

REGULAMENTO OFICIAL PARA CAMPEONATO BRASILEIRO DE JET SKI 2019

BRAZILIAN JET SPORTS ASSOCIATION
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE JET SKI



1) OBJETIVO:

A Brazilian Jet Sports Association é representante oficial da IJSBA (International Jet Sports Boating Association) e foi criada para promover a modalidade esportiva denominada Moto-aquática/Jet Ski, através de eventos esportivos, como corridas e gincanas, utilizando-se de regras únicas e uniformes, cuja base principal é a segurança dos pilotos participantes.

2) FILIAÇÃO:

Para que o piloto possa participar de eventos homologados pela BJSA ele deverá filiar-se a essa Associação. Com a Carteira da IJSBA/BJSA, o piloto poderá participar de qualquer evento realizado sob homologação da BJSA no Brasil ou homologado pela IJSBA nos Estados Unidos e em campeonatos de outros países cuja homologação esteja a cargo de associações filiadas a IJSBA.

3) COMO SE FILIAR:

Os interessados em se filiar a BJSA poderão contatar a Associação pelo telefone: (55 11) 46163397, e-mail: bjsa@bjsa.com.br, regulamento.bjsa@gmail.com, jetskipardal@gmail.com ou por um representante legal da BJSA no seu estado.

4) CARTEIRA DE PILOTO:

As Carteiras de piloto são de validade nacional e internacional, são emitidas pela BJSA anualmente e deverão ser apresentadas aos Oficiais da BJSA quando solicitadas. As Validades destas carteiras são de 01 de Janeiro a 31 de Dezembro de cada ano, Estas quando apresentadas em lojas e comércios conveniados poderão conceder descontos ao piloto ou associado.

5) PROGRAMA DE COMPETIÇÕES:

5.1) Controle:

A IJSBA estabeleceu regras de organização e condutas para eventos que são seguidos pela BJSA, com algumas alterações em função de diferenças entre os países.

5.2) Espírito das Regras:

As regras oficiais contidas neste Regulamento objetivam promover regras justas e uniformes para conduzir competições. Estas regras criam oportunidades competitivas para todas as classes e categorias.

As regras descritas neste regulamento conduzem de forma geral o esporte, não sendo possível redigir regras únicas para circunstâncias específicas. Por isso, tanto os oficiais de prova, como o Diretor de Prova tem autoridade e responsabilidade de interpretar as regras aqui descritas e também resolver os casos omissos neste regulamento. A qualquer momento a BJSA se reserva ao direito de alterar ou implementar regras, desde que estas sejam amplamente divulgadas e publicadas.

Qualquer alteração ou mudança de regra que não tenha sido publicada e divulgada não será assumida como legal e parte deste regulamento. Qualquer participante que tenha qualquer tipo de dúvida com relação a este regulamento poderá contatar a BJSA para consultas e/ou interpretações, sempre por escrito.

6) ACEITAÇÃO DAS REGRAS:

As regras e regulamentos foram criados para desenvolver a ordem na conduta de eventos e estabelecer o mínimo de infra-estrutura para realização dos mesmos. Portanto, todas as regras deverão ser seguidas tanto em campeonatos oficiais como em provas-show. A partir do momento em que o participante se inscreve regularmente em um evento, ele passa a aceitar as regras e submeterem-se as mesmas. O Regulamento Oficial é uma tradução do OFFICIAL COMPETITION RULEBOOK promulgado pela IJSBA – International Jet Sports Boating Association – adotado no Brasil, com algumas alterações para adequação a realidade Brasileira.

7) SEGURANÇA:

O Regulamento busca as condições de segurança ideais e o bom andamento dos eventos. A Associação e o próprio regulamento não são responsáveis pela segurança do piloto, através de seu equipamento e atitudes durante o evento.

8) HOMOLOGAÇÃO DE EVENTOS:

As pessoas, empresas e clubes interessados em promover eventos de Jet Ski deverão contatar a BJSA 60 dias antes do evento. A BJSA analisará a viabilidade do Projeto e estrutura do evento para que possa emitir ou não sua concordância para a realização do evento.

9) HOMOLOGAÇÃO DE EMBARCAÇÕES:

9.1) As homologações das embarcações deverão ser solicitadas pelas empresas fabricantes e distribuidoras de moto aquáticas / jet skis no Brasil com 02 meses de antecedência ao início dos campeonatos, por escrito, e deverão informar a BJSA o que segue:

- a) Característica técnica do modelo a ser homologado.
- b) Quantidade de modelos importados e previsão anual de importação.
- c) Disponibilização de equipamentos específicos para verificações técnicas nos modelos homologados para a BJSA.
- d) Envio de juntas para os Campeonatos para serem colocados em todas as motoaquáticas / jet skis protestados.

9.2) A BJSA somente poderá homologar embarcações que já estejam sendo comercializadas no mercado brasileiro. Caso o fabricante ou distribuidor solicite a homologação de modelo que não está sendo importado no momento, ou que ainda esteja em vias de lançamento, a BJSA poderá não aceitar a homologação.

9.3) A BJSA poderá não homologar a embarcação nos seguintes casos:

- a) Solicitação de homologação não enviada a BJSA no prazo estipulado.
- b) Embarcação não homologada pela International Jet Sports Boating Association por qualquer motivo.
- c) Embarcação importada em pequena quantidade.
- d) Embarcação nacionalizada ou fabricada no Brasil em pouca quantidade e sem similares importados e homologados.
- e) Qualquer outro motivo que possa prejudicar o bom andamento e equilíbrio da categoria, do evento ou mesmo do esporte em geral.

9.4) Peças, componentes e acessórios deverão ser homologadas pela IJSBA ou pela BJSA. Portanto, peças, componentes e acessórios produzidos no Brasil deverão ser previamente homologadas, mesmo que sejam produtos similares aos homologados pela IJSBA.

10) AS EMBARCAÇÕES E SUAS CATEGORIAS:

10.1) Divisão Ski:

A Divisão Ski inclui embarcações que foram primariamente desenhadas para comportar 01 pessoa em pé. Nesta categoria somente poderão ser inscritos modelos de embarcações com as seguintes características:

- Peso seco deverá ser superior a 102 quilos (225 lbs) para categoria 650 cc.
- Peso seco deverá ser superior a 114 quilos (260 lbs) para categorias 800 cc.
- Comprimento do casco não poderá exceder a 304.80 centímetros (10")
- Largura do casco não poderá ser menor do que 50.80 centímetros (20") e nem poderá ser maior do que 76.20 centímetros (30").

10.1.1) Os jets das categorias **SKI ASPIRADOS STOCK**, 2 tempos e 4 tempos serão classificados separadamente, na turbo GP não terão distinção.

10.1.2) Ficam HOMOLOGADOS os cascos Nacionais **VIKING** para todas as categorias SKI, desde que a mecânica esteja de acordo com a categoria.

10.2) Divisão Sport:

A Divisão Sport inclui embarcações que foram primariamente desenhadas para comportar uma ou mais pessoas e que possuem um assento. Nesta categoria somente poderão ser inscritos modelos de embarcações com as seguintes características:

- Peso seco deverá ser superior a 113 quilos (250 lbs) para categorias 650 cc.
- Peso seco deverá ser superior a 136 quilos (250 lbs) para categorias 800 cc.
- Comprimento do casco não poderá exceder a 304.80 centímetros (120")
- Largura do casco não poderá ser menor do que 66.00 centímetros (26") e não poderá ser maior do que 96.50 centímetros (38").

10.3) Divisão Runabout:

A Divisão Runabout inclui embarcações que foram primariamente desenhadas para comportar uma ou mais pessoas e que possuem assento. Nesta categoria somente poderão ser inscritos modelos de embarcação com as seguintes características:

- Peso seco deverá ser superior a 155 quilos (340 lbs) para categorias 650 cc.
- Peso seco deverá ser superior a 182 quilos (400 lbs) para categorias 800 cc.
- Peso seco deverá ser superior a 216 quilos (475 lbs) para categorias 1100 cc e acima
- Comprimento do casco não poderá exceder a 360.00 centímetros
- Largura do casco não poderá ser menor do que 96.50 centímetros (38") e nem poderá ser maior do que 160.00 centímetros .

11) CLASSIFICAÇÃO DOS PILOTOS:

11.1) Classificação dos Pilotos:

a) O piloto para poder participar de qualquer prova de Jet Ski no Brasil deverá ter a **HABILITAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL. Pilotos maiores de 18 anos deverão apresentar a Habilitação da Marinha no ato de sua inscrição na competição. Pilotos MENORES DE 18 anos deverão obrigatoriamente obter AUTORIZAÇÃO ESPECÍFICA DO JUIZADO DA INFÂNCIA E DA JUVENTUDE / PODER JUDICIÁRIO** e estar filiado a BJSA, conforme NORMAM 03/Portaria 033 de 28 de Maio de 2001.

- b) O piloto deverá apresentar Carteira de Identidade quando solicitada.
- c) O termo de responsabilidade de um piloto menor de 18 anos deverá ser assinado pelos pais ou guardião legal.
- d) Os Pilotos Estreantes, Novatos e principalmente os MENORES de IDADE, serão avaliados quanto as suas competências e/ou habilidades para poder entrar no circuito. Dependendo dessas avaliações serão excluídos da competição.

11.2) Estreantes e Novatos:

- a) A Categoria Estreantes e Novatos, categoria única, é destinada a pilotos que estão ingressando no esporte e que não possuem experiências anteriores em competições. Obrigatoriamente os 3 primeiros colocados de cada categoria ESTREANTES e NOVATOS ao final do Campeonato deverão passar para a Categoria PROFISSIONAL.
- b) Os Pilotos Estreantes e Novatos deverão participar pelo menos um ano nesta Categoria quando então, poderão ingressar nas categorias superiores por classificação ou com análise e autorização da direção da BJSA. Poderão ficar nesta categoria no máximo por 3 anos ou 3 campeonatos consecutivos.
- d) Todas as embarcações desta categoria deverão seguir as normas para PREPARAÇÃO ASPIRADOS STOCK E TURBO STOCK;
- e) Quando um piloto da categoria Estreantes e Novatos passar para outra categoria superior, (Profissional), ele não poderá mais retornar para esta categoria.

11.3) Profissionais:

- a) São pilotos que já passaram pela categoria Estreantes e Novatos, tendo sido classificados em até 3ª colocação no Campeonato do ano anterior;
- b) Tenham competido, por um ano / campeonato ou no máximo três anos / campeonatos na Estreantes e Novatos e foram avaliados e aprovados pela direção da BJSA.
- c) Os pilotos que tenham participado, comprovadamente, de outros Campeonatos Nacionais ou Internacionais e / ou que possuam experiência comprovada para tal, sempre com o aval da direção de prova e da BJSA.

11.4) Mulheres:

- a) Categorias especiais para a competição de mulheres poderão ser criadas desde que tenham numero mínimo de 5 inscritas.
- b) Caso não haja categorias específicas para mulheres, elas poderão se inscrever junto aos homens em qualquer categoria, respeitando os itens 11.2 e 11.3 acima.

12) EVENTOS:

12.1) Circuito Fechado:

O circuito fechado é uma competição de velocidade, onde o piloto tem que realizar curvas a direita e a esquerda dependendo do traçado do circuito, o qual é demarcado com bóias

coloridas. Obstáculos poderão existir no circuito fechado, visando dificultar o circuito ou diminuir a velocidade do mesmo.

12.2) Slalom:

O Slalom é uma prova de velocidade, onde o piloto sozinho deve realizar curvas a direita e a esquerda (zigue-zague) no menor tempo possível.

12.3) Freestyle:

O Freestyle é uma prova de habilidade, onde o piloto deve realizar o maior número de manobras com perfeição para um júri, que lhe darão notas de 0 à 10, dentro de uma apresentação de 02 (dois) minutos.

12.4) Offshore / Raid / Rallye:

São eventos de longa distância realizados em rios, lagos e mar. Estes eventos poderão ter o caráter de competição ou simplesmente passeio.

12.5) Drag Racing:

É uma prova de velocidade em um percurso determinado.

12.6) Eventos especiais:

Qualquer evento que envolva embarcações do tipo Moto aquática / Jet Ski e não se enquadre nas provas acima descritas são considerados eventos especiais, que deverão ter regulamento específico.

13) CIRCUITO FECHADO:

13.1) Dependendo das condições do Mar ou das condições da água, o tipo de largada será explicado aos pilotos em uma reunião.

13.2) A embarcação deverá ser puxada ou arrastada até a linha de largada. Todas as embarcações que entrarem em corrida ou treino oficial deverão sair da linha de largada e não do box.

13.3) O número máximo de embarcações permitidas por categoria é o seguinte:

Categoria	SKI	SPORT	Runabout
Novatos/ Stock	14*	14*	14*
Limited	14*	14*	14*
GP	14*	14*	14*

* A Direção de Prova poderá autorizar a entrada de mais concorrentes quando o local oferecer segurança.

Obs.: Na categoria Novatos a Direção de Prova poderá diminuir ou aumentar o número máximo de participantes por bateria, em função do tamanho da raia, segurança e outros fatores.

