 En caso de no existir unanimidad de pilotos, un heat o carrera se podrá correr al día siguiente sin que se otorguen puntos para el Campeonato Nacional, otorgando exclusivamente trofeos y premios.
- 19.5 En caso de que un evento sea cancelado por no existir mayoría, la puntuación a otorgarse se determinará de la siguiente manera:
 - a) Menos del 35% del recorrido o tiempo convocado, 0 puntos.
 - b) Del 35% al 70% del recorrido o tiempo convocado, 50%.

c) Más del 70% del recorrido o tiempo convocado, 100%.

Regla 20 Descalificaciones

- 20.1 El Juez Árbitro podrá, existiendo o no una protesta, descalificar a cualquier embarcación si antes de la entrega de trofeos tiene conocimiento por medio de sus oficiales, de que un competidor ha violado alguna regla.
- 20.2 Una embarcación en una carrera de pista será descalificada de un heat en el cual reciba ayuda externa, cargue gasolina o equipo o cualquier suplemento o material de cualquier descripción, o que se retire de la carrera antes de cruzar la línea de meta. Recargar combustible, hacer ajustes y reparaciones menores, es permitido en carreras de río y enduro.
- 20.3 Cualquier oficial de la Caseta de Jueces será relevado de sus funciones de ese día si se le encuentra proporcionando señales, por cualquier medio y en cualquier momento de la competencia, a cualquier competidor, provocando una ventaja competitiva. En salidas lanzadas, deberá de omitirse decir en voz alta los últimos diez segundos antes de la salida.
- 20.4 Cualquier embarcación que provoque el levantamiento de la bandera roja, será descalificada de ese heat sin importar el motivo.
- 20.5 El consumo de bebidas alcohólicas y/o sustancias controladas y/o drogas, por cualquier participante ameritará la descalificación inmediata de la embarcación de todo el evento.
- 20.6. Un piloto que no se presente con su embarcación al Inspector Técnico para revisión después de una carrera cuando se le hubiere indicado, será descalificado.
- 20.7. Un piloto que se niegue a mostrar su motor, cuando haya sido ordenado por el Inspector Técnico, en cualquier momento de la carrera.
- 20.8. En la opinión del Inspector Técnico, cuando un piloto haya violado una regla y competido con equipo ilegal.
- 20.9. En caso de infracciones a las reglas técnicas durante el desarrollo de una carrera, el piloto será descalificado de ese heat y de todos los heats anteriores.

Regla 21 Combustibles.

- 21.1 Para tener igualdad de condiciones en las competencias, los organizadores deberán de proveer el combustible en todas las competencias internacionales. Se recomienda que en competencias nacionales también se provea el combustible. El Comité Organizador deberá de indicar en el programa de carrera si habrá o no combustible, a qué precio y las características del mismo.
- 21.2 Las embarcaciones que participen en una competencia en donde el Comité Organizador provea el combustible, deberán de usar el que provea el Organizador para el evento y no deberán de llevar su combustible.
- 21.3 Gasolina de Bomba: Será gasolina automotriz sin plomo, la cual se debe de poder comprar en cualquier gasolinera de la ciudad en donde se lleva a cabo el evento, gasolina para uso en automóviles con convertidores catalíticos.
- 21.4 Gasolina de Carreras / Libre: Podrá ser producida por una empresa internacional para ser usada en competencias, se recomienda que sea sin plomo.
 - 21.4.1 El gas avión 100-130 podrá ser utilizado.
 - 21.4.2 Toda la gasolina que provea el Comité Organizador deberá llevar su bitácora.
- 21.5 Diesel: El combustible deberá de ser de grado comercial centrifugado, para uso automotriz o marino, el cual se debe de poder comprar en cualquier gasolinera.
- 21.6 Alcohol: El combustible deberá ser metanol (CH₃OH) o etanol (C₂H₅OH)
 - 21.6.1 El combustible/alcohol podrá tener agua
- 21.7 Aditivos: Solamente aceite lubricante para motores de dos tiempos se le pueden agregar a el combustible. El uso de cualquier otro tipo de aditivos está prohibido ya sea en el combustible (carburante) o en los puertos de admisión del motor (comburente).
- 21.8 Aceite Lubricante: Solamente se podrá usar en motores que no estén equipados con un sistema mecánico de inyección, mezclándolo con la gasolina.

- 21.8.1 Las embarcaciones deberán de usar los aceites que normalmente están a la venta al público en general y/o los que estén indicados en la lista de la UIM la cual se encuentra en su página Web, lista que será modificada cuando alguna Autoridad Federativa envíe el aceite lubricante en su envase original para que sea examinado y registrado.
- 21.8.2 Las embarcaciones deberán de indicarle al Inspector Técnico antes del inicio de la competencia que tipo de aceite están utilizando.
- 21.9 Inspecciones: Durante la competencia el Inspector Técnico podrán tomar muestras del combustible al azar de las embarcaciones, las cuales podrán ser analizadas en el sitio o bien posteriormente en un laboratorio especializado.
- 21.10 El sistema completo de combustible podrá ser desarmado e inspeccionado.
- 21.11 La gasolina que provea el Comité Organizador será analizada al inicio de la competencia con un Digitrón para determinar el valor de la misma, valor que será dado a conocer a los competidores cuando se les entregue el combustible.
- 21.12 En la competencia en donde el Comité Organizador no provea el combustible y los competidores traigan el suyo, éste deberá ser verificado como parte de la inspección previa a la competencia.
- 21.13 En la competencia en donde el combustible de los competidores es usado, será la responsabilidad de los competidores de que por lo menos un litro de este estará disponible como muestra para ser analizado.
- 21.14 La presencia de algún combustible ilegal en cualquier momento durante la competencia será motivo de descalificación de la tripulación en esa competencia.
- 21.15 Procedimientos de Análisis: El combustible o la mezcla del aceite con el combustible podrá ser analizado de acuerdo a las normas establecidas por la UIM y con el equipo autorizado. Los equipos deberán ser calibrados en cada ocasión de acuerdo a los lineamientos establecidos por la UIM.
- 21.16 Los combustibles fuera de las gasolinas podrán ser analizados de acuerdo a los lineamientos de la UIM.
- 21.17 Descalificaciones / Protestas / Apelaciones: Cualquier embarcación a la que se le analice el combustible y este se encuentre ilegal, durante sus pruebas, heats eliminatorios o durante la competencia será descalificado hasta ese momento (se podrá re-enganchar).

21.17.1 La legalidad del combustible será juzgada por el Inspector Técnico, con base a las pruebas e información que estén disponibles en ese momento.

21.17.2 El competidor que en repetidas ocasiones viole esta regla será sujeto a sanciones más severas las cuales las deberá de establecer la Caseta Directiva de la FMM.

21.17.3 En cualquier descalificación, se deberán de sellar dos muestras del combustible en un envase limpio y de por lo menos un litro. Ninguna muestra deberá de ser abierta si no es autorizado por FMM.

21.17.4 Si el competidor protesta o apela la decisión de la descalificación, el tendrá el derecho de que el combustible sea verificado en un cromatógrafo de gases, o con un sistema similar que determine cuales son los componentes del combustible.

21.17.5 Cualquier protesta deberá de ser por escrito de acuerdo a lo establecido en la FMM y quién la presente, deberá de cubrir la cantidad correspondiente de acuerdo con las cuotas que hubiere aprobado la última Asamblea Ordinaria anterior al evento. Dicha cantidad, será utilizada para cubrir parte del costo del análisis del combustible cuanto éste requiera efectuarse.

