B. DE BELGISCHE KAMPIOENSCHAPPEN

Regel 1: ALGEMEENHEDEN

1.01 Deze reglementen zijn de KBWSF Technische Reglementen voor Water Ski Racing.
Het gebruik van deze reglementen van het voornaamwoord "hij" voor de skiër zal voor alle atleten gelden, zowel mannen als vrouwen, als de context dit vereist.

1.02 Deze reglementen handelen over:
a) Koersen in een parkoers (meer dan 2 ronden).
b) Afstandskoersen (van punt naar punt).

Het Belgisch Kampioenschap voor waterskikoersen omvat een reeks waterskikoersen ingericht door verschillende clubs, aangesloten bij Waterski Vlaanderen of bij de FFSNW.
Het Belgisch Kampioenschap is voorbehouden aan Belgische skiërs.
De koersen tellende voor het Belgisch Kampioenschap zullen plaatsvinden tussen het laatste weekend van april en het eerste weekend van oktober, beide inbegrepen

1.03 Deze reglementen zijn opgesteld voor het Belgisch Kampioenschap waterskikoersen.
De aangesloten clubs moeten deze volgen voor hun erkende wedstrijden.
Het Belgisch Kampioenschap zal betwist worden over verschillende wedstrijden, ingericht tijdens hetzelfde seizoen.
Deze wedstrijden moeten vooraf door de bevoegde technische commissie erkend worden als meetellende voor het Belgisch Kampioenschap, na schriftelijk te zijn aangevraagd door de betrokken clubs voor 30 november van het voorgaande jaar.
Wijzigingen aan de reglementen dienen wel 60 dagen voor aanvang van het seizoen worden bekend gemaakt aan alle bij de landelijke federaties aangesloten clubs.
(uitzondering indien E&A wijziging laattijdig aan landelijke federaties doorgeeft).

1.04 Interpretatie van de reglementen.
Vragen over de interpretatie van de reglementen moeten doorverwezen worden naar de TC-1/KBWSF. De interpretatie gemaakt door de TC-1/KBWSF als een geheel, zal als definitief beschouwd worden.
De Juryvoorzitter zal een gedetailleerde homologatie overmaken aan het secretariaat KBWSF.

1.05 Ingeval van betwisting in de interpretatie van de reglementen zal de Nederlandse tekst voorrang hebben op de Franse en zal de internationale Engelse tekst (van IWWF en / of E&A – indien van toepassing) voorrang hebben op de Nederlandse.

1.06 De KBWSF is niet verantwoordelijk t.o.v. de deelnemers noch de overheidsinstanties, voor overtredingen die de deelnemers hebben opgelopen tegenover de diensten van de waterwegen.

Regel 2: INDELING VAN DE WEDSTRIJDEN

2.01 Er zijn 11 categorieën:

1. Eurokids- A jongens en meisjes -De boten zijn beperkt tot Formule 2.
2. Eurokids- B jongens en meisjes -De boten zijn beperkt tot Formule 2.
3. Junioren heren en dames -De boten zijn beperkt tot Formule 2.
4. Masters heren en dames -De boten zijn beperkt tot Formule 1.
5. Open heren Formule 3 -De boten zijn beperkt tot Formule 3.
6. Open dames Formule 3 -De boten zijn beperkt tot Formule 3.
7. Open heren Formule 2 -De boten zijn beperkt tot Formule 2.
8. Open dames Formule 2 -De boten zijn beperkt tot Formule 2.
9. Open heren Formule 1 -De boten zijn beperkt tot Formule 1.
10. Open dames Formule 1 -De boten zijn beperkt tot Formule 1.
11. Nieuwelingen heren en dames -De boten zijn beperkt tot Formule 2 maar ook grotere recreatieboten tot 9.420cc. zijn toegelaten.

Enkel de eerste tien categorieën kennen een Belgisch Kampioenschap, (zie wel de bepalingen qua minimum deelname!), en enkel de punten van de 3de tot de 10de categorie tellen mee voor de Beker van België.

Categorie	*Omschrijving*
Eurokids- A	Jongens en meisjes samen in één reeks. Maximum het jaar waarin men 11 wordt.
Eurokids- B	Jongens en meisjes samen in één reeks. Maximum het jaar waarin men 14 wordt.
Junioren	Jongens en meisjes samen in één reeks. Maximum het jaar waarin men 17 wordt.
Open	Heren F1, F2, F3 en dames F1, F2, F3 apart Geen leeftijdsbeperkingen
Masters	Heren en dames samen in één reeks. Heren boven de 35 jaar. Dames boven de 30 jaar.
Nieuwelingen	Heren en dames samen in één reeks. Geen maximum.

Heren en dames skiën samen in één klassement bij de Eurokids- A, de Eurokids- B, de junioren, de Masters en de Nieuwelingen. Mits goedkeuring van de TC kunnen deze categorieën opgesplitst worden in heren en dames, dit echter zonder hertelling van de punten.

Skiërs die niet in hun natuurlijke leeftijdscategorie koersen moeten de schriftelijke toestemming krijgen van hun ouders en de goedkeuring van de federatie.

Een skiër zal slechts in één categorie geklasseerd worden, nl. degene die hij schriftelijk (inschrijvingsformulier) gekozen heeft voor de eerste wedstrijd tellende voor het Belgisch Kampioenschap waaraan hij dat jaar deelnam.

Skiërs zijn vrij deel te nemen aan de andere koersen (waar hun leeftijdscategorie en geslacht is toegelaten, niet Nieuwelingen) van de race-dag (mits deelname in hun eigen categorie). Deze bijkomende deelname wordt aanzien als test of vervolmaking en zal geen aanleiding geven tot punten of podiumplaats. Deze deelnemers hebben voor de rest echter volledig de zelfde rechten en plichten als de in die reeks(en) officieel geklasseerde deelnemers.

Om toch in aanmerking te komen voor een klassement in het Belgisch Kampioenschap in een andere categorie dan eerst gekozen, dient men voorafgaandelijk een schriftelijk verzoek te richten tot de TC/1-KBWSF. De TC/1-KBWSF kan dan eventueel zijn akkoord geven. Afwijkingen op dit artikel kunnen toegestaan worden na beslissing van de TC/1-KBWSF.

Buiten klassement deelnemen in de finale van het Belgische Kampioenschap is verboden.
Tijdens de finale van het Belgische Kampioenschap mogen buitenlanders daarentegen wel deelnemen.

De Eurokids- A.
Deze categorie is enkel voor skiërs tot 11 jaar, d.w.z. maximum 11 jaar op 01 Januari van het competitiejaar.
Zowel jongens als meisjes kunnen deelnemen.
De boten hebben een maximum lengte van 6,50 meter.
De boten zijn beperkt tot maximum Formule 2 boten.
Houding van de skiërs: stokjes voor of achter het lichaam.
Alle andere voorwaarden van het technisch reglement zijn van toepassing.
De drie teamleden moeten in regel zijn met de gewone lidkaart van Waterski Vlaanderen of van de FFSNW en de wedstrijdlicentie is verplicht.
Deze categorie telt als Belgisch Kampioenschap.
De punten behaald in deze categorie tellen NIET mee voor de Beker van België.
De deelnemers in deze categorie, welke in orde zijn volgens de E&A-reglementen, mogen deelnemen aan een internationale koers en de internationale licentie is gratis voor de skiërs.
Sanctie 12.03

De Nieuwelingen-Race.
Deze categorie is er om nieuwe deelnemers aan te trekken en leden van de plaatselijke clubs aan te zetten “eens mee te doen”.
Er is geen beperking op de leeftijd van de skiërs.
Zowel heren als dames kunnen deelnemen.
Men kan maximaal twee jaar of 20 maal deelnemen aan deze categorie, daarna moet men overstappen naar een erkende categorie van het Belgische Kampioenschap.
De boten hebben een maximum lengte van 6,50 meter.
De boten zijn beperkt tot maximum Formule 2 boten, maar ook grotere recreatieboten tot 9.420 cc worden toegelaten.
Houding van de skiërs: stokjes voor of achter het lichaam.
Alle andere voorwaarden van het technisch reglement zijn van toepassing, behalve: Voetgas is niet verplicht, handgas is toegelaten.
De kleur van de uitrusting van de bootbemanning wordt niet gecontroleerd.
Men dient geen speciale wedstrijdverzekering voor de boten te hebben.
Deze reeks mag niet samen varen met andere categorieën.
Deze categorie telt NIET als Belgisch Kampioenschap.
De punten behaald in deze categorie tellen dus ook NIET mee voor de Beker van België.
Er wordt geen klassement opgemaakt, enkel dagpodium.
De deelnemers in deze categorie mogen niet deelnemen aan een internationale koers.

de races worden als volgt uitgevoerd:

- Nieuwelingen
- Eurokids A + B + Junioren .
- Dames F1 + F2 + F3
- Heren F1 + F2 + F3 + Masters

Wat is een Formule-1 boot?

Een Formule-1 boot is een boot die tot 9420cc EN die uitgerust is met ...

- Binnenboordmotor is steeds F1.
- En / of flaps
- En / of voetgas
- En / of een andere uitrusting die speciaal koersgericht is, zoals bv vrije uitlaten.
  Indien er hierover twijfel is, beslist de dagjury.

Sanctie 12.03

2.02. Deze reglementen gelden voor koersen op een gesloten omloop of op een open water. Bij uitzonderlijke omstandigheden of bijzondere watervlakken kan de jury besluiten van het onderstaande af te wijken.

De afstanden zijn:

- Open Heren Formule 1 = ongeveer 60 km of 40 minuten + 1 ronde
- Open Heren Formule 2 = ongeveer 60 km of 40 minuten + 1 ronde
- Open Heren Formule 3 = ongeveer 40 km of 30 minuten + 1 ronde
- Junioren = ongeveer 50 km of 35 minuten + 1 ronde
- Masters = ongeveer 40 km of 30 minuten + 1 ronde
- Open Dames Formule 1 = ongeveer 50 km of 35 minuten + 1 ronde
- Open Dames Formule 2 = ongeveer 50 km of 35 minuten + 1 ronde
- Open Dames Formule 3 = ongeveer 50 km of 35 minuten + 1 ronde
- Eurokids- B = ongeveer 20 km of 25 minuten + 1 ronde
- Eurokids- A = ongeveer 10 km of 15 minuten + 1 ronde
  Maximum 2 rondes.
- Nieuwelingen = ongeveer 15 km of 20 minuten + 1 ronde

2.03. Er worden drie formules ingesteld:

Formule-1 = Maximum 9.420 cc cilinderinhoud.
Formule-2 = Maximum 300 PK (zie 5.34)
Formule-3 = Maximum 150 PK, standaard motoren (zie 5.35)

Sanctie 12.03

REGEL 3: INSCHRIJVINGEN

3.01. Documenten.
Elke deelnemer moet bij de jaarinschrijving de volgende documenten kunnen voorleggen:

- Identiteitskaart.
- Een geldige lidkaart van de landelijke federatie waar zijn club is bij aangesloten.
- Een inschrijvingsformulier, ondertekend door de skiër, piloot, waarnemer en booteigenaar.
- Voor minderjarigen een toelating tot deelname, ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger.
- Buitenlandse deelnemers moeten een schriftelijke toelating hebben van hun eigen nationale federatie.
  Valse verklaringen qua teamsamenstelling zijn verboden.
- Ondertekende verklaring “afstand van verhaal” en “gedragscode”.
- Inlichtingenfiche.
- Technische fiche motor(en).

Deze inschrijving gebeurt ten laatste op de technical control-day die jaarlijks voor de aanvang van het seizoen georganiseerd wordt door de TC/1-KBWSF. Op deze verplichte TC-dag, worden de boten gecontroleerd en de dossiers in orde gebracht. Teams die zich niet aanbieden op deze TC-dag, kunnen zich aanbieden op een wedstrijddag doch zonder deelname die zelfde wedstrijddag met een dossierkost van 25,-€/team. Uitzondering hierop voor teams die gevormd worden gedurende een lopend seizoen.

Elke deelnemer zal alvorens aan een wedstrijd te mogen deelnemen de volgende bijdragen dienen te voldoen :

- Bijdrage Rescue – Dit is de persoonlijke bijdrage van elke deelnemer in de kosten voor de reddingsdienst te water. Deze bijdrage wordt jaarlijks gebudgetteerd en het bedrag is dus afhankelijk van de prijs van de reddingsdienst en het geschatte aantal deelnemers.
- Bijdrage solidariteit – Dit is een persoonlijke bijdrage van elke deelnemer voor de minder inkomsten die de organiserende clubs hebben door het niet doen betalen voor inkom – parking en camping (deze laatste zonder elektriciteit en/of water). Dit bedrag is jaarlijks herzienbaar.

De bijdragen voor rescue en solidariteit dienen voorafgaande aan de jaarinschrijving gestort te worden op rekening. IBAN: BE78 3350 3814 4486 en BIC: BBRU BE BB op naam van KBWSF TC/1.

Enkel personen die het volledige jaarbedrag Rescue- & Solidariteit betaalden komen in aanmerking om zich te klasseren voor de eindstand van het Belgisch Kampioenschap.

De aanmelding voorafgaande aan de wedstrijddag dient als volgt te gebeuren:

Aanmelding op volgende email adres : inschrijvingen@kbwsf.be (tot de dag voorafgaand aan de betreffende wedstrijd om 12.00 uur middag). De deelnemer maakt een “print” van zijn inschrijving ter bewijs.

Sanctie 12.03

3.03 Een team wordt gedefinieerd als één skiër, piloot en waarnemer.
Een skiër kan getrokken worden door een boot met piloot en/of waarnemer van een verschillende nationaliteit. De TC-1/KBWSF gaat er van uit dat de skiër het teamlid is dat de nationaliteit van het team bepaald.

3.04. Verzekering.
Elke deelnemer moet de “Verklaring afstand van verhaal” tekenen, anders wordt hij niet toegelaten,
We adviseren dat elke boot of piloot zich verzekerd voor Burgerlijke Aansprakelijkheid tegenover derden, expliciet vermeldende de deelname aan waterskikoersen, voor een minimum bedrag van 740.000 Euro lichamelijke schade.
Het team mag bij de inschrijving een bewijs van deze verzekering voorleggen.

3.05 Elke piloot is verplicht een geldig vaarbewijs voor te leggen.

Sanctie: 12.01

3.06 De boten die deelnemen aan de wedstrijddag, dienen ten laatste om 10.00 uur aanwezig te zijn en zich aan de kraan (paddock) aanbieden waar hen een plaats kan/zal toegewezen worden.

***R*EGEL 4: JURY EN WEDSTRIJDOFFICIELEN**

4.01 Aan het begin van het competitiejaar, zullen de Juryleden / bootcontroleurs / tijdopnemers / calculators op de hoogte gebracht worden van de racing kalender en gevraagd worden om hun beschikbaarheid te laten geworden. Dit zal besproken en beslist worden op de maart/april-meeting van de TC-1/KBWSF die dan de officiëlen op de hoogte brengt.

