



Federación Internacional de Downhill

Reglamento



Contenidos

Sección 1	Introducción	4
1.1	La IDF	4
1.2	Sobre este Documento	4
1.3	Modificaciones a este Documento	4
Sección 2	Pilotos	4
2.1	Membresía de la IDF	4
2.2	Obligaciones y Código de Conducta	5
2.3	Exoneración o Deslinde de Responsabilidad	6
2.4	Habilidades del Piloto	6
2.5	Mujeres embarazadas	7
2.6	Auspiciantes/Patrocinadores	7
2.7	Verificación Técnica de equipos, previa a las carreras	7
2.8	Categoría Junior	7
Sección 3	Autoridades de los eventos	7
3.1	Juez Principal	8
3.2	Juez de largada	8
3.3	Anotador Principal	8
3.4	Jueces de curva	8
3.5	Inspector técnico	8
Sección 4	Seguridad	9
4.1	Verificación Técnica de equipos, previa a las carreras	9
4.2	Seguro	10
4.3	Exoneración o Deslinde de Responsabilidad	10
4.4	Accidentes	10
4.5	Asistencia médica de emergencia	10
4.6	Acceso a pista	10
4.7	Equipo de seguridad de pilotos	10
Sección 5	Especificaciones del equipo	11
5.1	Skateboard	11
5.2	Street Luge	13
5.3	Classic Luge	15
Sección 6	Procedimiento de Carrera	16
6.1	Prácticas	16
6.2	Clasificación	16
6.3	Formatos de carreras	17
6.4	Procedimiento de largada	17
6.5	Casilla de largada	18
6.6	Impulso en pista	19
6.7	Procedimiento de llegada	19
6.8	Utilización de número	19
6.9	Posición Final	19



6.10	Resultados oficiales	20
6.11	Jueces, infracciones y reglas	20
6.12	Reclamos	20
6.13	Posición Protegida	20
6.14	Inclencias del clima	20
6.15	Postergación o cancelación del evento	21
6.16	Banderas	21
Sección 7	Reglas de carrera	22
7.1	Downhill Skateboarding	22
7.2	Luge	22
7.3	Contacto	22
7.4	Adelantamiento	22
7.5	Contacto intencional	22
7.6	Bloqueo intencional	22
7.7	Pilotaje agresivo	22
7.8	Impulso ilegal	23
7.9	Reinicio luego de una caída	23
7.10	Llegada	23
7.11	Habilidad comprometida	23
Sección 8	Sanciones	23
8.1	Facultades de la Comisión de la IDF	23
8.2	Suspensión	24
8.3	Facultades del Juez Principal	24
Sección 9	Puntos de Ranking	25
9.1	Niveles de eventos	25
9.2	Puntos de eventos	25
9.3	Cálculos de Ranking Mundial	26
9.4	Campeones de la IDF	26
9.5	Distribución Geográfica de Eventos	26

Sección 1 Introducción

1.1 La IDF

La Federación Internacional de Downhill (IDF) se creó en 2012 al reconocer la necesidad de una organización justa, imparcial y democrática para deportes de descenso en carreras de downhill skateboarding y luge.

La IDF busca crear una experiencia excepcional, para el desarrollo de un registro envidiable de seguridad para las carreras de downhill skateboarding y luge, y para proteger la integridad del deporte.

1.2 Sobre este Documento

El Reglamento de la IDF es publicado por la IDF para la organización, control de conducta, y fiscalización de carreras de downhill skateboarding y luge. Las reglas se revisan cada año por la Comisión de la IDF.

Al traducir e interpretar este reglamento, las palabras "shall", "should", "will", y "must" indican que la acción es obligatoria. Las palabras "can" y "may" se refieren a permiso o posibilidad.

Las copias impresas de este documento no se consideran documento controlados/aprobados. La versión oficial de este documento está siempre disponible en la página web de la IDF.

1.3 Modificaciones a este Documento

Cualquier miembro de la IDF puede proponer una modificación en las reglas a la Comisión. Todas las propuestas serán evaluadas por la Comisión una vez al año o en alguna otra ocasión acordada por la Comisión. La Comisión será la encargada de procurar la opinión de los miembros de la IDF con respecto a cualquier propuesta de modificación de las reglas.

Las propuestas de modificación deberán obtener una votación mayoritaria de la Comisión de la IDF en asamblea general. Los cambios se harán efectivos una vez que se hayan publicado en este Reglamento en la página web de la IDF.

Sección 2 Pilotos

2.1 Membresía de la IDF

Se debe tener la membresía en la IDF para competir en eventos avalados por la IDF. Los individuos pueden unirse a la IDF completando el formulario de inscripción en la página web de la IDF y abonando la cuota requerida.

2.2 Obligaciones y Código de Conducta



Todos los pilotos tienen obligaciones y responsabilidades, que incluyen pero no se limitan a lo siguiente:

1. Los pilotos deben informarse sobre la hora y el lugar de cada evento. Es su responsabilidad estar al tanto de cualquier cambio o cancelación.
2. Los pilotos deben competir únicamente usando su propia velocidad y habilidad, por esfuerzo individual en cumplimiento de las normas, y de acuerdo con los principios de juego limpio y espíritu deportivo.
3. Los pilotos deben conocer y respetar las Reglas de La IDF y las normas e instrucciones complementarias que rigen un evento.
4. Los participantes deben cumplir con las instrucciones de las Autoridades de la IDF y de los Eventos.
5. Los pilotos deben poseer cobertura médica y seguro contra accidentes vigentes.
6. Los pilotos deben firmar un Exoneración o Deslinde de Responsabilidad y autorización de uso de imagen para cada evento.
7. Los pilotos deben asumir la responsabilidad de su capacidad física y mental para competir.
8. Los pilotos deben asumir la responsabilidad por las condiciones de seguridad y el funcionamiento de sus equipos.
9. Los pilotos, mientras representen La IDF, deben actuar de una manera que no sea en detrimento de la IDF, ni provoquen críticas innecesarias contra la IDF.
10. Los pilotos deben ser conscientes y conocer sus límites de habilidad ante el evento de enfrentarse y superar riesgos típicos de la práctica o competencia y deben mantener un control razonable de la velocidad y la trayectoria.
11. Los pilotos deberán cumplir con las indicaciones e instrucciones de los encargados de las áreas del evento.
12. Los pilotos deben familiarizarse con la pista y el grado de dificultad antes de intentar hacer el primer descenso.
13. Los pilotos no deben pasar a ningún otro piloto salvo de manera que se evite el contacto y que se respete el derecho de paso del piloto que lleva la delantera. Para mayor información consulte la Sección 7 "Reglas de carrera".
14. Los pilotos deberán ceder el paso a pilotos al entrar en la pista o empezar a descender.
15. Cuando se vean involucrados en un accidente grave, los pilotos no deberán partir del lugar de competencia sin informar su nombre y dirección, si es razonablemente posible.
16. Un piloto que resulte herido, dentro de lo posible (o la persona que lo auxilie), deberá notificar a los encargados de la competencia antes de partir.