21.17.6 El resultado del análisis que demuestre que existen aditivos ilegales o no será definitivo y no podrá ser apelado.

21.18 Recarga de Combustible: El lugar y la posibilidad de hacerlo durante la competencia deberá de estar indicada por el Comité Organizador en el Programa del Evento.

21.19 Aditivos para Arrancar: No se permite el uso de ningún aditivo químico en la salida, excepto cuando se usen combustibles a base de alcohol.

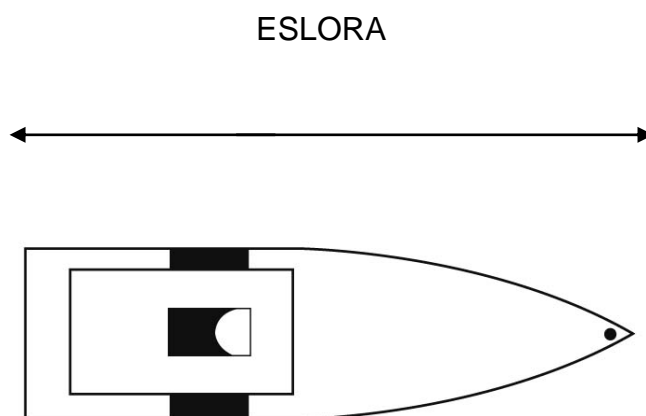
REGLAMENTO TÉCNICO

CAPITULO IV – REGLAMENTO TÉCNICO

4.1 CATEGORÍA FUERA DE BORDA 2000 (OB2000)

1. ESPECIFICACIONES

- 1.1. El fondo del casco de la embarcación es libre. Las cápsulas no están permitidas en pruebas de ríos, ver regla 2.1.
- 1.2. El largo mínimo del casco será de 5.10 mt (16 pies)



- 1.3 El desplazamiento del motor será de 1,501 a 2,050 cc. Los motores deberán de ser producidos por fabricantes reconocidos y ofrecidos para su venta al público en general por medio de distribuidores, por lo menos deberán de producirse 25 unidades por año. El motor deberá de funcionar a velocidades reducidas.
- 1.4 El combustible será gasolina automotriz de bomba. La gasolina de bomba será la de mayor octanaje que cualquier persona pueda comprar en cualquier gasolinera de la ciudad en donde se esté llevando a cabo la competencia. La gasolina deberá ser mezclada con aceite para motores de dos tiempos. No se permite el uso de compuestos oxigenantes, alcoholes, oxido nitroso, nitrometano, ni aditivos que aumenten el octanaje del combustible
- 1.5 Se permite el uso del power trim.
- 1.6 Se permite el uso del espejo de motor ajustable (power lift).

1.7 La tripulación de cada embarcación estará integrada como mínimo por un piloto en pruebas de pista y enduro, y dos tripulantes en pruebas de río.

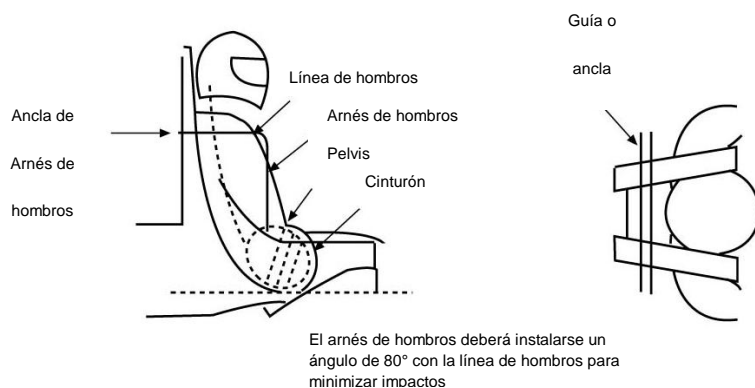
1.8 En competencias de pista y enduro no se permite el cambio de motores durante las competencias. En competencias de río se deberá de especificar en el Programa de Carrera, si no está especificado no se podrá hacer cambio de motor regla 15.10.8.

2 EQUIPO OBLIGATORIO DE LA EMBARCACIÓN

2.1 Embarcación: Para todas las de fibra de vidrio existentes, es obligatorio que cuenten con una cápsula o cabina reforzada para carreras de circuito y deberán de tener una distancia mínima de 10 cm entre cualquier parte del casco del piloto y el roll-bar o cápsula.

2.2 Asientos: uno para cada miembro de la tripulación, deberán de estar fijos a la embarcación, es obligatorio que estos tengan el respaldo alto para soportar el casco del que lo use.

2.3 Cinturones de Seguridad obligatorios para carreras de circuito: Estos deberán tener un mínimo de 5.08 cm (2") de ancho, deben de estar bien anclados, pasar por arriba de los hombros, a la altura de las caderas y todos sujetos a un sistema central de desamarre. Se recomienda que los cinturones sean cambiados cuando lo indique su fecha de caducidad. El ángulo de los cinturones de los hombros deberá ser de 90 grados.



2.4 Soporte del Motor: éste deberá estar atornillado al espejo de la embarcación en por lo menos cuatro puntos.

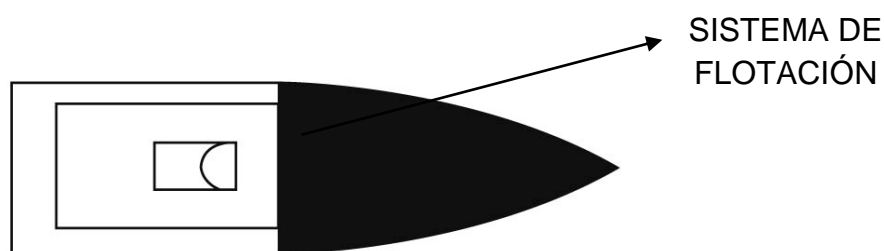
2.5 Tapa del Motor: todos los motores deberán correr con la tapa del motor puesta en su lugar.

2.6 Transmisión: es libre, pero no se permiten transmisiones directas (1:1). Toda la propulsión que se genere del motor deberá ser aplicada al agua.

2.7 Acelerador: deberá ser de pedal y retráctil (con resortes) de tal forma que al dejarlo de presionar deberá ser capaz de regresar a su posición original.

2.8 Flotación: la embarcación deberá llevar suficiente material de flotación por dentro de la proa (mínimo 0.509 m³ / 18.0 pies cúbicos), para que en caso de hundimiento la tripulación pueda ser rescatada y la embarcación pueda ser recuperada. Se recomienda la instalación de un sistema de flotación el cual pudiera ser:

- c) Foam, cámaras, pelotas infladas o cualquier otro, sujetas y ubicadas en la proa de la embarcación



El volumen de material de flotación deberá ser como mínimo de 4.5 pies cúbicos. Se recomienda el uso de foam como material y éste deberá contener 2 libras por pie cúbico.

2.9 Interruptor de emergencia (kill switch): deberá estar localizado en la palanca de control o a un lado y deberá estar funcionando en todo momento. No se permitirá tomar la salida a una embarcación que no le funcione y será motivo de descalificación si una embarcación continúa la carrera sin interruptor.

2.10 Batería, controles de avance y Extintores: deberán de ir bien fijos (atornillados) a la embarcación.

2.11 Extintores: un Extintor de polvo químico para fuegos tipo ABC de 2.25 kg. como mínimo para carreras de pista y enduro, y dos de 2.25 kg. cada uno para carreras de ríos.