13.4) O método que determina o posicionamento na linha de largada é por SORTEIO. O número sorteado indicará a posição na linha de largada, **da ESQUERDA para a DIREITA**

do Grid, quando o circuito for anti-horário e da DIREITA para a ESQUERDA quando o circuito for horário. O posicionamento dos pilotos no Grid (em função da torre de largada) na primeira etapa do campeonato será determinada por sorteio o qual valerá para a primeira e a segunda bateria, e da segunda etapa em diante será determinada pela posição do piloto no campeonato.

13.4.1) No caso de GRID BI PARTIDO (três torres) os ímpares sorteados ficarão de um lado e os pares de outro, seguindo as regras acima descritas.

13.5) A Direção de Prova poderá penalizar ou desclassificar qualquer piloto que esteja praticando um tipo de largada que interfira na largada de outro (s) piloto (s).

13.6) Uma embarcação danificada poderá ser proibida de participação da bateria, se na opinião da Direção de Prova, este oferecer perigo aos outros participantes, públicos e pessoas direta ou indiretamente ligadas ao evento. A decisão da Direção de Prova é irrevogável e final.

13.7) O piloto somente poderá participar da competição com embarcações previamente vistoriadas e que contenham o selo de vistoria. Caso o piloto tenha que trocar de embarcação por qualquer motivo, e esta não estiver vistoriada, o piloto deverá receber autorização expressa da Direção de Prova.

13.8) O piloto **NÃO** poderá utilizar embarcações diferentes na 1ª. e 2ª. Baterias. No caso de quebra **sem possibilidade de reparos**, o competidor somente poderá utilizar outra embarcação equivalente ou menos potente, **APENAS** com autorização da Direção de Prova e Oficiais de Vistoria.

14) PROCEDIMENTO GERAL DE LARGADA:

14.1) LARGADA COM ELASTARTER;

14.1.1) O Grid de largada poderá ser composto por um elástico de borracha (elastarter) . Todos os pilotos deverão estar na área neutra na linha de largada (distância de 60 centímetros anterior ao elástico), de uma maneira que a embarcação não toque nem ultrapasse a linha do elástico.

14.1.2) O Diretor de largada ordenará o funcionamento dos motores, conferirá se todos estão prontos e indicará ao Oficial responsável pela sinalização da largada e este mostrará uma placa de “2” .

14.1.3) Depois de certificar-se de que todas as embarcações se mantiveram alinhadas e em perfeito posicionamento, o Oficial responsável pela largada mostrará a placa de “1”. Após a placa de 1, o oficial girará a placa, demonstrando que a largada será dada a qualquer momento. A corrida começará somente quando o elástico for solto no grid de largada.

14.1.4) A largada somente poderá ser atrasada quando a placa de “2” é mostrada. Quando o oficial mostrar a placa de “1”, a largada não mais poderá ser atrasada ou paralisada.

14.1.5) Somente um "holder" e um mecânico serão permitidos na área de largada. À categoria Runabout é permitido dois "holders". Não será permitido que os holders se utilizem de cordas, elásticos e outros artifícios para a largada de seus pilotos, apenas luvas. Quando a placa de “2” é levantada, os mecânicos deverão deixar a área de largada sob risco de penalização do piloto. Em caso de formação de ondas ou outras dificuldades de se controlar o alinhamento dos competidores no momento da largada, a Direção de Prova poderá, a seu critério, autorizar a entrada de mais "holders".

14.1.6) Aos pilotos da Divisão Ski **não** é permitida a colocação dos pés ou joelhos sobre a plataforma da embarcação enquanto a largada não estiver sido dada oficialmente. **Os dois pés devem permanecer no chão até que o elástico seja solto.** Dada a largada e antes da primeira bóia o piloto deverá imediatamente estar de pé sob sua embarcação. O não cumprimento desta regra ocasionará sua penalização.

14.1.7) Aos pilotos da divisão Sport e Runabout serão permitidos estar sentado sobre a embarcação durante o processo de largada.

14.1.8) O piloto é obrigado a realizar a primeira bóia do circuito (bóia dupla de largada). O piloto que não realizar a 1ª. bóia será **automaticamente desclassificado**.

14.1.9) Dada a largada, todos os pilotos deverão dirigir-se para a 1ª. bóia (bóia de largada) e assim prosseguir o circuito determinado. A embarcação que por qualquer motivo não tenha largado e tenha permanecido no grid, poderá largar **DESDE QUE** o líder ainda **NÃO** tenha passado pela torre de Direção de Prova (torre de Cronometragem), e por ela autorizado.

14.1.10) O(s) piloto(s) que cruzar (em) a frente dos demais ou mudar o traçado antes de 50% da Holeshoot, a prova será paralisada e o(s) pilotos serão penalizados conforme o item 15.

14.1.11) O(s) piloto(s) que de alguma forma simulada impedir (em) o procedimento da largada, a prova será paralisada e o(s) pilotos serão penalizados conforme o item 15.

14.2) LARGADA COM SISTEMA ELETRÔNICO DE LUZES;

14.2.1) O Grid de largada poderá ser composto por um ou dois sistemas eletrônicos de luzes (lâmpadas amarelas, verdes e vermelhas). Todos os pilotos deverão estar na área neutra na linha de largada (distância mínima de 60 centímetros anterior aos sensores de queima de largada), de uma maneira que a embarcação não ultrapasse a linha dos sensores.

14.2.2) O Diretor de largada ordenará o funcionamento dos motores, conferirá se todos estão prontos e indicará ao Oficial responsável pela sinalização da largada e este acionará o sistema eletrônico automatizado, acenderão em seqüência as 3 luzes amarelas e a VERDE que será a LARGADA.

Caso algum jet ultrapasse as fotocélulas de queima de largada as luzes VERMELHAS se acenderão.

14.2.3) A largada somente poderá ser atrasada antes das luzes AMARELAS sejam acionadas após isso a largada não mais poderá ser atrasada ou paralisada.

14.2.4) Somente um "holder" e ou um mecânico serão permitidos na área de largada. À categoria Runabout é permitido dois "holders". Não será permitido que os holders se utilizem de cordas, elásticos e outros artifícios para a largada de seus pilotos, apenas luvas. Quando as luzes AMARELAS forem acesas, os mecânicos deverão deixar a área de largada sob risco de penalização do piloto. Em caso de formação de ondas ou outras dificuldades de se controlar o alinhamento dos competidores no momento da largada, a Direção de Prova poderá, a seu critério, autorizar a entrada de mais "holders".

14.2.5) Aos pilotos da Divisão Ski **não** é permitida a colocação dos pés ou joelhos sobre a plataforma da embarcação enquanto a largada não estiver sido dada oficialmente. **Os dois pés devem permanecer no chão até que o elástico seja solto.** Dada a largada e antes da primeira bóia o piloto deverá imediatamente estar de pé sob sua embarcação. O não cumprimento desta regra ocasionará sua penalização.

14.2.6) Aos pilotos da divisão Sport e Runabout serão permitidos estar sentado sobre a embarcação durante o processo de largada.

14.2.7) O piloto é obrigado a realizar a primeira bóia do circuito (bóia dupla de largada). O piloto que não realizar a 1ª. bóia será **automaticamente desclassificado**.

14.2.8) Dada a largada, todos os pilotos deverão dirigir-se para a 1ª. bóia (bóia de largada) e assim prosseguir o circuito determinado. A embarcação que por qualquer motivo não tenha largado e tenha permanecido no grid, poderá largar **DESDE QUE** o líder ainda **NÃO** tenha passado pela torre de Direção de Prova (torre de Cronometragem), e por ela autorizado.

14.2.9) O(s) piloto(s) que cruzar (em) a frente dos demais ou mudar o traçado antes de 50% da Holeshoot, a prova será paralisada e o(s) pilotos serão penalizados conforme o item 15.

14.2.10) O(s) piloto(s) que de alguma forma simulada impedir (em) o procedimento da largada, a prova será paralisada e o(s) pilotos serão penalizados conforme o item 15.

15) PROCEDIMENTO GERAL DE RE-LARGADA:

15.1) A Direção de Prova deverá e poderá reiniciar uma largada a seu critério. As razões para uma re-largada incluem: largadas saltadas, cruzadas, bóias perdidas no circuito, acidentes na primeira bóia envolvendo diversos pilotos, largadas cruzadas ou presença de algum piloto que ofereça perigo a si, ou falta de segurança aos outros participantes.

15.2) Todas as embarcações deverão parar quando a bandeira vermelha for acionada e

indicada aos pilotos. Estes deverão retornar devagar e calmamente à linha de largada para a re-largada. Qualquer piloto que cause a re-largada será penalizado.

15.3) Se houver reinício de uma largada, e mais de uma volta do circuito for completada, aqueles pilotos que não conseguiram largar na primeira tentativa **NÃO** poderão entrar na nova largada.

15.4) O piloto que "queimar" ou cruzar a largada e causar o seu reinício será penalizado da seguinte forma na nova largada: o piloto deverá estar com sua embarcação com o motor desligado, sem o holder, mas com um mecânico e com a mão mais próxima do botão de "start" levantada acima do capacete, com o braço esticado, segurando a PULSEIRA CORTA CIRCUITO. Sua mão não poderá abaixar e o motor não poderá ser acionado antes de o elástico ser solto. O piloto que tentar abaixar a mão e/ou acionar o motor da embarcação sem que o elástico tenha sido solto, será desclassificado da bateria.

15.5) Se uma corrida é parada com **menos de 1/3 voltas** completadas, e seu reinício for solicitado, o procedimento total de re-largada deverá ser utilizado. Os pilotos deverão voltar à linha de largada na mesma posição em que estavam na primeira largada. O piloto que na primeira largada estava penalizado deverá re-largar sob a mesma penalização.

15.6) Se uma corrida é parada **com 1/3 ou mais voltas completadas**, e seu reinício for solicitado, o procedimento de largada com o Jet madrinha deverá ser utilizado. Os pilotos serão posicionados em fila na ordem de posição da última volta completada. Os pilotos percorrerão o circuito em baixa velocidade, em fila e com distância de uma embarcação entre eles, até que o oficial responsável pela largada mostre a bandeira Verde. Ultrapassagens não serão permitidas até que a bandeira verde seja mostrada que indique que a competição foi retomada.

16) REGRAS GERAIS:

16.1) Se a Direção de Prova perceber má conduta, colisão proposital ou qualquer outra atitude antiesportiva ou de simulação praticada pelo piloto, este poderá ser penalizado a critério da Direção de Prova. **Em caso de "jogadas de equipe" todos os pilotos envolvidos poderão ser penalizados com desclassificação dos mesmos.**

16.2) Caso o piloto bloqueie a passagem de uma embarcação mais rápida, este poderá ser penalizado a critério da Direção de Prova.

16.3) É expressamente proibido ao piloto navegar em direção oposta a do circuito. O piloto que por qualquer razão fizer um cavalo-de-pau no circuito poderá colocar sua embarcação novamente no sentido correto do circuito e continuar a competição. O piloto que navegar no sentido oposto ao do circuito será penalizado.

16.4) Se o piloto necessitar parar durante a competição por qualquer motivo, a primeira atitude do piloto deverá desobstruir o caminho para os outros pilotos de maneira apropriada e segura.

16.5) As ultrapassagens no circuito fechado são normais e permitidas. Contudo o piloto que irá ultrapassar outro deverá procurar o caminho e a maneira mais segura para passar

o piloto a sua frente. **As “ JATADAS “ propositais em outros competidores serão punidas com até desclassificação .**

16.6) O piloto que foi ultrapassado deverá / poderá continuar na competição.

16.7) O piloto que sofrer queda e que estiver machucado ou em situação de perigo deverá levantar um dos braços e indicar ao "Jet resgate" para que este possa ajuda-lo. O piloto que desejar retornar a competição deverá fazê-lo da maneira mais segura.

16.8) Todos os pilotos deverão realizar as curvas a direita e a esquerda no circuito fechado. O "nariz" da embarcação deverá claramente fazer a curva em torno da bóia. Caso a embarcação **passe por cima ou se choque com a bóia**, o piloto será considerado por ter perdido (comido) a bóia, não importando de que lado à bóia reapareça. Em caso de perda de bóia, o piloto obrigatoriamente deverá fazer a BOIA CASTIGO e não poderá refazer a perda de forma alguma.

A critério da Direção de Prova, acertado no Briefing, o piloto que perdeu a bóia, deverá fazer a BOIA CASTIGO, até 2 voltas depois da ocorrência, caso não a faça nesse tempo, será considerada bóia perdida.

ATENÇÃO: Caso a direção de prova entenda que o piloto agiu de má fé, perdendo propositadamente uma ou mais bóias, mesmo ele fazendo a (s) BOIA (s) CASTIGO poderá ser DESCLASSIFICADO da Competição.

16.9) Para cada bóia perdida , não refeita , o piloto receberá penalização de **01 VOLTA** a menos na sua contagem total de bateria. Se o piloto deixar de fazer (comer) 03 bóias, este será desclassificado automaticamente, na mesma volta ou não.

16.10) Identificação de bóias: Bóias vermelhas sinalizam curva a esquerda. Bóias amarelas sinalizam curva a direita. Caso a direção de prova utilize outra cor de bóia por qualquer outro motivo, ele indicará e explicará aos pilotos.

16.11) A linha de chegada é determinada pela posição do Diretor de Prova que na maioria das vezes estará na linha do oficial responsável cronometragem (Torre de Cronometragem).