17. Los pilotos sólo deben subir o bajar de vehículos de traslado en las áreas designadas por las autoridades o encargados del evento.
18. Los pilotos no deberán ensuciar la propiedad donde se realiza el evento, en particular, esto incluye la aplicación de stickers.
19. Actos ofensivos o lenguaje obsceno puede ser causa de sanción y/o expulsión de un evento organizado por la IDF.
20. Los pilotos deberán abstenerse de utilizar sustancias ilegales.
21. Los pilotos que cometan destrozos o suciedad en los alrededores podrán ser sancionados/ descalificados inmediatamente de un evento de competencia, o expulsados de la IDF.

2.3 Exoneración o Deslinde de Responsabilidad

Todo participante de un evento bajo el aval de la IDF deberá firmar un Exoneración o Deslinde de Responsabilidad.

Al firmar el Exoneración o Deslinde de Responsabilidad, todo participante acepta utilizar la pista bajo su propio riesgo, y por lo tanto libera permanentemente a la IDF, junto con sus sucesores, asignados, oficiales, representantes, agentes, empleados, y demás de todo cargo por daños físicos/mentales, daños de propiedad, empleados y/o reputación que pueda ocasionar el participante, y de todos los reclamos que puedan derivarse de dichos daños a las partes antes mencionadas, o resultar del evento contemplado en el Exoneración o Deslinde de Responsabilidad, o causado por alguna estructura de construcción o condición de la pista en la que se realiza el evento.

Si el participante es menor de 18 años de edad, alguno de sus padres o tutor legal, deberá firmar el deslinde. Si sus padres o tutor legal no pueden estar presentes en el evento para firmar el Exoneración o Deslinde de Responsabilidad, dicho documento deberá estar legalizado por un notario/escribano/juez para presentarlo en el evento.

2.4 Habilidades del Piloto

Todos los pilotos deberán demostrar su habilidad a satisfacción de los jueces durante un período obligatorio de prácticas antes de que se les permita competir.

2.5 Mujeres embarazadas

No se permite la práctica/clasificación/competencia de mujeres embarazadas.

2.6 Auspiciantes/Patrocinadores

La IDF se reserva el derecho a rechazar o restringir a cualquier auspiciante/patrocinador por cualquier razón. La IDF también se reserva el derecho a rechazar la participación de un piloto en cualquier evento cuando la



IDF determine que el auspicio/patrocinio del piloto vaya o pueda ir en detrimento de los intereses de la IDF o del promotor del evento.

2.7 Verificación Técnica de equipos, previa a las carreras

El piloto debe estar presente y pasar la Verificación Técnica previa a la carrera.

2.8 Categoría Junior

La IDF registrará los resultados de una Categoría Junior para todos los eventos del Circuito Mundial.

2.8.1 Definición de Edad

Para ingresar en la Categoría Junior, el piloto debe ser menor de 18 años de edad. La edad del piloto para cada temporada de carreras (calendario anual) está determinada por la edad que tendrá el piloto el 31 de Diciembre de esa temporada.

2.8.2 Juniors que Compiten en Categoría Open (abierta)

Un piloto puede correr en una Categoría Open y una Categoría Junior en el mismo evento. La edad mínima para competir en Categoría Open es de 14 años. Pueden hacerse excepciones a la edad mínima, a discreción del organizador del evento.

2.8.3 Categorías Adicionales por Edad

Puede haber categorías adicionales por edad a discreción del organizador del evento. Por ejemplo, las categorías adicionales por edad pueden incluir una categoría Masters (mayores) o una Juniors, según determine el organizador. Para evitar dudas, La IDF no reconocerá ninguna categoría adicional por edad en el Ranking Mundial de la IDF.

Sección 3 Autoridades de los eventos

Las autoridades designadas de cualquier evento avalado por la IDF tendrán la facultad de aplicar las reglas y supervisar la carrera, como se describe en la Sección “Reglas de carrera de la IDF”, durante todo el transcurso del evento. Las autoridades se reservan el derecho de rechazar la inscripción de cualquier piloto en cualquier evento IDF. Las autoridades deben conocer todas las reglas relacionadas.

Los organizadores de eventos deben proveer las autoridades siguientes :



3.1 Juez Principal

El Juez Principal será la autoridad encargada de los pilotos mientras estén en la pista y tendrá la decisión final sobre cuestiones de protecciones, cumplimiento de reglas y aplicación de sanciones. El Juez Principal descalificará cualquier piloto que, en su opinión, no cumpla con las reglas o cuyo equipo no sea seguro para andar. También está a cargo de los Jueces de Curva. El Juez Principal o su representante designado deberán hacer cumplir todas las reglas de la IDF con respecto a los hábitos del pilotaje. Supervisará todos los pilotos inscritos al evento IDF, y presentará un informe escrito a la Comisión Directiva de la IDF sobre infracciones o conducta anti-deportiva o riesgosa de cualquier participante.

3.2 Juez de largada

El Juez de Largada tendrá el control total del área de largada. Deberá seguir las instrucciones del Juez Principal. Las órdenes verbales del Juez de Largada deberán ser obedecidas sin excepción. El Juez de Largada y/o Juez Principal realizará una reunión con todos los pilotos antes del comienzo de un evento para explicar el significado de las banderas, su uso, y las reglas de pista. Antes de dar la orden verbal de comienzo, el Juez de Largada deberá revisar visualmente el ajuste apropiado de todos los broches de los cascos. El Juez de Largada es el responsable de supervisar el área de largada y notificar al Juez Principal si ocurre alguna infracción.

3.2 Anotador Principal

El Anotador Principal será el encargado de la toma de tiempos, la puntuación y el armado de mangas de carrera. El anotador principal será responsable de recibir los reclamos que puedan surgir, recopilar información de los respectivos pilotos relacionados con el reclamo y transmitirla al Juez Principal.

3.4 Jueces de curva

El Juez de Curva será el encargado de su área designada. Se deberá disponer varios Jueces de Curva estratégicamente ubicados en la pista para informar sobre infracciones, accidentes, y/o condiciones inseguras al Juez Principal. También utilizarán las banderas de indicación cuando sea necesario para advertir a los pilotos sobre accidentes, escombros en la pista, u otros peligros.

