

«ПОГОДЖЕНО»
ЗАСТУПНИК МІНІСТРА
У СПРАВАХ СІМ'Ї МОЛОДІ
ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

_____М.В.ДУТЧАК

«_____» _____ 2009 року

«ЗАТВЕРДЖЕНО»
ПРЕЗИДЕНТ НАЦІОНАЛЬНОЇ
ФЕДЕРАЦІЇ ВОДНО-МОТОРНОГО
СПОРТУ УКРАЇНИ

_____В.В.ШЕМЧУК

«_____» _____ 2009 року

ПРАВИЛА ЗМАГАНЬ З ВОДНО-МОТОРНОГО СПОРТУ

КИЇВ

2009

ЗМІСТ

Глава 1.	Основні положення	3
Глава 2.	Терміни та визначення	3
Глава 3.	Учасники змагань	8
Глава 4.	Права та обов'язки учасників	9
Глава 5.	Заходи безпеки і рятувальні засоби	11
Глава 6.	Вимоги до гоночних трас	15
Глава 7.	Стартова процедура	20
Глава 8.	Зупинена гонка і правила проведення рестарту	25
Глава 9.	Правила руху по трасі	26
Глава 10.	Закінчення гонки і визначення результатів	29
Глава 11.	Загальні технічні вимоги	31
Глава 12.	Технічний контроль корпусів і моторів	33
Глава 13.	Обладнання спортивних і гоночних суден	34
Глава 14.	Зменшення шуму, охорона навколишнього середовища	36
Глава 15.	Паливо	37
Глава 16.	Основні типи і класи	39
Глава 17.	Суддівська колегія	56
Глава 18.	Протести, апеляції, стягнення	62

Глава 1

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Національна федерація водно-моторного спорту України (далі НФВМСУ) є єдина громадська організація, яка регламентує водно-моторний спорт на території України, та правочинна розробляти і застосовувати правила організації та проведення змагань з водно-моторного спорту, організовувати Чемпіонати, Першості і Кубки країни, а також офіційні рекордні заїзди. НФВМСУ є національним арбітром останньої інстанції, уповноваженим вирішувати спори, що виникають у відношенні застосування спортивних правил. У відповідності зі своїм Статутом НФВМСУ визнає принципи, цілі та завдання олімпійського руху та здійснює свою діяльність в тісній взаємодії з Міністерством України у справах сім'ї, молоді та спорту, іншими державними та громадськими організаціями.

2. Для реалізації вищезазначених повноважень НФВМСУ видає ці «Правила змагань Національної федерації водно-моторного спорту України» (далі Правила). Метою цих Правил є організація, заохочення та сприяння подальшому розвитку водно-моторного спорту в Україні та врегулювання проведення на території України міжнародних змагань і національних змагань з водно-моторного спорту.

3. НФВМСУ має право розробляти свою національну спортивну регламентацію (правила, положення про змагання, технічні вимоги і т.п.).

4. НФВМСУ має право вводити обмеження щодо допуску спортсменів до змагань в різних класах у залежності від їх кваліфікації та досвіду, а також віку.

5. НФВМСУ має право встановлювати розмір стартових внесків, які зараховуються на розрахунковий рахунок Федерації водно-моторного спорту України, спрямовуються на проведення змагань (оренду спортивних споруд, катерів забезпечення, карет швидкої допомоги і т.п.) і статутну діяльність Федерації.

Глава 2

ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ

6. Спортивне (гоночне) судно - апарат для пересування по водній поверхні, що приводиться до руху розташованим на ньому силовим агрегатом (двигуном) винятково за допомогою гребного гвинта, що знаходиться у воді, швидкість і напрямок руху якого повністю і постійно контролюються водієм, що знаходиться на борту цього транспортного засобу.

Існує кілька типів (за термінологією UIM - серій - SERIES) спортивних і гоночних судів, які відрізняються способами встановлення силових агрегатів і ступенем їх дозволеного форсування.

7. Класифікація суден - об'єднання суден за робочим обсягом двигуна або будь-якими іншими характеристикам:

- індекс - "C" ("S") - моточовни - спортивні (гоночні) судна, обладнані підвісними човновими моторами, які можуть піддаватися незначним змінам і доведенню. Спортивні моточовни можуть використовувати різні типи корпусів - однокорпусні судна (T), судна з катамаранними обводами (S), судна з жорстким днищем і надувними бортами (PR і PF) тощо;

- індекс - "O" ("O") - скутери - спортивні (гоночні) судна, обладнані спеціально

підготовленими (або тими, що випускаються серійно різними виробниками) підвісними моторами, що допускають значне форсування, зняття непотрібних деталей і пристроїв, зміну способів установки і кріплення мотора до корпусу;

- індекс - "R" ("R") - глісери - спортивні (гоночні) судна, обладнані, як правило, автомобільними двигунами, стаціонарно встановленими в корпус глісера. В якості корпусів глісерів використовуються судна, вимоги до яких обумовлені для кожного з класів; не припустимо застосовувати для глісерів корпуси призначені для суден з підвісними моторами (скутерів і моточовнів);

- водні мотоцикли (аквабайки, за класифікацією ГІМС - гідроцикли) - транспортні засоби, обладнані стаціонарно встановленими двигунами внутрішнього згорання, що використовують у якості рушії (рушійної сили) апарат водометного типу.

Крім зазначених, Міжнародний водно-моторний Союз проводить змагання за класами катерів, суден з дизельними моторами (D), повітряними гвинтами (A), електричними двигунами (E), а також за іншими класами і серіями, визнаними Національними організаціями.

8. Спортивний (гоночний) мотор - пристрій для вироблення енергії та приведення до руху суден, що складається з силового агрегату (двигуна) з відповідними системами живлення, запалювання, змащення, газорозподілу, впуску та випуску, охолодження і т.п., а також з відповідною трансмісією, що передає обертальний момент до гребного гвинта, і необхідними деталями кріплення мотора до корпусу судна.

- Підвісний мотор - автономний силовий агрегат, що має всі необхідні системи, механізми та пристрої, а також трансмісію, яка ні в одній точці не перетинає основну систему набору та обшивки корпусу судна.
- Підвісний мотор в будь-який час повинен мати можливість бути від'єднаним від спортивного судна без застосування спеціальних прийомів та інструментів. У цьому стані після підведення живлення (палива) та охолоджуючої рідини повинен мати можливість запуску за допомогою пристроїв і механізмів, які є невід'ємними частинами цього підвісного мотора.
- Кронштейни кріплення мотора до корпусу, важелі й елементи керування, тахометри та інші контролюючі прилади, акумуляторна батарея з проводами, паливний бак з підвідними шлангами не є невід'ємною частиною мотора.
- Стаціонарний двигун - силовий агрегат (як правило автомобільного типу), встановлений усередині корпусу судна і приєднаний до трансмісії, яка перетинає основну систему набору та обшивки, для передачі обертального моменту до гребного гвинта.
- У класах аквабайків крутний момент передається від стаціонарно встановленого спеціального двигуна до розміщеного в спрямляющем апараті гребного гвинта - імпелера.

9. Робочий об'єм двигуна - об'єм, утворений в циліндрі (циліндрах) двигуна при проходженні поршня (поршнів) між крайніми верхніми і нижніми положеннями.

Всі підвісні мотори і стаціонарні двигуни підрозділяються у відповідності із загальним робочим об'ємом циліндрів двигуна за наступними класами (CLASS):

- 175 см³, 250 см³, 350 см³, 400 см³, 550 см³, 700 см³, 850 см³, 1000 см³, 1500 см³, 2000 см³, 2500 см³ і мотори необмеженого обсягу.
- У деяких класах можуть існувати спеціально обумовлені параметри робочого

- об'єму (550 см³, 2500 см³ і т.п., а також інтервали - наприклад, для класу спортивних моточовнів PR-1000 робочий об'єм двигуна - від 770 до 1060 см³).

У класах аквабайків робочі обсяги двигунів мають наступну градацію:

- для аквабайків із розташуванням гонщика стоячи - до 800 см³;
- для аквабайків із розташуванням гонщика сидячи у разі застосування двотактних двигунів - до 1200 см³, для чотирьохтактних двигунів - до 1600 см³.

10. Всі типи та класи, повністю підпорядковані вимогам UIM, є міжнародними. Національні класи при їх використанні на внутрішньоукраїнських змаганнях, припускають можливість зміни міжнародних вимог, що підтверджується відповідними вказівками та спеціальними технічними умовами, затвердженими НФВМСУ.

ВИДИ І ХАРАКТЕР ЗМАГАНЬ

11. Змагання - спортивний захід за участю спеціально підготовлених у відповідності з даними правилами спортивних (гоночних) суден, що має змагальну природу, оцінюється спеціальною суддівською бригадою за заздалегідь розробленими критеріями.

- Змагання можуть бути міжнародними та національними, які в свою чергу можуть бути обмеженими, закритими або відкритими.
- Чемпіонат України серед дорослих або юнаків та Кубок України є самостійними змаганнями, і можуть складатися з декількох етапів які, в свою чергу є самостійними змаганнями
- Змагання може складатися з попередніх заїздів і фіналу, вільних тренувань, кваліфікаційних заїздів, або розбито на частини будь-яким іншим чином, але в будь-якому випадку воно має завершитися протягом однієї спортивної зустрічі.
- Змагання починається з часу початку адміністративних та технічних перевірок і включає в себе як тренування, так і власне (безпосередньо) змагання. Завершенням змагання вважається найбільш пізня з нижче перерахованих подій:
 - закінчення термінів подачі протестів або апеляцій або завершення їх розгляду;
 - закінчення спортивних випробувань або заключної технічної інспекції, проведеної у відповідності з цими Правилами.
- Міжнародне змагання - змагання, до участі в якому допускаються спортсмени, які мають ліцензії, видані відповідними національними федераціями. Національна приналежність учасника визначається за відповідною персональною ліцензією.
- Всі міжнародні змагання повинні обов'язково бути включені до міжнародного спортивного календаря UIM. Для змагань, що проводяться на території України, таке включення здійснюється за клопотанням НФВМСУ. Участь власників ліцензій у міжнародних змаганнях, які не входять до міжнародного спортивного календаря UIM, заборонено.
- При проведенні змагань, що входять до рангу Чемпіонату України або інших змагань на території України суміщених зі змаганням, що має статус міжнародного, складається окремий протокол підсумкових результатів спортсменів, що беруть участь в Чемпіонаті України чи іншому українському

змаганні.

- Національне змагання України - змагання, до якого допускаються тільки учасники-громадяни України, або громадяни інших держав, що виступають за договором за будь-яку українську спортивну організацію і мають допуск НФВМСУ згідно з Положенням про дані змагання, затвердженим НФВМСУ і включене до спортивного календаря НФВМСУ.

12. Українські змагання проводяться НФВМСУ у відповідності з єдиним календарним планом українських та міжнародних спортивних заходів.

12.1. Класифіковане змагання - класифікованим вважається змагання, яке включено до спортивного календаря НФВМСУ. Результати, показані в цьому змаганні, визнаються офіційно і можуть служити підставою для отримання ліцензій та присвоєння спортивної кваліфікації (розрядів) і звань. Положення по таких змаганнях і календарний план їх проведення повинні бути затверджені федерацією.

12.2. Змагання які не класифікуються - змагання, не включене до спортивного календаря НФВМСУ, але що проводиться у відповідності з цими Правилами. Проведення такого змагання ухвалюється федерацією шляхом затвердження Положення про змагання.

12.3. Обмежене змагання - змагання є обмеженим, коли для того, щоб бути допущеними до участі в ньому, учасники повинні задовольняти спеціальним вимогам, що не передбачені статтями Правил, а також змагання, в яких беруть участь тільки за запрошенням, є обмеженими змаганнями.

12.4. Закрите змагання - змагання, до участі в якому допускаються члени тільки одного або декількох певних спортивних клубів, товариств, організацій і т.п., які, тим не менш, повинні мати ліцензії НФВМСУ. Проведення такого змагання вимагає згоди НФВМСУ.

12.5. Відкрите змагання - національне змагання України, до якого допускаються спортсмени з інших країн. Такий статус спеціально обумовлюється в Положенні та Програмі (Advance Programme) змагання.

13. Існує кілька видів змагань з водно-моторного спорту, перелік яких може бути розширений затвердженням положенням:

- швидкісні (як правило, кільцеві) перегони на спеціально обладнаній трасі;
- маршрутні (лінійні) перегони зі стартом в одному місці і фінішем в іншому;
- багатогодинні перегони (змагання на витривалість - «endurance» за термінологією UIM);
- спеціальні заїзди для реєстрації рекордів (швидкості, часу та ін);
- спеціальні парні заїзди;
- спеціальні слаломні заїзди.

14. Багатоетапне змагання - змагання, підсумковий результат якого визначається за сукупністю результатів, показаних у його окремих етапах.

15. Етап - складова частина багатоетапного змагання, можливість участі в якому визначається учасником самостійно.

16. Чемпіонат, кубок - проведення чемпіонатів, кубків та інших змагань, в якості вищих на території України є прерогативою НФВМСУ.

16.1. Чемпіонат - змагання, за результатами якого присвоюється звання чемпіона України. Змагання може бути одноетапним або багатоетапним.

Організатором чемпіонату (кубку) може виступати як сама Федерація, так і будь-яка інша юридична або фізична особа за погодженням з Федерацією.

16.2 Кубок, матч, серія - також можуть бути одно або ж багатетапні, але проводяться за одними і тими ж правилами. Для проведення цього змагання в Україні потрібна згода НФВМСУ і виконання наступних вимог:

- узгодження з НФВМСУ регламенту та Положення про змагання;
- узгодження з НФВМСУ термінів (строків) проведення, трас, що використовуються, а також дотримання вимог НФВМСУ, що стосуються питань забезпечення безпеки та медичного обслуговування;
- дотримання прав НФВМСУ на висвітлення цього змагання в ЗМІ.

17. Організатор (промоутер) - юридична або фізична особа, що володіє ліцензією на проведення змагань НФВМСУ, оформлена відповідною угодою (договором).

17.1. Організаційний комітет - група, не менш ніж три особи, яка призначена «Організатором змагання» та має права матеріальної організації цього змагання та застосування документів, які регламентують його проведення. Склад Організаційного комітету узгоджується з Адміністрацією території, на якій проводиться змагання.

18. Дозвіл (ліцензія) на організацію - документ, що видається НФВМСУ у відповідності з «Положенням» і календарним планом проведення змагань. На проведення змагань, які не включені до календарного плану, потрібен додатковий дозвіл НФВМСУ.

19. Положення про змагання - обов'язковий офіційний документ, що розробляється НФВМСУ для чемпіонатів (кубків) країни регіональними структурами НФВМСУ для відповідних місцевих змагань:

- В Положенні повинні бути вказані: цілі та завдання, організатори змагань, заходи безпеки, терміни і місця проведення, учасники змагань та умови їх прийому, види і характер змагань, визначення результатів та нагородження переможців, терміни подачі заявок і т.д.
- Положення повинно бути доведено до відома організацій-учасників заздалегідь (але не пізніше 30 днів до початку). Вносити будь-які зміни до затвердженого положення може тільки організація, яка затвердила його. Про всі зміни учасники, судді та глядачі повинні бути сповіщені до відкриття змагань.

20. Програма (попередня програма, за правилами UIM - «Advance Programme») - офіційний документ, що завчасно розробляється «Організаційним Комітетом» змагання і містить всю інформацію, необхідну учасникам і глядачам для ознайомлення з деталями його проведення:

- час тренувань за класами суден;
- графік проходження медичного огляду учасниками змагань;
- час старту за класами суден;
- порядок денний на весь час змагань;
- склад суддівської колегії.

У залежності від масштабу та виду змагань склад програми може бути скорочений або доповнений.

21. Інструкція головного судді - робочий документ, що розробляється головним суддею конкретного змагання, в якому, як правило, наводиться додаткова інформація про місце проведення змагання, особливості гоночної траси та розміщення спортивного

табору, необхідних заходів по забезпеченню безпеки, а також інша інформація, яка потребує уточнень і доповнень:

- Схема гоночної траси в певному масштабі
- Довжина кола
- Напрямок руху по трасі
- Стартова лінія, її розташування та позначення
- Фінішна лінія, її розташування та позначення
- Опис поворотних знаків (буїв)
- Повний опис обстановки гоночної траси
- Характеристика акваторії, що примикає до гоночної траси, із зазначенням порядку та коридорів виходу суден від стартового понтона (берега) у передстартову зону та схід з траси після фінішу
- Час і місце проведення медичної, технічної комісії, а також проведення брифінгів з учасниками
- Час старту кожних перегонів і порядок заїздів
- Сигнали для кожних перегонів
- Час і місце подання можливих протестів
- Час та місце проведення церемонії нагородження
- Розподіл суддів по основних об'єктах, склад технічної комісії
- Перелік суден і спортсменів, які беруть участь в кожному класі

Глава 3

УЧАСНИКИ ЗМАГАНЬ

22. До участі у національних змаганнях допускаються громадяни України, які пройшли відповідну підготовку, медичне обстеження, отримали дозвіл лікаря, що вміють плавати, які мають страховий поліс і включені в іменну заявку. При наявності усіх перерахованих вище документів НФВМС України видає спортсменам національну гоночну ліцензію термін дії якої 1 рік.

23. Для допуску спортсменів України до участі в міжнародних змаганнях їм необхідно мати міжнародні ліцензії, видані Національною федерацією водно-моторного спорту України. Іноземні громадяни при участі у змаганнях на території України повинні мати спеціальні ліцензії, видані їх національними асоціаціями, страхові поліси їхньої країни, а також спеціальне запрошення НФВМСУ.

24. Всі спортсмени, тренери та механіки, що беруть участь у змаганнях, усвідомлюють свою відповідальність і ризик, пов'язаний з участю в перегонах. Спортсмени фактом свого підпису на заявці щодо участі у змаганнях заявляють, що мають необхідну підготовку і досвід, а також свідчать про добре самопочуття та стан здоров'я, що засвідчується також представленим медичним висновком та результатами передстартового медичного контролю. Фактом свого підпису спортсмен також підтверджує, що заявлена спортивна (гоночна) техніка і засоби забезпечення безпеки відповідають вимогам правил змагань і бере на себе всю відповідальність за можливий нещасний випадок, який може статися з ним на тренуваннях або офіційних перегонах.

25. Протягом змагань усім учасникам заборонено вживати алкогольні напої. Всі учасники можуть бути залучені до процедури перевірки на наявність алкоголю

(методи тестування і конкретні параметри визначаються медичними працівниками).

26. Спортсмени, що приймають участь у змаганнях на судах з капсулою безпеки повинні мати сертифікат про відповідне випробування («Immersion test»). Сертифікат повинен видаватися відповідною національною організацією на основі тесту, проведеного на імітаторі капсули безпеки. Такий тест повинен продемонструвати здатність спортсмена у відповідному обмундируванні в найкоротший час вибратися на поверхню води з перевернутого пристрою-імітатора. Вказаний сертифікат дійсний протягом 14 місяців.

27. При поданні до суддівської колегії (мандатної комісії) іменних заявок одночасно на кожного учасника (члена екіпажу) повинні бути пред'явлені наступні документи:

- заявочна анкета;
- паспорт або документ що замінює його, для юнаків і дівчат до 18 років – свідоцтво про народження та дозвіл батьків на участь у змаганнях;
- посвідчення на право керування спортивним моторним судном;
- страховий поліс про страхування від нещасного випадку (сума поліса, обумовлюється Положенням про змагання).

Положення про змагання може розширити необхідний перелік документів, що подаються.

