



**REGLAMENTO GENERAL**

**DEPORTIVO Y TECNICO**

**TEMPORADA 2022**

---

---

## **PROLOGO**

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

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

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

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

---

## **DEFINICION DE TERMINOS**

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

## **SECCION 1 – EL REGLAMENTO DE LA F1 POWERBOAT**

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

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

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

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

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

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

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

## **SECCION 2 – MIEMBROS - LICENCIAS**

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

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

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

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

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

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

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

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

2-7-1 Tener 18 años cumplidos.

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

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

### **SECCION 3 – EVENTOS**

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

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

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

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

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

3-6 Inscripción – Para participar de una competencia de la F1 Powerboat cada piloto completará y firmará un formulario entregado por la categoría. En el mismo quedará constancia de sus datos, los de su piloto suplente, su equipo, su ayudante y las personas que lo acompañan.

3-7 **Campeonato** – Cada piloto sumará puntos para su equipo en el Campeonato Argentino de F1 Powerboat 2022 de acuerdo a los resultados obtenidos en

clasificación, series y final, y será consagrado campeón el piloto y equipo que sume más puntos a lo largo de la temporada. Para poder ser campeón un equipo debe al menos ganar una competencia final durante la temporada. El campeonato 2022 contará con un total de 6 fechas o eventos. En el caso de por cualquier razón o circunstancia no se pudiera realizar la última fecha programada (número 6) la fecha N°5 contará con puntaje doble para todas sus etapas (series y final).

3-8 Equipo – Un equipo es integrado por un piloto, quien puede tener un máximo de dos pilotos suplentes distintos durante el campeonato. Se considera equipo al piloto titular, su o sus piloto/s suplentes y una única embarcación, manteniendo siempre la numeración otorgada por la categoría desde el inicio del año. No se permiten cambios de embarcaciones durante un mismo evento. Un piloto no podrá utilizar la embarcación de otro piloto una vez iniciado el evento. Estableciéndose como inicio del evento la primera actividad establecida por el programa para el día sábado. Es decir un piloto no podrá competir con más de una embarcación en un mismo fin de semana. Asimismo, la categoría se reserva el derecho de autorizar cambios de pilotos o embarcaciones a lo largo del campeonato. En caso que un piloto cambie de embarcación con autorización de la categoría durante el transcurso de un campeonato (de una fecha a otra) los puntos obtenidos para el campeonato hasta ese momento se mantendrán para dicho piloto. En caso de pasar una embarcación a un nuevo equipo con una nueva numeración, no tendrán validez los puntos obtenidos anteriormente por el equipo anterior.

3-9 Numeración – La numeración de las embarcaciones es individual para cada equipo y será asignada por la categoría de acuerdo a la solicitud presentada por cada uno de ellos. En el caso de nuevos pilotos o equipos la categoría será la encargada de asignarle su número correspondiente de acuerdo a su solicitud. La categoría se reserva el derecho de otorgar un número que haya sido utilizado anteriormente por un equipo cuando este no se encuentre en actividad. Solamente se permitirá el cambio de número asignado al inicio de cada temporada, aunque la categoría se reserva el derecho de autorizar un solo cambio de número por equipo una vez comenzada la temporada.

3-10 Puntaje – Para los campeonatos de F1 Powerboat se entregará el siguiente puntaje, de acuerdo a cada actividad desarrollada por cada clase.

#### Clasificación

No otorga puntaje, solo asignación de posiciones para la largada.

Carreras de dos series con participación total de embarcaciones participantes.

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

Carreras de cuatro series con participación parcial de embarcaciones participantes.

Posición:	1º	2º	3º	4º	5º
Puntos:	5	4	3	2	1

**Final**

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

3-10-1 – En ciertas competencias, la prueba podrá contar con carreras clasificatorias que otorguen puntaje el día sábado. En ese caso esto se informará previamente en el programa de competencia y será parte del RPP explicando las distintas alternativas. En ese caso la clasificación tendrá un puntaje máximo de 4 puntos para el ganador, 3 puntos para el 2º puesto y 2 puntos para el 3º puesto y 1 punto para el 4º puesto. Si una Clasificación no se desarrolla en forma normal y se debiera largar de acuerdo a las posiciones del campeonato en ese momento, no se entregarán los puntos correspondientes a la Clasificación.

3-10-2 – Si una Serie o Final es detenida (bandera roja) antes que el líder haya completado el 50% de su recorrido original, esta no entregará puntos. La serie o final podrá ser suspendida definitivamente, o relanzarse y completarse de acuerdo a la decisión de las autoridades deportivas. En caso de relanzarse se descontarán del total establecido previamente, las vueltas ya efectuadas o establecerse un número de vueltas menor de acuerdo a la gravedad o complicación del contexto en cada caso. Esta decisión es estrictamente unilateral por parte de las autoridades de la competencia.

3-10-3 – Si una Serie o Final es detenida luego que el líder haya completado 50% de su recorrido original entregará la totalidad de los puntos.

3-10-4 – En caso de empate en las posiciones del campeonato en el que hubiera dos o más pilotos o equipos con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará en favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos, si aún así no se definieran las posiciones, corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego de terceros y así sucesivamente. Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes. Si mediante la aplicación del procedimiento descrito en el presente artículo no se llegara a producir un resultado, la categoría determinará qué participante queda adelante según los criterios que considere adecuados.

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

Si antes de la decisión de suspender o postergar el evento, se completaron la totalidad de las pruebas de Clasificación y al menos alguna de las Series, en las cuales tuvieron la misma posibilidad de tomar parte todos los participantes regularmente inscriptos, a estos se les adjudicará el puntaje obtenido en las mismas, quedando abierta la posibilidad de reprogramar la/s serie/s faltante/s o la Final posteriormente a criterio de los Oficiales y/o Directivos, tomando como grilla de largada de la misma lo establecido en la Regla 4-10. Es decir todos los competidores deben haber podido largar/participar de la misma cantidad de series (salvo por problemas mecánicos, disciplinarios o

personales que excluyera a un piloto) Asimismo, si la decisión de suspender o postergar el evento fue tomada antes de completar las misma cantidad de series por parte de los pilotos, lo realizado hasta ese momento no será tenido en cuenta y no sumará puntos. Los Oficiales y/o Directivos podrán determinar si el evento se da por cumplido y terminado o la forma de completar y/o de reanudar el evento en la fecha o día que lo estipule junto a las autoridades de la sede donde se dispute la competencia. Siendo esta decisión estrictamente unilateral y no consensuada o sujeta a la disponibilidad de presencia de todos los pilotos. Asimismo, las autoridades y directivos de la categoría podrán también asignar puntajes adicionales en carreras posteriores para compensar los puntos no otorgados en la competencia suspendida.

#### **SECCION 4 – REGLAS DE COMPETICION**

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

4-2 Verificación técnica previa – La misma será realizadas por los Comisarios Técnicos designados por la categoría quienes son los únicos autorizados a dar instrucciones a los participantes. Para cumplir la Verificación Técnica en el día y horarios establecidos en el Reglamento y/o RPP, las embarcaciones deben estar en su box o Parque Cerrado o en el lugar determinado a disposición de los Comisarios Técnicos. Obligatoriamente debe estar presente el Concurrente con el correspondiente Pasaporte Técnico de la embarcación. De no ser presentado el mismo, la embarcación no será habilitada para participar en las pruebas oficiales. El horario de finalización de la Verificación Previa será el establecido por los Reglamentos correspondientes. Ninguna embarcación podrá salir a pista hasta que no haya sido aprobado por los Comisarios Técnicos. Dicha aprobación no garantiza al piloto la no existencia o posibilidad de desperfectos técnicos, mecánicos o accidentes.

