

**REGLAMENTO DE CARRERAS DE ESQUI NAUTICO DE LA FEDERACION E&A (Europa &** **África) (2015)**

El Reglamento de Carreras 2015 de la E&A ha sido ratificado por el Comité de Carreras de la E&A .

Editado por Vera Van den Bossche, Thea Klarenbeek & Jules Leysen Miembros del Comité de Carreras de la E&A y gracias a todos los oficiales que ayudaron en las actualizaciones.

Hay disponibles versiones electrónicas de estas reglas en IWWF.com, E&A (Racing) & skirace.net

**Este librito cubre solo los reglamentos E&A – Para Campeonatos del Mundo ver IWWF; para carreras Nacionales consulte a su país individual.**

Actualizado en Enero 2015

# CONTENIDO POR ORDEN DE PÁGINAS

#### ÍNDICE 2

**Reglamentos Técnicos**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **REGLA 1** | General | 3 |
| **REGLA 2** | Formato Competiciones | 26,27,28 |
| **REGLA 3** | Requisitos Participación | 3 |
| **REGLA 4** | Jueces – Oficiales Carreras | 4 |
| **REGLA 5** | Especificaciones Barco | 6 |
| **REGLA 6** | Equipo Competidores | 16 |
| **REGLA 7** | Banderas | 18 |
| **REGLA 8** | Salida y Circuito | 19 |
| **REGLA 9** | Conducta durante la carrera | 22 |
| **REGLA 10** | Toma de Tiempos (Cronometraje) | 24 |
| **REGLA 11** | Protestas | 25 |
| **REGLA 12** | Penalizaciones | 25 |

|  |  |
| --- | --- |
| **COPA EUROPA:** Reglamentos | 26 |
| Licencias | 28 |
| Formato Competición | 26 |

**CAMPEONATOS EUROPA**: General 28

Licencias 28

Formato Competición 28

[Trofeo por Equipos 29](#h.30j0zll)

#### INDICE

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ACELERADOR | Mando | 5.12 e, f, g |
| ADELANTAMIENTO |  | 8.05,8.07, 808, |
| 9.04,9.06,9.10, |
| ALCOHOL | Consumo de | 4.17, 9.16,9.19 |
| ANCLA | Tipo/Cabo | 5.22, 5.23 |
| ASAS AGARRE | Observadores | 5.13 (a) |
| ASIENTOS |  | 5.13 |
| BANDERAS | Naranja | 6.09, 9.01, 9.02 |
| Especificaciones | 6.10 | 7.01, 7.02, 7.03 |
| BARCOS | Largo | 5.01 A,B,C,D |
| Estructura | 5.06, 5.21 |
| Distancias | 8.03, 9.06, 9.12 |
| Decibelios | 5.17 |
| Sustitución | 8.11 |
| BATERIA | Almacenado | 5.19 |
| BENGALAS |  | 5.28 |
| BOMBA ACHIQUE |  | 5.29 |
| CABLES MANDO |  | 5.08, 5.09 |
| CABO REMOLQUE | Barcos | 5.05 |
| CALCULADORES |  | 4.02, 4.12, 4.13 |
| CALZADO |  | 6.07 (6) |
| CAMPEONATOS | Frecuencia | Pág. 2.6, 2.8 |
| Formato | Página 2.8 |
| CANTOS Afilados | Herrajes | 5.06 |
| CASCOS | Especificaciones | 6.08 |
|  | Uso del | 9.13 |
| COMPASES |  | 5.26 |
| COMPETICIONES | Copa Europa | Página 26 |
|  | Campeonatos | Página 28 |
| COMPETIDORES | Entorno | 8.09, 9.15, 9.18 |
| CRONOMETRAJE |  | 10.01 10.02 |
| CUERDA ESQUÍ | Esquiadores | 6.04, 6.05 |
| CHALECOS SALV- | Esquiador | 6.06 |
| Tripulación | 6.07 |
| DANDO PASO | Durante carrera | 9.11 |
| DESCALIFICACIONES |  | 7.01, 12.02 |
| DIRECCIÓN | Montaje etc. | 5.08 |
| Distancia Carrera |  | 8.01, 8.03 |
| DROGAS | Consumo de | 9.17 |
| Eq Contra Incendios | Competidores | 5.24 |
| Barc. Seguridad | 4.16 |
| EQUIPOS | Divisiones | Páginas 26, 27, 28 |
| Notificación | 3.01, 3.02 |
| ESQUIADOR | Contacto | 9.02 |
| Sujeción | 9.08 9.09 |
| Posición | 9.03 10.04 |
| ESQUIES |  | 6.03 |
| FLOTABILIDAD |  | 5.25 |
| FINAL DE CARRERA |  | 8.14, 10.03 |
| GASOLINA | Tubos | 5.11 |
| Depósito | 5.10 |
| GIROS | Señalización: | 8.05 |
| Conducta en; | 8.05, 9.10 |
| Control de | 4.03 8.06 |
| GRUPO SANGUINEO |  | 3.03 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| HELICES | Seguridad | 5.18 |
| JUECES | Presidente 4.02  4.07, 4.12 | 4.03, 4.05, 4.06  4.19,, 5.33, 9.16 |
| Asistente P. | 4.01, 4.02, 4.04 |
| JURADO | Nominación de | 4.01, 4.02 |
| LICENCIAS | Internacional | 3.01, 3.05 |
| País Propio | 3.05 |
| Suspensión | 12.03 |
| MEDICOS | Presencia | 4.15 |
| MOTOR | Estado | 5.15 |
| Cilindrada | 5.02 |
| Arnés Eléctrico | 5.16 |
| Elegibilidad | 5.20, 5.34, 5.35 |
| Sistema Escape | 5.17 |
| Montajes | 5.14 |
| Bañeras popa | 5.30 |
| NUMEROS | Dimensiones | 5.03 |
| En remolque | 5.27 |
| OBSERVADORES | Conducta 9.09 | 8.05(a),9.01, 9.05, |
| OFICIAL SEGURIDAD |  | 4.09 |
| OJAL REMOLQUE | CORNAMUSA | 5.04 |
| ORGANIZADOR | CARRERA | 4.08, 4.14, 8.10 |
| PARABRISAS |  | 5.07 |
| PARO EMERGENCIA |  | 5.12 |
| PENALIZACIONES |  | Regla 12 |
| PENALIZACIONES | FIJAS | 12.02 |
| PILOTO | Conducta | 8,08,9.07,9.11, 9.12 |
| PIZARRA CON | Número Barco | 7.01 |
| PORTA BANDERAS |  | 5.31 |
| POSICIÓN PARRILLA | Líneas Salida | 8.13 |
| PROTESTAS |  | Regla 11 |
| PUNTOS | Cálculo | 10.05 |
| Recorrido Carrera |  | 8.01, 8.02, 8.03 |
| REGLAMENTOS | Modificaciones | 1.05 |
| Excepciones | 1.03 |
| General | 1.01 1.02 |
| Interpretación | 1.04 |
| REMOS-PAGAYAS |  | 5.32 |
| REPARTO PUNTOS | Puntuación | Pág. 26, 27, 28 |
| REPOSA PIES |  | 5.13 (b) |
| REUNION INFO | Antes Carrera | 4.14 |
| SALIDAS | Tipo de | 8.02 |
| Procedimiento | 8.03 8.04 |
| SEGURO | Terceras pares | 3.04 |
| SERVICIO RESCATE |  | 4.09, 8.10 |
| STARTER |  | 4.11 |
| SUMARISIMOS | Juicios | 12.04 |
| Tomador Tiempos |  | 4.02, 4.12, 4.13 |
| TRIPULACIÓN | Definiciones | 6.01 |
| Edad | 6.02 |
| VERIFICADOR |  | 4.10, 4.18 |
| VIDEO CAMARAS |  | 4.03 |
| Zona Hombre | Al agua | 4.14, 9.14 |
| PANEL Indicador | Posiciones | 7.04 |
|  |  |  |
|  |  |  |

# REGLAMENTOS TÉCNICOS

## REGLA 1: GENERAL

* 1. Estas reglas preparadas, son las Reglas Técnicas para Carreras de Esquí Náutico de la E&A. Siempre que se use el masculino, debe construirse lo mismo significando femenino donde lo requiera el contexto.
  2. Estas reglas están relacionadas con:
     1. Carreras en Circuitos (más de 2 vueltas)
     2. Carreras de Distancia (punto a punto)
  3. Excepción a las reglas – reglas complementarias. Cuando sea imposible cumplir con las reglas y cuando se necesiten reglas complementarias relacionadas con el circuito, los organizadores prepararán artículos complementarios, de común acuerdo:

1. para carreras de Copa Europa e Internacionales Open,
2. para Campeonatos de Europa,

estas reglas complementarias deben enviarse al Comité de Carreras de la E&A, junto con el Dossier Técnico.

* 1. Interpretación de las reglas

Las dudas sobre interpretación de las reglas se pasaran al Comité de Carreras de la E&A. Cualquier interpretación hecha por el Comité de Carreras E&A, como conjunto, será considerada final y el Presidente de Jurado hará una homologación detallada y un report para el Comité de Carreras E&A.

* 1. Modificaciones a las reglas

Las reglas pueden ser modificadas en cualquier momento por el Comité de Carreras E&A. Serán efectivas sesenta (60) días después de que hayan sido enviadas a las Federaciones Afiliadas o inmediatamente en los campos de seguridad.

# REGLA 2: FORMATO DE LAS COMPETICIONES

Ver las regulaciones previas en Copa de Europa y Campeonatos de Europa Páginas 26 - 29.

# REGLA 3: REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN

* 1. Cada competidor poseerá una licencia internacional facilitada por su Federación, y endosada por el Comité de Carreras Regional en representación de la IWWF.
  2. Cada Federación informará a los organizadores sobre los nombres de sus equipos participantes. El Presidente de Jurado será informado de los miembros del Equipo por el Capitán de Equipo antes del inicio de cada carrera.
  3. Un Equipo se define como esquiador, piloto y observador. El esquiador puede ser arrastrado por un barco con piloto y/o observador de diferentes nacionalidades. El Comité de Carreras E&A considera que el esquiador es el miembro que define la nacionalidad de los equipos. Cada esquiador, piloto y observador debe notificar a los organizadores los grupos de su sangre.
  4. Todos los participantes deben estar asegurados contra terceras partes y cada barco debe estar asegurado contra terceras partes por un mínimo de **€**2**.000.000** o el equivalente en moneda local. Sería deseable que los competidores tengan un seguro entre ellos, pero no es obligatorio. En el Dossier del barco debe incluirse la póliza de seguro actual con un recibo de renovación válido.
  5. Además, cualquier conductor que resida en un país cuyo Gobierno controla las licencias para embarcaciones no se le permitirá competir en una carrera a menos que esté en posesión de tal licencia.