28. За віком, учасники змагань поділяються на такі групи (вік визначається за роком народження

- юнаки і дівчата - 8-18 років;
- чоловіки і жінки - 18 років і старше.

Залік результатів для юнаків (чоловіків) та (дівчат) жінок у всіх випадках на загальних підставах.

29. Хлопчикам і дівчаткам, а також юнакам та дівчатам дозволяється брати участь у змаганнях на судах з серійними підвісними моторами робочим об'ємом:

- 175см³ з 8-16 років;
- 250 см³ з 10 – 16 років
- 400 см³ з 14-24 років.

30. Юнаки та дівчата 16 років і старші допускаються до змагань у групі дорослих в класах моточовнів Т-550, S-550, S-350 при наявності спортивної кваліфікації не нижче «Кандидат у майстри спорту», дозволу лікарсько-фізкультурного диспансеру.

Глава 4

ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ УЧАСНИКІВ

31. Учасник (для багатогодинних перегонів - спортивний екіпаж) має право:

- виступати у складі однієї команди тільки в одному класі і на одному судні, при цьому дозволяється заявити в якості запасних кілька суден (корпусів) та моторів;
- якщо передбачено паралельний залік, то його результати можуть йти в залік кільком командам;
- в змаганнях на особисту першість виступати не більше ніж у двох різних класах суден, передбачених положенням.

32. Судно може брати участь у змаганнях тільки в тому класі, в якому воно значиться в технічному паспорті або судовому квитку, за умови дотримання технічних вимог цього класу (виключення передбачаються у «Положенні» про змагання).

33. Якщо змагання складаються з кількох самостійних етапів, то в кожному з них учасник має право використовувати будь-який із заявлених їм суден (корпусів) або моторів.

34. При проведенні серії перегонів у декілька заїздів, учасникам забороняється замінювати судна (корпуси) або мотори (двигуни) у перервах між заїздами без дозволу суддівської колегії.

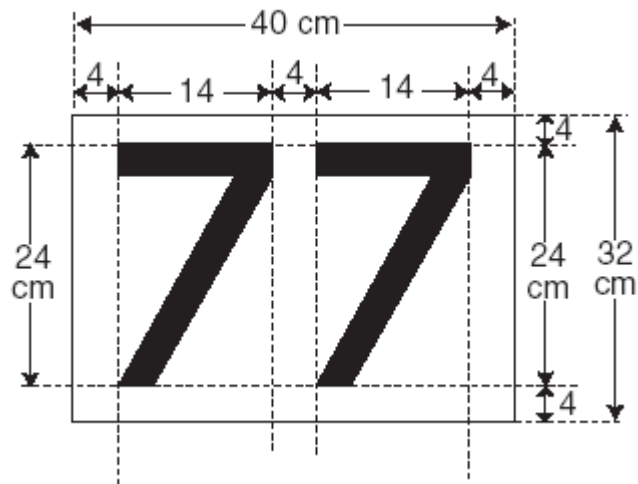
35. У всіх випадках при бажанні замінити запасні судна (корпуси) або мотори учасник зобов'язаний сповістити про це відповідного представника суддівської колегії.

36. Учасник змагання має право розмістити на своєму судні національний прапор тієї країни, яку він представляє. Національний прапор може бути завдано в прямокутнику розміром 25см x 40см на палубі, каботах або вертикальних частинах корпусу або мотора - такий прапор повинен бути видимим з обох бортів судна. Національний прапор визначає національну приналежність власника гоночної ліцензії.

37. Стартові номери присвоюються кожному спортсмену національною організацією. На протязі спортивного сезону зміна стартового номера не допускається. Рішення про зміну номерів на конкретному змаганні приймається технічним суддею змагань.

Стартовий номер може бути намальований або встановлений:

- на поверхнях з наступними розмірами - білий фон для стартового номера повинен бути 32см x 40см, розмір прямокутника для цифри - 24см x 14см, товщина обводки - 4см, вертикальний проміжок між цифрами - 4см. Білий фон, що оточує цифри номера також повинен бути шириною 4см;
- Всі номери повинні бути прямими й вертикальними (курсивне креслення не допускається);
- Стартові номери не повинні починатися з цифри «0»;
- Рекомендується застосування двозначних стартових номерів;
- Стартові номери та національні прапори повинні залишатися видимими протягом всієї гонки (заїзду);
- Втрата стартового номера або його частини на протязі заїзду призводить до дискваліфікації цього судна на цей заїзд;
- Стікери UIM або НФВМСУ можуть бути присутніми на обох сторонах будь-якого спортивного судна, що приймає участь у змаганні.



38. Учасник має право звертатися до суддівської колегії змагань виключно через представника команди у вільний від гоночних заїздів час.

39. Кожен учасник змагань зобов'язаний знати ці Правила та Положення про змагання, а також інструкцію головного судді, чітко виконувати всі викладені в них вимоги. Незнання цих документів не звільняє його від встановленої відповідальності за невиконання або порушення окремих вимог.

40. Учасник зобов'язаний прибути на змагання до вказаного Організатором терміну та поставити своє судно на відведене для стоянки місце. Виведення судна на акваторію або спуск його на воду здійснюється тільки з дозволу офіційного представника суддівської колегії.

41. Кожен учасник (спортсмен) зобов'язаний до початку змагань пройти медичний огляд у лікаря.

Глава 5

ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ І РЯТУВАЛЬНІ ЗАСОБИ

42. При проведенні тренувальних, кваліфікаційних і гоночних заїздів змагання Організатором і суддівською колегією повинні бути передбачені всі необхідні заходи, що забезпечують безпеку учасників, глядачів та збереження матеріальної частини.

43. З метою забезпечення безпеки глядачів та учасників, дозволяється проводити змагання після надання організатором головному судді акта про готовність траси, території, служб технічного забезпечення та безпеки відповідно до правил проведення змагань з водно-моторному спорту.

44. В якості основних заходів забезпечення безпеки необхідно забезпечити наступне:

- Попереднє узгодження дат і місця проведення змагань з місцевими органами самоврядування, судноплавною інспекцією, рятувальною службою та іншими організаціями і відомствами, відповідальними за забезпечення безпеки;
- правильний вибір акваторії для розміщення траси змагань і місця спортивного табору учасників;
- закриття акваторії змагань для руху всіх судів, крім тих що змагаються і обслуговують змагання;

- очищення акваторії від плаваючих предметів до початку змагань і після кожного заїзду;
- організація рятувальної служби та медичного обслуговування;
- організація протипожежних заходів;
- організація зв'язку.

45. Спортивний табір учасників повинен бути обгородженим. На його території можуть знаходитися тільки учасники змагань, представники Організатора та суддівської колегії.

46. Палити на всій території спортивного табору, в місцях заправки паливом і на стартовому плоті категорично забороняється.

47. Не рекомендується проводити змагання і тренування в умовах поганої видимості (туман, сильний дощ), а також при значному хвилюванні на акваторії. Питання про можливість проведення змагань за даних умов вирішується головним суддею.

48. У випадку погіршення видимості на акваторії змагань або посилення хвилювання в межах траси після початку змагань головний суддя може їх перервати.

49. Суддівська колегія має право відмовитися від проведення змагань, якщо не забезпечені всі заходи безпеки, передбачені цими Правилами, або за умов, які можуть стати причиною нещасних випадків.

50. Змагання повинні бути забезпечені рятувальними суднами, які оснащені достатньо потужними моторами (з цією метою можуть бути рекомендовані моторовни з жорстким днищем і надувними бортами, потужність підвісного мотора човна близько 60 к.с.). Рятувальні судна під час всіх тренувальних, кваліфікаційних і гоночних заїздів повинні розміщуватися на відведених для них місцях:

- рекомендується до складу одного з екіпажів рятувальних суден включати крім водія судна двох легких водолазів, а також лікаря або медичного працівника;
- рятувальний катер повинен мати постійний контакт за допомогою радіозв'язку з головним суддею змагання або з офіційною особою, призначеною ним;
- головне завдання екіпажу рятувального катера у випадку аварійного інциденту забезпечити евакуацію спортсмена на водну поверхню і його екстрене транспортування до місця базування машини швидкої медичної допомоги на своєму борту або за допомогою спеціальних надувних нош;
- підводні фахівці, які входять до складу екіпажу рятувального катера, повинні бути ознайомлені з особливостями конструкції спортивних і гоночних судів, а також з існуючими системами забезпечення безпеки спортсменів.

51. Змагання та тренування повинні бути забезпечені медичним обслуговуванням, що дозволяє надати кожному потерпілому невідкладну медичну допомогу і в разі потреби негайно доправити його в лікувальний медичний заклад. Вибір конкретного медичного закладу та узгодження найкоротшого шляху доставки повинні бути визначені до початку змагання.

52. Для медичного забезпечення змагань в залежності від числа учасників повинно бути передбачено певну кількість медичних бригад і медичного транспорту. Під час великих змагань одну з медичних бригад необхідно розмістити на борту рятувального судна, що обслуговує змагання. Рятувальне судно з медичним персоналом розташовується

всередині кільцевої траси або біля суддівського містка і діє тільки за вказівкою головного судді.

53. При нещасних випадках з людьми і пошкодженні матеріальної частини головний суддя і його заступник з спортивної частини зобов'язані вжити всіх заходів для надання швидкої допомоги постраждалим і порятунку матеріальної частини, а потім на місці події провести розслідування (в необхідних випадках з залученням технічної комісії і медперсоналу).

54. Про всі випадки важких травм, отриманих під час змагань, головний суддя зобов'язаний після закінчення змагань письмово повідомити організатора змагань, а лікар змагань до звіту суддівської колегії докласти картку потерпілого про характер травми.

55. При проведенні тренувальних, кваліфікаційних і гоночних заїздів обов'язкова наявність на акваторії як мінімум трьох суден забезпечення:

- кожне з таких суден повинно мати можливість контролювати певний сектор гоночної траси, перебуваючи один від одного на відстані не більше 500 м;
- екіпаж кожного судна забезпечення повинен складатися з двох осіб;
- обладнання судна забезпечення повинно бути наступним: сигнальний прапор жовтого кольору (жовті пробіскові вогні), вогнегасник достатньої ємності, пристосований для гасіння палаючого палива, буксирні троси та гаки (карабіни);
- основна завдання суден забезпечення - евакуація аварійного судна з району проведення перегонів і буксирування його до спортивного табору у відповідності з вказівками головного судді або його відповідального представника;

56. Всі змагання повинні бути забезпечені чітко діючим радіо-або телефонним зв'язком між суддівською колегією, стартом - фінішем та суддівськими пунктами на дистанції, а також табором учасників, медичною та рятувальною службами на рятувальних катерах, що забезпечують обслуговування змагань.

57. Завантаження (розвантаження) спортивної техніки:

- організується і проводиться під безпосереднім керівництвом представника команди (тренера, тренера-механіка) з обов'язковим забезпеченням всіх заходів безпеки.
- Заборонено перебування в місцях виробництва навантажувально-розвантажувальних робіт дітей, тварин і осіб, які не мають відношення до таких робіт.
- Усі судна, що доставляються на воду і назад за допомогою крана, повинні мати на корпусі відповідні кріплення, а також необхідні троси, сертифіковані для підйому як мінімум подвійної мінімальної ваги судна, що піднімається.
- Всі гаки (карабіни), що використовуються при підйомі гоночних суден повинні бути закритого типу.
- Всі вушка на судні, що використовуються при підйомі, повинні кріпитися до корпусу судна за допомогою болтів, діаметром не менше 8мм з установкою шайб, що закривають поверхню не менше 10 см²
- Заборонено знаходження людей в судні, що піднімається, за винятком процедури зважування судна разом зі спортсменом. Недотримання цього правила автоматично веде до дискваліфікації цього судна і його водія

- Заборонено підйом судна зі спортсменом під час зважування на висоту понад 0,5 м від транспортуючого причепа або поверхні води (землі).

58. Протягом змагання учасникам заборонено проведення будь-яких тестових заїздів (у тому числі й поза межами гоночної траси), не затверджених регламентом змагання.

59. Заборонено запуск моторів з таким, що перебуває у повітрі гребним гвинтом, крім випадків негайного занурення судна у воду. При прогріві мотору, що не має пристрою відключення обертання гребного валу на березі, гребний гвинт повинен бути захищений спеціальним захисним кожухом з товщиною не менше 3 мм, виготовленим із сталі будь-якої марки. Механіки, які забезпечують старт судна і підіймають його над поверхнею води, повинні дотримуватися особливої обережності.

60. Рекомендується використання спортивного одягу з підвищеним усиленням на розрив (еквівалентним, наприклад, матеріалу «Кевлар 29») для всіх спортсменів, які беруть участь у змаганнях на суднах, не обладнаних капсулою безпеки. Гоночний костюм пілота для суден, обладнаних капсулою безпеки, повинен складатися з одного предмета (комбінезона).

61. Кожен учасник змагань, що знаходиться на борту спортивного судна, повинен бути одягнений в ефективний рятувальний жилет у весь час проведення тестових або гоночних заїздів у відповідності з наступними вимогами:

- Повну відповідальність за ефективність рятувального жилета несе його власник, який повинен бути впевнений, що цей засіб повністю відповідає всім вимогам UIM і НФВМСУ. Відповідне підтвердження повинно бути нанесено на жилет незмивною фарбою.
- Організатори змагання повинні повторювати цей важливий момент в Положенні про змагання та інструкції головного судді.
- Ці умови обов'язкові для всіх міжнародних змагань і рекомендовані для українських.

62. Усі рятувальні жилети повинні мати наступні характеристики:

- Плавучість - рятувальний жилет повинен мати позитивну плавучість, що дорівнює 7,5 кг, яка забезпечується твердим матеріалом для спортсменів масою до 60 кг і 9 кг - для спортсменів з масою, що перевищує 60 кг. Цей твердий матеріал повинен знаходитися в закритих комірках жилета.
- Конструкція рятувального жилета повинна бути такою, щоб була забезпечена можливість знаходження спортсмена (в несвідомому стані) обличчям догори і вище поверхні води.
- Всі ремені кріплення рятувального жилета повинні мати ширину не менше 40 мм і бути розраховані на розрив зусиллям 1000 кг.
- Ремені кріплення повинні проходити через передню і задню частини жилета, а також у районі плечового поясу для того, щоб забезпечувати можливість підняття спортсмена з води.
- Матеріал, з якого виготовлюється рятувальний жилет, повинен бути вогнестійким і мати помаранчевий колір.
- Задня частина рятувального жилета повинна мати жорстку пластину для захисту спини спортсмена.
- Обов'язковий комір рятувального жилета не повинен мати гострих граней і повинен бути вище основи захисного шолому. Площа сектора коміра не

повинна перевищувати 180.0

- Виробник рятувального жилета повинен передбачити наявність на виробі незмивних характеристик з написами: «відповідає правилам для спортсменів вагою до 60 кг» або «... спортсменів вагою понад 60 кг» з відповідною плавучістю.

63. Кожна людина, що знаходиться на борту судна, приймає участь у змаганнях, повинна бути одягнена в адекватний захисний шолом, як мінімум 50% поверхні якого, повинна бути пофарбована флуоресцентною фарбою помаранчевого, жовтого або червоного кольору. Таке розфарбування захисного шолому повинно бути чітко видно при перебуванні у воді.

64. Спортсмен повинен усвідомлювати повну відповідальність за ефективність свого захисного шолому. Організатори змагання повинні повторювати цей важливий момент у Положенні про змагання та інструкції головного судді змагань.

Глава 6

ВИМОГИ ДО ГОНОЧНИХ ТРАС

65. Траса (відповідає англійському терміну за правилами UIM - CIRCUIT або RACE COURSE) - постійний чи тимчасовий закритий маршрут для проведення змагання, позначений відповідною плавучою обстановкою на акваторії і узгоджений з місцевими адміністративними органами.

66. Траси, які використовуються для міжнародних змагань, повинні бути обов'язково сертифіковані у відповідності з Правилами Міжнародного водно-моторного Союзу.

67. Для отримання відповідного сертифікату необхідно представити до UIM схему траси в масштабі (1:500 - 1:2000) із зазначенням напрямку на північ і такими необхідними даними:

- Мінімальна глибина в межах траси;
- Позиції всіх гоночних буїв;
- Позиція фінішної лінії;
- Позиція стартового понтона або стартової лінії;
- Напрямок руху по трасі;
- Інші перешкоди, позначені відповідним чином;
- Будь-які інші буї які не входять до гоночної обстановки траси;
- Позиції контролю за ходом перегонів;
- Місця спуску суден на воду (крани, сліпи і т.п.);
- Місце розташування спортивного табору;
- Місця розташування глядачів з вимогами щодо віддалення від небезпечних місць відповідно до графіка;
- Розташування машин екстреної медичної допомоги та вільних виїздів з місця проведення змагань;
- Альтернативна траса гонок (якщо є можливість), тільки для використання в умовах «Форс-мажору»;
- Висота над рівнем моря місця розташування траси;
- Кольорові фотографії навколишньої місцевості;

- Дні тижня, можливі для проведення перегонів;
- Категорії (ранг) змагань;
- Можливе число суден кожного класу.

68. У змаганнях для «класичних» типів спортивних і гоночних суден (моточовни, скутери, глісери) основним напрямком руху кільцевою замкнутою трасою вважається напрямок «проти годинникової стрілки». Для змагань у класах аквабайків, спеціалізованих гонок «Формули майбутнього», слаломних дистанціях і парних заїздів, а також для маршрутних і багатогодинних перегонів напрямок руху по трасі вказується додатково.

69. Траси будь-яких змагань необхідно розташовувати в стороні від основного судового ходу (фарватеру), щоб сторонні судна не створювали перешкод тим, що змагаються під час перегонів і тренувань.

70. Ширина траси для руху суден, що змагаються на прямих ділянках повинна бути не менше 75м в кожному напрямку. На кожному повороті траси повинна бути забезпечена можливість обходу буя радіусом не менше 75м.

71. У межах ширини траси не повинно бути жодних перешкод, які потрібно обходити суднам, що змагаються (мілини, камені, палі і т.д.). У випадку, якщо такі небезпечні місця все ж присутні на трасі перегонів, вони обов'язково повинні бути відповідним чином позначені, а інформація про них повинна бути наведена в інструкції головного судді.

72. На кільцевих трасах старт і фініш повинні знаходитися в одному створі, розташованому на прямій ділянці траси на відстані не менш 300 м від першого дистанційного буя при старті з ходу і не менше 500 м - при старті з місця.

73. Паспорт траси для проведення офіційних змагань затверджується НФВМСУ.

74. Міжнародний водно-моторний Союз рекомендує для офіційних змагань наступні параметри гоночних трас:

- всі класи спортивних суден з індексами «С», «Т», «Р» і робочим об'ємом двигуна до 550 см3 - загальна довжина кола від 1000 до 1500 метрів, максимальна довжина прямої ділянки не повинна бути більше 600 метрів;
- всі інші класи - мінімальна довжина кола 1500 метрів, максимальна довжина прямої ділянки траси - 850 метрів;
- траса кільцевої гонки в класах аквабайків повинна мати довжину кола не менше 1000 м, з кількістю поворотних знаків не менше 15;
- траса слалому для класів аквабайків - замкнений шлях у вигляді змійки, яка проходить в двох напрямках з кількістю поворотних знаків рівною 7;
- розташування стартового понтона або стартової лінії (для кільцевих перегонів при старті з місця) повинне бути таким, щоб перша позиція (POLE POSITION) на старті мала перевагу в порівнянні з останньою за напрямком руху до першого поворотного знаку;
- організатори повинні бути впевнені, що позиції всіх буїв на трасі не будуть представляти небезпеки для спортсменів;
- якщо в результаті зсуву буїв або з будь-яких інших причин довжина дистанції не може бути визначена з достовірністю, то досягнута в результаті змагань швидкість не повідомляється, і місця визначаються за порядком приходу до фінішу;

- стоянку суден рекомендується розташовувати так, щоб судна, що виходять на трасу, не створювали перешкод суднам, що йдуть по трасі.