16.12) O Piloto e sua embarcação são consideradas como uma unidade para efeito de chegada. Caso ocorra queda do piloto da embarcação antes da linha de chegada e sua embarcação "escorregue" sozinha para a linha de largada sem o piloto, este não será considerado.

16.13) O piloto que comemorar sua vitória após a bandeira quadriculada deverá fazê-lo com a máxima cautela sob pena de desclassificação da bateria.

16.14) Depois de terminada a corrida, o piloto deverá retornar ao Box, no sentido do circuito, com segurança, baixa velocidade e bom senso.

16.15) O piloto deverá estar no local do evento com 1 hora de antecedência à Programação original da etapa em todos os dias de evento.

16.16) O piloto poderá se dirigir a seu Box, durante a corrida para efeito de manutenção de seu equipamento. O piloto não poderá em hipótese alguma trocar de embarcação durante a corrida.

16.17) Caso o piloto/equipe forem responsabilizados pelos danos ou destruição de quaisquer bóias ou flutuantes, deverá arcar financeiramente com a reparação dos danos, sem prejuízo de eventual punição administrativa disciplinar.

17) SLALOM:

17.1) O piloto tem que realizar bóias para a esquerda e direita. Em caso de perda (queima) de bóia, o piloto será penalizado em 10 segundos por bóia perdida. Caso o piloto queira voltar e refazer a bóia perdida ele não será penalizado.

17.2) Para efeito de desempate do slalom. a segunda tentativa do piloto servirá. Se mesmo assim o empate persistir, o resultado final do slalom será o empate, sendo que os pilotos envolvidos receberão a mesma pontuação.

18) FREESTYLE:

18.1) O Freestyle é uma categoria onde o piloto mostra sua habilidade sobre sua embarcação.

18.2) O piloto deverá participar sozinho nesta categoria.

18.3) A ordem de entrada será indicada aos participantes desta categoria.

18.4) O participante deverá indicar ao oficial responsável pela marcação do tempo quando estiver pronto para começar a sua apresentação, ou quando a iniciar.

18.5) Uma apresentação com maior número de manobras e com maior grau de dificuldade receberá notas maiores do que apresentações com poucas e fáceis manobras.

18.6) A apresentação do piloto deverá terminar o mais próximo dos dois minutos permitidos.

18.7) Notas não serão dadas aos pilotos que executarem menos de 1 minuto de apresentação.

18.8) Em caso de empate, os pilotos farão nova apresentação de 1 minuto para os juizes.

18.9) Caso a embarcação que está se apresentando tenha problemas mecânicos, qualquer outra poderá ser utilizada desde que não "estoure " o tempo de 2 minutos.

18.10) Serão 2 Categorias, Amador e Profissional.

OBS: A critério da Direção de provas poderá ter apenas uma única categoria.

18.10.1) AMADOR, todo e qualquer piloto com habilidade para este fim, vedada participação de profissionais, salvo autorização da direção de provas ou falta de

habilidade para a categoria profissional;

18.10.2) PROFISSIONAL; piloto deverá ter muita prática e alto desempenho, apresentar manobras de alta dificuldade e complexidade, caso contrario, a critério dos jurados, não poderá concorrer a esta categoria.

19) OFFSHORE E EVENTOS ESPECIAIS:

19.1) Num evento de longa distância é de inteira responsabilidade de o piloto avisar aos oficiais de prova sobre um piloto machucado ou com problemas em sua embarcação.

19.2) Eventos especiais terão regras específicas que serão publicadas aos participantes.

19.3) FLYBOARD :

19.3.1) O Flyboard é uma categoria onde o competidor mostra sua habilidade sobre seu equipamento, de qualquer marca, modelo ou potência.

19.3.2) O piloto deverá participar sozinho nesta categoria.

19.3.3) A ordem de entrada será indicada aos participantes desta categoria.

19.3.4) O participante deverá indicar ao oficial responsável pela marcação do tempo quando estiver pronto para começar a sua apresentação, ou quando a iniciar.

19.3.5) Uma apresentação com maior número de manobras e com maior grau de dificuldade receberá notas maiores do que apresentações com poucas e fáceis manobras.

19.3.6) A apresentação do competidor deverá terminar o mais próximo dos dois minutos permitidos.

19.3.7) Notas não serão dadas aos pilotos que executarem menos de 1 minuto de apresentação.

19.3.8) Em caso de empate, os competidores farão nova apresentação de 1 minuto para os juizes.

19.3.9) Caso a embarcação que está se apresentando tenha problemas mecânicos, qualquer outra poderá ser utilizada desde que não "estoure " o tempo de 2 minutos.

19.3.10) Serão 2 Categorias, Amador e Profissional.

OBS: A critério da Direção de provas poderá ter apenas uma única categoria.

19.3.10.1) AMADOR, todo e qualquer piloto com habilidade para este fim, vedada participação de profissionais, salvo autorização da direção de provas ou falta de habilidade na profissional;

19.3.10.2) PROFISSIONAL; piloto deverá ter muita prática e alto desempenho, apresentar manobras de alta dificuldade e complexidade, caso contrario, a critério dos jurados não poderá concorrer a esta categoria.

20) REGRAS GERAIS DE COMPETIÇÃO:

20.1) Regras Gerais de Competição:

20.1.1) Todas as pessoas envolvidas direta ou indiretamente nos eventos e competições devem conhecer este regulamento e obedecê-lo.

20.2) Suplemento de regras:

20.2.1) Qualquer mudança, alteração ou complementação de regra deverão ser anunciadas aos pilotos através de boletim oficial ou de reunião oficial. É de responsabilidade de o piloto obter as informações referentes.

20.2.2) Todas as correções, mudanças ou complementações de regras serão consideradas como legais depois de anunciadas.

20.3) Regras Técnicas:

20.3.1) Todos os pilotos são obrigados a utilizar colete salva-vidas aprovado pela Marinha do Brasil, IJSBA / BJSB, tanto para as competições, quanto para treinos e acerto de motor. **Estrangeiros com Classificação SOLAS serão aceitos.**

20.3.2) Todos os pilotos deverão obrigatoriamente utilizar capacetes com queixeira e óculos de proteção, durante as competições e treinos INCLUSIVE NO FLYBOARD, do tipo de Wakeboard. Na categoria Freestyle, os pilotos não necessitam utilizar o capacete.

20.3.3) Proteções com óculos, sapatos ou botas especiais não são de utilização obrigatória, porém são recomendados.

OBS 1: Todos os Pilotos DEVERÃO utilizar roupas de borracha tipo neoprene para sua segurança. Não serão aceitos bermudas ou sungas em hipótese alguma.

OBS 2: Todos os Pilotos DEVERÃO utilizar protetores de coluna tipo MotoCross por baixo ou por cima do neoprene sob o colete para sua segurança.

20.3.4) A Direção de Prova poderá não aprovar capacete, colete salva-vidas, protetor de coluna e qualquer tipo de vestimentas, que não achar que reúnam condições favoráveis de segurança.

20.3.5) Nenhum piloto sob influência de drogas ou bebidas alcoólicas poderá participar do evento. A Direção poderá fazer ou delegar a quem de direito, exames de toxicidade sanguínea ou de etilometria de qualquer piloto, sendo passível das penalidades impostas.

20.3.6) A Direção de Prova poderá proibir a participação de um piloto enfermo ou psicologicamente alterado, que ofereça perigo a si, aos outros participantes, pessoas

envolvidas ou espectadores. Para a sua participação, será necessária a liberação do mesmo por um Médico, pelo Médico do evento e pela Direção de Provas.

20.3.7) Qualquer piloto demonstrando falta de conduta esportiva em qualquer momento poderá ser penalizado, inclusive retirado do Evento.

20.3.8) Todas as embarcações deverão estar equipadas com a PULSEIRA CORTA CIRCUITO EM FUNCIONAMENTO, que deverá estar plugada na embarcação e ao mesmo tempo no piloto (seja no pulso ou no colete salva-vidas). Nenhum tipo de modificação do tipo adesivo, arames e outros materiais que possam ser retirados durante ou logo após o término da corrida serão aceitos. Embarcações antigas que não tenham originalmente o dispositivo de corta circuito deverão ser atualizadas, no sentido de comportá-lo.

20.3.9) Todas as embarcações deverão passar pela Vistoria de Segurança previa à corrida. A Direção de Prova poderá remover qualquer embarcação da corrida que julgue não atender os requerimentos técnicos exigidos.

20.3.10) O equipamento que for quebrado ou danificado durante a corrida, não será penalizado a não ser que a penalização venha a acontecer durante a corrida.

20.3.11) Todas as embarcações deverão portar o pára-choque dianteiro perfeitamente instalado, evitando prejuízo físico para os outros participantes.

20.3.12) A Direção de Prova poderá parar qualquer evento que julgue necessário, em qualquer momento, para garantir a segurança dos participantes, pessoas envolvidas e público presente.

21) REGRAS DE BANDEIRAS:

- Amarela** -> Atenção. Perigo, Não ultrapasse na área indicada e diminua a velocidade / Acidente na Pista.
- Preta** -> Desclassificação do Piloto.
- Verde** -> Indica que a prova está em curso.
- Vermelha** -> Cancelamento da Largada ou prova / Retomar aos boxes ou ao Grid de Largada e em baixa velocidade.
- Quadriculada** -> Chegada / Final
- Azul** -> Ultrapassagem de piloto mais rápido sobre piloto retardatário.
- Branca** -> Indica que o piloto está iniciando a última volta

22) REGRAS GERAIS PARA O LOCAL DO EVENTO:

22.1) Reunião de Pilotos: serão realizadas em todos os eventos, em dias e horários pré-determinados e publicados aos pilotos.

22.2) Somente poderão ser utilizados veículos de reboque de embarcações, do tipo ATV e motos quando autorizados pela Direção de Prova.

22.3) Galões de gasolina deverão estar com as seguintes indicações: "Gasolina" ou "Inflamável", e deverão estar em locais seguros.

22.4) A Direção de Prova poderá inspecionar os galões de combustível. Há certos estados/ cidades onde não será permitido deixar os galões de combustível na área do evento e quando isso acontecer, todos os pilotos serão avisados e deverão obedecer as regras locais.

22.5) É obrigatório ao piloto ter em seu box pelo menos 01 extintor de incêndio.

22.6) Áreas para acerto de motores e testes serão designadas pela Direção de Prova. Caso, em algum evento não haja espaço físico para área de teste e acertos, os pilotos deverão ter autorização especial da Direção de Prova para adentrar na água para efetuar testes, sob risco de penalização.

22.7) É terminantemente PROIBIDO acender qualquer tipo de chama, sendo fogueira, fogões, churrasqueiras, etc., além de fumar cigarros, charutos, cachimbos, enfim qualquer

tipo de propagação de chamas ou fagulhas além de bebidas alcoólicas dentro da área de BOX, atividades estas passíveis de **DESCCLASSIFICAÇÃO de toda a EQUIPE responsável pelo ato.**

23) REGRAS DE INSCRIÇÃO:

23.1) Qualquer categoria requer o mínimo de 05 (cinco) pilotos inscritos para que a categoria seja aberta. No caso da categoria Freestyle, a inscrição de somente 01 (um) piloto permite a abertura da categoria. No caso de evento que não reúna mais de 05 pilotos em várias categorias, a Direção de Prova poderá juntar ou não, categorias para que o evento possa acontecer, sendo que a pontuação e premiação (se houver) serão separadas. A abertura de Categorias não anunciadas ficará a critério da Direção de Prova.

23.2) Não haverá devolução de dinheiro de inscrições **sob hipótese alguma**. O piloto, que participa de provas classificatórias e não consegue posição suficiente para correr nas provas finais, ou que desista da competição por qualquer motivo, não tem direito de receber o dinheiro de sua inscrição de volta.

23.3) O valor da inscrição será determinado pela Direção de Prova.

23.4) O piloto poderá participar de quantas categorias desejarem, com exceção dos novatos, e nas categorias Novatos.

23.5) Se o piloto tem dúvidas com relação a sua categoria é de sua inteira responsabilidade esclarece-las com a Direção de Prova.

23.6) A quantidade de credenciais por piloto será determinada pela Direção da Prova e Promotores do evento.

24) PRÊMIOS E RECOMPENSAS:

24.1) Quando houver prêmios em dinheiro ou em espécie, isto será anunciado previamente aos pilotos, e sua distribuição ficará a cargo da empresa Promotora, ficando os pilotos obrigados a comparecer nos cerimoniais (pódio e "hasteamento") sob pena de perda de premiação a que tiver direito.

25) SISTEMA DE PONTUAÇÃO:

25.1) Em provas classificatórias não há distribuição de pontos, há somente a seleção dos pilotos para compor o grid de largada. O método que determina o posicionamento na linha de largada é por **SORTEIO na primeira Etapa do Campeonato**. O número sorteado indicará a posição na linha de largada da esquerda para a direita do grid quando o circuito for anti-horário e da direita para esquerda quando o circuito for horário. A divisão dos pilotos no grid em função da torre de largada será determinada pelo Oficial responsável durante o sorteio ou posicionamento do grid. Deverá sempre haver um equilíbrio das embarcações no lado direito e esquerdo do grid. **A partir da Segunda etapa, a ordem de largada (escolha de posição no grid) será determinada pela**

classificação do campeonato para as duas baterias da etapa em curso. Pilotos não classificados serão posicionados por sorteio.