# REGLA 4: JUECES – OFICIALES DE CARRERA

* 1. A principios del año de la competición se enviará a los Jueces/Verificadores/Tomadores Tiempos/Calculadores el calendario de la temporada de carreras y se les pedirá que con urgencia confirmen su disponibilidad. Los nombramientos serán ratificados en la reunión del Comité Carreras E&A de Marzo/Abril y los oficiales informados de su nombramiento.
  2. El Comité Carreras E&A nombrará el Presidente Jurado, Asistente del Presidente Jurado, 4 miembros Jurado, Jefe Verificador, Jefe Calculador y Jefe Tomador Tiempos.
  3. El control y observación en las boyas de giro lo realizarán Jueces ayudados por Jueces Nacionales que someterán un informe al Presidente de Jurado al final de la carrera. Solo se admitirán cámaras de video Oficiales, en el caso de protesta. Durante la carrera los Jueces no discutirán una posible penalización por la radio.
  4. **El Juez Asistente:** será un Juez Internacional cualificado del país anfitrión. El/Ella actuarán instruidos por el Presidente de Jurado. El/Ella deben involucrarse por si mismos en la verificación de los Dossiers y ayudarán a la verificación antes de las carreras.
  5. **El Presidente Jurado** es responsable de instruir a su Juez Asistente y miembros Jurado y de verificar que los tomadores-tiempo, cuenta vueltas y calculadores hacen su trabajo correctamente. El Presidente de Jurado actuará como Chairman del Jurado. En caso de desacuerdo entre el jurado, decidirá la mayoría. En caso de empate decidirá el Presidente de Jurado. El / Ella no actuará como miembro del Jurado. La decisión del Presidente de Jurado será definitiva para el evento. Cualquier apelación subsecuente deberá ser dirigida al Comité de Carreras de la E&A.
  6. **Jurado:** Los 4 Jueces Internacionales para la Copa Europa y 4 para los Campeonatos de Europa nominados, de tantos países distintos como sea posible, serán instruidos por el Presidente Jurado e informarán sobre las infracciones de las reglas, que hayan observado, al Presidente de Jurado tan pronto sea posible. No están autorizados a imponer penalizaciones por si mismos. Ellos ayudarán a los verificadores elegidos en su trabajo actuando como escribas mientras se hace la verificación el día anterior a la carrera.
  7. Cuando haya un informe a juzgar, debe consultarse a los Capitanes de Equipo, conjuntamente con los competidores involucrados. Debe consultarse también al juez que ha hecho el informe. Se discutirá toda la información importante durante la consideración del report del juez con el Juez que ha hecho el report, los Capitanes de Equipo y los competidores involucrados que deben tener todos la oportunidad de hacer comentarios. Después de que las partes relevantes han tenido la oportunidad de ser escuchadas, el Jurado tomará su decisión la cual será comunicada vía el Presidente de Jurado, al Capitán de Equipo, antes de exponer los resultados. Después de que toda la adjudicación ha concluido se expondrán los resultados finales y la decisión del Jurado será definitiva para el evento y no estará sujeta a apelación.
  8. **Organizador Carrera:** será elegido y/o aprobado por la autoridad apropiada para el nivel de la competición y será responsable de la organización pre-carrera. El/Ella actuará bajo la dirección del Presidente de Jurado el día o días de Carrera y no debe ser un competidor en este evento a menos que proporcione un recambio.
  9. **Oficial de Seguridad:** normalmente un miembro de la Federación organizadora con conocimiento experto del estado de las aguas locales, responsable de la posición de los barcos de seguridad y avisando al Organizador Carrera y al Presidente Jurado sobre condiciones peligrosas. El puede también ser requerido para informar al Organizador Carrera y Presidente Jurado sobre la seguridad de los barcos competidores en las condiciones de las aguas locales antes de que el Presidente de Jurado permita al primer barco empezar una carrera.

El Jefe de Seguridad es responsable de instruir a los pilotos de los barcos de salvamento y comprobar que todos los barcos de competidores y de los oficiales han retornado con seguridad al termino de la carrera. El Oficial de Seguridad, con el consentimiento del Presidente de Jurado, tomará cualquier acción necesaria siempre que observe cualquier situación de peligro. El estará en contacto personal o por radio con el Presidente de Jurado.

* 1. **Jefe Verificador:** nombrado por el Comité de Carreras de la E&A para cada evento y por razón de su conocimiento especial de los barcos de esquí. Tiene responsabilidad total para ver que los 4 verificadores elegidos hacen su trabajo correctamente y tiene la última palabra, después de consultar al Presidente de Jurado, en cualquier problema de verificación. Responsable de vigilar que ningún barco empieza la carrera hasta que el equipo de éste y el equipo de los competidores cumplan todas las Reglas Técnicas y el/los motor(es) entran en la estructura de la categoría para la que se ha hecho la inscripción. **Verificadores:** 4 miembros de la nación que compite que regularmente verifican en su propio país serán seleccionados y trabajarán conjuntamente con los 4 miembros del jurado en equipos de dos para verificar todos los barcos dentro del tiempo programado.
  2. **Starter:** normalmente alguien con razonable experiencia en carreras de esquí náutico. Será elegido e instruido por el Presidente de Jurado después de consultar al Organizador Carrera.
  3. **El Jefe de Cálculo y Tomador de Tiempos** serán elegidos por el Comité de Carreras E&A. Los asistentes los facilitará la Federación Organizadora, pero deben responder ante el Presidente Jurado.
  4. **Los Cuenta Vueltas y Calculadores** serán nominados por el Organizador de Carrera de la Federación organizadora, pero serán responsables ante el Presidente de Jurado
  5. Los organizadores deben hacer una reunión informativa pre-carrera supervisada por el Presidente Jurado y el Oficial de Seguridad, en la que se darán los máximos detalles posibles relativos a navegación, sobre adelantamientos, circuito y seguridad de la competición, incluyendo la zona agrupamiento al final de la carrera. Los Capitanes Equipo deben estar presentes.
  6. Un Médico Practicante cualificado o Paramédico preparado, deben estar presentes en los eventos y, durante los días de práctica. Su decisión sobre el estado físico del competidor será definitiva.
  7. Todos los barcos de Jueces, salvamento y seguridad deben llevar el equipo de extinción de incendios apropiado.
  8. El día de la competición los Jueces y Oficiales no consumirán alcohol hasta que se haya terminado la competición.
  9. Todos los Jueces deben estar disponibles para hacer verificaciones y en las prácticas oficiales de los equipos de acuerdo con el programa de carreras.

##### Todos los Jueces deberán actuar con imparcialidad, de forma agradable y deportiva y no discutir decisiones fuera de la habitación de Jurado antes, durante o después de la carrera.

**REGLA 5: ESPECIFICACIONES DE LOS BARCOS DE COMPETICION**

El Jefe Verificador será responsable ante el Presidente de Jurado y los estándares se dan a continuación:

* 1. **A.** Un barco usado para arrastrar esquiadores no debe exceder 6.5 metros de largo total. El largo total se mide entre las dos perpendiculares, una en la proa del barco (A), la otra en el punto donde el fondo intercepta la popa (B). (Ver diagrama #1 y

#1BIS). La intersección de la quilla y popa es clave para todas las restantes medidas.

* + 1. Una extensión tendrá el propósito de montaje del/los motor(es) fueraborda o cola(s) de transmisión del barco usado para arrastrar esquiadores. La extensión puede ser acoplada como soporte fabricado y sujetada con espárragos a la popa o puede ser moldeada a la popa de la embarcación. Largo máximo de las extensiones y unidad(es) de fuerza combinadas será de 1.4 metros. Hay una dimensión minima de 150 mm (6") medida desde la parte más baja de la extensión hasta la intersección del fondo del barco a la popa, o la línea proyectada de la popa si esta no sigue hasta el fondo del casco. Ninguna porción de la extensión tocará el agua mientras el barco planea.
    2. No se permiten extensiones o protuberancias "COSMÉTICAS" en la zona de 150 mm (6") NO GO ZONE (ZONA DE NO DESPLAZAMIETO). (Ver dibujo # 2—Ver a popa) Los flaps ajustables SON permitidos es esta zona de 150 mm (6") NO GO ZONE.
    3. El largo de los pantoques será limitado a 6.60 m en el largo total (A a D ver Dibujo #
       1. Esto permite en algunos diseños el ángulo hacia fuera de la popa, los 0.10 m adicionales son iguales a 3.937 pulgadas.

Dibujo # 2 con vistas desde arriba, vista lateral y vista de popa son parte de esta regla. B - C se define como---- Popa a punto de propulsión (v.g. fin del eje de hélice, tobera de unidad jet,

1.4 m

###### NUEVO DISEÑO DE BARCOS PARA ARRASTRAR ESQUIADORES.........

*Los barcos que NO han participado en un Campeonato Mundial de Carreras IWWF antes del año 2009 deberán tener su diseño y medidas aprobados por el Comité de Carreras IWWF antes de su construcción e inscripción en una Campeonato del Mundo.*

##### Barcos F2 largo AB 5.79 m a 6.5 m

**PENALIZACION 12.01 – Descalificación**

***“E&A cumple con la regla 5.01 según votado por la IWWF sujeto a una modificación E&A en el sentido de que todos los barcos existentes de F1 y F2 fabricados en 2009 y antes, podrán competir en nuestra Región E&A siguiendo nuestros reglamentos.***

***Acordado por el Comité de Carreras E&A, que en el futuro – se cambiará la regla, pero a los barcos existentes se les permitirá continuar por su vida natural.***









* 1. La cilindrada total del motor(es) sean interiores o fueraborda no excederá los 9.42 litros o 575 ci. La Formula 2 según Regla 5.34 **PENALIZACIÓN 12.01 -- Descalificación**
  2. **Los números** deben mostrarse en negro en un fondo blanco, hechos de material resistente al agua, de forma tal que sean visibles a ambos lados del barco cuando planea. En un barco blanco o de color claro, se sugiere la colocación de un fino marco alrededor del fondo a un mínimo de 25mm de los bordes de los números. Los números deben ser en forma de mayúsculas de las siguientes dimensiones mínimas de cada número individual -- Alto 300mm, Ancho 225mm, Grueso 50mm y Separación 125mm. Sin embargo, si el espacio lo permite, se recomiendan números más grandes. Es su propio riesgo el usar números serigrafiados, sombras, Itálicos o Inclinados. Los números deben ser claramente visibles desde una distancia de 200m. Los números solo pueden Constar de 3 cifras, como máximo, y no se permitirá a ningún barco empezar una carrera hasta que se satisfagan los requisitos de esta Regla. *Los números serán atribuidos por cada Federación de acuerdo con los números asignados a ellas por el Comité de Carreras E&A.*

##### PENALIZACIÓN: 12.02: 3 % y los números deben ser corregidos para la siguiente carrera – de no hacerlo se penalizará con un 6 % y por último se Descalificará

* 1. **Cornamusa o Aro de Remolque**

Será adecuada en si misma y será adecuada para el arrastre de la embarcación cuando está llena de agua.