4.02. Het TC/1-KBWSF zal de volgende officiëlen aanduiden:

- De juryvoorzitter.
- De juryleden.
- De assistent-juryvoorzitter.
- De rondentellers.
- De calculator.
- De tijdopnemer.
- De starter.
- De chef-bootcontroleur.
- De commissarissen (o.a. de rondentellers)
- De veiligheidscontroleurs.

Er kan, indien aangevraagd door de organiserende club en indien het organigram het toelaat, een verantwoordelijk voor de tewaterlating aangeduid worden vanuit de deelnemers. Zij zullen op de wedstrijddag, zich ten laatste om 09.30 uur aanmelden bij de juryvoorzitter.

4.03 De controle en waarneming aan de draaiboeien zal gedaan worden door wedstrijd- jury en door assistent-juryleden die erover een verslag opmaken aan de juryvoorzitter op het einde van de race.
Enkel officiële – aangestelde - video-opnamen zullen toegelaten worden in geval van een protest. Juryleden zullen geen gesprekken over de radio voeren aangaande mogelijke sancties.

4.04 De Assistent-Juryvoorzitter zal toezicht houden over de werking van het rescue-team.

4.05 De Juryvoorzitter is verantwoordelijk voor het informeren van zijn Juryleden, assistent Juryleden en voor de correcte werking van de tijdopnemers, rondentellers en calculators.

De Juryvoorzitter zal handelen als Voorzitter van de Jury. In geval van onenigheid tussen de Juryleden zal de meerderheid beslissen. In geval van een staking van stemmen, zal de Juryvoorzitter beslissen.

De Juryvoorzitter en zijn assistent kunnen bij tekorten werken als wedstrijd- jurylid.

De beslissing van de Juryvoorzitter zal als definitief aanzien worden voor de wedstrijd. Elk protest hierop moet gezonden worden naar de TC-1/KBWSF.

4.06 De Juryleden, zullen hun briefing krijgen van de Juryvoorzitter en zullen hun overtredingen op de reglementen zo snel mogelijk doorgeven aan de Juryvoorzitter. Ze zijn niet gemachtigd om zelf direct sancties op te leggen. Zij zullen de geselecteerde bootcontroleurs bijstaan in hun werkzaamheden als bootcontroleur.

4.07 Het wordt de Juryvoorzitter aanbevolen om er op toe te zien dat er geen stemmende juryleden fungeren indien er familieleden (in eerste of tweede graad) deelnemen. Indien de mogelijkheid zich voordoet dan zal de Juryvoorzitter dat stemmende jurylid voor die specifieke wedstrijd vervangen door een ander gekwalificeerd jurylid.

4.08 De Koersdirecteur zal aangesteld worden en/of goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten voor het niveau van de wedstrijd en hij zal de verantwoordelijke zijn voor de voorafgaande organisatie

van de koers. Hij/zij zal handelen onder de leiding van de Juryvoorzitter op de dag of dagen van de koersen en hij zal geen deelnemer zijn aan de wedstrijd tenzij er een vervanger voorzien is.

4.09 De Veiligheidsdirecteur is gewoonlijk een lid van de organiserende club met een zeer goede kennis van de lokale watercondities.

Hij is verantwoordelijk voor het aanstellen van de veiligheidsboten en hij informeert de koersdirecteur en de Juryvoorzitter over gevaarlijke omstandigheden. Hij kan ook gevraagd worden advies uit te brengen aan de koersdirecteur en de Juryvoorzitter over de vermoedelijke veiligheid van de wedstrijdboten onder de plaatselijke watercondities vooraleer de Juryvoorzitter de eerste boot laat starten in de koers.
Het is de verantwoordelijkheid van de veiligheidsdirecteur om de reddingsboten te informeren en te controleren dat alle wedstrijdboten en officiële boten veilig geteld zijn op het einde van de wedstrijd.
De veiligheidsdirecteur zal, met de toestemming van de Juryvoorzitter, elke actie ondernemen die nodig is wanneer hij een onveilige conditie ziet.
Hij zal in persoonlijk contact staan of via een radio contact hebben met de Juryvoorzitter.

4.10 De voorzitter van de bootcontrole wordt aangeduid door de TC-1/KBWSF voor elke wedstrijd en om redenen voor zijn/haar speciale technische kennis over de skiboten. Heeft de algemene verantwoordelijkheid om er op toe te zien dat de geselecteerde bootcontroleur(s)) zijn/hun werk naar believen voldoen en heeft het laatste woord, in samenspraak met de Juryvoorzitter, in elk bootcontrole-probleem. Hij is verantwoordelijk voor de controle dat er geen boten of andere uitrusting voor koersen in de koers starten die niet voldoen aan al de technische regels en dat de motoren overeenkomen met de categorie waarvoor werd ingeschreven.

4.11 De starter is meestal iemand met een redelijke ervaring in waterskikoersen.

Hij zal aangeduid en geleid worden door de Juryvoorzitter in samenspraak met de koersdirecteur.

4.12 Voorzitter van de tijdopnemers zal aangeduid worden door de TC-1/KBWSF. De assistenten leggen verantwoording tegenover de Juryvoorzitter.

4.13 Briefing : Zaken medegedeeld en / of besproken op de briefing zullen aanzien worden als reglementen. Bij overtreding kan de jury straftijden toepassen a rato de inpakt van de fout.

4.14 Briefing.
Tijdens de briefing moet aanwezig zijn:

- De juryvoorzitter.
- De veiligheidsdirecteur.
- De koersdirecteur.
- Alle stemmende juryleden.
- De piloot of copiloot van elk deelnemend team.

Tijdens de briefing is het verboden te varen tegen hoge snelheid (>20 km) met wedstrijdboten.
Sanctie 12.01

4.15 Een gekwalificeerde dokter of een getraind paramedicus moet aanwezig zijn op de wedstrijden en trainingen. Zijn beslissing over de conditie van een deelnemer is finaal.

4.16 Alle juryboten, reddingsboten en veiligheidsboten moeten voorzien zijn van doeltreffend vuurbestrijding materiaal.

4.17 Op de dag van de wedstrijd mag er geen alcohol genuttigd worden door de jury en officiëlen tot na het beëindigen van de wedstrijden.

4.18 Alle Juryleden moeten ter beschikking staan voor bootcontrole en voor officiële teamtrainingen volgens wedstrijdschema.

4.19 Alle Juryleden zullen oordelen zonder vooringenomenheid en op een eerlijke en sportieve manier. Zij zullen geen gesprekken voeren buiten de Jurykamer over beslissingen voor, tijdens of na de wedstrijden.

4.20 Elk team dat deelneemt aan een voor het Belgisch Kampioenschap tellende reeks, zal minstens 1 maal per seizoen een teamlid, vermeld op het inschrijvingsformulier, afvaardigen dat een taak zal toegewezen krijgen op een wedstrijddag door de Juryvoorzitter. Dit teamlid is vrij tijdens zijn deelname aan de wedstrijd. De lijst zal indien mogelijk medegedeeld worden op de jaarlijkse TC-dag.

REGEL 5: SPECIFICATIES VAN WEDSTRIJDBOTEN

De voorzitter van de bootcontrole zal verantwoording afleggen bij de Juryvoorzitter en de controle standaards worden hier vermeld:

5.01 A. Boten gebruikt om skiërs te trekken mogen de totale lengte van 6,50 meter niet overschrijden. De totale lengte wordt gemeten tussen de twee loodrechten, één aan de boeg van de boot (A), de andere aan het punt waar de bodem de spiegel snijdt (B). (zie diagram #1 en #1BIS) De kruising van de kiel en de spiegel is het sleutelpunt voor alle metingen.

B. Een verlenging zal als doel hebben het monteren van buitenboord motor(en) of een inboard-drive(s) aan de spiegel van de boot, gebruikt om skiërs te trekken. De verlening kan aangebracht zijn als een gefabriceerde “bracket” en gevezen aan de spiegel, of in de “mal” verwerkt aan de spiegel van de boot, gebruikt om skiërs te trekken. De maximale gezamenlijke lengte van de verlenging en de “power unit(s)” (motor(s) of drive(s)) zal 1,40 meter zijn. Er is een minimale afmeting van 150 mm (6”) gemeten vanaf het laagste punt van de verlenging tot kruising van de kiel tot de spiegel, of de denkbeeldige lijn van de spiegel indien deze niet doorloopt tot de onderzijde van de romp. Geen enkel deel van de verlenging zal water raken terwijl de boot die skiërs trekt op snelheid is.

C. Geen “cosmetische” verlengingen of uitsteeksels worden toegelaten in de 150 mm (6”) “NO GO ZONE”. (zie tekening #2 – View to transom) Verstelbare trimflaps worden wel toegelaten in de 150 mm (6”) “NO GO ZONE”.

D. De lengte van de lijn genaamd “chine” (zie tekening) is beperkt tot een totale lengte van 6,60 meter. (A tot D op tekening #1). Dit teneinde een zekere designmogelijkheid te laten in de hoek van de spiegel. De toegevoegde 10 cm is gelijk gesteld aan 3,937 inches.

Tekening #2 met bovenaanzicht, zijaanzicht en zicht op de spiegel, maken deel uit van deze reglementen. B – C wordt gedefinieerd als – spiegel tot voortstuwpunt (vb. einde schroef / aandrijfas, aanstuwpunt van jet aandrijving) 1,40 meter. Sanctie: 12.01

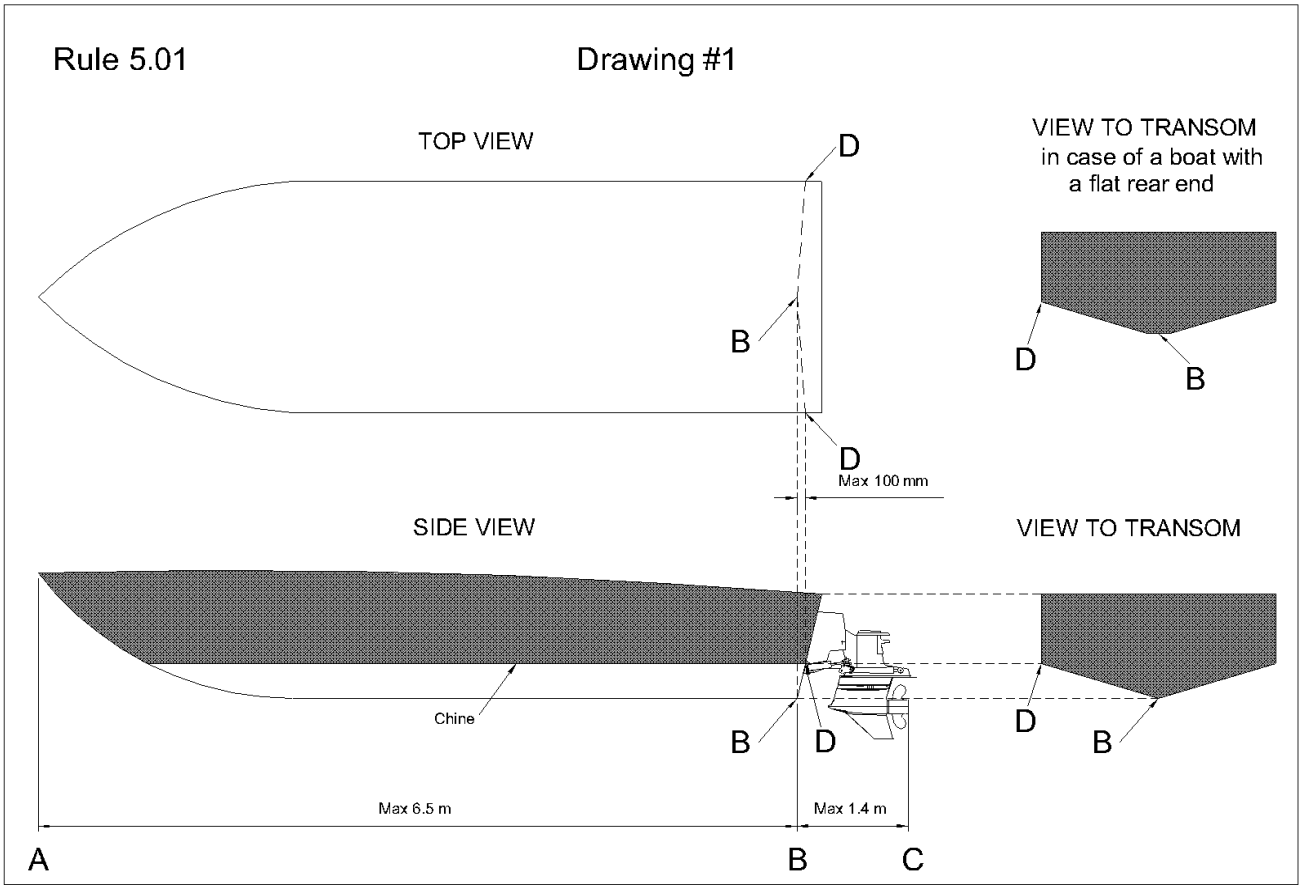
Uitzonderingen op regel 5.01 en vervaldata:
De Force F1 en de Bernico F2, beiden met “side pod extensions” en goedgekeurd door de controleurs in WK 03-05-07-09, mogen deelnemen aan WK 2011. De vervaldag voor hun uitzondering ligt op 31 december 2011. Daarna zullen alle boten moeten voldoen aan de herschreven regel 5.01 zoals beslist op 20 december 2009.
N.B. De Bernicomodellen die wel mochten deelnemen in het WK 2009 maar een certificaat van niet-comformiteit, met datum 17 juli 2009, ontvingen (nr 3, 13, 16, 21, 32, 72, 91 en 222), zullen niet deelnemen aan het WK 2011 tenzij aangepast om te voldoen aan de nieuwe reglementering.