3.5 Inspector Técnico

El Inspector Técnico será el encargado de la verificación técnica de los equipos. Designará un área donde se realizará la verificación técnica. Los pilotos deben obedecer al Inspector Técnico mientras estén en el Área de Verificación Técnica y están sujetos a descalificación si se retirasen sin autorización. Utilizar equipo que no ha pasado la verificación técnica resultará en una sanción y/o descalificación.

Sección 4 Seguridad

La Seguridad es una de las consideraciones principales para la IDF. El uso, construcción de equipamiento, pistas, y prácticas de competencia deberán estar bajo supervisión permanente para proteger a los pilotos y cumplir con las normas de seguridad del deporte.

La seguridad es responsabilidad de cada persona y debe ser compartida en su totalidad por cada individuo relacionado al deporte de downhill skateboarding y luge.

El organizador del evento es el responsable de proveer un lugar seguro para la conducción de los eventos.

4.1 Verificación Técnica de equipos, previa a las carreras

4.1.1 Downhill skateboarding

Todo el equipo de protección, incluyendo casco, traje de cuero y guantes debe ser sometido a una Verificación Técnica previa a la carrera para garantizar el cumplimiento con las Reglas de Carrera de la IDF. En ningún momento se permitirá competir a ningún piloto cuyo equipo de protección no haya pasado la Verificación Técnica previa a la carrera. No se requiere que un piloto en la categoría de downhill skateboarding presente su equipo a la Verificación Técnica. Sin embargo, es obligación del piloto asegurarse de que vehículo esté dentro de las especificaciones de las normas de la IDF. Un piloto que utiliza equipo inseguro o fuera de las especificaciones de la IDF durante la clasificación o carrera será sancionado y puede ser descalificado.

4.1.2 Luge

Todo el equipo de protección, incluyendo casco, traje de cuero y guantes debe ser sometido a una Verificación Técnica previa a la carrera para garantizar el cumplimiento de las Reglas de carrera de la IDF. En ningún momento se permitirá competir a ningún piloto cuyo equipo de protección no haya pasado la Verificación Técnica previa a la carrera.

1. La Verificación Técnica previa a la carrera consiste en:
 - a. Inspección visual de la apariencia reglamentaria y segura del equipamiento y sus partes.
 - b. Inspección visual del equipo de protección personal.
 - c. Medición del ancho, longitud, ruedas, peso y otras especificaciones aplicables.
2. NO es responsabilidad del Inspector Técnico identificar o corregir problemas que puedan afectar el rendimiento del equipamiento.
3. Es responsabilidad del piloto asegurarse que su equipo esté listo, bajo las normas y sea seguro para competir.
4. Si hubiera consultas sobre la legalidad del equipo, deberán ser planteadas al Inspector técnico antes de presentar el equipo a la inspección.

2116497256. El equipo que no pase la Verificación Técnica deberá ser corregido por su dueño/piloto, y vuelto a presentar y pasar la Verificación Técnica antes de ser aprobado para ingresar a la pista de carrera.

2116497257. Cualquier modificación al equipo hecho después de la Verificación Técnica debe cumplir con las todas reglas de la IDF. La utilización de equipo que no cumple con las reglas de la IDF resultará en descalificación inmediata.

2116497258. El hecho de haber pasado la Verificación Técnica no significa que el equipo sea seguro o libre de defectos.

4.2 Seguro

Todo organizador de eventos IDF debe tener la cobertura correspondiente de Seguro de responsabilidad civil. La cobertura del seguro puede variar en función de la política de la aseguradora.

4.3 Exoneración o Deslinde de Responsabilidad

Todo participante de un evento bajo el aval de la IDF deberá firmar un Exoneración o Deslinde de Responsabilidad. Esto incluye Pilotos, Trabajadores, , Voluntarios, Prensa, Autoridades, etc., sin excepción.

4.4 Accidentes

El equipo que haya estado involucrado en un accidente deberá pasar por una Verificación Técnica antes de que se le permita continuar compitiendo.

4.5 Asistencia médica de emergencia

Deberá haber un Médico, Paramédico o Enfermero Calificado y Kit de Primeros Auxilios durante todo el evento.

4.6 Acceso a pista

Ninguna persona, juez de carrera u otro debe estar sobre la superficie de la pista en ningún momento mientras haya Bandera Verde.

4.7 Equipo de seguridad de pilotos

La IDF no asume ninguna responsabilidad en relación con cualquier recomendación o requerimiento para cascos u otra protección corporal, contemplados en este Reglamento.

Todos los equipos de protección deben ser utilizados en todas las prácticas, clasificación y carrera de un evento IDF, sin excepción.

Downhill skateboarding y luge son actividades peligrosas con riesgos inherentes de lesiones graves, discapacidad y muerte. Es responsabilidad exclusiva del participante usar adecuadamente su equipo de seguridad para el evento.

4.7.1 Cascos



Los cascos deben ser de carcasa dura.

-
-
-
-
-

La carcasa exterior debe ser de una sola pieza, de diseño integral. No se permite el uso de cascos con protección de mentón/barbilla desmontable. El casco debe utilizarse según las recomendaciones del fabricante. La cinta de amarre deberá estar obligatoriamente asegurada y ajustada según el diseño. La estructura del casco debe estar en perfecto estado.

4.7.2 Trajes de cuero

Todos los pilotos deberán usar traje de cuero y/o Kevlar de una (1) o dos (2) piezas. Si se utiliza un traje de dos piezas, deberá estar unido por medio de cierre resistente en la cintura.

4.7.3 Speedsuits o Trajes aerodinámicos

Se pueden utilizar speedsuits por encima del traje de cuero. Las chaquetas de Lycra provistas a los pilotos por los organizadores de la competencia son permitidas. (Speedsuits son cobertores completos o parciales que se colocan sobre el traje de cuero, hechos de material que permite ventaja aerodinámica.)

4.7.4 Guantes

Los pilotos deben utilizar guantes de carrera de cuero o de fibra sintética que cubran toda la mano incluso los dedos.

4.7.5 CALZADO

El calzado debe ser cerrado y estar en buenas condiciones y amarrados o acordonados firmemente según su diseño.

4.7.6 Coderas y Rodilleras

Se recomienda el uso de coderas y rodilleras, pero no es obligatorio.

4.7.7 Gafas/Visores

Se recomienda el uso de gafas/ visores, pero no es obligatorio.

Sección 5 Especificaciones del equipo

5.1

Skateboard

5.1.1 Deck

La estructura del deck (tabla) debe estar en perfecto estado y no presentar ningún riesgo a la seguridad. No debe presentar bordes filosos, que puedan herir a los pilotos. Puede tener cualquier forma dentro de los límites dimensionales.