75. Дистанція (DISTANCE) - відстань, яку повинні пройти судна, що змагаються за відповідною трасою протягом одного заїзду (гонки) за певну кількість кіл.

76. Швидкісні змагання українських змагань проводяться, як правило, на кільцевих дистанціях довжиною 5 і 10 статутних миль (1 статутна миля = 1609,3 м). Дистанція в 5 статутних миль (8046,50 м) може бути пройдена за трасами:

- 1 миля (1609,30 м) - 5 разів;
- 1 ¼ милі (2011, 62 м) - 4 рази;
- 1 2 / 3 милі (2682,16 м) - 3 рази;
- 2 ½ милі (4023, 25 м) - 2 рази.

Дистанція в 10 статутних миль може бути пройдена відповідно 10, 8, 6 і 4 рази.

77. Кільцеві перегони в класах аквабайків проводяться на час по замкнених трасах тривалістю:

- для аквабайків із розташуванням гонщика стоячи - 10 хвилин плюс 1 повне коло;
- для аквабайків із розташуванням гонщика сидячи – 15 хвилин плюс 1 повне коло.

а. Гонка (RACE) - швидкісне змагання між спортивними або гоночними суднами, що проводиться за один або декілька заїздів.

78. Етап (EVENT) - один або кілька перегонів, у тому числі в різних класах, що проводяться в одному місці протягом одного або декількох днів.

79. Коло (LAP) - частина кільцевої дистанції, яка пройдена по замкнутій трасі з початком в момент перетину стартового створу і завершується в момент перетину судном, що лідирує фінішного створу.

80. Протягом гонки повинно бути пройдено не менше 75% загального числа кіл. У разі необхідності такого підрахунку фіксується проходження повного числа кіл (наприклад, при проведенні перегонів у 7 кіл - 75% = 5,2 кола - в залік йде проходження 6 кіл).

81. Хронометраж (тайм-контроль, TIMING) - на всіх українських змаганнях хронометраж повинен здійснюватися спеціально призначеними офіційними хронометристами.

82. Управління та контроль за перегонами:

- Головна суддівська колегія змагань повинна розташовуватися таким чином, щоб всю трасу було добре видно і повністю контролювано;
- проведення перегонів здійснюється головною суддівською колегією:
Головний суддя змагання
Заступник головного судді по безпеці та спорту
Заступник головного судді з технічного контролю
Головний секретар змагання
- Головний суддя змагань є основною особою, відповідальною за проведення перегонів, повинен мати радіо- або телефонний зв'язок з заступниками і рятувальною командою.
- Два заступника головного судді повинні постійно вести спостереження за трасою.

- Гонка може бути зупинена виключно за рішенням головного судді.
83. Обстановка (обладнання, розмітка) гоночних трас:
- Всі об'єкти, що знаходяться в межах гоночної траси (поворотні, дистанційні і старт-фінішні буї, суддівські і рятувальні катери і т.п.) повинні бути обов'язково зазначені в інструкції головного судді.
 - Всі поворотні буї (знаки) повинні бути одного з двох допустимих кольорів - жовтого або помаранчевого і мати розміри не менше 80 x 80 см.
 - При проведенні змагань у класах аквабайків на трасах кільцевих перегонів встановлюються буї червоного і білого кольорів, що позначають відповідно проходження лівим чи правим бортом. На трасах для аквабайків встановлюється буй синього кольору, призначений для штрафного проходження учасником, який не обігнув або неправильно обігнув поворотний знак.
 - Старт-фінішні буї повинні мати чорно-біле (шахове) розфарбування. Буї повинні бути виготовлені з гуми, пінопласту або іншого легкого матеріалу. Буї повинні мати достатню плавучість і остойчивість.
 - При старті «з ходу» на трасі виділяється передстартова зона, призначена для руху судів при прогріванні та регулюванні моторів (двигунів) в процесі підготовки до взяття старту. В якості передстартової зони може бути використано весь простір акваторії змагань поза стартовою зоною.
 - Стартова зона, яка розташована безпосередньо перед створом старту, має вигляд прямокутника довжиною 100 м і шириною від 50 до 150 м (в залежності від числа судів що стартують одночасно). Зона позначається відповідними буями.
 - Буї, що огорожують стартову зону, застосовуються попарно, утворюючи входні і вихідні ворота стартової зони. Буї, що утворюють вихідні ворота, встановлюються в створі старту-фінішу, фарбуються в шаховому порядку чорними і білими полями які чергуються. Буї, що утворюють входні ворота стартової зони, фарбуються в шаховому порядку червоними та білими полями які чергуються.
 - У місцях розташування поворотних знаків або в межах прямої видимості повинні розміщуватися офіційні особи (судді на поворотах), що слідкують за правильністю проходження суден гоночною трасою в зонах поворотів. Про всі випадки неправильного проходження поворотів суднами, що беруть участь або про виникнення аварійних ситуацій вони повинні негайно доповідати головному судді змагання.
 - На гоночній трасі також можуть бути розташовані спеціальні буї, які огорожують різні небезпечні місця. Інформація про місце розташування та характеристики таких буїв також повинна бути наведена в інструкції головного судді.
 - Правильність розстановки буїв на трасі повинна бути перевірена до початку змагань і після кожного випадку навалу на них. На змаганнях, що проводяться протягом декількох днів, перевірка розташування обстановки траси повинна проводитися перед початком кожного дня

змагань.

84. Сигнальні засоби та сигнали:

- Цими Правилами для всіх класів і серій встановлені сигнальні засоби (стартовий годинник, прапори, ракети, таблиці, щогли та ін.) і сигнали, за допомогою яких суддівська колегія керує змаганнями.
- Сигнальні таблиці білого кольору розміром 0,35 x 0,9 м виготовляються з фанери, металу або пластику і призначені для інформації про клас, що стартує. Допускається відсутність таких таблиць у випадку розробки порядку класів суден що стартують, погодженого з усіма учасниками і наведеного у інструкції головного судді.
- Застосування прапорів є основним засобом зв'язку між спортсменами і суддівською колегією під час перебування учасників на гоночній трасі.
- Прапорні сигнали застосовуються як в місці розташування головного судді змагань, так і суддями на трасі. Спортсмени зобов'язані неухильно дотримуватися вимог прапорних сигналів, викладених в цих Правилах та інструкції головного судді.
- Непокора до таких вимог може призвести до дискваліфікації або отримання інших покарань.

85. Прапори, що використовуються для сигналізації, мають таке значення:

- **Червоний** - негайна зупинка перегонів, пов'язана з виникненням аварійної ситуації або іншими екстремними випадками (закінчення контрольного часу, для зупинки гонщика, який не вклався в контрольний час або рухається по акваторії перегонів без дозволу). У разі виникнення надзвичайних обставин, аварії або нещасного випадку суддівська колегія за рішенням головного судді повинна зупинити перегони відповідними сигналами (червоним прапором, ракетами, мигалкою і т.д.). По можливості такий же сигнал подають з борту суден, що стоять на якорі біля дистанційних буїв кільцевої траси.
- Поява червоних прапорів, ракет та інших аналогічних сигналів означає, що всі спортсмени зобов'язані, дотримуючись всіх правил безпеки (зниження швидкості, виключення обгонів і т.п.), в найкоротший час повернутися до місця розташування в спортивному таборі.
- **Жовтий** - для оповіщення учасників про те, що на трасі виникла небезпека, сталося зіткнення суден, на акваторії виявлено сторонній предмет, у дистанційного або поворотного буя зупинилося судно і т.п., з суден обслуговування, що перебувають біля цього місця, подається сигнал небезпеки шляхом розмахування жовтим попереджувальним прапором, який означає: гонку продовжувати можна, але з особливою обережністю. Якщо небезпека виникла біля дистанційного (поворотного) буя, то обгін на цьому повороті категорично заборонений.

Мінімальні розміри червоного і жовтого прапорів - 1000 x 600 мм.

- **Чорний** - показується учаснику, який порушив правила або вимоги суддівської колегії. Означає вимогу негайного повернення до спортивного табору для отримання відповідних інструкцій. Прапор може бути доповнений таблицею з гоночним номером судна, якому необхідно

зупинитися.

- **Білий** - означає, що до кінця дистанції спортсмену необхідно пройти ще один повний круг.
- **Чорно-білий** - шаховий, фінішний прапор - означає момент повного проходження гоночної дистанції.
- **Зелений** - сигнал означає, що всі учасники можуть готуватися до стартової процедури.
- У перегонах аквабайків використовується прапор **синього** кольору - такий сигнал показується суддею на трасі (маршалом) тому спортсмену, який відстає на круг і, у зв'язку з цим, повинен пропустити судна що лідирують. Круговий спортсмен зобов'язаний пропустити лідерів, дотримуючись при цьому всіх запобіжних заходів. Непокоря до такого сигналу тягне за собою дискваліфікацію спортсмена на ці перегони.

Глава 7

СТАРТОВА ПРОЦЕДУРА

86. Старт, стартова процедура.

Порядок старту повинен бути визначений в інструкції головного судді та повідомлений всім учасникам під час брифінгу.

Старт водно-моторних змагань може бути різних видів:

- Старт з ходу (**Flying start**) з використанням стартового годинника (рекомендується при кількості учасників не більше 14);
- Старт з місця (Dead engine start);
- Старт у перегонах аквабайків.

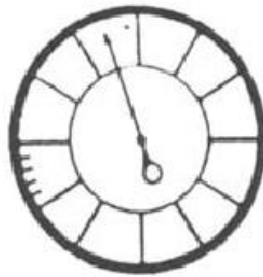
87. Стартом називається момент початку дозволеного руху по гоночній трасі. У будь-яких випадках забороняється давати старт раніше попередньо оголошеного часу.

88. Сигнали старту є однаковими для всіх типів і класів суден і повинні подаватися однаковим способом.

- Після подання попереднього стартового сигналу ніякі судна, крім тих, що беруть участь у цій гонці, забезпечують її та рятувальних суден, не можуть перебувати на акваторії перегонів.
- Будь-які судна, що стартують із запізненням, не можуть перетинати стартову лінію пізніше ніж через 5 хвилин після подачі стартового сигналу (головний суддя має право змінити цей час, виходячи з умов розташування траси, класів судів що стартують, досвіду і кваліфікації учасників - такий час обов'язково має бути вказаний в інструкції головного судді).
- Будь-які судна, що стартують з запізненням, не можуть перетинати стартову лінію після фінішу першого учасника змагання.
- Будь-які судна, що стартують із запізненням, не можуть перетинати стартову лінію пізніше часу зазначеного попередньою програмою для багатогодинних або маршрутних перегонів.

89. Старт і стартова процедура з використанням стартового годинника.

- Стартовий годинник складається з циферблата з секундною стрілкою, що має будь-який механічний або електричний привід, і щита з хвилинними дисками. Секундна стрілка повинна рухатися рівномірно без зупинки, здійснюючи один оборот на хвилину. Хвилинні диски повинні мати механічний або електричний привід (як виняток, допускається ручний поворот дисків). Рекомендується дублювання повороту дисків світловими сигналами.



- Циферблат, лицьова сторона кожного хвилинного диску і щит фарбуються в білий колір. Розмітка циферблата, секундна стрілка, оборотна сторона хвилинних дисків і цифри на їх лицьовій стороні повинні бути чорного кольору.
- Діаметр окружності циферблата повинен бути не менше 2 м і обведений лінією шириною 5 см. Окружність ділиться на 12 рівних частин лініями поділу довжиною 30 см і шириною 4 см. Перший поділ ліворуч від вертикального діаметру (угорі) ділиться на 5 частин лініями довжиною 10 см і шириною 2,5 см.

Довжина тієї частини секундної стрілки, що вказує повинна бути на 15 см коротше прийнятого радіусу кола облямівки циферблата; ширина стрілки 5 см. Довжина протигага стрілки не більше 25 см. Загострювати протигагу забороняється.

- Щит хвилинних дисків повинен бути розміром не менше 3,2 x 1 м. У щиті прорізають п'ять рівномірно розташованих отворів для дисків. Кожен диск діаметром не менше 0,4 м повинен повертатися у своєму отворі у два фіксованих положення (в площині щита) білою та чорною сторонами. На білій стороні дисків прямим шрифтом завдають цифри від 1 до 5. Висота цифр 25 см, ширина обвідки 5 см.
- Щит хвилинних дисків встановлюється в одній площині з циферблатом годинника, впритул до нього і з будь-якого боку від нього (збоку, знизу, зверху).
- Стартовий годинник встановлюється вертикально на міцних стійках у 3-4 м перед лінією стартового створу так, щоб площина циферблата становила з лінією стартового створу кут 15-30 °, а центр годинника перебував на висоті 2-5 м від поверхні води. Годинник повинно бути добре видно учасникам з передстартової і стартової зон, у тому числі з лінії вихідних воріт.
- Колір ракет, що застосовуються для сигналізації правилами не встановлюється і повинен бути обговорений у програмі або інструкції головного судді.

90. Дії учасників за стартовими сигналами та особливості суддівства при взятті старту з ходу:

- У момент подання попереднього стартового сигналу стрілка стартового годинника не рухається і перебуває у верхньому вертикальному положенні, сигнальні хвилинні диски звернені до стартової зони білою пронумерованою стороною. Через хвилину диск з цифрою 5 повертають чорною стороною до стартової зони - до відкриття старту залишилося 4 хв. Так само після закінчення кожної наступної хвилини повертають диски з цифрами 4, 3 і 2. У момент повороту диска з цифрою 2 пускають в хід стартовий годинник (починає рухатися секундна стрілка).
- Одночасно з подачею головного сигналу відкриття старту (за стрілкою стартового годинника) повинні бути подані дублюючі сигнали:
 - повертається чорною стороною до стартової зони диск з цифрою 1;
 - дається ракета;
 - на сигнальній щоглі піднімається стартовий прапор;
 - опускається таблиця класу судів, що стартують.
- Старт вважається відкритим (дійсним) по стрілці стартового годинника, навіть якщо допоміжних (дублюючих) сигналів не було.
- Після подання попереднього стартового сигналу кожен учасник, що стартує у цьому заїзді, може заводити мотор, відходити від стартового плоту (берега) і виходити у передстартову зону в суворій відповідності до плану траси або вказівок суддівської колегії.
- Знаходячись у передстартовій зоні в очікуванні відкриття старту, учасники можуть зупиняти свої судна або рухатися, не створюючи перешкод один одному і дотримуючись правил руху. У передстартовій зоні після відходу від стартового плоту (берега) згідно плану траси можна робити лише ліві (проти годинникової стрілки) повороти. Учасник, який зробив правий поворот у передстартовій зоні, дискваліфікується на цю гонку (заїзд).
- Учасник має право користуватися будь-якою допомогою до моменту входу до стартової зони.
- Учасники можуть входити до стартової зони через вхідні ворота тільки для взяття старту.
- Увійшовши до стартової зони, судна, що змагаються зобов'язані рухатися в напрямку вихідних воріт під прямим кутом до стартового створу.
- Учасник вважається таким, що взяв старт, якщо його судно пройшло вхідні ворота і, правильно пройшовши стартову зону, перетнуло форштевень лінію старту через вихідні ворота.
- Учасники змагань караються зняттям з даного заїзду за наступні порушення у стартовій зоні:
 - прохід поперек стартової зони;
 - прохід тільки скрізь одні ворота;
 - зміна курсу в стартовій зоні;
 - рух у стартовій зоні від вихідних воріт до вхідних.

- Учасник, що зупинився у стартовій зоні, зобов'язаний стати в корпусі судна, пропустити всіх що стартують і після цього заводити мотор; якщо двигун не заводиться, то за допомогою весла вивести своє судно з стартової зони.
- За 30 сек. до відкриття старту суднам не дозволяється перетинати трасу перегонів перед вхідними, а також між вихідними воротами і першим поворотним буєм.
- Учасник, судно якого передчасно перетнуло лінію старту, вважається таким що здійснив фальстарт і карається за це проходженням одного додаткового кола.
- Якщо суддівська колегія не зафіксувала всіх, що здійснили груповий фальстарт, то заїзд повинен бути оголошений недійсним і повторений для всіх учасників. За повторний фальстарт учасник виключається з даного заїзду (перегонів).
- Учасники, що стартують із запізненням, не повинні створювати жодних перешкод спортсменам, що рухаються по трасі. Гонщики, які порушили це правило, дискваліфікуються на даний заїзд.
- На змаганнях моменти стартів рекомендується фіксувати за допомогою технічних засобів, синхронно пов'язаних зі стартовим годинником.

91. Дії учасників за стартовими сигналами та особливості суддівства при взятті старту з місця (з вимкненим двигуном):

91.1. Всі судна, що стартують повинні бути розташовані вздовж стартового понтона (берега).

Стартовий понтон або місце старту на березі повинні мати достатню довжину для розміщення всіх учасників перегонів плюс 0,5 метра на кожне судно. У іншому випадку кількість суден, що стартують має бути зменшено.

91.2. Не повинно бути жодних буїв, розташованих перед стартовим понтоном у напрямку руху суден, що стартують. Допускається установка одного розподільного буя, при цьому учасники стартової процедури повинні бути поінформовані про порядок руху за таких умов в інструкції головного судді і на загальних зборах (брифінгу).

91.3. Позиції на стартовому понтоні визначаються за індивідуальним кваліфікаційним часом або за результатами кваліфікаційних перегонів.

Допускається проведення жеребкування для розташування учасників у першому заїзді. У наступних заїздах розміщення учасників визначається порядком їх приходу до фінішу в попередньому заїзді.

Альтернативні системи розподілу спортсменів в момент початку стартової процедури повинні обов'язково бути у відповідних програмах та положеннях про змагання та повідомлятися на брифінгах учасників.

91.4. Відстань між стартовим плотом (берегом) і першим поворотним буєм повинна бути не менше 300 м і перебувати на прямій лінії.

91.5. Після дозвільного стартового сигналу всі спортсмени повинні рухатися у напрямку першого поворотного знака, і не мають права різко або значно змінювати свій курс на цей знак, з тим, щоб змусити інші судна вимушено відхилятися від обраного ними курсу. З огляду на підвищену небезпеку проходження ділянки гоночної траси від місця

старту до першого повороту, всі спортсмени зобов'язані неухильно і точно дотримуватися правил руху по трасі.

91.6. За 2 хвилини до відкриття старту подається попередній сигнал (ракета або таблиця), дозволяється прогрів двигунів без відходу від стартового плоту (берега). Цей час може бути збільшено до 3 хвилин або зменшено за погодженням з усіма спортсменами на передстартовому брифінгу.

- За 1 хвилину до відкриття старту прогрів двигунів заборонений. Сигнал про це дається спеціальною таблицею з цифрою «1».
- За 30 сек. до старту подається сигнал «30» секунд за допомогою аналогічної таблиці.

Наприкінці цього 30-ти секундного інтервалу до відкриття старту запалюється червоний сигнал світлофора.

- Через 5-12 сек. червоний сигнал (вогні світлофора) гасне, що і є головним сигналом відкриття старту.
- Допускається застосування зелених сигналів світлофора, що дублюються суддею на старті, які дозволяють старт спортсменів, що спізнилися до основного моменту початку перегонів.