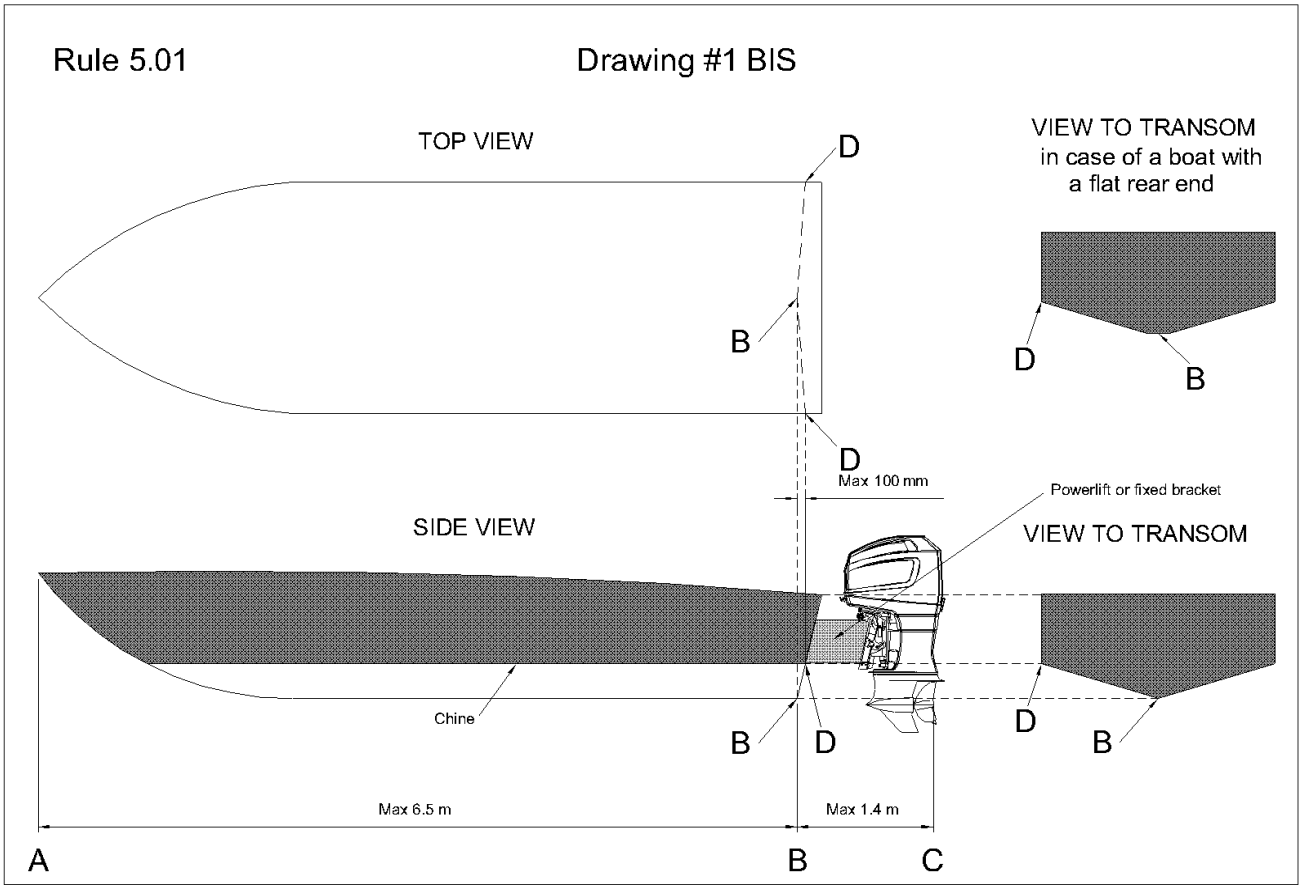
NIEUWE BOTEN voor het trekken van skiërs:
Boten die niet deelnamen aan een WK voor 2009, zullen hun design en afmetingen laten goedkeuren door de IWWF Racing Council alvorens hun bouw en deelname aan een WK.

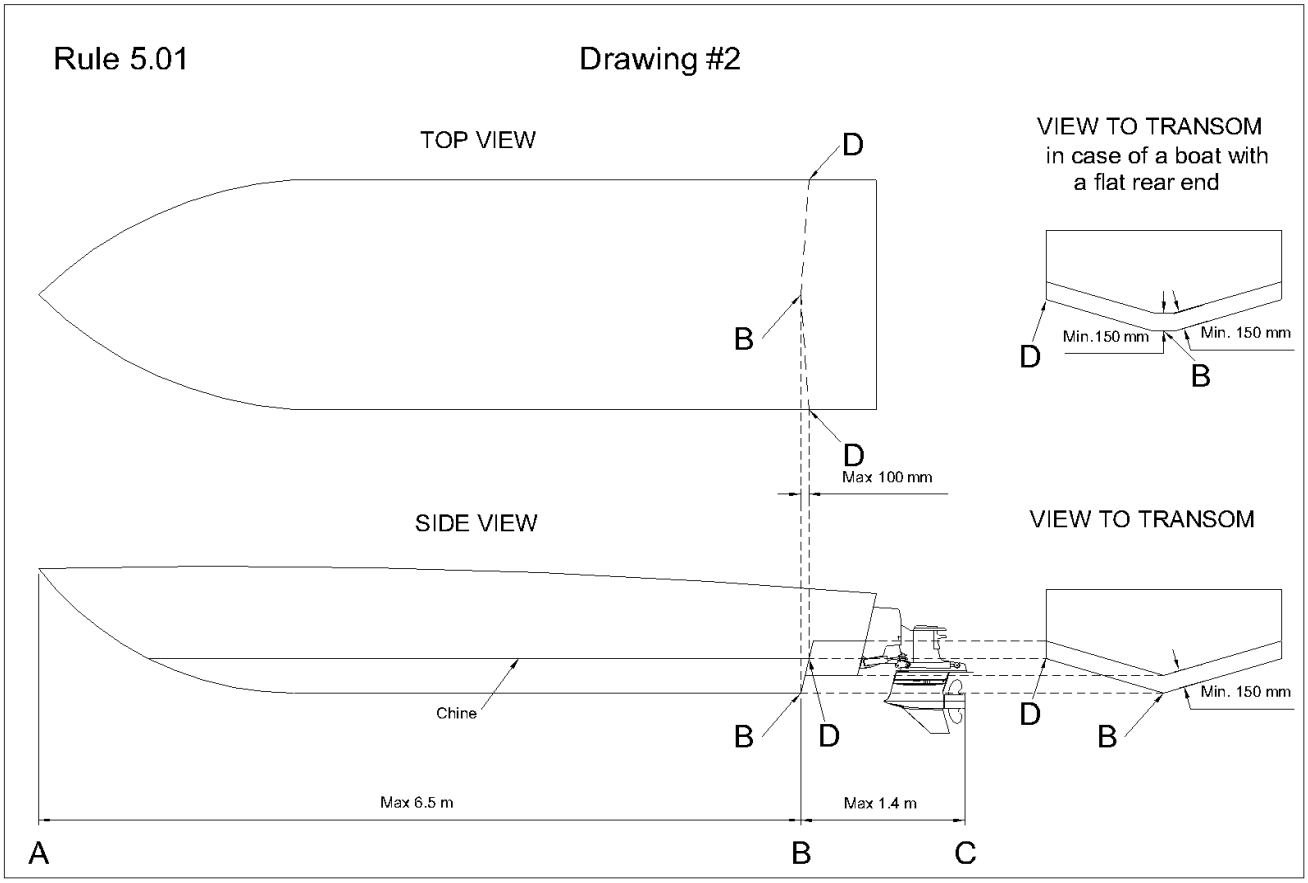
F2 bootlengte AB: 5.79m tot 6.50m. Sanctie: 12.01

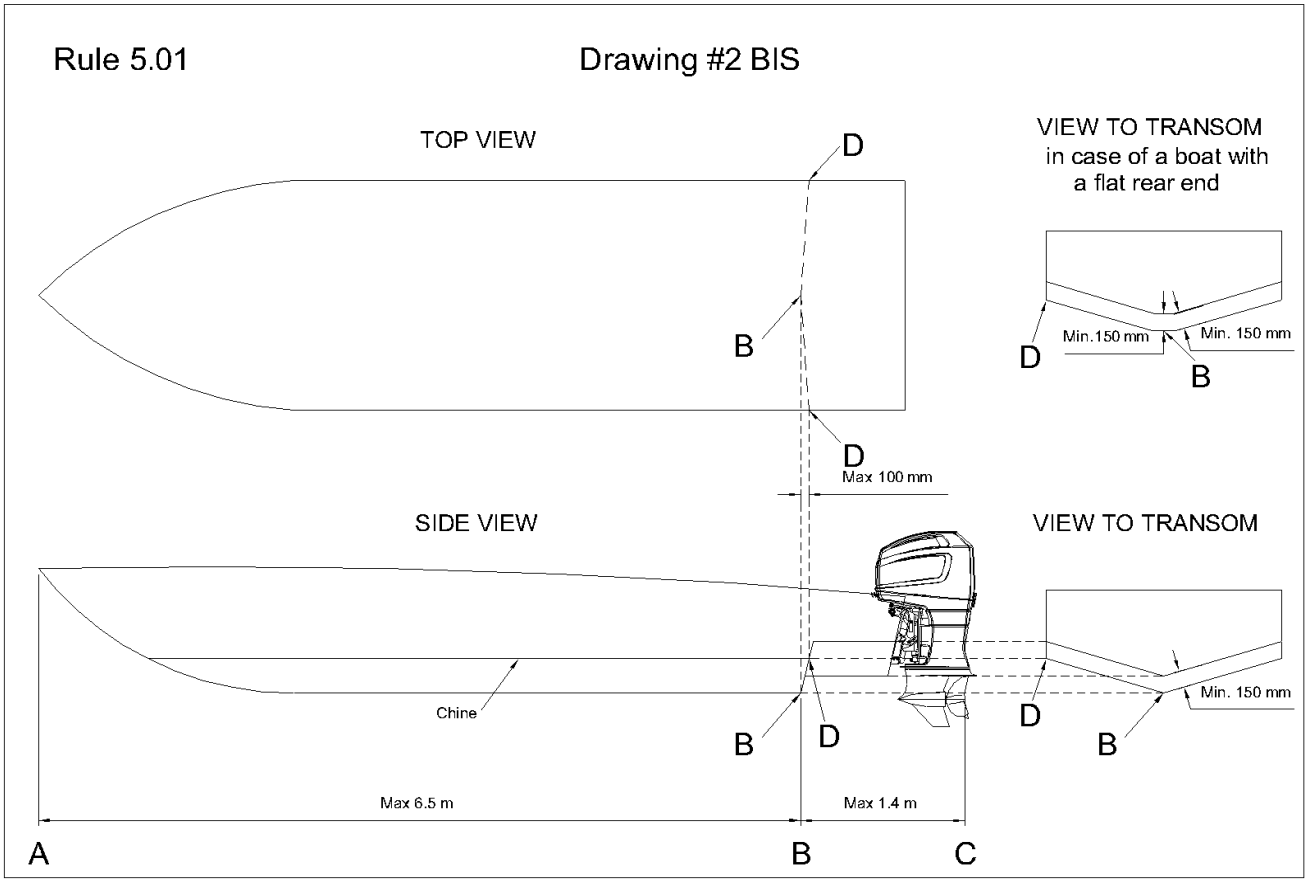
“KBWSF-TC/1 past de regel zoals gestemd door IWWF toe met de aanpassing dat alle bestaande F1- en F2-boten van fabricatiejaar 2009 of ervoor, mogen deelnemen aan de Belgische Kampioenschappen. Dus de overeenkomst is dat bestaande boten die voldoen aan de zin welke deze voorafgaat, zullen mogen blijven deelnemen tot het einde van hun loopbaan.

Alle nieuwe boten, zullen de specificaties en serienummer aangegeven worden aan de TC/1-KBWSF. En dit om te voldoen aan de CE-eisen.


Rule 5.01
Drawing #1
TOP VIEW
D
B
D
Max 100 mm
VIEW TO TRANSOM
in case of a boat with
a flat rear end
D
B
SIDE VIEW
VIEW TO TRANSOM
Chine
B
D
D
B
Max 6.5 m
Max 1.4 m
A
B
C


Rule 5.01
Drawing #1 BIS
TOP VIEW
D
B
D
Max 100 mm
VIEW TO TRANSOM
in case of a boat with
a flat rear end
D
B
Powerlift or fixed bracket
SIDE VIEW
VIEW TO TRANSOM
Chine
B
D
D
B
Max 6.5 m
Max 1.4 m
A
B
C


Rule 5.01
Drawing #2
TOP VIEW
D
B
D
Max 100 mm
VIEW TO TRANSOM
in case of a boat with
a flat rear end
D
Min.150 mm
Min. 150 mm
B
SIDE VIEW
VIEW TO TRANSOM
Chine
B
D
D
B
Min. 150 mm
Max 6.5 m
Max 1.4 m
A
B
C


Rule 5.01
Drawing #2 BIS
TOP VIEW
D
B
D
Max 100 mm
VIEW TO TRANSOM
in case of a boat with
a flat rear end
D
Min.150 mm
Min. 150 mm
B
SIDE VIEW
VIEW TO TRANSOM
Chine
B
D
D
B
Min. 150 mm
Max 6.5 m
Max 1.4 m
A
B
C

5.02 De totale inhoud van de motor(en), inboard of outboard mag niet meer zijn dan 9,42 liter of 575 c.i. en voor de Formule 2 klasse zie regel 5.34. Sanctie: 12.01

5.03 Nummers.

Het nummer moet in het zwart op een witte achtergrond, in waterbestendig materiaal, geplaatst worden zodanig dat het zichtbaar is langs weerskanten wanneer de boot planeert.
Op een witte of licht gekleurde boot moet een dunne zwarte kader geplaatst worden rond de achtergrond met een minimum van 25 mm van de kant van het nummer. De nummers zullen van het blok-type zijn met minimum afmetingen van de individuele nummers is een hoogte van 300 mm, breedte van 225 mm, dikte van 50 mm en ruimte van 125 mm.
Echter wanneer de plaats het toelaat worden grotere nummers aanbevolen. Het is op eigen risico indien gebruik gemaakt wordt van "serifs", schaduwen of schuine types (Italic/slanting). De nummers moeten duidelijk zichtbaar zijn vanop een afstand van minimum 200 meter.
Het nummer bestaat uit maximum drie cijfers en geen enkele boot zal mogen starten in een race vooraleer aan de vereisten van dit reglement voldaan zijn.
De nummers worden door de federaties toegewezen, rekening houden met de hen toegewezen nummers door de E&A Racing Council.

Sanctie: 12.02: 3% & nummer correct tegen volgende wedstrijd – indien niet OK 6% met uiteindelijk diskwalificatie.

De TC/1-KBWSF kent de koersnummers toe.
De koersnummers worden toegekend per eigenaar en per boot.
De erkenning van een nummer gaat verloren indien de registratiefee niet tijdig betaald werd.

Het staat de eigenaar vrij van boot of van motor te wisselen, mits inschrijving in het register der koersnummers. Het staat de eigenaar vrij zijn boot met koersnummer en al te verkopen, mits inschrijving in het register der koersnummers

5.04 Trekhaak of oog.

Zal op zichzelf doelmatig zijn en zal geschikt zijn om de boot te trekken wanneer deze met water gevuld is.

5.05 Trekkoord – Meerkoord.

a) Zal sterk genoeg zijn voor zijn doel.
b) De trekkoord zal permanent vastgemaakt worden aan een boegoog en zal beveiligd worden in de cockpit. Aangeraden wordt een klemmende klamp om te voorkomen dat de bemanning op de boeg moet klimmen om een koord aan te nemen.
c) Het zal niet lang genoeg zijn om de schroef te kunnen bereiken.

Sanctie: 12.02 Fixed 1%

5.06 Scherpe randen.

Alle mascottes, lichten, boegbekleding, camera's en andere scherpe voorwerpen zullen degelijk afgeschermd of verwijderd worden. Hou er rekening mee dat private camerabeelden niet zullen aanvaard worden voor officieel (jury) gebruik.

5.07 Windscherm (indien geplaatst).

a) Zal goed beveiligd worden.
b) Zal niet bestaan uit plaat of gewoon glas.
c) De bootcontroleurs kunnen eisen een windscherm, dat gevaarlijk schijnt, te verwijderen.