Los números de competición deberán estar ubicados en la embarcación durante la Verificación Técnica. El no cumplimiento de estas disposiciones implicará la aplicación de las sanciones correspondientes. La aprobación técnica de la embarcación no garantiza el buen funcionamiento de la misma.

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

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

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

Toda embarcación que, tras haber sido aprobada por los Comisarios Técnicos sea desmantelada o modificada de manera tal que su seguridad o elegibilidad puedan resultar afectadas o, que se haya involucrado en un accidente con consecuencias similares a las mencionadas, deberá presentarse nuevamente para obtener aprobación por parte de los Comisarios Técnicos. Los Comisarios Técnicos o los Oficiales y/o Directivos podrán solicitar que cualquier embarcación involucrada en un accidente sea detenida y verificada. El no cumplimiento con cualquiera de estas directivas será considerado como una falta gravísima al Reglamento.

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

4-6 Prácticas – La primera actividad en el agua de cada jornada será una sesión de prácticas. En la primera jornada los participantes se dividirán en grupos, a criterio de los Oficiales. Cada tanda tendrá un mínimo de diez (10) minutos de actividad en pista a partir de la salida de la primera embarcación desde la marina. En caso de interrupción de la actividad un grupo con bandera roja por accidente u otros motivos, se dará por cumplida la misma si en el momento de detenerse la actividad se cumplieron cinco (5) minutos. La embarcación que haya provocado la detención podrá volver a participar de las prácticas dentro de su propio grupo. No hay límite de vueltas preestablecido para los participantes durante la práctica. La práctica del segundo día de actividad tendrá una duración mínima de diez (10) minutos y se podrá realizar con todas las embarcaciones simultáneamente en la pista. En caso de interrupción de la actividad de la práctica con bandera roja por accidente u otros motivos, se dará por cumplida la misma si en el momento de detenerse la actividad se cumplieron al menos cinco (5) minutos de pruebas. La embarcación que haya provocado la detención podrá volver a participar de la práctica.

4-7 Clasificación – La tanda clasificatoria es la que determinará las posiciones de largada para la Primera Serie. Las embarcaciones se dividirán en varios grupos, a criterio de los Oficiales, con un máximo de cuatro embarcaciones por grupo. La conformación de cada grupo estará dada de acuerdo al orden inverso a las posiciones del campeonato, pudiendo los Oficiales modificar este orden de acuerdo a su criterio. Las embarcaciones y pilotos deberán estar listas para largar en la Marina en el momento que les sea dada la orden de salida a pista. Si un piloto o su embarcación no se encuentran disponibles, se les dará una tolerancia máxima de espera de tres (3) minutos. En caso de no poder iniciar la tanda en el momento indicado el piloto ya no podrá salir a clasificar y no será oficialmente cronometrado. Los Oficiales podrán permitir a su criterio autorizar una salida del piloto posterior a la clasificación, pero solo para su cronometraje personal no siendo este parte de la clasificación oficial. Las embarcaciones darán un mínimo de tres y un máximo de cinco vueltas en velocidad lanzada, siendo la mejor de estas la que se considerará para la clasificación general. Una vez cumplida su tanda la embarcación deberá regresar a la Marina. Si una tanda clasificatoria es detenida con bandera roja por accidente, desperfectos mecánicos u otros motivos, se dará por cumplida si todos los participantes al menos completaron tres vueltas rápidas cada uno. Caso contrario se completarán las vueltas que les sean informadas por los Oficiales antes de reiniciar la tanda. La embarcación que haya provocado la detención de la tanda ya sea por accidente o desperfecto mecánico y/u otro motivo, no podrá volver a clasificar en caso de reanudación. La embarcación que no respete estas reglas o las órdenes de los Oficiales y/o Directivos perderá sus tiempos de clasificación. La clasificación no otorgará puntaje. Salvo en las competencias donde se determine previamente una carrera clasificatoria donde los cuatro mejores tiempos de la clasificación recibirán el puntaje de acuerdo a la Regla 3.10.1 y el RPP.

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

4-9 Series clasificatorias – En la segunda jornada de actividad y luego de realizadas las prácticas del día se disputarán las Series Clasificatorias que establecerá el orden de largada para la competencia Final. La cantidad de vueltas de cada serie será determinada por el programa del evento (RPP) pudiendo ser modificada de acuerdo al contexto climático o las circunstancias particulares de cada sede y jornada particular a criterio de los Oficiales y/o Directivos en cualquier momento durante el evento. Para la primera serie el ordenamiento de las embarcaciones en la marina será de acuerdo a la Clasificación establecida en la jornada anterior con la embarcación más rápida en la mejor posición de largada. Para la Segunda Serie el ordenamiento será en orden inverso al resultado de la Primera Serie, siendo la última embarcación con el total de vueltas completadas por el ganador de la Primera Serie la que ocupe la mejor posición de largada. Luego se ubicarán las demás embarcaciones con el total de vueltas

completadas en orden inverso hasta llegar al ganador de la Primera Serie. Luego se ubicarán las embarcaciones con menos vueltas que las completadas por el ganador, siguiendo el orden real del resultado de la Primera Serie, es decir, con la aplicación de recargos y sanciones. Posteriormente se ubicarán las embarcaciones que no hayan largado la primera serie, si las hubiere. **Para las competencias de cuatro series clasificatorias se considerarán los pilotos clasificados en posiciones impares para disputar las series 1 y 3, mientras que los pilotos clasificados pares correrán en las series 2 y 4, manteniendo el mismo criterio de ordenamiento de largada para las series 3 y 4 de acuerdo a las competencias de dos series.**

4-10 Carrera Final – Luego de disputadas las dos (o cuatro) series clasificatorias se correrá una competencia Final. **La extensión de una final será de un mínimo de diez (10) vueltas y un máximo de dieciocho (18) vueltas.** Para el ordenamiento de largada de la Final se sumarán los puntos obtenidos por los pilotos en las series clasificatorias corridas. El piloto que haya sumado más puntos entre las series será quien ocupe la mejor posición de largada y así sucesivamente. En caso de empate de puntos entre pilotos prevalecerá el piloto que haya obtenido una mejor posición en la clasificación. En caso que las series no puedan ser disputadas por razones de fuerza mayor, los Oficiales y/o Directivos podrán determinar que las series se den por anuladas y se dispute directamente la carrera Final, siendo esta determinación comunicada a los participantes antes de la largada. En ese caso el orden de largada será de acuerdo al resultado la clasificación. La cantidad de vueltas de las Series o la final podrá ser modificada de acuerdo al contexto, condiciones climáticas y/o circunstancias puntuales de la prueba de acuerdo al criterio de los Oficiales y/o Directivos en cualquier momento durante el evento. Siendo esta decisión estrictamente unilateral e inapelable por los pilotos participantes.

4-11 Procedimiento de Largada – Todas las embarcaciones estarán ubicadas en sus lugares correspondientes cuando falten quince (15) minutos para el inicio de la Serie o Final, siguiendo las instrucciones de los Oficiales y/o Directivos. A cinco (5) minutos del horario de largada la Marina debe comenzar a despejarse y los pilotos deberán prepararse para acceder sus embarcaciones.

1. Cuando falten cinco (5) minutos para la largada se dará una señal sonora o gráfica y todos los pilotos deberán ubicarse en sus habitáculos y prepararse para la competencia. Solamente podrá haber un asistente por cada embarcación a partir de la señal de tres (3) minutos. Ese asistente hará también de largador, sosteniendo la lancha desde el cabezal del motor. En caso de haber más de un asistente en la marina el piloto será excluido. (Salvo autorizaciones especiales previamente solicitadas a las autoridades de la competencia).