2.12 Remos: uno para carreras de pista y enduro y dos para carreras de río.

2.13 Cuerdas: una para carreras de pista y enduro, la cual deberá ser de la misma longitud que la eslora de la lancha y de 10 mm (3/8") de ancho. Para carreras de río deberán llevar una segunda cuerda de 15 mt de largo y de 12 mm

(1/2") de ancho. Se recomienda que una de las cuerdas vaya amarrada a la estructura de la lancha y en el otro extremo lleve algún objeto que flote.

2.14 Ningún objeto puntiagudo deberá estar localizado en la salida/entrada de la cabina.

2.15 Switches de Seguridad: Dentro del área de la cabina deberá haber un switch de control de la corriente general de la embarcación, marcado con un triángulo rojo o naranja de 15 cm, un switch de encendido del motor y otro de encendido de la bomba eléctrica de gasolina. Todos estos switches deberán ser de fácil acceso para cualquier miembro de la tripulación.

2.16 Todas las salidas de agua de la embarcación, sobre todo las laterales deberán ser de forma horizontal o hacia abajo.

2.17 El tanque de gasolina deberá ir fijo a la embarcación. Se recomienda que el tanque de gasolina cuente con una válvula o cualquier otro mecanismo que impida el derramamiento de combustible dentro de la embarcación.

2.18 La palanca de controles deberá situarse al alcance de la mano del piloto. Un eficiente sistema de cambios de avance, neutral y reversa deberá funcionar durante el desarrollo de la carrera.

2.19 En competencias de ríos las embarcaciones deberán adicionalmente, llevar el siguiente equipo:

- a) Botiquín de Primeros Auxilios
- b) Herramienta y equipo básico para reparación de la embarcación
- c) Agua para la tripulación
- d) Juego de Banderas: roja y amarilla de 40 x 60 cm, e instaladas en un tubo de aluminio o palo de madera de 60 cm de largo

3 ESTÁNDARES DE LAS EMBARCACIONES

3.1 La eslora de una embarcación será medida trazando dos paralelas, una desde el espejo de la embarcación y la otra desde el punto donde inicia la proa. Se permitirá una tolerancia de 2 pulgadas en la medición.

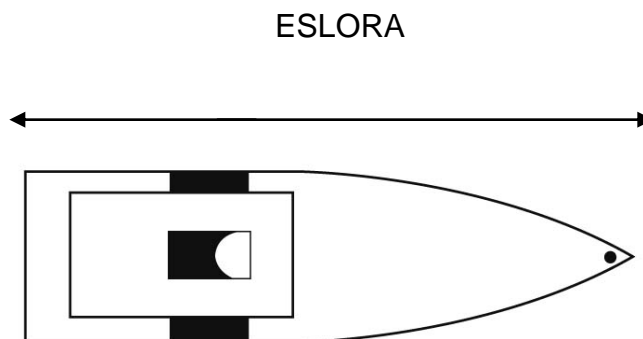
3.2 Ningún tipo de extensión añadida a la embarcación para llegar a los mínimos será permitida.

- 3.3 Las embarcaciones deberán mostrar claramente el número de la lancha en ambos costados y en la proa de la lancha, de manera que puedan ser fácilmente visibles y de acuerdo a la regla no. 7.
- 3.4 Se recomienda una supervisión constante del sistema de enfriamiento, mismo que debe estar operando correctamente desde el encendido del motor.

4.2 CATEGORÍA FUERA DE BORDA 3000 (OB3000)

1 ESPECIFICACIONES

- 1.1 El fondo del casco de la embarcación es libre. Las cápsulas y las cabinas no están permitidas en pruebas de ríos, ver regla 2.1.
- 1.2 El largo mínimo del casco será de 5.49 mt (18 pies)



- 1.3 El desplazamiento del motor será de 2,051 a 3,075 cc. Su venta no será necesariamente a través de los mismos medios que los demás motores de línea y no necesariamente distribuidos a través de los canales normales del fabricante. No se permiten motores turbo cargados ni supercargados.
- 1.4 El combustible será libre. La Gasolina Libre tendrá un octanaje máximo de 130 octanos y podrá ser proveída por el Comité organizador de acuerdo a lo establecido en el programa de la carrera. La gasolina deberá ser mezclada con aceite para motores de dos tiempos. No se permite el uso de compuestos oxigenantes, alcoholes, óxido nitroso, nitrometano, ni aditivos que aumenten el octanaje del combustible.
- 1.5 Se permite el uso del power trim.
- 1.6 Se permite el uso del espejo de motor ajustable (power lift).

1.7 La tripulación de cada embarcación estará integrada como mínimo por un piloto en pruebas de pista y enduro, y dos tripulantes en pruebas de río.

1.8 Para participar en la categoría 3000 se requiere que el piloto tenga experiencia previa en otras categorías A, B y/o 2000. No se permiten pilotos menores de 18 años.

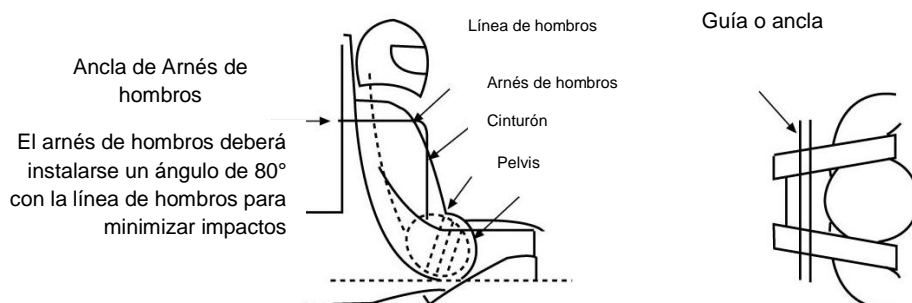
1.9 En competencias de pista y enduro no se permite el cambio de motores durante las competencias. En competencias de río se deberá especificar en el Programa de Carrera, si no está especificado no se podrá hacer cambio de motor regla 15.10.8.

2 EQUIPO OBLIGATORIO DE LA EMBARCACIÓN

2.1 Embarcación: Para todas las de fibra de vidrio existentes, es obligatorio que cuente con una cápsula, cabina reforzada o tubular con protecciones laterales, de manera tal que el piloto quede protegido de los daños físicos que pudiera ocasionarle el paso de una propela o lancha en caso de una colisión en carreras de circuito y deberán tener una distancia mínima de 10 cm entre cualquier parte del casco del piloto y dicha protección.

2.2 Asientos: uno para cada miembro de la tripulación, deberán estar fijos a la embarcación, es obligatorio que estos tengan el respaldo alto para soportar el casco del que lo use.

2.3 Cinturones de Seguridad obligatorios para carreras de circuito: Estos deberán tener un mínimo de 5.08 cm (2") de ancho, deben estar bien anclados, pasar por arriba de los hombros, a la altura de las caderas y todos sujetos a un sistema central de desamarre. Se recomienda que los cinturones sean cambiados cuando lo indique su fecha de caducidad. El ángulo de los cinturones de los hombros deberá ser de 90 grados.



2.4 Se requiere el uso de dos espejos retrovisores situados a ambos lados de la cabina.

2.5 La parte más alta del frente de la cápsula deberá estar a un mínimo de 4 pulgadas por debajo de la altura de los ojos

2.6 Soporte del Motor: este deberá estar atornillado al espejo de la embarcación en por lo menos cuatro puntos.

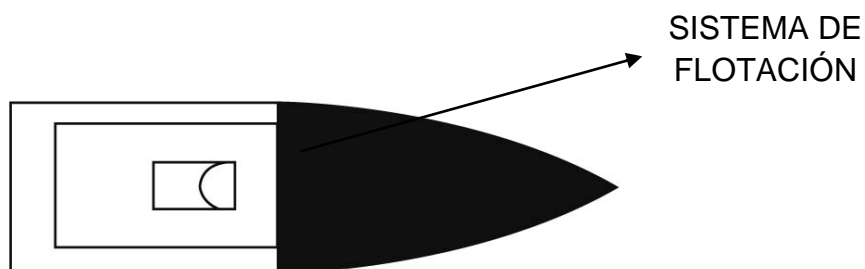
2.7 Tapa del Motor: todos los motores deberán correr con la tapa del motor puesta en su lugar.

