

EAME REGION

INTERNATIONAL WATER SKI FEDERATION REGLAMENTO DE CARRERAS - 2005

EFFECTIVO 1^{RO} DE ENERO 2005
(Modificada por el Comité Mundial el 16 Junio 2006)

INCLUYENDO LAS EXCEPCIONES APLICADAS EN LA REGION EAME - 2005

PAGINA DE CONTENIDO

- Regla 1: GENERAL
- Regla 2: TIPOS DE COMPETICIÓN
- Regla 3: CONDICIONES DE PARTICIPACIÓN
- Regla 4: JUECES-OFICIALES DE CARRERA
- Regla 5: ESPECIFICACIONES DE EMBARCACIONES DE COMPETICIÓN
- Regla 6: TRIPULACIÓN DE LAS EMBARCACIONES Y EQUIPO DE LOS PARTICIPANTES
- Regla 7: BANDERAS
- Regla 8: SALIDA Y CIRCUITO
- Regla 9: CONDUCTA DURANTE LA CARRERA
- Regla 10: TIEMPO, CRONOMETRAJE
- Regla 11: RECLAMACIONES
- Regla 12: EXCLUSIONES Y PENALIZACIONES

INDICE

	Regla(s)
Acelerador	5.12
Adelantamientos	8.07, 9.04, 9.06
Alcohol, consumo de	9.16
Ancla. tipo.....	5.22
cables.....	5.23
Asientos, en embarcaciones de competición.	5.13
Asignación de puntos.....	2.04
Banderas, naranja.....	6.09, 9.01, 9.02
especificaciones y significado.....	7.01, 7.02, 7.03
Batería, alojamiento.....	5.19
Bengalas.....	5.28
Bomba de achique.....	5.29
Cables de control.....	5.09
Cabo de remolque, embarcación.....	5.05
Calculadores.....	4.13
Cálculo de puntos.....	10.05
Calzado.....	6.07
Cámaras de video.....	4.06
Campeonatos, incapacidad de asistencia..	1.06
frecuencia.....	1.07
Cáncamo de la cuerda de esquí.....	5.04
Cantos afilados, guarnición de proa, etc...	5.06
Cascos, especificaciones.....	6.08
uso de.....	9.13
Combustible, tubos conductores de.....	5.11
depósitos.....	5.10
tipos.....	5.11
Compases.....	5.26
Competiciones, divisiones de.....	2.01
detalles de.....	8.01
Competidores, comportamiento deportivo de..	9.15
Comportamiento peligroso.....	8.08
Conductor, conducta durante carrera.....	9.07
Contadores de vueltas.....	4.13
Cronometradores.....	4.12
Cronometraje.....	10.01, 10.02
Cuerda, esquí.....	6.04 , 6.05
Chalecos salva-vidas, esquiadores.....	6.06
pilotos y observadores.....	6.07
Dejar paso durante la carrera.....	9.11
Descalificaciones.....	12.03
Desconectador hombre al agua.....	5.12
Dirección, equipo de, etc.....	5.08
Distancias de carrera.....	8.01
Drogas, consumo de.....	9.17
Embarcaciones, eslora máxima.....	5.01

estado estructural.....	5.21
distancia entre barcos.....	8.03, 9.06, 9.12
nivel de decibelios.....	5.17
sustituciones.....	8.11
Entrenamientos.....	9.18
Equipo contra incendios, competidores. jueces y seguridad en embarcaciones.	5.24 4.16
Equipos, participación.....	2.01
notificaciones de participación...	3.02
Esquiador, contacto con el barco.....	9.02
cogiendo la cuerda arrastre.....	9.08, 9.09
posición de esquí correcta.....	10.04
permanecer en la estela.....	9.03
Esquís.....	6.03
Fin de carrera.....	10.03
Formula 2	2.07, 5.34
Grupos sanguíneos.....	3.03
Hélices, Seguridad.....	5.15
Instrucciones de pre-carrera.....	4.14
Insumergibilidad.....	5.25
Jueces, asignación de.....	4.01, 4.02
asistente.....	4.10
presidente de jurado.....	4.01, 4.02, 4.03
Juez de salida (Starter).....	4.11
Jurado, nombramiento de	4.05
Juicios de sumarios.....	12.05
Licencias, internacional.....	3.01
nacional (gubernamental).....	3.05
suspensión o renovación.....	12.04
Llegada-zona esquiador al agua.....	4.14, 9.14
Mástil de bandera.....	5.31
Médico.....	4.15
Motor, estado del.....	5.15
cilindrada.....	5.02
equipo eléctrico.....	5.16
posible verificación de.....	5.20
sistemas de escape de gases.....	5.17
soportes del.....	5.14
sentinas o pozos de motor.....	5.30
en caso de caída del esquiador...	9.02
Números, dimensiones de.....	5.03
en remolques.....	5.27
Observadores, conducta durante carrera.	9.01, 9.02, 9.05
Oficial de seguridad.....	4.08
Organización de carreras.....	4.07
Panel de posiciones durante la carrera...	7.04
Parabrisas.....	5.06
Penalizaciones.....	12.01, 12.02
Procedimiento de salida.....	8.03, 8.04
Reclamaciones.....	11.01, 11.02, 11.03

Reglamentos, enmiendas.....	1.05
excepciones.....	1.03
general.....	1.01, 1.02
interpretación.....	1.04
Salidas, tipos de.....	8.02
Seguros, daños a terceros.....	3.04
Separación entre embarcación y participantes..	8.03
Servicio de rescate.....	8.09
Tripulación, definición de.....	6.01
edades requeridas.....	6.02
Verificador.....	4.09
Virajes, señalización de.....	8.05
conducta de barcos de competición..	9.10
control de.....	4.06, 8.06

REGLAMENTOS TÉCNICOS - CARRERAS DE ESQUI NÁUTICO

REGLA 1: GENERAL

1.01 Las reglas que a partir de aquí se relacionan, son las REGLAS TÉCNICAS PARA LAS CARRERAS DE ESQUI NÁUTICO autorizadas por la FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ESQUI NÁUTICO. A excepción de las condiciones de inscripción y otros temas administrativos, todas las regiones deben seguir estas reglas para sus carreras autorizadas. Se solicita a las Federaciones establecer sus reglas tan similares como sea posible a éstas. Aunque se utiliza el género masculino, tendrá el mismo significado para el género femenino cuando el contexto así lo requiera.

1.02 Estas reglas conciernen a:

- a) Carreras en circuito (más de 2 vueltas)
- b) Carreras de distancia (punto a punto)
- c) Pruebas cronometradas.

1.03 Excepciones - Reglas complementarias

Cuando el cumplimiento de estas reglas sea imposible y cuando sean necesarias otras reglas complementarias en conexión con el circuito, los organizadores prepararán normas complementarias para el circuito de acuerdo con:

- 1 - Comité de Carreras de la Federación Internacional de Esquí Náutico en caso de Campeonatos Mundiales.
- 2 – En caso de Campeonatos Regionales, dichas reglas complementarias deben ser enviadas al Comité Regional de Carreras junto con el dossier técnico, [para aprobación](#).

1.04 Interpretación de las reglas

Las dudas de interpretación de las reglas deberán ser remitidas al Comité de Carreras de la Federación Internacional ([Regional](#)) de Esquí Náutico ó a sus representantes. Un juez árbitro puede ser convocado para la interpretación de la regla de la Federación Internacional ([Regional](#)) de Esquí Náutico. Cualquier interpretación hecha por el Comité de Carreras de la Federación Internacional ([Regional](#)) de Esquí Náutico en su totalidad se considerará definitiva.

En su efecto, la interpretación será hecha por el voto mayoritario de los jueces Nominados y el Presidente de Jurado deberá realizar un informe para el Consejo de Carreras de la Federación Internacional ([Regional](#)) de Esquí Náutico para los Campeonatos Mundiales ([Regionales o Nacionales](#)), y para el Consejo de Carreras Regional para los eventos regionales. El Presidente de Jurado deberá realizar una homologación

detallada para el Comité de Carreras de la Federación Internacional de Esquí Náutico ó al correspondiente Comité de Carreras Regional.