25.2) Depois de formado o Grid de Largada, todas as categorias disputarão no máximo duas (2) baterias conforme programação divulgada, sendo que os pontos serão somados a fim de determinar a colocação dos pilotos naquela etapa. O piloto que por qualquer motivo seja desclassificado não tem direito a pontos.

25.3) No caso de empate na etapa, o resultado da segunda bateria servirá como critério para desempate.

25.4) Todos os pilotos que completarem pelo menos 01 (uma) volta, já terão direito a pontos, mesmo que não complete o restante das voltas estipuladas para cada bateria.

25.5) O piloto que não completar 01 volta, ou seja, não passar pela cronometragem pelo menos uma vez, não receberá pontos.

25.6) Para efeito de colocação em cada etapa serão somados os pontos das baterias em cada classe, no caso de empate o melhor resultado na segunda bateria servirá para desempatar.

25.7) Fica a critério da Direção de Prova, definir a Classificação geral de etapa ou campeonato, caso, por razões de força maior, qualquer bateria não seja realizada.

25.8) Se houver menos de 05 (cinco) pilotos inscritos em uma categoria, estes terão direito a metade dos pontos.

25.9) Classificação Geral:

25.9.1) Observando o previsto a seguir a classificação Geral de um campeonato será dada pela soma de todas as baterias de todas as etapas, com descarte ou não, a critério

da Direção de Prova, desde que preestabelecido.

25.9.2) Em caso de empate na Classificação Geral após todas as etapas, para efeito de desempate será considerado o que segue:

a) Maior número de primeiros lugares, segundos lugares, terceiros lugares e assim sucessivamente,

b) Caso ainda persista o empate, o desempate terá por base o maior número de pontos obtidos na última bateria da última etapa.

25.9.3) Para efeito de pontuação da etapa a classificação será dada pela somatória das duas baterias. Se houver empate nesta somatória, o maior número de pontos da segunda bateria servirá como desempate.

25.10) Sistema de Pontuação:

1º	10 pontos	5º	04 pontos
2º	08 pontos	6º	03 pontos
3º	06 pontos	7º	02 pontos
4º	05 pontos	8º	01 pontos

26) NÚMEROS DAS EMBARCAÇÕES, ADESIVOS E JALECOS:

26.1) Todas as embarcações deverão conter numeral tipo "imprensa" sem qualquer estilização, de no mínimo 17 (dezesete) centímetros de altura nos padrões desenhados, dos dois lados.

26.2) O numeral tem que ser preto sob fundo branco em todas as categorias.

26.3) Tanto para treinos como para competições, todas as embarcações deverão contar com os numerais.

26.4) Todas as embarcações devem encontrar-se dentro dos requisitos da Lei RTM, através de inscrição definitiva ou protocolo da Marinha.

26.5) Se solicitado, todas as embarcações deverão ter adesivos do patrocinador do evento e /ou da BJSa e os pilotos também deverão utilizar os jalecos do patrocinador.

26.6) Pilotos patrocinados por marcas concorrentes ao patrocinador maior do evento, poderão participar do evento utilizando jalecos especiais, a serem confeccionados pela Organização do evento, para isso o piloto deverá solicitar à empresa promotora, por escrito, com 15 dias de antecedência com devida comprovação contratual.

26.7) A exceção do previsto no item anterior fica terminantemente proibida alterações,

danos ou adulterações dos jalecos fornecidos pela Organização do evento.

26.8) É de inteira responsabilidade do piloto o jaleco promocional fornecido pelo Promotor do evento. O piloto deve encarar o jaleco promocional como seu próprio equipamento de corrida. O jaleco poderá ser pedido de volta pela organização do evento e caso não o seja, será cobrado o valor estipulado anteriormente do competidor.

26.9) Numerais sem condições de visualização pelos oficiais de prova ou pela cronometragem deverão ser substituídos imediatamente antes das provas.

27) AUTORIDADE DO DIRETOR DE PROVA:

27.1) O Diretor de Prova é responsável pela condução do evento e designa autoridade aos Oficiais de Prova.

27.2) O Diretor de Prova tem autoridade para disciplinar piloto e equipes por violação de regras. A disciplina poderá ser desclassificação, exclusão do evento e/ou expulsão do local do evento.

27.3) Os resultados oficiais serão assinados pelo Diretor de Prova, antes de serem divulgados.

27.4) O Diretor de Prova poderá cancelar ou interromper qualquer corrida ou evento por questões de segurança ao piloto e pessoas direta ou indiretamente envolvidas.

27.5) O Diretor de Prova poderá também diminuir o número de baterias ou de voltas caso a situação requeira, sendo que os pilotos serão avisados anteriormente.

27.6) É do Diretor de Prova a tarefa de definir o melhor e mais seguro tipo de largada a ser utilizada em determinado evento e ainda pode solicitar inspeção técnica de qualquer embarcação a qualquer momento.

27.7) Oficiais de Prova não competirão em eventos em que os mesmos estão prestando seus serviços oficialmente.

28) CONDUTA DO PILOTO:

28.1) O desrespeito as regras, mau comportamento, tumulto, agressões físicas ou verbais, atitudes antiesportivas geradas, dirigidas ou causadas a qualquer pessoa envolvida, direta ou indiretamente, ao evento, pelo piloto ou membros de sua equipe poderão causar penalização e ou desclassificação do piloto infrator.

28.2) As jogadas de equipe não são permitidas. Se a Direção de Prova perceber este tipo de atitude vinda de algum piloto ou equipe, este ou esta, **poderão ser penalizado e/ou desclassificado.**

28.3) Quando em hospedagens oficiais, os pilotos deverão se utilizar o bom senso e comportamento como se estivesse no próprio recinto de competição. O Piloto que desrespeitar esta regra será penalizado a critério da Direção de Prova.

28.4) Qualquer piloto que emita cheque "sem fundos" ou o suste ou que não honre seus pagamentos de suas inscrições e filiações, **será penalizado e proibido de participar de eventos futuros** a critério da Direção de Prova. O mesmo acontece para pagamentos a hospedagens oficiais.

28.5) A Divulgação de resultados e vantagens irreais por parte do piloto à Imprensa ou qualquer outro órgão ou empresa, acarretará penalização ao piloto.

28.6) Somente o piloto ou representante legal (portador de instrumento de procuração firmada e reconhecida em cartório) responde por seus atos e condutas, durante o evento. Assim sendo, qualquer reclamação ou protesto deverá ser feito pelo próprio piloto à Secretaria do Evento. Caso esta regra não seja cumprida, o piloto será penalizado e seu protesto não será aceito. Os Oficiais de Prova devem atender apenas às dúvidas e/ou reclamações solicitadas ou dirigidas somente pelo piloto ou seu representante legal.

28.7) O piloto é totalmente responsável pela sua equipe, ou seja, ele é responsável por todos os atos e por todas as pessoas que o mesmo permitiu a entrada no Box.

28.8) As credenciais são de propriedade dos organizadores e são utilizadas para dar acesso às áreas restritas a quem de direito, sendo permitido aos organizadores apreender as mesmas, se constatada qualquer irregularidade ou infração por parte do piloto ou equipe que contrarie o bom andamento do evento.

28.9) Nenhum piloto ou integrante de equipe poderá subir nas torres de juria ou adentrar em áreas oficiais sem prévia autorização, sob pena de desclassificação do piloto.

28.10) Inflamação ou geração de boatos dentro ou fora do recinto de competição não será permitida, podendo o piloto infrator ser penalizado. Qualquer boato proferido pelo piloto ou equipe deverá ser provado pelo mesmo perante a Direção de Prova.

28.11) O abuso verbal ou físico a qualquer oficial gerará penalização e/ou desclassificação do piloto infrator, sendo que a penalização dada ao piloto não poderá ser apelável em qualquer instância.

28.12) Exames antidoping poderão ser realizados em todas as etapas, através de sorteio de 03 à 05 pilotos. O piloto deverá acatar a realização do exame, seguindo os procedimentos a serem informados pela Associação. Os exames são confidenciais, porém se o exame de determinado piloto acusar positivamente e indicar a presença de drogas ou álcool no organismo, o piloto poderá vir a ser suspenso, por tempo a ser determinado pela Direção de Prova e perderá todos os pontos conquistados até a data do exame. A direção de prova se reserva no direito de indicar pilotos suspeitos para novo exame antidoping, quando julgar necessário.

28.13) A BJSa - Associação Brasileira de Jet Ski adotará as seguintes punições para as infrações listadas abaixo. A unidade referência para determinação do valor de taxas será baseada na UNIDADE DE VALOR DE INSCRIÇÃO (UVI), ou seja, a quantidade de UVI's multiplicada **pelo MAIOR valor** da inscrição da prova.

INFRAÇÃO	PUNIÇÃO
Embarcação fora das especificações Técnica do	Desclassificação do piloto;

Regulamento	Perda dos pontos acumulados no Campeonato. Multas de até 05 UVI .
Colocar o jet na água sem o equipamento de segurança completo	Multa de 01 UVI
Entrar na área do circuito (raia) sem devida autorização	Multa de 01 UVI
Mau comportamento (piloto ou equipe)	Multa de até 05 UVI's e / ou penalização
Dirigir reclamação fora de hora ou local apropriado para tal (secretaria)	Multa de até 05 UVI's
Passar sobre o cordão de isolamento	Multa de 01 UVI
Retornar ao box sem respeitar o sentido correto / velocidade apropriada	Multa de 02 UVI's
Circular com jet na área da corrida após encerrada a programação esportiva sem devida autorização	Multa de 02 UVI's
Emprestar jet de competição à pessoa ou piloto não inscrito para a bateria da competição	Multa de até 05 UVI's e/ou penalização
Reclamação e ou tumulto por pessoa não competente (compete somente ao piloto)	Multa de até 05 UVI's e/ou penalização

OUTRAS SITUAÇÕES SERÃO FIXADAS PELA DIREÇÃO DE PROVA.

28.14) A destruição ou danos à Bóias e quaisquer outros equipamentos de sinalização serão cobradas taxas a ser fixadas a cada evento pela Direção de provas.

28.15) **IMPORTANTE : O piloto autoriza a BJSa , no ato de sua Inscrição, a emitir Boletos de cobrança em seu nome , afim de receber multas e reparações de danos a qualquer tempo .**

29) LOCAL DO EVENTO:

29.1) A regulagem do motor será realizada em uma área determinada pela Direção de Prova, se houver condição técnica para tal, como explanada anteriormente.

29.2) Os treinos serão efetuados por categoria, conforme programação divulgada.

29.3) A Direção de Prova poderá proceder a modificações no esquema de treinos livres acima previstos, bastando para tanto comunicar o fato com antecedência através de Adendo fixado no quadro de avisos ou através da Locução do evento.

29.4) Entrar no percurso (circuito) não é permitido sob hipótese alguma, a não ser que seja expressamente autorizado pela Direção de Prova.

29.5) O Piloto e equipe devem obedecer à sinalização demarcatória da área do evento, sob pena de desclassificação.

29.6) Todos os pilotos deverão ter extintor de incêndio e lixeiras em seus boxes.

29.7) É terminantemente proibido fumar ou utilizar qualquer produto que provoque fogo dentro dos boxes tais como fogões, churrasqueiras e outros.

29.8) É terminantemente proibido ingerir bebidas alcoólicas no Box.

30) PUBLICIDADE NA ÁREA DO EVENTO:

30.1) Fica a critério do Promotor/Organizador do evento o direito de exploração de merchandising e ações promocionais dentro do evento.

30.2) Fica resguardada as equipes a instalação de tendas ou guarda-sol dentro da área de Box, guardadas as proporções e desde que não ultrapassem 2 (dois) metros de altura. Poderão ainda utilizar cercas de isolamento interno de Box, uniformizar equipes e equipamentos. Balões ou infláveis não serão permitidos a não ser com autorização da Direção de Prova, do Promotor/Organizador do evento ou da BJSa por escrito.

30.3) Qualquer alteração fora destas regras tais como, mas não restrito a distribuição de brindes, folhetos, etc., deverá ser autorizada pelo Promotor do evento por escrito. A distribuição do espaço físico dentro do Box para cada equipe será determinada pela Direção de Prova.

31) ORDEM, DISCIPLINA E VIOLAÇÕES:

31.1) Infrações de regras:

Todas as infrações de regra relatadas pelo oficial pertinente, ao corredor ou equipamento, resultando ou não em desclassificação de ambos durante o evento, serão arquivadas no relatório dos pilotos envolvidos (Curriculum). Se o piloto infringir a mesma regra mais de uma vez, este poderá receber penalizações adicionais julgadas pela Direção de Prova.

31.2) Expulsão do local de Corrida:

A Direção de Prova tem total autoridade de expulsar qualquer pessoa, seja piloto ou membro de equipe, da área do evento, do percurso (raia) ou de dependências do evento pelo não cumprimento ou infração das regras aqui estabelecidas.

31.3) Disciplina:

O Piloto é responsável pelas suas atitudes e as de sua equipe, conforme disposto anteriormente, sob pena de desclassificação.

32) PROCEDIMENTOS TÉCNICOS - VERIFICAÇÃO E CONTROLE:

Embarcações bem como equipamentos de segurança estão sujeitos à verificação por parte da Direção de Prova. São de total responsabilidade do piloto, submeter todo o seu equipamento e moto-aquática a inspeção de Segurança Pré-Corrída e Pós-Corrída quando da determinação. A falta desta poderá acarretar punições ao próprio piloto.