5.1.2 Peso

La tabla completa no debe exceder siete kilogramos (7kg / 15,4lbs). Esta regla será exigida estrictamente. Se permite una tolerancia de 0,5 kg por variaciones de la balanza.

5.1.3 Longitud

No debe exceder los 122 centímetros (48").

5.1.4 Ancho

No debe exceder los 30,5 centímetros (12").

5.1.5 Trucks (ejes)

Deben doblar por inclinación del cuerpo. No deben exceder los 305 milímetros (12") de ancho, medidos desde el borde externo de los ejes. La tabla debe poseer exactamente dos trucks (ejes)

5.1.6 Rodamientos

Sin restricciones.

5.1.7 Ruedas

La tabla debe utilizar exactamente cuatro (4) ruedas. Su diámetro máximo es de 110 milímetros (4,33").

5.1.8 Frenos

No se permiten dispositivos mecánicos de freno.

5.1.9 Área de Número

Todos los corredores deben tener su número asignado por la IDF en el casco. Los números deben colocarse a ambos lados del casco en un lugar visible al estar en posición de pilotaje. El Área de Número y el Número deben ser de colores contrastantes claramente visibles a 6 metros (20") de distancia.

5.1.10 Números

Los dígitos del número deben tener una altura mínima de 7,6 centímetros (2,95"). Una vez entregados, los números de corredor deben colocarse según las instrucciones y no obstruidos, cortados ni modificados de ninguna manera.

Si un corredor cambia de casco, el número correspondiente deberá ser colocado en el mismo.

5.1.11 Lastre

Se puede agregar peso a la tabla siempre y cuando el peso de la misma no exceda el límite total de 7kg. No se permite lastre (peso adicional) en el cuerpo del piloto.

5.2 Street Luge

Esta modalidad permite gran creatividad para el diseño del vehículo con restricciones mínimas. Las únicas restricciones están relacionadas al cuidado de la seguridad o para mantener el concepto básico de un street luge. En el futuro, cualquier otra restricción se agregará únicamente por estas razones. El piloto deberá conducir acostado boca arriba con los pies hacia adelante.

Si se detecta algún riesgo de seguridad que esté permitido por las reglas, podrá haber cambios a las mismas durante ese año de competencias. Toda modificación a las reglas será publicada en www.internationaldownhillfederation.org y entrará en vigencia de inmediato.

5.2.1 Chasis

El chasis debe estar estructuralmente sano y no presentar ningún riesgo a la seguridad del piloto. No debe presentar bordes filosos, que puedan herir a los pilotos. Ninguna parte del luge debe presentar un riesgo obvio de aprisionamiento, amputación o de otra índole. La consistencia estructural deberá ser demostrada a través de una "Prueba de Rebote" u otra simulación de aplicación de esfuerzos, que reproduzca las condiciones que puedan ocurrir en carrera. Ningún carenado/revestimiento aerodinámico puede cubrir el cuerpo del piloto ni interferir con los pies en la frenada. Ninguna pieza del luge puede sobresalir entre las piernas del piloto. El Inspector Técnico será el que juzgue definitivamente su adecuación a las reglas.

5.2.2 Peso

El luge completo no debe exceder los 25 kilogramos (55,1 lbs). Esta regla será exigida estrictamente. Se permite una tolerancia de 0,5 kg por variaciones de la balanza.

5.2.3 Longitud

La longitud no debe ser menor que 120 centímetros (47,24") ni exceder los 3 metros (9,84').

5.2.4 Ancho

El ancho del luge no debe exceder 61 centímetros (24").

5.2.5 Extremo delantero

El extremo delantero deberá estar cubierto/amortiguado/rebajado para minimizar el riesgo de provocar heridas al piloto que caiga delante del luge. Los amortiguadores serán de goma, plástico, goma-espuma u otro material que absorba el impacto de manera adecuada. Las dimensiones mínimas de los amortiguadores son setenta y siete milímetros (77mm/3") de ancho, veintiséis milímetros (26mm/1") de alto y treinta y nueve milímetros (39mm/1,5") de espesor. El extremo delantero debe tener barras deflectoras u otro medio para desviar otro piloto, objeto o fardo de pasto. Todas las superficies salientes deberán estar acolchadas. No se permiten punteras de amarre. Si el peso del luge completo no excede 6,5kg (14,3lbs), no se requiere de amortiguadores si no tiene superficies filosas.

5.2.6 Extremo trasero

El extremo trasero no debe tener ninguna superficie sin cubrir que pueda herir a un piloto que se choque con el luge desde atrás. Deberá estar construido para minimizar enganches con el extremo delantero de otros luges. Si el peso del luge completo no excede 6,5kg (14,3lbs), no se requiere de amortiguadores si no tiene superficies filosas.

5.2.7 Carenado/revestimiento aerodinámicos/revestimientos aerodinámicos

Se permiten pequeños carenado/revestimiento aerodinámicos/revestimientos aerodinámicos por delante de los pies o por detrás de la cabeza. Si se usan conos delanteros, debe haber una zona de choque de ocho centímetros (8cm / 3,14") en el frente del chasis. Ninguna parte del luge debe presentar un riesgo obvio de aprisionamiento, amputación o de otra índole. Deberán estar fabricados de manera que se minimicen lesiones en caso de colisión. El equipo debe estar diseñado de manera que no se presenten riesgos evidentes por pérdidas de carenado/revestimiento aerodinámicos/revestimientos aerodinámicos.

5.2.8 Trucks (ejes)

El ancho del truck no debe sobresalir de la parte más ancha del luge hasta un máximo de 61 centímetros (24"), medidos desde los bordes exteriores de los ejes. Los ejes no pueden sobresalir del borde exterior de las ruedas.

5.2.9 Rodamientos

Sin restricciones

5.2.10 Ruedas

Un mínimo de cuatro (4) ruedas debe estar en contacto con el piso. El diámetro máximo de las ruedas es de 130 milímetros (5,11").

5.2.11 Frenos

No se permiten dispositivos mecánicos de freno.

5.2.12 Área de Número

Todos los corredores deben tener su número asignado por la IDF en el casco. Los números deben colocarse a ambos lados del casco en un lugar visible al estar en posición de pilotaje. El Área de Número y el Número deben ser de colores contrastantes claramente visibles a 6 metros (20") de distancia. Si se utiliza un panel para el número, deberá ser de material flexible y no debe sobresalir del punto en el que el amortiguador trasero se conecta con el chasis.

5.2.13 Números

Los dígitos del número deben tener una altura mínima de 7,6 centímetros (2,95"). Una vez entregados, los números de corredor deben colocarse según las instrucciones y no obstruidos, cortados ni modificados de ninguna manera.