2. A menos de treinta (30) segundos para la largada se escuchará una señal sonora que indicará que el semáforo de largada se pondrá en rojo cuando los Oficiales así lo dispongan. En la embarcación de largada podrá mostrarse un cartel con el número treinta (30') indicando que la largada es inminente. Si un piloto enciende el motor de su lancha a partir de la exhibición de este cartel o mientras la señal lumínica del semáforo en rojo esta encendida, le será descontada una vuelta. Las autoridades informaran esta sanción y el piloto deberá dar paso a los punteros en competencia bajo el régimen de piloto rezagado.

3. La largada será efectiva únicamente con el apagado de la luz roja para iniciar la competencia. Desde el momento de la largada y hasta superar la Boya de Liberación las embarcaciones deberán mantener su propio carril en línea recta.

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

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

5.1 En una salida cruzada, si una embarcación no sale de la marina en el momento de la largada, podrá cruzar la pista hacia la boya de liberación, siempre y cuando la embarcación líder no haya pasado ya la primera boya del circuito. En caso contrario, será penalizado.

5.2 En una salida recta o cruzada, si la embarcación líder ya pasó la primera boya del circuito una vez pasada la liberación, la lancha que no pudo salir a tiempo, deberá esperar para salir a pista la autorización del oficial de largada. Dicha salida será sin cruzar el circuito, sin tomar la boya de liberación y solo a favor del sentido de giro de las demás embarcaciones. En caso contrario, será penalizado con la exclusión de la competencia.

6. Cualquier embarcación podrá integrarse a una serie o regata final aun cuando la embarcación líder haya completado la primera vuelta. Lo hará solo con la autorización del oficial de largada, sin cruzar el circuito, es decir en el mismo sentido de giro de las embarcaciones, considerándose solo la cantidad de vueltas completadas y bajo el régimen de piloto rezagado.

7. Un piloto o su ayudante podrá solicitar a los Oficiales la demora de la largada por inconvenientes mecánicos solo antes de la señal sonora o gráfica de cinco 5 minutos para la largada. Una vez indicada dicha señal, ningún piloto podrá solicitar la prórroga de la largada. La demora máxima otorgada será de cinco minutos. El pedido de demora de largada será único, es decir, una vez que fue solicitado por un piloto o su ayudante, ningún otro piloto podrá volver a solicitarlo. Una vez cumplido el plazo de tiempo se largará la competencia.

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

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

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

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

3. Cuando una embarcación alcanza y pasa a otra tiene que tener una eslora y media de ventaja (9 mts. aproximadamente, ver gráfico) para cerrar su marcha y buscar la

trayectoria ideal, no sucede lo mismo cuando una embarcación alcanza a otra en el ingreso a una boya, ya que el que va adelante tiene el derecho, salvo que lo haga como se explica en el punto 4-13-1.



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

5. Si una boya se encuentra a la deriva las embarcaciones deberán tomar solamente las que se encuentren en su posición original. Para virar en el lugar de la boya a la deriva se tomará como referencia el boyarín auxiliar. En caso que boyarín y boya se encuentren a la deriva el puntero de la competencia deberá estimar la posición original de la boya y el resto de las embarcaciones deberán seguir su trayectoria. En esta situación se prohíben los sobrepasos en ese sector y deberán mantenerse una distancia no menor de 50 metros de cualquier bote de seguridad o la costa. Será excluido el piloto que no respete esa distancia.

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

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

8. Si una embarcación se encuentra a la deriva dentro del circuito podrá ser superada por babor o estribor. Dejando un margen mínimo de seguridad de al menos 10 metros al hacerlo.

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

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

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

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

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

servicios de rescate, los Oficiales determinarán la cantidad de vueltas restantes por disputar o darán la Serie o Final por terminada.

**4-14-1 – Si una Serie o Final es detenida antes que el líder haya cumplido la primera vuelta, deberá realizarse una nueva largada manteniendo las posiciones originales de la largada suspendida. El o los pilotos involucrados ya sea por accidente o por desperfectos mecánicos en la causal de dicha suspensión, no podrán volver a largar ni participar de la serie o final suspendida. El relanzamiento de la competencia podrá ser a la cantidad de vueltas originales o los Oficiales y/o Directivos podrán modificar esa cantidad a su criterio de acuerdo al contexto o circunstancias particulares de dicha suspensión.**

**4-14-2 Si una Serie o Final es detenida con la primera vuelta cumplida por el líder y antes de llegar al 50% de su recorrido original podrá ser vuelta a largar y las posiciones de largada serán de acuerdo a la primera vuelta cumplida o la vuelta anterior cronometrada a cuando fue detenida según el caso. Las vueltas a recorrer serán determinadas por los Oficiales y/o Directivos. El o los pilotos involucrados ya sea por accidente o por desperfectos mecánicos en la causal de dicha suspensión, no podrán volver a largar ni participar de la serie o final suspendida.**

**4-14-3 – Si el líder ha completado por lo menos el 50% (en el caso de ser impar, las vueltas se redondean en más hasta el número entero de vuelta siguiente) de las vueltas programadas en el momento de la detención, la prueba podrá ser considerada cumplida. No habrá nueva largada y la Clasificación será establecida al final de la vuelta anterior a la cumplida por el primero de la carrera en el momento que se dio la señal de detención. El o los pilotos que sean considerados por los oficiales o directivos causal de la suspensión, podrán ser penalizados o excluidos de la competencia. Para cualquiera de los casos, toda infracción a lo reglamentado, será penalizada.**

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

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

- Haya motivado la interrupción de una carrera.
- Haya violado el presente Reglamento, o el RPP u otras Reglas accesorias.

- Haya causado una colisión evitable.
- Haya hecho abandonar la pista a otro participante.
- Haya ilegítimamente impedido una maniobra de adelantamiento legítimo de otro piloto.
- Haya ilegítimamente molestado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.
- Haya ocasionado una maniobra riesgosa o desleal que le permita ganar la posición a otro participante.

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

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

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

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

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

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

4-17-3 – Cualquier piloto que tenga intención de dejar la pista o dirigirse a la Marina debe señalar su intención de hacerlo con suficiente anticipación, asegurándose que puede realizar la maniobra sin peligro. Siempre en sentido de giro del circuito y completando el mismo. De ningún modo cruzando la pista. A criterio de los oficiales, podrá ser penalizado con la exclusión de la clasificación, vueltas, exclusión de la prueba o quita de puntos del campeonato por este motivo.

4-17-4 – Durante las pruebas de entrenamiento, clasificación y la carrera, los pilotos no podrán salir del área establecida como circuito para la competencia y en todo momento deben observar las disposiciones de este Reglamento con respecto a la conducción en los circuitos.

4-17-5 – Si una embarcación se detiene durante una práctica o carrera, debe ser retirada de la pista tan pronto como sea posible para que su presencia no constituya un peligro u obstaculice a otros participantes. Esto siempre y cuando no ponga en peligro la integridad y seguridad del personal de rescate.

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

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

4-17-8 – Si en el momento de la Práctica previa a la Primera Serie una embarcación quedase detenida en algún sector del circuito, podrá ser asistida y remolcada hasta el sector de Marina en donde podrá reparar y volver a la práctica. Si no puede regresar a la práctica podrá solicitar luego autorización a las autoridades para salir a girar una vuelta antes de la largada, simplemente con el fin de comprobar que la reparación fue exitosa. Esta autorización queda a criterio y expresa decisión de las autoridades.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4-18-3 Bandera Roja – Detiene la actividad que se esté desarrollando en ese momento en la pista debido a un accidente o una situación imprevista. Los pilotos deben tener extrema precaución porque puede haber ocurrido un accidente y se estén movilizand o las embarcaciones de asistencia dentro del circuito. Se prohíben los sobrepasos. Regresar a la Marina a velocidad reducida y esperar instrucciones. No acercarse a la zona de incidente.