2.8 Transmisión: es libre, siempre y cuando se produzcan por lo menos 25 unidades por año, exceptuando la directa (1:1). Toda la propulsión que se genere del motor deberá ser aplicada al agua.

2.9 Acelerador: deberá ser de pedal y retráctil (con resortes) de tal forma que al dejarlo de presionar deberá ser capaz de regresar a su posición original.

2.10 Flotación: la embarcación deberá llevar suficiente material de flotación por dentro del la proa (mínimo 0.509 m³ / 18.0 pies cúbicos), para que en caso de hundimiento la tripulación pueda ser rescatada y la embarcación pueda ser recuperada. Se recomienda la instalación de un sistema de flotación el cual pudiera ser:

a) Foam, cámaras, pelotas infladas o cualquier otro, sujetas y ubicadas en la proa de la embarcación



El volumen de material de flotación deberá ser como mínimo de 4.5 pies cúbicos. Se recomienda el uso de foam como material y este deberá contener 2 libras por pie cúbico

2.10.1 En embarcaciones con cápsula reforzada y pilotos amarrados, la estructura de la cabina deberá incluir, una adicional de 4.5 pies cúbicos.

Esta deberá estar permanentemente sujeta a la parte de atrás de la cabina del piloto y a ambos lados.

2.10.2 El sistema de flotación deberá estar construido de tal manera que en caso de accidente, el espejo de una embarcación volteada se hundirá en un plazo de 30 a 45 segundos, manteniendo al piloto en su cabina

2.11 Interruptor de emergencia (kill switch): deberá estar localizado en la palanca de control o a un lado y este deberá estar funcionando en todo momento. No se permitirá tomar la salida a una embarcación que no le funcione y será motivo de descalificación si una embarcación continúa la carrera sin interruptor.

2.12 Batería, controles de avance y Extintores: deberán estar bien fijos (atornillados) a la embarcación.

2.13 Extintores: un Extintor tipo de polvo químico para fuegos ABC de 2.25 kg. mínimo para carreras de pista y enduro, y dos de 2.25 kg. cada uno para carreras de ríos.

2.14 Remos: uno para carreras de pista y enduro, y dos para carreras de río.

2.15 Cuerdas: una para carreras de pista y enduro, la cual deberá ser de la misma longitud que la eslora de la lancha y de 10 mm (3/8") de ancho. Para carreras de río deberán de llevar una segunda cuerda de 15 mt de largo y de 12 mm (1/2") de ancho. Se recomienda que una de las cuerdas vaya amarrada a la estructura de la lancha y en el otro extremo lleve algún objeto que flote.

2.16 Ningún objeto puntiagudo deberá estar localizado en la salida/entrada de la cabina.

2.17 Switches de Seguridad: Dentro del área de la cabina deberá haber un switch de control de la corriente general de la embarcación, marcado con un triángulo rojo o naranja de 15 cm, un switch de encendido del motor y otro de encendido de la bomba eléctrica de gasolina. Todos estos switches deberán ser de fácil acceso para cualquier miembro de la tripulación.

2.18 Si la embarcación cuenta con cabina, entonces en el lado izquierdo de la cabina del piloto, por fuera de la embarcación, deberá haber un switch de encendido de motor y de encendido de la bomba eléctrica de gasolina. Se recomienda que estas dos funciones de apagado/encendido de motor y bomba se combinen en un solo switch, señalándose claramente las dos funciones motor/gasolina. De no ser así, deberán señalarse cada una de las funciones de los dos switches exteriores, uno que diga motor y otro gasolina

2.19 En el área de la cabina, a espaldas del piloto, se recomienda la instalación de un roll-over switch, capaz de desactivar completamente el sistema de

encendido del motor y la bomba eléctrica de la gasolina cuando la embarcación se encuentre en una posición vertical. También puede ser instalado dentro de la cabina del piloto, para que este lo pueda reactivar en casos de vueltas completas

2.20 Todas las salidas de agua de la embarcación, sobre todo las laterales deberán ser de forma horizontal o hacia abajo.

2.21 El tanque de gasolina deberá de ir fijo a la embarcación. Se recomienda que el tanque de gasolina cuente con una válvula o cualquier otro mecanismo que impida el derramamiento de combustible dentro de la embarcación.

2.22 La palanca de controles deberá situarse al alcance de la mano del piloto. Un eficiente sistema de cambios de avance, neutral y reversa deberá funcionar durante el desarrollo de la carrera.

2.23 Se puede cambiar el cableado del motor para permitir el sistema de arranque a 24 volts.

2.24 En competencias de ríos las embarcaciones deberán llevar el siguiente equipo:

- a) Botiquín de Primeros Auxilios
- b) Herramienta y equipo básico para reparación de la embarcación
- c) Agua para la tripulación
- d) Juego de Banderas: roja y amarilla de 40 x 60 cm, e instaladas en un tubo de aluminio o palo de madera de 60 cm de largo.

3 ESTÁNDARES DE LAS EMBARCACIONES

3.1 La eslora de una embarcación será medida trazando dos paralelas, una desde el espejo de la embarcación y la otra desde el punto donde comienzan los pontones. Se permitirá una tolerancia de 2 pulgadas/5.08 cm de medición

3.2 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.

3.3 Las embarcaciones deberán mostrar claramente el número de la lancha en ambos costados y en la proa de la lancha, de manera que puedan ser fácilmente visibles y de acuerdo a la regla no. 7.

3.4 Se recomienda una supervisión constante del sistema de enfriamiento, mismo que debe estar operando correctamente desde el encendido del motor.

4.3 CATEGORÍA TURBINAS

1 ESPECIFICACIONES

1.1 Las categorías estarán limitadas por la capacidad del motor, la eslora de la embarcación y el combustible de acuerdo a la siguiente tabla, permitiendo una tolerancia de +/- 0.2 ci:

La Categoría SB se limitará por usar exclusivamente motores de block chico que son los que tienen las dimensiones en tamaño y forma de un block de Chevrolet 350" (Small block). Se podrá utilizar cualquier marca de motor, solamente respetando las dimensiones a un "Small block", siendo libre la cilindrada que se use.

La Categoría BB se limitará por usar exclusivamente motores de block grande, que son los que tienen las dimensiones en tamaño y forma de un block Chevrolet 454" (Big block). Se podrá utilizar cualquier marca de motor, solamente respetando las dimensiones de un "Big block". Siendo libre la cilindrada que se use

Categoría	Eslora mínima	Capacidad	Combustible
SP 2500	13 Pies	2500 cc en 2 tiempos	De bomba
FX	13 Pies	Hasta 366 ci	De bomba
SB	16 Pies	Motores block chico	Libre
BB	16 Pies	Motores block grande	Libre

Factores de Multiplicación:

- a) Para motores de aspiración forzada, motores de dos tiempos o aquellos que utilicen aditivos (Oxido nitroso, turbo cargados, etc.) deberán multiplicar por 1.8 el cubicaje de su motor para sacar la categoría en donde deberán participar.
- b) Para motores rotativos deberán multiplicar por 1.8 el cubicaje de su motor y si son de aspiración forzada deberán multiplicarlo por un factor adicional de 1.4 para sacar la categoría en donde deberán participar.
- c) Para los motores de diesel no es necesario multiplicar por ningún factor, independientemente de que sean de aspiración natural o forzada.

d) Las embarcaciones propulsadas por turbinas de aviación, participaran en la categoría U.