Si un corredor cambia de casco, el número correspondiente deberá ser colocado en el mismo.

5.2.14 Lastre



Todo peso adicional deberá estar atornillado al chasis del luge. No se permite llevar lastre en el cuerpo del piloto. No se permite amarrar el lastre con cinta adhesiva, precintos etc. En todos los luges, el deberá estar atornillado con un tornillo de diámetro mínimo de 6mm (0,236") con tuerca autofrenante y puede tener una clavija pasante o amarre de alambre de seguridad. Los inspectores técnicos deberán realizar inspecciones detalladas para asegurarse que la colocación de los lastres cumple con el requerimiento de uso de tornillos pasantes.

5.3 Classic Luge

5.3.1 Deck (tabla)

La tabla deberá ser de una sola pieza. Podrá tener cualquier forma dentro de los límites dimensionales. No se podrá agregar más que lo siguiente:

- Cobertura superior de goma espuma
- Rigidizantes no-aerodinámicos por debajo
- Rieles de agarre tipo de Skateboard por debajo

5.3.2 Peso

La tabla completa no debe exceder 7kg (15,4lbs). Esta regla será exigida estrictamente. Se permite una tolerancia de 0,5 kg por variaciones de la balanza.

5.3.3 Longitud

La longitud máxima es de 125 centímetros (49,21").

5.3.4 Ancho

El ancho máximo es de 305 milímetros (12").

5.3.5 Altura

La parte inferior de la tabla debe estar a una altura mínima de 70mm (2,75") del piso.

5.3.6 Trucks (ejes)

Deben doblar por inclinación del cuerpo. Se permiten ejes de doble pivote. No deben exceder los 305 milímetros (12") de ancho, medidos desde los bordes exteriores de los ejes. La tabla deberá tener exactamente dos (2) trucks. Los ejes no deben sobresalir del borde de la rueda.

5.3.7 Rodamientos

Sin restricciones.

5.3.8 Ruedas

La tabla debe tener exactamente cuatro (4) ruedas. El diámetro máximo de las ruedas es de 76 milímetros (2,99").

5.3.9 Frenos

No se permiten dispositivos mecánicos de freno

5.3.10 Área de Número

Todos los corredores deben tener su número asignado por la IDF en el casco. Los números deben colocarse a ambos lados del casco en un lugar visible al estar en posición de pilotaje. El Área de Número y el Número deben ser de colores contrastantes claramente visibles a 6 metros (20") de distancia.

5.3.11 Números

Los dígitos del número deben tener una altura mínima de 7,6 centímetros (2,95"). Una vez entregados, los números de corredor deben colocarse según las instrucciones y no obstruidos, cortados ni modificados de ninguna manera. Si un corredor cambia de casco, el número correspondiente deberá ser colocado en el mismo.

5.3.12 Lastre

Se puede agregar peso a la tabla siempre y cuando el peso de la misma no exceda el límite total de 7kg. No se permite lastre (peso adicional) en el cuerpo del piloto.

Sección 6 Procedimiento de Carrera

6.1 Prácticas

Los organizadores deben proveer un mínimo de dos (2) prácticas/pruebas de pista antes de comenzar la clasificación de tiempo o carrera. Los pilotos pueden elegir hacer menos de 2 prácticas bajo su propia responsabilidad.

6.2 Clasificación

La clasificación es el proceso por el cual el evento se divide en dos etapas:

- **Clasificación:** en la que todos los corredores participan, y
 - **Finales:** en las que únicamente pueden competir aquellos corredores que hayan obtenido buenos resultados en la etapa de clasificación.

Hay varios sistemas que se pueden utilizar en la etapa de clasificación. Todos los Eventos Mundiales requieren un mínimo de 1 clasificación cronometrada por corredor. Se recomienda la clasificación cronometrada para eventos del Circuito Mundial aunque no es obligatoria:

- **Clasificación cronometrada** – se puede utilizar una o dos clasificaciones para posicionar los 64 corredores más rápidos (por ejemplo) para las finales.

- **Carreras clasificatorias** - se utiliza una serie de carreras cabeza-a-cabeza, normalmente en un formato de todos contra todos, para posicionar los 64 corredores ganadores (por ejemplo) para las finales.
- **Automática** – el ranking de corredores de la IDF se utiliza para posicionar los corredores directamente para las finales.
- **Combinada** – combinación de clasificación Automática y uno de los otros métodos. Por ejemplo, los 32 corredores con posición más alta pueden pasar directamente a las finales, y las 32 posiciones restantes se determinan mediante clasificación cronometrada o carreras clasificatorias.

Los formatos aprobados están disponibles en la página web de la IDF y están sujetos a cambios.

6.2.1 Clasificación cronometrada

Cuando se utilice el sistema de clasificación cronometrada, cada corredor debe tener al menos una toma de tiempo para clasificación. Si se realizan dos tomas de tiempo por corredor, la más rápida será la utilizada para posicionar al corredor en las finales. En el caso en que el sistema de cronometraje no funcionara, se deberá usar el formato de carreras clasificatorias dentro de lo posible, y si esto último no pudiera realizarse, se deberá utilizar el método de clasificación Automática o Combinada.

6.2.1.a Cronometraje electrónico

Para carreras IDF con clasificación cronometrada se requiere el uso de sistemas de cronometraje electrónico que miden los resultados con aproximación a la milésima de segundo (0,001 seg.)

Si hubiera un empate en la Clasificación, el mismo será resuelto mediante:

- El segundo tiempo más rápido de la clasificación cronometrada de los corredores (si hubieran dos tomas de tiempo). Si el empate continúa, se resolverá mediante
- El ranking del corredor en la IDF, y si todavía hay empate (por ejemplo, no hay ranking para esos corredores), será resuelto mediante
- Sorteo (arrojando una moneda).

6.3 Formatos de carreras

Los formatos aprobados de clasificación y carrera están disponibles en la página web de la IDF. Se pueden utilizar formatos adicionales, que deberán ser previamente presentados por los organizadores a la IDF para su aprobación.

6.4 Procedimiento de largada

6.4.1 Secuencia de Largada

El Juez de Largada, una vez que haya verificado con el Juez Principal que la pista esté libre, comenzará la secuencia de largada de la siguiente manera:

1. El Juez de Largada dice, "Corredores Listos" y mira al Juez de Línea de Impulso (si hubiera) para confirmación. Una vez que se da esta orden, los pilotos deberán tomar la posición final con la que largarán. No se permitirá movimiento hasta que se dé la orden de largada oficial.