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

4-19 Marcas de la Pista – Las marcas de la pista son los objetos que están específicamente diseñados para delimitar la superficie de competición. Aquellos objetos que no sean tales serán considerados obstáculos con excepción de las boyas de liberación, largada, respeto o llegada. Las boyas de viraje serán de lona con un boyarín plástico. Podrán ser de distintos colores y formas. Se diferenciarán las boyas de viraje de las de liberación y chicanas. Especificándose en las reuniones de piloto previas de cada jornada. También se podrán ubicar boyas de promoción o inflables de sponsors en el interior del circuito. Un Oficial y/o Directivo estarán ubicados en las cercanías de las mismas para observarlas e informar al Control de Carrera. Si alguna boya se moviera por destrucción, accidente u otro motivo, deberá tomarse como Marca de la Pista el boyarín ubicado en el lugar original.

4-20 Podio – Es obligatorio que los tres primeros pilotos clasificados en una competencia Final se presenten en el podio dentro de los diez minutos luego de bajada la Bandera a Cuadros. Los pilotos deberán concurrir con sus respectivos buzos de competición cerrados hasta el cuello y de forma prolija. Al podio deberán subir solamente los pilotos sin miembros de equipo, familiares, amigos ni acompañantes. El hecho de no presentarse en ese tiempo y condiciones hará que el piloto sea multado y/o sancionado de acuerdo al criterio de los Oficiales y/o Directivos.

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

4-22 Lastres por performance – En cada Evento las embarcaciones cargarán un lastre por performance de acuerdo a las posiciones en pista en la competencia Final del Evento anterior, sin importar la aplicación de sanciones técnicas o deportivas posteriores a la finalización del mismo.

4-22-1 Los lastres por performance para el siguiente Evento serán los siguientes: las embarcaciones de los tres equipos que hayan terminado entre la primera y la tercera posición cargarán 15, 10 y 5 kilos respectivamente. Deberán tenerlo incorporado desde el primer control técnico. El piloto que se compruebe que no lo tenga cargado podrá perder los tiempos en clasificación o ser excluido del Evento. El máximo de lastre por performance será de 30 kg. Los pilotos que terminen entre la 4ta. y la 6ta. posición en una final no cargarán ni descargarán lastre en el siguiente evento. El piloto que termine 7mo. descargará 10 kg., 8vo. descargará 20 kg., 9no. o más atrás descargará 30 kg. El lastre debe ser ubicado únicamente en el sector y soporte establecido por la categoría para tal fin. El lastre solamente podrá ser un disco de hierro del tipo utilizado en gimnasios, no autorizándose otro material como bolsas de agua, arena ni ninguno otro tipo alternativo. La responsabilidad de contar con el soporte de hierro y el disco de lastre es del propio piloto.

4-22-2 El lastre por performance es independiente del lastre de ajuste por peso de piloto y/o mínimo de embarcación. La embarcación debe pesar un mínimo de 745 kilos sin piloto y el piloto un mínimo de 80 kilogramos. El equipo y/o piloto deben asegurarse cumplir con estas especificaciones para adecuarse al reglamento. Estos pesos adicionales de ajuste deben ser ubicados en el mismo soporte y con el mismo material que los lastres por performance descriptos en el punto anterior 4-22-1

## SECCION 5 – PENALIDADES

5-1 Penalidades – Cualquier miembro piloto, colaborador, licenciado o persona relacionada con la F1 Powerboat o sus participantes que viole el Reglamento o intente sobornar a cualquier persona involucrada con los Eventos, o es parte de un fraude o de cualquier acto que vaya en contra o perjudique la imagen de la motonáutica o cualquier acto que altere el normal desarrollo de los Eventos podrá ser sancionado o sancionada. Esto implica también la falta de conducta, malos modales o malos tratos hacia otro participante o personal de la categoría. Un piloto o su equipo podrán ser sancionados por faltas a este reglamento realizadas por el piloto, miembros de su equipo o personas y/o familiares relacionadas al mismo.

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

5-2-1 Apercibimiento – La suma de dos apercibimientos en un mismo año calendario significará la pérdida de 10 puntos en el campeonato y/o la suspensión inmediata de la membresía y/o licencia por un período de tiempo determinado o indeterminado.

5-2-2 Multa – La categoría podrá imponer una multa monetaria de hasta mil dólares U\$S 1.000. Las multas deberán ser abonadas dentro de una semana desde el momento en que sea dadas a conocer al miembro. Un miembro no podrá participar de un Evento hasta que no sea abonada la totalidad de la multa.

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

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

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

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

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

5-3 Estas sanciones podrán ser aplicadas durante un Evento o posterior al mismo por un Tribunal de Disciplina compuesto por directivos de la categoría a ser designados previamente al Evento. Estas decisiones serán finales e inapelables. La comunicación de las sanciones durante un evento se realizará en forma verbal, mientras que aquellas sancionadas con posterioridad al evento se podrán realizar en forma escrita, en forma directa al piloto o podrá ser publicada en las redes o web site de la categoría.

## **SECCION 6 – RECLAMOS - PROTESTAS**

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

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

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

6-3-1 Cualquier Reclamo relacionado con una violación deportiva durante un Evento, podrá ser presentado hasta 60 minutos después de terminado un Entrenamiento, Clasificación, Serie o Final.

Esto no implica que la categoría y/o las autoridades del evento deban postergar la realización del podio o la publicación de los resultados finales. La categoría y/o el tribunal tomará el tiempo que considere adecuado para evaluar, analizar y reunir los elementos necesarios para tomar una decisión al respecto.

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

6-3-3 Cualquier Reclamo relacionado con una embarcación o sus elementos técnicos, debe ser acompañado, además del Reclamo escrito, por un depósito de U\$S 500 (quinientos dólares) o el equivalente al costo del desarmado de un motor.

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

6-3-5 Si un competidor no permite que se lo interroge o no facilita la verificación técnica de su embarcación debido a un Reclamo podrá ser excluido inmediatamente del evento y le podrán ser descontados puntos propios o de su equipo sumados en el durante el campeonato.

6-4 Procedimiento del Reclamo – Los Oficiales determinarán en primer lugar si el Reclamo en cuestión es aceptable para ser estudiado o no. Una decisión respecto a un Reclamo es final y no apelable. Los Oficiales escucharán a todas las partes involucradas y obtendrá toda la información que sea necesaria y relevante para estudiar el Reclamo. Para decidir la cuestión planteada en el Reclamo los Oficiales podrán tomar cualquier acción que consideren necesaria por el bien de los intereses de la categoría y su transparencia en la competición. Estas acciones pueden significar, pero no están limitadas a, modificar los resultados, imponer sanciones (exclusiones, suspensiones o multas, modificación de posiciones finales, suma de tiempos), la entrega o quita de puntos, o no tomar ninguna acción.

6-5 Podio y Premios – El podio se realizará una vez terminada la competencia final. Con el objetivo de no demorar el evento, las autoridades determinarán las posiciones finales dentro de los 15 minutos posteriores a la finalización de la competencia. Todo reclamo o denuncia presentada se evaluará en detalle posteriormente. Pudiéndose publicar la rectificación tanto de los puntos, como de los ganadores o los premios de acuerdo al análisis de imágenes obtenidas de la filmación de la competencia y/o verificaciones técnicas.