91.7. Гонщик, який запустив двигун чи відійшов від плоту (берега) протягом останніх 30 сек. до дозвільного сигналу світлофора, позбавляється права брати участь у заїзді.

- Гонщик, який запустив двигун чи відійшов від плоту (берега) до того моменту, як згаснуть червоні вогні світлофора, втрачає одне коло.
- Після заздалегідь узгодженого часу червоні вогні світлофора повинні бути запалені знов.
- Спортсмени, які не встигли стартувати до моменту повторного загорання червоних вогнів повинні чекати дозволу судді на старті, який повинен переконатися в тому, що основна маса спортсменів, обігнувши перший поворотний знак, повністю перетнула стартову лінію. Після цього з дозволу судді на старті, який дубльований зеленими сигналами світлофора, учасник може виходити на трасу в напрямку, узгодженому на брифінгу і затвердженому в інструкції головного судді.
- Гонщик, який запізнився до старту, повинен підійти до стартового плоту і стартувати від плоту. Старт від берега або з води заборонений.

91.8. Головний суддя має право прийняти рішення про зупинку перегонів і повторення стартової процедури.

92. Особливості проведення стартової процедури для аквабайків:

- Після подання попереднього стартового сигналу (прапор **жовтого** кольору), що вішається в районі розташування суддівської колегії, суддя на трасі (далі «Маршал») за допомогою свистка викликає судна, що беруть участь до передстартової зони;
- Після того, як Маршал переконується, що всі спортсмени знаходяться в безпосередній близькості від нього, рухом прапора починає рух з місця зосередження в напрямку першого поворотного знаку гоночної траси;
- Порядок слідування спортсменів за Маршалом під час стартової процедури

визначається для перших перегонів за жеребкуванням, для наступних - за порядком відповідного приходу до фінішу;

- Після того, як Маршал переконається, що порядок проходження спортсменів відповідає зазначеному, і що жоден із спортсменів не має явної переваги, подається відмашка сигнальним прапором кольору;
- У разі масового фальстарту, Маршал сигналізує про це головному судді змагань, який може прийняти рішення про повторний старт або про перенесення старту цього класу;
- У випадку одиночного фальстарту, Маршал повідомляє про це головного суддю і на першому колі відповідним сигналом прапору і свистком попереджає спортсмена про порушення правил старту;
- Після такого попередження спортсмен повинен протягом поточного або наступного кола пройти «довге коло», яке утворюється на гоночній трасі за допомогою додаткового поворотного знака (синього кольору), що винесений за межі траси;
- Спортсмен, що не виконав таку вимогу суддівської колегії, карається дискваліфікацією в цих перегонах.

Глава 8

ЗУПИНЕНІ ПЕРЕГОНИ І ПРАВИЛА ПРОВЕДЕННЯ РЕСТАРТУ

93. Зупиненими перегонами вважаються перегони, що перервані головним суддею змагання.

94. Право зупинки перегонів належить виключно головному судді та/або офіційним особам, які отримали від головного судді відповідні повноваження. Головний сигнал про зупинку перегонів подається за допомогою червоного прапора і/або червоної ракети або червоного диму. Рекомендується, щоб стартовий світлофор був повернутий після старту в напрямку руху суден по трасі і був екстрено включений в ситуації червоного прапора як додатковий сигнальний засіб.

95. Перегони також зупиняються (за рішенням головного судді) в тих випадках, коли який-небудь спортсмен опиняється за бортом свого судна і знаходиться на курсі інших суден, що беруть участь у перегонах, а також у ситуаціях, коли це може призвести до травматичного кінця з цим спортсменом та/або з іншими спортсменами що беруть участь.

96. Спортсмени, які своїми діями призвели до зупинки перегонів, не отримують зарахування в цих перегонах і не допускаються до рестарту. Спортсмен, який подав протест з обставин таких перегонів, може бути допущений до участі в них «під протестом», з наступним рішенням суддівської колегії з цього питання. Такий протест може бути заявлено в усній формі, остаточний «письмовий» протест повинен бути представлений до суддівської колегії після закінчення перегонів.

97. Будь-які штрафні санкції спортсменів у будь-яких перегонах автоматично переносяться до відповідних перегонів з рестартом.

98. Дискваліфіковані спортсмени до участі в рестарті не допускаються (за винятком випадку, що описаний у п. 97).

99. Положення спортсменів у момент рестарту визначається їх порядком проходження до кінця кола, що передує зупинці перегонів.

100. Спортсмени, які не встигли підійти до місця повторного старту за допомогою власних моторів, не можуть брати участі у рестарті.

101. Ремонт після зупинки перегонів може бути проведений тільки на тих суднах, які повернулися до спортивного табору (до місця старту). Судна, які були відремонтовані, можуть брати участь у повторних перегонах лише з дозволу судді на старті (маршала). Точне визначення місця проведення ремонтних робіт проводиться на брифінгу учасників.

102. У разі проведення рестарту перегонів, будь-яке судно що зазнало ремонту повинно бути готовим зайняти місце на старті відповідно до вказівок судді на старті (маршала). Якщо судно не готове до цього, суддя на старті має право поставити його в кінець групи суден, що стартують або в дальній кінець стартового понтона. Якщо у перегонах вже відбувся рестарт, учасник, який запізнився, може повторно стартувати виключно з дозволу судді на старті (маршала).

103. Усі судна, які готові до перегонів і допущені до участі в них мають право стартувати у повторних перегонах.

Глава 9

ПРАВИЛА РУХУ ПО ТРАСІ

104. Правил руху по трасі зобов'язані дотримуватися всі учасники у всіх випадках при відході від стартового плоту (берега) - на тренуваннях, у передстартовій і стартовій зонах, а також на трасі перегонів і після фінішу.

105. Будь-які методи руху по трасі, за винятком переміщення з допомогою двигуна або весла-гребка, заборонені.

Пересування судна під впливом вітру або течії не супроводжується дискваліфікацією.

106. Проходження поворотних знаків (буїв):

- Усі дистанційні та поворотні буї повинні залишатися з лівого боку судна. У випадку встановлення гоночної траси з правими поворотами (доворотами) положення таких знаків і правила їх проходження повинні бути приведені у попередній програмі і обов'язково доведені до відома всіх учасників на загальних зборах (брифінгу).
- Рух аквабайків по трасі кільцевих перегонів здійснюється у відповідності до схеми траси конкретного змагання. При цьому діє основна вимога - повороти з червоними буями здійснюються лівим бортом, повороти з білими буями - правим бортом.
- **Учасники, які не обігнули дистанційний буй, зобов'язані продовжити гонку без повторного огинання буя, втрачаючи при цьому коло. Для забезпечення безпеки суднам, що не обігнули правильно поворотний знак, заборонено повторне огинання цього знаку на цьому колі. Повторне проходження такого повороту карається дискваліфікацією у цьому заїзді.**

У кільцевих перегонах аквабайків учасники, які не обігнули дистанційний буй, зобов'язані продовжувати рух по трасі і обігнути синій (штрафний) буй. Гонщикам, які не обігнули штрафний буй, це коло не йде в залік. Якщо спортсмен пропустив на трасі кілька буїв, він зобов'язаний стільки разів проходити за «штрафним маршрутом», скільки разів їм

було допущено таке порушення.

107. Кожен поворот на гоночній трасі повинен бути позначений двома буями, що стоять на невеликій відстані. У тексті правил позначення першого та другого буйів конкретного повороту відносяться до порядку їх пошкодження або руйнування суднами, що приймають участь.

У цьому випадку, якщо спортсмен:

- здійснив навал на перший буй повороту без його пошкодження і явного зміщення з траси - немає штрафу;
- пошкодив або зруйнував перший буй повороту - карається одним колом штрафу та відшкодуванням збитків організатора у відповідності з наведеними у попередній програмі і гоночній інструкції розцінками;
- здійснив навал на другий буй повороту без його пошкодження і явного зміщення з траси - немає штрафу;
- пошкодив або зруйнував другий буй повороту - карається дискваліфікацією у цьому заїзді та відшкодуванням збитків організатора у відповідності з наведеними у попередній програмі і гоночній інструкції розцінками;
- в разі пошкодження або руйнування буя, що поодинокі стоїть на трасі - покарання аналогічно ситуації з другим буюм повороту.

108. Якщо двоє суден йдуть зустрічними курсами, то кожне з них має ухилитися вправо і розійтися із зустрічним лівим бортом.

109. Якщо двоє суден йдуть пересічними курсами так, що виникає небезпека зіткнення, то водій судна, що бачить інше на своїй правій стороні, повинен поступитися йому дорогою.

110. Кожне судно зобов'язане уникати перетину курсу перед форштевнем іншого судна.

111. При обгоні на прямій судно, що обганяє повинно забезпечувати безпечну бокову відстань між суднами, а судно яке обганяють не має права маневрувати з метою зменшення цієї відстані. Судно, що обганяє повинно зійти з курсу того яке обганяють.

- У кільцевих гонках аквабайків це правило не застосовується у випадках, коли лідер на трасі доганяє кругових спортсменів (які відстають на коло і більше), а суддя на трасі (маршал) попереджає спортсменів про це положення. У цьому випадку судно яке обганяють повинно пропустити лідера з дотриманням усіх заходів безпеки.
- При обгоні на повороті по внутрішньому радіусу водій судна яке обганяє зобов'язаний передбачати шлях судна яке обганяють і застосовувати всі запобіжні заходи, аж до повної зупинки судна, щоб уникнути зіткнення.

112. Спортсмен, якого витісняє інший водій на дистанційний або поворотний знак, має право подати на нього протест у встановленому порядку.

113. Виникнення зв'язаності в момент обгону не може дати переваги судну, що обганяє зсередини.

114. Зв'язаність може мати місце, коли два судна йдуть одним або майже одним і тим же курсом і коли судно що обганяє не має можливості обійти судно яке обганяють стороною. При виконанні зв'язаними суднами повороту навколо буя судно, що йде із зовнішнього боку, зобов'язане забезпечити безпеку судна, що йде з внутрішнього боку.

Це правило також не застосовується у кільцевих перегонах аквабайків у випадках

обгону лідером кругових спортсменів.



115. Якщо протягом заїзду якийсь поворотний буй буде зміщений зі свого місця, то суддівська колегія може визнати заїзд недійсним і повторити його або визнати дійсним без оголошення швидкостей, що показали учасники.

116. Рішення про аварійний інцидент, що послужив результатом недотримання цих Правил приймається за підсумками офіційного розслідування суддівською колегією. Таке розслідування проводиться за рішенням головного судді з обов'язковим наданням схем інциденту та письмових пояснень учасників зіткнення, а також доповідей суддів на трасі.

117. Якщо під час перегонів будь-який учасник (екіпаж) в результаті нещасного випадку (зльоту, перекидання, зіткнення і т.п.) опинився за бортом, то перегони можуть бути зупинені. Рішення про це приймає головний суддя змагання.

Глава 10

ЗАКІНЧЕННЯ ПЕРЕГОНІВ І ВИЗНАЧЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ

118. Фініш (закінчення гонки).

118.1 Фінішем вважається момент, коли учасник, пройшовши певне число кіл по трасі, форштевнем свого судна перетне лінію старту-фінішу, отримавши при цьому відмашку чорно-білим шаховий прапором.

118.2. Закінчивши перегони, кожен учасник повинен дотримуватися інструкції головного судді про відхід з траси, а також забезпечити безперешкодне проходження інших суден, що йдуть на фініш.

Кожен з учасників після свого фінішу повинен піти до спортивного табору у відповідності з вимогами інструкції головного судді.

Учасник, який, закінчивши дистанцію, перетнув трасу перегонів, карається зняттям результату в цьому заїзді.

118.3 Контрольний час, по закінченні якого фініш закривається, встановлюється для кожного типу і класу суден при проведенні будь-яких змагань і повинен бути вказаний в положенні або програмі, а також в інструкції головного судді.

119. Визначення результатів

- Переможцем заїзду (перегонів) вважається учасник, який пройшов дистанцію що зазначена Положенням за найменший час.
- Всі учасники заїзду класифікуються за допомогою присвоєння певної кількості очок у відповідності з проходженням певного числа кіл траси і порядку приходу до фінішу.
- Очки за перегони присвоюються у відповідності з певною таблицею, яка визначається в Положенні про змагання. В якості прикладу наводяться дві системи преміальних очок, що застосовуються у міжнародних та національних змаганнях, у випадку проведення змагання, що складається з двох або більше перегонів:

Система U.I.M.:

1 -	400	11 -	22
2 -	300	12 -	17
3 -	225	13 -	13
4 -	169	14 -	9
5 -	127	15 -	7
6 -	95	16 -	5
7 -	71	17 -	4
8 -	53	18 -	3
9 -	40	19 -	2
10	30	20 -	1

Національна система:

Місце	Очки	Місце	Очки	Місце	Очки
1	20	6	10	11	5
2	17	7	9	12	4
3	15	8	8	13	3
4	13	9	7	14	2
5	11	10	6	15	1

Наступні місця також отримують по одному очку

- **Учасники перегонів одержують відповідні очки в разі проходження ними не менш 75% числа кіл, що пройдено переможцем заїзду, який отримав відмашку фінішним прапором. У цьому випадку зараховується тільки ціла кількість кіл (наприклад, 75% від 5 кіл становить 3,75 кола - в залік йде 4 кола).**

Для учасників, які мають однакову кількість пройдених кіл, нарахування очок проводиться згідно з їх порядком проходження фінішної лінії.

- Для одиночних перегонів:

Учасники, які пройшли 90% або більше гоночної дистанції, але не перетнули лінію фінішу після її проходження лідером заїзду, будуть класифіковані після відповідного проходження такої ж кількості кіл та перетину лінії фінішу після переможця.

Для перегонів що були зупинені порядок визначення результатів визначається суддівською колегією згідно з порядком їх слідування по трасі перед моментом зупинки.

120. Офіційні результати перегонів повинні бути вивішені на дошці оголошень протягом години після їх закінчення.

121. Загальна класифікація різних класів, які беруть участь у перегонах не допускається.

122. Порядок об'єднання різних класів та умови їх зарахування визначаються суддівською колегією і повідомляються в інструкції головного судді.

123. Особисті і командні місця визначаються відповідно до Положення про змагання.

124. Якщо після закінчення перегонів технічна комісія визначає судна або мотори, що не відповідають чинним технічним вимогам, вони підлягають дискваліфікації у всіх перегонах, в яких брали участь (в конкретному змаганні або етапі). Результати інших учасників повинні бути скориговані у відповідності з цим. Визначення фінальних результатів повинно бути зроблено за допомогою підсумовування очок по всіх перегонах, з урахуванням зробленої корекції.

125. Два судна знаходяться в «нічийній позиції» у випадках:

- вони перетинають лінію фінішу одночасно;
- мають однакову кількість очок.

126. У випадку виникнення «нічийної позиції» судно, що має більшу середню швидкість в будь-яких перегонах, вважається переможцем.

- Тільки повністю проведені перегони враховуються в цьому випадку.
- Якщо траса гонки змінюється між заїздами, середня швидкість не може бути використана в цій ситуації.
- У цьому випадку визначається середня швидкість в останніх перегонах, відповідне рішення суддівської колегії повинно бути доведено до учасників до їх початку.

Глава 11

ЗАГАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

127. Корпуси спортивних і гоночних суден, мотори, паливо, запасні частини та обладнання, що мають у правилах обмеження параметрів або характеристик, повинні бути пред'явлені на технічну інспекцію.

128. Технічна інспекція проводиться на спеціально виділеному і обгородженому майданчику, до якого допускаються тільки ті спортсмени що беруть участь у цьому процесі та/або механіки та офіційні особи суддівської колегії. Керівником проведення технічної інспекції є заступник головного судді по технічній частині, який призначається Головним суддею змагання.

129. На кожному змаганні всі спортивні і гоночні судна повинні пройти процедуру технічної інспекції до будь-якого виходу на воду, з акцентуванням уваги на забезпечення безпеки при проведенні перегонів.

130. З цією метою в процесі технічного огляду повинні бути перевірені наступні позиції (в дужках вказано відповідні статті Правил):

- Рятувальний (страхувальний) жилет
- Захисний шолом
- Гоночний (стартовий) номер
- Наклейка U.I.M.
- Національний прапор
- Гоночний одяг та взуття
- Сидіння, ремені безпеки
- Механізм рульового управління
- Механізм включення реверсу
- Механізм управління дросельною заслінкою
- Аварійний вимикач запалювання
- Дзеркала заднього виду
- Стан корпусу судна
- Гострі кромки
- Наділки на спонсони що зминаються
- Буксирний рим
- Буксирний кінець
- Підйомні рими і стропи
- Номер на днищі і забарвлення днища

- Блок плавучості
- Весло-гребок
- Електропроводка
- Акумуляторні батареї
- Вимикач маси поза кокпітом судна
- Паливний бак
- Паливопроводи
- Застосовуване паливо
- Кріплення двигуна
- Трансмсія
- Захисне огороження гребного гвинта
- Захисне огороження маховика
- Редуктор
- Вимикач паливного насоса
- Екологічні килимки
- Вага корпусу в комплекті
- Вага гонщика

131. Перелік параметрів що інспектують може бути розширений для різних класів суден та у відповідності з рангом конкретного змагання.

132. Крім того, кожен спортсмен або його офіційний представник повинен пред'явити наступні документи:

- Чинну ліцензію
- Міряльне свідоцтво для відповідного класу
- Копію реєстраційного свідоцтва виробника капсули безпеки в UIM
- Чинний сертифікат «immersion test» для суден з капсулою безпеки
- Діючі правила UIM (для українських змагань - діючі правила змагань НФВМСУ)
- Договір про страхування від нещасного випадку
- Інші необхідні документи, які вимагає Положення до конкретного змагання.

133. Після завершення кожних перегонів всі двигуни повинні залишатися опечатаними, щоб запобігти можливим змінам. Порушення цієї вимоги тягне за собою дискваліфікацію учасника.

134. Усі судна і мотори, що приймають участь у змаганні і підлягають технічній інспекції після перегонів, не мають права залишати майданчик технічного контролю протягом однієї години після оголошення результатів, без дозволу офіційної особи суддівської колегії.

135. Для всіх учасників обов'язковою є вимога мати необхідні інструменти і пристосування для можливого розбирання мотора в процесі проведення технічного контролю після перегонів.

- Учасник та/або механік зобов'язані докладати усіх необхідних зусиль для проведення технічної інспекції в найкоротший час.
- Допуск інших осіб на відведений майданчик здійснюється з дозволу головного судді змагань.

Глава 12

ТЕХНІЧНИЙ КОНТРОЛЬ КОРПУСІВ І МОТОРІВ

136. Перевірка двигунів у регламентованих класах виконується у відповідності з вимогами, що наведені в омологаційних документах.

137. При проведенні національних змагань огляд двигуна після завершення перегонів є обов'язковим.

138. Процедура проведення технічного огляду

Судді технічної комісії зобов'язані перевірити:

- Тип, марку та модель мотора (двигуна), а також відповідність його зовнішніх характеристик омологаційним документам.
- Розміри, які заявлені в омологаційних документах, повинні бути підтверджені на двигуні що перевіряється. Якщо результати вимірів входять в межі зазначених допусків, двигун повинен бути визнаний легальним.
- Деталі, розміри яких не наведено у омологаційних документах, повинні бути перевірені шляхом візуального порівняння зі стандартними частинами. Так як фактичні виробничі допуски не публікуються, невеликі відмінності між оглянутою частиною і стандартною деталлю не є підставою для визнання невідповідності двигуна.
- Розміри циліндра, робочий об'єм і величина стиснення повинні вимірюватися на холодному двигуні.