2. El Juez de Largada dice, "Corredores Preparados". No se permitirá movimiento hasta que se dé la orden de largada oficial.
3. Dentro de 2 - 5 segundos siguientes se dará la orden de largar pronunciando "GO" o "YA", soltando un elástico, o por medio de un tono audible y marcará la largada oficial de la carrera.

6.4.2 Posición de largada de corredores

Clasificación – Se utiliza una línea de largada y una línea de impulso durante la clasificación cronometrada. La línea de impulso estará a 2m detrás de la línea de largada. El piloto debe comenzar su clasificación con un pie en la línea de impulso, para el luge las manos del piloto deberán estar apoyadas en la línea de impulso. El equipo de cronometraje (fotocélula) se activa cuando el piloto cruza la línea de largada.

Carrera – Los pilotos no deben empezar a mas de veinticinco centímetros (25cm / 9,8") detrás de la marca de largada o cinta elástica. No se permite largar desde mayor distancia para obtener ventaja.

Downhill skateboarding: Durante el procedimiento de largada para clasificación y carrera, el piloto deberá tener un pie sobre su equipo y utilizar el otro pie para impulsarse. El piloto debe tener ambos pies y equipo detrás de la línea de largada. Todas ruedas deben estar en contacto con el suelo al largar.

Street Luge & Classic Luge: Durante el procedimiento de largada para clasificación y carrera, el piloto deberá estar sentado para impulsarse con sus brazos y manos. El piloto debe tener ambos pies y equipo detrás de la línea de largada. Todas ruedas deben estar en contacto con el suelo al largar.

6.5 Casilla de largada

La distancia desde la "Línea de Largada" hasta el final del "Carril de Impulso" (si hubiera) puede variar según el criterio del Juez Principal. Cuando el piloto pasa el carril de impulso, podrá cambiarse de carril. NO HAY LIMITE hasta cuando o dónde impulsarse a lo largo de la pista (opcional)

6.5.1 Infracción en carril de impulso (sólo si se utilizan carriles de impulso)

Todo piloto que se sale de su carril de impulso antes del final del mismo será sancionado. Al ver esta infracción, el Juez de Largada hará sonar una alarma para detener la carrera. Los pilotos restantes serán reubicados y se repetirá el procedimiento de largada. El Juez de Largada podrá a discreción recomenzar una carrera en caso de un incidente en la línea de largada. Si hubiera una caída en esta área que afecte a varios pilotos, el Juez de Largada puede según su criterio recomenzar la carrera independientemente de la infracción.

6.5.2 Largada en Falso

Si un piloto se mueve entre la orden "Corredores Preparados" y la orden de largada oficial (GO o YA), se declarará una "Largada en Falso". El piloto infractor será imputado con una "Largada en Falso". Los pilotos se reubican y se repite el procedimiento de largada. Una segunda largada en falso cometida por el mismo piloto resultará en descalificación.

6.6 Impulso en pista

NO HAY LIMITE hasta cuando o dónde impulsarse a lo largo de la pista. (Ver sección 7.9 Reinicio luego de una caída)



6.7 Procedimiento de Llegada

1. Los pilotos correrán hasta la Línea de Llegada, en la que termina la manga.
 - Downhill skateboarding: El piloto termina la carrera cuando sus ruedas delanteras tocan la línea de llegada.
 - Street Luge and Classic Luge: El piloto termina la carrera cuando cualquier parte de su cuerpo o equipo cruza la línea de llegada designada.
2. El Juez Principal resolverá los empates por medio de fotos, videos, o testigos
3. En algunos eventos específicos se podrá requerir una Verificación Técnica posterior a la carrera. En el caso de una Toma de Tiempo de Clasificación, Final/ Final de consolación, los pilotos deberán ir directamente hacia el área de Verificación Técnica posterior. Ni el piloto ni su equipo deben entrar en contacto con ninguna persona excepto personal autorizado de la fiscalización.
4. Los pilotos deberán detenerse por completo antes del área final de llegada. Los pilotos que no lo hagan podrán ser descalificados. Esto es por seguridad de los espectadores y los pilotos.

6.8 Utilización de número

Si un piloto realiza su clasificación sin el número correspondiente colocado en la posición correcta, dicha clasificación será registrada como DNF (Did Not Finish = No Finalizó). No se permite hacer una toma adicional. Si un piloto corre sin el número correspondiente colocado en la posición correcta, esa carrera será registrada como DNF (Did Not Finish = No Finalizó).

6.9 Posición Final

Luego de la final y final de consolación, los corredores eliminados serán posicionados en el ranking comparando sus resultados de clasificación de cada ronda. Al usar un Formato de Mangas de 4 corredores (Mass) por ejemplo, todos los terceros puestos serán posicionados en el ranking en orden basado en el resultado de su clasificación y serán seguidos de todos los cuartos puestos. En el caso en que no se pueda resolver un empate entre pilotos de tercer y cuarto puesto con material visual (fotos) u otros medios, ambos corredores serán registrados como terceros en esa manga de carrera.

Los corredores que no terminen su manga serán registrados como DNF (Did Not Finish = No Finalizó) y serán posicionados detrás de los cuartos puestos por resultado de clasificación de cada manga. Los corredores registrados como DSQ (Disqualified = Descalificado) serán posicionados detrás de todos los DNF (Did Not Finish = No Finalizó).

Los corredores DNS (Did Not Start = No Comenzó) serán posicionados detrás de todos los DSQ (Disqualified = Descalificado). Esto incluye cualquier corredor que haya hecho la clasificación pero que no pudo correr por alguna razón. Los corredores que se hayan inscrito para un evento pero que no completen la clasificación, no serán posicionados en los resultados finales. Para el Formato Super Mass, se utilizará un procedimiento similar para crear el ranking final.

6.10 Resultados oficiales



Los resultados solo serán oficiales cuando hayan sido transmitidos a la IDF por los organizadores del evento.

Los resultados serán procesados y se verificará su formato y precisión.

Una vez que hayan sido publicados en www.internationaldownhillfederation.org serán los únicos resultados oficiales de la IDF y todos los demás serán no oficiales.

6.11 Jueces, infracciones y reglas

Todos los problemas deberán ser resueltos antes de la siguiente manga de corredores. Cada infracción individual y sus resultados serán resueltos antes de la manga siguiente por el Juez Principal y los demás Jueces de la pista. Sólo el Juez Principal y sus delegados deben estar presentes al tomar una decisión final sobre una infracción.

6.12 Reclamos

Para presentar un reclamo, el piloto deberá informar al Juez Principal inmediatamente al terminar su carrera. El piloto que abandona el área de llegada pierde de inmediato su derecho a presentar el reclamo.