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

## **SECCION 7 – APELACIONES**

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

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

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

7-4 Procedimiento – Una Apelación debe realizarse por escrito a los Oficiales poniendo en claro fecha del día, lugar, horario, la sanción recibida y las explicaciones detalladas de la Apelación, firmada por el miembro o licenciado acompañada por un depósito de U\$S 100 (cien dólares).

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

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

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

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

## SECCION 8 – EMBARCACIONES

8- 1 Principios básicos de una embarcación de la F1 Powerboat.

Categoría: F1 Powerboat

Cilindrada: 2.500 cc.

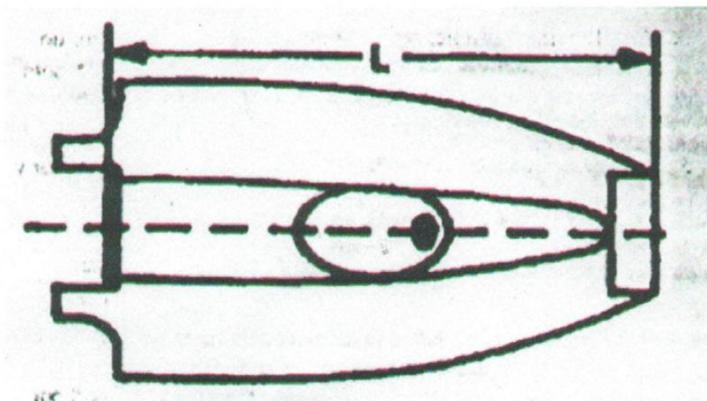
Eslora mínima: 6,20 metros.

Peso mínimo de la embarcación sin piloto 745 kg.

Peso mínimo del piloto 80 kg. (independiente del peso final de la embarcación)

8-2 La categoría es monomarca. Las embarcaciones habilitadas para participar son exclusivamente las construidas bajo la matriz propiedad de F1 POWERBOAT por el astillero que esta designe. No permitiéndose realizar ningún tipo de modificación que modifique o altere la estética de las embarcaciones. Toda reforma estructural de mantenimiento o de reparación deberá ser supervisada por alguien designado por la categoría. El piloto deberá informar el tipo de reparación a realizar y proveedor que lo realizará, siendo la categoría quien debe autorizar, supervisar y aprobar dicho trabajo.

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



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

8-4 Peso mínimo – El peso mínimo requerido para la categoría, incluye el motor, sistema de dirección, controles, instrumentos, asiento, tanque de combustible, batería, extinguidor, hélice, soporte de lastre por delante del tanque de combustible, tubo de oxígeno y equipo de seguridad. A la embarcación antes de pesarla, se le quitará el agua que pudo haber entrado. Todo el peso 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.

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

Aquella embarcación que no haya cumplido con el peso requerido en el pesaje de la verificación previa, podrá seguir participando, siempre y cuando cumpla con los siguientes requisitos: lastrar la embarcación hasta que cumpla con el peso mínimo requerido, el cual deberá permanecer fijado en las condiciones establecidas en el punto 4.22.1. (soporte y discos) en la embarcación y ser aprobado por el Comisario Técnico, quien podrá pedir volver a pesar la embarcación en cualquier momento durante el Evento.

El sistema de pesado de las embarcaciones no podrá ser protestado. Los comisarios deportivos y la categoría podrán realizar el pesaje previo o posterior a la competencia. El pesaje es parte de la revisión técnica deportiva. La categoría podrá realizarlo o no de acuerdo a las condiciones y posibilidad de cada lugar. Siendo responsabilidad del piloto y su equipo conocer el peso de su embarcación y presentar la misma cumpliendo con el requisito del peso mínimo de la misma para cumplir con el reglamento al presentarse en cada competencia.

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

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

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

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

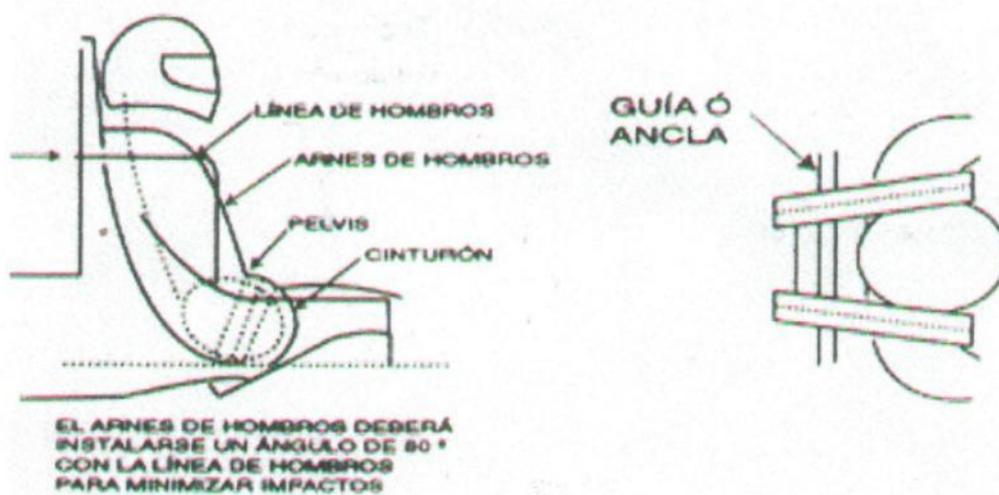
8-9 El volante deberá estar colocado en una posición tal que permita que ambas manos del piloto en todo momento lo sujete. El volante deberá ser removible con sistema de resorte.

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

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

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

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



8-14 Todas las embarcaciones deberán contar con cápsula reforzada y la jaula de protección.

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

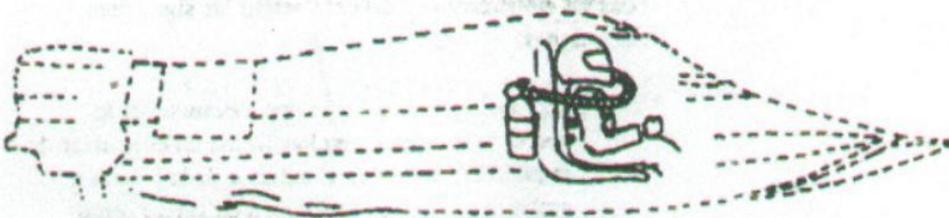
8-15-1 Se requiere que incluyan dos mecanismos de apertura de la cabina, uno localizado en el interior de la cabina y el otro en el exterior de la embarcación a ambos costados. La utilización de velcro como sistema de apertura, no está permitida. Será responsabilidad del piloto asegurarse que estos mecanismos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

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

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

8-15-4 El sistema de radiocomunicación es obligatorio y será suministrado exclusivamente por una empresa designada por la categoría. Los Oficiales y/o Directivos tendrán acceso a estas radiocomunicaciones. Los costos del mismo serán afrontados por los pilotos.

8-15-5 Las embarcaciones deberán contar obligatoriamente con un sistema de oxígeno auxiliar fijo o de boquilla.



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

8-15- 7 El obligatoria la instalación de dos espejos retrovisores situados a ambos lados de la cabina. Su superficie mínima de visión deberá ser de 5000 mm<sup>2</sup>.