##### Cuerda de Remolque/Cabos de amarre

* + 1. Serán suficientemente fuertes para su propósito.
    2. La cuerda de remolque estará **permanentemente** sujeta a un ojal de proa y está asegurada en la bañera, preferentemente por un prensa cabos para evitar que la tripulación no

tenga que salir a la proa para aceptar un remolcado.

* + 1. Esta no será excesivamente larga para que no la pueda alcanzar la hélice.

##### PENALIZACIÓN 12.02 FIJA: 1%

* 1. **Bordes Afilados**

Todos los emblemas, luces, herrajes de proa, cámaras y otros bordes afilados estarán adecuadamente protegidos o quitados. Por favor, tenga en cuenta que las secuencias de grabación privada no serán aceptadas para uso oficial del jurado.

##### Parabrisas (si está instalado)

* + 1. Estará bien asegurado (fijado).
    2. No será de placa o cristal ordinario.
    3. Los verificadores pueden pedir el desmontaje de cualquier parabrisas que parezca peligroso.

##### Equipo de Dirección: Cable, Hidráulica, dirección Doble-Ride es aceptable. No se permiten direcciones sin cable.

* + 1. El Volante dirección y núcleo estarán bien asegurados y fijados en el eje.
    2. La unidad de volante dirección también estará fijada a, o a través, del panel de dirección o a la barra de montaje de dirección y estará con tornillos pasantes y bien fijada.
    3. Verificar la resistencia del volante de dirección, si éste está rajado o agrietado debe rechazarse. Los volantes con aro laminado se verificarán por desgaste causado por rotura de los laminados. Los volantes de composición de plástico serán verificados por fatiga temprana donde los radios se unen a los núcleos para asegurarse de que el volante no puede ser forzado a girar en el interior del núcleo sin una cantidad mínima de presión.
    4. Cuando se usan grilletes u otros dispositivos para unir la dirección con los

motores fueraborda, estos no serán de metal no ferroso. A los verificadores les deben satisfacer por si mismos incluso si están pintados.

* + 1. Para fuerabordas – acoplamientos al motor, para motores interiores los acoplamientos a cañas dirección y/o cuadrantes y sus herrajes estarán en buen estado y seguros.
    2. El motor o barra y timón funcionarán con movimiento total y libre en el sentido correcto.
    3. Los conjuntos de timón, chavetas, etc., estarán en buen estado y fijadas con tuercas de seguridad y/o clavijas.
    4. La cremallera y piñón de dirección estarán en Buena condición mecánica sin excesivo juego. También deberán verificarse sus alojamientos.
    5. Los barcos tipo Jet deben poseer un timón que se extienda por debajo del barco y funcionar junto con el sistema de dirección jet.
    6. Motores Interiores y Fuerabordas – Reparaciones en las Colas

En caso de que alguna parte del fueraborda/o cola sea soldada o reparada por debajo de la línea de la placa de ventilación (cavitación), se precisa un certificado de rayos-x para mostrar la integridad estructural y debe estas grabado o estampado permanentemente en el alojamiento de ‘cavitación’ por el reparador con la fecha para su identificación. Este certificado debe renovarse cada 12 meses.

##### Cable de Dirección

* + 1. Las poleas, con pernos pasantes y fijación positiva, operarán libremente.
    2. Los cables de dirección estarán en buen estado, tendrán libre movimiento y con adecuada tensión en todo su recorrido.
    3. Los cables estarán asegurados y donde estén doblados para formar un ojal estarán alrededor de un protector de cables y estarán fijados por dos escaña cables o equivalente.
    4. La fijación de cables en todos los grilletes, tornillos tensores, etc., en el sistema serán seguros.
    5. No habrá excesivo juego en el sistema de dirección, pero los cables de dirección no estarán sobre apretados en forma de ‘cuerda de piano’.
    6. Todas las poleas con pasadores remachados de materiales no ferrosos serán rechazadas o los pasadores serán reemplazados por pernos de acero. Las poleas deberán, si es posible, incorporar un casquillo.
    7. Todas las poleas con algo de tensión, no originarán que el núcleo presione hacia abajo la rueda de la polea.
    8. Todas las poleas cuyo gancho de acoplamiento no sea de acero inoxidable deberán ser rechazadas.
    9. Todos los ganchos o mosquetones deberán ser cerrados.
    10. Los cables de dirección revestidos no serán permitidos, excepción de los del sistema tipo ”morse”.
    11. Los cables del volante de dirección que pasen por delante del tablero de mandos deberán estar debidamente protegidos.
    12. También se recomienda que los cables que van de proa a popa y por el interior del puente de mando estén debidamente protegidos.

##### Dirección Hidráulica

* + 1. Todos los tubos hidráulicos serán solo para usos hidráulicos.
    2. No existirán fugas (pérdidas de líquido) en el sistema hidráulico.
    3. Todos los tornillos que sujetan las bombas hidráulicas al barco y motor estarán bien fijadas.
    4. Todos los filtros de aceite y enfriadores de aceite estarán firmemente fijados al barco o motor (para motores interiores).

##### Cables de los Mandos

Todos los cables de los mandos serán prensados o atornillados con seguridad.

##### Depósitos de Combustible

* + 1. Deben estar fijados en todos los sentidos.
    2. No deben tener fugas.
    3. Deben tener bocas de llenado y aireación, importantes cuando, sea posible, que no estén cerca de partes calientes, tales como colectores de escape.
    4. Deben estar aislados o separados de los motores, etc., preferiblemente mediante mamparas.
    5. Se recomienda que tengan un medio, fácilmente accesible, de cerrar el combustible de los tanques.

##### Tubos de Combustible y Tipo de Combustible

* + 1. Serán resistentes al plomo y funcionar evitando cualquier daño. Los tubos deberán estar en buenas condiciones, con conectores adecuados. Los tubos y tuberías flexibles deberán ser sujetados a intervalos adecuados y con amplias curvas para el buen funcionamiento del motor (en todo el recorrido en el caso de fuerabordas).
    2. No hay restricciones sobre el combustible o gasolina y los competidores son responsables del suministro de su propio tipo de combustible.
    3. La entrega, transporte, y almacenaje de la gasolina usada, cumplirá con la ley y regulaciones del país anfitrión. Esto también atañe a las regulaciones del medio ambiente, que se respetarán en su totalidad.

##### PENALIZACIÓN 12.01: Descalificación

* 1. **Paro de Emergencia (Hombre al Agua) y Mando del Acelerador**
     1. La trayectoria y longitud de la cuerda asegurarán la desconexión de la cuña de paro del motor, cualquiera que sea la expulsión.
     2. La cuerda de paro y acoplamientos deberán ser adecuados y debe llevarse un juego de repuesto, en el barco.
     3. Cuando se accione, el motor deberá parar completamente.
     4. No se montarán mecanismos que dejen inoperante el paro de emergencia.
     5. La unidad de control deberá tener un fácil acceso para el piloto en su posición normal.
     6. La unidad deberá estar firmemente fijada a la estructura del barco.
     7. Todos los aceleradores deben accionarse con el pié, sean motores interiores o fueraborda. Los mandos deben tener muelles de retorno para cerrar el gas en el motor y deben funcionar en consecuencia.

##### PENALIZACIÓN 12.01: Descalificación

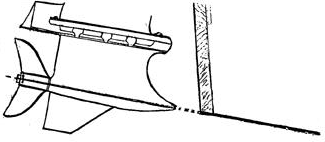
* 1. **Asientos:** Los asientos deben tener la adecuada resistencia y estar firmemente fijados.

**5.13(a) Asas de Agarre:** (una como mínimo):Todos los barcos deben tener, al menos, un asa fijada en una situación conveniente para uso del observador. Estarán situadas para evitar entorpecer el movimiento de la tripulación del barco.

**5.13(b)Reposa Pies:** (uno como mínimo):Todos los barcos deben tener un reposa pies adecuado para el observador, situado de forma apropiada para aguantar al observador en su asiento. Estarán firmemente fijados y de una construcción tal que el pié del observador no pueda quedar atrapado debajo del mismo.

##### Montajes de Motor y Transmisiones para Fuerabordas

* + 1. Los soportes de motor estarán asegurados y en estado satisfactorio.
    2. Los soportes de motor serán acoplados a la popa con al menos cuatro tornillos y tuercas de seguridad autoblocantes.
    3. Todos los tornillos estarán adecuadamente apretados.
    4. Para restringir la altura un único fueraborda se monta en la popa con el fuerabordas trimado de forma que el eje de hélice esté paralelo al fondo del casco, el centro del eje de hélice no estará más alto que el fondo del casco (plano o V). No se puede quitar metal de la aleta vertical ni modificar la entrada de agua.



##### Para Motores Interiores

* + 1. Los soportes de motor serán seguros, y los pernos de montaje al casco estarán asegurados mediante clavijas o tuercas de seguridad.
    2. Cuando sea instalada una cola (o unidad jet), el soporte de acoplamiento a la popa y la unidad fijada a dicho soporte serán seguros.
    3. La transmisión y todas las piezas implicadas en el motor estarán adecuadamente protegidas para evitar dañar a personas o estructura en caso de rotura. Para los ejes de más de 30cm de largo (1 pie), el revestimiento protector no tendrá más de1cm de holgura en cada extremo.
    4. Los soportes de apoyo no estarán saturados de aceite.

##### Estado del Motor

* + 1. El motor estará libre de corrosión peligrosa, de pérdidas de aceite o gasolina o de excesivo calor y no será un peligro para ninguna estructura adyacente.

Las pérdidas de aceite, en particular, son una fuente de posibles incendios

* + 1. Para motores interiores, se recomienda el empleo de trampas apaga llamas.

##### Cableado Eléctrico

Se usarán cajas de terminales debidamente protegidas con cableado de núcleo flexible (no sólido), bien conectados a los terminales y fijados correctamente a lo largo de su recorrido. Cuando haya relativo movimiento o vibración, el cable deberá enfundarse en tubo de plástico o metálico anclado en ambos extremos cable. Deberá usarse cable reforzado apropiado para uso marino. El equipo eléctrico en el compartimento de motor será el mínimo necesario y estará alejado del combustible y calor.