Todo reclamo de un piloto deberá ser dirigido al Juez Principal en la Línea de Llegada en ese mismo momento. Este será el único momento en el cual se pueda plantear un reclamo. Una vez que los pilotos hayan abandonado el área de llegada y la competencia continúe, habrán perdido la oportunidad de presentar un reclamo. Al tomar la decisión, el Juez Principal deberá incluir declaraciones de otros encargados que hayan trabajado en la competencia y otros individuos que considere que puedan proveer información relevante.

6.13 Posición Protegida

Cuando se confirma un reclamo, la posición del piloto en esa manga de carrera se considerará protegida al acercarse a la última curva o dentro de los 400 metros finales de la pista, cualquiera sea la menor distancia a la línea de llegada.

Una infracción en cualquier otra área de la pista en ninguna circunstancia mejorará la posición del piloto y será sancionada únicamente por los Jueces de Pista y el Juez Principal.

6.14 Inclemencias del clima

Las clasificaciones y carreras se llevarán a cabo aún en condiciones de lluvia según lo determine el organizador del evento y el Juez Principal. Al tomar la decisión de suspender o no una carrera, el organizador del evento y el Juez Principal podrán consultar a los pilotos para saber su opinión. Sin embargo, la decisión final de correr o no, será tomada por el organizador del evento y el Juez Principal.

6.15 Postergación o cancelación del evento

1. Si por condiciones climáticas desfavorables, fuerza mayor, guerra u oscuridad, la pista se volviera peligrosa durante el desarrollo de un evento, el mismo será pospuesto hasta que mejoren las condiciones. Si tales condiciones no mejoran o si oscurece antes de la finalización del evento, la carrera será cancelada y se establecerán las posiciones según la clasificación de tiempos.



2. Si la clasificación de tiempos no es posible debido a condiciones climáticas desfavorables, fuerza mayor, guerra u oscuridad, se sorteará al azar la posición en la grilla de los pilotos. Se agotarán esfuerzos para permitir que todos los inscritos puedan participar. Si la cantidad de pilotos excede el número disponible para una carrera y no se puede modificar el formato de la misma, los pilotos con posición más alta en el ranking del puntaje del año anterior serán los considerados para completar la grilla.
3. Si un evento completo no puede llevarse a cabo debido a condiciones climáticas desfavorables, fuerza mayor o guerra, no se asignarán puntos ni premios.
4. Para competencias a nivel mundial se deberá notificar veinticinco (25) días antes de su cancelación. Los pilotos que se hayan pre-inscrito en un evento cancelado recibirán la devolución del importe de la inscripción del organizador. Si el organizador asegura una fecha alternativa dentro de los 25 días siguientes, el piloto podrá elegir mantener su pre-inscripción acreditada o recibir la devolución. Los eventos cancelados debido a condiciones climáticas desfavorables, fuerza mayor o guerra no están cubiertos por esta política.

6.16 Banderas

6.16.1 Verde

Continuar, la pista está limpia y libre

6.16.2 Amarillo

Precaución, mantener la posición. No pasarse, continuar hasta pasar el área de bandera amarilla con precaución. Pasar a otro piloto durante una condición de bandera amarilla puede ser causa de descalificación.

6.16.3 Rojo

DETENERSE DE INMEDIATO y no avanzar. Acudir al Juez de Curva más cercano para recibir instrucciones.

Sección 7 Reglas de carrera

7.1 Downhill skateboarding

Los pilotos van parados sobre la tabla. No se permite andar acostado boca arriba con los pies hacia adelante ni en la posición de skeleton (boca abajo) con la cabeza hacia adelante.

7.2 Luge

Los pilotos van acostados boca arriba con los pies hacia adelante. No se permite andar parados sobre la tabla ni en la posición de skeleton (boca abajo) con la cabeza hacia adelante.

7.3 Contacto

Los pilotos que deliberadamente hagan contacto para "robar velocidad" de otro piloto serán sancionados.

7.4 Adelantamiento

Los pilotos que pasen a otros deberán asumir la responsabilidad de evitar el piloto que lleva la delantera. Sin embargo, durante el adelantamiento, el piloto que lleva la delantera no podrá tomar medidas defensivas como moverse hacia el carril del piloto que se está adelantando para evitar ser adelantado. A su vez, el piloto que se está adelantando será responsable de despejar por COMPLETO la línea del otro corredor antes de posicionarse en el carril de este último. Un piloto que no cumpla con este protocolo será sancionado.

7.5 Contacto intencional

En carreras cerradas, cierto contacto es natural. Los pilotos que intencionalmente doblen, bloqueen o causen la caída de otro serán sancionados. El piloto es responsable de su propio freno y debe evitar transferir velocidad a otro tocándolo o chocándolo en la espalda al acercarse a una curva. No se permitirá ni tolerará un contacto deliberado, repetitivo o agresivo.

7.6 Bloqueo intencional

El bloqueo intencional de otro piloto está prohibido.

7.7 Pilotaje agresivo

El pilotaje extremadamente agresivo, peligroso o brusco está prohibido y el piloto ofensor será sancionado y/o descalificado.

7.8 Impulso ilegal

En un street luge o classic luge, impulsarse en cualquier momento en una posición erguida, de rodillas, en cuclillas, o con la cabeza hacia adelante resultará en descalificación automática.

7.9 Reinicio luego de una caída

Al retornar a la pista luego de una caída, el piloto deberá colocar su vehículo lo más cercano posible al lugar donde se detuvo. En el caso de street luge o classic luge, el piloto deberá sentarse en el luge e impulsarse con las manos para recomenzar. No se permite usar el equipo de otro piloto luego de una caída. No se permite la ayuda de nadie.

7.10 Llegada

Los corredores deben finalizar la carrera con el mismo vehículo con el que largaron. El piloto debe estar sobre su vehículo y con el casco puesto al cruzar la línea de llegada para ser registrado en las posiciones de carrera. No se permite que los pilotos se quiten deliberadamente el equipo de protección antes de finalizar su carrera.

7.10.1 Interferencia

Si un piloto interfiere con otro corredor en la trayectoria, el piloto que cometa la interferencia será sancionado

7.11 Habilidad comprometida

Si según la opinión de los jueces de pista, la habilidad de un piloto para mantener un control seguro se viera afectada por el consumo de alcohol, drogas, enfermedad, lesiones, o desequilibrio emocional, no se le permitirá continuar en el evento.

Sección 8 Sanciones

8.1 Facultades de la Comisión de la IDF

La Comisión de la IDF tiene la facultad de aplicar Suspensión. Los pilotos que están registrados como infractores y sean declarados culpables por la Comisión de la IDF estarán sujetos a las sanciones siguientes.