139. Спортсмен повинен представляти своє гоночне судно на технічний огляд і повинен підкорятися всім вимогам суддівської колегії.

140. Технічні інспектори мають право, після завершення змагання, виконувати всі необхідні перевірки, які вони вважають необхідними, не дивлячись на результати проведеної інспекції перед тренуванням.

141. Спортсмени повинні бути відповідальними за стан свого судна (корпус, двигун, обладнання, аксесуари і т.п.) на протязі всього часу проведення змагання.

142. Порушення, якщо такі взагалі є, з боку виробника, будівельника, механіка чи навіть попереднього власника не виправдовують їх невідповідність правилам змагань і технічним вимогам.

143. Спортсмен, який не виконує рішень або інструкцій, наданих офіційними особами змагання, не допускається до змагань.

144. Недотримання або порушення технічних вимог і правил, супроводжується дискваліфікацією на дані змагання. Виняток з цього правила може бути у випадку втрати або виходу з ладу деталей двигуна під час проведення перегонів. У цьому випадку

спортсмен не отримує зарахування у проведених з такими порушеннями перегонах і може бути допущений до наступних перегонів тільки після усунення допущених несправностей.

145. Спортсмен, який відмовляється від технічного огляду судна, дискваліфікується на дане змагання.

146. Заборонено замінювати картер, блок циліндрів і колінчастий вал двигуна, а також корпус судна або його спонсони після проведення кваліфікаційних перегонів або після початку перших перегонів.

147. Заміна таких деталей і агрегатів означає припинення участі заявленого спортсмена в змаганні. У випадку погодження з Головним суддею це може бути кваліфіковано, як нова заявка участі у змаганні з повним проходженням усіх необхідних оглядів і інспекцій.

148. Будь-яка зовнішня допомога на гоночній трасі для ремонту чи будь-якої іншої причини супроводжується дискваліфікацією.

149. Якщо ремонт двигуна або корпусу судна може бути вироблений тільки поза межами спортивного табору, це повинно бути виконано в присутності офіційного технічного контролера суддівської колегії.

Глава 13

ОБЛАДНАННЯ СПОРТИВНИХ І ГОНОЧНИХ СУДІВ

150. Судна всіх типів і класів повинні бути забезпечені в носовій частині швартовим кільцем (римом), достатньо міцним для утримання судна в разі крайньої небезпеки або для цілей буксирування (внутрішній діаметр кільця не менше 20 мм).

151. Усі судна (крім обладнаних капсулою безпеки) повинні мати на борту гребок-весло для можливого переміщення судна з непрацюючим двигуном. Гребок повинен бути закріплений таким чином, щоб він був завжди під рукою і міг бути негайно використаний у разі потреби.

152. Кожне судно повинно мати достатню плавучість, що забезпечує його перебування на поверхні води у випадку аварії. Ця плавучість повинна бути еквівалентною обсягу 0,055 м³ піни (щільністю до 30 кг/м³) на кожні 100 кг ваги судна. Для суден, обладнаних капсулою безпеки, як мінімум половина такого об'єму повинна бути стаціонарно вмонтована в структуру кокпіта.

153. Додаткова плавучість, що з'являється в результаті спрацювання електрогідравлічної рятувальної системи («airbag»), не включається до загального розрахунку плавучості судна.

154. Кокпіт судна повинен бути достатньо вільним, а спеціальне вітрове скло має досить легко видалятися (відкидатися) для того, щоб не створювати перешкоди евакуації спортсмена та проведенню рятувальних операцій. ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ посадка гонщика в кокпіт з розміщенням ніг безпосередньо під панеллю приладів або тросами рульового керування для запобігання травмування ніг при аварійній ситуації.

155. Кромки обтічників, капотів і вітрового скла не повинні бути гострими і повинні бути окантованими гумою або іншим подібним матеріалом, що запобігає

спортсмена від травм в аварійних ситуаціях.

156. Деталі трансмісії та інші механічні деталі, що можуть нанести травму спортсмену або привести до нещасного випадку, повинні бути надійно захищені кожухами або капотами.

157. Усі судна повинні бути оснащені ефективним пристроєм автоматичного вимкнення запалювання мотора, що забезпечує зупинку мотора у випадку, якщо спортсмен раптово покидає корпус судна:

- Судна, обладнані капсулою безпеки, не вимагають встановлення такого пристрою.
- Пристрій автоматичного вимкнення запалювання повинно бути добре видимим, а також бути пов'язаним зі спортсменом спеціальним шнуром. Довжина такого шнура повинна бути досить короткою для ефективного вимкнення запалювання у випадку вильоту спортсмена з корпусу судна.
- Пристрій має бути працюючим у всіх випадках знаходження спортивного судна на воді (тренування, перегони, кваліфікаційні заїзди і т.п.).
- Спортсмен, який не забезпечив працездатність пристрою автоматичного вимкнення запалювання, підлягає дискваліфікації в конкретному змаганні.
- З'єднувальний шнур, приєднаний до жилета спортсмена, повинен також забезпечувати аварійне припинення подачі палива у разі застосування на судні електричного паливного насоса.

158. Протягом будь-яких тренувальних, кваліфікаційних і гоночних заїздів спортивне судно повинно бути забезпечене всім необхідним обладнанням, що відповідає вимогам правил змагань.

159. Всі деталі рульового пристрою, ручки для перенесення, швартові кільця, ходові вогні, дзеркала заднього виду та інше необхідне обладнання та пристрої, повинні бути приєднані до корпусу судна з допомогою болтового з'єднання (шурупи для дерева заборонені). Люфти і ослаблення рульових тросів при перекладці керма, а також заїдання в кермовому управлінні або клацання в його роботі не допускаються. Всі з'єднання в кермовому управлінні та кріплення повинні бути законтрені.

160. У всіх типах змагань на борту спортивного (гоночного) судна може знаходитися тільки один спортсмен, що керує цим судном. Для багатогодинних перегонів суддівська колегія може змінити таке правило, привівши своє рішення в програмі і положенні про змагання.

161. У всіх міжнародних та національних змаганнях допускається застосування тільки двотактних і чотиритактних поршневих двигунів.

- Загальний робочий об'єм циліндрів двигуна є критерієм для віднесення двигуна до відповідного класу.
- Двигуни що застосовуються можуть мати карбюраторну або іншу (електронну, механічну і т.п.) систему впорскування пальної суміші.
- Роторні двигуни допускаються до участі у змаганнях на основі рівності еквівалентного робочого об'єму.
- Робочий об'єм такого двигуна визначається як подвійний об'єм, визначений

як різниця між найбільшим і найменшим об'ємами в робочій камері.

- Якщо двигун що застосовується обладнаний спеціальними пристроями для збільшення робочого тиску в циліндрах (наддув двигуна), його робочий об'єм що класифікується множить на коефіцієнт 1,4, а судно належить до того класу, який має параметри відповідні отриманому після перерахунку значенню робочого об'єму.
- Компресор (нагнітач) повинен бути стандартною невід'ємною частиною двигуна, що затверджена в документах заводу-виготовлювача.
- Динамічні повітрязбірники, що направляють атмосферне повітря у відповідні канали двигуна, не є спеціальними пристроями збільшення робочого тиску в циліндрах.

Глава 14

ЗМЕНШЕННЯ ШУМУ, ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

162. Використання ефективного пристрою для зменшення шуму, що виникає при роботі спортивних (гоночних) моторів обов'язково.

163. Організатор змагань повинен надати в розпорядження суддівської колегії необхідні прилади та інструменти для оперативного вимірювання рівня шуму моторів що працюють.

164. Рівень шуму вимірюється в децибелах спеціальними приладами (шумовимірювачами, фоновимірювачами) за шкалою «А» - dB (A). Вимірювальні прилади повинні відповідати специфікаціям IEC і A.N.S.I. Мікрофон що реєструє розташовується на відстані 25 м під прямим кутом до напрямку проходження тестового судна. Для точного визначення рівня шуму необхідно проходження судна в двох напрямках.

165. Для моторів, обладнаних водяною помпою і робочим об'ємом не більше 750 см³, рівень шуму не повинен перевищувати 91 dB (A) з різницею 2 dB (A), для двигунів з робочим об'ємом понад 750 см³ - 91 dB (A) з різницею 4 dB (A).

166. Судно яке тестують повинне проходити повз мікрофона що реєструє на максимальній швидкості. Замір рівня шуму повинен починатися за 100 м до точки розташування мікрофона і триватиме протягом періоду часу, в якому рівень шуму буде перебувати в межах норми.

167. Учасники змагань повинні приймати всі необхідні заходи під час проведення змагання, що виключають засмічення акваторії, берегової і прилеглої території різним сміттям, пально-мастильними матеріалами і хімічними речовинами.

168. Учасники змагань повинні забезпечити на своїх суднах наступні заходи, що спрямовані на захист навколишнього середовища:

- повна герметизація паливної системи від паливного бака до двигуна. Підтікання пального не допускається;
- захист паливного бака з використанням різних елементів, що виключає можливість його пошкодження при аварійних ситуаціях;

- заборона заправок (дозаправок) при знаходженні судна на воді або ремонтному понтоні;
- використання поглинаючих килимків та інших підручних матеріалів при виробництві необхідних робіт у спортивному таборі.

169. Організатор змагань зобов'язаний забезпечити спортивний табір спеціально обладнаними місцями складування сміття, зливу відпрацьованих або негідних пально-мастильних матеріалів та хімічних речовин.

170. Організатор змагань має право передбачити існування грошового екологічного збору, який повинен бути повернутий учаснику (команді), після приведення займаної території в належний порядок.

171. Організатор змагань за погодженням з суддівською колегією має право уточнити і розширити вимоги до учасників, необхідні для охорони навколишнього середовища конкретного місця проведення змагання. Ці зміни повинні бути представлені в інструкції головного судді та на брифінгу учасників.

Глава 15

ПАЛИВО

172. Забезпечення учасників змагань пально-мастильними матеріалами може бути організовано різними методами.

173. Для того, щоб створити всім учасникам рівні умови змагань і спростити процедуру перевірки відповідності палива існуючим обмеженням рекомендується порядок, згідно з яким Організатор повинен забезпечити всіх спортсменів однаковим паливом. Виняток можуть становити тільки класи скутерів, в яких у якості палива застосовуються спиртові суміші. Такий порядок передбачає доставку палива у спортивний табір за допомогою відповідних паливозаправників і продаж за готівковий розрахунок всім учасникам змагань.

174. Організатор повинен анонсувати такий порядок у відповідному положенні про змагання.

175. Організатор повинен надати інформацію учасникам змагань про вартість палива, його октанове число, офіційну назву постачальника, місце і час його дистрибуції в спортивному таборі.

176. Всі учасники повинні мати відповідні ємності для отримання палива, що відповідають стандартам з технічної та пожежної безпеки. На всіх ємностях повинні бути ясно видимі стартові номери учасника і клас судна.

177. Організатор повинен обладнати спеціальні охоронювані місця для отримання та зберігання палива між перегонами.

178. Заборонено зберігання будь-якої кількості палива і інших ПММ в місцях розміщення команд, спортивної і транспортної техніки, крім спеціально обладнаних місць заправки.

179. Інформація про місця, відведені для заправки і зберігання палива, повинна бути доведена до всіх учасників змагань в програмі змагання та на брифінгах, що проводяться

перед змаганням.

180. Паливо для спортивних двигунів (типів CH, S, T, PR, OSY-400, F1000, Boat GP, F4, O-класів з робочим об'ємом вище 850 см³, а також для класів національних глісерів):

- Паливо повинно бути доступним бензином, що застосовуються для заправлення звичайних (не спортивних) автомобілів (забезпечуваних каталізатором);
- Паливо може бути екологічним («green fuel»);
- Октанове число палива, що застосовується не повинно бути менше 93 одиниць;
- Все паливо, що надає Організатор повинно відповідати вимогам виробників спортивних двигунів.

181. Паливо для гоночних двигунів (F1 і R класів):

- Застосовується тільки паливо, яке вироблене міжнародними компаніями для використання в моторних видах спорту;
- Авіаційне паливо AVGAS 100LL може бути використане (не використовується в країнах Євросоюзу);
- Все паливо повинно бути забезпечене відповідним сертифікатом з листом даних;
- Все надане паливо повинно відповідати вимогам виробників спортивних двигунів.

182. Паливо на основі спиртів:

- Паливо може бути виготовлено на основі метилового спирту (метанолу) - CH_3OH або етилового спирту (етанол) - $\text{C}_2\text{H}_5\text{OH}$;
- Паливо може містити воду - H_2O .

183. Тільки мастила (добавки) для двотактних двигунів можуть бути додані в паливо. Використання будь-яких інших добавок заборонено як для карбюраторних двигунів, так і для силових агрегатів з різними системами впорскування палива.

184. Мастильні матеріали

- Тільки для двотактних двигунів, які не обладнані механічною системою впорскування олії, дозволено використання палива з попередньо розчиненими оліями;
- Учасники повинні повідомляти на технічній інспекції тип мастильного матеріалу, що застосовується.

185. Вибіркове тестування палива учасників:

- Проби палива, взяті у випадково обраних учасників протягом змагання, повинні бути перевірені на місці, але також можуть бути піддані аналізу в хімічній лабораторії після закінчення змагання;
- У разі необхідності, паливна система може бути демонтована, від'єднана від судна і піддана контролю;
- Паливо, що надається Організатором, повинно бути перевірено перед початком розподілу. У випадку, якщо проби палива, взяті у спортсменів після змагання, не будуть відповідати параметрам палива, наданого

Організатором, це може послужити підставою для дискваліфікації;

- Рекомендується проводити тестування палива за допомогою чотирьох різних методів:
 - тестування за допомогою приладів системи «Дігатрон» (DT-15 або DT-47 FT);
 - тест на визначення питомої ваги палива (Specific Gravity Test);
 - тест на розчинність води в паливі (Water Solubility Test);
 - тест на вміст у паливі нітросполук (Ceric Nitrate Reagent Test);
- Якщо Організатор не надає паливо для змагань і кожен учасник використовує своє паливо, воно повинно бути піддано попередньому тестуванню до передзмагальної технічної інспекції;
- На змаганнях, в яких використовується паливо учасників, повинна бути передбачена можливість порівняння палива різних учасників і можливість опечатування як мінімум одного літра палива для можливого подальшого тестування;
- Наявність у паливі, яке піддано тестуванню, заборонених добавок, що змінюють його показники по відношенню до контрольного, у будь-який час проведення змагання (тренувальні, кваліфікаційні або гоночні заїзди) є підставою для негайної дискваліфікації учасника до цього моменту;
- Якщо учасник не згоден з дискваліфікацією, що пов'язана з невідповідністю палива яке застосовується, він може провести за свій рахунок аналіз заздалегідь опечатаної технічним суддею проби палива (у кількості не менше 1 літра) у відповідній хімічній лабораторії, що проводить спектральний аналіз (Gas Chromatography) або подібний тест, який визначає, які компоненти присутні в наданому зразку;
- Якщо учасник заявляє протест проти палива, що застосовується іншим учасником, він повинен внести до секретаріату суддівської колегії грошовий внесок у сумі 3000гр., які підуть на оплату проведення необхідних аналізів;
- **Будь-які хімічні добавки або прийоми заборонені на стартовому понтоні в момент запуску суден що стартують (крім двигунів, які використовують спиртове паливо).**

Глава 16

ОСНОВНІ ТИПИ І КЛАСИ СПОРТИВНИХ І ГОНОЧНИХ СУДЕН

(У цій главі розглядаються основні характеристики суден що застосовуються у водно-моторному спорті України або близькі до них)

Гоночні судна зі стаціонарними двигунами Глісера, індекс - "Р" (R), на Україні прийнято позначення Р з відповідними цифрами робочого об'єму і технічними характеристиками.

186. Класи.

- Р 1000 робочий об'єм циліндрів двигуна до 1000см³ вкл;
- Р 1500 робочий об'єм циліндрів двигуна від 1001 до 1500 см³ вкл;
- Р 2000 робочий об'єм циліндрів двигуна від 1501 до 2000 см³ вкл;
- Р 2500 робочий об'єм циліндрів двигуна від 2001 до 2500 см³ вкл.

187. Корпус глісера

- Тип і конструкція корпусу - без обмежень;
- Заборонено застосування будь-яких пристроїв, що створюють раптовий гальмівний ефект, а також водяну завісу, яка обмежує видимість для суден, що йдуть позаду.

188. Мінімальні розмірювання (рекомендується):

Клас	Маса	Довжина
P 1000	300кг	4.2м
P 1500	350кг	4,50м
P 2000	390кг	4,80м
P 2500	420кг	5,10м

- Мінімальна маса глісера визначається як вага повністю обладнаного гоночного судна, виміряна після гонки без спортсмена і води, але з залишковою кількістю палива;
- Виміри корпусу глісера проводяться на березі;
- Довжина глісера визначається як повна довжина корпусу, виміряна між перпендикулярами, опущеними з передньої і задньої частини (всі виступаючі частини - швартові кільця, гачки, транцеві плити і т.п. - до складу обмірювання не входять).

189. Силова установка:

- В класах глісерів P1000см³ P1500см³ і P2000 см³ дозволено використання двигунів будь-якого виробництва з відповідним робочим об'ємом. У класі P1000 допускається застосування мотоциклетного двигуна старше 10 років. Коробка передач може бути приєднана до мотору, але перемикачі передачі протягом гонки заборонено.
- В класах глісерів до 2500 см³ дозволено застосування двигунів вітчизняного та іноземного виробництва без турбонаддуву.
- Двигун повинен бути встановлений всередині корпусу.
- Силова трансмісія, що передає обертальний момент від двигуна до гребного гвинта повинна проходити через основний набір і обшивку корпусу глісера. Будь-які модифікації трансмісії дозволені.
- Допускається застосування тільки одного рушія, за умови, що повне тягове зусилля створюється у воді.
- У разі застосування водометного рушія дозволений викид водяного струменя у повітря.
- В класах глісерів злив води з двигуна повинен проходити через випускную систему на відстані не менше _____ мм від кінця випускної труби.
- Електричний стартер і акумуляторна батарея повинні знаходитися на борту судна.
- Трансмісія, редуктори, диференціали і т.п. пристрою не обмежуються.
- Паливо - відповідно до вимог статей цих Правил.

Гоночні судна з підвісними моторами Скутери, індекс «О» (F) з відповідними цифрами

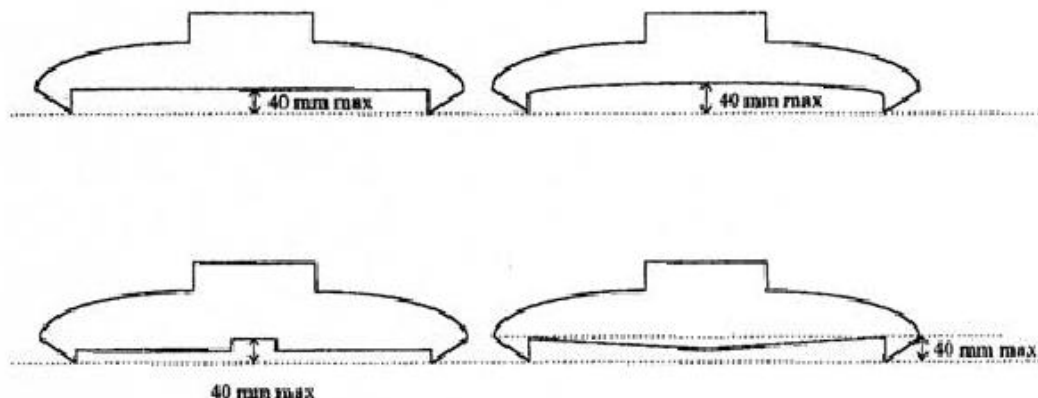
робочого об'єму і технічними характеристиками

190. Класи:

О 125	робочий об'єм двигуна до 128 см^3
О 175	робочий об'єм двигуна до 175 см^3 вкл;
О 250	робочий об'єм двигуна від 176 см^3 до 250 см^3 вкл;
О 350	робочий об'єм двигуна від 251 см^3 до 350 см^3 вкл;
О 500	робочий об'єм двигуна від 351 см^3 до 500 см^3 вкл;
О 700	робочий об'єм двигуна від 501 см^3 до 700 см^3 вкл.