32.1) Inspeção de Segurança Pré-Corrída:

32.1.1) A Vistoria de segurança Pré-Corrída é obrigatória em todas as etapas. Esta inspeção não certifica que a moto-aquática está apta e tecnicamente legal a participar de determinada categoria. A inspeção de Pré-Corrída tem caráter de segurança e determina

o bom estado da embarcação. É de total responsabilidade do piloto, apresentar-se para vistoria de segurança Pré-Corrída nos locais e horários pré-determinados.

32.1.2) Todo o equipamento incluindo capacete, protetores de coluna, coletes salva-vidas e numerais devem encontrar-se a disposição da Inspeção de Pré-Corrída. Protetores de coluna são obrigatórios! Pilotos deverão correr com Roupas de Borracha tipo Neoprene, **bermudas ou sungas de tecido NÃO SERÃO PERMITIDOS.**

32.1.3) Se alguma modificação for feita depois da inspeção de Pré-Corrída, esta deverá ser avisada à Direção de Prova, sob pena de desclassificação.

32.1.4) Somente as embarcações vistoriadas poderão adentrar no Grid de Largada e participar das competições e treinos.

32.1.5) Todas as embarcações integrantes do evento deverão ter sua checagem de segurança. Alguns itens a serem inspecionados, porém não todos são:

32.1.5.1) *Inspeção de equipamento de segurança:*

a) O colete salva-vidas é obrigatório e deverá ser homologado pela IJSBA/BJSA e MARINHA DO BRASIL.

b) O capacete é equipamento obrigatório para as competições e conforme disposto anteriormente, com "queixeira" e de boa qualidade; este deverá estar afivelado e bem firme na cabeça do piloto.

c) A embarcação deverá ter uma corda para reboque, de no mínimo 15 centímetros, instalada no "nariz" da moto-aquática, com resistência suficiente para reboque.

d) O protetor de coluna deverá ser apresentado ao inspetor e por ele aprovado ou não. Caso desaprovado o piloto deverá procurar outro em conformidade com a BJSA.

32.1.5.2) *Inspeção do casco:*

a) A inspeção do casco, do braço oscilante, das manoplas, do fecho e da tampa do motor será considerada essencial.

b) A inspeção das laterais do casco será feita para certificação da não existência de objetos salientes e fora da especificação.

c) A saída do escapamento será averiguada para certificação de que está fixo e em perfeita fixação e funcionamento.

d) A parte inferior do casco será averiguada para certificação de perfeita fixação e funcionamento.

e) A utilização do pára-choque frontal original de cada modelo é obrigatória, portanto será averiguada a sua instalação.

f) Os numerais adesivos de identificação serão checados quanto à forma, tamanho e localização, bem como adesivos do patrocinador.

g) A placa da embarcação também será averiguada.

32.1.5.3) *Inspeção do Braço Oscilante:*

a) Serve para assegurar o perfeito funcionamento do mecanismo de direção e ajuste.

b) Serve também para checar o perfeito funcionamento do acelerador e corta circuito/marcha lenta.

c) Checar-se-á também a fixação de parafusos

32.1.5.4) *Inspeção do compartimento do motor:*

a) As braçadeiras deverão estar fixadas com segurança

b) A bateria deverá encaixar-se perfeitamente na caixa apropriada com no mínimo 2 (duas) tiras e deverá estar bem fixada.

c) O tanque de gasolina deverá estar perfeitamente encaixado com no mínimo 2 (duas) tiras e não poderá apresentar vazamentos.

f) A utilização do filtro corta-chamas é obrigatória, portanto sua utilização será averiguada, conforme previsto em cada categoria.

g) O carburador e o sistema de combustível devem estar seguros

32.2) Verificação Pós-Corrída:

O piloto inscrito é responsável pela condição de sua moto-aquática como já foi determinado pelo regulamento de competição. Qualquer piloto correndo com moto-aquática de propriedade de terceiros será responsável pelo cumprimento de todas as regras previstas neste regulamento e respectiva categoria.

32.2.1) Ao término de cada prova os 03 (três) primeiros colocados da categoria deverão estacionar suas embarcações no Parque de Vistoria, onde serão vistoriadas e poderão aguardar o prazo de até **20 minutos** para apresentação de eventuais protestos ou reclamações. A não apresentação da embarcação imediatamente após o termino da bateria, será motivo de DESCLASSIFICAÇÃO.

32.2.2) O Diretor de Prova ou Oficial indicado tem o direito de inspecionar qualquer parte de qualquer embarcação sob pena de desclassificação do piloto e/ou equipe que se negue a mesma.

32.2.3) A embarcação depois de inspecionada não será desmontada ou remontada pelos oficiais de prova e sim pela equipe e/ou mecânico do próprio piloto do qual se requereu a inspeção, sendo que todas as despesas decorrentes desta inspeção ficarão por conta do piloto requerido.

32.2.4) Somente o piloto e o seu mecânico são admitidos no Parque de Vitoria sob pena de desclassificação. No parque de vistoria a ordem deverá ser mantida e a equipe que gerar qualquer tipo de tumulto será penalizado e/ou desclassificado. Cabe somente aos Oficiais de Prova, piloto e/ou mecânico protestado o direito de presenciar a vistoria de Pós-corrída de sua embarcação.

32.2.5) Qualquer peça da embarcação pode ser requerida para inspeção Pós-corrída. A mesma poderá ser lacrada para posterior medição ou análise, inclusive por empresas fabricantes, institutos de análise oficiais ou não e ainda empresas ou técnicos credenciados ou requisitados pela Direção de Prova para tal. Ocorrendo a necessidade de lacrar peças ou mesmo a embarcação pela Direção de Prova para posterior análise, fica o piloto proprietário responsável pelo transporte e entrega dos produtos lacrados e intactos em local indicado pela Direção de Provas.

32.3) Embarcação fora das especificações técnicas:

Qualquer competidor que for encontrado competindo com uma embarcação com algum item irregular em relação às especificações técnicas constantes deste regulamento em uma determinada categoria (segundo inspeções da Direção de Prova) será desclassificado da bateria em que foi constatada a irregularidade.

Nas demais baterias competidas com a mesma embarcação irregular em categorias que a mesma não se enquadre, a critério da Direção de Prova e seus Oficiais, poderá perder **todos os pontos acumulados dessas categorias da etapa**, além da desclassificação e da perda dos pontos, o piloto poderá também ser suspenso por 30 (trinta) dias, a critério da Direção de Prova.

33) VERIFICAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

33.1) Se requerido, a gasolina / combustível de qualquer piloto poderá ser analisada mediante pagamento de protesto como é disposto a seguir. Além da taxa de protesto, o piloto deverá, nas 48 horas seguintes ao final do evento, comprovar perante a Direção de Prova ou realizar nas mãos deste, depósito de valor suficiente ao pagamento da análise do combustível, cuja quantia lhe será no mesmo prazo informada, sem o que o protesto será automaticamente considerado como cancelado.

33.2) No caso específico do protesto a que se refere o item acima, o valor relativo à análise do material colhido não será passível de devolução, mesmo sendo constatada qualquer irregularidade ou adulteração do mesmo.

33.3) A Direção de Prova pode a qualquer momento testar e analisar combustível de qualquer participante a seu critério.

33.4) Fica facultado à Direção de Prova a coleta de combustível de qualquer competidor no recinto da prova para análises técnicas posteriores, independente do pagamento de taxa de protesto. Na hipótese do parágrafo anterior, em sendo constatada adulteração ou irregularidade do combustível, o piloto além de sofrer as penalidades previstas no regulamento, ficará obrigado ao pagamento do custo da referida análise, que enquanto não saldado, o impossibilita de inscrever-se em qualquer outra competição realizada em

território nacional. Vide (item 28.15) acima.

34) PROTESTOS:

- O VALOR DO PROTESTO para a Temporada 2019 é de R\$ 4.000,00. (Quatro mil reais).

34.1) Todo e qualquer protesto e reclamação deverão ser feitos por escrito na secretaria do evento até **20 (vinte) minutos** após o horário da "Bandeira de chegada" do 1º (primeiro) colocado. O Protestante deverá obrigatoriamente depositar o VALOR DO PROTESTO. O piloto somente pode protestar piloto/moto-aquática que participa da mesma categoria que a sua.

34.1.1) O Protestado será chamado à diretoria de Prova, e deverá igualmente depositar o VALOR DO PROTESTO, e somente após este pagamento, apresentar seu equipamento para perícia técnica pela direção de prova ou quem esta indicar, sob pena de imediata desclassificação.

34.1.2) O valor depositado pelo Protestante ou pelo Protestado, 50% será devolvido para a parte vencedora, sendo que a outra cota do valor depositado pela parte perdedora será creditada para a BJS.A.

34.2) Somente o piloto ou representante legal, munido de instrumento de procuração firmada e reconhecido, pode protestar outro piloto/moto-aquática, não sendo admitido qualquer outro membro de equipe.

34.3) São considerados protestos todas as reclamações que envolvam vistoria de aspectos técnicos, podendo o Protestante a seu critério, apontar em seu protesto o item que acredita no equipamento do Protestado estar fora do regulamento, podendo serem escolhidos até 02 (dois) itens abaixo:

- ◊ **Sistema de direção**
- ◊ **Sistema elétrico**
- ◊ **Motor**
- ◊ **Sistema de escapamento**
- ◊ **Sistema de alimentação (carburador, coletor, válvula de admissão, filtro, bomba, bicos, etc.)**
- ◊ **Casco, quilhas laterais, placa, captador, etc.**

34.4) Os protestos são individuais.

34.5) Não serão tolerados protestos informais em público. Aquele que assim proceder inclusive membros de equipe a qual o piloto pertencer, e dependendo da gravidade e da forma que foram proferidos, poderão ser impostas penalidades a critério da Direção de Prova.

34.6) Se o piloto não permitir a inspeção de Pré ou Pós-corrída, este será desclassificado imediatamente pela Direção de Prova.

34.7) A decisão da Direção de Prova, baseada no exercício de suas funções não pode

ser contestada verbalmente diante de qualquer circunstância.

34.9) Se um piloto utilizar-se do direito de protesto e ficando evidenciada qualquer tipo de má-fé, o mesmo será considerado infrator das regras de Protesto e será penalizado por tal atitude.

34.10) Eventuais protestos desportivos que não envolvam sob qualquer hipótese a vitória de aspectos técnicos são isentos do pagamento da taxa (desde que não incorram em despesas com terceiros, que lhes será cobrada), contudo obedecem igualmente os mesmos critérios de formalidade e prazos anteriormente mencionados.

34.11) Quaisquer tipos de provas poderão ser analisados pela Direção de prova, sem, contudo a obrigatoriedade de uma decisão imediata sobre estas.

35) PENALIDADES:

35.1) As penas aplicáveis por parte da Direção de Prova são as de advertência, suspensão, penalização de tempo, desclassificação, perda dos pontos e prêmios obtidos na etapa e no campeonato em vigência e aplicação de multas. (vide tabela - item 28.13)

35.2) As penas de suspensão ou eliminação dos campeonatos só podem ser decididas pela Direção de Prova.

35.3) Fica garantido ao interessado o direito de defesa, quando o assunto será objeto de deliberação por parte dos membros da Direção de Prova.

36) APELOS E PETIÇÕES:

36.1) O piloto prejudicado pela decisão da Direção de Prova, envolvendo violação de equipamento terá o direito de apelação junto à Direção de Prova.

Não obstante o fato de o piloto abdicar do direito de recorrer a Justiça Comum quando do ato de sua inscrição nas provas, fica este, caso ocorra tal fato, impedido de participar de qualquer outra prova no território nacional, enquanto durar o processo que der causa.

A Direção de Prova tem o direito de publicar qualquer julgamento no que diz respeito a protestos ou apelações e usar os nomes das partes envolvidas. As partes envolvidas não têm direito de recorrer contra a Direção de Prova ou Conselho Técnico nesta circunstância.

37) RESPONSABILIDADES:

37.1) Ao assinarem a Ficha de Inscrição o piloto e equipes eximem a Direção de Prova, Clubes, Associações, empresa promotora, patrocinadores e autoridades de toda e qualquer pessoa e/ou empresa envolvida nos eventos, de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal por danos de qualquer espécie que venham a sofrer ou causar a terceiros, antes, durante e após o evento. Ainda assumem o conhecimento na íntegra deste Regulamento e seus Adendos.

37.2) O piloto e sua equipe se responsabilizam por todos os atos que praticarem e/ou acidentes que venham a causar ou sofrer durante o evento. Esta responsabilidade será exclusiva daquelas que tenham praticado o ato ou causada o acidente, isentando as

pessoas mencionadas no item anterior, bem como a Direção de Prova de qualquer responsabilidade.

37.3) Os participantes e suas equipes autorizam expressamente a fotografia e filmagem de todos os treinos, classificatórios e provas finais, solenidades e afins, autorizando desde já a utilização das imagens fixas ou cinéticas assim obtidas para promoção e/ou publicidade da competição, da Promotora, da Associação e dos patrocinadores, sem qualquer ônus.