- Una (1) infracción: Se le enviará una carta de advertencia.
- Dos (2) infracciones: El piloto estará a prueba condicional por un período entre 30 y 365 días según el criterio de la Comisión de la IDF.
- Tres (3) infracciones: El piloto será suspendido por un período entre 30 días y de por vida según el criterio de la Comisión de la IDF.

NOTA: Algunas infracciones pueden ser tan graves que puede ser necesario aplicar una sanción completa en la primera infracción. Se entiende que estas sanciones son adicionales a las facultades disciplinarias normales de la Comisión de la IDF.

8.2 Suspensión

La infracción a una regla o las reglas pueden resultar en la exclusión o expulsión del evento o en casos extremos, en la suspensión o expulsión de la Asociación.

8.3 Facultades del Juez Principal

Existe gran confusión entre las cinco definiciones siguientes de conducta en carreras. Las siguientes definiciones deberán ser utilizadas como guías para el comportamiento de los pilotos:

8.3.1 Definiciones

- a. **Negligente:** Alejarse de la conducta razonablemente prudente y competente de un piloto o individuo.
- b. **Imprudente:** Realizar acto u omisión que genera un riesgo evidente y grave a los demás y sin la debida consideración de las consecuencias.
- c. **Lenguaje obsceno:** Esto incluye: palabras agresivas, palabras obscenas o indecentes dirigidas de manera provocativa. Cualquier uso de palabras que provoca intencionalmente a un grupo a una reacción hostil sin la debida consideración de las consecuencias.
- d. **Comportamiento Obsceno:** Tomar una posición o actitud de agresión o ataque hacia otro piloto o autoridad sin la debida consideración de las consecuencias.
- e. **Peligroso:** Realizar acto u omisión que genera un riesgo evidente y grave a los demás y sin la debida consideración de las consecuencias.

8.3.2 Sanciones por mala Conducta

Las autoridades de la carrera deben tener en cuenta que cualquier denuncia de un piloto que comete una de las ofensas antes mencionadas puede ser modificada por el Juez Principal al considerarla como una ofensa mayor o menor.

8.3.2.a Sanción por mala Conducta de NIVEL 1

Ejemplos de mala conducta de Nivel 1 incluyen pero no se limitan a:

- Pilotaje descuidado
- Incumplimiento con los requerimientos de equipos de seguridad
- Incumplimiento con los requerimientos de vehículos para Downhill Skateboarding o Luge
- Abuso verbal con autoridades, público y/u otros pilotos
- Incumplimiento con instrucciones del personal encargado del evento
- Traer mala reputación al deporte

Ejemplos de Sanciones por mala Conducta de NIVEL 1 incluyen pero no se limitan a:

- Advertencia
- Reubicación en posición en manga de carrera
- Descalificación de la manga de carrera

8.3.2.b Sanción por mala Conducta de NIVEL 2

Ejemplos de mala conducta de Nivel 2 incluyen pero no se limitan a:

- Acumulación de 2 sanciones por mala Conducta de NIVEL 1 en un año del calendario
- Pilotaje imprudente y negligente
- Abuso verbal con autoridades, público y/u otros pilotos
- Traer mala reputación al deporte

Ejemplos de Sanciones por mala Conducta de NIVEL 2 incluyen pero no se limitan a:

- Descalificación de la manga de carrera
- Reducción de 1-10 posiciones en el evento
- Descalificación del evento

8.3.2.c Sanción por mala Conducta de NIVEL 3

Ejemplos de mala conducta de Nivel 3 incluyen pero no se limitan a:

- Acumulación de 3 sanciones por mala Conducta de NIVEL 1 en un año del calendario
 - La adición de cualquier Sanción por mala Conducta mientras ya se acredita una Sanción por mala Conducta de NIVEL 2
 - Abuso físico con autoridades, público y/u otros pilotos
- Abuso racial con autoridades, público y/u otros pilotos
- Traer mala reputación al deporte

Ejemplos de Sanciones por mala Conducta de NIVEL 3 incluyen pero no se limitan a:

- Descalificación del evento
- Suspensión por 1 evento en el Circuito Mundial (WC)
- Suspensión por 3 eventos en la Serie de Clasificación Mundial (WQS)

Sección 9 Puntos de Ranking

9.1 Niveles de eventos

Cada evento avalado por la IDF será designado con uno de los dos Niveles de eventos siguientes:

- Nivel 1: Circuito mundial (WC)
- Nivel 2: Serie de Clasificación Mundial (WQS)

9.2 Puntos de eventos

Los Puntos máximos de Ranking mundial para cada nivel de evento son:

- Circuito mundial (WC) = 1000,00 puntos
- Serie de Clasificación Mundial (WQS) = 650,00 puntos

La tabla completa de puntos está publicada en la página web de la IDF.

9.3 Cálculos de Ranking Mundial

El Ranking Mundial de la IDF se calcula usando los puntos combinados de cada piloto, de los dos Niveles de Eventos IDF en los que participa, desde el 1° de Enero al 31 de Diciembre de cada año.

El número de eventos para cada piloto se suma de la manera siguiente:

- Los resultados de los cinco puntajes más altos de cada piloto.
- Si un piloto ha competido en cinco o más carreras de Circuito Mundial (WC) en el año calendario, los mejores resultados de ese piloto de una carrera de Serie de Clasificación Mundial (WQS) del mismo año serán sumados también a su puntaje total siempre y cuando no hayan sido considerados como uno de sus cinco resultados de puntuación más alta.

Los empates en los cálculos de puntaje final de cada serie se mantendrán como empates. El puntaje será actualizado luego de cada evento. El Ranking Mundial Oficial será publicado en <http://www.internationaldownhillfederation.org>.

- Los seis mejores resultados incluyendo, un máximo de 5 resultados de Circuito Mundial

-

9.4 Campeones de la IDF

El Campeón de la IDF es la persona que tiene el mayor puntaje en el ranking de su respectiva clase del Circuito Mundial el 31 de Diciembre del año calendario corriente. La premiación de Campeón será otorgada únicamente a las clases siguientes:

- Downhill Skateboarding,
- Downhill Skateboarding Femenino,
- Downhill Skateboarding de Juniors,
- Street Luge, y
- Classic Luge.

9.5 Distribución Geográfica de Eventos

Para cada año calendario, el número de eventos se limitará a lo siguiente:



- CIRCUITO MUNDIAL: Un máximo de tres eventos de Circuito Mundial pueden realizarse en cada continente.
- SERIE DE CLASIFICACIÓN MUNDIAL: No hay límite máximo para la realización de eventos de Serie de Clasificación Mundial.