1.05 Enmiendas a las reglas

Las reglas pueden ser modificadas en cualquier momento por la Federación Internacional de Esquí Náutico. Se harán efectiva a partir de 60 (sesenta) días después de ser enviadas al Presidente de cada Federación afiliada, lo cual debe ser al menos 60 días antes del **1er día de Enero de cada año. Se aplicará el mismo periodo respecto a la aprobación de Carreras de las Regiones (I, II y III) (PANAM, EAME AUSIA).**

1.06 La capacidad por cualquier motivo de asistir por parte de un país a un Campeonato Regional ó Mundial (incluyendo razones políticas), no implica la cancelación de toda la competición ó su retraso, ó que su título sea menor al de los títulos Regional ó Mundial.

1.07 El Campeonato de Carreras Mundial será bienal y en los años impares. Los Campeonatos del Mundo serán series de cuatro carreras y solo las tres de mejor puntuación contarán para la clasificación media individual. Las cuatro carreras contarán para la media de clasificación por equipos.

REGLA 2: DIVISIÓN DE LAS COMPETICIONES

- 2.01 Las competiciones están abiertas a todo esquiador, hombre ó mujer. En los resultados finales cada clasificación se realizará según cada sexo por separado. La elección del representante de una Federación en el Campeonato del Mundo se rige por el sistema de residencia de cada país individualmente.
- 2.02 Una Federación puede nombrar un grupo de 3 hombres + 1 reserva y 3 mujeres + 1 reserva. Cada Federación nombrará en cada clasificación un Equipo de 3 esquiadores, y el Capitán del Equipo, indicará el orden de parrilla de sus equipos, solo en la primera carrera.
- 2.03 Reservas:
En el caso de que el miembro del Equipo de la Federación no pueda esquiar, el reserva podrá esquiar si hay embarcación disponible. Los puntos individuales no pueden transferirse del esquiador retirado al esquiador reserva.
- 2.04 Puntuación por equipos:
Se asignarán los puntos de los dos primeros mejores resultados de cada Carrera de Hombres y Mujeres, de cada Federación, al Trofeo por Equipos. Si un Reserva sustituye a un miembro del equipo los puntos de el/ella serán incluidos en el Cálculo de Puntos por Equipos si el/ella es uno de los dos mejores resultados de su federación en la carrera.
- 2.05 Los actuales Campeones Mundiales - masculino y femenino- podrán esquiar en los Campeonatos si son registrados por sus respectivas Federaciones, pero no podrán incrementar el número de Puntos por Equipo si no son seleccionados como miembros del Equipo de su Federación. En caso de que un Campeón del Mundo se registre individualmente, y no como parte del equipo de su federación, empezará desde la parte trasera de la parilla. Esto **no atañe** a los Campeones Mundiales Junior **o Formula 2**
- 2.06 Competición Junior en Campeonatos Mundiales:

Será permitido un máximo de 2 chicos y 2 chicas por cada Federación que compita en la categoría Junior, en los Campeonatos Mundiales. No se permiten Reservas. La carrera durará 30 min. + 1 vuelta. Habrá un único Trofeo individual sólo para Juniors. **NOTA:** Los puntos de los Juniors no se acumularán en la puntuación de Equipos Senior. **Habrá una Clasificación de Equipos por Puntos, separada, para los Juniors.**

La edad máxima para cualquier esquiador participante en el Campeonato Junior es de 16 años el 31 de Diciembre del año precedente al del Campeonato. Esto significa que el último año de

elección de un esquiador es el año durante el cual él ó ella cumplen 17 años.

Region EAME – Categoría Junior

Esta categoría está reservada para esquiadores de edades de 15 y 16 años el 1º De Enero del año. Podrán correr en categoría chicos o chicas, juntos, con barcos de F1 y/o F2.

Actas de las reuniones de 8-11-1997 y 21-03-1998.

2.07 Competición de Formula 2 en Campeonatos del Mundo.

Serán permitidos un máximo de 2 hombres y 2 mujeres de cada Federación participante, para competir en las Carreras de Formula 2, en los Campeonatos del Mundo.

La Formula 2 Hombres correrá en la misma carrera de la Carrera de Hombres (F1) y la Formula 2 Mujeres (Damas) correrá en la misma carrera de la Carrera Mujeres (Damas) (F1). Solo podrán participar en la Formula 2 los esquiadores que no se hayan clasificado en los tres primeros lugares de las Carreras individuales de los Campeonatos del Mundo Open o en los tres primeros lugares de la general, en los tres últimos Campeonatos del Mundo.

Los esquiadores deben clasificarse compitiendo en la serie de eventos de la categoría de Formula 2, realizados por su Federación para seleccionarlos.

Los Puntos de la Formula 2 no se acumularán a los Puntos de la Clasificación por Equipos, Senior. **Habrà una Clasificación por Equipos por Puntos, separada, para la Formula 2.**

REGLA 3 : CONDICIONES DE PARTICIPACIÓN

- 3.01 Cada competidor debe poseer una licencia internacional expedida por su Federación y confirmada por el Comité Regional de Carreras (EAME) en nombre de la Federación Internacional de Esquí Náutico.
- 3.02 Cada Federación notificará a los organizadores, los nombres de los equipos participantes. Antes del inicio de cada carrera, el Capitán informará al Presidente de Jurado de los miembros que forman su Equipo.
- 3.03 Equipo se compone de un esquiador, un piloto y un observador. Un miembro de la tripulación del barco y el esquiador deberán ser de la misma nacionalidad. Cada esquiador, piloto y observador deben notificar a los organizadores su grupo sanguíneo.

Región EAME –

Un barco puede tirar de un esquiador con piloto y observador de diferentes nacionalidades. El Comité de Carreras considera que el esquiador es el miembro del equipo que dá la Nacionalidad al Equipo. Pero se precisa un acuerdo escrito de la(s) Federación(es) del Piloto y del Observador aceptando este hecho.

Acta del 25-06-1998

- 3.04 Los Organizadores de las Carreras deberán proporcionar facilidades para el seguro de daños a terceros para los participantes y cada barco deberá estar asegurado por riesgo de daños a terceros por un importe de FS 3.000.000, (de momento se admite FS 1.000.000 en las competiciones de la Región EAME), ó bien el equivalente en moneda local. La póliza de seguros normal, junto con el recibo, comprobante de pago de su renovación, se realizará antes ó en el mismo momento de la inscripción.
- 3.05 Además, cualquier piloto residente en un país cuyo Gobierno controle el uso de las licencias para conducción de embarcaciones, no podrá competir en una carrera si no está en posesión de dicha licencia.

REGLA 4: JUECES - OFICIALES DE CARRERA

- 4.01 Al menos 6 meses antes del inicio de las prácticas oficiales en un Campeonato Mundial, el Presidente de la Federación Internacional de Esquí Náutico nombrará al Presidente de Jurado para el Campeonato Mundial de entre los jueces propuestos por cada Comité de Carreras Regional.
- 4.02 El Presidente de la Federación Internacional de Esquí Náutico también nombrará 9 jueces, 3 de cada región, el asistente del Presidente de Jurado y el Jefe de Calculadores de entre los propuestos por cada Comité de Carreras Regional. Los nombramientos de Jueces para carreras Regionales (EAME) serán realizados por el Presidente de la Región según las recomendaciones del Comité Regional (EAME).
- 4.03 El Presidente de Jurado no actuará como un juez en la carrera. La decisión del Presidente de Jurado será la definitiva. Cualquier consulta posterior deberá dirigirse al Comité de Carreras de la Federación Internacional de Esquí Náutico o al de la EAME en caso de Eventos Regionales
- 4.04 El Presidente de Jurado es responsable de dar instrucciones a sus jueces asistentes y de verificar que los cronometradores, contadores de vueltas y calculadores realizan correctamente su trabajo.
- 4.05 El Jurado para cada carrera constará de 4 jueces seleccionados por el Presidente de Jurado, quien actuará como Presidente de dicho Jurado. En caso de desacuerdo entre los jueces, decidirá la mayoría. En caso de empate, decidirá el Presidente de Jurado.
- 4.06 El control y observación de las boyas de viraje será realizado por jueces y asistentes de jueces, quienes entregarán un informe al Presidente de Jurado al final de la carrera. Se usarán cámaras de video en los Campeonatos Mundiales, como ayuda para el juez; el uso del video será a discreción del Jurado y previo al inicio del evento. Las cámaras estarán en la salida, giros y llegada. [A petición del Presidente de Jurado las cintas de video serán entregadas inmediatamente al Jurado. Al termino del Campeonato las cintas serán devueltas.](#)
- 4.07 Organizador de Carrera: será nombrado y/o aprobado por la autoridad competente para el nivel de competición y será responsable de la organización previa a la carrera. Actuará bajo la dirección del Presidente de Jurado en el día ó días de las carreras y no podrá competir en las mismas.
- 4.08 Oficial de Seguridad: normalmente será un miembro de la Federación organizadora con experto conocimiento de las aguas locales,