191. Корпус скутера

- Для класів О 125, О 175, О 250 и О 350 корпус скутера повинен мати триточкову конструкцію (Hydroplane type) з максимальною довжиною спонсонів не більше 60% загальної довжини корпусу;
- Будь-які поздовжні наділки або конструктивні елементи з обох боків днища корпусу, що змінюють структуру повітряного потоку, повинні мати висоту, виміряну в районі транцевого шпангоута, не більше 40 мм;



- Для класів вище О 500 - корпус скутера без обмежень.

192. Всі триточкові корпуси скутерів класів О 250, О 350, OSY 400 повинні мати спеціальні елементи захисту спортсмена, що відповідають розмірам і конфігурації, наведеним на малюнках

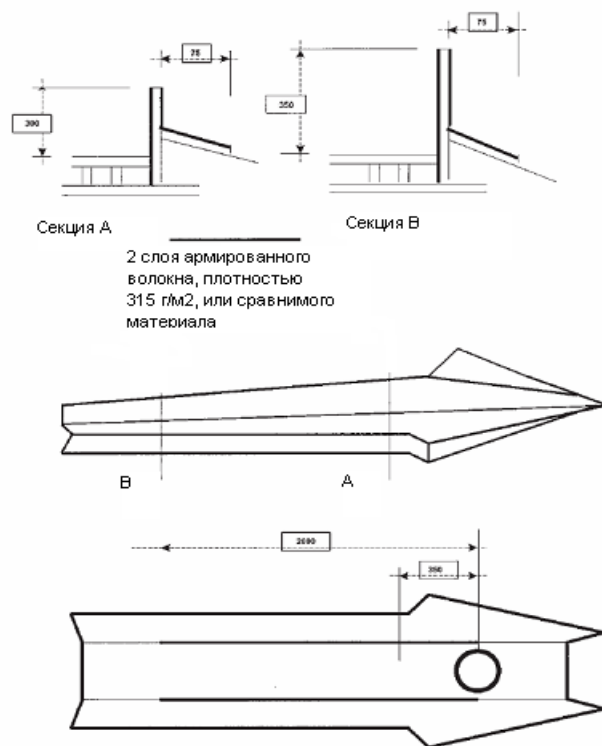
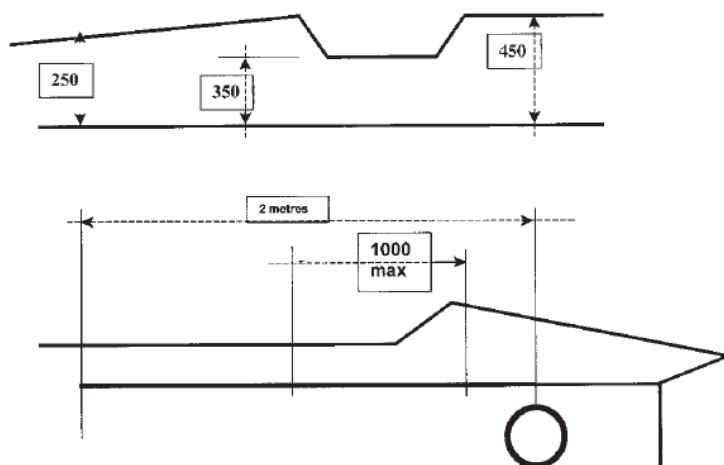
- Вимірювання проводяться всередині корпусу скутера від твердої підставки, на якій спортсмен лежить або стоїть на колінах (м'які елементи, подушки тощо в розрахунок не входять). Зменшення висоти бічних пластин дозволяється тільки в передніх бокових частинах, з метою поліпшення бічної та фронтальної видимості.

- Захисні пластини, які є елементами конструкції корпусу, повинні бути укріплені (або виконані повністю) двома шарами вуглепластика з щільністю 315 г/м типу «кевлар» або відповідного за міцністю матеріалу.

- Всі корпуси скутерів, виконані з виступаючим носовим краєм спонсонів, повинні мати в носовій частині заокруглення, діаметром не менше 50 мм у всіх напрямках.

Якщо на виступаючій частині спонсонів використовуються спеціальні носові наділки, що зминаються, вони повинні бути виконані таким чином, щоб при знятті на корпусі було заокруглення діаметром не менше 50 мм, хоча б в одному напрямку.

KNEELERS



193. Заборонено застосування будь-яких пристроїв, що створюють раптовий гальмівний ефект, а також водяну завісу, яка обмежує видимість для суден, що йдуть позаду.

194. Мінімальні вимірювання:

Клас	мінімальна вага корпусу без спортсмена, кг	мінімальний вага корпусу зі спортсменом, кг
O 250	120	190
O 350	130	210
O 500	180	260

- Мінімальна маса визначається як вага повністю обладнаного гоночного судна, виміряна після гонки без спортсмена і води, але з залишковою кількістю палива.
- Вимірювання корпусу скутера проводяться на березі.
- Довжина скутера визначається як повна довжина корпусу, виміряна між перпендикулярами, опущеними з передньої і задньої частини (всі виступаючі частини - швартові кільця, гачки, транцеві плити і т.п. - до складу обмірювання не входять).

195. Силова установка:

- Двигун без обмежень, крім класу О-125, в якому дозволено застосування тільки одноциліндрового двигуна.
- Допускається застосування тільки одного рушія, за умови, що повне тягове зусилля створюється у воді.

У разі застосування водометного рушія дозволений викид водяного струменя у повітря.

- Трансмсія без обмежень.
- Всі гоночні мотори повинні мати захисний кожух маховика.
- Паливо - відповідно до вимог статей цих Правил.

Спортивні судна з підвісними моторами (спортивні мотолодки міжнародних класів з індексами «S (C)», «Т», «PR» і національних класів з індексом «CH»)

196. Класи:

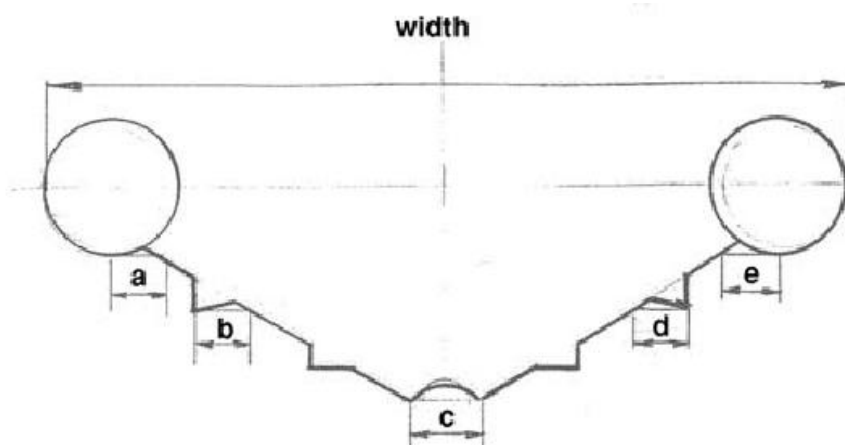
CH 175	робочий об'єм двигуна до 175 см ³
CH 250	робочий об'єм двигуна від 176 см ³ до 250 см ³ вкл;
JT 250	робочий об'єм двигуна до 265 см ³ вкл;
CH 350	робочий об'єм двигуна від 251 см ³ до 350 см ³ вкл;
T 400	робочий об'єм двигуна до 405 см ³ вкл;
S 550	робочий об'єм двигуна від 351 см ³ до 550 см ³ вкл;
T 550	робочий об'єм двигуна від 401 см ³ до 550 см ³ вкл;
PR 700	робочий об'єм двигуна до 725 см ³ вкл ;
PR 1000	робочий об'єм двигуна від 871 см ³ до 1060 см ³ вкл;
PR 1500	робочий об'єм двигуна від 1061 см ³ до 1550 см ³ вкл;
PR 2000	робочий об'єм двигуна від 1551 см ³ до 2050 см ³ вкл;
PR 2500	робочий об'єм двигуна від 2051 см ³ до 2550 см ³ вкл;

197. Корпуси мотолодок:

- Будь-які додаткові пристрої, що використовують ефект аеродинамічного розвантаження для зменшення осадки спортивного судна, а також підводні крила заборонені.
- Заборонено застосування будь-яких пристроїв, що створюють раптовий гальмівний ефект, а також водяну завісу, яка обмежує видимість для суден, що йдуть позаду.
- У класах спортивних мотолодок CH 175, CH 250, CH 350, JT 250, T 400, T 550 дозволено застосування виключно однокорпусних суден.
- У класах мотолодок з індексами «JT» і «T» передбачається застосування підвісних

моторів однієї марки омологованих заводом-виробником та таких, що продаються в роздрібній торгівлі.

- У всіх міжнародних класах мотолодок T-400, T-550, S-550 дозволено застосування підвісних моторів вітчизняного виробництва та виробництва СНД з відповідним кожному класу робочим обсягом з будь-якими змінами деталей, без обмежень гоночного комплекту за вагою.
- У класі S - 550 застосування корпусу з катамаранними обводами обов'язкове.
- В класах спортивних мотолодок PR застосовуються однокорпусні судна з жорстким днищем і надувними бортами (Rigid Inflatable Boat - RIB).
- Днище мотолодок може мати лише випуклі, але не увігнуті обриси.
- Корпус мотолодки з індексом PR повинен мати жорстку центральну секцію, сформовану разом з кілем та транцем зі скловолокна або пластику, а також пневматичні балони.
- Пневматичні балони наповнюються атмосферним повітрям і повинні складатися не менше ніж з двох незалежних секцій, виготовлених з пластичного і еластичного матеріалу.
- Поперечні редани, тунелі, підводні крила або пристрої, що сприяють збільшенню тиску повітря під днищем, заборонені, окрім різних наділок і поздовжніх реданів, що йдуть вздовж кілевої лінії.



For PR 550, 700, 750, 850 : $a+b+c+d+e < 10\%$ of the width
For PR 1000, 1500, 2000, 3000 : $b+c+d < 20\%$ of the width

- Мінімальна маса судна визначається як вага повністю обладнаного корпусу з мотором, зваженого відразу ж після гонки разом зі спортсменом, його персональним рятувальним обладнанням і залишковою кількістю палива, але без води, яка могла потрапити в корпус.
- Максимально дозволений баласт, необхідний для коригування мінімальної ваги, становить 10% для кожного конкретного класу.
- Виміри корпусу виконуються на березі.
- Довжина мотолодки визначається як повна довжина корпусу, виміряна між перпендикулярами, опущеними з передньої і задньої частин (всі виступаючі частини - швартові кільця, гачки, транцеві плити і т.п. - до складу обмірювання не входять).
- Ширина мотолодки вимірюється в найбільш широкому місці корпусу.

198. Мінімальні вимірювання:

Клас	маса, довжина,		ширина,	висота	діаметр
	кг	м	м	кокпита, м	балона, м

CH-175	120	3.10	1.25	0.35	
CH-250	140	3.10	1.25	0,35	
JT 250	160	3.10	1.25	0.35	
T-400	240 (180)	3.50	1.30	0.35	
T-550	265 (200)	3,75	1.30	0.40	
S-550	260	3,70	----	---	--
PR 700	280	3.70	1.60	-	0.25
PR 1000	470	4.20	1.80	-	0.35
PR 1500	520	5.00	1.80	-	0.35
PR 2000	600	5.30	1.80	-	0.40
PR 2500	680	5.60	2.00	-	0.

199. Силова установка:

- В якості силової установки на спортивних мотолодках використовуються підвісні човнові мотори.
- Підвісний мотор - автономний силовий агрегат, що має всі необхідні системи, механізми та пристрої, а також трансмісію, що ні в одній точці не перетинають основну систему набору та обшивки корпусу судна.
- Будь-які механізми, призначені для зміни кута установки та/або висоти мотора дозволені для класів мотолодок з індексом «S».
- Кут установки моторів та/або висота в класах мотолодок з індексами «JT» і «T» не можуть змінюватися під час руху на трасі, але можуть бути змінені в перервах між тренувальним або гоночним заїздами.
- Підвісний мотор в будь-який час повинен мати можливість бути від'єднаним від спортивного судна без застосування спеціальних прийомів та інструментів. У цьому стані після підведення живлення та охолоджуючої рідини повинен мати можливість запуску за допомогою пристроїв і механізмів, які є невід'ємними частинами цього підвісного мотора.
- Кронштейни кріплення двигуна до корпусу, важелі й елементи керування, тахометри та інші контролюючі прилади, акумуляторна батарея з проводами, паливний бак з підвідними шлангами не є невід'ємною частиною мотора.
- Спортивні підвісні мотори повинні мати можливість працювати на зниженій швидкості.
- Під час знаходження працюючого мотора у воді, його охолодження має здійснюватися штатним водяним насосом.
- Мотор повинен бути забезпечений надійним реверсним пристроєм, що дозволяє давати передній, холостий і задній хід.
- Управління реверсом повинно здійснюватися спортсменом, що знаходиться в нормальному гоночному положенні, без застосування спеціальних прийомів або пристроїв.
- Зовнішні розміри корпусу редуктора (підводної частини) не регламентуються. Всі внутрішні частини редуктора повинні бути встановлені відповідно до вимог заводу-виробника.
- Якщо це передбачено заводом-виробником, випуск відпрацьованих газів може здійснюватися через маточини гребного гвинта.
- Електричний або ручний стартер повинен забезпечувати швидкий і легкий запуск двигуна без застосування сторонньої допомоги. Ці пристрої повинні використовуватися у

тому вигляді, в якому вони були передбачені заводом-виробником.

- Використання системи зміни кута установки мотора під час руху (powertrim) дозволено для однокорпусних мотолодок, обладнаних капсулою безпеки, у відповідності з вимогами ст. 509 Правил U.I.M.
- Для всіх «Т» класів центр гребного валу (відстань має бути виміряна по задній точці валу) не повинен знаходитися вище днища корпусу човна (вимірювання повинно здійснюватися в найнижчій частини днища). Будь-яка зміна корпусу за допомогою накладних пластин, кілей та інших подібних методів, з метою одержання більш високого положення мотора не дозволяється.
- Аналогічна вимога поширюється і у відношенні кута установки мотора. Для класів JT 250, T-400 і T 550 забороняється зміна кута установки мотора будь-якими іншими методами, крім зміни положення фіксаторів або за допомогою додаткових підкладок, однак ці зміни можуть бути зроблені виключно при перебуванні судна на березі. Після будь-якої зміни положення мотора, висота гребного валу і кут нахилу повинні бути знову перевірені.
- Паливо - відповідно до вимог статей цих Правил.

Юнацькі класи спортивних мотолодок «Формула майбутнього»

200. Змагання особисто-командні, проводяться в 5-ти вікових групах:

- клас 1 8-9 років
- клас 2 10-11 років
- клас 3 12-13 років
- клас 4 14-15 років
- клас 5 16-18 років

- До участі в змаганнях допускаються юнаки та дівчата, які відповідають вище зазначеним віковим групам, які вміють плавати, що мають дозвіл батьків або опікунів.
- У змаганнях можуть брати участь команди, створені навчальними закладами, спортивними клубами та іншими організаціями.
- До складу команди входять по два учасники з кожної вікової групи.
- Команда повинна мати офіційного представника з числа повнолітніх, тренера і капітана.
- Човни, мотори та інше обладнання, необхідне для проведення змагань надається організаторами.
- Все зазначене обладнання повинно бути звичайного комерційного виробництва.

201. Судна і мотори

- В класах з 1 по 3 (вік учасників від 8 до 13 років) змагання проводяться на надувних човнах з жорстким днищем і надувними балонами (типу РІБ), обладнаних одним підвісним мотором потужністю від 5 к.с. (3,7 кВт) до 8 к.с. (6 кВт), бажано з автоматичним реверсом. Управління мотором румпельне. Човни повинні бути обладнані двома незалежно діючими кнопками екстреної зупинки двигуна.
- В 4 і 5 класах (вік учасників від 14 до 18 років) застосовуються РІБи, обладнані

двигунами потужністю від 10 л.с. (7.3 кВт) до 15 к.с. (11.2 кВт) з кнопкою екстреного вимикання двигуна, сидіннями для спортсменів, штурвалом і важелем перемикання ходу.

- Човни, допущені до участі у змаганнях, мають такі розміри:

- Довжина до 3,6 м
- Ширина 1,3 - 1,7 м

- У вікових класах від 1 до 3 разом зі спортсменом у човні повинен знаходитися інструктор, що має офіційне посвідчення судноводія.

- У кожному класі визначається мінімальна вага спортсмена. Якщо вага спортсмена менше мінімальної, то в лодку поміщається баласт для доведення ваги до мінімальної.

- Статистична середня вага:

- Клас 1 юнаки та дівчата 8-9 років - 32 кг;

- Клас 2 юнаки та дівчата 10-11 років - 40 кг;

- Клас 3 юнаки та дівчата 12-13 років - 52 кг;

- Клас 4 юнаки та дівчата 14-15 років - 64 кг;

- Клас 5 юнаки та дівчата 16-18 років - 71 кг.

- Баласт для учасників з меншою вагою повинен бути надійно прикріплений до човна і розташований поруч з місцем гонщика. У класах, де в човні присутній інструктор, інструктори повинні бути одними і тими ж. У принципі вони можуть бути різними для різних учасників, але для зрівнювання ваги повинні мати баласт близько своєї позиції.

- По закінченню процедури зважування повинен бути складений і опублікований протокол для кожної команди, що включає в себе дані про гоночний номер, прізвище та ім'я пілота, стать, дату народження (день/місяць/рік), вимірювання ваги та ваги баласту. Для 3 класу також повинно бути вказано ім'я інструктора.

- Змагання проводяться в 3 етапи:

- I етап - тренування на воді;

- II етап - швидкісне маневрування;

- III етап - паралельний слалом з фінальним заїздами;

- II і III етапи проводяться як окремі змагання.

- звання переможця і призерів змагань присуджується першим трьом учасникам кожного класу, що мають найбільш високі бали за II і III етапи сумарно.

202. I етап: Тренування на воді

- Для тренування на воді встановлюється траса маневрування. Спортсмен за рішенням тренера тренується або у швидкісному маневруванні, або в паралельному слаломі.

203. II етап: Швидкісне маневрування

- Під час цього етапу, крім маневрування, спортсмен повинен продемонструвати навички в'язання морських вузлів.

- маневрування проводиться для кожного вікового класу по своїй трасі і кожен клас має своє завдання. Спортсмен повинен продемонструвати своє вміння керувати човном.

- Кожен спортсмен має 3 спроби. При визначенні особистої першості в залік беруться 2 кращі спроби.