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

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

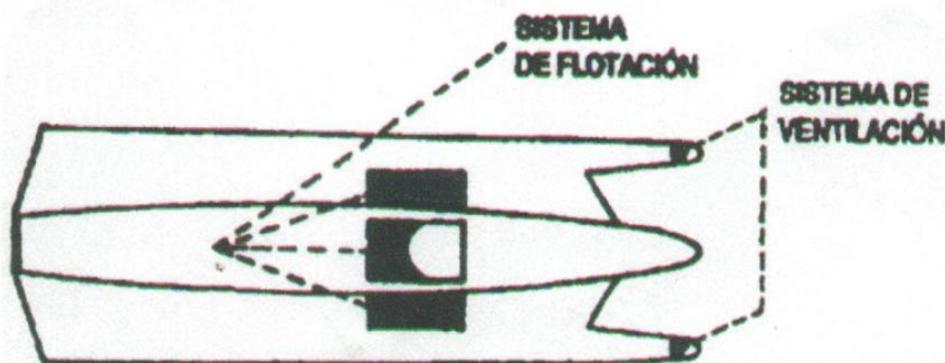
En el lado derecho de la cabina del piloto, por fuera de la embarcación, deberá haber un interruptor que desconecte simultáneamente el encendido del motor y la bomba eléctrica de combustible. También pueden usar interruptores independientes para cada función. Los interruptores deberán estar claramente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

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

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

8-18 Sistema de flotación – Las embarcaciones deberán contener permanentemente fijado a la embarcación un volumen material de flotación, igual a: 0.156 metros cúbicos (5.5 pies cúbicos). La densidad máxima para cualquier material de flotación es de 30 k/m<sup>3</sup> (1.87 l/p<sup>3</sup>).

La estructura de la cabina deberá incluir lo siguiente: 0.127 m<sup>3</sup> (4.5 p<sup>3</sup>). Esta deberá estar permanentemente sujeta a la parte de atrás de la cabina del piloto, y a ambos lados de acuerdo a la siguiente ilustración:



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

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

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

8-19 Motores – Los únicos motores homologados por la F1 Powerboat son de la marca Mercury 2.5 modelos "200 EFI" Su sentido de rotación será horario visto desde el volante. El motor "200 EFI" será el provisto exclusivamente por la categoría y no podrá ser modificado o manipulado bajo pena de la pérdida total de los puntos acumulados en el campeonato. Deberá ser el original con sus parámetros originales.

8-20 No se permiten modificaciones en el motor. Cualquier reparación que requiera la apertura del motor, cambio de pistones o de otro tipo deberán ser informadas a la comisión quien supervisará y aprobará el trabajo y realizar. Si un motor debe ser abierto o desarmado, esto se realizará con autorización y supervisión expresa de la categoría, esto independientemente de que el motor sea propiedad del equipo o piloto.

8-21 No se autoriza el cambio de motor en una misma competencia. Si una embarcación y su piloto o equipo sufre la rotura o fallas insalvables del cabezal de motor, este no podrá ser reemplazado por otro motor muleto ni perteneciente a otra embarcación de otro equipo. Aun si dicha embarcación haya quedado fuera de

competencia. Independientemente de la decisión o voluntad del equipo que desee cederlo, un piloto no podrá competir con dos motores distintos en una misma competencia.

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

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

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

8-25 Pistones – Se permitirán pistones marca Mercury correspondientes al modelo del motor original.

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

8-27 Intermediario – El intermediario debe ser largo. El agujero de escape por parte trasera del intermediario puede ser de 5x10 cm (50cm<sup>2</sup> de superficie), manteniendo su forma original. Sin ningún flap y sin ningún cambio en su interior (original de fabrica). Cualquier forma en un solo agujero. Sin obstrucciones ni estrechamientos. La salida del intermediario que comunica con la pata debe ser la original.

8-28 Carcasa – La carcasa será la misma para toda la categoría. Con logo Mercury o el que la categoría designe. No pudiendo el piloto exponer logos alternativos en dicha carcasa.

8-29 Cableado de Motor – Se debe mantener el cableado original del motor.

8-30 Transmisiones – Las transmisiones podrán redondearse o pulirse, pero no modificarse. La superficie externa podrá ser pintada, sólo si es del mismo color que el original. (Se autoriza el color negro brillante o gris plata o gris pulido)

8-31 Hélices – Las hélices serán provistas por la Categoría. No se permitirán hacer ningún tipo de trabajo o modificación en las mismas y deberán ser devueltas inmediatamente terminado el evento en las mismas condiciones en que fueron recibidas. No devolver la hélice al finalizar el evento significará la exclusión del evento, no sumando puntos por el campeonato. El mantenimiento y reparación de la hélice estará cargo del piloto, el cual solo será realizado por el proveedor que la categoría designe y autorice.

8-31-1 El sorteo de las hélices será optativo, a decisión del comisario deportivo. Al final de cada jornada de actividad serán devueltas a la categoría para ser inspeccionadas por la categoría. Si alguna sufriera algún golpe en la primera jornada, al día siguiente esa hélice no ingresará en el sorteo y la hélice será utilizada por quien la usó en la primera jornada. Luego de la carrera la misma será reparada por el proveedor oficial de la categoría y el costo será a cargo del piloto que la dañó.

8-31-2 Tope de la Hélice: original. No se puede separar la hélice del escape. El labio de la hélice se interna en el carretel. Prohibido fijaciones de carretel salientes del torpedo (tubo) del pie donde va el eje de hélice. No debe haber luz entre el carretel y la hélice.

8-31-3 En caso de tener tornillo de fijación de carretel de eje de hélice no debe sobresalir de la superficie del tubo de la transmisión.

8-32 – El sistema de combustible a inyección de aceite debe ser el original del motor Mercury 200 EFI homologado por la categoría. No se permite modificación ni utilización de bombas de combustible eléctricas.

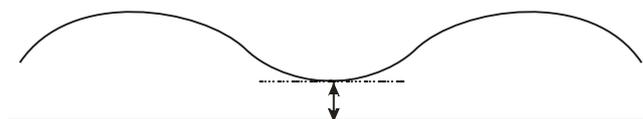
8-33 Elevador – No está permitido el uso de elevador electrohidráulico. Se permite la modificación de altura de forma manual.

8-34 Pie o pata: original reformada, off shore u off shore high performance de carretel chico o carretel grande doble Torrington. Tubo grande o tubo chico.

8-35 Placa de cavitación: forma y medidas de pisada originales

8-36 Orsa de la pata: Se permite estilizar el corte de agua sin cambiar la forma original de cada modelo de transmisión.

8-37 Fondo: se deben respetar formas y medidas originales. Incluyendo: espejo, pisadas, túnel, y alineaciones de matriz. Ancho de túnel: 105 cms. +1. La altura del patín central deberá ser entre 28 cms. y 30 cms. de acuerdo al gráfico medido al fin del patín.



8-38 Finalizada la competencia, la revisión técnica y pesaje quedará a criterio de la categoría. A partir de la fecha N° 3 del campeonato 2022 la medición de fondos de las embarcaciones se realizará por medio de una plantilla realizada a partir de una lancha original de matriz. Todas las embarcaciones deberán adecuarse a los parámetros establecidos por dicha plantilla.

8-39 Combustible – Sólo está permitido el uso de nafta automotriz, de hasta 100 octanos. Está prohibido usar compuestos oxigenantes, y aditivos que aumenten el octanaje del combustible.

8-39-1 Aceite: Se permiten todas las marcas de aceite que cumplan con las especificaciones exigidas por el fabricante del motor. Recomendándose la utilización de aceite original mercury.