responsable del despliegue de embarcaciones de seguridad y de advertir al Organizador de la Carrera y al Presidente de Jurado de las posibles condiciones peligrosas. También puede ser requerido para advertir al Organizador de la Carrera y al Presidente de Jurado de la probable seguridad de las embarcaciones competidoras bajo las condiciones del agua local antes de que el Presidente de Jurado permita al primer barco empezar la carrera.

Es responsabilidad del Oficial de Seguridad el dar instrucciones de rescate a los conductores de barcos y controlar que los competidores y embarcaciones oficiales están debidamente seguras hasta la conclusión de la carrera. El Oficial de Seguridad, con el consentimiento del Presidente de Jurado, debe tomar cualquier acción necesaria en caso de que observe una situación de peligro. Él debe estar en contacto personal ó por radio con el Presidente de Jurado.

- 4.09 Jefe de Verificación: será nombrado por la autoridad competente según el nivel de la competición y por su especial conocimiento técnico de las embarcaciones de esquí y su uso en agua similar a la del lugar de la competición. Será responsable de vigilar que dichas embarcaciones no empiecen la carrera sin que todo el equipamiento siga todas las Reglas Técnicas y que los motores de las embarcaciones sean de la categoría en la que se han inscrito.
- 4.10 Los Jueces Asistentes serán Jueces de Carreras Nacionales ó cualificados Internacionales. Les dará instrucciones el Presidente de Jurado y a él informarán de las infracciones observadas tan pronto como sea posible. No están autorizados a imponer penalizaciones de forma directa.
- 4.11 Juez de Salida (Starter): normalmente será alguien con experiencia razonable en carreras de esquí náutico. Será nombrado e informado por el Presidente de Jurado de acuerdo con el Organizador de la Carrera.
- 4.12 Los Cronometradores oficiales serán nombrados por la Federación organizadora.
- 4.13 Los Cuenta-vueltas y Calculadores serán nominados por el Organizador de la Carrera de la Federación organizadora, pero son responsabilidad última del Presidente de Jurado.
- 4.14 Los organizadores deberán hacer una reunión previa a la carrera supervisada por el Presidente de Jurado y el Oficial de Seguridad, durante la cual se dará con el máximo detalle todo lo concerniente a navegación, adelantamientos, desarrollo y seguridad de la competición, incluyendo el área para dejar al esquiador en el agua a la conclusión de la carrera. Los competidores deben obedecer.

Región EAME

En la reunión, previa a la carrera, los Capitanes de Equipo deben estar presentes con los pilotos de las embarcaciones, si es posible.

Actas Reuniones 8-11-1997 y 21-03-1998

- 4.15 Un Practicante Médico Cualificado ó un Paramédico preparado deberá estar presente en los eventos y localizable durante la carrera. Su decisión sobre el estado físico de un competidor es definitiva.
- 4.16 Todos los Jueces y embarcaciones de rescate y seguridad deberán disponer de un apropiado equipo contra-incendios.
- 4.17 En el día de la competición no puede ser consumido alcohol por los jueces y oficiales hasta la finalización de dicha competición.
- 4.18 Un juez debe estar disponible en el lugar de prácticas oficiales de los equipos.

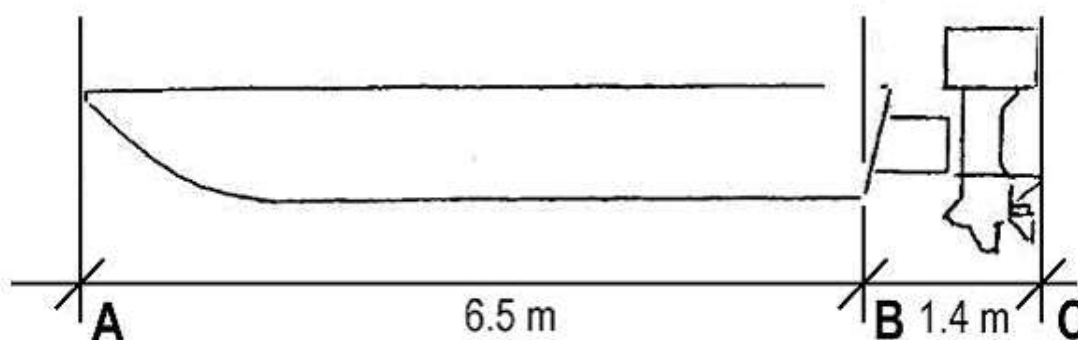
REGLA 5: ESPECIFICACIONES DE LAS EMBARCACIONES DE COMPETICIÓN

El Jefe Verificador será responsable ante el Presidente de Jurado. Las verificaciones estándar se relacionan a continuación:

- 5.01 La embarcación usada para arrastrar a los esquiadores no excederá los 6.5 metros de longitud total. La longitud total se mide entre las dos perpendiculares en los extremos de la estructura, incluyendo el revestimiento ó casco, que constituye un barco flotante. Cualquier extensión a esta medida no rebasará los 1.4 metros; esta extensión no será parte de la superficie de navegación, de las medidas del casco. Ver croquis:

A-B De proa a parte inferior de popa 6.5m.

B-C De popa a punto de propulsión (v.g. último saliente de la pala de hélice, tobera del conjunto de jet) 1.4m.



- 5.02 La cilindrada total del motor/es, tanto interiores como fuerabordas no excederá los [9,42 litros -535 c.i.](#)

[La Formula 2, según Regla 5.34](#)

[PENALIZACIÓN 12.03](#)

- 5.03 Los números deberán ser en negro sobre un fondo blanco hechos de material resistente al agua, de forma tal que sean visibles a ambos lados del barco cuando planea. En embarcaciones de color blanco ó claro, se sugiere la colocación de un fino borde alrededor del fondo a un mínimo de 25 mm. de los bordes de los números. Las dimensiones mínimas de los números individuales serán de 300mm. de alto por 225 mm. de ancho por 50 mm. de grosor y 125 mm. de separación. De todas formas, y si el espacio lo permite, se recomiendan números más grandes. [El número sólo constará de 3 únicas cifras y a ningún barco se le permitirá iniciar una carrera hasta que se hayan satisfecho las indicaciones de esta Regla.](#)

Los números serán facilitados por la nación organizadora con la siguiente base:

1. Los Capitanes de quipo pedirán el uso de números al hacer la inscripción.
2. Si hay duplicación de números se dará la preferencia a la nación visitante.
3. Si dos naciones visitantes piden los mismos números, el número será otorgado a la nación que lo ha pedido antes.

5.04 Cáncamo de la cuerda de esquí:

Será adecuado por sí solo y también para remolcar el barco cuando está lleno de agua.

5.05 Cabo de remolque / Cabos de amarre:

- a) Serán suficientemente fuertes para su propósito.
- b) El cabo de remolque estará sujeto a un cáncamo y asegurado a la cubierta, preferiblemente, para evitar a la tripulación tener que trepar a proa durante la operación de remolque.
- c) La longitud del cabo debe ser tal que no llegue a la hélice.

5.06 Cantos afilados:

Todas las mascotas, luces, herrajes de proa y otros cantos afilados deberán ser adecuadamente protegidos ó desmontados.