5.08 Stuurinrichting: kabel, hydraulisch, dubbele besturing zijn toegelaten. Draadloze besturing is verboden.

a) Stuurwiel en de draadklos worden beveiligd en vastgezet aan de stang.
b) Het stuurwiel-complex zal vastgemaakt worden op of door het instrumentenbord of een gemonteerde baar voor het stuur en zal erdoor gegrendeld of gesloten worden.
c) De sterkte van het stuurwiel zal gecontroleerd worden en indien het wiel gespleten of gebroken is, zal het verworpen worden.
Sturen die bestaan uit gelaagde delen zullen getest worden op slijtage, veroorzaakt door de slijtage van de hechtlagen.

Sturen uit plastiek zullen getest worden op materiaalmoeheid, daar waar de spaken het kopstuk raken, om zeker te zijn dat het stuur niet kan geforceerd worden te draaien in het binnenste van het kopstuk zonder overdreven druk.

d) Waar sluitingen en beugels worden gebruikt om de stuurinrichting vast te maken bij outboard motoren, moeten deze bestaan uit roestvrij metaal.
De bootcontroleurs zullen zich ervan vergewissen dat dit zo is, zelfs wanneer de beugels geverfd zijn.

e) Voor outboard motoren, de hechtingen aan de motor; voor inboard motoren, de hechtingen aan de roerpennen en/of kwadranten en hun fittingen naar het geheel zullen in goede staat en veilig zijn.

f) De motor of de helmstok en het roer zullen volledig en vrij bewegen in de juiste richting.

g) Roeronderdelen, lagers, wiggen e.d. zullen in goede staat en veilig zijn, met gesloten moeren en/of pinnen die de spleten dichten.

h) Sturen, met tandraddrijfwerk zullen in goede mechanische staat zijn, zonder overdreven terugslag. Gietstukken moeten ook nagezien worden.

i) Jet boten moeten een passend roer hebben, dat uitsteekt onder de bodem van de boot en dat volgens het normale jet stuurmechanisme werkt.

j) Inboard en Outboards – herstellingen aan de Stern aandrijvingen.
Als een deel van de outboard / out drives gelast of gerepareerd zou zijn onder de cavitation plate line, dan is een erkende röntgenfoto, die de integriteit van de structuur aantoont, vereist. Deze moet door de hersteller duurzaam worden gestempeld of gegraveerd op de behuizing van de cavitatie, met de datum van de herstelling ter identificatie. Deze erkenning moet om de 12 maanden hernieuwd worden.

Kabelsturing

k) Katrollen zullen vrij werken en zullen gegrendeld worden door goede sluitingen.

l) Stuurkabels zullen in goede staat zijn en ongehinderd kunnen bewegen in hun banen, met voldoende spanning over heel hun weg.

m) Kabels zullen veilig zijn en daar waar ze dubbel liggen om een lus te vormen zal er een huls met een dopmoer, beveiligd met twee stevige (buldog) klemmen, of gelijkwaardige, er rond gedaan worden.

n) Kabelsluitingen op alle schakels, spanmoeren, e.d. in het systeem zullen beveiligd zijn.

o) Er zal geen overdreven speling op het stuursysteem zijn, maar de stuurkabels zullen ook niet overdreven aangespannen worden zoals pianosnaren.

p) Al de katrollen die vastgenageld zijn met roestvrije nagels, zullen afgekeurd worden, tenzij de nagels vervangen worden door goed vastgemaakte stalen bouten. Katrollen zouden indien mogelijk een veiligheidspin moeten hebben.

q) Al de katrollen met enige spanning mogen het juk niet doen klemmen aan het wiel van de katrol.

r) Al de katrollen met een niet-roestvrije hechtingshaak zullen afgekeurd worden.

s) Al de hechtingshaken moeten van het gesloten type zijn.

t) Stuurkabels, in schachten gestoken, worden niet toegelaten, het walrus type (= morse type) systeem uitgezonderd.

u) Draden naar het stuurwiel, die aan de achterkant van het instrumentenbord lopen, zullen degelijk beschermd worden.

v) Het is ook aangeraden de draden die heen en terug in de cockpit lopen op dezelfde manier te beschermen.

Hydraulische sturing

w) Alle hydraulische slangen zullen enkel dienst doen voor hydraulische doelstellingen.

x) Er zullen geen lekken zijn in het hydraulische systeem.

y) Alle bouten, die de hydraulische pompen aan de boot en motor bevestigen, zullen voldoende beveiligd zijn.

z) Oliefilters en –koelers zullen stevig aan motor of boot bevestigd worden. (voor inboards).

5.09 Controle kabels.
Al de controle kabels zullen veilig vastgekleefd of vastgeschroefd worden.

5.10 Benzinetanks.

a) Zullen veilig zijn in alle opzichten.

b) Zullen niet lekken.

c) Zullen verstandig aangebrachte vul- en ventilatiesystemen hebben en niet te dicht liggen bij hete delen zoals uitlaten.

d) Moeten verwijderd of geïsoleerd zijn van de motor e.d. en dit liefst door een waterdicht schot.

e) Het is aanbevolen dat er een gemakkelijk toegankelijk systeem is om de benzinetoevoer naar de tanks af te sluiten.

5.11 Brandstof & -leidingen.

a) Benzineleidingen moeten loodresistent zijn en lopen op een dergelijk wijze dat schade eraan vermeden wordt.
De leidingen zullen in goede staat zijn met degelijke verbindingen.
Buigbare hoezen en buizen moeten op voldoende afstanden vastgemaakt worden in een degelijke weg naar de motoren en over de volledige afstanden bij outboard motoren.
b) Ieder type brandstof of gasoline mag worden gebruikt en de deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor de bevoorrading van hun eigen type brandstof.
c) Het aanleveren, transporteren en opslaan van de gebruikte brandstof moet in overeenstemming zijn met de wetten en reglementen van het gastland. Dit betreft ook de milieuwetgeving, die streng dient te worden nageleefd.

Sanctie: 12.01

5.12 Veiligheidscontact en gaspedaal controle.

a) De weg en de lengte van de koord zal de uitschakeling van het contact verzekeren, ongeacht de richting van de verwijdering.
b) De stopkoord en hechtingen zullen degelijk zijn. Een reserve stopkoord wordt meegevoerd in de boot.
c) Het veiligheidscontact zal de motor volledig doen stoppen bij gebruik.
d) Er mag geen enkel apparaat bijgeplaatst worden welke het stopmechanisme buiten gebruik kan stellen.
e) De controle eenheid zal op een gemakkelijk te bereiken plaats staan voor de piloot vanop zijn normale plaats.
f) De eenheid zal veilig vastgemaakt zijn aan de romp van de boot.
g) Alle gaspedalen moeten met de voet bediend worden zowel inboard als outboard.
Gaspedalen moeten werken met een veer om bij ontlasting de motor uit te schakelen en moeten overeenstemmend functioneren

Sanctie:12.01

5.13 Zetels.

Zetels zullen voldoende sterk en vast verankerd zijn.

5.13(a) Handvaten. (minimum één).

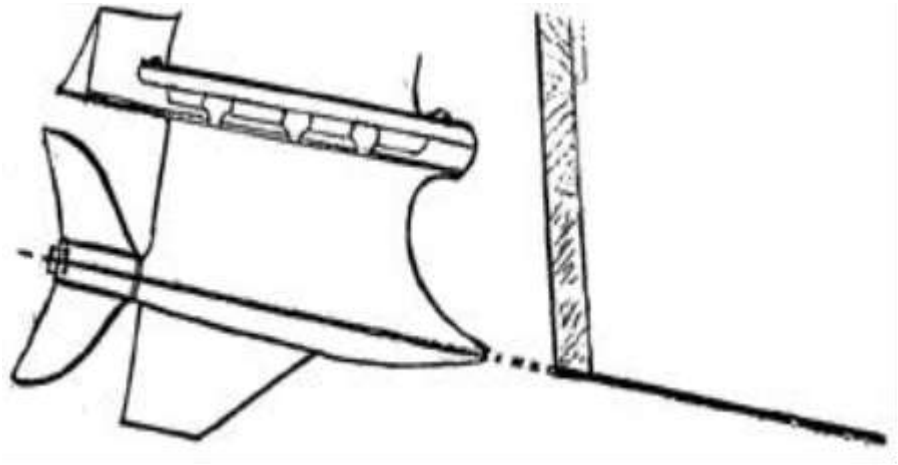
Alle boten moeten voorzien zijn van aangepaste vaste handvaten die op een veilige manier aan romp van de boot vastgemaakt zijn. Ze worden voorzien op een voor de waarnemer op elk moment gemakkelijk bereikbare plaats die echter nooit tot probleem- of gevaarsituaties zal leiden.

5.13(b) Voetsteunen. (minimum één).

Alle boten moeten voorzien zijn van aangepaste voetsteunen voor de waarnemer waardoor deze zich vast kan zetten in zijn zetel. Zij zullen voldoende verankerd zijn en in een constructie zodat de voet(en) van de waarnemer er niet kan onder vast zitten.

5.14 Motorkap en overbrenging voor outboards.

a) Motor “brackets” zullen veilig en in goede staat zijn.
b) De motorkap zal aan de spiegel vastgemaakt zijn met minstens vier bouten van het type zelf borgend of met dubbele moeren.
c) Al de bouten zullen degelijk vastgemaakt zijn.
d) Voor de hoogtebeperking wordt één enkele outboard vastgezet op de dwarsbalk, waarbij de outboard zo wordt getrimd dat de aandrijfstang van de schroef parallel is met de bodem van de romp en het midden van de aandrijfstang van de schroef niet hoger komt dan de bodem van de romp (plank of vee). Er mag geen metaal worden verwijderd van de skeg en de water intake mag niet worden gewijzigd.



Voor inboards:

e) De motorbevestiging zal solide zijn en de bouten bevestigd aan de romp ten volle beveiligd, zullen vastgenageld of vastgemoerd worden.

f) Daar waar een buiten aandrijving of een jet gebruikt wordt, zal de ring van de buitenaandrijving verbonden zijn met de spiegel en de eenheid met de ring zal beveiligd worden.

g) Overbrengingen en alle delen, aangedreven door de motor, zullen degelijk beschermd worden om schade te vermijden aan bootonderdelen of kwetsuren aan personen, in geval van breuk.
Voor aandrijfstangen langer dan één voet, mag de bescherming niet meer dan één cm speling geven aan elke kant.

h) Lagers mogen niet verzadigd zijn met olie.

5.15 Toestand van de motor.

a) De motor mag geen gevaarlijke corrosieverschijnselen tonen, olie of benzinelekken hebben, of overdreven heet worden, en er mag geen gevaar zijn voor de ernaast liggende delen. Olielekken zijn een bron van gevaar voor brand.

b) Inboard motoren worden aangeraden om brandgangen te hebben

5.16 Elektrische uitrusting.

Goed beschermde terminal boards (eindschakelborden) zullen gebruikt worden, met buigbare (zonder vast kern) kabels, goed vastgemaakt aan de schakelpunten en op voldoende plaatsen vastgemaakt. Waar er een relatieve beweging of trilling is over een opening zal de kabel in een plastieken of metalen buis gestoken worden, die wordt vastgemaakt aan beide uiteinden. Waterbestendige versterkte kabels moeten gebruikt worden.
Elektrische apparatuur in het motorcompartiment zal minimaal gehouden worden en verwijderd van hitte of benzine.

5.17 Uitlaat.

Uitlaatsystemen zullen overeenkomstig de standaarden van de organiserende federatie een bepaald aantal decibels mogen hebben of een maximum van 105db (A) op een afstand van 30 meter. Er zal een degelijke afsluiting zijn waar nodig is, en in banen geplaatst, om brand te vermijden. Penalty : 12.01

Maatregel tegen de overdreven geluidshinder.

Het maximum aantal decibels bedraagt 98 Db, dit gedurende het ganse koersverloop, gemeten van op de oever, aan de rand van het water en op een hoogte van minimum één meter.
Praktische toepassing van deze regel:

- Indien 98 of 99 dB : kan meetfout zijn, geen gevolg.
- Indien 100 à 104 dB : waarschuwing.
- Indien 105 dB of meer : uitsluiting.
- Men kan hoogstens tweemaal een waarschuwing krijgen, de derde keer wordt die boot effectief uitgesloten.

Indien de situatie zich voordoet dat een bepaalde boot al tweemaal een waarschuwing gekregen heeft, dan zullen wij beroep doen op de federale of lokale politie om een officiële geluidsmeting te komen doen, vooraleer een boot inderdaad uit te sluiten.

5.18 Schroefveiligheid.

a) De schroef zal stevig zijn, vooral aan de schroefbladen.
b) Het moet nagegaan worden of de schroefmoer veilig vastgemaakt kan worden.

5.19 Batterij berging.

a) Batterijen zullen op een gemakkelijk te bereiken plaats staan, en zo dat ze in geen enkele richting kunnen bewegen.
b) Schokkoorden zijn niet toegelaten voor batterijen van meer dan 4.5 kg (denk eraan dat een 15 kg batterij meer dan 150 kg weegt bij 10 g). Zie dat er voldoende steun is onder de batterij.
c) Batterijen zullen niet in een afgesloten compartiment geplaatst worden.

5.20 Motorspecificaties.

Bootcontroleurs zullen de motoren nakijken om te zien of deze nog voldoen aan de specificaties zoals voor de wedstrijd opgegeven. Bootcontroleurs worden niet geacht alle gegevens van alle motoren te herinneren; zij moeten uitkijken naar enig teken dat er zou op kunnen wijzen dat de aangegeven motorspecificaties zijn gewijzigd.

Voor boten beperkt tot F2 of F3 zal de het deelnemende team / eigenaar een gelijkvormigheidsattest bezorgen bij de jaarinschrijving. Dit gelijkvormigheidsattest zal volgende specificaties hebben en ondertekend worden door de constructeur.

Merk – type – serienummer – aantal PKs – type & ratio gearbox – PCM type- & serienummer –

De juryvoorzitter, in overleg met de Voorzitter van de bootcontrole, kan op elk moment voor of na de wedstrijd, van elke motor(s) een onderzoek of ontmanteling bevelen die hij nodig acht voor welke reden ook (vb.: verplaatsing/slag, zuigers, versnellingsbak of elektronische apparatuur die eventueel zouden kunnen gewijzigd zijn om af te wijken van de standaard fabrieksspecificaties) en dit op kosten van de deelnemer.

Indien de Juryvoorzitter een protest ontvangt tegen een motor / motoren van een team-afgevaardigde, kan hij/zij elke motor(s) oproepen ter controle op kosten van de team-afgevaardigde. Het protest dient ingediend bij de Juryvoorzitter volgens de normale procedure met een bedrag van 250,-€ plus de reële kost van de motorcontrole, waarvan zij op de hoogte zullen gesteld worden.

Indien de motor niet-conform blijkt, zal de kost voor motorcontrole gedragen worden door de eigenaar van de niet-conforme motor. De motor en boot zullen geweerd worden en zullen pas terug mogen deelnemen na een her-controle. De her-controle dient betaald door de eigenaar van de motor.
Indien de motor conform is, zal het bedrag van 250,-€ plus de controlekost verloren zijn.