1.2 El fondo del casco de la embarcación es libre. Las cápsulas no están permitidas en pruebas de ríos, ver regla 2.1.

1.3 La gasolina de bomba será la de mayor octanaje que cualquier persona pueda comprar en cualquier gasolinera de la ciudad en donde se esté llevando a cabo la competencia. La Gasolina Libre tendrá un octanaje máximo de 130 octanos y podrá ser proveída por el Comité Organizador de acuerdo a lo establecido en el programa de la carrera.

1.4 La tripulación de cada embarcación estará integrada como mínimo por un piloto en pruebas de pista y enduro y dos tripulantes en pruebas de río.

1.5 Para participar en las categorías U y A se requiere que el piloto tenga experiencia previa en otras categorías: B y/o 2000 y/o 3000, no se permiten en estas categorías pilotos menores de 18 años.

1.6 Para la categoría FX o menor no se requiere experiencia previa.

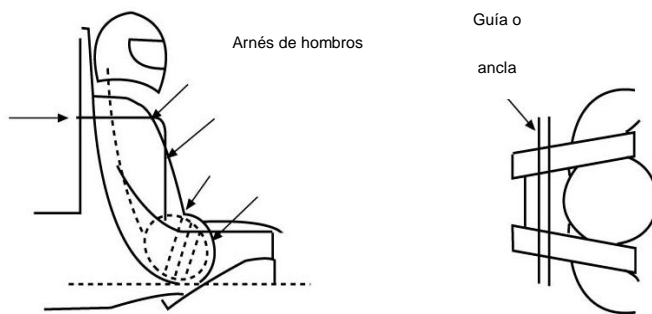
1.7 Para las categorías SP 2500 y FX se permitirá la participación de pilotos con una edad mínima de 16 años, previa autorización por escrito de sus padres o tutores.

2 EQUIPO OBLIGATORIO DE LA EMBARCACIÓN

2.1 Embarcación: Será obligatorio que todas las embarcaciones de aluminio tengan un roll bar de aluminio, acero al carbón o de acero / cromo molibdeno bien estructurado, capaz de proteger a los tripulantes en caso de un accidente.

2.2 Asientos: uno para cada miembro de la tripulación, deberán de estar fijos a la embarcación y deberán ser de respaldo alto para soportar el casco del que lo use.

2.3 Cinturones de Seguridad: cualquier embarcación que tenga un roll bar deberá tenerlos. Estos deberán tener un mínimo de 5.08 cm (2") de ancho, deben estar bien anclados, pasar por arriba de los hombros, a la altura de las caderas y todos sujetos a un sistema central de desamarre. Se recomienda que los cinturones sean cambiados cuando lo indique su fecha de caducidad.



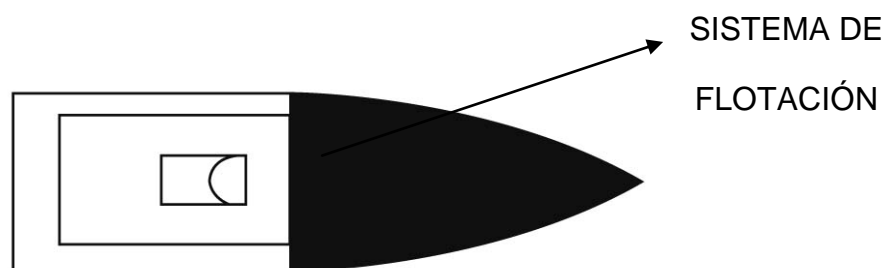
2.4 Soporte del Motor: este deberá estar atornillado a la embarcación en por lo menos cuatro puntos.

2.5 Transmisión: es libre. Toda la propulsión que se genere del motor deberá de ser aplicada al agua.

2.6 Acelerador: deberá de ser de pedal y retráctil (con resortes) de tal forma que al dejarlo de presionar deberá ser capaz de regresar a su posición original.

2.7 Flotación: la embarcación deberá llevar suficiente material de flotación por dentro de la proa (mínimo 0.509 m³ / 18.0 pies cúbicos), para que en caso de hundimiento la tripulación pueda ser rescatada y la embarcación pueda ser recuperada.

a) Foam, cámaras, pelotas infladas o cualquier otro, sujetas y ubicadas en la proa de la embarcación



El volumen de material de flotación deberá ser como mínimo de 4.5 pies cúbicos. Se recomienda el uso de foam como material y este deberá contener 2 libras por pie cúbico

2.8 Batería, controles de avante, tanque de gasolina, Extintores: deberán de ir bien fijos (atornillados) a la embarcación.

2.9 Extintores: un Extintor de polvo químico para fuegos tipo ABC de 2.25 kg. mínimo para carreras de pista y enduro, y dos de 2.25 kg. cada uno para carreras de ríos.

2.10 Remos: uno para carreras de pista y enduro, y dos para carreras de río.

2.11 Cuerdas: una para carreras de pista y enduro, la cual deberá ser del largo de la embarcación y de 10 mm (3/8") de ancho la cual se usara para remolcar y para carreras de río deberán de llevar una segunda cuerda de 15 mt de largo y de 12 mm (1/2") de ancho. Se recomienda que una de las cuerdas vaya amarrada a la estructura de la lancha y en el otro extremo lleve algún objeto que flote.

2.12 Ningún objeto puntiagudo deberá estar localizado en la salida / entrada de la cabina.

2.13 Dentro del área de la cabina deberá de haber un switch de control de la corriente general de la embarcación, marcado con un triángulo rojo o naranja de 15 cm, un switch de encendido del motor y otro de encendido de la bomba eléctrica de gasolina. Todos estos switches deberán de ser de fácil acceso para cualquier miembro de la tripulación.

2.14 Todas las salidas de agua de la embarcación, sobre todo las laterales deberán de ser de forma horizontal o hacia abajo.

2.15 El tanque de gasolina deberá de ir fijo a la embarcación. Se recomienda que el tanque de gasolina cuente con una válvula o cualquier otro mecanismo que impida el derramamiento de combustible dentro de la embarcación.

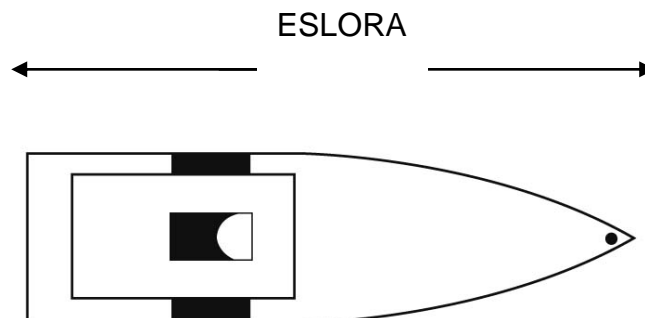
2.16 En competencias de Ríos las embarcaciones deberán llevar el siguiente equipo:

- a) Botiquín de Primeros Auxilios
- b) Herramienta y equipo básico para reparación de la embarcación.
- c) Agua para la tripulación.
- d) Juego de Banderas: Roja y Amarilla de 40 x 60 cm, e instalada en un tubo de aluminio o madera de 60 cm de largo.