5.07 Parabrisas (si los lleva):

- a) Estarán bien asegurados.
- b) No estará hecho de cristal corriente.
- c) Los verificadores podrán hacer desmontar cualquier parabrisas en caso de que parezca peligroso.

5.08 Equipo de Dirección:

- a) El volante y la caja de dirección estarán asegurados y sujetos al eje.
- b) El conjunto de dirección debe ser fijado al panel de mandos ó a una barra de montaje con pernos pasantes.
- c) La resistencia del volante debe ser controlada, y si está agrietado ó cuarteado, deberá ser rechazado. Los volantes de contra chapado

serán controlados por posibles defectos causados por el uso. Los volantes compuestos por material plástico serán controlados por si hay desgaste prematuro o fatiga donde los radios se unen al cuerpo principal para asegurarse de que el volante no puede deformar el cuerpo interior sin un mínima presión.

- d) Donde se usan grilletes o dispositivos similares para fijar la dirección a motores fuera borda, deberán ser de acero inoxidable. Los verificadores comprobarán esto incluso si están pintados.
- e) La poleas funcionarán con soltura y deberán sujetarse mediante pernos pasantes, un buen sistema de fijación.
- f) Los cables de dirección deberán estar en buenas condiciones y deberán funcionar sin trabas a lo largo de su trayectoria, con la tensión adecuada en todo su recorrido.
- g) Los cables deberán estar protegidos y donde se doblan, formando un ojo deberán estar alrededor de un guarda cabos asegurado mediante dos prensa-cables ó equivalente.
- h) Los grilletes y tensores de los cables de dirección y tornillos de fijación, deben estar provistos de clavijas de sujeción.
- i) No se debe apreciar un juego excesivo en el sistema de dirección, pero los cables de la misma tampoco estarán sobre-tensados tipo "cable-piano".
- j) Los accesorios de fijación en motores fuera-borda, los accesorios del timón y/ó cuadrantes en intra-borda junto a su adecuación al tronco, deberán estar en buenas y seguras condiciones.
- k) El motor y el timón deberán funcionar correctamente y con libertad de movimiento en el sentido adecuado.
- l) El conjunto de timón, chavetas, etc..., deberán estar en buenas condiciones y fijados con tuercas con frenos y/o clavijas.
- m) La cremallera y el piñón de dirección deberán estar en buenas y seguras condiciones y con poco juego. Los revestimientos también deberían ser controlados.
- n) Las poleas con pasadores remachados con materiales no ferrosos deberán ser rechazadas ó los pasadores sustituidos por tornillos de cierre de acero adecuadamente fijados. Las poleas deberían también, a ser posible, incorporar un casquillo.
- o) Todas las poleas con algo de tensión, no deberán permitir que el núcleo presione hacia abajo la rueda de la polea.

- p) Todas las poleas cuyo gancho de acoplamiento no sea de acero inoxidable, deberán ser rechazadas.
- q) Todos los ganchos (mosquetones) deberán poseer cierre de seguridad ó ser completamente cerrados.
- r) Los cables de dirección revestidos no estarán permitidos, a excepción de los de sistema tipo "morse".
- s) Los cables del volante que van a través del cuadro de mandos, deberán estar debidamente protegidos.
- t) También se recomienda que los cables que van de popa a proa y por el interior del panel estén protegidos de forma similar.
- u) Las embarcaciones de propulsión a chorro deben estar equipadas con un timón prolongado por debajo de la parte inferior del barco, operando conjuntamente con la dirección de la propulsión del chorro normal.
- v) Interiores y Fuerabordas – Reparaciones en la Transmisión

En caso de que cualquier parte de la transmisión del fueraborda/o cola sea soldada o reparada por debajo de la línea de la placa de ventilación, se precisa un certificado de rayos-x ara mostrar la integridad estructural y debe ser estampado o grabado permanentemente en el cuerpo de ventilación por el reparador con la fecha de reparación con objeto de identificación. Este certificado debe ser renovado cada 12 meses.

5.09 Cables de mando

Todos los cables de mando deben estar prensados ó atornillados con toda seguridad.

5.10 Depósitos de combustible

- a) Deben estar fijados en todos los sentidos.
- b) No deben tener fugas.
- c) Deben poseer bocas de llenado y aireación importantes cuando sea posible, sin estar cerca de las partes calientes, tales como los colectores de escape.
- d) Deberán estar aislados de los motores, etc..., preferiblemente por mamparas.
- e) Se recomienda que tengan un fácil acceso de cara a cerrar el combustible del depósito.

5.11 Tipos de tubo de combustible y tipo de combustible.

- a) Deben ser resistentes al plomo y funcionar evitando cualquier daño. Los tubos deberán estar en buenas condiciones con conectores adecuados. Los tubos flexibles y los tubos de conducción deberán estar sujetos a intervalos y con amplias curvas para el funcionamiento del motor (en todo el recorrido en el caso de fuera-bordas)
- b) No hay restricciones sobre el combustible o la gasolina, y los competidores son los responsables del suministro de su tipo de combustible.

La entrega, transporte y almacenaje de la gasolina, cumplirá con la ley y regulaciones del país anfitrión. Esto también atañe a las regulaciones del medio ambiente, que se respetarán en su totalidad.

PENALIZACION 12.03

Región EAME

El combustible que se use será el comercial que se encuentra en las estaciones de servicio, con o sin plomo.

5.12 Hombre al agua (Paro de Emergencia) y Mando del Acelerador.

- a) La trayectoria y longitud del cable deberá asegurar la desconexión de la clavija (paro del motor) cualquiera que sea la dirección de la expulsión.
- b) El cable del paro de emergencia y sus accesorios deberán ser adecuados y deberán llevarse uno de repuesto en el barco.
- c) Cuando se accione, el motor deberá parar por completo.
- d) No se fijará ningún mecanismo que pueda motivar la inoperancia del paro de emergencia.
- e) El mando de acelerador debe estar fácilmente al alcance del conductor en su posición normal.
- f) El mando deberá estar fijado firmemente a la estructura de la embarcación.
- g) Todos los mandos de gas deberán funcionar con el pie tanto en fuera-bordas como en intra-bordas. Estos mandos deben tener muelles ó resortes de retorno para reducir el gas al motor y deben funcionar en consecuencia.

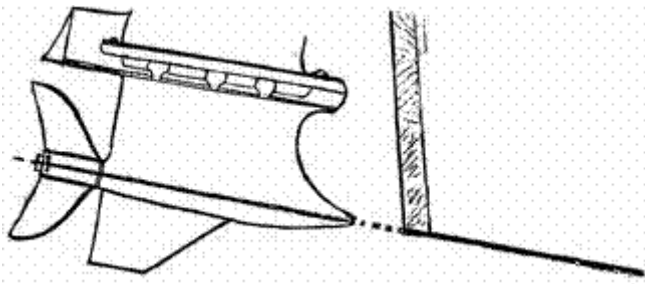
5.13 Asientos

Los asientos deben tener la adecuada resistencia y estarán firmemente fijados.

5.14 Montaje del motor y transmisiones.

Para fuera-bordas:

- a) Los soportes del motor serán seguros y estarán en condiciones satisfactorias.
- b) Montaje del motor. Debe estar fijado a la popa por al menos cuatro tornillo.
- c) Todos los tornillos estarán adecuadamente apretados.
- d) Para limitar su altura, el fuera-borda se montará en la popa, con el fuera-borda trimado de forma que el eje de la hélice esté paralelo a la parte inferior del casco. El centro del eje de la hélice no será más alto que la parte inferior del casco. No se quitará metal del "skeg" ("Aleta direccinal") ni se harán modificaciones en la admisión de agua.



Para intra-bordas:

- e) El montaje del motor será firme, y los tornillos de instalación al casco serán con cierre de seguridad o clavijas de retención.
- f) Cuando una cola ó grupo jet sea instalada, el soporte de conexión a la popa y la unidad fijada a dicho soporte serán seguros.
- g) La transmisión y todas las partes implicadas en el motor estarán adecuadamente revestidas para prevenir cualquier daño a personas ó a la estructura en caso de rotura. Para los ejes de más de 30 cm. de longitud, el revestimiento no tendrá más de 1 cm. de holgura en cada extremo.
- h) Los soportes del motor no estarán llenos de aceite.