Motorhoogte:
De hoogte van de schroefas t.o.v. de bodem van de boot moet ofwel gelijk zijn, ofwel eronder liggen. (dit wordt gemeten als de motor op trimhoogte is). Er mag geen hydraulisch verstelbare lift aanwezig zijn en de motor moet dus statisch en niet in hoogte verstelbaar zijn als deze in werking is.
Alle elektrische controle organen zullen productie organen zijn bedoeld voor gebruik bij het model en serienummer van de eenheid.

Sanctie: 12.01

5.20.A Motorcontrole.
De jury is ten alle tijde gemachtigd een motorcontrole te laten uitvoeren, al dan niet voor of na de wedstrijd, naargelang dit technisch verantwoord is.

Zij wordt uitgevoerd door een gediplomeerde mecanicien, aangeduid door de jury en eventueel bijgestaan door een mecanicien van het betrokken team.

De deelnemers zijn verplicht spontaan hun boot ter controle aan te bieden bij de bootcontroleur. Iemand die een wijziging aan zijn boot aanbrengt tussen twee koersdagen of tussen twee

koersen in (bv veranderen van motor), die moet uit eigen beweging de bootcontroleur hiervan verwittigen vooraleer opnieuw deel te nemen.

Samen met de boot is ieder team verplicht zich tijdens de wedstrijddag voltallig ter beschikking te houden van de jury of zijn aangestelde. Dit is uiterlijk tot het ogenblik dat de termijn van protesten en klachten verstreken is. De Juryvoorzitter kan hieromtrent afwijkingen toestaan.

Overtredingen hebben diskwalificatie tot gevolg, onverminderd toepassing van art. 12.05.
Sanctie 12.01

5.21 Structuur.

De bootcontroleurs moeten de staat van de boot niet inspecteren, maar een algemene beoordeling van de structuur zal wel gemaakt worden.
De volgende punten moeten echter nagekeken worden:

a) Gespleten planken, gebroken kaders en liggers, kromhout dwarsbalken of gelijkaardig in versterkt plastiek of in metalen omhulsels.
b) Montage van de stuurstang (structuur).
c) Klampen in schachten en mechanische onderdelen, andere dan deze reeds vermeld.
d) In de bilges mogen zich geen olie- of afvalresten bevinden.
Denk eraan dat olie de structuur kan aantasten, benzine gevaarlijk is en dat afval de pomp doet warm lopen, enz...

5.22 Anker (Indien dit verlangd wordt door de organisatie).

Zal van type en gewicht voldoen om de boot degelijk vast te houden.
Zal goed opgeborgen zijn, zodat het niets kan beschadigen, maar toch bereikbaar is. Het gebruik van een anker zal afhangen van het type plaats of als de plaatselijke marine het verplicht.

5.23 Ankertouw.

Indien een anker gebruikt wordt is het hierna volgende van toepassing op het ankertouw:

a) Zal een grootte en sterkte hebben, naargelang de boot;
b) Zal in goede staat zijn;
c) Zal minstens 35 meter lang zijn;
d) Zal tijdens de bootcontrole vastgemaakt zijn aan de boot en aan het anker en het zal voor geen ander doel gebruikt worden.

5.24 Blussysteem.

a) Zal in degelijke staat zijn en gemakkelijk bereikbaar zijn.
b) Alleen volledig gevulde blussers zijn toegelaten en ze mogen geen koolstoftetrachlorine (cc14) bevatten. Het is aanbevolen de blusser voldoende groot te nemen om een brandstofvuur van vier vierkante meter te kunnen blussen.

5.25 Drijfvermogen.

Al de boten zullen afdoend drijfvermogen hebben om in alle omstandigheden drijvend te blijven. Hulpmiddelen om het drijfvermogen te vergroten zullen op aangepaste wijze aangebracht worden.

De bootcontroleurs zijn niet verantwoordelijk om te bepalen of de boten voldoende drijfvermogen hebben; bij twijfel echter mogen zij de vrijgave van de boot intrekken en de zaak onmiddellijk verwijzen naar de Juryvoorzitter.

5.26 Kompassen (indien deze verlangd wordt door de organisatie).

a) Geïnstalleerde kompas zal veilig gemonteerd zijn en moet leesbaar zijn voor de piloot.
b) Er zullen geen grote metalen voorwerpen in de buurt van het kompas liggen.

5.27 Bootnummer op de trailer.

Om betere herkenning en terugvinden van de trailer te vergemakkelijken zullen de bootnummers op de trailer geschilderd worden, aan stuurboordzijde van de dissel (rechts).

5.28 Vuurpijlen (indien deze verlangd wordt door de organisatie).

Rooksignalen zijn aanbevolen bij daglicht en vuurpijlen bij schemering. Vuurpijlen hebben normaal een vervaldatum erin gedrukt en wanneer deze voorbij is of wanneer de datum onleesbaar is, of als de vuurpijlen in slechte staat zijn, zullen ze niet aanvaard worden. Minimum drie vuurpijlen moeten meegenomen worden.

5.29 Lenspomp.

a) Zal in goede werkingstoestand zijn en degelijk vastgemaakt zijn aan de boot.
b) Zal degelijk bereikbaar zijn voor de werking ervan.
c) Zal een zuigpijp hebben op het laagste punt van de romp en een afvoerpijp over boord.
d) Het moet mogelijk zijn al de secties van de boot leeg te pompen, zelfs wanneer deze gescheiden zijn door waterdichte tussenschotten.

5.30 Motorcompartiment.

Voor boten met een motorcompartiment zal elke niet afgedichte opening, andere dan de zelf-ledigende gaten in de spiegel, zich bevinden boven een horizontale lijn getrokken doorheen het laagste punt van de top van de spiegel

5.31 Vlaggenstokhouder.

Zal gemonteerd worden aan de boot op een toegankelijke plaats voor de waarnemer om de oranje of elke andere vlag te plaatsen terwijl hij gezeten is in zijn zetel.

5.32 Roeispanen. (Minimum één)

a) Zullen opgeborgen worden voor onmiddellijk gebruik, niet los opgeborgen.
b) Zullen een praktische vorm hebben in overeenstemming met de afmeting van de boot en in bruikbare toestand.

5.33 Eindbeslissing.

De Juryvoorzitter zal de eindbevoegdheid hebben om te beslissen of het materiaal dat door de deelnemer gebruikt wordt overeenkomt met de hierboven beschreven veiligheidsvoorzieningen.

Sanctie: 12.01

5.34 Formule 2.

a) De romp moet minstens 19 voet of 5,79 meter lang zijn. Zie regel 5.01.
b) Deze klasse is enkel voor boten met één buitenboordmotor en één enkele schroef.
c) Enkel standaardmotoren met lage emissie (CARB) en geproduceerd in 2003 of later zijn toegelaten. Geen wijzigingen zijn toegelaten met de uitzondering van neuskegel (nosecone) en de koppeltemmer (torque tamers). De originele fabrieksplaats voor waterinlaat moet behouden blijven. Geen prestatieveranderingen toegelaten.
d) Motorvermogen: maximum vermogen volgens fabrikant mag niet hoger zijn dan 300 HP volgens de ICOMA-rating schedule 28. (normen voor fabrikanten).
e) Alle motoren moeten de originele fabriek- modelnummer,- serienummerplaketten, -stickers of -tags dragen. Zij zullen op het motorblok aanwezig zijn.
f) Het “upgraden” van de motoren naar specificaties anders dan deze van hun origineel jaar, is onaanvaardbaar.
g) Het vervangen van onderdelen door nieuwere modellen is aanvaardbaar.
h) Standaard versnellingsbak (gear box) voor het model is verplicht. Alleen 20” aandrijfas is toegelaten. Indien er een keuzemogelijkheid is van model, dient er een keuze gemaakt te worden en deze dient behouden te blijven.
i) Het uitlaatsysteem moet volgens de norm van de fabrikant zijn.
j) Alle motoren moeten een werkzame voor-, achter- en neutrale versnelling hebben, bedient van uit de cockpit.
k) Besturing: kabel, hydraulisch of dubbele besturing is aanvaardbaar maar moet voldoen aan de voorwaarden gesteld in regel 5.06
l) De motor mag niet op mechanische wijze in de hoogte verstelbaar zijn terwijl in werking.
m) Originele fabrieks “Engine Management System” moet onveranderd aanwezig zijn.
n) Besturing noch smoorklepbediening mogen draadloos gebeuren.
o) F 2-klasse is beperkt tot normale – commerciële – verkrijgbare ongelode brandstof. Geen AV-gas, wedstrijdbenzine of octaan-boosters toegelaten.
p) Alle motoren zullen verzegeld en voorzien van de nodige documenten worden aangeboden. Deze verzegeling en documentering (minimaal het “certificate of origin FII /

FIII van IWWF E&A") zal gebeuren door een gekwalificeerde organisatie / persoon. De zegel(s) moeten voorzien zijn van een ID- & zegelnummer dat tevens vermeld wordt in de documentering. Bij aanvang van het seizoen of minstens 1 dag alvorens voor de eerste maal deel te nemen aan de competitie, moet de conformiteit bewezen worden aan de bootcontroleur(s) die er dan een copy van maakt. Indien er door mechanische problemen toch wijzigingen dienen te gebeuren, dient dit duidelijk met de bootcontroleur(s) vooraf besproken te worden en moet er terug verzegeld worden en documentatie hernieuwd.

q) Alle motoren die deelnemen in F 2 kunnen na elke wedstrijd en op het einde van de competitie technisch kunnen nagekeken worden.

Sanctie : 12.01 : Diskwalificatie

Definitie van een standaard motor voor FII & Procedures voor de controle.

Motoren zullen standaard geproduceerd en "out of the box" komen, zonder bijkomende porting, polijsten, blue printing, ontbramen en ook geen verwijderen van om het even welke metalen.

Het her-honen of herboren zal tot maximaal 3 cilinders toegelaten worden maar zal niet aanvaard worden als middel om het motorvermogen op te drijven. Vervangonderdelen enz. zullen deze zijn zoals voorzien door de fabrikant als zijnde bedoeld voor dat specifieke type van motor.

Uitzonderingen zijn ontstekingskaarsen, schroeven, carburator-jets, timing, fitting nose cones, torque-tamers, fiberglas / plastic reeds (geen dubbele "piggyback" reeds toegelaten tenzij voorzien door de fabrikant als onderdeel van de standaardmotor). *Als veiligheidsmaatregel is het niet noodzakelijk dat de het olie-injectiesysteem operationeel is maar het verwijderen met het oog gewicht te besparen is verboden.* Geen "louvered cowls" andere dan deze voorzien door de fabrikant als zijnde gemaakt voor een standaard outboard.. *Het verwijderen van de brandstof-connectie-bajonet is toegelaten.*

Elektrische brandstofpompen zijn toegelaten op voorwaarde dat de brandstof blijft lopen door de werkende, ongewijzigde originele brandstofpomp.

Alle outboards moeten een werkzame voor-, achter- en neutrale versnelling hebben. "Nose cones" zullen niet aangepast worden om meer watertoevoer te bereiken anders dan de origineel voorziene ook de origineel voorziene watertoevoer zal niet verminderd worden

Motoren laten afwijken van de originele jaarspecificaties is niet toegelaten.

Het opdrijven van het motorvermogen (PK) is niet toegelaten.

Alle motoren moeten de originele fabriek- modelnummer,- serienummerplaketten, -stickers of -tags dragen. Zij zullen op het motorblok aanwezig zijn.

5.35 Formule 3:

Motoren: 150 PK Maximum paardenkracht – ongeveer 111,85Kw. (met 5% afwijking) op de schroefas. Enkel motoren, standaard "out of the box", verkocht door de fabrikant als zijnde max 150 PK worden toegelaten.

De Formule III boten, moeten voldoen aan alle specificaties van regel 5, vanaf punt 5.01 tot en met 5.35, zoals voorzien in het huidige KBWSF Racing reglementenboek met enkel volgende afwijkingen toegelaten:

a) Minimum lengte van de romp 18ft of 5,48 meter.
b) Deze klasse is enkel voor boten met één buitenboordmotor.
c) Zetels piloot en waarnemer naast elkaar. Achterwaarts kijkende waarnemer, zetel kan gepositioneerd achter de bestuurderszetel.
d) Standaard recreatieve outboard motoren tweetakt, directe injectie, of viertakt. Geen "racing" of "high performance". (zie bijgevoegd overzicht)
e) Maximale kracht 150 PK/111,85Kw, gemeten op de schroefas volgens ICOMIA specificaties.
f) Standaard fabrieksuitlaat onder de waterlijn.
g) Enkel de schroef "pitch" mag gewijzigd worden.
h) Besturing: Dubbele kabelsturing of betrouwbare hydraulisch besturing.

i) Ballasttank toegelaten.

j) Bracket, indien aangebracht, enkel met de hand verstelbaar, niet tijdens navigatie.

k) Boot-constructie: Normale materialen voorzien voor recreatieve boten (gewone commerciële polyester). Andere materialen gebruikt in racing niet toegelaten zoals carbon fiber, enz.

l) Alle motoren moeten een werkzame voor-, achter- en neutrale versnelling hebben.

Oudere motoren die een maximale 150pk produceren worden nog steeds toegelaten.

Alle motoren moeten de originele fabriek- modelnummer,- serienummerplaketten, -stickers of -tags dragen. Zij zullen op het motorblok aanwezig zijn.

GELIJKVORMIGHEIDSATTEST FII / FIII 2018

IN TE VULLEN DOOR UW TECHNISCH VERANTWOORDELIJKE !

BOOT RACING NUMMER		
CATEGORIE :	FII	FIII
MERK MOTOR + TYPE :		
Productiejaar :		
MODEL NR/SERIE NR :		
HP MOTOR :		
CYLINDERS :		
KW :		
ROTATIE :	LINKS	RECHTS
NUMMER PCM / EMS BOX :		
Is er gewijzigde hard- / software?	J / N	
GEAR ROTATIE RATIO :		
LENGTE SHAFT :		IN MM
TYPE GEARCASE :	SPORTMASTER TORQUE MASTER FLEET MASTER ANDER TYPE	
OPMERKINGEN :	Ik verklaar dat deze motor standaard (out of the box) is en voldoet aan de reglementering van KBWSF voor deelname aan wedstrijden. Ik begrijp dat indien er toch niet aan de reglementen blijkt te voldoen, dit zal leiden tot diskwalificatie.	
HANDTEKENING EIGENAAR :		

DATUM : ..... / ..... / 2018

5.36. Hefkabels of riemen.

Iedere boot moet voorzien zijn van eigen kabels of riemen, om haar in geval van gebruik van een kraan, in het water te laten en er uit te halen.
Alle hijsbanden, riemen en kabels zijn de persoonlijke uitrusting van de eigenaar van de boot en dienen voorzien te zijn van het bootnummer.
Zij moeten met degelijke haken en sluitingen aan de boot bevestigd te worden. Het gebruik hiervan geschiedt onder de persoonlijke verantwoordelijkheid van de eigenaar. Alle hijstoebehoren samen met de ophangschalm en de ooghaken met veiligheidsklep moeten minstens om de twee jaar gekeurd zijn door een erkende controle inrichting, (o.a. lid van de Groep AIB-Vinçotte of andere organisaties), door middel van een veiligheidslabel VGS met aanduiding van jaartal en toegelaten hijskracht.
Het gewicht van de boot, vermenigvuldigd met 1.5, mag de toegelaten hijslast niet overtreffen.
Voor lengten met drie parten (triangels) mag de tophoek tussen de parten maximum 120° bedragen.