##### Sistema de Escape

Estarán en conformidad con los decibelios estándar de la Federación organizadora o tendrán un máximo de 105 db(A) a una distancia de 30 metros. Habrá adecuado aislamiento donde sea preciso y a todo el largo de su recorrido para evitar incendios.

##### Seguridad de la Hélice

**PENALIZACIÓN 12.01: Descalificación**

* + 1. La hélice debe estar en buen estado, particularmente en la unión de las palas al núcleo.
    2. Debe comprobarse que la tuerca de la hélice está apretada con seguridad.

##### Almacenaje de Batería

* + 1. Las baterías, donde se lleven, serán fácilmente accesibles y se impedirá todo movimiento en cualquier dirección.
    2. Las cuerdas elásticas no serán aceptadas para baterías que excedan 4.5kg de peso. (Recuerde que una batería de 15kg pesa más de 150kg a 10g. de aceleración) Ver si hay una base de soporte apropiada debajo de la batería.
    3. Las baterías no serán colocadas en un compartimento estanco.

##### Elegibilidad del Motor

Los verificadores comprobarán, para asegurarse de que a un motor no se le han cambiado las especificaciones, que son las guardadas antes de la carrera. Los verificadores no pueden recordar las especificaciones de cada motor; ellos pueden inspeccionar por cualquier sistema correcto, los signos obvios de que al motor puede habérsele alterado la cilindrada declarada.

El Presidente de Jurado en consulta con el Jefe Verificador, puede pedir cualquier desmontaje o examen de un motor antes o después de la carrera o de los motores que ellos consideren necesarios, fuera cual fuera la razón (vg. diámetro/carrera, pistones, cajas engranajes o Electrónicamente que puedan haberse alterado con objeto de exceder las especificaciones de motor del fabricante), gastos a cuenta del competidor.

Si el Presidente de Jurado recibe una protesta sobre un motor o motores, de los Capitanes de Equipo, el/ella puede pedir que cualquier motor/motores sea probado en cualquier momento con gastos a cargo del Capitán(es) de Equipo. La protesta debe ser recibida por el Presidente de Jurado, en la forma usual, con un canon de 50€ más el coste real de pruebas del motor, del cual ellos serán informados.

Si se encuentra que el motor(es) es/son ilegal(es) el coste de las pruebas será abonado por el propietario ofensor. El motor y barco serán proscritos y no se les permitirá tomar parte en ninguna carrera has que sean vueltos a verificar. El propietario del motor deberá volver a pagar por la prueba**.**

Si el/los motor(es) se ve que son legales, el canon de 50€ de la protesta mas el coste de las pruebas será perdido, por el que ha presentado la protesta.

##### Altura de Motor

La altura del eje de hélice en relación al fondo del barco debe estar a nivel o por debajo del fondo de la embarcación (esta medida es tomada con el trim de motor nivelado). Las placas del power lift (elevador hidráulico) y la altura del motor debe estar estática, por consiguiente NO ajustable en movimiento.

Todas las Unidades de Control Electrónico serán de unidades de producción aplicables al modelo y número de serie del motor.

##### PENALIZACIÓN 12.01: Descalificación de la Carrera Individual o del Campeonato

* 1. **Estado estructural:** No se espera que los verificadores tengan la obligación de hacer un “análisis del estado” del barco, pero se hará una evaluación general de la estructura. Sin embargo debe verificarse lo siguiente:
     1. Tableros agrietados, marcos fracturados y vigas y rajas en la popa o su equivalente en plástico reforzado o aleaciones del casco equivalentes.
     2. Montaje dirección (estructura)
     3. Soportes de ejes y partes mecánicas distintas a las ya cubiertas.
     4. La sentina estará libre de aceite o desechos. Recordar que el aceite causa deterioración estructural, la gasolina es peligrosa y los desechos atoran las bombas, etc.
  2. **Ancla** (si lo requiere la organización)

Deberá ser de tipo y peso adecuados para retener la embarcación. Deberá estar adecuadamente almacenada para prevenir cualquier daño, pero a la vez debe ser accesible. El uso del ancla deberá estar de acuerdo con el tipo de circuito o con los requisitos establecidos por la autoridad local de marina.

##### Cabo de Ancla

Si el ancla es necesaria, se aplicará lo siguiente para el cabo de ancla:

* + 1. Tendrá el tamaño y la resistencia apropiados para el barco.
    2. Estará en buenas condiciones.
    3. Tendrá al menos 35 metros de longitud.
    4. Estará sujeto, en el momento de la verificación, a la embarcación y al ancla. El cabo no tendrá ninguna otra función.

##### Sistema de Extintor

* + 1. Será del tipo adecuado y tendrá fácil acceso.
    2. Solo se permitirán extintores completamente cargados y que no contengan tetraclorídríco. Se recomienda que los extintores tengan capacidad para apagar un fuego, producido por gasolina, de al menos 4 metros cuadrados.

##### Flotabilidad

Todos los barcos deben tener suficiente flotabilidad para mantenerse a flote en todas las condiciones. Las ayudas de flotabilidad o material estarán adecuadamente fijados. Los verificadores no serán responsables de determinar la adecuada flotabilidad en una embarcación, pero puede suspender la autorización si tiene dudas e informar inmediatamente del asunto al Presidente de Jurado.

* 1. **Compases** (si lo requiere la organización)
     1. El compás principal estará montado y fijado con seguridad con seguridad y deberá poderlo leer el piloto.
     2. Cerca del compás no deberán haber grandes objetos de metal o imanes.

##### Número de Barco en el Remolque

Para ayudar a la recuperación del barco los números deben pintarse con claridad en el remolque, en el lado de estribor, para que se vean en caso de emergencia.

* 1. **Bengalas** (si las requiere la organización) Se recomiendan señales de humo para la luz del día y bengalas al anochecer. Las bengalas normalmente tienen impresa la fecha de caducidad y si han caducado o la fecha es ilegible o están en condiciones deficientes, no serán aceptadas. Debe llevarse un mínimo de tres bengalas.

##### Bomba de Achique

* + 1. Estará en buen estado de trabajo y fijada con seguridad en el barco.
    2. Estará razonablemente accesible para funcionar.
    3. Tendrá un tubo de succión en el punto más bajo de la sentina y tendrá un tubo de descarga sobre la borda.
    4. Debe ser posible bombear todas las secciones del barco, incluso si están separadas por mamparas impermeables al agua.

##### Bañeras Popa Motor

Para barcos con bañeras de motor, cualquier abertura no sellada, que no sea un agujero de auto-vaciado en la popa, estará por encima de la línea horizontal al punto más bajo de la parte superior de la popa.

##### Soporte para Mástil de Bandera

Estará fijado a la embarcación en posición accesible para que el observador **ponga levantada la bandera naranja,** o cualquier otra, mientras aún está sentado en su asiento.

##### Remos - Pagayas (Mínimo uno)

* + 1. Estarán almacenados para uso inmediato, pero no sueltas.
    2. Serán prácticos para el tamaño del barco y en estado de ser usados.
  1. El Presidente de Jurado tiene la autoridad final para decidir si el equipo de un participante cumple los anteriores requisitos.

##### Reglas para la Formula II.

* + 1. Cascos – **El largo mínimo del casco debe ser 19 pies o 5.79 metros**. Ver Regla 5.01.
    2. Esta regla es para un fuerabordas único, una sola hélice
    3. Solo para motores fabricados en 2003 y en adelante, con bajas emisiones según estándares EPA o CARB o EU2006 y siguientes: No se permiten modificaciones con la excepción del casquillo y correctores de torsión. Debe mantenerse la toma de agua de la posición original. No se permiten aumentos de potencia.
    4. Capacidad motor – Máxima 300HP de fabricante medido según norma 28 de ICOMA. (International Council of Marine Industry Associations).
    5. Todos los motores deben llevar el número de modelo original del fabricante, placas ID Nº Serie, pegatinas o etiquetas. Esto estará situado en el motor.
    6. Las actualizaciones de motores de las especificaciones del año original, no serán aceptadas.
    7. Es aceptable el cambio de piezas originales de fábrica.
    8. Sólo se permite caja de cambio estándar para modelo a motor. Sólo se permiten

longitudes de eje de 20”. Cuando haya posibilidad de elección de caja de cambios,

la elección debe ser nominada y mantenida.

* + 1. Deben llevar el sistema de escape estandar del fabricante.
    2. Todos los motores deben llevar operativas la marcha avante, neutral y atrás controladas desde el panel de mandos.
    3. Dirección – son aceptables cable, hidráulica o doble pero deben cumplir los requisitos para la dirección, regla 5.06.
    4. Sin medios mecánicos de ajuste de la altura del motor mientras éste está en marcha.
    5. El Sistema de Gobierno de Motor debe permanecer en su sitio y sin alteraciones.
    6. La dirección o el acelerador no serán sin cable.
    7. La clase F-2 estará restringida al de gasolina sin plomo encontrada comercialmente en gasolineras. Prohibido la gasolina aviación (AVGas), gasolina de carreras, o aumentadores del octanaje.
    8. **Todos los motores vendrán precintados y con la documentación correspondiente de un organismo certificado. Los precintos deben tener los números de identificación y de sello descritos en la documentación. Una copia de los documentos debe ser presentada por el Capitán del Equipo en el registro. Todos lor motores serán inspeccionados por el comité organizador de modo previo a la comtetición, Los permisos para realizar cambiso debidos a fallos mecánicos, deber ser revisados por el Jefe Verificador y los motores deben presentarse para verificación y re-precintado.**

**La documentación de la E&A a rellenar está en la página siguiente**

* + 1. Todos los motores que compitan en la F2 serán técnicamente inspeccionados después de cada carrera y al término de la competición.