5.15 Estado del motor

- a) El motor estará libre de toda corrosión peligrosa, pérdidas de aceite ó combustible ó calentarse en exceso y no debe ser un peligro para ninguna estructura adyacente. Las fugas de aceite, en particular, son una fuente de posibles incendios.
- b) En los motores intra-borda, se recomienda el empleo de apaga-llamas.

5.16 Cableado Eléctrico

Deben emplearse cajas de terminales debidamente protegidas y se usarán cables flexibles (no sólidos) bien conectados a los terminales y fijados correctamente a lo largo de su recorrido. Cuando se dé un relativo movimiento ó vibración, el cable deberá estar enfundado en tubo de plástico ó metálico anclado en ambos extremos. Deberá usarse cable reforzado obligatorio para marina. El equipo eléctrico en el compartimiento del motor será el mínimo necesario y estará alejado del combustible y calor.

5.17 Sistemas de escape

Serán conformes a los decibelios estándares de la Federación organizadora ó bien tendrán un máximo de 105 db a una distancia de 30 metros. Tendrán un adecuado aislamiento donde sea preciso y a todo el largo para evitar incendios.

PENALIZACION 12.03

5.18 Seguridad de la hélice

- a) La hélice debe estar en buen estado, particularmente en la unión de las palas al núcleo.
- b) Debería comprobarse que la tuerca de la hélice está apretada de forma segura.

5.19 Alojamiento de la batería

- a) Las baterías, si se llevan, deben tener fácil acceso y evitar que se muevan en cualquier dirección.
- b) No se permite el uso de gomas elásticas (pulpos) para fijar baterías de más de 4,5 kg. de peso. (Recuerde que una batería de 15 kg. pesa sobre 150 kg. a 10 g. de aceleración). Las baterías deben apoyarse en una base adecuada.
- c) La batería no deberá instalarse en un compartimiento hermético.

5.20 Elección de motor

Los verificadores controlarán que el motor es el mismo que está anotado y no ha sido cambiado antes ó después de una carrera. No se espera que los verificadores recuerden las especificaciones de cada tipo de motor, pero sí inspeccionarán con imparcialidad cualquier signo obvio de posible alteración en la declaración de la cilindrada del motor. Los verificadores pueden solicitar cualquier desmontaje después de la carrera ó examinar los barcos en cabeza ó aquellos que pueden influenciar la puntuación del Campeonato, cuando lo consideren necesario a expensas del competidor (ej: diámetro / carrera, pistones del motor que puedan haber sido alterados excediendo la cilindrada del motor, etc...)

(PENALIZACION 12.03)

5.21 Estado estructural

Los verificadores no están obligados a hacer una revisión exhaustiva del barco, pero sí harán una evaluación general del estado de la estructura. De todas formas, los siguientes puntos deberían ser controlados:

- a) Grietas en el armazón, fracturas en el bastidor, compartimientos y refuerzos de popa ó su equivalente en plástico reforzado ó aleaciones del casco.
- b) Estructura de fijación de dirección.
- c) Abrazaderas de los ejes y otros accesorios mecánicos distintos a los ya mencionados.
- d) La sentina debe estar libre de aceite ó residuos. Recuerde que el aceite causa deterioro en la estructura, que el combustible es peligroso y que los residuos bloquean las bombas, etc...

5.22 Ancla (en caso de ser requerida por la organización).

Deberá ser de tipo y peso adecuado 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 regulado por el tipo de lugar ó bien a requerimiento de la autoridad marítima local.

5.23 Cabo del ancla

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

- a) Tendrá la resistencia y medidas apropiadas para el barco.
- b) Estará en buenas condiciones.
- c) Tendrá al menos 35 metros de longitud.
- d) Estará sujeta tanto al barco como al ancla. En el momento de verificación del barco, no tendrá ninguna otra función.

5.24 Sistema extintor

- a) Será del tipo adecuado y tendrá fácil acceso.
- b) Sólo se permitirán extintores completamente cargados y que no contengan carbón tetraclorídico. Se recomienda que los extintores tengan capacidad para apagar un fuego producido por gasolina de al menos 4 metros cuadrados.

5.25 Flotación

Todas las embarcaciones tendrán suficiente capacidad para flotar en todas las condiciones. Las ayudas ó material de flotación estarán adecuadamente sujetos. Los verificadores no serán responsables para determinar la adecuada flotación de cualquier barco, pero, en caso de duda, pueden suspender la participación y comunicarán inmediatamente el asunto al Presidente de Jurado.

5.26 Compases (si son solicitados por la organización)

- a) El compás principal estará fijado con seguridad y podrá ser leído por el piloto.
- b) Cerca de la zona del compás no habrá grandes objetos de metal.

5.27 Número del barco sobre remolque

Los números del barco deberán estar claramente pintados en el remolque en el lado de estribor, para ayudar al salvamento.

5.28 Bengalas (si son solicitadas por la organización)

Para la luz de día se recomiendan señales de humo y al anochecer se recomiendan bengalas. Las bengalas tienen normalmente impresa la fecha de caducidad y si están caducadas, dicha fecha es ilegible o están en pobres condiciones, no se aceptarán. Debe poseer un mínimo de 3 bengalas.

5.29 Bomba de achique

- a) Debe funcionar correctamente y estar debidamente fijada a la embarcación.
- b) Debe estar razonablemente accesible para hacerla trabajar.
- c) Debe disponer de un tubo de succión en el punto más bajo de la sentina y un tubo de descarga encima de la borda.
- d) Debe ser posible bombear todas las secciones de la embarcación, incluso si están separadas por mamparas impermeables.

5.30 Barcos con bañera para fuera-borda

Para las embarcaciones con bañera para fuera-borda, cualquier abertura que no esté sellada a excepción de los agujeros de desagüe de la popa, deberán estar encima de la línea de flotación.

5.31 Mástil de bandera

Deberá estar fijado a la embarcación con una posición accesible para el observador.

5.32 Remos

- a) Estarán almacenados para uso inmediato y no descuidadamente.
- b) Deberán tener forma práctica y en relación a las medidas de la embarcación además de estar en buenas condiciones de uso.

5.33 El Presidente de Jurado tendrá autoridad final para determinar si el equipo de un contendiente reúne las arriba mencionadas medidas de seguridad.

5.34 Reglamentos para Formula 2

- (a) Cascos – El largo mínimo del casco será 18 pés o 5.48 metros
- (b) Esta Clase es solo para fuerabordas
- (c) Solo motores Estandar, no de carreras, o motores mejorados para alto rendimiento
- (d) Capacidad de motor – límite de 300 HP medidos en el eje de hélice o el equivalente en Kw.
- (e) Solo cambios estandar. No se permiten cambios rápidos
- (f) Deben funcionar con el sistema de escape estandar del fabricante
- (g) Todos los motores deben tener cambio con marcha avante, punto muerto y marcha atrás
- (h) Dirección – Debe ser montado un sistema de doble cable con núcleo de dirección de doble cremallera
- (i) Sin medios mecánicos de ajuste de altura para el motor

REGLA 6: TRIPULACIÓN DE EMBARCACIONES Y EQUIPO DE LOS COMPETIDORES

- 6.01 La tripulación consistirá en un piloto de embarcación y un observador.
- 6.02 La edad mínima para un piloto será de 18 años y la edad mínima de un observador será de 16 años.
- 6.03 Pueden usarse tanto uno como dos esquíes. Los esquíes deben estar :
- en buenas condiciones de uso.
 - Los esquíes deben ser de un naranja encendido fluorescente excepto las quillas, fijaciones y la superficie deslizante. El lado de abajo desde la punta del esquí debe ser naranja como mínimo 20 cm.
 - Los esquiadores pueden encintarse la parte inferior de piernas, pies o las ancas, pero no de una manera que impida que los pies no estén libres y que no puedan salir de las fijaciones, en caso de caída. Todo tipo de arnés que impida el movimiento libre de las piernas, ancas o pies están prohibidos.
- 6.04 La longitud mínima de la cuerda de esquí es de 21 metros incluyendo los asideros, y con un máximo de longitud, incluyendo las asas (palonier), de 75 metros. La longitud de la cuerda se limitará y regirá según la seguridad y el lugar.