2.17 Se recomienda el uso de silenciadores (mofles) para reducir el ruido del motor. Es obligatorio que todas las embarcaciones de carreras cumplan con las regulaciones ambientales en materia de los niveles de ruido si éstas fueren establecidas para tal efecto.

3 ESTÁNDARES DE LAS EMBARCACIONES

3.1 La eslora de una embarcación será medida trazando dos paralelas, una desde el espejo de la embarcación y la otra desde el punto donde inicia la proa. Se permitirá una tolerancia de 2 pulgadas en la medición.



3.2 Ningún tipo de extensión añadida a la embarcación para llegar a los mínimos será permitido

3.3 Todas las embarcaciones deberán tener lo necesario para que puedan ser izadas por un solo gancho. Estos aditamentos podrán ser quitados durante la competencia

3.4 Las embarcaciones deberán mostrar claramente el número de la lancha en ambos costados y en la proa de la lancha, de manera que puedan ser fácilmente visibles y de acuerdo a la regla no. 7.

3.5 Para la categoría SP 2500 no se podrán modificar los motores y las turbinas deberán de mantenerse dentro de las especificaciones originales del Fabricante (Mercury Marine, Bombardier o Similar). Se deberá cumplir con las siguientes especificaciones:

3.5.1 CASCO: De cualquier tipo y material, la eslora mínima deberá ser de 3.96 mt (13 pies)

3.5.2 MOTOR: El motor deberá ser de dos tiempos y de “producción en línea” de seis cilindros en V y con una potencia máxima (nominal) de 240 HP. Con un desplazamiento máximo de 2550 cc.

3.5.3 Las limitaciones del motor serán las siguientes:

3.5.3.1 La dimensión máxima del cilindro es de 3.50 plg (88.9 mm), la carrera máxima del pistón es de 2.65 plg (67.3 mm). La sobre medida máxima permisible para los pistones será de 0.015”.

3.5.3.2 Los inyectores deberán ser electrónicos, equipo de “producción en línea”

3.5.3.3 No se podrán modificar las cabezas de los cilindros, los pistones, las válvulas Reed, cigüeñal y/o las bielas. Todas las refacciones deberán de ser de línea y disponibles por los productores de los motores.

3.5.3.4 Se podrá o no usar la inyección electrónica de aceite al motor.

3.5.3.5 Todo el sistema de escape se deberá de usar la cámara de expansión en el sistema de escape y debe de ser el de "producción en línea" y de acuerdo al catalogo del productor del motor, no se permite ninguna modificación.

3.5.4. A las embarcaciones que ocupen los primeros lugares de cada categoría les será verificado el desplazamiento por medio de la pipeta, cualquiera que esté fuera de las especificaciones será eliminada automáticamente de la competencia.

3.5.5 PROPULSIÓN: Solo se permite el uso de turbina (bomba de agua) de "producción en línea". Todas las refacciones deberán de ser de línea y disponibles por los productores de las turbinas.

3.5.6 Las limitaciones de las turbinas serán las siguientes:

3.5.6.1 El impulsor deberá de ser de "producción en línea" y disponible por los productores de la turbina.

3.5.6.2 No se permiten modificaciones al diseño del cono de salida de la turbina o al sistema de dirección (nozzle and rudder) deberán quedar como los vende el fabricante.

3.5.6.3 El uso de cuñas o separadores para modificar el ángulo y el largo de la salida del agua/chorro, si está permitido.

3.5.6.4 El sistema de reversa no es obligatorio.

3.5.7 TRANSMISIÓN: No se permiten modificaciones a la transmisión, la relación de engranes debe permanecer de acuerdo a las especificaciones originales del fabricante (Mercury 1.25:1)

3.6 Para la categoría FX los motores deberán de mantenerse dentro de las especificaciones indicadas a continuación:

3.6.1 CASCO: De cualquier tipo y material, la eslora mínima deberá de ser de 3.96 mt (13 pies)

3.6.2 MOTOR: El motor deberá ser de cuatro tiempos y de “producción en línea” de ocho cilindros en V. No se permite el cambio de motor durante una competencia.

3.6.3 Las limitaciones del motor serán las siguientes:

- El desplazamiento máximo del motor será de 366 plg cúbicas
- Deberá tener un solo carburador el cual debe ser de producción en línea y todas las refacciones deberán ser de línea y disponibles por los productores.
- El sistema de aceite deberá ser de bomba interna, no se permite el uso de cárter seco.

3.6.4 Para esta categoría el motor podrá ser “reclamado” por cualquier competidor inscrito en el evento y de la misma categoría al terminar el evento por un valor de \$4,000 USD o el equivalente en pesos mexicanos al tipo de cambio del día de la competencia. En la compra del motor no se incluyen las siguientes partes:

- Carburador, filtro de aire y/o toma de aire.
- Espaciador y soporte del chicote del acelerador.
- Bomba de agua, conexiones y/o mangueras de agua.
- Headers y/o sistema de escape.
- Alternador, soporte, banda y/o polea respectiva.
- Distribuidor, bobina, cables de bujía y/o bujías.
- Enfriador de aceite, filtro remoto, adaptadores, conexiones y/o mangueras.
- Bomba de gasolina, espaciadores, conexiones y/o mangueras.
- Flecha de toma de fuerza y adaptador(es) respectivos
- Marcha.

3.6.5 PROPULSIÓN: Solo se permite el uso de una turbina (bomba de agua) de “producción en línea”. Todas las refacciones deberán de ser de línea y disponibles por los productores de las turbinas.

3.6.6 Las limitaciones de la turbina serán las siguientes:

El impulsor deberá de ser de “producción en línea” y disponible por los productores de la turbina.

3.6.7 RECLAMACIÓN DEL MOTOR

3.6.7.1 Durante cualquier competencia de la categoría FX, cualquier competidor de la categoría podrá comprar el motor de la embarcación que se reclame. La reclamación debe de hacerse por escrito y dirigida al Inspector Técnico de la FMM presente en el evento. El Inspector Técnico al recibir cualquier reclamación deberá

de firmarla, anotar la hora y la fecha en dicha solicitud y notificar a la brevedad posible al propietario del motor reclamado.

3.6.7.2 Es obligatorio que el reclamante deje junto con el reclamo una cantidad de garantía de 1,000 USD o su equivalente en pesos para poderse quedar con el motor reclamado, el pago del saldo lo deberá de hacer en el momento de la entrega del motor. La FMM entregará los 1,000 USD al propietario del motor una vez que se compruebe la entrega y el pago del mismo. Si el motor no se entrega el depósito se quedará en beneficio de la FMM como pago de una multa por falta de cumplimiento.

3.6.7.3 El propietario del motor reclamado deberá de entregar el motor al finalizar el evento en presencia del Inspector Técnico de la FMM, en el lugar en donde los involucrados acuerden. En el caso que la entrega del motor sea en alguna fecha posterior, los involucrados deberán de cubrir los gastos de estancia y viáticos del Inspector Técnico de la FMM. El costo por desmontar el motor de la embarcación será cubierto por la persona que este reclamando el motor.

3.6.7.4 En el caso de que un motor sea reclamado en el mismo evento por dos o más personas, tendrá preferencia la reclamación que se haya presentado primero.

4.4 CATEGORÍA DE TÚNELES

1 ESPECIFICACIONES

1.1 El fondo del casco de la embarcación deberá ser tipo túnel. El uso en competencias de río de este tipo de embarcaciones no está permitido.