**PENALTY 12.01: Disqualification**



|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| CERTIFICATE OF ORIGN FII / F III SEASON 2015 | | | |
|  | | | |
| BOAT RACING NUMER |  |  | |
|  | | | |
| CARETEGORY : | FII | | FIII |
|  | | | |
| ENGINE + TYPE: | | YEAR OF MANUFACTURE: | |
|  | | | |
| MODEL NR/SERIAL NR: | |  | |
|  | | | |
| HP MOTOR |  | | |
|  |
| CYLINDERS |
|  |
| KW |
|  |
| ROTATION | LEFT | | RIGHT |
|  | | | |
| NUMBER PCM /EMS BOX |  | |  |
|  | | | |
| HAS ANY HARDWARE AND/OR SOFTWARE HAVE BEEN CHANGED : | | | |
|  | | | |
| GEAR ROTATION RATIO: | |  |  |
|  | | |
| LENGTH SHAFT in mm | |  |
|  | | | |
| TYPE OF GEARCASE: | | SPORTMASTER |  |
| TORQUE MASTER |
| FLEET MASTER |
| OTHER TYPE |
| DECLARATION:  I DECLARE THAT THIS ENGINE IS A STANDARD OUT OF THE BOX UNIT WHICH COMPLIES IN EVERY WAY WITH THE IWWF REGION E&A RACING RULES AND UNDERSTAND THAT NON-COMPLIANCE MAY RESULT IN DISQUALIFICATION | | | |
| SIGNATURE OWNER: DATE: | | | |

# Definición de Motor Estandar para FII y Procedimiento de Pruebas

Los motores deben ser motores de producción para stock salidos de la caja sin lumbreras adicionales,

pulidos, diseños especiales, desbarbado y ni eliminación de cualquier material lo que no será

permitido. El encamisado o rectificado será permitido como máximo hasta 3 cilindros, pero no se

permitirá como una ayuda al incremento del rendimiento. Las piezas de recambio, etc., serán aquellas

que están catalogadas como tales por los respectivos fabricantes de fuerabordas para el motor que

corresponda. Son excepciones las bujías, hélices, surtidores de carburador, puesta a punto, colocación

de conos en la caja, compensadores de torsión, láminas de fibra de vidrio / plástico (no se permiten

láminas doble “piggyback”-llevar a caballo- a menos que sean montadas por el fabricante como parte

del motor estandar).

*Como medida de seguridad no es obligatorio tener la inyección de aceite operativa, pero no se*

*permite desmontarlas como un ejercicio de ahorro de peso.* No deben haber carcasas con lumbreras

diferentes a las montadas por los fabricantes como parte de un fuerabordas estandar. *El desmontaje*

*de la bayoneta de conexión de gasolina es permisible. Son aceptables las bombas de gasolina eléctricas*

*siempre que los conductos sean los originales, no se haya modificado la bomba de gasolina y que*

*ésta funcione.*

Todos los fuerabordas deben tener las marcas avante, punto muerto y atrás operativas.

Los casquillos no deben disponer de entradas adicionales que favorezcan la admisión de agua,

sino la forma original de la caja de cambios. Ninguna entrada de agua debe ser obturada.

No se permitirá el cambio de motores de sus años originales a las especificaciones de otros años.

La actualización de los HP del motor, no está permitida.

Todos los motores deben llevar las placas de número de modelo del fabricante y del número de

serie o una etiqueta. Estas etiquetas deben ser acopladas al motor.

**PENALTY 12.01: Disqualification**

* 1. **Reglas para la Fórmula III:**

**Motores**: 150 HP de Potencia Máxima – alrededor de 111,85Kw. (con 5% de tolerancia) en el eje de la hélice. Solo se permiten motores estandar salidos de la caja, vendidos por el fabricante como fabricante como 150 HP máximo.

Los barcos de Fórmula III, deben cumplir con todas las especificaciones según la Regla 5, desde el punto 5.01 al 5.35, como se muestra en el Reglamento actual del Comité de Carreras de la E&A:

* + 1. Mínima Longitud (eslora) 18piés o 5.48 metros.
    2. Esta clase es para un fuerabordas Solo.
    3. Asientos de Piloto y Observador lado-por-lado. El asiento del Observador que mira hacia atrás puede situarse mirando hacia adelante.
    4. Motores fuerabordas Estandar de Recreo de 2 tiempos, inyección directa, o 4 tiempos. No de carreras o alto rendimiento.
    5. Máxima potencia de 150 HP/111,85Kw, medidos en el eje de la hélice siguiendo las especificaciones de ICOMIA.
    6. Escape Estandar del Fabricante, bajo la superficie del agua
    7. Solo se permite cambiar el paso de la hélice
    8. Dirección. Cable Doble o Hidráulica
    9. Permitido depósito de contrapeso de agua
    10. Soporte, si se monta, ajustable solo manualmente, no durante la navegación
    11. Construcción del Barco: Materiales normales como en los barcos de recreo. No se permiten materiales usados para carreras como fibra de carbón, etc.
    12. Todos los motores deben tener engranajes de avante, punto muerto y atrás operativos.

##### Los viejos motores que producían máximo 150hp aún se les permite correr.

**PENALTY 12.01: Disqualification**

**REGLA 6: EQUIPO DE LOS TRIPULANTES Y COMPETIDORES**

* 1. La tripulación consta de un piloto para la embarcación y un observador.
  2. La edad mínima para un piloto será de 18 años y la edad mínima de un observador será de 18 años.
  3. Pueden usarse tanto uno como dos esquíes. Los esquíes deben estar :
     1. En buenas condiciones.
     2. Los esquíes deben ser de un naranja encendido fluorescente excepto las quillas, fijaciones y la superficie deslizante. Por el lado de debajo del esquí, desde la punta delantera, debe ser color naranja como mínimo 20 cm – la parte superior delantera mínimo 40 cm..

##### PENALIZACIÓN 12.02 FIJA: 6%

* + 1. Los esquiadores pueden encintarse la parte inferior de piernas, pies o los tobillos, pero no de manera que impidan que los pies salgan libremente de las fijaciones, en el caso de caída. Las piernas, tobillos o pies no deben encintarse directamente al esquí o fijaciones. Cualquier tipo de arnés que impida el libre movimiento de piernas, tobillos o pies está prohibido.
  1. La longitud mínima de la cuerda de esquí es de 21 metros, incluyendo las asas, con un largo máximo de 75 metros incluyendo también las asas. El largo de la cuerda de esquí será limitado y gobernado por la seguridad y el circuito. Las carreras en Canales, Ríos y circuitos con extremos de giro muy estrechos el largo de la cuerda de esquí, incluidas las asas, tendrán un largo máximo de 60 metros para FI, FII, FIII, Hombres, Damas **Juniors** y Seniors. Para los Euro-Kids 50 metros máximo, incluyendo asas. Se permitirá un 5 % de discreción (tolerancia) después de medirlas. **PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 6%**
  2. Pueden usarse asas de agarre sencillas o dobles, siendo las cuerdas y asas de esquí parte del equipo personal del esquiador.
  3. Chalecos Salvavidas y Trajes de Flotación - Esquiador
     1. Un chaleco salvavidas o traje de flotación, tipo salto de esquí, fácilmente visible y color predominante fluorescente – excluidos blanco, negro o plata.
     2. No son adecuados un traje húmedo ni un cinturón de flotación.
     3. Son obligatorias correas de sujeción entre-piernas.
     4. Los trajes húmedos diseñados para carreras de esquí, con flotación incorporada, serán aceptados solo si son de color fluorescente.
     5. Con objeto de evitar daños, se recomienda enérgicamente a los esquiadores que no lleven cámaras en el cuerpo

**NOTA:** i) Los trajes húmedos deben ajustarse al color.

ii) Las correas de sujeción entre-piernas, no son necesarias en el traje de flotación si van debajo del traje húmedo.

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 6%

* 1. Chalecos Salvavidas, Trajes con flotabilidad y Calzado – Los Pilotos y Observadores usarán un chaleco salvavidas de color fácilmente visible y llamativo – excluyendo blanco, negro o plata. A todos los miembros tripulantes que compiten en carreras se les pedirá el uso de chalecos salvavidas del tipo de americana inalterados y con cintas en las entre-piernas.

Los chalecos salvavidas deben estar equipados con collar y/o deben usar material de flotación, en lo alto del tórax para tener capacidad de sostener el rostro de una persona inconsciente fuera del agua. Los chalecos y collares salvavidas, si se tienen, deben estar firmemente asegurados en todo momento, mientras se hace la carrera o durante las pruebas. Las cintas de entre-piernas deben ser fijadas con seguridad al chaleco salvavidas y las piernas. Los chalecos deben cumplir los siguientes requisitos de inspección:

1. Las cintas y/o correas serán adecuadas y estarán en buenas condiciones.
2. Los silbatos, donde se usen, deben funcionar correctamente.
3. No se permiten desgarros, roturas ni malas reparaciones por las que pueda entrar agua que afecte a la flotación.
4. Los chalecos estarán secos y no empapados en aceite o agua.
5. Los chalecos estarán provistos de cintas para sujetarlos por la entre-pierna.
6. Es obligatorio usar calzado que cubra todo el pié.

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 6%

* 1. **Cascos Protectores**

Los ESQUIADORES usarán cascos de un modelo **aprobado por la región, considerando que cumplen los siguientes requerimientos**:

1. El color debe ser naranja llama fluorescente.
2. Deben cubrir los oídos para evitar que se rompan los tímpanos cuando se golpea el agua con la cabeza en una caída lateral.
3. Deben ajustarse bien a la cabeza.
4. **Correas de Seguridad – correctamente ajustadas. Los clips en “D” no deben ser usados como medio de ajuste o cierre de los cascos**
5. El casco debe flotar.
6. La posibilidad de ‘bucketing’ o entrada de agua forzada entre el casco y la cabeza debe reducirse o bien por un buen ajuste a la cabeza o mediante orificios adecuados de vaciado hechos en el casco.
7. No se permiten los cascos que cubren toda la cara.
8. **NO se permite que los esquiadores lleven cualquier tipo de cámara/s unida a sus cascos**

Los **PILOTOS** y **OBSERVADORES** usarán cascos en buenas condiciones de acuerdo a las Normas de Seguridad Internacional. El color debe ser naranja vivo fluorescente y estar desprovistos de abolladuras y grietas. Cualquier agujero taladrado para mejorar la audición no debe exceder los 4mm de diámetro y el número de los mismos no debe exceder uno a cada lado. (Esto para que el casco no sea debilitado.)

Los visores de los cascos deben estar en buenas condiciones, desprovistos de roturas y fácilmente desmontables (v.g. no atornillados). Los visores no deben estar fijados de ninguna manera que impida levantarlos (v.g. encintados)

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 6%

* 1. **Barcos: Bandera Naranja**

Los observadores tendrán a su disposición, en el barco, una bandera naranja no menor de 50cm x 50cm fijada a un mástil de mínimo 1 metro de largo para usarla cuando el esquiador está en el agua. La bandera debe estar limpia y libre de grasa.

##### Barcos: Bandera Médica Azul y Blanca.

Todos los barcos llevarán una bandera Azul y Blanca de 50cm x 50cm. La bandera estará dividida diagonalmente entre ½ azul y ½ blanca (Azul en parte superior, El punto de la diagonal debe estar cerca del palo) acoplada a un mástil de cómo mínimo 1 metro de largo. Para ser usada para pedir urgente atención médica. La bandera debe estar limpia y libre de grasa.