Región EAME

El largo de la cuerda de esquí, incluyendo los asideros, se propone que sea:

- 60 metros para FI, FII, FIII y Mujeres (Damas)
- 50 metros para Junior

(Para las carreras en VIERSEL y en general para circuitos estrechos)

- 6.05 Pueden ser usados tanto uno como dos asideros. Las cuerdas de esquí y los asideros, forman parte del equipo personal del esquiador.
- 6.06 Chalecos Salva-vidas y Trajes con flotación - Esquiador
- 1) Un chaleco salva-vidas o traje de flotación tipo salto de esquí, aprobado por Federaciones Regional ó Nacional, fácilmente visible y de color llamativo, excluyendo el blanco, negro o plateado.
 - 2) No son adecuados un traje húmedo ni un cinturón de flotación.
 - 3) Son obligatorias correas de sujeción entre-piernas.

4) Serán aceptados los trajes húmedos diseñados para esquí de competición, que incorporen flotación, en el caso de que estén aprobados por la Federación Regional ó Nacional.

NOTA:

- I) Los trajes húmedos deben ajustarse al color.
- II) Las correas de sujeción no serán necesarias en el traje de flotación si van debajo del traje húmedo.

6.07 Chaleco Salva-vidas, Traje con Flotación y Calzado - Piloto y Observador

Los pilotos y observadores deben vestir un chaleco salva-vidas en un color llamativo y fácilmente visible, excluyendo el blanco, negro o plata. Los miembros de la tripulación de todos los barcos en competición y en todos los eventos, están obligados a llevar un tipo de chaleco salva-vidas con correas por la entre-pierna, sin alteraciones.

Los chalecos salva-vidas deben estar equipados con collarines y/o deben tener material de flotación en lo alto del tórax para tener capacidad para sostener el rostro fuera del agua de una persona en estado inconsciente. El chaleco y, en caso de tenerlo, el collar salva-vidas, deben estar bien abrochados en todo momento, tanto durante la carrera como en los entrenamientos..Las correas de sujeción deben estar bien cogidas al chaleco salva-vidas y por la entre-pierna.

Los chalecos salva-vidas deben poder pasar las siguientes inspecciones:

- a) Los lazos de sujeción y / o correas, deben ser adecuadas y estar en buenas condiciones.
- b) Los silbatos, en caso de usarse, deben funcionar correctamente.
- c) No se permitirán desgarros, roturas ni malas reparaciones por las cuales se pudiera filtrar agua afectando a la flotación.
- d) Los chalecos estarán secos y no empapados en aceite ó agua.
- e) Los chalecos estarán dotados de correas de sujeción para la entre-pierna.
- f) Es obligatorio el uso de calzado con buena fijación de todo el pie.

6.08 Cascos Protectores

Todos los esquiadores deberán llevar casco del tipo normal aprobado ó bien otro alternativo, el cual debe seguir las normas siguientes que serán controladas una por una por los verificadores:

- a) Debe ser de color naranja encendido fluorescente.

- b) Debe cubrir los oídos para prevenir la posible rotura de tímpanos en caso de que la cabeza se golpeará con el agua en una caída de lado.
- c) Debe tener una segura fijación a la cabeza.
- d) Debe tener correas de seguridad.
- e) El casco debe flotar.
- f) La posibilidad de "bucketing" ó de entrada de agua a presión entre el casco y la cabeza debe reducirse ó bien por una estrecha fijación a la cabeza ó bien por sustanciosos agujeros de desagüe en el casco.

Los miembros no esquiadores del equipo deberán llevar cascos en buenas condiciones de acuerdo a las normas de Seguridad Internacional. Todos los cascos deben estar en buenas condiciones y desprovistos de abolladuras y grietas. Cualquier agujero practicado con el fin de oír mejor no debe exceder los 4mm. de diámetro y no deben practicarse más de uno por cada lado (ello es para que el casco no se debilite).

Los cascos construidos con material plástico no podrán ser pintados a menos que el fabricante la haya autorizado, en todo caso el color debería ser rojo brillante. Los cascos fabricados con fibra de vidrio no podrán ser pintados.

Los visores de los cascos deberán estar en buenas condiciones, desprovistos de roturas y fáciles de desmontar (por ej.: no deben atornillarse). Los visores no deben estar fijados de forma tal que nos sea posible levantarlos (pr ej-.: mediante cinta adhesiva).

6.09 Bandera Naranja

Los observadores dispondrán a bordo, de una bandera naranja no menor de 50 x 50 cm. fijada a un mástil de mínimo 1 metro de longitud.

Región EAME

En el barco habrá también una bandera blanca y azul, siguiendo la letra internacional "A", no menor de 50 x 50 cm fijada a un mástil de mínimo 1 metro de longitud para ser mostrada y blandida en cado de precisar ayuda médica.

El Doctor debe desplazarse inmediatamente para dar asistencia médica.

Acta Reunión del 21-03-1998

REGLA 7: BANDERAS

7.01 Se requiere las siguientes banderas:

Nacional: La bandera Nacional puede usarse como una bandera de salida. Dimensiones 100 x 100 cm.

Verde: Es una bandera de atención antes de la salida y de identificación de seguridad y rescate.
Dimensiones 100 x 100 cm.

Amarilla: Precaución. Los jueces y embarcaciones de seguridad elevarán la bandera amarilla cuando un esquiador se haya caído al agua, ó bien en cualquier otro caso de peligro a partir de que la bandera Nacional haya iniciado la carrera.
Dimensiones 100 x 100 cm.

Roja: Significa parar la carrera. Los jueces y embarcaciones de seguridad la levantarán para parar la carrera. Cuando se levanta esta bandera al final de una carrera indica que se debe volver al muelle.
Dimensiones 100 x 100 cm.

Negra: Descalificación. La bandera negra se usa para notificar a un competidor que ha sido descalificado y que debe retirarse de la carrera. Cuando se muestra la bandera negra, debe mostrarse los números del equipo descalificado con cifras no menores de 300mm. en el punto designado por el Presidente de Jurado.
Dimensiones 100 x 100 cm.

Azul: La bandera azul es usada como señal para informar que el líder de la carrera ha iniciado su última vuelta.
Dimensiones 100 x 100 cm.

Azul y Blanca Asistencia Médica:

Todos los barcos de competición llevarán una bandera azul y blanca de petición de ayuda médica. La bandera será $\frac{1}{2}$ azul y $\frac{1}{2}$ blanca (separadas diagonalmente) en cada lado. Esta bandera se levantará únicamente cuando se precisa asistencia médica. **(Ver regla EAME 6.09)**

A cuadros:

Final. La bandera a cuadros indica el final de la carrera.
Dimensiones 100 x 100 cm.

7.02 Cada embarcación de jurado debe mostrarse continuamente la bandera verde para identificarse. A bordo también llevarán las banderas amarilla, roja y negra. La roja y la negra sólo podrán ser usadas después de comunicación con el Presidente de Jurado y según sus instrucciones.

7.03 Las embarcaciones de seguridad y rescate deben elevar continuamente la bandera verde como señal de identificación.

7.04 Panel de Resultados Durante la Carrera

En el Campeonato Mundial de Carreras se requiere la instalación de un panel perfectamente visible para los espectadores y para los competidores, de dimensiones mínimas de 3m. x 3m., la mitad superior para mostrar las posiciones actuales de los competidores y la mitad inferior para advertir a los Capitanes de equipo sobre inminentes noticias y también de posibles penalizaciones e infracciones.

REGLA 8: SALIDA Y CIRCUITO

- 8.01 Los detalles de la competición serán dados por los organizadores con la ayuda de un mapa, el cual será enviado junto con la invitación. Todas las carreras se correrán en dirección contraria a la de las agujas del reloj.

Habrá una profundidad mínima del agua de 1.5 metros, para todas las carreras.

Duración de carreras:

- Hombres: 1 hora + 1 vuelta.
- Mujeres: 45 min. + 1 vuelta.
- Juniors: 30 min. + 1 vuelta.