De deelnemers zijn verplicht spontaan hun hijstoebehoren ter controle aan te bieden bij de bootcontroleur. Iemand die een wijziging aan zijn hijstoebehoren aanbrengt tussen twee koersdagen of tussen twee koersen in moet uit eigen beweging de bootcontroleur hiervan verwittigen vooraleer opnieuw deel te nemen.
Overtredingen hebben diskwalificatie tot gevolg, onverminderd toepassing van art 12.05.

Sanctie 12.01

5.37. Uitrusting.

Elke boot moet de volgende uitrusting aan boord hebben:

- Roeispanen (zie 5.32)
- Een vastgemaakt sleeptouw (zie 5.05)
- Een anker en een ankertouw (of kabel) aangepast aan het gewicht van de boot (zie 5.22 en 5.23)
- Een hel oranje vlag van minimum 50 cm x 50 cm vast gemaakt aan een stok van minstens één meter lengte (zie 6.09)
- Een degelijke vlaggenhouder (zie 5.31)
- Noodvuurpijlen (minstens 3 - zie 5.28)
- Een brandblusser (zie 5.24)
- Voldoende drijfvermogen (zie 5.25)
- Een veiligheidscontact (zie 5.12)
- Een voetgas, uitgezonderd voor de promo-categorie en Euro-Kids A (zie 5.12)
- Een lenspomp (zie 5.29)
- Bootnummer op trailer (zie 5.27)
  Een blauw-witte vlag (zie 6.09)

Sanctie 12.01

REGEL 6: BEMANNING VAN DE BOTEN

6.01 De bemanning bestaat uit een piloot en een waarnemer.

6.02 De minimum leeftijd van de piloot is 18 jaar en de minimum leeftijd van de waarnemer is eveneens 18 jaar.

6.03 Zowel één als twee ski's mogen gebruikt worden, maar de ski's moeten:

a) In een goede staat zijn.
b) Gekleurd zijn in een hel, fluorescerend oranje, behalve de vinnen, bindingen en de onderkant. De onderkant van de ski vanaf de top moet tot minstens 20 cm oranje gekleurd zijn, de bovenzijde minstens 40cm vanaf de tip. Sanctie:12.02 Fixed 6%
c) De deelnemers mogen hun onderbenen, voeten en enkels inbinden, maar niet zo dat dit zou verhinderen dat hun voeten kunnen loskomen uit de skibinders bij een val. De benen, enkels of voeten mogen niet onmiddellijk aan de ski of de binders worden vastgemaakt. Een harnas dat het vrij bewegen van benen, enkels of voeten verhindert wordt niet toegelaten.

6.04 De minimum lengte van de skikoord is 21 meter, inclusief handgrepen, met een maximale lengte van 75 meter, ook inclusief handgrepen. De lengte van de skikoord dient te worden beperkt en bepaald aan de hand van veiligheid en plaats. Bij wedstrijden op kanalen, rivieren en parcours met scherpe bochten, wordt de maximale lengte, inclusief handgrepen, terug gebracht tot 60 meter voor Heren F1, F2, F3, Dames, Juniors en Senioren en tot 50 meter, handgrepen inbegrepen, voor Nieuwelingen en Eurokids. 5% afwijking toegelaten bij de meting.
Sanctie: 12.02 Fixed 6%

6.05 Enkele of dubbele handgrepen mogen gebruikt worden. Skikoorden en handgrepen behoren tot de persoonlijke uitrusting van de skiër.

6.06 Reddingsvesten en drijvende vesten - skiër.

a) Een goedgekeurde drijvende vest van het type dat gebruikt wordt voor waterski springen, goed zichtbaar en overwegend in een fluorescerende kleur, uitgezonderd wit, zwart of zilver.
b) Zwemgordels of een isothermisch pak is niet voldoende.
c) Beenriemen of riemen om het vest omlaag te houden zijn verplicht.
d) Isothermische pakken ontworpen voor het waterski racen met ingebouwde drijfelementen worden toegelaten indien ze van een fluokleur voorzien zijn.
e) Om ongevallen bij skiërs te vermijden, wordt ten sterktste aanbevolen geen cameras op het lichaam te dragen.
OPMERKING: (i) Isothermische pakken moeten overeenkomen met de kleur.
(ii) Beenriemen zijn niet nodig indien een drijvend vest onder het isothermisch pak wordt gedragen.
Sanctie: 12.02 Fixed 6%

6.07 Reddingsvesten, drijvende vesten & schoeisel piloot, waarnemer.

Piloot en waarnemer dragen een reddingsvest in een makkelijk zichtbare en opvallende kleur, uitgezonderd wit, zwart of zilver. Alle deelnemende bemanningsleden dragen een ongewijzigde vest van het type " herenjas " (waistcoat) voorzien van beenriemen.

De reddingsvesten zullen tevens voorzien zijn van een kraag en/of moeten voorzien zijn van vlottingsmiddelen op de borst zodat het gezicht van een bewusteloos persoon niet in het water komt.

Reddingvesten en kragen, indien aanwezig, zullen volgens de veiligheidsnormen voldoende bevestigd zijn gedurende wedstrijden of testperioden. De beenriemen moeten tevens voldoende bevestigd zijn aan de reddingsvest en de benen. Reddingsvesten moeten voldoen aan de volgende voorwaarden :

a) Vetersluitingen en/of sluitingsbanden zullen aangepast en in goede staat zijn.
b) Ritssluitingen, indien gebruikt, zullen in goede staat zijn.
c) Versleten of slecht herstelde onderdelen waardoor drijfvermogen zou kunnen verloren gaan, zal niet toegelaten worden.

d) De vesten zullen in droge conditie en niet vol olie of water zijn.
e) Vesten worden gedragen in pasvorm en met de beenriemen in gebruik.
f) Gesloten schoeisel is verplicht.

Sanctie: 12.02 Fixed 6%

6.08 Valhelmen

Al de skiërs zullen een helm dragen van het soort geschikt voor het beoogde doel en voldoet aan de volgende eisen, deze zullen nagekeken worden door de bootcontroleur op de individuele pasvorm.

a) De kleur is fluo-oranje
b) De bedekking over de oren is nodig om de trommelvliezen te beschermen tegen scheuren wanneer het hoofd zijdelings op het water valt.
c) Een geschikte pasvorm hebben.
d) Veiligheidsriempjes zullen correct gebruikt worden. Er wordt aanbevolen “D”-clips niet te gebruiken. (niet toegelaten op hogere niveaus E&A – IWWF).
e) De helm moet drijvend zijn.
f) De mogelijkheid van zuiging of waterstroming tussen de helm en het hoofd moet verminderd worden door een zeer goed passende helm rond het hoofd of door geschikte openingen in de helm te maken.
g) Helmen van het type “integraal” zijn niet toegelaten.
h) Cameras zijn niet toegelaten op helmen.

Niet skiënde teamleden zullen helmen dragen in goede staat en volgens de internationale veiligheidsnormen.
Al de helmen, van fluo-oranje kleur, moeten in goede staat zijn en vrij van deuken en scheuren. Gaten die geboord zijn om beter te kunnen horen mogen niet groter zijn dan vier mm diameter en niet meer dan één gat aan elke kant (dit omdat de helm niet te zeer zou verzwakken). Helmschermen voor de ogen zullen in goede staat zijn en vrij van barsten en ze moeten gemakkelijk afneembaar zijn (d.w.z. niet vastgezet). Schermen mogen op geen enkele wijze vastgezet worden om het omhoog klappen te beletten (d.w.z. taping).

Sanctie: 12.02 Fixed 6%

6.09 Oranje vlag:

De waarnemers zullen een hel oranje vlag in de boot voorhanden hebben die niet kleiner zal zijn dan 50 op 50 cm en bevestigd aan een stok van minimum één meter lengte om te gebruiken indien de skiër in het water is. De vlag moet proper en vetvrij zijn.

6.10 Blauw/witte, medische vlag, afmetingen 50 op 50 cm. De vlag is 1/2de blauw, 1/2de wit diagonaal (blauw boven stokkant – punt van de diagonaal tegen de paal) bevestigd aan een stok van minimum één meter. Deze zal enkel opgestoken worden indien bijstand vereist is. De vlag zal proper zijn en vrij van vet.

REGEL 7: VLAGGEN

7.01 De volgende vlaggen zijn nodig:

Nationale: De nationale vlag mag gebruikt worden als startvlag.
Afmetingen 100 x 100 cm.

Groene: Pre-start en identificeervlag voor Jury, veiligheid en reddingsboten.
Afmetingen 100 X 100.

Gele: Opgepast.
De juryleden en de veiligheidsboten zullen de gele vlag opsteken als een skiër gevallen is, als een skiër in het water ligt, of in gelijk welk geval van hindernis nadat de nationale vlag de koers gestart heeft.
Afmetingen: 100 x 100 cm.

Rode: Stop de koers!
De juryleden en veiligheidsboten zullen de rode vlag opsteken om de koers te doen stoppen.
Als de rode vlag opgestoken wordt op het einde van de wedstrijd wil dit zeggen "ga terug naar de pit plaats"
Afmetingen: 100 x 100 cm.

Zwarte: Diskwalificatie.
De zwarte vlag wordt gebruikt om een deelnemer teken te doen dat hij gediskwalificeerd is, en dat hij zich moet terugtrekken uit de wedstrijd.
Wanneer de zwarte vlag getoond wordt, moet het nummer van het team dat gediskwalificeerd is getoond worden in cijfers van minimum 300 mm hoog, op een plaats aangeduid door de Juryvoorzitter.
Afmetingen: 100 x 100 cm.

Blauwe: De blauwe vlag wordt gebruikt om aan alle deelnemers te signaleren dat de leider aan zijn laatste ronde is begonnen.
Afmetingen: 100 x 100 cm.

Groen Wanneer meerdere categorieën samen skiën kan voor sommige categorieën ook de groene vlag gebruikt worden om het ingaan van de laatste ronde aan te duiden.
Deze categorieën worden dan afgevlagd met de rood/witte blokvlag.

Damvlag: Aankomst.
De damvlag geeft indicatief het einde van de koers aan. (de timekeeping is het officiële punt).
Afmetingen: 100 x 100 cm.

Rood/wit blokvlag

Blauw en wit: Medische vlag. Alle boten dienen een blauw-witte medische vlag aan boord te hebben. De vlag moet half blauw en half wit zijn (met diagonale scheiding blauw bovenaan) aan elke zijde. Deze vlag dient enkel opgestoken te worden als medische hulp wordt vereist.
Afmetingen: 50 x 50 cm.

Witte vlag: Vrijgeven van parkoers - einde wedstrijddag.
Afmetingen : 100 x 100 cm.
Te leveren door de organisatoren.

Oranje vlag : De waarnemers zullen een hel oranje vlag in de boot voorhanden hebben die niet kleiner zal zijn dan 50 op 50 cm en bevestigd aan een stok van minimum één meter lengte om te gebruiken indien de skiër in het water is. De vlag moet proper en vetvrij zijn.

Zwart/witte : Waarschuwingsvlag. Te gebruiken als waarschuwing bij zware inbreuken – alleen bij meerderheid stemmende jury mag deze vlag getrokken worden. De betreffende straftijd voor deze inbreuk blijft behouden. Zwart/witte vlag kan kan tijdens deliberatie eventueel nog leiden tot diskwalifikatie. De betreffende fix straftijd wordt op uitslag vermeld. Jury voorzitter geeft toelichting – beslissing is niet omkeerbaar.

7.02 Elke juryboot moet steeds een groene vlag tonen als identificatie, ze hebben ook gele, rode en zwarte vlaggen aan boord.

De rode en zwarte vlag mag slechts gebruikt worden na communicatie met de juryvoorzitter en op zijn instructies.

7.03 De veiligheidsboten en reddingsboten moeten constant een groene vlag tonen als identificatie.

REGEL 8: VERTREK EN PARKOERS

8.01 Details over de wedstrijd zullen gegeven worden door de organisatoren met behulp van een evenementendossier overhandigd aan de TC-1/KBWSF die een copy overmaakt aan de dienstdoende Juryvoorzitter.

Al de koersen zullen tegen de richting van de klok in gevaren worden. Er zal een minimum waterdiepte van 1,5 meter zijn op al de parcours.

Koers afstanden:

Heren F1 & F2 :	40 minuten + 1 ronde.	
Heren F3 :	30 minuten + 1 ronde.	
Dames F1 & F2 & F3 :	35 minuten + 1 ronde.	
Masters/Senioren:	30 minuten + 1 ronde.	
Junioren:	35 minuten + 1 ronde.	
Eurokids A :	15 minuten + 1 ronde.	Max 2 ronden.
Eurokids B :	25 minuten + 1 ronde.	

Voor de koers mag worden afgerond zal een minimum van 51% van de tijd van de koers moet worden opgenomen.

8.02 Naargelang de plaatselijke omstandigheden zal één van de volgende startmethoden gebruikt worden:

a) Roosterstart met afzonderlijke tijdopneming voor elke groep.
b) Gezamenlijke massastart.

8.03 Al de starten zijn slechts toegelaten als er minstens tien meter afstand tussen de beide zijden van elke deelnemende boot mogelijk is. Het wordt aangeraden dat de afstand tussen de startlijn en de eerste draai minstens 2,0 km is. Waar mogelijk moet de koers verlopen over een parkoers van 4 km.

8.04 Bij een gezamenlijke massastart wordt er een vijf minuten signaal gegeven door de nationale en de groene vlag samen op te steken in de startboot of op een plaats in het zicht van de skiërs en de bemanning van de boot. Het 30 seconden signaal zal gegeven worden door de groene vlag neer te laten.

De skiërs mogen dan in het water gaan vanaf hun boten die dan de skikoord mogen aanspannen. De start zal aangegeven worden door de nationale vlag neer te laten en de skiërs mogen niet in skiënde positie zijn voor de start gegeven is.

a) Als de startprocedure wordt stopgezet moet de rode vlag tijdens de onderbreking worden gehesen. De nieuwe startprocedure zal dan 3 minuten duren in plaats van 5 minuten. Deze nieuwe start van 3 minuten volgt de normale procedure.
Een geluidssignaal (type hooter) zal aangeven dat er nog een termijn van 2 minuten is alvorens de vlaggen opgaan.
b) Bij roosterstarts nemen de boten de positie in die ze toegewezen kregen.
Sanctie: 12.02 Fixed 1%
c) Boten moeten op de hen toegekende startpositie blijven liggen, zonder beweging, tenzij uitzonderlijke weersomstandigheden zich voordoen.
d) Bij roosterstarts en de skiër mist zij/haar start, is het de trekboot NIET toegelaten terug te draaien en de skiër op te pikken tot alle startlijnen vertrokken zijn. De waarnemer moet de skilijn uit de weg van andere boten trekken alvorens naar de skiër te gaan.
Sanctie: 12.02 Fixed 9%
e) Boten mogen niet over de startlijn voor de nationale vlag neergelaten wordt.