37.4) A autorização acima implica também a utilização das imagens ali referidas na propaganda de qualquer dos produtos ou marcas patrocinadoras existentes ou que venham a existir, inclusive por mídia impressa (imprensa, cartazes, outdoor), eletrônica (TV Internet e cinema) e o que mais houver, ficando autorizada a criação de todas as peças publicitárias para tal. A utilização das imagens poderá ser feita durante seis anos, a contar da data do encerramento da competição.

37.5) A BJSa (Associação Brasileira de Jet Ski) mantém infra-estrutura de resgate e primeiro e pronto atendimento na realização dos eventos. **A responsabilidade** da BJSa é resumida no resgate, **pronto atendimento no local e remoção para o hospital de apoio mais próximo**, determinado pela Prefeitura do local do evento podendo este ser municipal, estadual, federal ou particular. A seleção do hospital de apoio nas diversas competições é dada pela menor distância, melhor qualidade de atendimento ou melhores condições de atendimento. Havendo local onde a Associação remova o piloto para hospitais particulares, **a seu pedido, será de total responsabilidade do piloto ou de seu plano de saúde, qualquer tipo de despesas junto ao hospital** (radiografias, exames, UTI, internação, etc.). Ao assinar a Ficha de Inscrição da competição, o piloto isenta a BJSa de qualquer responsabilidade e de qualquer tipo de despesas junto a hospitais municipais, estaduais, federais e ou particulares, além dos transportes aeromédicos ou terrestres.

38. CATEGORIAS:

38.1) Cabe a Direção de Prova determinar quais as categorias a serem abertas em Campeonatos.

38.2) O número mínimo de inscritos para que haja competição de uma determinada categoria é de 05 (cinco), ficando assim a decisão para a Direção de Prova.

38.3) A Direção de Prova poderá realizar teste de aptidão com qualquer piloto que esteja iniciando em uma determinada categoria.

38.4) Para o Campeonato Brasileiro serão abertas categorias Stock (originais) , Limited e GP . A seguir este regulamento descreve as regras gerais para cada categoria. No decorrer da temporada, poderão ser adotadas outras categorias, as quais serão anunciadas em forma de adendo.

38.5) Em casos omissos será respeitada a decisão final da Direção de Prova.

40.) CATEGORIAS **800/1800 STOCK 2 E 4 TEMPOS**

Elaborado com a finalidade de atender ao interesse das competições de moto-aquáticas/Jet originais e às pessoas interessadas em se tornar competidores, com o investimento de equipamento e manutenção relativamente baixo. A Moto-aquática competindo nesta categoria deverá estar com as seguintes especificações.

40.1) Inicie com uma moto-aquática totalmente original (O.E.M.) de fábrica. Leia as regras uma a uma para determinar as alterações e modificações permitidas. Alterações não mencionadas neste regulamento não serão permitidas, ocasionando a desclassificação do equipamento. Alguns equipamentos e componentes originais podem não atender às regras da BJSa. Todas as embarcações deverão apresentar-se originais como fornecidas pelo fabricante, com exceção às modificações e alterações permitidas.

O casco deverá manter disposto o número de identificação, como fornecido pelo fabricante.

Nota: Quando as regras ditam que um equipamento seja instalado, recolocado, alterado ou fabricado, é de inteira responsabilidade do piloto, escolher os componentes, materiais e fabricações que façam a embarcação operar de maneira segura na competição.

40.2) Equipamentos originais poderão ser atualizados por novos equipamentos do mesmo modelo. A peça/equipamento deverá encaixar-se perfeitamente sem que haja necessidade de qualquer adaptação para a sua instalação. Tais peças/equipamentos deverão ser originais, sem qualquer modificação, a não ser as que o regulamento permita.

40.3) O nível de ruído do motor não poderá exceder a 90 dB (decibéis) a 22,86 metros (75 ft.).

40.4) Somente será permitida a utilização dos seguintes tipos de combustível, ou seja:

a) Gasolina automotiva de qualquer tipo, encontrada em postos de abastecimento comerciais em território Brasileiro.

b) Gasolina de aviação adquirida em aeroportos Brasileiros.

c) Álcool combustível encontrado em postos de abastecimentos comerciais em **território Brasileiro**.

Nota: Os tipos de combustíveis acima deverão seguir as especificações técnicas do CNP (Conselho Nacional de Petróleo). É proibido o uso de qualquer tipo de aditivo no combustível com exceção ao óleo 02 tempos.

40.5) **CASCO**

40.5.1) Os jets não equipados originalmente com suporte e orifício para fixação de corda

de reboque, deverão providenciar a instalação de um suporte para a corda de reboque, de material flexível tal como nylon, corda, etc., para que não ofereça perigo.

40.5.2) Reparos no casco e no deck da embarcação poderão ser feitos. Contudo, estes reparos não devem alterar a configuração original do casco em mais de 2 mm (dois milímetros). Compartimento de caixa de ferramenta e espelhos poderão ser não originais, modificados ou retirados, contanto que não criem superfícies que ofereçam perigo.

40.5.3) As embarcações poderão ter no máximo duas quilhas. Quilhas originais poderão ser não originais, modificadas, reposicionadas ou removidas. O comprimento máximo de cada quilha deverá ser 91.45 centímetros. As quilhas não poderão exceder o perímetro da linha de união do casco, sem o pára-choque em mais de 100 mm (cem milímetros), quando medidas no plano horizontal. O canal vertical criado na área interna da quilha, junto ao casco, não poderá exceder 38.00 milímetros. As quilhas não poderão oferecer superfícies de perigo. Quilhas modificadas ou não originais não poderão exceder 06 mm (seis milímetros) de espessura. As quilhas não poderão ser instaladas no fundo do casco. Somente para Divisão Ski: As quilhas poderão ser instaladas dentro da linha do pára choque, mas nenhuma porção da quilha poderá exceder 38,00 mm abaixo da linha inferior da união do casco.

A decisão do Diretor Técnico e/ou Diretor de Prova, com relação a modificações é final. Qualquer dúvida relacionada à legalidade de modificações deverá ser feita diretamente a BJSa, antes de ser utilizada/feita para a competição.

40.5.4) O Captador poderá ser não original e/ou modificado. A utilização do captador é obrigatória, ele deverá possuir no mínimo uma barra longitudinal e paralela ao eixo e não deverá ultrapassar 12 mm (doze milímetros) da parte inferior do casco. Todo e qualquer canto vivo deverá ser removido a fim de não criar superfícies de perigo.

40.5.5) A placa da turbina poderá ser modificada ou não original. Poderá ser instalada uma extensão à placa de turbina, mas esta não poderá exceder a largura da placa original. Placas não original ou modificada não poderão ter comprimento maior do que 100.00 mm (cem milímetros) da placa original, na divisão Ski e Sport e 177.80 mm (cento e dezessete ponto oito milímetros) na divisão Runabout. A extensão poderá ser conectada às laterais da placa original. Não poderão ser utilizados acessórios que criem superfícies de perigo, tais como quilhas, etc.

40.5.6) Poderão ser usadas/ recolocadas placas de trim não originais. Somente peças iguais poderão ser utilizadas. Poderão ser utilizados materiais diferentes das placas originais, desde que não criem perigo (ex. alumínio em vez de plástico).

Nos 4 Tempos não poderá ser modificado.

40.5.7) Pára-choques não originais poderão ser utilizados, desde que não criem superfícies de perigo.

40.5.8) Poderão ser utilizados nas laterais do casco defletores de spray de água, desde que sejam de materiais flexíveis e que não criem superfície de perigo. O defletor não poderá exceder o perímetro original do casco.

40.5.9) Guidão, acelerador, cabo de acelerador e manoplas poderão ser modificadas ou não originais. Deverão ser utilizadas as chaves (comandos) originais, porém os suportes

das mesmas poderão ser modificados ou substituídos. O guidão e suporte de guidão deverão ser revestidos com material que absorva impacto. Curva rápida (quick turn) e modificações no sistema de direção serão permitidas. É permitida a utilização de cabo de direção não original.

40.5.10) Somente para Divisão Ski: Braço poderá ser substituído desde que continue exercendo a mesma função do original. A base de fixação do guidão poderá ser reforçada. É permitida a instalação de mola no guidão.

40.5.11) Somente para Divisão Sport e Runabout: a altura da base do assento e o peso do assento poderão não ser originais. A capa a altura e a espuma do assento poderão ser modificadas.

40.5.12) Tapetes de borracha e kits protetores do mesmo material poderão ser instalados. As superfícies externas de metal poderão ser polidas ou pintadas.

40.5.13) Bomba de porão poderá ser utilizada ou desconectada. Sistema de dreno da bomba não original não deverá apresentar perigo.

40.5.14) Tubos de ventilação do motor poderão ser removidos mas as aberturas originais do casco para a entrada de ar não poderão ser modificados. A "GELADEIRA" poderá ser retirada.

40.6) MOTORES 2 TEMPOS

40.6.1) Motores poderão ser retificados. As camisas do cilindro poderão ser substituídas desde que as características originais como diagrama de alimentação / exaustão (time porting), compressão, dimensões, desenho e tipo de material não sofram qualquer alteração. As camisas substituídas poderão ter alteração de peso em relação às originais, na ordem de + ou - 25% (vinte e cinco por cento). A medida do pistão não poderá exceder a 1.00 mm (um milímetro) do diâmetro do pistão original, mantendo-se as demais medidas originais. **A cilindrada total não poderá exceder a cilindrada designada na categoria, ou seja, 800 cc na classe 800 Stock, 1200 cc na classe 1200 Stock, etc.**

Os chanfros da janela não poderão exceder a 1.00 mm (um milímetro) a 30 graus de ângulo máximo (veja diagrama no apêndice). Não serão permitidos buracos e/ou passagem de combustível de nenhuma espécie nos pistões substituídos.

40.6.2) Virabrequins poderão ser reconstituídos/recondicionados. Poderão ser substituídos as "bolachas" (contrapesos), pinos, biela e rolamentos. Contrapesos, pinos e rolamentos fabricados em material não ferroso não serão permitidas. As dimensões das peças não poderão ser alteradas. Contrapesos do tipo não reaproveitáveis poderão ser trabalhados para aceitar a instalação dos pinos. O diâmetro externo dos contrapesos deverá ser o mesmo do equipamento original. O peso total do virabrequim poderá oscilar + ou - 5% (cinco por cento) do peso da peça original. Os pinos do virabrequim poderão ser soldados ou fixados nos contrapesos. Os terminais dos contrapesos deverão ser originais.

40.6.3) Reparos de trincas ou furos na carcaça do motor só poderão ser executados uma única vez junto à caixa de um único cilindro. Não serão permitidos quaisquer outros

reparos ou modificações.

40.6.4) Modificações externas no motor e seus componentes, tal como polimentos e pinturas serão permitidos somente para fins estéticos.

40.6.5) Nenhuma modificação interna será permitida no motor e seus componentes e também nos componentes da turbina, incluindo polimentos, jatos de areia, etc.

40.6.6) O sistema de exaustão deverá permanecer original como fornecido pelo fabricante.

40.6.7) Será permitida a instalação de sistema de limpeza no motor tipo Flush desde que não criem superfícies de perigo. Nenhuma outra alteração ou adições será permitida no sistema de refrigeração do motor.

40.6.8) Poderão ser substituído motor de arranque e Bendix por peças não originais.

40.6.9) Poderão ser substituídos os coxins do motor.

40.6.10) O sistema de lubrificação Auto-Lube - 2T poderá ser removido.

40.6.11) Peças de manutenção geral, tais como velas, cabo de vela, fios, porcas, etc, poderão ser não originais, providenciando-se o que segue:

- 1) As juntas substitutas deverão ser do mesmo tipo da original e deverá ter as mesmas condições técnicas. (altura, dimensões, espessura, etc).
- 2) Parafusos deverão ter medidas dos originais
- 3) Orifícios deverão manter o mesmo diâmetro interno.,
- 4) Parafusos não poderão ser substituídos por peças de Titânio.

40.7) MOTORES 4 TEMPOS

40.7.1) Terão que ser originais de fábrica, mantendo todas as suas dimensões internas, materiais e características de cada modelo. O sistema de refrigeração deverá ser mantido o original do modelo do jet, **mas a entrada** do sistema de refrigeração poderá ser dupla ou aberta (no caso dos Sea Doo), **porém, todas as saídas** deverão ser mantidas as originais do modelo do jet.

Não poderá ser retirada válvula termostática.

40.7.2) O sistema de exaustão deverá ser original de fábrica, sem modificações externas ou internas a não ser a retirada do ressonador e a localização da saída de escape. Nenhuma parte do escapamento poderá ser colocada fora do casco a não ser o bocal. Poderá ser retirada a palheta de proteção (borracha) na saída do escapamento. O water Box não poderá ter sofrido nenhuma alteração, nem mesmo que para manutenção ou reparos.

40.7.3) Os sistemas de turbo e superchargeds, não poderão ser alterados de forma alguma, inclusive engrenagens e polias, diâmetros e materiais das mangueiras. Mangueiras de pressurização poderão ser adaptadas apenas para o uso de VALVULAS DE PRIORIDADE (de alívio), porém com dimensões originais.