1.2 Las categorías estarán limitadas por: la capacidad del motor con sus respectivas especificaciones (las cuales están indicadas en los anexos de este reglamento); la marca y eslora de la embarcación; y el combustible de acuerdo a la siguiente tabla:

Cat.	Cap.	Motor	Gas.	Eslora	Túnel Marca
T-1	1501 a 2050 cc	Mercury o Mariner	De bomba	16 Pies mínimo	Lee Boat o Leepro

No se permiten motores turbo cargados ni supercargados.

1.3 Solo los motores Mercury o Mariner de fabricación de línea estándar, serán permitidos

1.4 Solo se permitirán pistones marca Mercury o aquellos homologados y maquilados para Mercury. Cuando se sustituyan las camisas de los cilindros, los puertos deberán tener la altura, forma y medidas indicadas en las especificaciones (anexos).

1.5 Los tubos primarios del escape, deberán conservar la forma de acabado original; cada tubo deberá tener un agujero de 12.7 mm + 0.25 mm de diámetro

1.6 El combustible será gasolina automotriz de bomba. La gasolina de bomba será la de mayor octanaje que cualquier persona pueda comprar en cualquier gasolinera de la ciudad en donde se esté llevando a cabo la competencia. La gasolina deberá ser mezclada con aceite para motores de dos tiempos. No se permite el uso de compuestos oxigenantes, alcoholes, oxido nitroso, nitrometano, ni aditivos que aumenten el octanaje del combustible

1.7 Está permitido quitar o cancelar el ahogador del motor y conectar en directo el sistema de gasolina

1.8 En caso de requerimiento de una prueba de velocidad por parte del Inspector Técnico y/o Juez Arbitro y/o Presidente de Carrera, el mínimo establecido es de 120 km/hr (75 millas/hora)

1.9 Se permite el uso de flaps (trim tabs) y el uso del power trim

1.10 Se permite el uso del espejo de motor ajustable (power lift).

1.11 La tripulación de la embarcación estará integrada solamente por el piloto.

1.12 Está prohibido el uso de cualquier dispositivo que permita adelantar el tiempo del motor. El uso del mismo será motivo de descalificación de las mangas que haya corrido en la carrera

1.13 Para participar en la categoría de Túneles T-1 se requiere que el piloto tenga experiencia previa en otras categorías 2000 y/o 3000 y una edad mínima de 14 años con carta responsiva de los padres o tutores.

1.14 Está permitido el cambio de motor y de embarcación:

1.14.1 Si se efectúa cambio de motor, se penalizará descontando el 25% de los puntos acumulados

1.14.2 Si se efectúa cambio de lancha, se penalizará descontando el 25% de los puntos acumulados

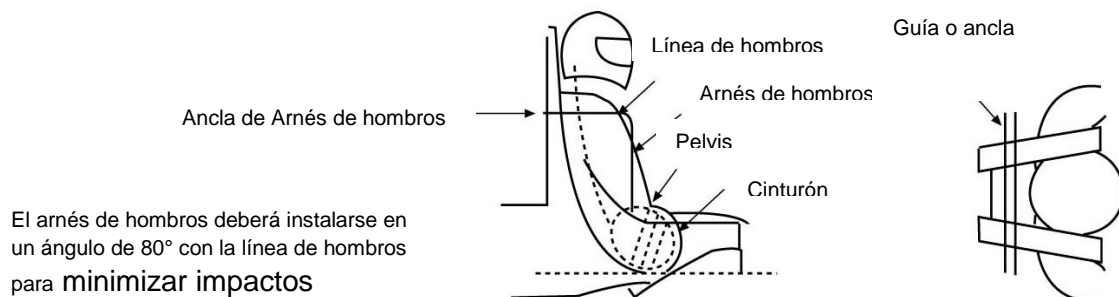
1.14.3 Si se efectúa cambio de motor y lancha se penalizará descontando 50% de los puntos acumulados

2 EQUIPO OBLIGATORIO DE LA EMBARCACIÓN

2.1 Embarcación: Todas las embarcaciones deberán de tener una cápsula reforzada, la cual se recomienda que haya pasado una prueba de resistencia / carga de 1000 newtons, estas embarcaciones sólo podrán ser utilizadas en competencias sancionadas por la FMM hasta diciembre del 2003. A partir de enero del 2004 las embarcaciones de esta categoría deberán de haber pasado una prueba de resistencia / carga de 2000 newtons.

2.2 Asiento: deberá de ir fijo a la embarcación.

2.3 Cinturones de Seguridad: estos deberán tener un mínimo de 5.08 cm (2") de ancho, deben de estar bien anclados, pasar por arriba de los hombros, a la altura de las caderas y todos sujetos a un sistema central de desamarre. Se recomienda que los cinturones sean cambiados cuando lo indique su fecha de caducidad. El ángulo de los cinturones de los hombros deberá ser de 90 grados.



2.4 La parte más alta del frente de la cápsula deberá de estar a un mínimo de 5 cm (2") por debajo de la altura de los ojos. Deberá de haber una distancia libre entre cualquier parte del casco y la cápsula de por lo menos 5 cm (2")

2.5 Soporte del Motor: este deberá estar atornillado al espejo de la embarcación en por lo menos cuatro puntos.

2.6 Tapa del Motor: todos los motores deberán de correr con la tapa del motor puesta en su lugar.

2.7.1 Transmisión: es libre, siempre y cuando se produzcan por lo menos 25 unidades por año, las especificaciones están indicadas en los anexos. Toda la propulsión que se genere del motor deberá de ser aplicada al agua.

2.7.2 Las transmisiones podrán redondearse o pulirse, pero no modificarlas. La superficie externa podrá ser pintada sólo si es del mismo color que el original. La superficie deberá permanecer del mismo material original.

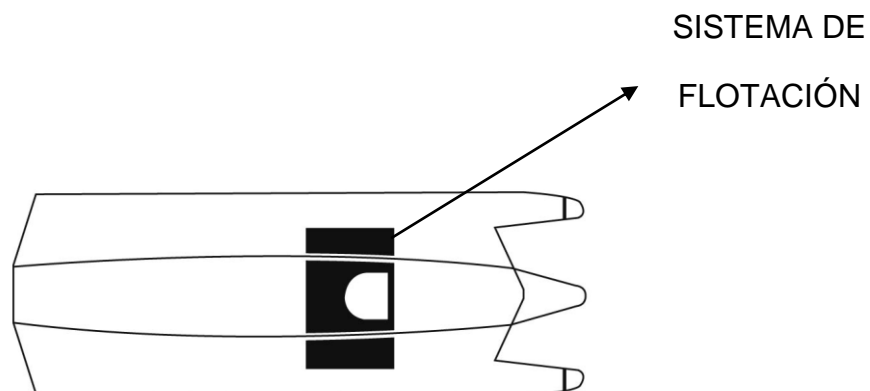
2.8 Acelerador: deberá de ser de pedal y retráctil (con resortes) de tal forma que al dejarlo de presionar deberá ser capaz de regresar a su posición original.

2.9 Flotación

2.9.1 La embarcación deberá contener permanentemente fijo un volumen de material de flotación igual a 0.227 m^3 (8.0 pies^3). La densidad máxima para cualquier material de flotación es de 30 kg/m^3 (1.87 lb/pies^3). Se recomienda el uso de "foam" como material, y este deberá contener 0.3 m^3 por kilo

2.9.2 La estructura de la cabina deberá contener 0.127 m^3 (4.5 pies^3). Esta deberá estar permanentemente sujeta la parte de atrás de la cabina del piloto, y a ambos lados.