204. III етап: Паралельний слалом

- Швидкісна гонка проходить по трасі паралельного слалому.
- Спортсмен має 2 спроби. Після першої спроби слалому спортсмени змінюються човнами і трасами.
- Після підведення підсумків змагань визначаються 4 спортсмени, які показали 1-4 результати в кожній віковій групі, які беруть участь у півфінальних та фінальних заїздах. Підведення підсумків проводиться з урахуванням часу проходження траси і штрафних балів.
- Півфінали і фінали.
- Пари в півфінальних заїздах формуються у відповідності з особовим номером учасника перегонів.
- Після проведення півфінальних заїздів підводяться підсумки.
- Кожному учаснику півфіналів присвоюється місце з 1 по 4 у відповідності з показаним результатом.
- Спортсмени, які показали 1 і 2 час у півфінальних заїздах, у фіналі змагаються за 1-2 місце.
- Спортсмени, які показали 3 і 4 результат в півфіналах, у фіналі змагаються за 3-4 місце.
- За результатами фінальних заїздів присвоюються 1, 2 і 3 місця.
- Повторні заїзди.
- Якщо протягом гонки заглух двигун, гонщик повинен самостійно його запустити (в 3 класі можлива допомога інструктора) і закінчити перегони. Після завершення гонки гонщик може подати протест. У цьому випадку головний суддя приймає рішення про повторний заїзд.

205. Заходи безпеки

- Всі човни обладнані двома пристроями екстреного вимикання двигуна.
- Разом зі спортсменом у класах з 1 по 3 в човні знаходиться інструктор, який має ліцензію на право керування човном. Знаходження інструктора у човні строго обов'язково.
- Кожен спортсмен та інструктор повинні бути одягнені в рятувальний жилет і шолом, що надаються організаторами.

206. Визначення переможців

Особиста першість:

- Бали U.I.M. за маневрування і паралельний слалом сумуються і вносяться в підсумковий лист.
- Три кращих спортсмени нагороджуються призами організаторів.

Командний залік:

- Фінальний результат в командній першості визначається як сума трьох кращих результатів кожної команди у маневруванні і паралельному слаломі і не повинна перевищувати 2400 очок.
- Результати повинні містити час оголошення і підпис головного судді та головного хронометриста змагань.

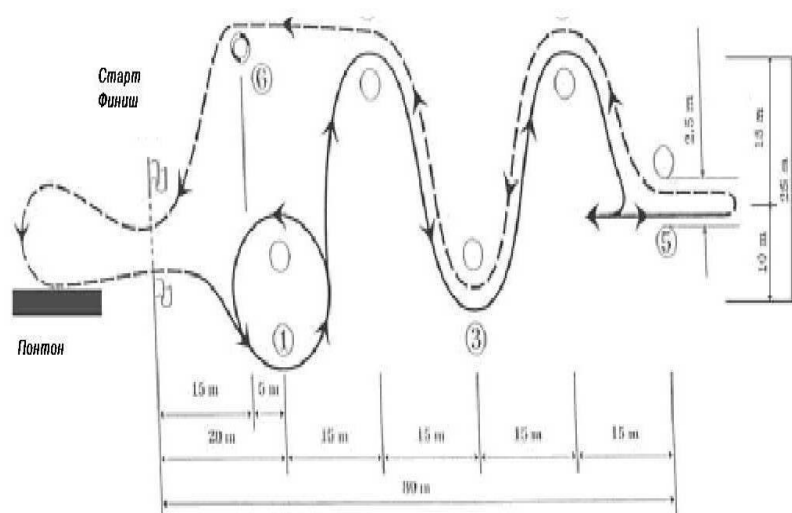
Протоколи:

- Протоколи повинні бути вивішені після того, як вони були представлені секретарем змагань.

Протоколи повинні містити наступну інформацію:

- маневрування: штрафні бали за вузли, час першої спроби; штрафні бали 1-ї спроби, час першої спроби з урахуванням штрафних балів; час другої спроби; штрафні бали 2-ї спроби, час другої спроби з урахуванням штрафних балів, час кращої спроби з урахуванням штрафних балів за вузли, і місце; бали UIM.
 - Паралельний слалом попередні заїзди / півфінальні заїзди / фінальні заїзди: час першої спроби; штрафні бали 1-ї спроби, час першої спроби з урахуванням штрафних балів; час другої спроби; штрафні бали 2-ї спроби, час другої спроби з урахуванням штрафних балів; сума двох спроб, і місце; бали UIM.
 - Особиста першість: бали UIM за маневрування; бали UIM за паралельний слалом; суму балів UIM; місце.
 - Командний залік: три кращих результати в маневруванні (бали UIM із зазначенням гонщика і класу, три кращих результати в паралельному слаломі) бали UIM із зазначенням гонщика і класу; сума балів UIM; місце.
- Нагородження:
- Нагородження проводиться окремо за результатами 2-го етапу, 3-го етапу, особистої першості (сума 2 та 3 етапів) та командної першості.
 - Нарахування очок проводиться по системі, зазначеній в Положенні про змагання (п.119 цих Правил).

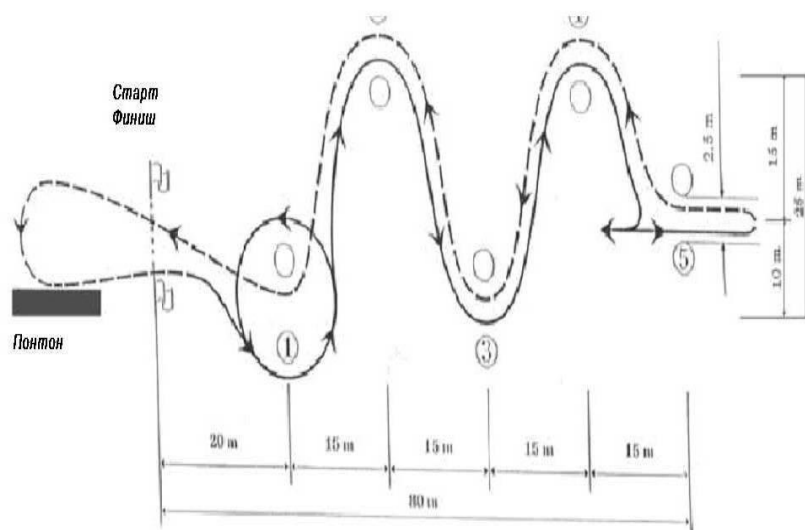
*Схема трассы для соревнований по маневрированию «Формула будущего»
Класс 4*



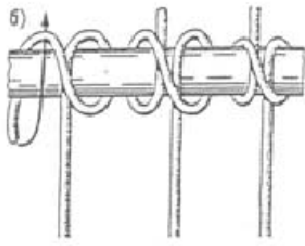
Начало движения от понтона – стартовая линия – движение по кругу огибая ворота возле буя 1 (оба поворотных буя должны оставаться по левому борту судна) - движение по трассе проходя через ворота возле буев 2,3,4 – движение задним ходом через ворота возле буя 5 - движение через ворота возле буев 5,4,3,2 – маневр «человек за бортом» возле буя 6 - финишная линия – возвращение к понтону – швартовка

Схема трассы для соревнований по маневрированию «Формула будущего»

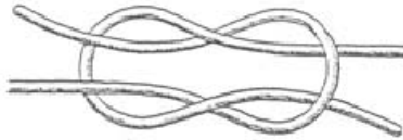
Класс 3



Начало движения от понтона – стартовая линия – движение по кругу огибая ворота возле буя 1 (оба поворотных буя должны оставаться по левому борту судна) – движение по трассе проходя через ворота возле буйев 2,3,4 – движение задним ходом через ворота возле буя 5 – движение через ворота возле буйев 5,4,3,2,1 – финишная линия – возвращение к понтону – швартовка



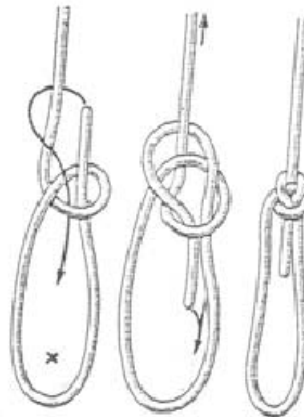
Clove hitch



Reef knot

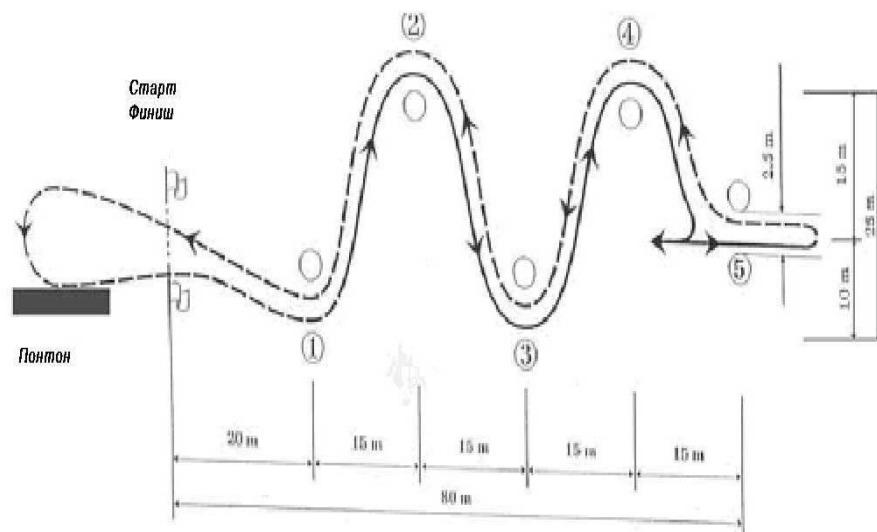


Half hitch



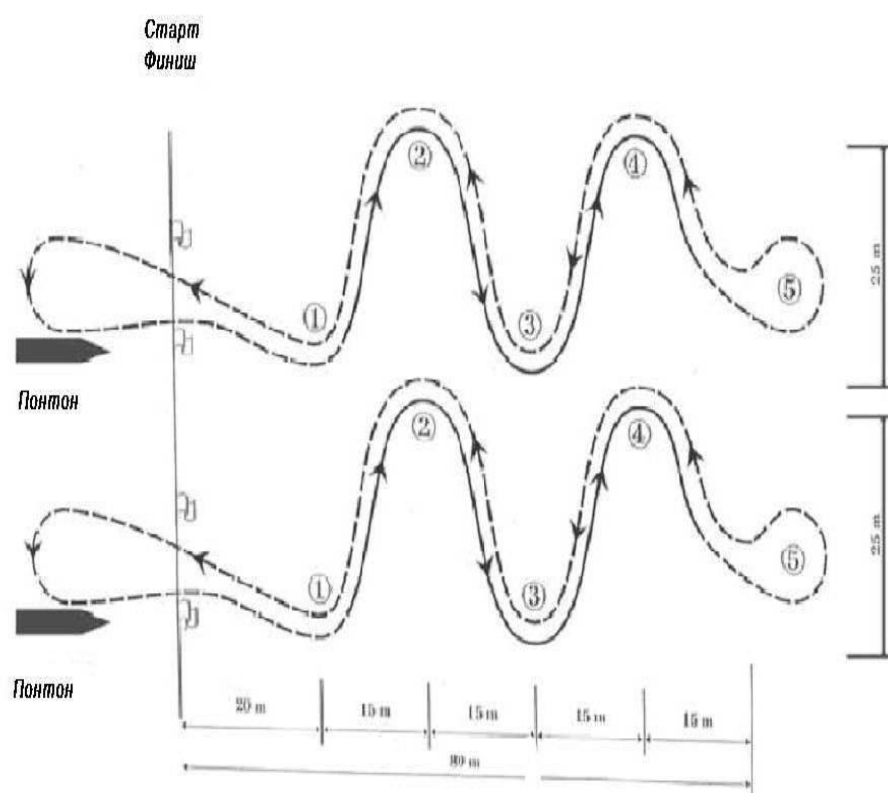
Bowline

*Схема трассы для соревнований по маневрированию «Формула будущего»
Класс 2*



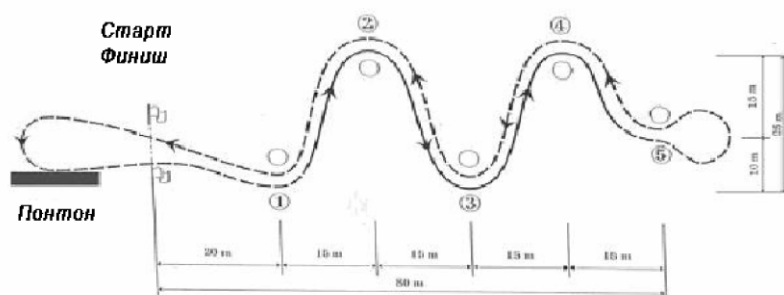
*Начало движения от понтона – стартовая линия – движение по трассе проходя через ворота возле
буйев 1,2,3,4 – движение задним ходом через ворота возле буйа 5 – движение через ворота возле буйев
5,4,3,2,1 – финишная линия – возвращение к понтону – швартовка*

Схема трассы для соревнований по маневрированию «Формула будущего»



Начало движения от понтона – стартовая линия – движение по трассе огибая буи 1,2,3,4,5 – поворот на обратное направление возле буя 5 – движение по трассе огибая буи 5,4,3,2,1 – финишная линия – возвращение к понтону – швартовка

**Схема трассы для соревнований по маневрированию «Формула будущего»
Класс 1**



Начало движения от понтона – стартовая линия – движение по трассе проходя через ворота возле буев 1,2,3,4,5 – разворот на обратное направление движения позади буя 5 – движение через ворота возле буев 5,4,3,2,1 – финишная линия – возвращение к понтону – швартовка

цего»



,2,3,4 – движение задним ороны, что и в прямом ваться по правому борту мимо ворот у буев 2 и 4, иния – возвращение к

СУДДІВСЬКА КОЛЕГІЯ

207. Загальні положення.

- Для проведення змагань та визначення спортивно-технічних результатів формується суддівська колегія змагань на чолі з головним суддею.
- Суддівська колегія проводить змагання, суворо керуючись цими Правилами та Положенням про змагання.
- Судді конкретних змагань не можуть бути одночасно їх учасниками, капітанами і тренерами - представниками команд.
- Судді не мають права повідомляти кому-небудь відомості про спортивно-технічні результати змагань до їх затвердження, за винятком судді - інформатора, який повідомляє попередні результати в ході змагань для загального відома.

208. До складу суддівської колегії змагань з водно-моторному спорту можуть бути включені наступні судді:

- головний суддя, заступники головного судді (зі спортивної частини, з технічної частини, з безпеки, з медичної частини), головний секретар, старші секретарі і секретарі, старший хронометрист і хронометристи, старший суддя і судді-лічильники кіл, старший суддя і судді на старті-фініші, старший суддя і судді при учасниках, начальник траси, його помічники та судді на трасі, судді-технічні контролери, суддя-інформатор.

- У розпорядження суддівської колегії Організатор виділяє комендантську команду на чолі з комендантом змагань.

- Кількісний склад суддівської колегії залежить від масштабу і виду змагань і повинен відповідати дійсним потребам. У місцевих змаганнях з незначним числом учасників дозволяється суміщення деяких суддівських обов'язків.

- Для реєстрації команд та учасників Організатор змагань спільно з суддівською колегією створює мандатну комісію:

- Голова - представник організації, провідної змагання;
- Секретар - головний секретар змагань;
- Член комісії - заступник головного судді з медичної частини.

- Мандатна комісія перевіряє відповідність заявлених учасників вимогам положення про дані змагання, наявність у них необхідних документів, приймає рішення про допуск спортсменів до змагань.

- Для вирішення оперативних питань, розгляду протестів та затвердження спортивно-технічних результатів змагань створюється апеляційне журі, до якого входять: головний суддя змагань і його заступники, представник НФВМСУ і представник Організатора.

- По закінченню змагань члени суддівської колегії повинні закінчити оформлення протоколів змагань, підготувати матеріал для звіту головного судді, який потім передається Організатору змагань і в організацію, якою затверджено Положення про змагання.

ГОЛОВНИЙ СУДДЯ І ЙОГО ЗАСТУПНИКИ

209. Головний суддя відповідає за чітку організацію та проведення змагань у відповідності з вимогами та умовами Положення та Правил.

Головний суддя зобов'язаний:

- знати Положення про змагання;
- оглянути акваторію та за поданням начальника траси затвердити трасу змагань;
- спільно з Організатором розробити остаточну програму, розклад змагань та підписати графік медичного огляду спортсменів команд, що прибули;
- провести перед початком змагань Інструктивну нараду з членами суддівської колегії;
- після закінчення роботи мандатної комісії провести спільну нараду з представниками команд і суддівською колегією з вирішення всіх організаційних питань майбутніх змагань, вручити під розписку інструкцію головного судді, розроблену особисто з урахуванням місцевих умов їх проведення (до інструкції додається графік заїздів по класах суден на кожен день змагань);
- проводити наради представників, збори учасників, засідання суддівської колегії;
- вносити рішення щодо протестів на засіданнях апеляційного журі;
- брати участь (або призначити свого представника) у розслідуванні нещасних випадків, забезпечивши збір письмових пояснень від учасників аварійного інциденту;
- при явній невідповідності змагань, що не дає можливості визначити спортивні результати, відсутності забезпечення заходів безпеки та інших умов, викладених у статтях цих Правил, затримати початок або зовсім скасувати змагання;
- провести інструктаж співробітників міліції, які прибули в його розпорядження для підтримання громадського порядку;
- не пізніше наступного дня після закінчення змагань здати Організатору оформлені протоколи для розмноження і не пізніше 5 днів здати письмовий звіт про змагання за встановленою формою.

210. Головний суддя має право:

- внести зміни до програми та розклад змагань, якщо це необхідно для запобігання зриву змагань і забезпечення заходів безпеки;
- змінити до початку змагань в тих же цілях дистанцію або контрольний час;
- перервати започатковані змагання, якщо є явна загроза безпеки учасників або третіх осіб;
- скасовувати рішення окремих суддів, якщо він особисто переконався в їх хибності;
- усувати від змагань учасників, що допустили грубість по відношенню до членів суддівської колегії та інших осіб, нечесність в спортивній боротьбі або скоїли інші проступки.

211. Якщо при обговоренні спірних питань та розгляду протестів думки членів апеляційного журі розходяться, то право рішення, незалежно від кількості голосів «за» і «проти», належить головному судді.

212. Заступники головного судді керують дорученими їм ділянками роботи.

Передбачаються наступні заступники головного судді:

- зі спортивної частини;
- з технічної частини;
- з безпеки;
- щодо медичного забезпечення.

213. Заступник головного судді зі спортивної частини за дорученням головного судді:

- перевіряє підготовку та обладнання траси;

- перевіряє готовність суддів до роботи та забезпечення їх інвентарем, бланками документації та приладами;
- координує роботу суддів на старті-фініші, хронометристів, суддів-лічильників кіл, секретаріату та суддів на трасі;
- готує рішення щодо протестів, пов'язаних з роботою цих груп суддів, проводить необхідні розслідування;
- веде облік і аналіз усіх аварій і відображає їх у протоколі змагань.

214. Заступник головного судді по технічній частині є головою технічної комісії змагань і виконує такі обов'язки:

- організовує роботу технічної комісії змагань, забезпечуючи перевірку технічного стану суден та відповідності їх класифікації;
- не допускає до участі судна, що не відповідають за технічним станом вимогам Правил та Положенню про дані змагання, а також судна, що не пред'явлені для техогляду або пред'явлені пізніше встановленого часу;
- приймає участь в контрольному огляді і обмірюванні суден;
- готує рішення апеляційного журі за протестами та з інших спірних питань, пов'язаних з класифікацією суден і двигунів;
- складає технічний звіт про змагання, в якому детально аналізує технічні причини (якщо це необхідно) аварії, що сталася.