40.7.4) Os Cabeçotes dos 4 tempos terão que ser originais de fábrica, mantendo todas as suas dimensões internas e externas, materiais e características de cada modelo. Não serão aceitos, como por exemplo, mudanças nos ângulos dos chanfros de sedes e válvulas, comandos, molas, alturas de cabeçote etc. Será permitida a troca dos PRATINHOS das molas para segurança dos motores. Entende-se por RETRABALHO, jateamentos internos, polimentos, limpezas com lixas ou qualquer outro modo ou material abrasivo que modifiquem as características ORIGINAIS das peças. As válvulas deverão ser as originais do modelo do jet, será permitido o reparo de apenas uma das câmaras de combustão do cabeçote, desde que mantenha a mesma configuração original.

40.8) SISTEMA DE AR E COMBUSTÍVEL – 2 TEMPOS

40.8.1) Poderão ser substituídos os filtros de ar/ corta chamas do carburador, desde que o modelo a ser instalado seja aprovado pela IJSBA/BJSA. Giclês, agulha e sede (válvula), mola da agulha poderão ser substituídos. O afogador poderá ser retirado e os orifícios do eixo deverão ser tampados com material não inflamável. Poderá ser instalado "Primer". Nenhuma outra modificação no carburador poderá ser feita.

40.8.2) Todo o sistema de combustível deverá permanecer original (O.E.M.) e sem qualquer vestígio de vazamento, com o motor em funcionamento ou não. Deverão ser mantidos originais o tanque de combustível, pescador, acoplador, filtro e válvula de alívio, bomba de combustível, bicos injetores, não sendo permitido qualquer tipo de alteração. É permitida a instalação de filtro de combustível adicional.

40.8.3) Tubos de ventilação do motor poderão ser removidos e as aberturas do casco para a entrada de ar poderão ser modificadas. A "GELADEIRA" e o abafador de som poderão ser retirados.

40.9) SISTEMA DE AR E COMBUSTÍVEL – 4TEMPOS

40.9.1) O coletor deverá ser original de fábrica, podendo ser trocado / retirado o sistema de filtro original por outro, (tipo corta chamas interno ou externo), desde que seja instalado antes do corpo de borboleta e aprovado pela IJSBA/BJSA. **O INTERCOOLER NÃO poderá ser trocado OU ALTERADO** .

40.9.2) Tubos de ventilação do motor poderão ser removidos e as aberturas do casco para a entrada de ar não poderão ser modificadas. A "GELADEIRA" e o abafador de som poderão ser retirados.

40.10) SISTEMA DE IGNIÇÃO E ELÉTRICO – 2 TEMPOS

40.10.1) Baterias não original e de substituição poderão ser utilizadas, desde que se encaixem perfeitamente no suporte de bateria e esteja perfeitamente segura.

40.10.2) O módulo eletrônico poderá ser modificado ou trocado por um similar paralelo. Nenhum sensor adicional poderá ser instalado. Nenhum sensor de temperatura do motor poderá ser removido ou desligado.

40.10.3) Ponto de ignição (timing) do motor poderá ser alterado..

40.10.4) Velas não originais poderão ser utilizadas.

40.10.5) Os botões liga e desliga de partida poderão ser substituídos por botões similares.

40.11) SISTEMA DE IGNIÇÃO E ELÉTRICO – 4 TEMPOS

40.11.1) Deverá ser original de fábrica.

40.11.2) Os botões, liga e desliga de partida poderão ser substituídos por botões similares.

40.11.3) O módulo eletrônico ORIGINAL DE CADA MODELO de Jet, poderá ser remapeado. Nenhum sensor poderá ser desplugado, desativado ou removido, (exceto o de temperatura do motor) nem tampouco poderão ser instalados sensores ou qualquer outro dispositivo eletrônico ou mecânico extra. Módulos antigos poderão ser substituídos por mais atualizados desde que se encaixem perfeitamente aos suportes e terminais de conexão e que também seja do mesmo modelo do jet anterior. Será permitida a instalação de desbloqueadores, como no caso dos Kawasaki, desde que não haja modificações nos plugs e terminais originais de fábrica.

40.12) SISTEMA DE DIREÇÃO E PROPULSÃO 2 E 4 TEMPOS

40.12.1) Hélice nos modelos 2 e 4 tempos poderão ser modificadas ou não originais, providenciando-se que seu diâmetro original seja mantido. O anel da turbina poderá ser não original desde que mantenha diâmetro interno original. Adesivo silicone poderá ser usado para vedação. O sistema de freio / reversão deverá ser mantido e funcionando. .

40.12.2) **Nenhuma** modificação externa e interna, incluindo polimento, jatos de areia, troca de cones direcionadores e venturis, etc., será permitido em nenhum componente do sistema de propulsão.

40.12.2) No caso dos Jets SeaDoo poderão ser retirados o sistema OPAS.

40.12.3) O sistema de jato de água (YAMAHA), por motivo de segurança, **deverá** ser desativado.

40.12.4) O eixo de transmissão deverá ser original do modelo do jet, com mesmo comprimento dimensões e material.

41.) CATEGORIAS **800 OU 1800 LIMITED 2 e 4** **tempos**

Elaborado com a finalidade de atender ao interesse das competições de moto-aquáticas/Jet originais, as pessoas interessadas em competir nesta categoria poderão fazê-lo com relativo investimento e manutenção. A moto-aquática competindo nesta categoria deverá estar com as seguintes especificações:

Nota: Quando as regras ditam que um equipamento seja instalado, recolocado, alterado ou fabricado, é de inteira responsabilidade do piloto, escolher os componentes, materiais e fabricações que façam a embarcação operar de maneira segura na competição.

41.2) As embarcações antigas poderão, com o objetivo de atualizar seus modelos, substituir peças ou partes originais por peças ou partes originais dos modelos atuais desde que sejam do mesmo modelo de moto-aquática e que não necessitem nenhuma modificação na mesma ou em outras partes para sua instalação, exceto quando as regras permitam substituições ou modificações.

41.3) O nível de ruído do motor não deverá exceder a 90 dB (decibéis) a 22.86 metros.

41.4) Somente será permitida a utilização dos seguintes tipos de combustível, ou seja:

- a) Gasolina automotiva de qualquer tipo -> encontrada nos postos de abastecimento comerciais **BRASILEIROS**.
- b) Gasolina de aviação adquirida em aeroportos Brasileiros.
- c) Álcool combustível encontrado em postos de abastecimentos comerciais Brasileiros.

Nota: Os tipos de combustíveis acima deverão seguir as especificações técnicas do CNP (Conselho Nacional de Petróleo). É proibido o uso de qualquer tipo de aditivo no combustível com exceção ao óleo 2 tempos.

41.5) **CASCO**

41.5.1) Os jets não equipados originalmente com suporte e orifício para fixação de corda de reboque, deverão providenciar a instalação de um suporte para a corda de reboque, de material flexível tal como nylon, corda, etc., para que não ofereça perigo.

41.5.2) Deck: O equipamento de deck original deverá ser utilizado. Reparos no deck poderão ser feitos. Contudo, estes reparos não devem alterar a configuração original do casco em mais de 2 mm (dois milímetros). O deck poderá ser reforçado internamente. A linha de união do casco não poderá ser modificada. -----

Se as partes superior e inferior do casco forem separadas e juntadas novamente, elas deverão ser coladas da mesma forma que originalmente.

Somente para Freestyle: poderão ser instaladas alças para os pés, contudo se a embarcação também for utilizada para corrida, as alças deverão ser bloqueadas.

Somente para Pro Freestyle: o deck superior poderá ser não original ou modificado, desde que o deck deverá ser semelhante ao original homologado; o deck superior deverá ter comprimento e largura dentro de 13 mm (milímetro) da configuração do casco original; o deck deverá funcionar de acordo com o produto. O deck e o casco deverão ser acoplados da mesma forma que a original.

A decisão do Diretor Técnico e/ou Diretor de Prova, com relação a modificações é final.

Qualquer dúvida relacionada à legalidade de modificações deverá ser feita diretamente a BJSa, antes de ser utilizada/feita para a competição.

41.5.3) Casco: o casco poderá ser modificado e/ou não original, mas não poderá exceder

comprimento e largura original, conforme diagrama.

A decisão do Diretor Técnico e/ou Diretor de Prova, com relação a modificações é final. Qualquer dúvida relacionada à legalidade de modificações deverá ser feita diretamente a BJSa, antes de ser utilizada/feita para a competição.

41.5.4) As embarcações poderão ter no máximo duas quilhas. Quilhas originais poderão ser não originais, modificadas, reposicionadas ou removidas. O comprimento máximo de cada quilha deverá ser 91.45 centímetros. As quilhas não poderão exceder o perímetro da linha de união do casco, sem o pára-choque em mais de 100 mm (cem milímetros), quando medidas no plano horizontal. O canal vertical criado na área interna da quilha, junto ao casco, não poderá exceder 38.00 milímetros. As quilhas não poderão oferecer superfícies de perigo. Quilhas modificadas ou não originais não poderão exceder 06 mm (seis milímetros) de espessura. As quilhas não poderão ser instaladas no fundo do casco. Somente para Divisão Ski: As quilhas poderão ser instaladas dentro da linha do pára choque, mas nenhuma porção da quilha poderá exceder 38,00 mm abaixo da linha inferior da união do casco.

A decisão do Diretor Técnico e/ou Diretor de Prova, com relação a modificações é final. Qualquer dúvida relacionada à legalidade de modificações deverá ser feita diretamente a BJSa, antes de ser utilizada/feita para a competição.

41.5.5) O Captador poderá ser não original e/ou modificado A utilização do captador é obrigatória, ele deverá possuir no mínimo uma barra longitudinal e paralela ao eixo e não deverá ultrapassar 12 mm (doze milímetros) da parte inferior do casco. Todo e qualquer canto vivo deverá ser removido a fim de não criar superfícies de perigo

41.5.6) A placa da turbina poderá ser modificada ou não original. Poderá ser instalada uma extensão à placa de turbina, mas esta não poderá exceder a largura da placa original. Placas não original ou modificada não poderão ter comprimento maior do que 100.00 mm (cem milímetros) da placa original, na divisão **Ski e Sport** e 177.80 mm (cento e dezessete ponto oito milímetros) na divisão Runabout. A extensão poderá ser conectada às laterais da placa original. Não poderão ser utilizados acessórios que criem superfícies de perigo, tais como quilhas, etc.

41.5.7) Poderão ser usadas / recolocadas placas de trim não originais. Poderão ser fixadas, automáticas ou controladas pelo piloto, Poderão ser utilizados materiais diferentes das placas originais, desde que não criem perigo (ex. alumínio em vez de plástico). Qualquer extensão do casco será considerada como trim.

41.5.8) Pára-choque não original poderá ser utilizado.

41.5.9) Poderão ser utilizados nas laterais do casco defletores de spray de água, desde que sejam de materiais flexíveis e que não criem superfície de perigo. O defletor não poderá exceder o perímetro original do casco.

41.5.10) Guidão, acelerador, cabo de acelerador e manoplas poderão ser modificadas ou não originais. O guidão e suporte de guidão deverão ser revestidos com material que absorva impacto. Curva rápida (quick turn) e modificações no sistema de direção serão permitidas. É permitida a utilização de cabo de direção não original.

41.5.11) Somente para Divisão Ski: Braço poderá ser substituído desde que continue exercendo a mesma função do original. A base de fixação do guidão poderá ser reforçada. É permitida a instalação de mola no guidão.

41.5.12) Somente para Divisão Sport e Runabout: a base do assento poderá ser modificada. A altura do assento poderá ser modificada..

41.5.13) Tapetes de borracha e kits protetores do mesmo material poderão ser instalados. As superfícies externas de metal poderão ser polidas ou pintadas.

41.5.14) Bomba de porão poderá ser não original, removida ou plugada.

41.5.15) A espuma do compartimento interno do motor poderá ser removida ou modificada.

41.5.16) Tampas do compartimento do motor, porta bagagem, etc., poderão ser modificadas ou substituídas por não originais, contanto que mantenham a aparência e segurança da peça original. Poderão ser instaladas entradas extras de ar para o compartimento do motor.

41.5.17) Lastros poderão ser adicionados dentro do casco, porém deverão ser fixos e rígidos.

41.6) MOTOR – 2 E 4 TEMPOS

41.6.1) Motores poderão ser retificados. As camisas do cilindro poderão ser substituídas. **A cilindrada total não poderá exceder a cilindrada designada na categoria, ou seja, 800 cc na classe 800 Limited, 1812 cc na classe 1812 Limited, etc.** O número, tipo e posicionamento dos anéis do pistão poderão ser alterados.

Somente para Ski: A cilindrada máxima permitida para a divisão ski é de 1200 cilindradas.

41.6.2) Para os modelos 2 tempos: A carcaça do virabrequim poderá ser intercambiada entre modelos da mesma marca. As carcaças deverão ser do mesmo tipo (admissão por válvula rotativa ou normal) e o número de cilindros não poderá ser alterado. Modificações nas superfícies internas, nos fluxos de combustível, óleo, água serão permitidas. Os espaços junto às superfícies das juntas poderão ser preenchidos. A base da junta e superfícies internas de admissão poderão ser trabalhadas. Poderá ser instalada linha de pulso da bomba de gasolina adicional. Só poderão ser feitos reparos na carcaça junto ao dreno. Não será permitida nenhuma outra modificação ou reparo externo.

41.6.3) Cilindro e cabeçote poderão ser não originais ou modificados.