(startlijn vastgelegd op de briefing)

Sanctie: 12.02 Fixed 1%

8.05 Het is verplicht al de bochten door boeien, verankerde schepen of permanente markering aan te duiden. Al de parkoers aanduidingen moeten langs de buitenkant gepasseerd worden. Het is verboden van zijn lijn af te wijken binnen de 100 meter voor de draaiboei of markering (deze afstand zal duidelijk aangegeven worden door een 100 m boei of aanduiding) totdat de skiër de boei rondt en een rechte lijn aanneemt op het natuurlijke parkoers.

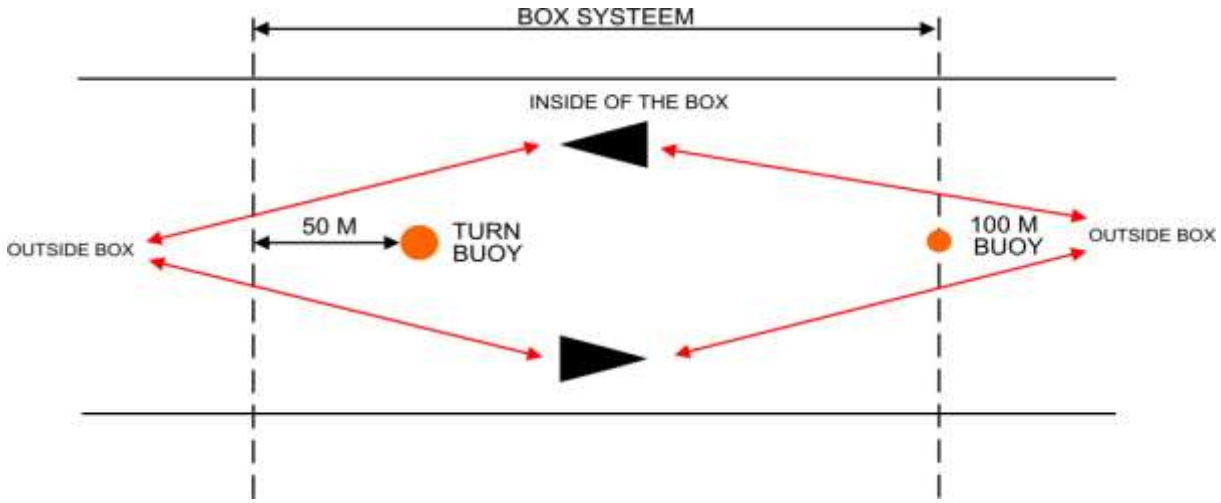
Sanctie: 12.02 Fixed min 1 ronde

Bij herhaling : Fixed 3%

a) Indien de bochten scherp zijn, zoals op een kanaal, zal er een box-systeem gebruikt worden. (een denkbeeldige lijn over het kanaal snijdende de 100 meterboei en een denkbeeldige lijn over het kanaal 50 meter voorbij de keerboei). Alle skiërs die in deze zone vallen moeten aan boord genomen worden en naar een VEILIGE POSITIE buiten de box gebracht worden. (de skilijn dient aan boord getrokken alvorens de skiër op te pikken). Bij herstart moet de skiër in skiënde houding zijn alvorens terug de box in te komen.

Sanctie: 12.02 Fixed 6%

Bij herhaling : diskwalificatie



PENALTY 12.01 Fixed: 6 %
in case of repetition: DISQUALIFITION

Aan een bocht, hebben de buitenste teams voorrang.

Een boot mag langs binnenzijde geen andere boot voorsteken vanaf het ogenblik dat hij niet als eerste een ingebeelde lijn heeft overschreden, gelegen op 100 m van de draaiboei (deze 100 m worden gemeten in de richting waaruit de boten komen) en tot op het ogenblik dat de eerste boot zich ter hoogte van de draaiboei bevindt.
Aan de bocht moeten de buitenste teams plaats laten aan de binnenzijde.
Een deelnemer die in de opinie van de jury op duidelijke wijze vertraagt met als oogmerk het doen vertragen van een boot die volgt, zal, na beslissing van de jury gestraft worden.
De regel 8.05 is niet van toepassing in geval van een val van de skiër van de eerste boot, noch in het geval waar de tweede boot de draaiboei niet moet ronden.

Sanctie 12.01

8.06 Er zal steeds toezicht zijn aan de bochten door minstens één stemmend jurylid.

8.07 In gesloten omloop wedstrijden moet de jury tijdens de briefing uiteenzetten en op een bord aanduiden welke de toegelaten manieren zijn om andere deelnemers in te halen. Men moet deze instructies opvolgen. Een gevallen skiër mag gepasseerd worden aan eender welke zijde die de veiligste lijkt. (zie ook regel 9.01). Sanctie: 12.02 Fixed 6%

8.08 De passerende piloot/waarnemer zal tonen dat hij de gevallen skiër gezien heeft door zijn hand op te steken.

Sanctie: 12.02 Fixed 1%

8.09 Een skiër of een team zal niet mogen starten of verder deelnemen in de wedstrijd, indien de Juryvoorzitter, na overleg met de veiligheidsdirecteur en/of de jury, vindt dat hun aanwezigheid een gevaar zou kunnen meebrengen voor zichzelf of voor andere deelnemers.

8.10 De organisatoren moeten gedurende de volledige duur van de wedstrijd een degelijke reddingsdienst voorzien.

8.11 n.v.t.

8.12 n.v.t.

8.13 Startposities: Voor de eerste wedstrijd worden de startplaatsen van de benoemde teams bepaald door middel eindklassement vorig jaar, nieuwe deelnemers volgens aanmelding daginschrijving; na de eerste wedstrijd wordt de rooster met de startplaatsen toegewezen aan elke deelnemer volgens de uitslag van de voorafgaande race tellende voor het kampioenschap.

8.14 Wanneer tijdens een koers de rode vlag moet worden gehesen, en 51% van de koers is gevaren, dan is de wedstrijd afgelopen. Als minder dan 51% van de wedstrijd werd gevaren dan moet opnieuw worden gestart. Wanneer tijdens een koers de rode vlag moet worden gehesen, dan beslist de Juryvoorzitter of de wedstrijd wordt verder gezet of opnieuw moet worden gestart.

Als de nieuwe start een verderzetting is van de oorspronkelijke wedstrijd, zal het aantal voltooide rondes voor de rode vlag worden overgedragen naar de herstartte wedstrijd en zullen de pole posities worden bepaald door de plaatsing bij de laatst voltooide ronde voor de rode vlag.
Het team dat verantwoordelijk was voor de rode vlag en de teams die zich voor de rode vlag hebben teruggetrokken uit de wedstrijd mogen niet opnieuw starten, ongeacht of het herstarten een verder zetten is van de oorspronkelijke wedstrijd of een nieuwe wedstrijd.

Procedure te volgen indien een rode vlag een wedstrijd stopt:

1. Alle boten in de wedstrijd dienen de rode vlag te krijgen.
2. Alle deelnemers dienen onmiddellijk te stoppen en op hun plaats te blijven.
3. Er zullen geen bijkomende ronden meer genoteerd worden vanaf de rode vlag.
4. Als de rode vlag ingetrokken wordt, mogen de deelnemers zich naar de kant begeven.

Sanctie:12.01 Fixed

REGEL 9: HET VERLOOP VAN DE WEDSTRIJD

9.01 Wanneer een deelnemer gevallen is, moet de piloot dadelijk de boot stoppen en de waarnemer moet de hel oranje vlag opsteken en onmiddellijk de skilijn intrekken.

De piloot zal dan terugdraaien om de skiër op te pikken, zonder het verloop van de koers te storen.
Bij het oppikken van een gevallen skiër moet de piloot voorrang verlenen aan de aankomende boten en dan draaien in de meest veilige richting. Op kanalen, rivieren of algemeen waar de bochten scherp zijn, zal een box-systeem (zoals voorzien in regel 8.05) gebruikt worden. De waarnemer MOET de skilijn intrekken alvorens de skiër op te pikken.

Sanctie: 12.02 Fixed 6%

Een gevallen skiër zal een teken geven om de waarnemer erop te wijzen dat alles in orde is.

9.02 Een gevallen skiër mag in fysisch contact komen met de boot en de bemanning om zijn uitrusting terug te kunnen in orde brengen.

Gedurende deze activiteiten moet de motor van de skiboot steeds "af" of “in neutraal” staan, t.t.z. de schroef mag niet draaien.
De hel oranje vlag moet zichtbaar blijven tot de skiër volledig terug in skiërpositie staat.

Sanctie: 12.02 Fixed 6%

Gedurende de wedstrijd mag het team in aanraking komen met de boot, maar niet met de oever.
De skiër mag wel in de boot om zijn uitrusting in orde te brengen doch de boot moet ter plaatse blijven.

Uitzonderingen:

- Bij een val binnen de 100 meter zone voor de draaiboei moet men zijn skiër zo snel mogelijk aan boord nemen en terug starten in de veilige zone buiten het parkoers. (zie 8.05 - box-system)
- Bij een val op de aslijn van het parkoers kan men zijn skiër eventueel naar de binnenkant van het parkoers meenemen en vandaar terug veilig starten.

Sanctie: 12.02 Fixed 6%

9.03 Bij een enkele skiër koers, moet de skiër tijdens de hele wedstrijd in het kielzog van de trekboot blijven. Sanctie: 12.02 Fixed 3%

9.04 Een inhalende boot mag niet afsnijden, tenzij de skiër 50 meter voor de ingehaalde boot is.

Sanctie: 12.02 Fixed 6%

9.05 De waarnemers moeten de ganse wedstrijd gezeten zijn in de cockpit van de boot en de skiër ten allen tijde observeren gedurende zijn deelname aan de koers.

Sanctie: 12.02 Fixed 3%

9.06 Boten mogen niet dichter dan 50 meter direct achter een skiër volgen, tenzij om in te halen, in dat geval is de piloot verplicht een andere lijn te volgen dan deze van de boot voor hem.

Wanneer het inhalen (100 m) beëindigd is, *mogen* de boot en de skiër naar de binnenkant van het parkoers gaan.

Sanctie:12.02 Fixed 6%

9.07 De piloot moet steeds zijn aandacht naar voren houden en beide handen aan het stuurwiel tenzij zijn bestuurdersgeplogenheden andere gedragingen vereisen en indien handelende volgens regel 8.08.

Sanctie: 12.02 Fixed 6%

9.08 Het is de skiërs ten strengste verboden hun skitouw of handgreep op om het even welke manier aan hun lichaam vast te maken. Het is wel toegelaten een arm door het gat van de handgreep te steken.

Het is verboden de lengte van het skitouw tijdens de race te veranderen.
Beschadigde touwen mogen vervangen worden tijdens de races.
Sanctie:12.01

9.09 De skiër moet steeds minstens één hand aan zijn handgreep hebben.
Sanctie: 12.01

9.10 Bij het keren: Indien de achtervolgende boot achter de skiër is van de voorliggende boot, heeft de achtervolgende boot GEEN voorrang in de bocht en MAG dus NIET versnellen of een inhaalmaneuver inzetten tot de bocht is genomen en een rechte lijn is bereikt. Bij inhalen aan de buitenzijde moeten de teams aan de buitenkant voldoende plaats laten voor de teams aan de binnenkant en mogen de bocht niet afsnijden.
Sanctie: 12.02 Fixed 9%

9.11 Weigeren ruimte te verlenen aan andere deelnemers of deze te hinderen is strikt verboden.
Sanctie: 12.02 Fixed 9%

9.12 De piloten moeten een minimum laterale afstand van twee meter houden tussen hun boot en andere wedstrijdboten na de start. Skiërs worden gezien als een verlengde van de boot en dus zal de afstand boot/boot en de afstand boot/skiër of skiër/skiër ten allen tijden minimaal 2 meter bedragen. Sanctie: 12.02 Fixed 5%

9.13 Alle teamleden zullen hun helm en veiligheidsuitrusting dragen op de normale geaccepteerde manier gedurende de race en wanneer het contact van de boot opstaat (tenzij de motor in “ralenti”) tijdens de racedag of oefenperioden. Ook van toepassing indien er wordt afgesleept.

Doch, indien de startprocedure aan de gang is, is steeds de uitrusting in orde.
Sanctie: 12.01

9.14 De skiërs moeten de treklijn lossen in het gebied aangeduid door de Juryvoorzitter tijdens de briefing voor de koers. Sanctie: 12.02 Fixed 3%

9.15 Op geen enkel moment, gedurende of na het evenement, zal een deelnemer of team-official deelnemen aan niet-officiële gesprekken aangaande beslissingen genomen tijdens het evenement met om het even welk Jurylid.

9.16 Op de dag van de wedstrijd mag er geen alcohol gebruikt worden door de deelnemers of officiëlen tot na het beëindigen van de wedstrijden. Sanctie: 12.01

9.17 Het is de deelnemers verboden dopingmiddelen of alcohol te gebruiken. Procedures volgens WADA en/of plaatselijke overheden.

De juryvoorzitter, en hij alleen, heeft de bevoegdheid volgende procedure in te leiden:

- Indien de jury vaststelt dat een deelnemer alcohol nuttigt, dan krijgt deze startverbod. Als de jury het vermoeden heeft dat er alcoholmisbruik gepleegd werd, kan een ademtest worden opgelegd.
- Indien de jury vermoeden heeft dat een deelnemer verboden middelen gebruikt heeft, kan een speekseltest worden opgelegd.
- Indien deze positief uitvalt: startverbod plus betaling van de waarde van de test.
- Indien de deelnemer weigert de test te ondergaan: startverbod.
- Indien de test negatief uitvalt: geen maatregelen.

Sanctie 12.01

9.18 Onsportief gedrag in de vorm van fysiek of verbaal geweld zal niet toegelaten worden. Er wordt verwacht dat alle deelnemers en officiëlen zich op een beschaafde manier tegenover elkaar zullen gedragen. Overtredingen op deze regel zullen resulteren in een rapport van de Juryvoorzitter aan de TC/1-KBWSF die, indien nodig geacht, een aangepaste sanctie zal opleggen. Sanctie: 12.02 Fixed 6% Bij herhaling: Diskwalificatie

De deelnemers moeten zich ten alle tijde op een sportieve manier gedragen tegenover andere deelnemers, het publiek, de jury en derden.

Sanctie 12.02 Fixed 6%

9.19 Willekeurige alcoholtests kunnen op de wedstrijddag plaatsvinden door de aanwezige arts, op door de Juryvoorzitter vastgelegde momenten en afgenomen worden van deelnemers en officiëlen. TC/1-KBWSF houdt een nul-tolerantie-politiek tegenover alcohol. Verzuim of de weigering om de test te nemen, zullen resulteren in een diskwalificatie

Sanctie: 12.01

9.20 De deelnemers zullen er persoonlijk op toezien dat zij hun vaartuig tijdig te water hebben. Er zal een geluidssignaal (type hooter) aangeven dat er nog 5 minuten zijn tot het opgaan van de vlaggen.