# REGLA 7: BANDERAS

* 1. Se precisan las siguientes banderas:

**Nacional** La bandera Nacional puede usarse como una bandera de salida.

Dimensiones: 100cm x 100cm

**Verde** Es una bandera de atención antes de la salida y de identificación de los barcos de Jueces, seguridad y rescate. Dimensiones: 100cm x 100cm

**Amarilla** Precaución. Los barcos de Jueces y Seguridad levantarán la bandera amarilla cuando un esquiador ha caído, cuando un esquiador está en el agua o en cualquier otro caso de interferencia después de que la bandera Nacional ha dado la salida. Dimensiones: 100cm x 100cm

**Roja** Parar la carrera. Los barcos de Jueces y Seguridad levantarán la bandera para parar la carrera. Al termino de una carrera la bandera roja levantada indicará “retornar a la zona de boxes (muelle)”. Dimensiones: 100cm x 100cm

**Negra** Descalificación. La bandera negra se usa para informar a un competidor que ha sido descalificado y debe retirarse de la carrera. Siempre que sea posible, cuando se muestra la bandera negra, debe enseñarse el número del barco del equipo que ha sido descalificado en números no menores de 300mm de alto, en el punto designado por el Presidente de Jurado. Dimensiones: 100cm x 100cm

**Azul** La bandera azul es usada para indicar a todos los competidores que el líder de la carrera ha empezado la última vuelta. Dimensiones: 100cm x 100cm

##### A Cuadros Final: La bandera a cuadros o damero indica el final de carrera.

**Dimensiones: 100cm x 100cm**

**Bandera Médica Azul y Blanca:** Todos los barcos deben llevar una bandera médica azul y blanca. Dimensiones 50cm x 50cm. La bandera tendrá ½ azul y ½ blanca **(separadas diagonalmente Punto de Azul diagonal arriba cerca del mástil)** en cada lado. Esta bandera se levantará solo cuando se precise asistencia Médica.

**Naranja:** Para usar los Observadores cuando su esquiador está en el agua. 50 x 50cm.

* 1. Cada barco de Jueces debe mostrar continuamente una bandera verde para su identificación; además deben llevar una banderas amarilla, roja y negra a bordo. Las banderas roja y negra pueden usarse solo después de comunicarse con el Presidente de Jurado y, siguiendo las instrucciones que el/ella le dé al Juez.
  2. Los barcos de de Seguridad y Rescate deben mostrar continuamente la bandera verde para su identificación.

##### Panel Indicador

Se recomienda que sea montado un panel indicador a la vista de los espectadores y los competidores, para mostrar las situaciones actuales de los competidores

# REGLA 8: LÍNEA DE SALIDA y CIRCUITO

* 1. Los detalles de la competición serán dados por los organizadores con la ayuda de un Dossier del Evento entregado a los Capitanes de Equipo para distribución. Todas las carreras se harán en el sentido contrario a las agujas del reloj. *Habrá una profundidad mínima del agua de 1.5 metros para todas las carreras.*

Distancias(duración) de Carreras:

FI, FII Hombres 50 min + 1 vuelta

FI, FII Damas 35min + 1 vuelta

FIII Hombres y Mujeres 35min + 1 vuelta

Seniors 35min + 1 vuelta

Juniors 35min + 1 vuelta

Euro-Kids B 25min + 1 vuelta

Euro Kids A 15min + 1 vuelta.

Para que una carrera sea declarada valida, debe haberse recorrido, como mínimo, el 51% del tiempo programado.

* 1. De acuerdo con las circunstancias locales, se puede usar cualquiera de los métodos siguientes para dar la salida:
     1. Parrillas de Salida: Las Parillas deben ser escalonadas con un intervalo de salida mínimo de 10 (diez) segundos entre parrillas.
     2. Salida masiva simultánea.
  2. Las salidas solo serán permitidas si hay, al menos, una distancia de 10 metros a cada lado del barco competidor. Se recomienda que las distancias entre la línea de salida y la primera boya de giro sea de 2.5kms y que las carreras se hagan en un circuito de una longitud de mas de 5km, siempre que sea posible.
  3. Para salida simultánea masiva, se señalará la salida en 5 minutos levantando la bandera Nacional, junto con la bandera verde, en un barco estárter o desde un muelle que se vea por los esquiadores y tripulación del barco. La señal de 30 segundos para la salida, se dará bajando la bandera verde. Entonces los esquiadores pueden entrar en el agua, desde sus barcos, que entonces pueden tensar la cuerda de esquí. La salida se señalará bajando la bandera Nacional y los esquiadores no deben estar en posición de esquiar hasta que se haya dado la señal de salida.
     1. Si se interrumpe el proceso de salida, debe levantarse la bandera roja, durante todo el tiempo de la interrupción. La nueva salida será de 3 minutos en lugar de 5. La nueva salida de 3 minutos seguirá el proceso normal.
     2. En salidas por parrillas los barcos deben salir desde la posición asignada.

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 1%

* + 1. Los barcos deben permanecer en sus posiciones de salida, sin moverse, a menos que lo impidan las condiciones del tiempo.
    2. Cuando se hacen salidas por parrillas y un esquiador/a falla su salida, el barco de arrastre **NO** está autorizado a girar para recoger su esquiador hasta que han pasado todas las parrillas. El observador debe recoger la cuerda fuera del paso de otros barcos, antes de ir hacia su esquiador.

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 9%

**e)** Los barcos NO DEBEN estar sobre la línea de salida antes de que se baje la bandera Nacional (La línea de salida debe ser definida durante la reunión Informativa a los Capitanes de Equipo).

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 1%

* 1. a) Es obligatorio que todos los virajes estén marcados por boyas, barcos fondeados o marcadores marítimos permanentes. Todos los marcadores de carrera serán pasados por el exterior..

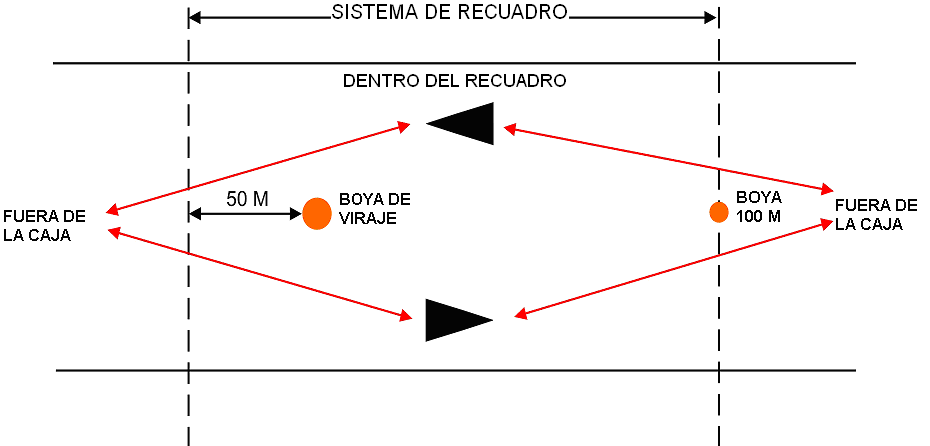
##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 1 VUELTA MENOS

**En caso de repetición Fijo: 3 %**

b) No se permite pasar por el interior o cambiar de carril dentro de los 100 metros de la boya de viraje o marcador. Esta distancia se mostrará claramente mediante una boya de 100 metros o marcador, hasta que el esquiador vire en la boya y tome una línea recta en la ruta natural

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fijo: 6%

c) Si los virajes son estrechos tal como en un Canal, debe usarse un Sistema de Recuadro (dos líneas imaginarias trazadas a través del Canal, una comprendiendo la boya de 100m antes del viaje y otra línea imaginaria a través del Canal a 50m después de la Boya de Viraje). Todos los esquiadores caídos en esta área deben subirse al barco y llevados a una POSICIÓN SEGURA fuera del recuadro (box). La cuerda de esquí, debe ser recogida antes de recoger al esquiador).



**PENALIZACIÓN 12.01 Fija: 6 % \_**

**En caso de repetición: DESCALIFICACIÓN**

* 1. A una distancia próxima a las boyas de viraje, permanecerán embarcaciones que al menos puedan tener dos Jueces, elegidos por el Presidente de Jurado.
  2. En carreras de circuito cerrado el Jurado debe indicar, durante la reunión informativa, la forma de hacer los adelantamientos mostrándolo a los competidores, en una pizarra. La forma mostrada de adelantamiento de otros competidores, debe ser cumplida. Un esquiador caído puede pasarse por cualquier lado que se considere más seguro. (Ver también regla 9.01) **PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 6%**
  3. El piloto que adelanta o el observador informará que ha visto a un esquiador caído, levantando una mano. De no hacerlo se penalizará. **PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 1%**
  4. A un esquiador o equipo no se le permitirá continuar en la competición si, en opinión del Presidente de Jurado, después de consultar al Oficial de Seguridad y/o al Jurado, se considera que su presencia puede ser peligrosa para ellos mismos y los otros competidores.
  5. Los organizadores deben proporcionar un servicio de rescate apropiado, en todo momento durante la competición.

##### Substitución de Barcos:

Un competidor puede sustituir un barco o motor una vez que dicho barco o motor haya sido declarado inservible por el Jefe Verificador, informando al Presidente de Jurado, el cual decidirá. El Presidente de Jurado puede pedir información técnica independiente. El casco original o motor solo se podrá volver a usar con el permiso específico del Presidente de Jurado.

* 1. Regla IWWF – No requerida en la Región E&A
  2. **Posiciones de Parrilla**:  
      **Para la primera carrera la parrilla se hará por las Federaciones nominadas mediante una Extracción, después del primer evento las posiciones de parrilla serán adjudicadas a cada competidor por su resultado acumulado.**
  3. En el caso de que una carrera deba ser parada con bandera roja, si la carrera ha sido completada en un 51%, el evento ha terminado. Si el tiempo de carrera es menor al 51%, la carrera se reiniciará. Después de una situación de bandera roja El Presidente de Jurado decidirá si la carrera continuará o se hará una totalmente nueva.

Si el reinicio es una continuación de la carrera original, el número de vueltas completadas antes de la bandera roja son contadas en la carrera reiniciada y las posiciones de “pole” serán determinadas situando la clasificación en la primera vuelta anterior completada, antes de la bandera roja. Al equipo origen de la bandera roja, y a los equipos retirados de la carrera, no se les permite reiniciar tanto si el reinicio es continuación de la carrera original o una nueva carrera

*Procedimiento a seguir cuando se muestra una bandera roja para parar la carrera..*

1. *Todos los Jueces deben mostrar bandera roja.*
2. *Todos los competidores deben parar inmediatamente por seguridad y permanecer donde están hasta recibir instrucciones.*
3. *No se contará ninguna vuelta más después de mostrar bandera roja.*

4. *Cuando se baja la bandera roja, o se informa por un Juez, los competidores pueden volver a la zona de recuperación*.