REGION EAME:

Formula I y Formula II Hombres 50 min. + 1 vuelta
Mujeres, Formula 3, Junior y Señor 30 min. + 1 vuelta

Acta Reunión 08-11-1997

Para que una carrera puntúe se deberá haber realizado como mínimo el 51% del tiempo reglamentario.

- 8.02 De acuerdo a las circunstancias locales, podrá ser escogido cualquiera de los siguientes métodos de salida:

- a) Parrillas de Salida por grupos, con tiempos desfasados para cada uno de ellos.
- b) Salida simultánea en masa.
- c) Pruebas contra-reloj salidas a intervalos.

Región EAME – Parrillas de Salida

En caso de que se precisen parrillas de salida, el Comité de Carreras, recomienda el uso de Parrillas Escalonada y Desplazadas, con intervalos de salida de diez segundos entre filas.

Actas Reuniones del 08-11-1997 y 31-03-1998

- 8.03 Todas las salidas serán permitidas sólo en el caso de que exista una distancia de al menos 10 metros entre cada lado de las embarcaciones en competición.

Se recomienda que la distancia entre la línea de salida y el primer viraje sea de 2,5 Km.

El recorrido del circuito será de 5 Km., cuando sea posible.

Para indicar que faltan 15 minutos para la salida se hará sonar una señal de aviso y se izará una bandera amarilla

- 8.04 Para las salidas simultáneas en masa, la señal se indicará elevando durante 5 min. la Bandera Nacional y la verde en el barco starter ó en un lugar del muelle para que sea visto por esquiadores y tripulaciones. La señal de 30 segundos se dará bajando la bandera verde. Los esquiadores entonces podrán saltar al agua desde sus barcos, que podrán tensar la cuerda de esquí. La salida será señalizada al bajar la bandera Nacional y los esquiadores no deben estar en posición de esquí hasta que se haya bajado esta bandera. La señal de salida puede además ser indicada por el lanzamiento de una bengala. Las embarcaciones no pueden pasar la línea de salida hasta que se haya bajado la bandera Nacional. Cuando se pare el inicio de una carrera, se izará la bandera roja durante la interrupción. El nuevo inicio se producirá normalmente, mediante 3 minutos en lugar de 5, y mediante el procedimiento normal. La penalización por salir en una posición incorrecta será de 1 minuto.

PENALIZACION 12.02

Región EAME

Los barcos deben permanecer en su posición de salida, sin desplazarse, salvo condiciones climáticas excepcionales.

Boletín Técnico 1996

- 8.05 Es obligatorio que todos los virajes estén marcados por boyas, barcos amarrados ó marcas marítimas permanentes. Todas las marcas de ruta deberán pasarse por el exterior. No está permitido pasar por el interior ó cambiar el carril desde los 100 metros anteriores a la boya ó marca de giro. Esta distancia estará claramente señalizada mediante una boya ó marca de 100 metros antes de que el esquiador vire y alcance una línea recta dentro de la ruta natural.

PENALIZACION 12.01

- 8.06 Las embarcaciones que pueden tener al menos 2 Jueces escogidos por el Presidente de Jurado, permanecerán a una distancia cercana a todos los virajes.
- 8.07 En un circuito de carreras cerrado, el Jurado debe dar las instrucciones y mostrar en una pizarra la forma de adelantar a otros competidores. La forma de adelantamiento designada debe ser cumplida. Un esquiador caído puede ser adelantado por cualquier lado mientras se escoja el de mayor seguridad.

REGION EAME

En los ríos y canales, y en general cuando el nivel de las boyas de giro están en un espacio muy estrecho, deberá sacarse a los esquiadores caídos fuera del circuito, para volver a salir, por motivos evidentes de seguridad.

Boletín Técnico 1996

PENALIZACION 12.02

- 8.08 El conductor que adelante ó el observador, deben mostrar que han visto el esquiador caído elevando una mano. El fallo de no cumplir esta regla puede motivar un penalización.

PENALIZACION 12.02

- 8.09 Un esquiador ó un equipo no podrán salir ó continuar en una competición si a juicio del Presidente de Jurado y después de haber consultado con el director de Seguridad y/o el Jurado, su presencia pueda significar un peligro para ellos mismos ó para los demás competidores.
- 8.10 Los organizadores proporcionarán un adecuado servicio de rescate durante todo el tiempo de la competición.

8.11 Sustitución de Embarcaciones

Un competidor puede sustituir una embarcación ó motor una vez que dicho barco ó motor haya sido declarado inservible por el Jefe de Verificación, quien lo advertirá al Presidente de Jurado, el cual decidirá. El Presidente de Jurado puede obtener un informe técnico de forma independiente.

Casco en V por Casco en V.
Casco plano por Casco plano.
Catamarán por Catamarán

Fuera-borda por Fuera-borda (de igual ó menor potencia)
Intra-borda por Intra-borda (de igual ó menor potencia)
(un dentro Fuera-borda es un Intra-borda)

En el caso extremo de que la sustitución de una embarcación por otra de características similares sea imposible, el Presidente de Jurado informará al Comité de Carreras de la Federación Internacional de Esquí Náutico en el lugar de los Campeonatos.

Definición de Casco V: un casco V con superficie plana de deslizamiento es todavía un casco V y puede ser intercambiado por un casco en V normal.

- 8.12 Formularios de sustitución. Deben usarse en los Campeonatos Mundiales.
- 8.13 Parrillas de Salida:

Para la primera carrera, se sortearán las posiciones de parrilla para las Federaciones candidatas. Después de la primera prueba, las posiciones de salida para cada competidor serán asignadas según las puntuaciones realizadas y acumuladas.

- 8.14 En el caso de que una carrera tenga que ser parada con bandera roja.
Si se ha completado el 51%, la carrera se considerará finalizada.
Si la carrera no ha completado el 51%, se volverá a iniciar.
Después de haber mostrado la bandera roja el Presidente de Jurado decidirá si la carrera será continuada o enteramente nueva.

Si la salida es la continuación de la carrera original, se tendrá en cuenta el número de vueltas, antes de la bandera roja, y las posiciones de la parrilla se harán según las clasificaciones de la última vuelta completada, antes de la bandera roja.

El equipo causante de la bandera roja y los equipos que se habían retirado de la carrera, no se les permite volver a participar tanto si es una continuación de la carrera como si es una nueva carrera.

Procedimientos a seguir cuando se muestra la bandera roja para parar la carrera.

1. Todos los barcos de Jueces del circuito deben mostrar bandera roja.
2. Todos los competidores deben pararse inmediatamente.
3. No se contarán más vueltas desde el momento de mostrar bandera roja.
4. Cuando se baja la bandera roja los competidores pueden retornar al banco.

REGLA 9: CONDUCTA DURANTE LA CARRERA

- 9.01 En caso de caída de un competidor, el conductor debe parar inmediatamente la embarcación y el observador debe mostrar la bandera naranja. El conductor volverá a recoger al esquiador sin interferir en la marcha de la carrera. Cuando vaya a recoger a un esquiador caído, el conductor debe dejar paso libre a los barcos que estén viniendo y luego girar en la dirección que sea más segura.

Región EAME – Ver nota en la Regla 8.07
--

PENALIZACION 12.01

- 9.02 Se permite a un esquiador caído tomar contacto físico con el barco y la tripulación para posibilitar el reemplazar el equipo. Durante todo el tiempo que sea realizada esta operación, el motor del barco de esquí “estará en punto muerto ó parado, no girando la hélice”. La bandera naranja debe permanecer visible hasta que el esquiador esté en adecuada posición de esquí.

PENALIZACION 12.01

- 9.03 En una carrera de un solo esquiador, el esquiador debe permanecer en la estela de su barco durante toda la carrera.

PENALIZACION 12.01

- 9.04 Una embarcación que pasa a otra no puede situarse delante de la misma hasta que su esquiador esté a 100 metros de la embarcación adelantada.

PENALIZACION 12.01

- 9.05 Los observadores deben permanecer sentados en la bañera del barco y deben observar a su esquiador durante todo el tiempo que éste participe en la prueba.