REGEL 10: TIJDOPNAME

10.01 De tijden zullen tot op minstens een honderdste van een seconde nauwkeurig gemeten worden. Deze nauwkeurigheid geldt evengoed voor het vertrek als voor de aankomst van een skiër.

10.02 Klassementen in de wedstrijd zullen bepaald worden door de tijd welke de skiër liet afdrukken, na optelling van de eventuele straftijden, indien van toepassing.

De tijd van de eerste skiër die de aankomstlijn overschrijdt is de tijd van de eerste voor klassement vatbare skiër die de aankomstlijn in skiërspositie overschrijdt.

Deelnemers die niet beschouwd worden als Belg en deelnemers die niet in aanmerking komen voor een Belgisch klassement krijgen geen klassementspunten

10.03. Als het leidende team de officiële wedstrijdtijd heeft voltooid in de koers dan zal de blauwe vlag worden gehesen wanneer de boeg van het leidende team over de eindmeet gaat om de leider aan te geven wanneer zij/hij de laatste ronde ingaat.

De Juryvoorzitter heeft de macht om te beslissen om de blauwe vlag te tonen aan het leidende team, tot maximum 20 seconden voor de tijdsduur van de wedstrijd.
Wanneer het leidende team zijn laatste ronde heeft voltooid, zal de damvlag worden gehesen. De damvlag zal worden getoond aan alle deelnemers tot aan het einde van de wedstrijd. De andere deelnemers krijgen maximum 15 minuten na de aankomst van het leidende team om de wedstrijd te beëindigen.

10.04 Een skiër wordt niet geklasseerd in de wedstrijd, tenzij hij in juiste skiërpositie over de aankomstlijn gaat.

De juiste skiërpositie wordt gedefinieerd als de positie waarin al de volgende voorwaarden vervuld zijn:

a) De skiër is in het bezit van de skikoord.
b) De skiër skiet voorwaarts of achterwaarts met een ski of ski's aan de voeten.
c) Het gewicht van de skiër wordt volledig gedragen door zijn ski of ski's en de skiër is in goed evenwicht, of hij kan uiteindelijk terug in goed evenwicht geraken.

10.05 Duizend punten regel.

In elke complete race zullen punten toegekend worden op de volgende basis:
De race zal getimed worden en de tijd van de officiële winnaar zal 1000 punten vertegenwoordigen; de overblijvende skiërs zullen punten krijgen op basis van de volgende formule:
((Tijd van de winnaar vanaf de koersafstand gemiddeld per 1 km) x 1000) gedeeld door (Skiërs/Team tijd vanaf de koersafstand gemiddeld per 1 km.)
De punten zullen berekend worden tot op twee cijfers na de komma.
Het derde cijfer zal wegvallen.

Een winnaar die normaal 1000 punten zou krijgen, zal deze niet krijgen zelfs indien hij de eerste in de classificatie blijft, na het bekomen van straftijd.
In elk geval zal voor de puntenberekening enkel de reële tijd van de eerste skiër gebruikt worden.
Indien de eerste skiër gepenaliseerd wordt, hij/zij zal geen 1000 punten krijgen zelfs indien hij, na penalisatie nog steeds de winnaar van de race blijft.
De resultaten gepubliceerd na de wedstrijden tonen de aankomsttijden, gemiddelde snelheid en punten der skiërs. Het aantal ronden en de afstanden afgelegd, worden enkel gebruikt voor de berekeningen.

Puntenstelsel op 1.000 punten.

Formule :

- Eigen tijd = aankomsttijd plus eventuele bestraffingen, omgezet in seconden.
- Voor elke niet-voleindigde kilometer wordt een gemiddelde berekend per kilometer en in functie van een totaal bijgeteld bij de aankomsttijd.
- De aankomsttijd van de eerste in seconden maal 1.000 en gedeeld door de (eventueel gecorrigeerde) eigen tijd geeft uw punten op twee cijfers na de komma.
  Het derde cijfer zal wegvallen.

REGEL 11: UITSLAGEN, KLACHTEN & PROTESTEN.

11.01 Protesten tegen de uitslagen zullen schriftelijk door een teamlid over gemaakt worden aan de Juryvoorzitter binnen de 15 minuten nadat de resultaten worden uit gehangen.

Zij moeten geschreven zijn, met redenen omkleed en moeten ingediend worden binnen de 15 minuten nadat de uitslagen van de wedstrijd uitgehangen worden.
Protesten kunnen enkel ingediend worden tegen:

- Verkeerde toepassing van het reglement.
- Foutieve berekening van de wedstrijduitslag.
- Procedurefouten.

Tegen een beoordeling van feiten door de jury en de juryleden kan geen protest ingediend worden.
Indien een deelnemer zich toch wenst te verdedigen tegen de opgelopen straf, kan hij dit doen door gebruik te maken van artikel 2.2.2. van het Intern Reglement KBWSF, wat inhoud dat er door de atleet een procedure aanhankelijk gemaakt wordt bij het “Belgisch Arbitragehof voor de Sport” (het BAS).

11.02 Klachten gericht tegen een andere deelnemer zullen bij de Juryvoorzitter ingediend worden door een teamlid.

Klachten moeten schriftelijk ingediend worden en de redenen van de klacht vermelden.
Ze moeten ten laatste ingediend worden binnen de 15 minuten na de aankomst van de race F1 – F2 –Heren (met uitzondering voor de Masters – 15 min na race). Het is wenselijk dat de teams vooraf reeds melden dat er een klacht zal geformuleerd worden.

11.03 Protesten en klachten zullen vergezeld zijn van 100,-€

Deze som wordt teruggegeven indien het protest / klacht als redelijk wordt beschouwd door de jury.

Klachten en protesten zullen vergezeld gaan van een bedrag van 100,-€.

Voor klachten en protesten die betrekking hebben op de motor wordt dit bedrag 250,-€.
Een klacht wordt behandeld door de jury, die uitspraak doet zonder verhaal.
Een protest wordt behandeld door de jury. Indien het verder verwezen wordt onderzoekt de Technische Commissie enkel de eventuele verkeerde toepassing van het reglement, foutieve berekening van de wedstrijduitslag of procedurefouten.
Wordt de betrokkene in het gelijk gesteld, krijgt hij het bedrag van 100,-€ terug.
Wordt de betrokkene in het ongelijk gesteld, komt het bedrag van 100,-€ de TC/1-KBWSF toe.

11.04 Beslissingen van de jury zullen geen onderwerp zijn voor teamprotesten.

11.05 Team-afgevaardigden moeten te allen tijde elk individu begeleiden naar elke bespreking over een protest of klacht.

11.06 Indien een protest/klacht werd ingediend en onder bespreking is, of indien U bij de Juryvoorzitter geroepen werd, moet u in de nabijheid van het ontmoetingspunt blijven.

11.07 Straftijden >5% toegekend door de Jury tijdens de deliberatie, zullen ter bespreking komen met het betrokken team.

REGEL 12: UITSLUITINGEN EN STRAFFEN

12.01 Voor de overtreding van regel 5.01, 5.02, 5.03, 5.11, 5.12, 5.17, 5.20, 5.20A, 5.33, 5.36, 5.37, 8.05, 8.14,9.08, 9.09, 9.13, 9.16, 9.17, 9.18 en 9.19 de sanctie is diskwalificatie.

12.02 Vaste sancties op regels : 5.03, 5.05, 6.03, 6.04, 6.06, 6.07, 6.08, 8.04 a/d/e, 8.05 + a, 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.een vast aantal % zal in acht genomen worden.

12.03 Voor serieuze overtredingen van de regels mag de Juryvoorzitter met de beslissing van de meerderheid van zijn jury, diskwalificeren en/of aanbevelen aan de TC/1-KBWSF de licentie van de piloot, waarnemer of skiër op te schorten of in te trekken.

Het opnieuw uitreiken van deze licentie echter, zal door de TC/1-KBWSFgebeuren op aanvraag van de piloot, waarnemer of skiër.

12.04 De Juryvoorzitter en de jury hebben het recht ter plaatse een beslissing te nemen op een gebeurtenis, niet voorzien in deze reglementen.

De jury kan beslissen tot het geven van waarschuwingen.

Deze beslissingen zullen vermeld worden in het verslag van de juryvoorzitter.
Bovendien kan de jury beslissen tot het geven van een blaam aan piloot of copiloot.
Een tweede blaam tijdens één zelfde competitiejaar heeft automatisch een schorsing van één wedstrijd tot gevolg.

12.05 Herhalende overtreders vallen onder deze regel. Of en welke sanctie zal een gevolg zijn van de beslissing van de meerderheid van de Juryleden. Beslissingen kunnen de dag zelf genomen worden of, indien ernstig geacht, doorverwezen naar de TC/1-KBWSF.

Onbetamelijk gedrag tegenover eender welke official, voor, tijdens of na een evenement, zal resulteren in het schrappen van de resultaten en intrekken van de licentie van de overtreder(s)

Voor een ernstige overtreding van de reglementen, kan de Juryvoorzitter de overtreder schorsen van de competitie.

Voor overtredingen die de skiër geen schuld treffen, kan de jury een schorsing van maximum één wedstrijd opleggen aan piloot of copiloot.

Deze maatregel kan slechts toegepast worden bij uitzondering.
Zij kan slechts gegeven worden met eenparigheid van stemmen door de jury en mag geenszins de klassieke penalisatie (12.01 & 12.02) vervangen.
Bovendien kan de TK/1-KBWSF beslissen deze schorsing te verlengen tot maximum vier koersen nadat de betrokkene gehoord werd.

De wedstrijddag wordt geacht te zijn afgelopen 2 uur na het beëindigen van de prijsuitreiking.

12.06. n.v.t.

12.07. n.v.t.

.

13. PRIJSUITREIKING

13.01. Prijsuitreiking op de dag-wedstrijden.

De deelnemers hebben de morele verplichting aanwezig te zijn op de prijsuitreiking.
In geval van belet moeten zij zich verontschuldigen bij de juryvoorzitter.
Een deelnemer die niet persoonlijk aanwezig is bij de prijsuitreiking zal geen rechten kunnen laten gelden op het aandenken en/of ereprijs.
De skiër bepaalt de samenstelling van zijn team.

13.02. Jaarlijkse prijsuitreiking van het Belgisch Kampioenschap.

Enkel de leden van het team, die zich persoonlijk aanbieden op de prijsuitreiking, krijgen de voor hen bestemde medailles, trofeeën en diploma's.
Voor de geldigheid van verontschuldigingen: eerst advies van de TC/1-KBWSF, daarna beslissing door de Raad van Beheer van de KBWSF, pas daarna eventueel overhandiging van de medaille, trofee of diploma.
Verontschuldigingen moeten vooraf aan de voorzitter voorgelegd worden.
Voor het opmaken van officiële klassementen bepaalt de skiër de samenstelling van zijn team.

14. ORGANISATIE VAN HET BELGISCHE KAMPIOENSCHAP

14.1. Elke club van een landelijke federatie, kan aanspraak maken op het inrichten van één of meerdere wedstrijden, tellende voor het Belgisch Kampioenschap.

14.2. Deze wedstrijden moeten toegankelijk zijn voor alle vergunninghoudende leden van een landelijke federatie.

14.3. Reglementen.

De wedstrijden worden gehouden volgens de reglementen van de International Waterski & Wakeboard Federation, aangevuld door deze van de E&A regio en van de KBWSF.

14.4. Kalender.

a) Een waterskikoers kalender zal opgemaakt worden door het secretariaat van de nationale Technische Kommissie (TC/1-kBWSF) na overleg binnen de kalendercommissie van TC/1-KBWSF.
b) Het is onmogelijk twee wedstrijden per categorie op éénzelfde dag te houden.

14.5. Homologatie.

a) De juryvoorzitter moet een homologatiedossier samen met de uitslagen van de wedstrijd aan het waterskisecretariaat bezorgen (Bekersveld 9 te 2630 Aartselaar of email sid@h2oski.be), binnen de 14 dagen na de koers.
b) Zonder geldige reden wordt niet afgeweken van het wedstrijdorganigram.

14.6. Belgisch klassement.

a) Er zullen voor elke categorie, behalve voor de nieuwelingen kampioentitels kunnen toegekend worden.
Een kampioenstitel kan enkel toegekend worden als er minstens drie deelnemers van dezelfde categorie en Formule voorkomen in de eindrangschikking van het Belgisch Kampioenschap.

b) Om voor te komen in het eindklassement van het Belgisch Kampioenschap moet men deelnemen aan een minimum aantal koersen, cfr bijgaande tabel - kolom 3, waaronder aan de finale van het Belgisch Kampioenschap.
De afwezigheid van een skiër in de finale zal echter in geen enkel geval het toekennen van een eindklassement van andere skiërs kunnen verhinderen.
Interpretatie betreffende begrip "deelname":
Deelname = zich reglementair aanbieden aan de start.
Bv. Iemand die zich na een valse start niet meer opnieuw aanbiedt aan de start wordt beschouwd als niet hebbende deelgenomen.
Bv. Diskwalificatie = opgave of nul punten, maar telt wel als deelname.
Gevallen van heirkracht zullen, mits duidelijk gestaafde medische attesten en/of duidelijke

sociale aspecten (overlijden familielid) en schriftelijk aangevraagd, door de TC behandeld worden.

c) De punten behaald door elke skiër in éénzelfde categorie worden opgeteld om zijn klassement in het Belgisch Kampioenschap te bepalen.
Het aantal resultaten dat meetelt voor het Belgisch Kampioenschap wordt bepaald door onderstaande tabel kolom 2.

d) Opdat een wedstrijd in aanmerking zou komen voor het Belgisch Kampioenschap:
Moet zij minstens over 51 % van de reglementaire afstand of tijd hebben gelopen.
In geval van herneming van een koers (na rode vlag) herbegint men vanaf nul.
Moeten er minimum vier gekwalificeerde stemmende juryleden functioneren.

e) Enkel de volgende categorieën vernoemd in art 2.01 tellen mee als Belgisch Kampioenschap:
- Open heren Formule 1
- Open heren Formule 2
- Open heren Formule 3
- Open dames Formule 1
- Open dames Formule 2
- Open dames Formule 3
- Eurokids-A
- Eurokids-B
- Junioren
- Senioren- Masters

TABEL
(1) =
Aantal koersen, tellende voor het Belgisch Kampioenschap, ingeschreven op de nationale kalender en die werkelijk plaatsvinden en gehomologeerd worden.
(2) =
Overeenstemmend aantal koersen tellende voor het klassement van het Belgisch Kampioenschap.
(3) =
Minimum aantal koersen waaraan men moet deelnemen om beschouwd te worden als hebbende deelgenomen aan het Belgisch Kampioenschap.

(1)	(2)	(3)
01	01	01
02	02	02
03	03	03
04	04	03
05	04	03
06	05	03
07	06	03
08	07	03
09	07	03
10	08	03
11	09	03
12	10	03
13	10	03
14	11	03
15	12	03
16	12	03
17	13	03
18	14	03
19	15	03
20	16	03