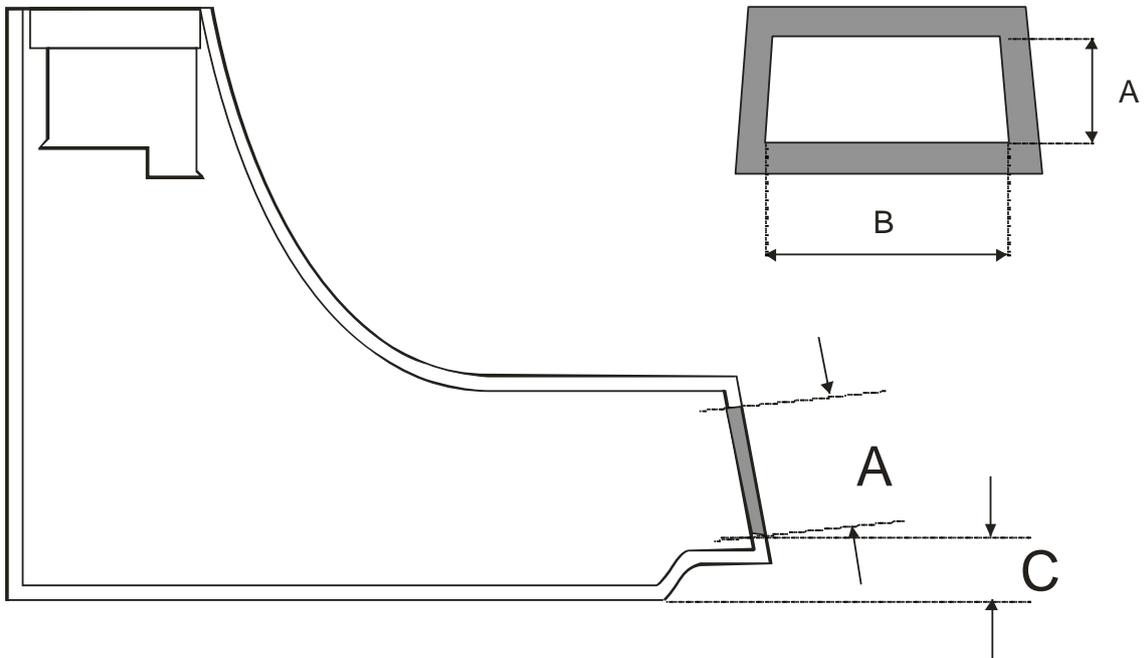
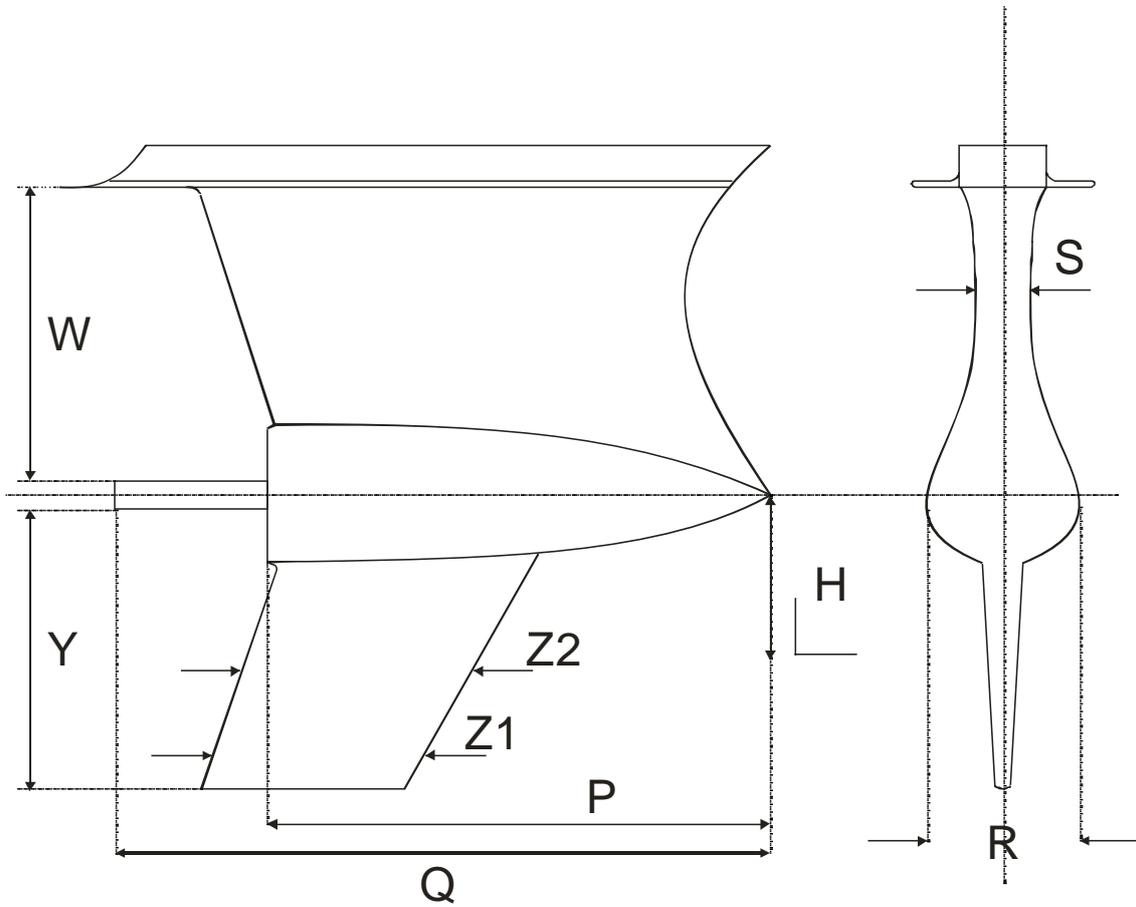
8-40 Altura de motor y posición con respecto al centro del espejo, libres. Cada piloto podrá buscar la altura de motor óptima de acuerdo a su puesta a punto, siempre y cuando la considere segura. La categoría podrá establecer un punto de altura máximo para pilotos principiantes.

8-41 Alcance del Reglamento – Las únicas reformas permitidas son las especificadas en el presente Reglamento. Toda modificación que no se encuadre dentro del mismo está prohibida.

8-42 Comparación de piezas – Ante cualquier duda respecto a las medidas y formas de una pieza o elemento determinado se lo comparará al mismo con una pieza o elemento original estándar de estante.

8-43 Pasaportes técnicos – Cada embarcación participante en la F1 Powerboat contará con un “Pasaporte Técnico”, en el cual figurará el número de registro de empadronamiento que le fuera asignado, además de la información técnica correspondiente y necesaria. En cada competencia, obligatoriamente deberá ser presentado dicho pasaporte técnico en cada Verificación. El Concurrente de la embarcación, será responsable sobre la falta del mismo, la ausencia de alguna de sus hojas componentes o cualquier enmienda no autorizada. Los motores también tendrán sus propios Pasaportes Técnicos individuales independientemente de la embarcación en la que sean usados. Cuando se integra un motor nuevo a la categoría, el mismo será totalmente desarmado e inspeccionado.

GRAFICO



## **ANEXO 1 – AREA DE BOXES**

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

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

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

2. Ubicación - Los vehículos deberán ser ubicados de acuerdo a las instrucciones de los Oficiales y/o Directivos acerca de dónde estacionar cada uno y donde dejar los trailers de transporte. La velocidad máxima permitida para cualquier vehículo dentro del área del Parque Cerrado, será de 10 km/h. El no acatar dichas normativas, serán pasibles de sanción disciplinaria o deportiva.

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

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

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

3.3 Estrictamente se prohíbe fumar en la Marina y en el área restringida de Box y parque cerrado y en especial en zonas cercanas a las embarcaciones y/o combustible, como así también ingerir bebidas alcohólicas en el área de boxes, incluyendo la Marina, dentro del horario de competencia establecido. Aquel piloto o su tripulación de tierra que se encuentre fumando o bebiendo en horario de competencia podrá ser sancionado de acuerdo a la Sección 5 del Reglamento de la F1 Powerboat.