PENALIZACION 12.01

- 9.06 Las embarcaciones no pueden ir a menos de 100 metros directamente detrás de cualquier esquiador excepto cuando estén adelantando, en cuyo caso es imperativo que el conductor mantenga la línea de su barco en otra diferente a la del precedente. Cuando un adelantamiento (100m.) esté completado, el barco y el esquiador deben volver al interior de la carrera.

PENALIZACION 12.01

- 9.07 El conductor debe mantener en todo momento su atención delante de la embarcación.

PENALIZACION 12.01

- 9.08 Está estrictamente prohibido a los esquiadores sujetar su cuerda de esquí ó su asa de sujeción a sus cuerpos de cualquier forma posible. Está permitido pasar un brazo por el triángulo de la cuerda de esquí. Ello no significa que se permita reducir la longitud de la cuerda de arrastre del esquiador. Las cuerdas estropeadas pueden ser cambiadas durante las carreras.

PENALIZACION 12.03

- 9.09 El esquiador debe tener siempre en su cuerda de esquí al menos una mano.

PENALIZACION 12.01

- 9.10 Al tomar un viraje, los equipos de fuera deben dejar espacio para los equipos del interior.

PENALIZACION 12.01

- 9.11 El rehusar dejar paso a otro competidor está estrictamente prohibido.

PENALIZACION 12.01

- 9.12 Después de la salida, los conductores deben mantener sus embarcaciones a una distancia lateral mínima de al menos 2 metros respecto a los otros barcos en competiciones.

PENALIZACION 12.01

- 9.13 Todos los miembros de un equipo deben lleva sus cascos de la forma normal conocida, durante la carrera, y durante el día de carrera, ó de prácticas, mientras el motor está dado potencia.

PENALIZACION 12.03

- 9.14 Los esquiadores deben dejarse caer en el agua al finalizar la carrera en la zona indicada por el Presidente de Jurado durante las instrucciones previas a la carrera.

PENALIZACION 12.01

- 9.15 Los competidores deben comportarse en todo momento con espíritu deportivo con el resto de los competidores **y jueces**.

PENALIZACION 12.01

- 9.16 En el día de la carrera, los competidores no, consumirán alcohol hasta que la prueba haya finalizado.

PENALIZACION 12.03

- 9.17 El uso de drogas está prohibido según las regulaciones de 1995 de procedimiento y política de drogas de la Federación Internacional de Esquí Náutico.

PENALIZACION 12.03

- 9.18 Los competidores deben informar al Jurado ó **al Representante Nombrado por el Jurado** sobre su intención de entrenarse en el circuito durante los días de práctica. El no cumplimiento de esto puede significar la suspensión de participar en las siguientes carreras.

PENALIZACIÓN 12.03

REGLA 10: CRONOMETRAJE

- 10.01 La medición de tiempos debe ajustarse a centésimas de segundo, y su precisión debe ser perfecta tanto para la salida como para la llegada del esquiador.
- 10.02 Las posiciones en la competición estarán determinadas por los tiempos hechos por el esquiador, después de añadir las penalizaciones, en caso de haberlas.
- 10.03 Cuando el esquiador que lidera la carrera ha completado el tiempo previsto para la misma se mostrará la bandera azul cuando la proa del barco que lidera cruza la línea de llegada, indicando que el/ella están en la última vuelta. El Presidente de Jurado tiene el poder discrecional de mostrar la bandera azul al primero, hasta un máximo de 20 segundos antes del final del tiempo de carrera. Al completar la última vuelta el barco que lidera, se levantará la bandera damero de cuadros blancos y negros. Se dará un tiempo máximo de 15 minutos, después de la llegada del primero para que otros competidores puedan terminar la carrera.
- 10.04 Un esquiador no puntuará en una competición a menos que haya cruzado la línea final en una correcta posición de esquí. Una correcta posición de esquí se define como aquella posición que reúne las siguientes características:
- a) El esquiador debe estar en posesión de la cuerda de esquí.
 - b) El esquiador estará deslizando hacia delante ó hacia atrás con el esquí ó esquís en sus pies.
 - c) El peso del esquiador estará soportado enteramente por el esquí ó esquís, y el esquiador estará en buen equilibrio ó recuperará en el último momento su buen equilibrio.

10.05 Regla de los 1000 puntos

Los puntos de cada carrera serán asignados según las siguientes bases:

La carrera se cronometrará y el tiempo del ganador representará 1000 puntos, el resto de los esquiadores recibirá los puntos en base a la siguiente fórmula:

$$\frac{\text{Tiempo medio 1 Km. realizado por ganador}}{\text{Tiempo medio 1 Km. realizado por esquiador}} \times 1000 = \text{Puntos esquiador}$$

Estos puntos se calcularán con 2 decimales. El tercer decimal será desestimado.

Región EAME

Un ganador, que normalmente recibe 1000 puntos, no puede recibir los 1000 puntos, incluso siendo el primero de la clasificación, cuando ha sido penalizado.

En cualquier caso para el calculo de puntos se tomará, solo, el tiempo real del primer esquiador. Si el primer esquiador es penalizado, o se le otorgarán 1000 puntos, incluso si sigue siendo el Ganador de la Carrera, después de la penalización.

Reunión del 05-11-1994 y modificaciones en la reunión del 18-03-2000

Los resultados impresos después de las carreras solo deben mostrar los tiempos de llegada, velocidad media y puntos de esquiadores. El número de vueltas y la distancia realizada serán usadas solamente para los cálculos.

Reunión del 18-03-2000

REGLA 11: PROTESTAS

- 11.01 Las protestas serán dirigidas al Presidente de Jurado y formuladas por el representante del equipo. Las reclamaciones deben efectuarse por escrito, explicando los motivos de la protesta y estar redactadas dentro de los 15 minutos posteriores al anuncio de los resultados de la prueba.
- 11.02 Las protestas dirigidas contra otro contrincante serán dirigidas al Presidente de Jurado por el representante del equipo. Se formularán por escrito e indicando los motivos de la reclamación. Las protestas también deben dar a conocer los nombres ó identidad de cualquier otro testigo. Deben estar redactadas dentro de los 30 minutos posteriores a la llegada del participante.
- 11.03 Las reclamaciones deben ir acompañadas por el importe en moneda local equivalente a 30€ . Este importe será devuelto si la protesta es calificada por los jueces de razonable.
- 11.04 Las decisiones y/o penalizaciones del Jurado no estarán sujetas a las protestas de los equipos.

REGLA 12: EXCLUSIONES Y PENALIZACIONES

- 12.01 Por infringir las reglas 8.05, 8.07 y toda la regla 9, con exclusión de las 9.08, 9.13, 9.16, 9.17, y 9.18, el Presidente de Jurado, **con la decisión del Jurado**, impondrá al equipo infractor una penalización de hasta el 10% del tiempo del equipo ganador, correspondiente a la media de la distancia de carrera por 1 kilómetro, que se sumará al tiempo del infractor.
- 12.02 La infracción de las reglas 8.04 y 8.08, supondrá la adición de un minuto más al tiempo del equipo participante.
- 12.03 La infracción de las reglas 5.01, 5.02, 5.11(c), 5.17, 5.20, 9.08, 9.13 y 9.18 supondrá la descalificación para la carrera en particular. La infracción de las reglas 9.16 y 9.17, supondrán la descalificación total.
- 12.04 Por una seria infracción del reglamento, el Presidente de Jurado puede, junto con la decisión mayoritaria del Jurado, descalificar y/o recomendar la suspensión ó retirada de la licencia del Consejo de Carreras Regional ó de la Federación Internacional al conductor, observador ó esquiador encontrado en falta. La devolución de dicha licencia, de todas formas, se realizará a través del Comité técnico de la Federación correspondiente a la nacionalidad del infractor ratificándolo el Consejo Regional de Carreras además de la Federación Internacional de Esquí Náutico, según solicitud del susodicho conductor, observador ó esquiador.
- 12.05 El Presidente de Jurado y el Jurado tendrán el derecho de juzgar sumariamente cualquier otro suceso no previsto en este reglamento.