##### PENALIZACIÓN 12.01 Fija: Descalificación

**REGLA 9: CONDUCTA DURANTE LA CARRERRA**

* 1. En caso de la caída de un competidor, el piloto debe parar el barco inmediatamente y el observador debe levantar la bandera naranja brillante y recoger inmediatamente la cuerda de esquí. El piloto girará para recoger al esquiador sin interferir con el desarrollo de la carrera. Al recoger a un esquiador caído, el piloto debe dar derecho de paso a los barcos que están viniendo y entonces girar en la dirección más segura. En canales, rios o en general cando el espacio cerca de las boyas de virada es estrecho será obligado seguir el Sistema de Recuadro descrito en la Regla 8.05. El observador **DEBE** recoger la cuerda de esquí antes de recoger al esquiador.

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 6%

* 1. A un esquiador caído se le permite hacer contacto físico con el barco y a la tripulación le está permitido cambiarle el equipo. En todo momento, mientras se está realizando tal acción, el motor del barco que tira del esquiador “estará parado o en punto muerto, v.g. la hélice sin girar”. La bandera naranja debe permanecer visible hasta que el esquiador esté en la posición de esquí adecuada. **PENALIZACIÓN 12.02 FIJA 6%**
  2. En carreras de un esquiador, éste debe permanecer en la ola del barco de arrastre durante toda la carrera. **PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 3%**
  3. El barco que está adelantando no debe ponerse delante hasta que su esquiador esté a 100 metros del barco adelantado. **PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 6%**
  4. Los observadores deben permanecer sentados en la bañera del barco y observar en todo momento a su esquiador, durante su participación en el evento.

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 3%

* 1. Los barcos no seguirán a menos de 100 metros directamente detrás de un esquiador excepto cuando se está adelantando, en cuyo caso es imperativo que el piloto mantenga su barco en una línea diferente a la del barco que le precede. Cuando el adelantamiento ha sido completado, el esquiador que está al menos 100 metros por delante del barco adelantado **puede** moverse hacia el interior de la carrera.

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 6%

* 1. El piloto ha de mantener su atención hacia adelante en todo momento, y ambas manos en el volante de dirección, excepto cuando acciona los mandos y cuando cumple con la regla 8.08. **PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 6%**
  2. Se prohíbe estrictamente al esquiador sujetar su cuerda de esquí o las asas de la misma en su cuerpo, de ninguna forma. Se permite pasar un brazo por el puente de la cuerda de esquí. No está permitido ajustar el largo de la cuerda de esquí. Las cuerdas de esquí dañadas, se pueden cambiar durante la carrera.

##### PENALIZACIÓN 12.01: Descalificación

* 1. Los esquiadores deben tener siempre, al menos, una mano en la cuerda de esquí.

##### PENALIZACIÓN 12.01: Descalificación

* 1. **Al tomar un viraje:** Si el barco perseguidor está detrás del esquiador del barco que le precede, en la boya de 100m, el barco perseguidor **NO** tiene derecho de paso en la esquina y no **DEBE** acelerar en el interior o tratar de hacer una maniobra de adelantamiento hasta que se haya completado el viraje. Cuando se adelanta por el exterior, el equipo de fuera debe dejar espacio a el/los equipo(s) del interior para que giren y no debe intentar cortar la esquina. **PENALIZACION 12.02 Fija: 9%**
  2. Está prohibido negarse a dar paso u obstruir a otros competidores.

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 9%

* 1. Los pilotos, después de la salida, deben mantener una distancia lateral minima de 2 metros entre su barco y otros barcos competidores.

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 5%

* 1. Todos los miembros del equipo usarán sus cascos y equipo de seguridad, en la forma normalmente aceptada, durante la carrera, cuando estén los motores encendidos en la carrera, y también durante los períodos de práctica.

##### PENALIZACIÓN 12.01: Descalificación

* 1. Los esquiadores deben dejarse caer al agua en las zonas y de la manera indicada por el Presidente de Jurado en la reunión informativa previa a la carrera.

##### PENALIZACIÓN 12.02 Fija: 3%

* 1. En ningún momento durante o después del evento un competidor o Equipo Oficial hará comentarios, no oficiales, sobre decisiones hechas durante el evento por cualquier Juez.
  2. El día de la competición los participantes u oficiales no consumirán alcohol hasta después de haber terminado el evento.

##### PENALIZACIÓN 12.01: Descalificación

* 1. Está prohibido el uso de drogas, de acuerdo con las normas de la IWWF de 1995 relativas a la política de pruebas antidoping y sus procedimientos (legislación y WADA)

##### PENALIZACIÓN 12.01: Descalificación

* 1. No se tolerará una conducta antideportiva en forma de abuso físico o verbal. Se espera que todos los competidores y oficiales actúen de forma civilizada recíproca de unos

hacia los otros. El incumplimiento de esta regla originará la realización de un informe al Comité de Carreras de la E&A, por el Presidente de Jurado, para decidir que acción, si ha lugar, se tomará**. PENALIZACIÓN 12.02: Fija 6 %**

##### En caso de repetición: Descalificación

* 1. Se harán pruebas de alcohol, al azar, en cualquier momento determinado por el Presidente de Jurado, en el día de carreras a los oficiales y competidores por el doctor presente en el circuito. E&A trabaja con una política de tolerancia CERO de alcohol. Si se rechaza que se les haga la prueba, dará por resultado una descalificación.

##### PENALIZACIÓN 12.01: Descalificación

**REGLA 10: TOMA DE TIEMPOS**

* 1. Los tiempos tomados tendrán una precisión de hasta una centésima de segundo. Esta precisión se mantendrá tanto para la salida como para la llegada del esquiador.
  2. Las posiciones en la competición serán determinadas de acuerdo con los tiempos hechos por el esquiador, después de añadir las penalizaciones, si hay alguna.
  3. Cuando el esquiador del equipo líder completa 50 minutos de carrera en FI, FII Hombres (35 minuto para FIII, Damas, Seniors, Juniors), se mostrará la bandera azul cuando la proa del barco del equipo líder cruza la línea de llegada para indicar que el líder, el o ella, está en la última vuelta. El Presidente de Jurado tiene el poder, discrecional, de mostrar la bandera azul al líder, hasta un máximo de 20 segundos antes del tiempo establecido para la carrera. Cuando el equipo líder completa su última vuelta, se mostrará la bandera de cuadros negra y blanca (damero) que se bajará cuando el esquiador líder cruza la línea de llegada. Todos los esquiadores siguientes finalizarán con la bandera de cuadros, permitiéndose un máximo de 15 minutos para que los otros competidores crucen la línea de llegada, después de que la haya cruzado el líder.
  4. Un esquiador no puntuará en una competición a menos que el/ella esté en la posición adecuada de esquí al cruzar la línea de llegada. Una posición de esquí apropiada, se define como la posición en que se da todo lo que sigue:
     1. El esquiador está cogido a las cuerdas de esquí.
     2. El esquiador navega de cara o espalda con un esquí o esquíes en sus pies.
     3. El peso del esquiador está enteramente soportado por su esquí o esquíes y el esquiador está bien equilibrado, o si al final vuelve a alcanzar un buen equilibrio.
  5. REGLA DE LOS 1000 PUNTOS

En cada carrera completa, se adjudicarán puntos bajo la siguiente base: La carrera será cronometrada y el tiempo del ganador representará 1000 puntos y los restantes esquiadores recibirán sus puntos basados en la siguiente formula:

Tiempo Medio del Ganador de 1 Km x 1000 )

Tiempo medio de 1 Km Esquiador/Equipo ) = puntos esquiador

Estos puntos se calcularán con dos decimales. El tercer decimal será desestimado.

Un ganador que normalmente recibe 1000 puntos, no obtendrá los 1000 puntos, incluso si sigue primero de la clasificación, después de haber sido penalizado.

En cualquier caso, para el cálculo de los puntos solo se tomará el tiempo real del primer esquiador. Si el primer esquiador es penalizado, el/ella no recibirá los 1000 puntos, incluso si el/ella aún es el Ganador de la Carrera, después de la penalización. Los resultados impresos después de las carreras, mostrarán los tiempos de llegada, velocidad media y puntos del esquiador. El número de vueltas y la distancia realizada solo se usarán para realizar los cálculos.

# REGLA 11: PROTESTAS

* 1. Las protestas referentes a los resultados se dirigirán al Presidente de Jurado por el representante del equipo, por escrito, y dentro de los 15 minutos posteriores al anuncio de los mismos.
  2. Las protestas contra otro participante se dirigirán directamente al Presidente de Jurado, por medio de su representante. Las protestas se harán por escrito e indicarán la razón por la que se hacen. Las protestas deben indicar también los nombres o identificar cualquier otro testimonio. Deben llenarse dentro de los 30 minutos después de la llegada del competidor o según lo que haya acordado el Presidente de Jurado.
  3. **Todas** las protestas deben ser acompañadas por 100 Euros. Las cantidades serán devueltas si las protestas se consideran razonables por los Jueces.
  4. Las decisiones del Jurado no están sujetas a las protestas de los equipos.
  5. Los capitanes de equipo deben acompañar a cualquier individuo en cualquier discusión relativa a la protesta.
  6. Mientras se está discutiendo una protesta o usted ha sido llamado por el Presidente de Jurado usted debe permanecer muy próximo al punto de reunión.

# REGLA 12: EXCLUSIONES Y PENALIZACIONES

**12.01** Por contravención de las Reglas 5.01, 5.02, 5.03, 5.11, 5.12, 5.17, 5.20, 5.34, 5.358.05c, 8.14

sub 4, 9.08, 9.09, 9.13, 9.16, 9.17, 9.18 y 9.19, la penalización será **descalificación.**

**12.02 Reglas con Penalizaciones Fijas:** 5.03, 5.05, 6.03, 6.04, 6.06, 6.07, 6.08, 8.04 a/d/e,

8.05 a+b+c, 8.07, 8.08, 9.01, 9.02, 9.03, 9.04, 9.05, 9.06, 9.07, 9.10, 9.11, 9.12, 9.14,

9.18, **se aplicará una penalización fija.**

* 1. Por seria contravención de las Reglas, el Presidente de Jurado puede, con una decisión mayoritaria del Jurado, descalificar y/o recomendar **suspensión o retirada** de la licencia de piloto, observador o esquiador a la IWWF o al Presidente del Comité de Carreras E&A. La renovación de esta licencia, sin embargo, se hará a través del Comité Técnico de la Federación nacional apoyado por el Comité de Carreras de la Región en representación de la IWSF, a petición del piloto, observador o esquiador.
  2. El Presidente de Jurado y el Jurado tienen el derecho de hacer **Juicios Sumarísimos** sobre cualquier suceso no contemplado en estas Reglas.
  3. Los ofensores repetitivos deben ser tratados bajo esta regla. La acción tomada será una decisión de la mayoría absoluta del Jurado. Las decisiones se pueden tomar en el día o pasadas a la E&A si la ofensa es severa.