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

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

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

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

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

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

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

6. Marina – Será obligatoria la acreditación de un mínimo de un (1) auxiliar por embarcación para cada competencia, debiendo ser mayores de 18 años y estar capacitados para su función. Solamente aquellas personas que cuenten con la acreditación correspondiente podrán ingresar en el sector de Marina. Se permitirá hasta un máximo de dos auxiliares acreditados. La responsabilidad sobre cualquier daño o accidente que pueda tener el asistente del equipo recaerá en el piloto que lo acreditó a su nombre.

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

6.1.1 A cinco (5) minutos del inicio de la clasificación, cada una de las series y la final, solamente podrá estar en la Marina un (1) auxiliar por embarcación. Esta restricción se mantendrá hasta el final de la clasificación, serie o final. Cualquier ingreso de un auxiliar o miembros de equipo a la Marina mientras la pista esté habilitada deberá ser autorizada exclusivamente por los Oficiales y/o Directivos de la categoría. En caso de no respetarse esta regla podrá ser sancionado el piloto y/o equipo que tenga personal no autorizado en el sector de Marina durante la clasificación, series o final.

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

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

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

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

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

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

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

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

excede del tiempo razonable de botado (cinco minutos) desoyendo las indicaciones el piloto podrá ser penalizado.

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

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

## **ANEXO 2 – SEGURIDAD GENERAL**

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

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

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

1.2.2 El tipo de casco permitido será aquel homologado de primera marca y que resista impactos de por lo menos 160 kph/100 mph. Se recomienda que el casco cuente con broche posterior para sujeción al chaleco salvavidas, o bien los broches laterales para sujeción con los tirantes.

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

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

2.1 Los únicos chalecos permitidos son los homologados para el peso correspondiente del piloto. Recomendándose del tipo “Capsule Jacket”. Deberá tener material protector en la espalda y en los dos frentes, con un espesor mínimo de 6.35 mm (1/4”). Además deberá tener asas extractoras en los hombros.

2.2 Los colores de los chalecos salvavidas serán naranja, rojo o amarillo. Se recomienda evitar tonos oscuros en el caso que los mamelucos sean del mismo tono oscuro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Tubo de aire de emergencia: Debe ser del tipo Spare Air. Es de uso obligatorio sin excepciones, pudiendo no autorizarse la salida a pista en caso de no contar con el mismo en perfectas condiciones para su uso. La carga y mantenimiento de dicho elemento está a cargo y es responsabilidad del piloto.

8. Cámara de TV: es obligatoria la instalación y utilización de al menos una cámara tipo “action sports” o “go pro” dentro del habitáculo con la lente enfocando hacia el frente. La misma o su tarjeta de memoria podrá ser solicitada por la categoría en cualquier momento durante un evento. Negarse a su entrega puede significar la exclusión parcial o total del participante.

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

- Casco, su color, fecha de manufactura, diseño permitido, rango de impacto permitido, cintas y hebillas para apretar.
- Chaleco Salvavidas, su color, fecha de manufactura, diseño permitido, asaderas, cinta (s) para sujeción.
- Uniforme, diseño permitido, material (es) permitidos (s), escudo bordado de patrocinadores.
- Zapatos, diseño y características permitidas.
- Volante, alcance, removible, sistema de resorte.
- Acelerador, pedal con sistema retractil.
- Cinturón de seguridad, fecha de manufactura, colocación, cintas y hebillas.
- Cabina, cerradura, visagra desmontable.
- Liberación exterior de la cabina
- Switch de corte con sujeción al piloto
- Switch de corte automático por gravedad
- Switch exterior de corte de batería
- Espejos exteriores laterales
- Fijación de carenado
- Fijación de la butaca
- Fijación del tanque de combustible
- Fijación de la batería (No puede cambiarse el lugar asignado por la categoría)
- Fijación de la jaula protectora de cabina
- Sistema de cableado en la dirección
- Sujeción del bumeran de dirección, poleas, cables, perros, grilletes, doble nudo y volante.
- Fijación del motor
- Fijación de lastres (en posición original)
- Sistema de radiocomunicación
- Tanque de aire comprimido, sujeción, carga y funcionamiento del regulador
- Calcomanías de patrocinadores, colocación
- Extintor en cockpit, capacidad y modelo

- Revisión del fondo y espejo de la embarcación, estado general de la embarcación
- Puntas de pontones, deberán ser desmontables y/o deformables de manera obligatoria.

Esta revisión técnica no garantiza que la embarcación pueda sufrir algún desperfecto o inconveniente. La responsabilidad del uso y mantenimiento de la embarcación es potestad y obligación del piloto participante.

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

11. Cobertura médica – Todos los pilotos en el momento de la verificación previa deberán acreditar poseer cobertura médica para el caso de accidente. Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia en caso de accidente será trasladado al hospital público local más cercano.

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

### **ANEXO 3 – EXAMENES MEDICOS**

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

#### 2. Licencia médica

2.1 Generalidades - Conforme a las disposiciones del presente Reglamento, todo piloto antes de tramitar su licencia deportiva deberá obtener la Licencia Medica habilitante únicamente a través de la Asociación Argentina de Volantes.

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

- Exámenes médicos a cargo de especialistas correspondientes:
- Examen clínico.
- Examen ortopédico y traumatológico.
- Examen oftalmológico.
- Examen neurológico.

- Análisis de laboratorio:

Hemograma.	Eritrosedimentación
Acido úrico en sangre.	Urea en sangre
Glucemia	K.P.T.T.
Análisis de orina completo.	Grupo sanguíneo
Factor R.H	

- Estudios complementarios:

Teleradiografía de tórax	Electrocardiograma.
Electroencefalograma.	Entrevista y test psicológico.

- Exámen clínico:

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

- Exámen ortopédico-traumatológico:

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

- Exámen oftalmológico:

a) Agudeza visual:

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

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

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

Estado del fondo de ojo excluyente de una retinopatía pigmentaria.

Toda lesión, antigua o congénita, será estrictamente unilateral.

La ceguera unilateral es una contraindicación absoluta

b) Visión de los color es normal: (en caso de anomalía, recurso a la Tabla de Ishihara, y en caso de error Test de Farnsworth o sistema análogo); en todo caso, no pueden darse errores en la percepción de los colores de las banderas utilizadas en las competencias.

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

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

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

- Examen neurológico

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

- Entrevista y test psicológico

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

- Cuestionario desiderativo

- Test de Bewder

### 2.3 Normas de procedimiento

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

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

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

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

### 2.4 Examen médico posterior a un accidente o enfermedad

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

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

a) Un certificado confidencial, dirigido a la categoría, el cual contenga el diagnóstico, pronóstico y alcance de la herida o enfermedad.

b) Una autorización de información confidencial, por escrito entre los asesores médicos de la categoría y el Médico personal del piloto, Hospital o Clínica donde lo están tratando.

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

Luego de obtenida el alta correspondiente, deberá solicitar turno a la F1 Powerboat para un nuevo control médico para su rehabilitación o efectuar el examen médico

anual completo. El licenciado que no dé cumplimiento a lo indicado precedentemente, podrá ser pasible de las sanciones previstas.

2.5 Lista de afecciones y enfermedades incompatibles con la motonáutica:

Diabetes que exija tratamiento de insulina, epilepsia.

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

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

No se admitirán, en principio, las prótesis ortopédicas.

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

© 2022 F1 POWERBOAT Las Camelias 3324, of. 216, Pilar, Buenos Aires, Argentina  
info@f1powerboat.com.ar Reglamento versión