2.9.3 El sistema de flotación deberá estar construido de tal manera que, en caso de accidente, el espejo de una embarcación volcada se hunda en un plazo de 30 a 45 segundos, manteniendo al piloto y a la cabina completamente fuera del agua.



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

2.10 Todas las embarcaciones deberán tener un sistema de ventilación consistente en tomas de aire de 7.62cm² (3"2), localizadas al frente de los pontones.

2.11.1 El volante deberá ser removible con sistema de resorte

2.11.2 El volante deberá estar colocado en una posición tal que permita que ambas manos del piloto lo sujeten en todo momento

2.12 Se requiere que se incluyan dos mecanismos de apertura de la cabina: uno localizado al interior y el otro en el exterior de la lancha a ambos costados de la cabina. La utilización de velcro como sistema de apertura no está permitida. Será responsabilidad del piloto asegurarse que estos mecanismos funcionen apropiadamente

2.13 Batería y tanque de gasolina deberán de ir bien fijos (atornillados) a la embarcación.

2.14 La cabina cerrada deberá contar con parabrisas

2.14.1 Deberá haber como mínimo 5 cm de espacio (2"), entre el casco protector del piloto y la cabina, recomendándose 10 cm (4").

2.14.2 Se requiere el uso de dos espejos retrovisores situados a ambos lados de la cabina.

2.15 Se recomienda que todos los pilotos cuenten con un sistema de radiocomunicación con tono sub audible, instalado en su lancha y conectado a su casco, que permita una continua comunicación con su tripulación de tierra.

2.16 Es obligatorio que todas las embarcaciones cuenten con un sistema de aire auxiliar (Spare air), consistente en la instalación de un tanque de aire presurizado de acero o de aluminio, con capacidad de 2100 lbs, sujeto firmemente a la parte posterior de la cabina, de donde salga una manguera conectora a una boquilla, la cual deberá estar al alcance del piloto en todo momento.



2.18 Ningún objeto puntiagudo deberá estar localizado en la salida / entrada de la cabina.

2.19 Switches de Seguridad: Dentro del área de la cabina deberá de haber un switch de encendido del motor y otro de encendido de la bomba eléctrica de gasolina. Todos estos switches deberán de ser de fácil acceso para el piloto.

2.20 En el lado izquierdo de la cabina del piloto y por fuera de la embarcación, deberá tener un interruptor que desconecte simultáneamente el encendido del motor y la bomba eléctrica de combustible. También se pueden usar interruptores independientes para cada función. Los interruptores deberán estar claramente identificados. Se deberá pintar la parte exterior de la embarcación, con la información concerniente a la localización de los switches de apagado así como el sistema de desamarre de los cinturones, etc.

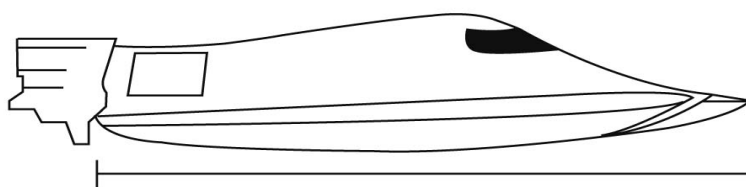
2.21 En el área de la cabina, a espaldas del piloto, se recomienda la instalación de un interruptor por gravedad capaz de desactivar completamente el sistema de encendido del motor y la bomba eléctrica de gasolina, cuando la embarcación se encuentre en una posición invertida. También puede ser instalado dentro de la cabina del piloto, para que este lo pueda reactivar, en caso de vueltas completas.

2.22 El tanque de gasolina deberá de ir fijo a la embarcación. Se recomienda que el tanque de gasolina cuente con una válvula o cualquier otro mecanismo que impida el derramamiento de combustible dentro de la embarcación.

2.23 Se puede cambiar el cableado del motor para permitir el sistema de arranque a 24 volts.

3 ESTANDARES DE LAS EMBARCACIONES

3.1 La eslora mínima de una embarcación será medida trazando dos líneas paralelas, una desde el espejo de la embarcación y otra desde el punto donde comienzan los pontones. Se permitirá una tolerancia de 5 cm (2") en la medición.



ESLORA

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

3.2 El peso mínimo requerido incluye el motor, sistema de dirección, controles, instrumentos, asiento, tanque de gasolina, batería, Extintor y equipo de seguridad. La gasolina sobrante de la competencia también deberá ser incluida. De igual manera el peso del piloto con vestimenta, casco y chaleco salvavidas de la misma forma en que compitió. A la embarcación, antes de pesarla, se le quitará el agua que pudo haber entrado. Todo el peso que no sea del piloto, motor, controles y Extintores 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. Únicamente será permitido llevar a bordo un tanque de gasolina, excepto en competencias de duración mayor a media hora.

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

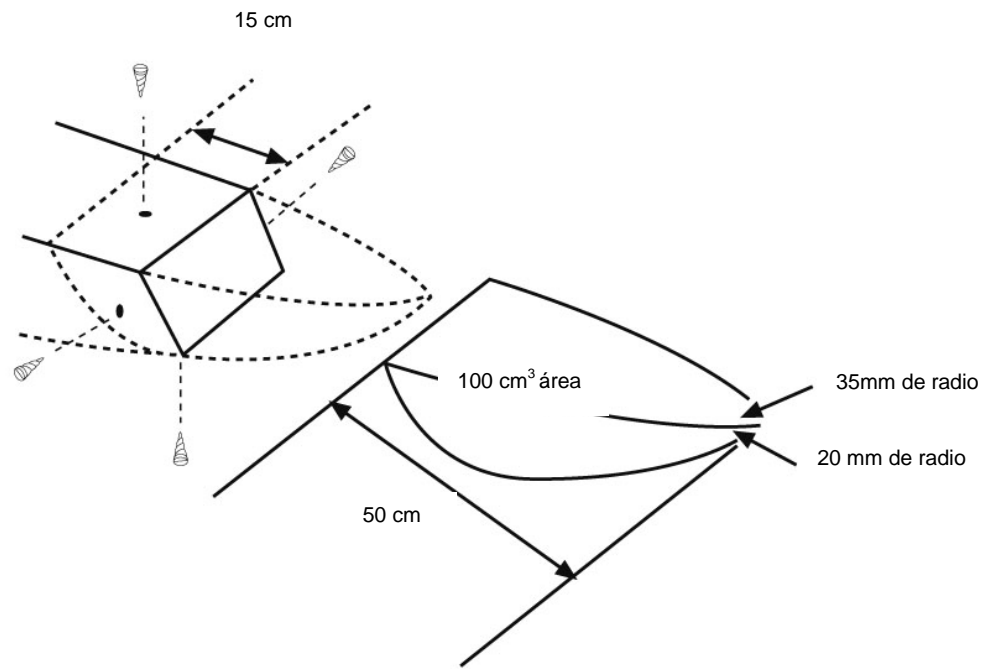
3.3 Las puntas de los dos pontones deberán ser colapsables a los impactos.

3.3.1 La colapsabilidad deberá empezar a un máximo de 140 kgs.

3.3.2 Las puntas de los pontones deberán poderse quitar y no deberán contener nada en su interior

3.3.3 Las puntas colapsables deberán terminar en un mínimo de 100 cm de área, con un máximo de 2 capas de espesor de fibra de vidrio.

3.3.4 La parte última de los pontones deberá tener un radio horizontal mínimo de 35 mm, y un mínimo de 20 mm en todas las demás direcciones.



3.4 Las embarcaciones deberán mostrar claramente el número de la lancha en ambos costados de la lancha, de manera que puedan ser fácilmente visibles y de acuerdo a la regla no. 7 del Reglamento General de Carrera.