La conducta descortés principalmente hacia cualquier oficial antes, durante o después del evento provocará que al ofensor(es) se le(s) cancele(n) sus resultados y se revoquen sus licencias.

Por una seria contravención de los reglamentos el Presidente de Jurado el Presidente de Jurado puede suspender al ofensor(es) de la competición.

# COPA DE EUROPA DE CARRERAS ESQUI NAUTICO

# R E G L A M E N T O S

* 1. La Copa de Europa de Carreras de Esquí Náutico se realizará todos los años, siguiendo las Reglas Internacionales de la E&A en vigor.
  2. Esta Copa está abierta a los equipos de carreras de Formula I, II, III Hombres y Damas, Juniors, Seniors y Euro Kids A & B. Se hará una clasificación separada para cada división, de acuerdo con la edad o con la Fórmula.
  3. La Copa de Europa se realizará con un mínimo 3 (tres) eventos y un máximo de 6 (seis) eventos. Podrá realizarse solo un evento cada año en un país. En caso de que se propongan más de 6 eventos, el Comité de Carreras decidirá cuales se mantendrán, dependiendo de la calidad de los lugares y los respectivos organizadores.
  4. Al final de temporada los tres primeros esquiadores clasificados de cada división serán recompensados con medallas de la Región E&A: Oro, Plata y Bronce.
  5. Se hará una clasificación de cada evento de la Copa de Europa en base al sistema de 1000 puntos.

El ganador de la Copa será determinado añadiendo los puntos conseguidos en cada evento con el siguiente criterio - considerado:

No. Eventos Organizados No. Resultados a considerar

1. 2 rounds incluida la Final
2. 3 rounds incluida la Final
3. 3 rounds incluida la Final
4. 4 rounds incluida la Final

##### Se recuerda a los competidores que deben participar como se indica en la tabla anterior para clasificación en posición de medalla – por ejemplo: en caso de 5 eventos los competidores debe competir en 3 eventos incluida la final.

El esquiador con mayor puntuación será declarado “Ganador de la Copa de Europa” del año.

* 1. Los resultados se darán después de cada round y la ceremonia de entrega de medallas de la Región E&A tendrá lugar durante la Ceremonia de Entrega de Premios del último evento de la Copa de Europa.

**3.00** La cantidad a pagar a la Región E&A **es de 800€ por evento** siguiendo la lista de obligaciones de la Región E&A.

**4.00** Respecto a las Carreras, organizadas en base a Cash Prize (Premios en Dinero), los organizadores tendrán que pagar una cuota extra a la Región E&A, en aplicación de la lista de obligaciones para Premios en Dinero y para cumplir también con las obligaciones administrativas y con las obligaciones relativas al Jurado y a los Oficiales.

##### 00 COMPETICIONES

Las Copas de Europa están abiertas a las siguientes categorías:

**HOMBRES:** Formula I, Formula II y Formula III

**DAMAS:** Formula I, Formula II y Formula III

(No se permite a las Mujeres participar en carreras de Hombres)

**JUNIOR:** Fórmula de niños y niñas (**restringido a FII**) El ultimo año elegible para un esquiador, es el año en que él o ella cumple su 17º cumpleaños.

**La capacidad máxima de los motores de los barcos para Juniors es FII Outboard**

**En los Campeonatos del Mundo Junior, el número de Juniors que pueden competir es de 3 niños + 1 reserva y 3 niños + 1 reserva.**

**SENIORS:** Más de 35 años de edad el 1º de Enero del año de la competición.

Hombres y Mujeres tendrán clasificaciones distintas.

**Euro-Kids A;** 8–9–10–11 años de edad el 1º de Enero del año de la competición.

**Euro-Kids B:** 12-13-14 años de edad el 1º de Enero del año de la competición.

En esta categoría, como máximo, se permiten barcos con máquinas de FII.

Una licencia Internacional de E&A es obligatoria

Carreras separadas para Euro A 15 min + 1 vuelta y Euro B 25 min + 1 vuelta, en un circuito corto, si es posible. El tiempo máximo para que los competidores terminen la carrera desde que el ganador termine es de 10 minutos. El tiempo se calcula a la última vuelta. Se utiliza una bandera roja para detener la carrera

Medallas para el equipo: Igual que en otras categorías: 3 oros, 3 platas y 3 bronces. Se recomienda que los esquiadores Euro-Kids reciban un detalle por su participación

##### Los esquiadores de carreras que están fuera del grupo de su edad natural necesitan el permiso escrito de sus padres y la aprobación de su Federación.

A los esquiadores Euro-Kids B solo se les permite entrar en la Formula Junior, en su ultimo año, sujeto a la aprobación de su Federación.

Si un esquiador el/ella cambia la categoría (Junior o Fórmula) debe permanecer toda la temporada sin posibilidad de retorno a la previa categoría.

##### Desde el 2013 las licencias Internacionales de la E&A para Euro Kids A & B serán sin cargo. Los Euro Kids, tienen que recibir una licencia Internacional E & A a través de su Federación.

Es posible para un Formula II correr como Formula I, y para un Formula III correr como un Formula II.

##### A los esquiadores solo se les permite bajar 1 (una) categoría por año. Las categorías correrán como sigue:

* Euro Kids A - B
* Juniors y FIII Hombres
* Damas F I/ FII/ FIII y Seniors
* Hombres FI y FII

Si el programa de tiempos en un evento y el número de participantes lo justifica las categorías Juniors/Hombres y Damas/Seniors pueden separarse a discreción del organizador.

.

**Si necesita mayores especificaciones y requerimientos, revise el Boletín Técnico 2015 disponible en la Secretaría de Carreras de E&A y publicada en la web de E&A**

# CAMPEONATOS DE EUROPA

## General

Los Campeonatos de Europa de Carreras de Esquí Náutico se realizarán cada dos años, de acuerdo con los reglamentos actuales de la E&A.

Los Campeonatos tendrán una serie de 4 (cuatro) pruebas y los tres mejores resultados contarán en los resultados individuales acumulados.

Para el cálculo de Trofeo por Equipos, contarán los cuatro resultados.

La clasificación de los Campeonatos de Europa, se hará calculando los puntos de cada prueba basándose en el sistema de 1000 puntos.

Los ganadores de cada categoría de los Campeonatos, serán determinados añadiendo los puntos ganados en cada prueba, según se indica abajo en Formato de la Competición.

Los resultados se darán después de cada prueba y la ceremonia de entrega de medallas de la Región E&A, se realizará durante la Ceremonia de Entrega de Premios de la última prueba del Campeonato

Se pagará un **canon de 4.000 Euros por Campeonato (incluidas las medallas)** a la Región E&A por la nación organizadora de acuerdo con la lista de obligaciones de la Región E&A.

# LICENCIAS CAMPEONATOS EUROPA - PILOTOS y OBSERVADORES

Las Licencias Internacionales emitidas por el Comité de Carreras de la E&A son facilitadas a las Federaciones Nacionales para sus equipos, y deberán entregarse a los solicitantes, sujeto a las siguientes instrucciones:

* + Certificado Médico: Cada poseedor de una licencia debe tener un Certificado Médico, actualizado cada dos años. (disponible en la website)

# Formato de los Campeonatos de Europa

Los Campeonatos de Europa están abiertas (open) a las siguientes categorías:

**HOMBRES:** Formula I, Formula II y Formula III

**DAMAS:** Formula I, Formula II y Formula III

(a las Mujeres no se les permite participar en carreras de Hombres)

**JUNIOR:** Fórmula de niños y niñas (**restringido a FII**) El último año de elegibilidad de un esquiador es el año en el que él o ella cumplen su 17º cumpleaños.

**La capacidad máxima de los motores de los barcos para Junios es FII Outboard**

**En los Campeonatos del Mundo Junior, el número de Juniors que pueden competir es de 3 niños + 1 reserva y 3 niños + 1 reserva.**

**SENIORS:** Mas de 35 años de edad el 1º de Enero del año de la competición.

Hombres y Damas tendrán clasificaciones separadas.

**Euro-Kids A;** 8-9-10-11 años de edad el 1º de Enero del año de la competición.

**Euro-Kids B:** 12-13-14 años de edad el 1º de Enero del año de la competición.

En esta categoría, como máximo, se permiten barcos con máquinas de FII.

Una licencia Internacional de E&A es obligatoria

Carreras separadas para Euro A 15 min + 1 vuelta y Euro B 25 min + 1 vuelta, en un circuito corto, si es posible. El tiempo máximo para que los competidores terminen la carrera desde que el ganador termine es de 10 minutos. El tiempo se calcula a la última vuelta. Se utiliza una bandera roja para detener la carrera

Medallas para el equipo: Igual que en otras categorías: 3 oros, 3 platas y 3 bronces. Se recomienda que los esquiadores Euro-Kids reciban un detalle por su participación

##### Los esquiadores que participen en un grupo fuera de su edad natural, necesitan el permiso de sus padres y la aprobación de su Federación.

A los esquiadores Euro-Kids B solo se les permitirá participar en la Formula Junior, en su último año, sujeto a la aprobación de su Federación.

Si un esquiador el o ella cambia su categoría (Junior or Fórmula) debe ser por toda la temporada sin posibilidad de retorno a la categoría previa.

##### Desde el 2013 las licencias Internacionales de la E&A para Euro-Kids A & B serán sin cargo. Los Euro-Kids, tienen que recibir una licencia Internacional E & A a través de su Federación.

Es posible que un Formula II participe en la Formula I, y que un Formula III participe en la Formula II.

##### A los esquiadores solo se les permite bajar 1 (una) categoría por año.

**Las Categorías correrán como sigue:**

* Euro Kids A - B
* Juniors y FIII Hombres
* Damas FI/ FII/ FIII y Seniors
* Hombres FI y FII

Si la tabla de tiempos del evento lo permite y el número de participantes lo justifica pueden separarse las categorías Juniors/Hombres y Damas/Seniors a discreción del organizador.

Competidores invitados (de fuera de la Región E&A): en caso de que tengamos competidores invitados en el podium es obligatorio un podium adicional con trofeos separados.

# Trofeo por Equipos

Los 4 mejores resultados por País, contando cada día de carrera, recibirán estos puntos para el trofeo por equipos excluyendo los Euro Kids A o B.

Los Capitanes de Equipos nombrarán las posiciones de las parrillas solo para la primera carrera, en la primera reunión de capitanes de equipo.

**Si necesita mayores especificaciones y requerimientos, revise el Boletín Técnico 2015 disponible en la Secretaría de Carreras de E&A y publicada en la web de E&A**