41.6.3.1) **Para motores 4 tempos**, o cabeçote poderá ser modificado, mas original do

motor, podendo ser trocadas, válvulas, sedes, guias, molas, pratos, polimento e redimensionamento dos dutos. As válvulas não poderão ser de Titânio, salvo se forem originais do jet.

41.6.4) Virabrequim poderá ser modificado ou não original. (2 tempos).

41.6.5) A placa do motor e coxins poderá ser não original ou modificada.

41.6.6) As juntas do motor poderão ser modificadas ou não originais.

41.6.7) O sistema de exaustão deverá ser original de fábrica, sem quaisquer modificações externas ou internas a não ser a retirada do ressonador e a localização da saída de escape.

Nenhuma parte do escapamento poderá ser colocada fora do casco a não ser o bocal. Poderá ser retirada a palheta de proteção (borracha) na saída do escapamento. O water box poderá ser modificado ou trocado por de outro modelo ou fabricante mas deverá fazer parte do sistema.

41.6.8) sistema de refrigeração poderá ser modificado ou substituído. Linhas adicionais poderão ser instaladas. Os plugs do sistema (by pass) poderão ser modificados, realocados e não originais, sendo que na área externa deverão ser direcionados para baixo e sem superfícies que ofereçam perigo. Válvulas do tipo solenóides, termostatos para controle do sistema de refrigeração deverão ser fixas e automáticas. Sistemas de controle Manual de fluxo de água durante o funcionamento do motor não serão permitidos. Sistema tipo flush kits são permitidos. Nos jets com sistemas de circuito fechado, poderão ser mudados para circuito aberto.

41.6.9) Poderão ser substituídos motor de arranque e bendix.

41.6.10) Sistema de injeção de óleo poderá ser removido, (2 tempos).

41.6.11) Peças de manutenção geral, tais como velas, cabo de vela, fios, porcas, etc, poderão ser não originais. As porcas e parafusos poderão ser não originais

41.7) SISTEMA DE AR E COMBUSTÍVEL – 2 TEMPOS

41.7.1) O(s) carburador (es) poderá ser modificado ou substituído por não originais, providenciado que o(s) mesmo(s) não tenha vazamento enquanto o motor está em funcionamento ou não. O número de venturis (saídas) não deverá ultrapassar o número de cilindros. Não é permitida a utilização de carburadores com aspiração lateral. Poderá ser utilizado primer não original. O sistema de afogador do carburador poderá ser retirado. O coletor de admissão poderá ser não original ou modificado. Poderão ser instaladas bombas de combustível adicionais.

Se o carburador utilizado não possuir retorno de combustível essa tubulação deverá ser plugada. Poderá ser criada uma linha adicional de pulso para a bomba de gasolina do carburador.

41.7.2) Separadores de ar e vapor não original poderão ser utilizados desde que não excedam 2 in x 6 in, além disso deverão estar interligados todo o tempo e deverá estar ligados ao tanque de combustível através da linha de retorno. Poderão ser utilizadas bombas de combustível não original ou modificadas desde que a pressão não exceda

4psi. Quando o motor pára de funcionar a bomba de combustível tem que se desligar automaticamente. Não serão permitidas bombas de combustível com acionamento manual.

41.7.3) Poderão ser utilizados sistemas de injeção de combustível com as seguintes restrições: Nas linhas de alta pressão deverão ser utilizadas mangueiras especiais, com presilhas fixas e filtros metálicos. Não serão aceitas fixações de mangueiras com grampos ou tay rap, etc. Nas linhas de baixa pressão poderão ser utilizados quaisquer filtros desde que não provoquem vazamentos de combustível. Não será permitida a utilização de bombas de combustível com acionamento manual. Estas deverão ser automáticas, devendo desligar-se automaticamente assim que o motor parar.

41.7.4) O Sistema de combustível é um sistema fechado e não poderá apresentar qualquer vestígio de vazamento, com o motor em funcionamento ou não. É permitida a instalação de filtro de combustível adicional.

Somente para Freestyle: O tanque de combustível poderá ser modificado ou não original, providenciando-se que não vaze em qualquer circunstância. O tanque deverá estar seguro e bem preso ao casco. A decisão do Diretor Técnico e/ou Diretor de Prova, com relação a modificações é final. Qualquer dúvida relacionada à legalidade de modificações deverá ser feita diretamente a BJSa, antes de ser utilizada/feita para a competição.

41.7.5) Poderão ser substituídos os filtros de ar / corta chamas do carburador, desde que o modelo a ser instalado seja aprovado pela IJSBA/BJSa. Giclês, agulha e sede (válvula), mola da agulha poderão ser substituídos. O afogador poderá ser retirado e os orifícios do eixo deverão ser tampados com material não inflamável. Poderá ser instalado "Primer". Nenhuma outra modificação no carburador poderá ser feita.

41.7.6) Os suportes de válvula de admissão fixa ou rotativa poderão ser modificados ou não originais.

41.7.7) Tubos de ventilação do motor poderão ser removidos e as aberturas do casco para a entrada de ar poderão ser modificadas. A "GELADEIRA" e o abafador de som poderão ser retirados.

41.7.7) SISTEMA DE AR E COMBUSTÍVEL – 4 TEMPOS

41.7.7.1) O coletor deverá ser original de fábrica, podendo ser trocado / retirado o sistema de filtro original por outro, (tipo corta chamas), desde que seja instalado antes do corpo de borboleta e aprovado pela BJSa / IJSBA. **O INTERCOOLER poderá ser trocado por não original.**

41.7.7.2) A bomba de combustível poderá ser modificada e sua pressão alterada, bem como sistema de flautas e bicos injetores, desde que não permitam vazamentos de combustível em hipótese alguma.

41.7.7.3) Sistema de Turbo e Supercharger poderão ser modificados incluindo suas tubagens. Para os Jets Yamaha, poderão ser trocadas as engrenagens internas de acionamento do sistema e dos Kawasaki as polias.

Nos jets Benelli, / Hidrospace, a pressão do turbo não poderá passar de 6 PSI.

41.7.7.4) Tubos de ventilação do motor poderão ser removidos e as aberturas do casco para a entrada de ar poderão ser modificadas. A "GELADEIRA" e o abafador de som poderão ser retirados.

41.8) SISTEMA DE IGNIÇÃO E ELÉTRICO – 2 TEMPOS

41.8.1) Sistema de ignição, caixa elétrica, volante e capa do volante poderão ser modificados ou não originais. O circuito de recarga da bateria poderá ser desligado ou removido.

41.8.2) Bateria adicional e caixa de bateria poderão ser utilizadas. Baterias deverão caber dentro da própria caixa de bateria e estar seguramente fixa. Baterias poderão ser relocadas.

41.8.3) O sensor de temperatura do motor poderá ser desconectado ou removido.

41.8.4) SISTEMA DE IGNIÇÃO E ELÉTRICO – 4 TEMPOS

41.8.4.1) O módulo de ignição poderá ser realocado, modificado e até trocado por outro de qualquer marca ou procedência, desde que os conectores elétricos se encaixem perfeitamente.

41.8.4.2) Os sensores eletrônicos poderão ser modificados ou retirados.

41.8.4.3) O sistema de carga da bateria deverá estar instalado e funcionando perfeitamente

41.9) SISTEMA DE DIREÇÃO E PROPULSÃO 2 E 4 TEMPOS

41.9.1) Hélice, turbina e aletas do estator poderão ser modificadas ou não originais. O cone da turbina e o direcionador poderão ser modificados ou não originais. O comprimento total (turbina + direcionador) não poderá exceder a 50 mm (cinquenta milímetros) do comprimento original. Poderá ser instalado sistema de trim junto ao direcionador não original. Poderá ser instalada linha adicional de refrigeração. O jato vertical visualizador traseiro da embarcação deverá ser retirado. Poderá ser utilizado silicone em adição ao sistema original de vedação da turbina.

41.9.2) Poderão ser utilizados acoplamentos motor/eixo de transmissão, contanto que seja mantida a relação de 1:1 (um para um), o eixo de transmissão deverá ser ORIGINAL.

42) CATEGORIAS **800 OU 1800 GP 2 e 4 tempos**

42.1) Com o objetivo de se obter Jets com maior desempenho e liberação da imaginação

de pilotos e mecânicos, esta categoria, parte de um equipamento pré-existente, que deverão ser mantidas as características originais como comprimento e largura do modelo e marca escolhida, sendo permitidas quaisquer modificações neste, desde a construção do casco, localização do motor, que deverá ser limitado a 2000 cc, sistemas elétricos, de injeção, transmissão, propulsão, escapamento totalmente liberados, exceto itens abaixo discriminados;

42.1.1) Nenhuma parte do escapamento poderá ser colocada fora do casco a não ser o bocal, e este deverá passar por inspeção dos Oficiais de prova.

42.2) O sistema de Corta circuito deverá estar funcionando perfeitamente.

43) CATEGORIA **Freestyle GP 2 e 4 tempos**

43.1) **Amador**; Os cascos e motores deverão ser tipo ORIGINAIS de fábrica ou cópias, com adaptações para tal uso e preparações GP, sendo que seus motores deverão ser do modelo do Jet, até 1000 cc.

43.2) **Profissional**; cascos e motores totalmente liberados estilo GP sem limite de cilindrada.

Obs: O sistema de corta circuito poderá estar desligado por se tratar de apresentação de um único jet por prova.

44) **CATEGORIAS BRASILEIRO DE JET SKI 2018**

SPORT VINTAGE GP

SKI VINTAGE GP

SKI ASPIRADO STOCK 2 TEMPOS

SKI ASPIRADO STOCK 4 TEMPOS

SKI ASPIRADO GP 2 E 4 TEMPOS

RUNABOUT ESTREANTES E NOVATOS ASPIRADO STOCK

RUNABOUT ESTREANTES E NOVATOS TURBO STOCK

RUNABOUT PRO ASPIRADO STOCK

RUNABOUT PRO ASPIRADO LIMITED

RUNABOUT PRO ASPIRADO GP

RUNABOUT PRO TURBO STOCK

RUNABOUT PRO TURBO LIMITED

RUNABOUT PRO TURBO GP

SUPERCOURSE ESTREANTES E NOVATOS ASPIRADO STOCK

SUPERCOURSE ESTREANTES E NOVATOS TURBO STOCK

SUPERCOURSE PRO ASPIRADO STOCK

SUPERCOURSE PRO ASPIRADO LIMITED E GP

SUPERCOURSE PRO TURBO STOCK

SUPERCOURSE PRO TURBO LIMITED E GP

MASTER SUPERCOURSE ASPIRADO GP (classificação Separada)

MASTER SUPERCOURSE TURBO GP (classificação Separada)

FREESTYLE AMADOR

FREESTYLE PROFISSIONAL

ARRANCADA ASPIRADO GP até 1100 cc

ARRANCADA ASPIRADO GP acima de 1100 cc

ARRANCADA TURBO GP

OBSERVAÇÕES IMPORTANTES :

As Categorias abaixo tiveram as seguintes alterações:

11) d)

13.4.1)

14) PROCEDIMENTO GERAL DE LARGADA:

18.10)

19.3.10)

20.3.3)

30.3.4)

26.9)

32.1.2)

32.1.2 d)

41.6.7)

44) CATEGORIAS BRASILEIRO DE JET SKI 2018

CATEGORIA MASTER:

CATEGORIA ARRANCADA:

Diversão com responsabilidade é vida

Luiz Marcelo Teixeira

Presidente BJSa

01/2018

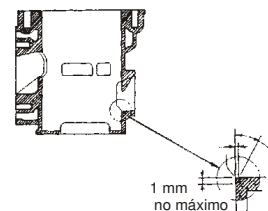
GLOSSÁRIO DOS TERMOS:

O. E. M Original Equipment Manufacturer – equipamento original de fábrica

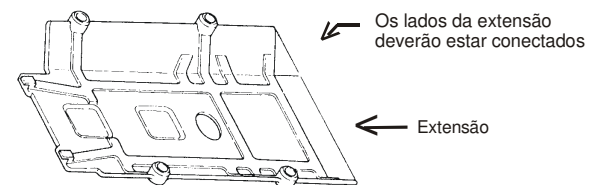
HOLDER Pessoa que auxilia o piloto na linha de largada.

44.) DIAGRAMAS:

CHANFROS DA JANELA



EXTENSÃO DA PLACA DE TURBINA



All material contained herein in copyright 2014, International Jet Sports Boating Association Inc., - Tradução autorizada por IJSBA - Todos os direitos de tradução reservados a Paula T. de Lima Federighi, Edison Luis Federighi e Luiz Marcelo Teixeira – BJSA – Associação Brasileira de Jet Ski Profissional e Não Profissional.

Este regulamento foi atualizado em Janeiro de 2017 , adequado às competições e realidades Brasileiras. Colaboração Micau , Jamil Felizardo

A utilização deste Regulamento na língua portuguesa deverá ser expressamente autorizada, por escrito, pela Associação Brasileira de Jet Ski (Brazilian Jet Sports Association - BJSA), Rua Pamplona, nº 21 , cj 13 ,Jardim Paulista, São Paulo , SP , CEP 01405-000 , Tel ; 55 11 46163397, 55 11 999801481

E mail: bjisa@bjisa.com.br ; regulamento.bjisa@gmail.com ; jetskipardal@gmail.com

Visite nosso site: www.bjisa.com.br