215. Заступник головного судді щодо медичного забезпечення (лікар змагань):

- приймає участь у роботі мандатної комісії, перевіряє правильність оформлення лікарських віз в іменних заявках, залікових класифікаційних книжках і правомірність допуску до змагань за станом здоров'я;
- організовує і проводить медичний огляд спортсменів і дає висновок про допуск до змагань, визначає стан здоров'я і можливість подальшої участі у перегонах спортсменів, що потрапили в аварію (в допомогу йому призначається необхідна кількість медичних працівників з відповідним інструментарієм, медикаментами і санітарним транспортом);
- бере участь у складанні програми змагань і розпорядку дня, складає план медичного забезпечення та обслуговування змагань;
- до початку змагань перевіряє готовність і санітарно-гігієнічний стан місць проведення змагань, а також розміщення та харчування учасників; в процесі змагань здійснює санітарно-гігієнічний контроль за харчуванням, бере участь у складанні меню;
- перевіряє наявність і готовність засобів надання швидкої та невідкладної медичної допомоги, наявність санітарного транспорту з відповідним обладнанням (апарат для штучного дихання, кисневий інгалятор, ноші та ін);
- інструктує медичний персонал і розподіляє його обов'язки, визначає порядок надання медичної допомоги, місце розгортання медичного пункту, маршрути та засоби евакуації в лікувальні установи;
- організовує і здійснює медичне спостереження за учасниками в процесі змагань; забезпечує готовність медичної допомоги при травмах і захворюваннях;
- вносить до класифікаційної залікової книжки спортсмена записи про всі випадки травм, отриманих спортсменом на даних змаганнях;
- по закінченні змагань складає звіт про медичне забезпечення змагань і представляє його Організатору разом зі списком спортсменів, що пройшли медичний огляд.

216. Головний секретар та секретаріат.

- Головний секретар підпорядковується головному судді, а при його відсутності - заступнику зі спортивної частини.
- Головний секретар керує роботою секретаріату і відповідає за організацію його роботи, за правильний і своєчасний підрахунок результатів змагань.
- Головний секретар є секретарем мандатної комісії, він зобов'язаний:
 - перевірити відповідність заявлених учасників вимогам Положення про дане змагання, наявність у них необхідних документів і на підставі цього скласти список учасників для затвердження на засіданні суддівської колегії;
 - на підставі даних технічної комісії та медичного огляду спортсменів скласти остаточний список учасників, допущених до старту;
 - провести жеребкування учасників (якщо потрібно за умовами проведення змагань);
 - приймати протести і різні заяви, що надходять на ім'я головного судді, і негайно доповідати про них головному судді або його заступнику зі спортивної частини;
 - по закінченні змагань оформити протоколи та повідомити Організатору прізвища учасників та найменування команд, що підлягають нагородженню;
 - не пізніше наступного дня закінчити оформлення всіх матеріалів змагань і здати їх Організатору;
 - в ході змагань повідомляти судді-інформатору попередні результати;
 - вести протоколи засідань суддівської колегії або апеляційного журі.

217. Технічна комісія і технічні контролери.

- Технічна комісія працює під керівництвом заступника головного судді по технічній частині.
- Склад технічної комісії призначається головним суддею з числа найбільш технічно підготовлених суддів.

218. До складу технічної комісії входять судді - технічні контролери. Суддя - технічний контролер зобов'язаний:

- перевірити технічні паспорти (суднові квитки) на спортивні (гоночні) судна;
- провести технічний огляд дорученої йому групи суден, а також суден, що потерпіли аварію під час перегонів, перевірити їх придатність до змагань у відповідності з вимогами Правил та Положенням про змагання, не допускати до участі у змаганнях технічно несправні, погано пофарбовані і брудні судна;
- перевірити надійність кріплення і зовнішній вигляд стартових номерів, а також їх відповідність зазначеним у заявці;
- перевірити надійність дії самовикидних рукояток (педалей) газу, пристроїв аварійного вимикання запалювання та інших вузлів;
- написати в заявці або заявочній анкеті висновок про допуск кожного судна до змагань і передати ці документи секретарю технічної комісії;
- перевірити наявність на суднах необхідного спорядження та обладнання;
- перевірити справність і підгонку особистого спорядження кожного учасника (шолом, рятувальний жилет);
- спостерігати за ремонтом моторів та дотриманням при цьому необхідних заходів безпеки;
- зробити обмір і зважування судів у всіх випадках, коли це необхідно;
- по закінченні змагань провести, у разі необхідності, контрольний огляд суден-учасників, що фінішували.

219. Старший хронометрист і хронометристи.

- Старший хронометрист підпорядковується головному судді і його заступнику зі спортивної частини.
- Старший хронометрист відповідає за правильність визначення часу, витраченого кожним учасником на подолання дистанції.
- Старший хронометрист зобов'язаний до початку змагань перевірити наявність приладів для визначення часу, їх справність, і відповідність точності ходу вимогам цих Правил, скласти акт звірки секундомірів за визначеною формою;
- в ході змагань постійно контролювати правильність визначення і запису часу судьями-хронометристами.
- Хронометрист не має права під час запису показань свого секундоміра дивитися показання секундоміра іншого хронометриста.
- Хронометрист може повідомляти показання свого секундоміра тільки старшому хронометристу.
- Скидання стрілок секундоміра у вихідне положення здійснюється тільки по команді старшого хронометриста.
- Про будь-яку несправність секундоміра або при його зупинці хронометрист повинен негайно повідомити старшому хронометристу.

220. Старший суддя і судді-лічильники кіл:

- Старший суддя-лічильник кіл підпорядковується головному судді і його заступнику із спортивної частини, він відповідає за правильність рахунку та запису числа кіл, пройдених кожним учасником.
- Старший суддя-лічильник кіл зобов'язаний заздалегідь підготувати протоколи рахунку кіл;
- постійно контролювати, а в необхідних випадках дублювати роботу підпорядкованих йому лічильників кіл;
- попередити старшого суддю на фініші про учасників, які йдуть на останній круг і закінчують дистанцію;
- негайно після закінчення чергового заїзду перевірити, підписати і здати головному секретарю протоколи рахунку кіл.
- При великому числі учасників на допомогу старшому судді-лічильнику кіл призначаються судді-лічильники кіл, які працюють під його керівництвом.

221. Старший суддя і судді на старті-фініші.

- Старший суддя на старті-фініші підпорядковується головному судді і його заступнику із спортивної частини.
- Керує роботою стартової групи суддів, відповідає за своєчасну подачу стартових та інших сигналів.
- Старший суддя на старті зобов'язаний:
- завчасно перевірити роботу стартових годинників, світлофора, ракетного пістолета, наявність сигнальних прапорів, таблиць і справність сигнальної щогли;
- забезпечити правильну і своєчасну подачу попередніх стартових сигналів і сигналів відкриття старту;
- стежити за рухом суден у стартовій зоні, фіксувати всі фальстарти та порушення у стартовій зоні.

222. Старший суддя і судді при учасниках.

- Старший суддя при учасниках підпорядковується головному судді і його заступнику із

спортивної частини, і відповідає за порядок у спортивному таборі і на стартовому плоті.

- Старший суддя при учасниках зобов'язаний стежити за дотриманням учасниками розкладу змагань, а також інформувати їх про всі рішення суддівської колегії та Організатора, що мають до них відношення;
- попередити учасників і суддів про час та порядок параду, вишикувати і вивести їх на парад, віддати рапорт особі, яка приймає парад;
- своєчасно інформувати учасників про час чергового заїзду;
- в необхідних випадках, при великій кількості учасників, на допомогу старшому судді при учасниках призначається кілька суддів при учасниках, що працюють під його керівництвом.

223. Начальник траси.

- Начальник траси підпорядковується головному судді і його заступнику із спортивної частини.
- Начальник траси зобов'язаний скласти схему траси з вказівкою розташування спортивного табору, суддівських і медичних пунктів, засобів зв'язку, шляхів технічної та медичної евакуації з траси в район розташування спортивного табору, шляхи виходу учасників з траси після фінішу;
- перед початком змагань перевірити стан траси та акваторії;
- за вказівкою головного судді розставити по місцях суддів на трасі і обслуговуючий персонал (зв'язок, судна обслуговування), очистити акваторію від плаваючих предметів (колод, трави і т.д.), про готовність траси доповісти головному судді;
- провести інструктаж водіїв обслуговуючих суден про порядок руху по акваторії змагань і рятуванні потерпілих аварію;
- стежити за станом і правильністю розташування гоночної обстановки, правильністю розстановки буїв, доповідати головному судді про всі зміщення з місць дистанційних буїв і вживати заходів до встановлення їх на місце;
- стежити за очищенням акваторії між заїздами.

224. Судді на повороті і трасі.

- Суддя на повороті підпорядковується заступнику головного судді зі спортивної частини і повинен знаходитися поблизу дистанційного буя всередині траси на судні, що стоїть на якорі.
- Суддя на повороті стежить за правильністю проходження повороту учасниками на своїй ділянці і записує їх номери в порядку проходження.
- Суддя на трасі зобов'язаний записувати всі порушення правил руху по трасі, замальовати схему розташування та руху суден при порушеннях;
- при аваріях і нещасних випадках вживати необхідних заходів для надання допомоги потерпілим;
- про всі надзвичайні ситуації та аварії негайно повідомляти головному судді або його заступнику;
- по закінченні кожного заїзду вживати заходів (викликаючи судна обслуговування і т.д.) для евакуації з траси суден учасників змагань, що затримуються на ній внаслідок несправності матеріальної частини.

225. Суддя-інформатор.

- Суддя-інформатор підпорядковується головному судді і його заступнику зі спортивної частини і відповідає за правильну і своєчасну інформацію глядачів про умови, хід та результати змагань.

- Судді-інформатору можуть бути виділені помічники для отримання інформації з суддівських пунктів і від секретаріату.

Глава 18

ПРОТЕСТИ, АПЕЛЯЦІЇ, СТЫГНЕННЯ

226. Протести.

- Протест може бути поданий представником команди, а також будь-яким учасником через свого представника або капітана.
- Кожен протест подається тільки в письмовому вигляді з підписом заявника і з обов'язковим зазначенням пунктів Правил або Положення, які протестуючий вважає порушеними.
- Протести, в яких немає таких вказівок, не розглядаються.
- Учасник змагань може подати протест лише з приводу інциденту в тій гонці, в якій він сам бере участь.
- Об'єднаний протест, підписаний кількома спортсменами, не розглядається.
- Протести пишуться на ім'я головного судді змагань і подаються головному секретарю. Головний секретар зобов'язаний у присутності заявника проставити час подачі протесту і негайно ознайомити з ним головного суддю, надавши одночасно всі необхідні для розгляду протесту документи.

- Рекомендована форма протесту:

Частина 1

Назва змагання _____ Дата гонки або етапу _____

Номер гонки _____ Клас _____ Стартовий номер _____

Частина 2

Ваше ім'я, прізвище _____ Назва команди і місто _____

Частина 3

Вказати проти кого протестує спортсмен:

А - проти суддівської колегії або Організаційного комітету або його дій;

Б - проти іншого спортсмена - його ім'я, прізвище, стартовий номер судна;

В - проти результатів перегонів або змагання.

Частина 4

Яка стаття (статті) Правил змагань були порушені _____

Час інциденту _____

На якому колі перегонів стався інцидент _____

В якому місці стався інцидент _____

Частина 5

Ваш підпис _____

Час підпису протесту _____

Частина 6

У цій частині ви повинні отримати від головного секретаря наступні дані:

Ім'я та посада офіційної особи, яка прийняла протест _____

Час отримання суддівською колегією Вашого протесту _____

Сума і підпис в одержанні застави за протест _____

Частина 7

Ця частина протесту може бути подана окремо і надана в суддівську колегію до моменту

початку розгляду інциденту. У цій частині можуть бути представлені пояснення іншого учасника інциденту (учасників), як у письмовому, так і в графічному вигляді

- Кожен протест повинен супроводжуватися всіма необхідними поясненнями:
 - Схемою, на якій показано становище суден до, в момент і після інциденту;
 - Докладним поясненням інциденту;
 - Усіма іншими документами та поясненнями, які позивач вважає необхідними для встановлення істини;
 - Одночасно з подачею протесту повинна бути надана сума у розмірі 500грн .- якщо апеляційне журі задовольняє цей протест, грошова сума повертається заявнику;
 - Протести, пов'язані з розбиранням двигунів супроводжуються грошовими сумами в розмірі 2000грн. - для всіх моторів іноземного виробництва, або в розмірі 1500грн. для стаціонарних двигунів, 500грн для підвісних моторів виробництва країн СНД.
 - Якщо порушень у розібраному моторі не знайдено, грошові кошти передаються власнику двигуна (мотора), якщо порушення виявлено, гроші повертаються особі, яка подавала протест. У цьому випадку результат спортсмена - порушника технічних вимог анулюється.
- Протести, що стосуються класифікації суден і моторів (двигунів), дійсності технічних паспортів і судових квитків, правильності заявки та законності допуску до змагань повинні бути подані не пізніше, ніж за годину до першого старту змагань.
- Протест проти присудження місць, на події під час гонок чи проти будь-якого рішення суддівської колегії може бути подано не пізніше ніж через годину після оголошення офіційних результатів перегонів або оголошення даного рішення.
- При отриманні протесту суддівська колегія повинна в найкоротший термін повідомити відповідного представника та учасника, проти якого подано протест, зазначивши в порушенні яких саме пунктів Правил або Положення він звинувачується.
- Протест повинен бути розглянутий протягом 2 год з моменту подачі. У складних випадках, які потребують тривалого розслідування, рішення може бути винесено у більш тривалий термін, але не пізніше ніж через 2 год. після закінчення перегонів даних змагань.
- Якщо поданий на учасника до старту протест (наприклад, з технічної частини) не може бути розглянутий відразу, суддівська колегія має право допустити учасника до змагань умовно «під протестом», про що представник і сам учасник повинні бути попереджені. У разі задоволення такого протесту, результати учасника, допущеного «під протестом», анулюються, а на самого учасника накладається стягнення.
- При прийнятті рішення по протесту суддівська колегія зобов'язана вислухати пояснення обох сторін, викликати у разі потреби свідків і з'ясувати всі обставини, які вона вважає потрібними. При неявці за викликом кого-небудь із зацікавлених осіб, суддівська колегія має право, якщо всі обставини події не викликають сумнівів, винести рішення заочно. У цьому випадку учасник інциденту, який не з'явився втрачає право на апеляцію.
- У кожному випадку порушення, відзначеному суддівською колегією, за яким протесту не надійшло, повинно бути винесено рішення так само, як у випадку подачі протесту.
- Всі рішення суддівської колегії за протестами повинні бути записані в протокол і повідомлені заявнику.

227. Апеляції.

- Кожен, хто подав протест і незадоволений рішенням суддівської колегії, має право оскаржити це рішення (подати апеляцію) до Національної федерації водно-моторного спорту України, якою затверджено суддівську колегію на дані змагання.
- Подача апеляції не зупиняє виконання рішення суддівської колегії, але якщо задоволення апеляції може викликати перерозподіл призових місць, нагородження затримується до з'ясування рішення по апеляції.
- Особа (або організація), яка подає апеляцію, зобов'язана одночасно письмово сповістити про це головного суддю проведених змагань. При відсутності такого повідомлення апеляція не розглядається і залишається без наслідків.
- Апеляція може бути подана протягом двох днів після рішення по протесту, не рахуючи дня винесення рішення суддівською колегією змагань.
- На розгляд апеляції викликаються усі зацікавлені особи, але неявка за викликом будь-кого з них не може затримати винесення рішення по цій апеляції.

228. Стягнення.

- При порушенні цих Правил, Положення про змагання, невиконання розпоряджень суддівської колегії, неетичної поведінки, подачі необґрунтованих протестів і т.п. до винного учасника, тренера, представника можуть бути застосовані наступні заходи стягнення:
 - попередження;
 - дискваліфікація;
 - відсторонення від виконання обов'язків представника.
- Вид покарання визначається головним суддею змагань і затверджується на засіданні суддівської колегії.
- Попередження оголошується усно за:
 - вихід на воду без стартових номерів;
 - брудне і рване спортивне екіпірування;
 - погано підігнані рятувальний жилет і шолом;
 - негідну поведінку в громадському місці;
 - образа судді, спортсмена і т.д.;
 - рух суден на тренуваннях поза трасою;
 - подання необґрунтованих протестів.
- Дискваліфікація на гонку оголошується усно за:
 - правий поворот у передстартовій зоні;
 - прохід поперек стартової зони;
 - прохід тільки через одні ворота;
 - рух у стартовій зоні від вихідних воріт до вхідних;
 - перетин траси перед вхідними воротами, а також між вхідними воротами і першим поворотним буєм за 30 секунд до відкриття старту;
 - перешкоди учасникам, що рухаються по трасі;
 - навал на буй (докладні штрафні умови викладені у ст. ____ Цих Правил);
 - перетин траси після фінішу;
 - відхід від плоту (берега) на трасу при червоному прапорі під час змагань;
 - технічний стан судна, що не відповідає вимогам Правил;
 - запуск двигуна або відхід від плоту до відкриття старту при старті з місця;
 - відмова від технічного контролю;
 - повне відділення від судна капота, стартового номера;

- повторний фальстарт;
- створення аварійної обстановки;
- паління на території спортивного табору в недозволеному місці;
- задоволення протесту на учасника, допущеного до гонки «під протестом».
- Дискваліфікація до кінця змагань оголошується усно за:
 - зіткнення або іншу водноспортивну пригоду, в результаті якої гонщик отримав легку травму, що не вимагає госпітального лікування та незначне пошкодження спортивної техніки (техніка може бути відновлена до наступного заїзду);
 - вихід на тренування при закритій воді без дозволу головного судді;
 - неприєднання до поясу рятувального жилета шнура аварійного вимикання запалювання;
 - перетин курсу суден, що стартують.
- Дискваліфікація до кінця сезону оголошується усно за:
 - грубе порушення Правил змагань (зіткнення, що призвели до важкої травми, яка потребує короточасного госпітального лікування (до 15 днів) та значної поломки судна (техніка вимагає тривалого відновлення);
 - вживання спиртних напоїв напередодні та під час змагальних гонок.
- Дискваліфікація на наступний сезон (рік) оголошується усно за грубе порушення Правил змагань (поламана спортивна техніка відновленню не підлягає, гонщик отримав важку або дуже важку травму, що вимагає тривалого госпітального лікування).
- Всі стягнення можуть бути накладені з моменту початку змагань (офіційний день приїзду) до моменту їх офіційного закриття.
- При визначенні командних результатів у випадку рівності суми швидкостей або набраних очок команди, гонщики якої мають стягнення, караються присудженням нижчого місця.
- На представників, які усунені від виконання своїх обов'язків за порушення дисципліни, неетичну поведінку і т.д., надсилається подання про покарання до організації, що їх відрядила.
- Занесення в протоколи змагань відомостей про покарання гонщиків і представників покладається на головних секретарів змагань.
- Рішення головної суддівської колегії змагань про накладення стягнень може бути оскаржено у Національній Федерації водно-моторного спорту України.

Погоджено

Президія НФВМС України

Ці Правила змагань з водно-моторному спорту перероблені на основі Правил Міжнародного водно-моторного Союзу, з урахуванням подальших доповнень і змін, прийнятих UIM і НФВМСУ.

Укладач

Загальна редакція

В.П. Гураль

В.Н. Цибульник

І.А. Осмальонний